



Hanspeter Oprecht, janvier 2024

Aperçu des travaux réalisés en 2023 par le service spécialisé de l'OFT « Accessibilité des transports publics »

Référence : BAV-091-5/1/11



© SBB CFF FFS



Sommaire

1.	Situation initiale	3
2.	Que signifie « accessibilité » ?	3
3.	Tâches du service spécialisé « Accessibilité des TP »	3
4.	Mise en œuvre de la LHand dans le cadre des délais d'adaptation 2013 et 2023 impartis par la loi	3
5.	L'accès sans obstacles aux transports publics – et ses limites	5
6.	Aides financières issues du plafond de dépenses LHand de la Confédération	5
7.	Groupe de travail STI de l'ERA en rapport avec les STI PMR	6
8.	Collaboration au groupe de travail « PMR » du Comité européen de normalisation (CEN) TC 256 WG 44	7
9.	Inventaire des actifs des stations, arrêts et gares sans obstacles	7
10.	Examen des précisions des spécifications techniques dans les STI PMR relatives aux signaux acoustiques d'avertissement et de détection des portes	7
11.	Adaptation de deux guides de l'OFT relatifs à la LHand	8
12.	Représentation de l'OFT au sein de la commission « Information à la clientèle Trafic » (KKV) d'Alliance SwissPass et de la commission nationale « Information à la clientèle » (KKI)	8
13.	Rapport du Conseil fédéral donnant suite au postulat 20.3874 CN Reynard « Accessibilité des transports publics pour les personnes en situation de handicap »	9
14.	Autres travaux	9

1. Situation initiale

Le présent rapport a pour but de fournir une vue d'ensemble des principaux travaux réalisés en 2023 par le service spécialisé de l'OFT « Accessibilité des TP », qui focalise son activité sur l'accessibilité aux transports publics (TP), et pour lequel M. Hanspeter Oprecht est compétent. Jusqu'à fin 2023, ce service était affilié à la division Financement de l'OFT, section Réseau ferré ; dès 2024, il sera intégré à la division Sécurité, section Bases scientifiques.

2. Que signifie « accessibilité » ?

À l'heure actuelle, en Suisse romande, « l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite » signifie « l'absence d'obstacles ». Par « mobilité réduite », on entend les handicaps permanents physiques, psychiques et mentaux y compris les limitations liées à l'âge, mais aussi les handicaps temporaires dus, par exemple, à un accident (fracture de la jambe). Dans le contexte des transports publics, « l'absence d'obstacles » implique aussi de garantir l'accès pour les voyageurs avec une poussette ou de lourds bagages, pour les personnes étrangères ou ne parlant pas la langue locale ou pour les touristes.

3. Tâches du service spécialisé « Accessibilité des TP »

Les tâches du service spécialisé se rapportent en majeure partie aux travaux de mise en œuvre du champ d'application « Transports publics » défini dans la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand)¹. Les personnes qui jouissent directement des droits inscrits dans la LHand sont handicapées ou polyhandicapées (handicaps vraisemblablement permanents), soit limitées dans leurs interactions avec leur environnement en raison de l'âge. La mise en œuvre de la LHand permet d'augmenter globalement l'attrait des transports publics : les accès à niveau aux quais et aux véhicules diminuent les temps de changement des passagers, et les informations de qualité et claires destinées aux voyageurs sont également utiles pour les étrangers et les touristes. En sus de la mise en œuvre de la LHand, le service spécialisé s'occupe de l'information des clients en général.

