



Fiche d'information

Mars 2023

L'égalité pour les personnes handicapées dans les transports publics

Fondement et contexte

La [loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés, LHand](#)¹ est entrée en vigueur en 2004. Elle vise à permettre aux personnes handicapées de participer pleinement à la vie sociale sur un pied d'égalité et à éliminer des préjudices. Elle prévoit des mesures dans le domaine des ouvrages et des installations, des transports publics (TP), de la formation initiale et continue, des prestations de services ainsi que des rapports de travail de la Confédération. Selon le Bureau fédéral de l'égalité pour les personnes handicapées, les TP sont depuis lors « le domaine qui a connu le plus d'améliorations par rapport à d'autres thèmes de l'égalité »². Le délai pour la mise en œuvre de la LHand dans les TP court jusqu'à fin 2023 ; le délai pour l'information à la clientèle et l'émission automatisée des billets a déjà expiré fin 2013.

La législation suisse va nettement plus loin que celle d'autres pays. En dehors de la Suisse, les entreprises de transport sont libres de garantir aux personnes à mobilité réduite l'accès aux TP avec l'aide du personnel ou d'assurer une utilisation autonome. En revanche, en Suisse, les personnes handicapées au sens de la LHand doivent en principe pouvoir utiliser les TP de manière autonome. Ce n'est que lorsque les coûts de certaines mesures sont disproportionnés – par exemple parce qu'un arrêt de train ou de bus est très peu fréquenté – que l'on peut recourir à des solutions de remplacement, normalement sous la forme d'une assistance par le personnel des TP.

Les mesures de la LHand profitent au quotidien à d'autres catégories de personnes dans les TP : pour les voyageurs avec beaucoup de bagages, une poussette ou une jambe dans le plâtre, par exemple, les véhicules à plancher surbaissé ainsi que l'accès aux quais par une rampe ou un ascenseur sont également un grand soulagement.

Responsabilités

Les entreprises de transport répondent de la mise en œuvre de la LHand, sauf pour les arrêts de bus, dont les propriétaires, c'est-à-dire en règle générale les cantons et les communes, sont responsables. Comme le financement de l'infrastructure ferroviaire incombe à la Confédération, celle-ci soutient les

¹ RS 151.3

² [Avancées vers l'égalité et limites actuelles \(admin.ch\)](#) (consulté le 13 septembre 2022).



entreprises ferroviaires sur le plan organisationnel pour l'adaptation des gares et des arrêts. En outre, l'OFT subventionne, en tant que co-commanditaire du transport régional de voyageurs, l'acquisition de véhicules à plancher surbaissé et verse des aides financières LHand jusqu'à fin 2023 lorsqu'un remplacement doit être anticipé pour tenir le délai fixé par la LHand. Il a également élaboré des guides et des listes de contrôle pour les véhicules ferroviaires, les bateaux, les bus et les installations à câbles et épaula ainsi la branche dans la mise en œuvre de la LHand. Les éventuels dépassements de délais relèvent toutefois de la responsabilité des entreprises de transport compétentes.

État d'avancement de la mise en œuvre

1. Systèmes d'information à la clientèle et distributeurs de billets

Depuis le début de l'année 2014, la LHand dispose que les voyageurs malentendants ou malvoyants doivent, en principe, bénéficier des mêmes informations que les personnes non handicapées et que l'émission des billets doit être accessible à tous. Cette exigence a été mise en œuvre presque partout. Dans les cas où cela n'a pas été possible pour des raisons de proportionnalité, une solution de remplacement appropriée est proposée aux personnes concernées (le plus souvent par téléphone portable).

2. Véhicules

Pour les véhicules des TP, la LHand fixe un délai d'adaptation de 20 ans, soit jusqu'à fin 2023, en raison de leur durée de vie plus longue. Le transport régional et le RER ont réalisé de grands progrès ces dernières années grâce à d'importantes étapes de modernisation. D'ici à la fin de 2023, les trains régionaux seront quasiment tous accessibles aux personnes handicapées.

