



---

## Aperçu des travaux réalisés en 2018 par le service spécialisé de l'OFT « Questions de mobilité / Accessibilité des transports publics »

---

Référence du dossier : BAV-091//147 – COO.2125.100.2.9466425

Hanspeter Oprecht, janvier 2019





Référence du dossier : BAV-091//147 - COO.2125.100.2.7736893

## SOMMAIRE Toc533087123

1. Situation initiale .....	3
2. Que signifie « accessibilité » ? .....	3
3. Tâches du service spécialisé « Questions de mobilité / 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. Révision des dispositions d'exécution de la LHand .....	5
6. Aides financières issues de l'enveloppe financière LHand de la Confédération .....	6
7. Collaboration à l'ERA, groupe de travail STI PMR .....	8
8. Collaboration dans le groupe de travail « PRM » du Comité européen de normalisation .....	9
9. Registre des gares / arrêts sans obstacles .....	9
11. Évaluation de la LHand .....	10
12. L'accès sans obstacles aux transports publics et ses limites .....	11
13. Autres travaux .....	11



Référence du dossier : BAV-091//147 - COO.2125.100.2.7736893

## 1. Situation initiale

Le présent rapport a pour but de fournir une vue d'ensemble des principaux travaux réalisés en 2018 par le service spécialisé de l'OFT « Questions de mobilité / Accessibilité des TP », qui focalise son activité sur l'accessibilité aux transports publics (TP), et pour lequel M. Hanspeter Oprecht est compétent ; ce service est affilié à la division Financement de l'OFT, section Réseau ferré.

## 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 « Questions de mobilité / 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)<sup>1</sup>. 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 et des horaires.

## 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 transports publics devraient être en principe accessibles aux

---

<sup>1</sup> Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand RS 151.3)



Référence du dossier : BAV-091//147 - COO.2125.100.2.7736893

personnes à mobilité réduite dans un délai de 20 ans. Le service spécialisé de l'OFT ne peut qu'estimer l'état de la mise en œuvre dans le cadre de ces délais : une indication plus précise n'est pas possible étant donné que les compétences de financement et d'approbation se répartissent entre la Confédération, les cantons et les communes et que ledit service spécialisé ne bénéficie pas des ressources suffisantes pour recenser systématiquement l'avancement de la mise en œuvre. En ce qui concerne l'échéance du 31 décembre 2013, les entreprises ont progressé selon le calendrier. Les CFF indiquent que les prescriptions légales pertinentes sont mises en œuvre depuis l'été 2014. Le service spécialisé de l'OFT part du principe que les autres entreprises de transport ont aussi mis en œuvre la majeure partie des prescriptions.

La situation est différente en ce qui concerne l'échéance du 31 décembre 2023 : des mesures d'accélération sont nécessaires pour mettre en œuvre les mesures d'adaptation requises par la LHand sur l'infrastructure ferroviaire (adaptations des quais, rampes ou ascenseurs). La direction de l'OFT a donc décidé de renforcer le pilotage de la réalisation des mesures infrastructurelles auprès de tous les chemins de fer. Dans 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. En 2016, tous les gestionnaires d'infrastructure (GI) ont recensé toutes les gares et tous les arrêts, en analysant leur conformité avec la LHand, leur capacité et leur sécurité. Sur la base des données et d'autres vérifications, l'OFT a fixé sa stratégie de mise en œuvre de la LHand afin que les entreprises satisfassent aux dispositions légales dans les délais impartis (fin 2023) et dans le cadre des moyens financiers disponibles. À cet égard, l'OFT met à disposition des moyens financiers supplémentaires dans des cas justifiés. Par la présente instruction de planification LHand, l'OFT fournit une aide aux GI pour qu'ils puissent développer leurs propres stratégies de mise en œuvre des concepts en se basant sur des concepts de lignes et sur des mesures standardisées. Pour que toutes les entreprises ferroviaires atteignent un niveau de référence comparable et que le mandat légal soit respecté, il faut que la proportionnalité des mesures globales soit examinée selon des principes homogènes et que les priorisations des démarches soient pilotées dans un but précis. Le programme est dirigé par l'OFT, division Infrastructure, section Grands projets, en suivi étroit par le service spécialisé « Questions de mobilité ». Le responsable du service spécialisé est le suppléant du chef de programme. En décembre 2018, le premier rapport de l'OFT sur l'avancement des travaux de mise en œuvre de la LHand au niveau de l'infrastructure a été publié :



Référence du dossier : BAV-091//147 - COO.2125.100.2.7736893

[www.bav.admin.ch/mobile](http://www.bav.admin.ch/mobile) → Adaptations des gares.