4. Mise en œuvre de la LHand dans le cadre des délais d'adaptation 2013 et 2023 impartis par la loi

La LHand dispose que les systèmes d'information de la clientèle et les distributeurs automatiques de billets doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite dans les dix ans qui suivent son entrée en vigueur à savoir avant le 31 décembre 2013. Elle dispose aussi que les constructions, installations et véhicules des TP devraient être en principe accessibles aux personnes à mobilité réduite dans un délai de 20 ans. Le rapport du Conseil fédéral donnant suite au postulat 20.3874 Reynard « Accessibilité des transports publics pour les personnes en situation de handicap »² (voir ch. 14) fournit une vue d'ensemble de l'état de la mise en œuvre dans le cadre de ces délais. Les compétences de financement et d'approbation dans les domaines des TP concernés par la LHand se répartissent entre la Confédération, les cantons et les communes. Vu les ressources dont il dispose, le service spécialisé ne peut pas recenser régulièrement et systématiquement l'avancement de la mise en œuvre.

La situation est différente en ce qui concerne le respect de l'échéance du 31 décembre 2023 : les mesures d'adaptation requises par la LHand sur l'infrastructure ferroviaire n'ont pas été réalisées dans les délais pour plus de 500 gares. Il faut donc d'autres mesures afin de concrétiser aussi rapidement que possible les projets en attente (adaptations des quais, rampes ou ascenseurs). Depuis quelques années, l'OFT pilote davantage la réalisation des mesures infrastructurelles auprès de tous les chemins de fer et mène pour ce faire un programme « Mise en œuvre de la LHand pour l'infrastructure ferroviaire ». La direction de ce programme est assurée par la division Infrastructure de l'OFT, section Grands projets. Dans

¹ Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand ; RS 151.3)

² Téléchargeable sous www.bav.admin.ch/mobile

l'optique d'une mise en œuvre uniforme de la LHand, l'OFT a élaboré une « [Instruction de planification LHand pour l'infrastructure ferroviaire](#) ». Grâce à des typages et à des processus standardisés, cet instrument permet de réduire les conflits d'objectifs pouvant survenir lors de l'application de la LHand, de garantir une planification plus sûre de la mise en œuvre de la loi précitée et de renforcer la sécurité du droit. Il est en lien étroit avec le guide « Aide à la planification pour la pesée des intérêts LHand ». Son application dès le choix de la variante permet de vérifier la faisabilité des « concepts de lignes ».

En tant qu'autorité de surveillance et de financement, l'OFT souhaite parvenir à une mise en œuvre, dans les délais et en conformité avec la loi, des mesures de la LHand relevant de son domaine de compétence. En même temps, les exigences de conformité en termes de capacité et de sécurité des gares doivent y être intégrées si nécessaire. Pour ce faire, le critère de « proportionnalité » est appliqué. Grâce à un étalonnage des performances de tous les chemins de fer, le mandat légal de contrôle de la proportionnalité des mesures s'effectue selon des principes uniformes et la priorisation des projets peut être gérée de manière ciblée. Le programme de mise en œuvre de la LHand sur l'infrastructure ferroviaire est dirigé par l'OFT, division Infrastructure, section Grands projets, en suivi étroit par le service spécialisé « Accessibilité des TP ». Le responsable du service spécialisé est le suppléant du chef de programme. [Le sixième rapport sur l'avancement des travaux a été publié le 14 décembre 2023](#), accompagné d'un [communiqué de presse de l'OFT](#).

En ce qui concerne le matériel roulant ferroviaire, la plupart des prescriptions sont respectées. En transport régional de voyageurs, l'aménagement sans obstacles pour le service régulier a été globalement réalisé pour l'essentiel d'ici à l'expiration du délai fixé à fin 2023 – compte tenu du principe de proportionnalité inscrit dans la LHand. Dans le transport ferroviaire grandes lignes la mise en œuvre a été totalement réalisée en tenant compte du principe de proportionnalité. Le 1^{er} juillet 2016, l'OFT a mis en vigueur la directive « [sur la part minimale de trains du trafic grandes lignes accessibles en toute autonomie](#) », qui règle l'utilisation de trains du transport grandes lignes accessibles en toute autonomie – compte tenu du principe de proportionnalité³.