En transport grandes lignes, selon une [directive de l'OFT](#), au moins un train par heure et par direction doit être accessible de manière autonome aux personnes handicapées d'ici à la fin de 2023 ; les autres trains grandes lignes leur sont accessibles grâce à l'aide du personnel. La mise en œuvre est en cours chez les CFF, la SOB et le BLS.

En transport transfrontalier et international, il semble peu probable que l'accès autonome soit réalisable partout dans un avenir proche en raison des prescriptions moins strictes en vigueur dans l'UE (voir ci-dessus). Pour de nombreux chemins de fer touristiques et de musées, un équipement ne serait pas proportionné ; des solutions de remplacement sont proposées à cet égard, le plus souvent sous la forme d'une assistance par le personnel.

Ces dernières années, les trams et les bus du transport local ont été remplacés par des véhicules à plancher surbaissé sur l'ensemble du territoire, à quelques exceptions près.

3. Gares et arrêts

Un délai jusqu'à fin 2023 s'applique également aux quelque 1800 gares et arrêts ferroviaires. Fin 2021, un peu plus de la moitié des gares étaient accessibles. Comme les grandes gares ont été adaptées en priorité, plus de sept voyageurs sur dix bénéficient déjà d'un accès sans barrière aux gares (*cf. [communiqué de presse de l'OFT du 14.12.2022](#)*).

Les entreprises ferroviaires sont responsables de la mise en œuvre. Afin de continuer à encourager leurs efforts, l'OFT a décidé [en 2017](#) de mettre à disposition des fonds supplémentaires pour les transformations de gares et d'arrêts ferroviaires ; il a aussi élaboré une instruction de planification pour les gestionnaires d'infrastructure.

La Confédération investit environ trois à quatre milliards de francs sur 20 ans pour des mesures LHand dans les gares et les arrêts ferroviaires. Les mesures de construction pertinentes pour la LHand sont



coordonnées avec d'autres transformations de gares (extension de la capacité, mesures de sécurité, modernisation). L'objectif est de coordonner les différents besoins et, si possible, de ne transformer les gares qu'une seule fois. Le Contrôle fédéral des finances estime également qu'il est opportun de procéder ainsi afin d'utiliser les fonds de la manière la plus économique possible³.

Près de 540 gares ou arrêts ferroviaires ne seront adaptés aux exigences de la LHand qu'après le délai légal du 31 décembre 2023. La responsabilité en incombe aux entreprises ferroviaires.

Pour environ 134 projets de transformation retardés, les travaux de construction seront lancés dans le respect du délai d'assainissement. Pour les quelque 407 projets dont les travaux ne commenceront que plus tard, l'OFT a exigé des échéanciers et des plans de financement contraignants, afin de garantir qu'il n'y ait pas de nouveaux retards.

Pour environ 140 gares et arrêts ferroviaires, une transformation serait disproportionnée, car les coûts sont trop élevés par rapport au nombre de passagers. Les entreprises doivent y proposer une solution de remplacement, qui prend généralement la forme d'une aide à l'embarquement et au débarquement fournie par le personnel en cas de besoin.

Les cantons et les communes répondent de l'adaptation des arrêts de bus. Ils ont déjà réalisé diverses améliorations, mais il reste encore beaucoup à faire. Seul environ un tiers des arrêts de bus sera conforme aux prescriptions d'ici fin 2023. L'adaptation des arrêts de tram incombe aux entreprises : dans ce domaine, il reste moins de mesures à prendre.

4. Autres types de TP

Les téléphériques de neuf places et plus par cabine, les funiculaires et les bateaux de ligne, y compris les débarcadères, doivent eux aussi en principe être sans obstacles d'ici à fin 2023. Les entreprises de navigation et la grande majorité des installations de transport à câbles, en tant qu'entreprises touristiques, doivent financer elles-mêmes les mesures.

Dans le contexte d'une intervention parlementaire ([postulat Reynard](#)), l'OFT a dressé un état des lieux détaillé de la mise en œuvre de l'accessibilité dans tous les domaines des transports publics. Ce [rapport](#) a été approuvé par le Conseil fédéral et publié le 29 mars 2023.

Pour toute question :

Office fédéral des transports, Information
058 462 36 43
presse@bav.admin.ch

³ [Rapport du CDF du 23 janvier 2020](#), p. 18, (en allemand).