Lien direct vers le rapport d'avancement des travaux : <http://www.bav.admin.ch/dam/bav/fr/dokumente/themen/barrierefreiheit/standbericht-behig-2018.pdf.download.pdf/standbericht%20behig.pdf>.

En ce qui concerne le matériel roulant, une large part des prescriptions est remplie, mais il existe de grandes différences d'une entreprise de transport à l'autre. En transport régional de voyageurs, on peut partir du principe que l'aménagement sans obstacles sera réalisé pour le service régulier d'ici à l'expiration du délai fixé à fin 2023 – compte tenu du principe de proportionnalité inscrit dans la LHand. Or tel n'est pas le cas dans le trafic ferroviaire grandes lignes. C'est pourquoi l'OFT a mis en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2016 la directive « [sur la part minimale de trains du trafic grandes lignes accessibles en toute autonomie](#) », qui règle l'utilisation de trains du trafic grandes lignes accessibles en toute autonomie<sup>2</sup>.

Selon l'avis du service spécialisé, le plus grand retard à rattraper sur l'application de la LHand dans les transports publics concerne les arrêts de bus. 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 aux communes qui sont propriétaires des routes. L'autorisation de construire relève dans tous les cas des offices cantonaux 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. Il s'agit ici de se focaliser sur les besoins des personnes concernées. 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. Celles-ci disposent pour ce faire des instruments « Droit de recours des associations » et « Droit d'action » inscrits dans la LHand.

## 5. Révision des dispositions d'exécution de la LHand

Des dispositions d'exécution de la LHand ont été révisées et sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2016 : les dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF)<sup>3</sup> et l'ordonnance du DETEC concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer

---

<sup>2</sup> Directive de l'OFT sur la part minimale de trains du trafic grandes lignes accessibles en toute autonomie, disponible sous [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) → Droit → Autres bases légales et prescriptions → Directives

<sup>3</sup> Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF, RS 742.141.11)



Référence du dossier : BAV-091//147 - COO.2125.100.2.7736893

l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand)<sup>4</sup> tiennent désormais compte des spécifications techniques d'interopérabilité applicables également en Suisse depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2013 en ce qui concerne l'accessibilité du système ferroviaire de l'UE aux personnes handicapées ou à mobilité réduite (STI PMR). Comme ces STI PMR ne fixent que des objectifs fonctionnels dans de nombreux domaines, il était indispensable de tenir compte des normes européennes d'exécution FprEN 16584 et FprEN 16585 dans le droit fédéral, pour des motifs de sécurité du droit. Le but est de disposer, pour des motifs d'uniformité matérielle, des mêmes exigences fonctionnelles en terme d'absence d'obstacles dans tous les domaines des TP, et ce, de manière aussi harmonisée que possible avec les prescriptions européennes pertinentes<sup>5</sup>. Les effets des adaptations du droit fédéral édictées en 2016 ont encore occupé considérablement le service spécialisé en 2018.

En outre, il fallait que les modifications en vue de la révision 2020 de l'OTHand<sup>6</sup>, de l'OETHand et des DE-OCF soient effectuées au sein de l'OFT avant la fin de l'exercice 2018. Ces modifications restent cependant modestes comparées à la révision de 2016. Il s'agit en particulier d'intégrer l'état des lieux concernant l'accessibilité des gares, des arrêts et des stations sur l'ensemble des transports publics dans l'OTHand (cf. ch. 9 du présent rapport). L'intégration des autocars grandes lignes en trafic intérieur constitue un élément central des adaptations de l'OETHand (les offres transfrontalières d'autocars grandes lignes ne sont pas assujetties aux dispositions relatives aux TP de la LHand). Concernant les DE-OCF, il est finalement intéressant de mentionner la reprise dans le droit fédéral du guide de l'OFT « Marquages tactilo-visuels sur les quais »<sup>7</sup> en remplacement de l'actuelle annexe 2 des DE-OCF. Le guide a été élaboré en 2017 avec la collaboration de représentants des organisations des personnes malvoyantes et aveugles.