Le plus grand retard à rattraper sur la mise en œuvre de la LHand dans les transports publics concerne les arrêts de bus ; il a été constaté que des efforts ont été consentis, ce qui permet de conclure au meilleur rattrapage possible. La responsabilité de la planification, du financement et de la mise en œuvre des mesures nécessaires n'incombe pas à la Confédération, mais aux cantons et à leurs communes qui sont propriétaires des arrêts de bus. Pour les arrêts de bus, l'autorisation de construire relève dans tous les cas des offices cantonaux, ou communaux lorsqu'ils existent, des ponts et chaussées. D'après une expertise de l'université de Bâle, il n'est pas possible, pour des raisons de proportionnalité, de partir du principe que la majorité des 25 000 arrêts de bus en Suisse bénéficieront d'une adaptation structurelle. Cela signifie que l'on renoncera souvent à réaliser une adaptation dans des zones rurales ou situées à l'extérieur des secteurs urbains. Le retard à rattraper concerne donc principalement les agglomérations et les lotissements dans les zones rurales.

Le service spécialisé souligne la volonté du législateur de laisser le contrôle de la mise en œuvre dans une large mesure aux mains des parties concernées. Pour ce faire, celles-ci disposent notamment des instruments « Droit de recours des associations » et « Droit d'action » inscrits dans la LHand.

³ Directive de l'OFT sur la part minimale de trains du trafic grandes lignes accessibles en toute autonomie, disponible sous www.bav.admin.ch → Droit → Autres bases légales et prescriptions → Directives

5. L'accès sans obstacles aux transports publics – et ses limites

Les personnes handicapées et les seniors ne sont pas les seuls voyageurs à pouvoir accéder sans obstacles aux transports publics. Ces mesures profitent également aux voyageurs avec des bagages ou des poussettes. Monter dans un train ou un bus sans devoir grimper des marches ou enjamber une différence de niveau permet en outre un échange plus rapide des passagers sortants et entrants, et donc des temps de correspondance plus brefs. La marge de manœuvre des aménagements n'est cependant pas illimitée. Les personnes qui souhaitent prendre les TP de manière autonome doivent par conséquent faire preuve d'un minimum d'agilité pour manipuler une chaise roulante ou un déambulateur. Conformément à une disposition de l'ordonnance du Conseil fédéral sur la LHand relative aux transports publics, les personnes qui peuvent se déplacer de manière autonome dans l'espace public avec les moyens auxiliaires nécessaires doivent en principe aussi pouvoir utiliser les transports publics de manière autonome.⁴ Les dérogations au principe de l'utilisation autonome s'inscrivent dans le cadre du principe de proportionnalité. L'OFT a publié des indications à ce sujet : les « indications de l'OFT sur l'utilisation autonome des transports publics sans obstacles » sont téléchargeables sur le site Web de l'OFT : <http://www.bav.admin.ch/mobile>.

6. Aides financières issues du plafond de dépenses LHand de la Confédération

Le service spécialisé est chargé de la gestion du plafond de dépenses de la LHand, limitée au 31 décembre 2023 ; ces moyens financiers servent à financer des objets. Ces travaux ont été en grande partie achevés en 2023. En 2024, des aides financières ne seront plus versées qu'à trois projets de matériel roulant en retard, pour lesquels des décisions d'allouer une contribution ont été octroyées les années précédentes. La gestion du plafond de dépenses de la LHand inclut d'une part la planification financière, qui a fait l'objet d'une planification permanente dans le cadre du concept de mise en œuvre de la LHand. D'autre part, elle inclut l'examen des demandes des entreprises, l'établissement des décisions d'allouer une contribution aux entreprises et le versement des fonds une fois les projets achevés. D'autres éléments de ces tâches sont l'établissement des rapports pour le compte d'Etat et des documents pour le budget proposé au Parlement.

