



Aperçu des travaux réalisés en 2006 par le service spécialisé de l'OFT « personnes handicapées et transports publics »

Référence du dossier : 634.0/2006-11-30/147

Hanspeter Oprecht, janvier 2007





Référence du dossier : 634.0/2007-01-22/147

1. Situation initiale

Le présent rapport a pour but de fournir une vue d'ensemble des principaux travaux du service spécialisé de l'OFT « personnes handicapées et transports publics », pour lequel M. Hanspeter Oprecht est compétent ; ce service est affilié à la division Financement de l'OFT, section Réseau ferroviaire.

2. Financement

Le projet de financement destiné à mettre en œuvre les objectifs fixés pour les transports publics (TP) dans la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand, RS 151.3) repose sur deux piliers:

Les mesures pertinentes pour les personnes handicapées et qui sont nécessaires de toute façon – p. ex. dans le cadre du maintien de la qualité de l'infrastructure, d'adaptations de l'infrastructure dues à de nouvelles prescriptions sur la sécurité, de l'aménagement du réseau, de l'acquisition de nouveaux véhicules – peuvent être réalisées à moindre frais. Leur financement se fait par la voie ordinaire. En revanche, les adaptations, importantes pour les personnes handicapées, des bâtiments ou véhicules existants et qui ne doivent pas être réalisées de toute manière d'ici à la fin de 2023 sont onéreuses ; il en résulte des surcoûts. Les fonds du crédit spécial « plafond des dépenses Lhand » (Confédération : 300 millions de francs sur 20 ans) sont alloués uniquement à ces projets qui ne sont pas nécessaires de toute façon. Les cantons sont tenus de participer à ces surcoûts liés au délai d'adaptation de 20 ans, cela également à raison de 300 millions de francs au total. L'ensemble de ces fonds (Confédération et cantons) ne permet de mettre en œuvre que les normes minimales et 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 du plafond des dépenses LHand constituent des financements d'objet. 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 et qu'il faut comprendre comme une planification continue. Par ailleurs, la gestion du plafond des dépenses 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.

Pour l'exercice 2006, les aides financières octroyées au titre du plafond des dépenses LHand se répartissent comme suit (total : 8,8 millions de francs):



Référence du dossier : 634.0/2007-01-22/147

Adaptations, importantes pour les personnes handicapées, d'installations d'infrastructure existantes (rehaussements partiels de quais, accès sans marches aux quais)

Catégorie d'entreprise ferroviaire (CFF ou chemins de fer privés)	Nombre de projets (en partie sur plus de deux ans)	Contributions versées en 2006 issues de l'env. financière LHand en francs
CFF (financement uniquement par la Confédération)	15	4,1 millions
Chemins de fer privés (financement commun par la Confédération et les cantons)	10	1,4 million (uniquement part de la Confédération)
Total	25	5,5 millions

Pose de lignes de sécurité tactilo-visuelles sur des quais existants et conformes à la LHand

Catégorie d'entreprise ferroviaire (CFF ou chemins de fer privés)	Nombre de points d'arrêt (en partie sur plus de deux ans)	Contributions versées en 2006 issues de l'env. financière LHand en francs
CFF (financement uniquement par la Confédération)	34	1,96 million
Chemins de fer privés (financement commun par la Confédération et les cantons)	36 (en partie tramways)	0,07 million (uniquement part de la Confédération)
Total	70	2,03 millions

Adaptations importantes pour les personnes handicapées et concernant les véhicules existants

Catégorie d'entreprise ferroviaire (CFF ou chemins de fer privés)	Nombre de véhicules (en partie sur plus de deux ans)	Contributions versées en 2006 issues de l'env. financière LHand en francs
---	--	---



Référence du dossier : 634.0/2007-01-22/147

CFF (financement uniquement par la Confédération)	0	
Chemins de fer privés (financement commun par la Confédération et les cantons)	15	1,27 million (uniquement part de la Confédération)
Total	15	1,27 million

3. Ordonnance concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand, RS 151.34) et révision des dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF, RS 742.141.11)

Après une année et demie de travaux préparatoires, l'ordonnance du DETEC du 22 mai 2006 concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand, RS 151.34) est entrée en vigueur, en même temps que les dispositions d'exécution, révisées, de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF, RS 742.141.11). Ces deux actes normatifs tiennent compte du mandat formulé à l'article 15, alinéa 1 de la loi sur l'égalité pour les handicapés et à l'article 8 de l'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand, RS 151.34), selon lequel le Conseil fédéral, ou le DETEC, est tenu d'édicter des prescriptions techniques sur l'aménagement des transports publics en fonction des besoins des handicapés.

L'OETHand ainsi que toutes les explications y relatives peuvent être consultées sous www.bav.admin.ch/mobile, les DE-OCF sous www.bav.admin.ch -> Documentation -> Prescriptions.

4. Site web www.bav.admin.ch

En collaboration avec la section « Information et informatique » de l'OFT, le site Internet «Personnes handicapées et transports publics» www.bav.admin.ch/mobile a été complètement remanié et adapté aux directives d'identité visuelle 'CD Bund'. En sus du projet de mise en œuvre mentionné au chiffre 2, le site contient toutes les bases juridiques pertinentes, les études liées au développement des normes ainsi qu'une galerie de photos. Le site Internet existe en allemand, français, italien et anglais.