## 6. Aides financières issues de l'enveloppe financière LHand de la Confédération

Le projet de financement destiné à mettre en œuvre les objectifs fixés pour les transports publics (TP) dans la LHand reposait jusqu'à la fin 2018 sur deux piliers :

Les mesures relevant de la LHand et qui sont de toute façon nécessaires dans le cadre par ex. du maintien de la qualité de l'infrastructure, d'adaptations de l'infrastructure en raison de nouvelles prescriptions sur la sécurité, de l'aménagement du réseau ou de l'acquisition de nouveaux véhicules peuvent être réalisées à moindres frais. Leur financement se fait par la voie ordinaire. En

---

<sup>4</sup> Ordonnance du DETEC concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand, RS **151.342**)

<sup>5</sup> L'OETHand et les commentaires de l'OFT sont disponibles sous [www.bav.admin.ch/mobile](http://www.bav.admin.ch/mobile) → Bases légales, les DE-OCF sont disponibles sous [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) → Droit → Autres bases légales et prescriptions

<sup>6</sup> Ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand, RS 151.34)  
L'OTHand ainsi que toutes les explications de l'OFT sont disponibles sous [www.bav.admin.ch/mobile](http://www.bav.admin.ch/mobile) → Bases légales

<sup>7</sup> Le guide de l'OFT « Marquages tactilo-visuels sur les quais » est disponible sur [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) → Thèmes de A à Z → Auxiliaires d'exécution → Guides



Référence du dossier : BAV-091//147 - COO.2125.100.2.7736893

revanche, les adaptations relevant de la LHand qui concernent des bâtiments ou des véhicules existants et qui ne peuvent pas être réalisées dans le cadre de ce qui est de toute façon nécessaire d'ici à la fin de 2023 sont onéreuses et génèrent des surcoûts. C'est uniquement à ces projets que sont alloués les fonds du crédit spécial « Enveloppe financière de la LHand » (Confédération : 300 millions de francs sur 20 ans). Les cantons sont également tenus de participer à ces surcoûts liés au délai d'adaptation de 20 ans à hauteur de 300 millions de francs. L'ensemble de ces fonds (Confédération et cantons) ne permet de mettre en œuvre que les normes minimales ; des lacunes subsisteront. En règle générale, il ne sera possible de payer que des rehaussements partiels des quais et non des rehaussements complets. Les entreprises peuvent toutefois réaliser des solutions plus confortables telles que des rehaussements de quais entiers. Les coûts supplémentaires devront alors être pris en charge par des fonds propres ou d'autres capitaux, mais pas par d'autres fonds fédéraux.

Les moyens financiers issus de l'enveloppe financière de la LHand servent à financer des objets. Il incombe au service spécialisé de gérer cette enveloppe financière. Cela inclut la planification financière, qui est effectuée à l'aide du projet de mise en œuvre de la LHand au sens d'une planification permanente. Par ailleurs, la gestion de l'enveloppe financière inclut également 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. Les autres tâches du service spécialisé sont l'établissement de rapports pour le compte d'Etat et des documents pour le budget proposé au Parlement.

En 2018, les aides financières octroyées au titre de l'enveloppe financière de la LHand (total : 15,15 millions de francs) étaient réparties comme suit:

<b>Adaptations infrastructurelles relevant de la LHand sur des installations pré-existantes (rehaussements partiels de quais, accès sans marches aux quais)</b>	<b>Nombre de projets (certains sur 2 ans)</b>	<b>Contributions versées par la Confédération en 2018 issues de l'enveloppe financière de la LHand (en francs)</b>
CFF	13	6,51 millions
Chemins de fer privés	25	4,63 millions
<i>Total des mesures infrastructurelles</i>	<i>38</i>	<i>11,14 millions</i>
<b>Adaptations relevant de la LHand et concernant des véhicules en service, ou participation à des acquisitions anticipées de véhicules</b>	<b>Nombre de véhicules (sur plusieurs années)</b>	<b>Contributions versées par la Confédération en 2018 issues de l'enveloppe financière de la LHand (en francs)</b>



Référence du dossier : BAV-091//147 - COO.2125.100.2.7736893

Chemins de fer privés (financement par la Confédération et les cantons)	5	4,01 millions <sup>8</sup>
<i>Total des mesures concernant le matériel roulant</i>	5	<i>4,01 millions</i>