Depuis 2019, le versement d'aides financières LHand par la Confédération se limitait au matériel roulant ferroviaire pour des raisons de technique financière et d'économie administrative. Ces aides financières continuaient à être accordées jusqu'à la fin 2023 sur la base de demandes correspondantes que les entreprises devaient déposer et pour lesquelles l'OFT rendait une décision d'allouer une contribution. Les cantons devaient participer à ces aides financières. L'achèvement des trois derniers projets de matériel roulant soutenus a été retardé jusqu'en 2024, notamment en raison de problèmes de livraison. En accord avec l'Administration fédérale des finances, il est possible de verser les aides financières déjà allouées par la Confédération à hauteur de 1,323 million de francs en 2024. Les fonds LHand ont permis en outre de financer des mandats de prestations pour le développement de normes pour des transports publics sans obstacles jusqu'à fin 2023. La mise en œuvre des mesures LHand dans les gares est assurée par les moyens du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

⁴ Art. 3, al. 1 de l'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OHand, RS 151.34)

En 2023, les aides financières octroyées au titre du plafond de dépenses de la LHand (total : 185 000 francs) étaient réparties comme suit :

Adaptations infrastructurelles relevant de la LHand sur des installations préexistantes (rehaussements partiels de quais, accès sans marches aux quais)	Nombre de projets de véhicules (mise en œuvre sur plusieurs années)	Contributions versées par la Confédération en 2023 issues du plafond de dépenses de la LHand (en francs)
Chemins de fer privés	3	Le versement des fonds alloués pour 2023, à hauteur de 1,323 million de francs, est prévu pour 2024 en raison de retards de projet.
Mandats de l'OFT en vue du développement de normes pour des TP sans obstacles		Contributions versées par la Confédération en 2023 issues du plafond de dépenses de la LHand (en francs)
Mandats de l'OFT en vue du développement de normes pour des TP sans obstacles	2	185 000 francs
Total		185 000 francs

7. Groupe de travail STI de l'ERA en rapport avec les STI PMR

Depuis 2016, l'OFT a participé au groupe de travail de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) concernant les STI PMR (spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite).

En plus de l'OFT, des associations faitières européennes des personnes handicapées et des seniors, des autorités ferroviaires nationales, des entreprises ferroviaires (dont les CFF) et l'industrie étaient également représentés au sein du groupe de travail STI PMR de l'ERA. Comme tous les autres groupes de travail relatifs aux différentes STI, le groupe de travail STI PMR a été dissout fin 2019. Des groupes de travail inter-STI (« *topical working groups* ») ont vu le jour dans le cadre d'une restructuration.

Les révisions des STI PMR entre 2019 et 2022 se sont concentrées sur les exigences de mise en œuvre des plans nationaux de mise en œuvre (*National Implementation Plans* [NIP]) prescrits, afin de faire le point sur la STI PMR (cf. ch. 9). Par ailleurs, une révision relativement légèrement des STI PMR est entrée en vigueur au niveau de l'UE en juin 2023. Elle sera intégrée dans le droit fédéral dans le cadre du paquet de révision des réglementations suisses pertinentes et contient notamment des spécifications techniques pour les signaux de détection des boutons-poussoirs de porte pour les personnes malvoyantes à l'extérieur des véhicules, comme cela est prescrit en Suisse depuis plus de 15 ans pour les véhicules non interopérables. En vue de la prochaine révision des STI PMR dans quelques années, il est déjà nécessaire de préciser les spécifications techniques pour les signaux acoustiques d'avertissement et de détection des portes. C'est pourquoi l'OFT a attribué un contrat de prestations dans ce sens au cours de l'année sous revue (voir ch. 10 du présent rapport).

Au cours de l'année sous revue, le service spécialisé a transmis à diverses reprises des informations sur les STI PMR à l'ERA via le service de coordination interne compétent de l'OFT, qui est membre du groupe de travail STI et intégré à la section Bases scientifiques.