5. Niveau international

La personne compétente pour le service spécialisé fait partie du groupe de travail « Access & Inclusion » de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT). Ce groupe de



Référence du dossier : 634.0/2007-01-22/147

travail a publié plusieurs documents sur le sujet, dont un guide destiné au personnel des TP en ce qui concerne le comportement à adopter face aux voyageurs handicapés ; ce guide a été traduit en allemand avec la collaboration des services linguistiques de l'OFT et il peut être commandé à mobile@bav.admin.ch. Etant donné que la CEMT a été entièrement restructurée au début de 2007, presque tous les groupes de travail ont été dissous, y compris le groupe « Access & Inclusion ». Les membres du groupe prévoient cependant de se réunir informellement une fois par année, car l'échange d'expériences sur le plan international est très précieux.

La personne compétente du service spécialisé a en outre eu l'occasion de présenter le modèle suisse de mise en œuvre lors d'une réunion à Vienne ; ce modèle a été jugé exemplaire.

6. Horaires présentant les offres des TP accessibles en chaise roulante

L'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand, RS 151.34) prévoit que les courses accessibles en chaise roulante doivent désormais être indiquées dans les horaires dans la mesure du possible. Sur la base de l'ordonnance sur les horaires (OH, RS 742.151.4), l'OFT a chargé, en 2006, le Bureau suisse « handicapés et transports publics » (HTP) de recenser ces courses. Celles-ci sont publiées, pour l'année d'horaire 2007, dans des fichiers PDF séparés sur le site officiel de l'OFT concernant les horaires (www.tableaux-horaires.ch). Afin d'offrir aux voyageurs en chaise roulante un standard adéquat en ce qui concerne les informations sur l'horaire – notamment sous forme électronique – il y a lieu d'effectuer d'importantes adaptations des systèmes actuels (Hafas CFF, banque des données de base de l'indicateur officiel). Ces démarches se poursuivront en 2007 et dans les années suivantes.

7. Développement de normes et de standards techniques en vue de la transmission sans fil des informations à la clientèle handicapée des TP

L'article 15, alinéa 1, LHand¹ charge le Conseil fédéral d'édicter des prescriptions sur les normes techniques concernant l'aménagement des transports publics en fonction des besoins des handicapés. Ainsi, les voyageurs handicapés ne doivent pas être désavantagés. L'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand, RS 151.34) précise cela à l'article 2, alinéa 3, lettre e en relation avec l'article 4, alinéa 1: les systèmes d'information, de communication et d'appel d'urgence doivent être reconnaissables, accessibles et utilisables en toute sécurité par les personnes handicapées. L'ordonnance concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand, RS 151.34)² règle les

¹ Loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand, RS 151.3

² Ordonnance du DETEC concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand, RS 151.34)



détails concernant ces exigences. Par exemple à l'article 4, alinéa 2 : « Les installations d'information et de communication pour les clients ainsi que les systèmes d'appel d'urgence doivent être repérables et reconnaissables par les malentendants et les malvoyants, et utilisables au besoin par l'intermédiaire de petits appareils en vente dans le commerce tels que téléphones portables ou assistants numériques individuels (PDA). » Du point de vue technique, il existe différentes solutions – non seulement en Suisse, mais aussi dans de nombreux autres pays d'Europe. En revanche, à notre connaissance, aucun effort n'a été consenti en vue d'harmoniser les normes pour la transmission de données entre les divers systèmes possibles. Sans de telles normes, il y a un grand risque que de nombreux systèmes incompatibles entre eux soient créés et acquis. Souvent, il n'est pas possible de réaliser des adaptations ultérieures pour obtenir la compatibilité des systèmes ou alors, ces adaptations sont liées à de gros investissements financiers.

Les voyageurs handicapés doivent pouvoir obtenir les mêmes informations et disposer des mêmes possibilités de communication que les personnes non handicapées, et ils doivent pouvoir trouver et utiliser les installations ad hoc. Le cas échéant, il se peut que des installations spéciales s'avèrent nécessaires. Il s'agit notamment des aspects de l'identification personnelle (« je suis handicapé au niveau de l'expression orale, je suis malvoyant/aveugle ou malentendant/sourd »), des informations sur l'heure et le lieu de départ d'un moyen de transport ainsi que des particularités ou des perturbations sur le réseau concerné, de l'identification d'un moyen de transport arrivant ou prêt au départ (numéro de la ligne, destination) ; il s'agit également de reconnaître les portes et d'en activer l'ouverture, de rendre le personnel des TP attentif au fait que l'on a besoin d'aide. Plusieurs solutions sont envisageables et il existe déjà des produits qui permettent de résoudre ces problèmes en transmettant sans fil des données et des informations. Pour que ces systèmes soient utilisables de manière universelle et qu'il ne s'agisse pas de solutions insulaires, il faut soumettre les processus, les technologies appliquées et les appareils à des normes uniformes.

Dans ce contexte, l'OFT a chargé l'entreprise Weisskopf AG, Schaffhouse, de dresser un rapport sur le développement de normes uniformes en vue de la communication sans fil entre les TP et les voyageurs handicapés. Le projet a été lancé en 2006 et se poursuivra jusqu'à la fin de 2007.

8. Travaux de moindre envergure

Dans la période sous revue, le service spécialisé a répondu à plus de douze lettres et e-mails de citoyens. Il a pris position sur plusieurs rapports internes et externes à l'OFT. Citons à titre d'exemple la prise de position sur le rapport de l'Office fédéral de la statistique « Les personnes handicapées dans les statistiques ». Dans sa prise de position, le service spécialisé propose une définition du terme « personnes touchées par un handicap ». Sur demande, les personnes intéressées peuvent consulter cette prise de position.