À partir de 2019, la situation par rapport aux aides financières de la LHand s'annonce différemment : dans l'optique des moyens disponibles au titre des conventions de prestations (CP), l'OFT a décidé de ne plus octroyer d'aides financières LHand pour des mesures concernant l'infrastructure, à l'exception des mesures pour lesquelles l'OFT a rendu une décision d'allouer une contribution jusqu'en 2018. Les écarts relativement faibles qui résultent de cette suppression sont entièrement comblés par des moyens provenant des CP. Cette décision est également en adéquation avec les objectifs de la Confédération en matière d'économie administrative vu que l'effort à fournir pour l'octroi des aides financières LHand (financement par projet) est très élevé au regard des montants relativement modestes pouvant être alloués. Dans une circulaire de mars 2018, l'OFT a informé les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (GI) de cette nouveauté. Les moyens financiers inclus dans le « Concept de mise en œuvre des aides financières LHand » dédié aux mesures concernant le matériel roulant ferroviaire ne sont pas concernés par cette mesure. Ces moyens continueront à être versés jusqu'à la fin 2023 au plus tard sur la base des demandes correspondantes déposées par les entreprises et pour lesquelles l'OFT a rendu une décision d'allouer une contribution. À la différence des mesures infrastructurelles, les cantons doivent comme auparavant participer à ces aides financières.

#### 7. Collaboration à l'ERA, groupe de travail STI PMR

Depuis 2016, l'OFT participe au groupe de travail (*working party*) de l'ERA (Agence ferroviaire européenne) concernant les STI PMR. Conformément à l'ERA, la révision des STI PMR met l'accent sur les prescriptions de mise en œuvre relatives aux plans de mise en œuvre nationaux (*National Implementation Plans, NIP*) et au registre (*Inventory of Assets, IoA*) visés par les STI PMR ; cf. aussi le ch. 9 du présent rapport d'activité. Au niveau du contenu, les STI PMR subiront relativement peu de révisions d'ici 2020.

Au sein du groupe de travail STI PMR, le responsable du service spécialisé de l'OFT a obtenu, en collaboration avec des représentants d'autres organes, que le signal acoustique (au sens de

---

<sup>8</sup> Cette indication tient compte du fait que l'entreprise Turbo AG a remboursé fin 2018 une contribution versée la même année pour l'installation de marches escamotables sur des trains automoteurs. En effet, le projet avait été retardé d'un an en raison d'une réclamation (qualité insuffisante des éléments fournis). En ce qui concerne les véhicules, les allocations de l'OFT imposent que le plan de paiement soit adapté en cas de retard sur le projet. La contribution correspondante sera versée en 2019.





Référence du dossier : BAV-091//147 - COO.2125.100.2.7736893

l'art. 9, al. 3, OETHand) constitue une variante de l'actuel signal d'avertissement des portes figurant dans les STI PMR. La Suisse manifeste un grand intérêt à participer activement à l'élaboration de prescriptions paneuropéennes pour créer un transport ferroviaire sans obstacles. Cela s'explique notamment par le fait qu'une grande partie des prescriptions STI PMR en Suisse sont valables dans tous les autres domaines des transports publics. Ainsi, il est possible de garantir un système TP sans obstacles au sens de l'unité de matière. Il faut éviter de formuler des exigences fonctionnelles différentes en matière d'accessibilité dans les transports publics. Dans ce contexte, le service spécialisé de l'OFT a chargé un institut d'acoustique renommé (TAC Technische Akustik, D-Grevenbroich) de donner une formulation techniquement correcte en termes d'acoustique à la contribution de l'OFT à un signal acoustique de détection qui s'adapte au bruit ambiant (« niveau sonore de base »). Ce signal permettant de localiser les portes a été élaboré en collaboration avec d'autres représentants du groupe de travail STI PMR.

En plus de l'OFT, des associations faitières européennes des personnes handicapées et des seniors, d'autres autorités ferroviaires nationales, des entreprises ferroviaires (dont les CFF) et l'industrie sont également représentés au sein du groupe de travail STI PMR de l'ERA.

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

Le responsable du service spécialisé de l'OFT « Questions de mobilité » 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. 5 et 7). Il inclut également des représentants des associations faitières européennes des handicapés et des seniors, l'Union centrale suisse pour le bien des aveugles (UCBA, représentée par le chef du domaine TP/Technique d'Inclusion Handicap), d'autres autorités ferroviaires nationales, des entreprises ferroviaires (dont les CFF) et de l'industrie.

9. Registre des gares / arrêts sans obstacles

Les STI PMR disposent que les pays membres de l'UE et la Suisse établissent un registre (*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. Comme 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, nous considérons une extension de [Didoc](#) comme l'instrument le plus approprié pour cette tâche. Il est prévu d'élaborer plus tard un registre du matériel roulant contenant des informations sur l'accessibilité des transports publics.