8. Collaboration au groupe de travail « PMR » du Comité européen de normalisation (CEN) TC 256 WG 44

Le responsable du service spécialisé de l'OFT « Accessibilité des TP » participe au groupe de travail « PMR » du CEN « Applications ferroviaires – Conception destinée à l'usage par les PMR ». Ce groupe de travail a élaboré les normes européennes relatives aux STI PMR qui ont été reprises dans la législation suisse (cf. ch. 7). Il inclut également des représentants des associations faîtières européennes des handicapés et des seniors, l'Union centrale suisse pour le bien des aveugles (UCBA, représentée par Inclusion Handicap), d'autres autorités ferroviaires nationales, des entreprises ferroviaires (dont les CFF) et de l'industrie. Le groupe de travail du CEN a également approfondi ses travaux dans le cadre de la révision des STI PRM 2022, qui est entrée en vigueur en 2023 dans l'UE. Plusieurs vidéoconférences et échanges de courriels du groupe de travail 44 ont eu lieu jusqu'à fin 2023. Le CEN a décidé de prolonger le délai de révision de la norme européenne correspondante. Il s'agit de certaines adaptations des normes EN 16584 et 16858 dictées par les modifications d'ordre supérieur des STI PMR. En raison des retards, il n'était plus possible d'intégrer les normes EN 16584 et 16585 révisées dans la révision de l'OETHand et des DE-OCF⁵ ; pour des raisons de proportionnalité, le processus de révision des DE-OCF, auquel est notamment liée l'OETHand, ne pouvait pas être retardé en raison des deux normes EN mentionnées. Le service spécialisé va consigner une remarque correspondante dans le rapport explicatif de l'OFT relatif à l'OETHand.

9. Inventaire des actifs des stations, arrêts et gares sans obstacles

Les STI PMR disposent que les pays membres de l'UE et la Suisse établissent un inventaire des actifs (*Inventory of Assets*, IoA) qui servirait de base à un registre européen. Il s'agit de recenser et de tenir à jour des données en matière d'accessibilité dans les gares et de les mettre à disposition du public à titre d'information. L'OFT estime que ces données doivent se référer non seulement au domaine ferroviaire interopérable mais à tous les arrêts des TP en Suisse afin de fournir les informations pertinentes sur toute la chaîne des transports publics. C'est pourquoi la banque de données [DiDok \(registre de tous les arrêts des TP\)](#) a été étendue en conséquence. Comme il s'agit d'une vaste tâche (quelque 30 000 arrêts en Suisse), les entreprises de transports publics avaient jusqu'à fin 2023 pour réaliser la première saisie. La base légale correspondante est l'art. 3a de l'OTHand, entré en vigueur avec la révision 2020. Le service spécialisé de l'OFT a élaboré un guide pour la saisie des données avec le concours du service spécialisé DiDok des CFF ainsi que des représentants des entreprises de transport. Le guide pourra être consulté dès avril 2020 sous <https://www.tp-info.ch/fr/gestion-des-donnees/accessibilite/saisie>. Les données de l'état des lieux LHand sont librement disponibles en format brut et servent notamment de base importante au projet sectoriel AMO (mobilité assistée).

10. Examen des précisions des spécifications techniques dans les STI PMR relatives aux signaux acoustiques d'avertissement et de détection des portes

Les spécifications relatives aux signaux acoustiques d'avertissement et de détection des portes, qui figurent à l'appendice G des STI PRM, ont fait l'objet de plusieurs discussions dans le cadre des travaux de révision 2020 à 2023 desdites STI.

En principe, il existe un conflit d'intérêts concernant le volume sonore des signaux d'avertissement et de détection des portes entre, d'une part, les besoins des voyageurs malvoyants

⁵ Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF, RS 742.141.11)

et, dans une certaine mesure, des voyageurs malentendants (besoin d'audibilité du signal) et, d'autre part, les besoins de protection contre le bruit du grand public ou des riverains des gares et des autres passagers.

Il est possible de réduire ce conflit d'intérêts en adaptant le volume sonore des signaux au bruit ambiant. Les discussions sur les méthodes de mesure, les grandeurs de mesure et les valeurs limites ont montré que cette solution devait être approfondie en raison de connaissances encore insuffisantes et que les spécifications de l'appendice G des STI PRM devaient être précisées.

Dans le cadre du mandat confié par l'OFT en 2023, il s'agissait d'évaluer ce conflit d'intérêts en appliquant les deux types de signaux décrits dans les STI PRM, à savoir un signal à impulsions rapides et un signal bifréquence utilisé notamment en Suisse, dans lequel deux fréquences s'alternent à un certain rythme. Il s'agissait de définir les deux signaux, en raison de leurs différences, de manière à ce que les objectifs susmentionnés soient remplis de manière similaire pour chacun. Le mandat comprenait entre autres un test de trois jours avec des personnes malvoyantes et aveugles de Suisse et d'Allemagne.

Le rapport d'examen (allemand avec résumé en anglais) pourra être téléchargé début 2024 sur www.bav.admin.ch/mobile → Informations pour entreprises des TP et spécialistes → Études sur le développement des normes.

11. Adaptation de deux guides de l'OFT relatifs à la LHand

Dans le cadre de la révision des DE-OCEB⁶ ainsi que sur la base des expériences pratiques, une adaptation des guides de l'OFT pour les experts LHand (expLHand) « procédure pour l'homologation des bateaux » et des « véhicules ferroviaires non interopérables » s'est imposée. Le mandataire externe avait pour mission de proposer à l'OFT des adaptations et des compléments aux guides de l'OFT pour les experts LHand « bateaux » et « véhicules ferroviaires non interopérables ». Les adaptations se basent d'une part sur les DE-OCEB révisées ainsi que sur la révision 2024 de l'OTHHand, de l'OETHHand⁷ et des DE-OCF, et d'autre part sur les expériences pratiques faites entre-temps par l'OFT et les experts LHand lors de la mise en œuvre.

Les deux guides adaptés pourront être téléchargés début 2024 sur www.bav.admin.ch/mobile → Dispositions légales.

12. Représentation de l'OFT au sein de la commission « Information à la clientèle Trafic » (KKV) d'Alliance SwissPass et de la commission nationale « Information à la clientèle » (KKI)

Jusqu'à la fin de 2022, Alliance SwissPass (ASP) a géré la commission « Information à la clientèle Trafic » (KKV). Celle-ci coordonnait et développait l'information à la clientèle dans les transports publics.

En 2018, un groupe de travail de la KKV (où siégeait le responsable du service spécialisé de l'OFT) a élaboré une aide à l'interprétation de l'OETHHand pour les entreprises. Cette aide à l'interprétation a été publiée début 2019 en tant que partie intégrante des P580 – FIScommun de la KKV et remaniée du fait de la révision de l'OETHHand en 2020. Ces travaux de révision

⁶ Dispositions d'exécution du DETEC sur l'ordonnance concernant la construction des bateaux (DE-OCEB, RS 747.201.71)

⁷ Ordonnance du DETEC concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHHand, RS 151.342)

se poursuivent en 2021. Par ailleurs, le responsable du service spécialisé de l'OFT a participé à un groupe de travail de la KKV en vue de l'élaboration de différents documents relatifs à l'information à la clientèle.

La KKV-ASP a été dissoute fin 2022 dans le cadre de la réorganisation nationale pour une nouvelle information nationale standardisée de la clientèle dans les transports publics. Elle est remplacée, début 2023, par la Commission nationale d'information à la clientèle (KKI). La représentation de l'OFT au sein de la nouvelle KKI sera assurée par la section Accès au marché, qui est responsable de l'information à la clientèle depuis l'été 2021.