Référence du dossier : BAV-091//147 - COO.2125.100.2.7736893

Comme il s'agit d'une vaste tâche (quelque 30 000 arrêts en Suisse), le projet durera plusieurs années. D'ici le milieu de l'année 2020, l'OTHand doit être complétée en fonction.

#### 10. Représentation de l'OFT au sein de la commission « Information à la clientèle Trafic » (KKV) de ch-direct

ch-direct, qui est une filiale de l'Union des transports publics (UTP), gère notamment la commission « Information à la clientèle Trafic » (KKV). Cette commission coordonne et développe l'information à la clientèle dans les transports publics. Elle développe des prescriptions et des standards communs à la branche, entre autres dans le respect du droit fédéral (OETHand), et les communique à travers les « Prescriptions concernant les standards d'information à la clientèle dans les transports publics » (P580 - FIScommun). Le responsable du service spécialisé « Questions de mobilité/Accessibilité des TP » représente l'OFT au sein de cette commission. Il participe non seulement à l'élaboration des standards communs à la branche, mais veille aussi à ce que la KKV définisse ses standards conformes au droit fédéral.

Durant l'année sous revue, un sous-groupe de travail de la KKV (où siège le responsable du service spécialisé de l'OFT) a poursuivi l'élaboration d'une aide à l'interprétation de l'OETHand en matière d'information clients pour les entreprises. Cette aide à l'interprétation a été envoyée en consultation à l'état d'esquisse. Il est prévu de publier une version finale de ce document au premier trimestre 2019 en tant que partie intégrante des P580 – FIScommun de la KKV.

#### 11. Évaluation de la LHand

L'évaluation de la LHand dressée par un bureau externe (Bureau *Bass*) sur mandat du DFI contient des propositions d'amélioration de la mise en œuvre de la LHand. Le Conseil fédéral a pris position sur ces propositions en 2017. Indépendamment de cette décision, l'OFT a déjà lancé un projet interne visant à faire progresser l'adaptation des gares en collaboration avec les chemins de fer et les gestionnaires d'infrastructure. Cependant, l'OFT n'est pas compétent pour l'ensemble des TP : l'adaptation (rehaussements de quais) des arrêts de bus relève de la compétence des cantons et des communes. Cette évaluation propose aussi de soumettre les systèmes d'information de la clientèle à un nouveau régime d'autorisation. Les organisations de personnes handicapées bénéficieraient ainsi d'une participation renforcée grâce au droit de recours des associations. Cette recommandation sera examinée dans le cadre de la prise de position du Conseil fédéral sur l'évaluation. Pour plus d'informations : <https://www.edi.admin.ch/edi/fr/home/fachstellen/bfeh/droit/suisse/evaluation-de-la-lhand.html>.



Référence du dossier : BAV-091//147 - COO.2125.100.2.7736893

## 12. 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. Mais la marge de manœuvre des aménagements n'est 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. L'OFT a publié des informations à ce sujet en 2012 ; celles-ci ont subi quelques adaptations en 2014. Les « indications de l'OFT sur l'utilisation autonome des transports publics sans obstacles » sont téléchargeables sur le site Internet de l'OFT : <http://www.bav.admin.ch/mobile> (en bas de page)

## 13. 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 participer (à des sessions spécialisées (par ex. le colloque Bus 2018 de l'UTP-CTEB en mai 2018 avec un stand de l'OFT), 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 nombreux projets d'infrastructure et à répondre par écrit ou par téléphone à des questions de principe en rapport avec la mise en œuvre de la LHand dans le domaine des TP. Par ailleurs, le responsable du service spécialisé a vérifié que les procédures d'homologation de véhicules effectuées par la section « Véhicules » de l'OFT soient en conformité avec la LHand; dans ce contexte, il a également conseillé la section concernée et les requérants en la matière. Le responsable a également participé à l'élaboration de concepts (listes de contrôle) en collaboration avec d'autres services spécialisés de l'OFT à l'attention du Tribunal administratif fédéral (TAF) dans le cadre du recours déposé en 2017 par Inclusion Handicap concernant les rames duplex TGL des CFF. Le 20 novembre 2018, le TAF a rendu un arrêt en la matière et a débouté le recourant sur une grande partie des points exigés (arrêt du TAF A-359/2018).