Les standards communs à la branche de l'ancienne KKV-ASP relatifs à l'information à la clientèle sont résumés dans un document transitoire de la KKI : www.tp-info.ch/fr/standards-de-la-branche/standards-de-la-branche-information-la-clientele/standards-metiers

13. Rapport du Conseil fédéral donnant suite au postulat 20.3874 CN Reynard « Accessibilité des transports publics pour les personnes en situation de handicap »

Le [postulat 20.3874 de l'ancien Conseiller national Mathias Reynard](#) charge le Conseil fédéral d'établir un état des lieux de la situation actuelle de l'accessibilité des transports publics aux personnes handicapées en Suisse. Dans ce rapport, il s'agira d'établir une vue d'ensemble de l'application de la LHand dans le domaine des transports publics, d'identifier les lacunes, et de fixer un nouveau calendrier afin de combler celles-ci le plus rapidement possible. Sous la direction de la division Infrastructure de l'OFT, le service spécialisé « Accessibilité des TP » de l'OFT a élaboré un catalogue de questions qui a été envoyé début 2022 aux entreprises de transports publics concessionnaires, y compris les entreprises de remontées mécaniques soumises à la LHand, ainsi qu'à la CDCTP⁸ (pour les arrêts de bus). Ces questions portent sur l'état de la mise en œuvre à la fin de 2021, sur l'état probable à la fin de 2023, sur les éventuels retards de mise en œuvre constituant un manquement à l'art. 22, al. 1, LHand et sur les mesures visant à réduire autant que possible les retards ou du moins à ne pas les prolonger. Les questions tiennent compte du fait qu'il n'est pas possible d'adapter chaque construction, installation et véhicule des transports publics pour des raisons de proportionnalité et que des solutions de remplacement appropriées doivent être proposées (art. 11, al. 1, LHand en relation avec l'art. 12, al. 3, LHand). Le traitement de ce postulat a déjà mobilisé en 2021 une part non négligeable des ressources du service spécialisé et d'autres domaines spécialisés de l'OFT. En 2022, ces travaux se sont encore intensifiés et ont été achevés au printemps 2023. Le rapport du Conseil fédéral « Accessibilité des transports publics pour les personnes en situation de handicap » et le communiqué de presse correspondant peuvent être téléchargés sur

www.bav.admin.ch/mobile

14. Autres travaux

Comme chaque année, le lot des activités quotidiennes durant la période sous revue a consisté à répondre à des lettres de citoyens et à des courriels, à des demandes d'entreprises des transports publics, de l'industrie et des représentants des personnes handicapées, à participer à des sessions spécialisées, à élaborer des recommandations orales et écrites au sein de l'OFT afin de trouver des solutions conformes à la LHand pour l'approbation de plans de projets d'infrastructure. Par ailleurs, le responsable du service spécialisé a vérifié que les projets d'homologation de matériel roulant ferroviaire, de tramways, de bus, d'installations à câbles et de bateaux soient en conformité avec la LHand et a conseillé les sections concernées et les requérants en la matière. Il a organisé, en collaboration avec la section spécialisée compétente, des formations pour les expLHand potentiels concernant les concepts de

⁸ Conférence des délégués cantonaux des transports publics, www.koev.ch/kkdoev

guidage pour les malvoyants à élaborer pour chaque gare⁹. Il a élaboré les adaptations matérielles pour les projets de révision de l'OTHand, de l'OETHand et les adaptations des DE-OCF relatives à la LHand, qui doivent entrer en vigueur en juillet 2024 dans le cadre du paquet de révision. Le responsable a joué un rôle moteur dans l'élaboration des listes de contrôle de l'OFT relatives aux exigences de la LHand pour les véhicules ferroviaires non interoperables, les bus, les bateaux et les installations de transport à câbles et d'autres documents de l'OFT tels que les rapports explicatifs de l'OFT relatifs à l'OTHand et l'OETHand¹⁰.

⁹ Cf Guide OFT « Marquage tactilo-visuel des quais de gare », www.bav.admin.ch/mobile
→ Dispositions légales

¹⁰ Ces documents peuvent tous être téléchargés sur www.bav.admin.ch/mobile → [Dispositions légales](#)