



Aperçu des travaux réalisés en 2007 par le service spécialisé de l'OFT « questions de mobilité »

Référence du dossier : 634.0/2008-01-10/147

Hanspeter Oprecht, janvier 2008





1. Situation initiale

Le présent rapport a pour but de fournir une vue d'ensemble des principaux travaux du service spécialisé de l'OFT « questions de mobilité », dont l'activité principale est la question de l'accessibilité aux transports publics, 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 » ?

A l'heure actuelle, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite désigne, en Suisse romande, l'absence d'obstacles. Par mobilité réduite, on entend les handicaps vraisemblablement permanents physiques, psychiques et mentaux y compris les handicaps liés 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 »

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 handicapés¹. Les personnes bénéficiant directement de la LHand sont celles frappées d'un ou de plusieurs handicaps – vraisemblablement permanents – y compris les personnes handicapées en raison de l'âge. La mise en œuvre de la LHand permet d'augmenter l'attrait des transports publics de manière globale: les accès dénivelés aux quais et aux véhicules diminuent les temps de changement des passagers, 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 (collaboration au projet RTE 'FIScommun') et des horaires.

4. Financement

Le projet de financement destiné à mettre en œuvre les objectifs fixés pour les transports publics (TP) dans la LHand 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 bâti-

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



Référence du dossier : 634.0/2008-01-10/147

ments 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'année sous revue, les aides financières octroyées au titre du plafond des dépenses LHand se répartissent comme suit (total : 17,5 millions de francs):



Référence du dossier : 634.0/2008-01-10/147

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

Catégorie	Nombre de projets (en partie sur plus de deux ans)	Contributions versées en 2007 issues de l'enveloppe financière LHand en CHF
CFF (financement uniquement par la Confédération)	12	4,0 millions
Chemins de fer privés (financement commun par la Confédération et les cantons)	10	1,7 million (uniquement part de la Confédération)
Total	22	5,7 millions

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

Catégorie	Nombre de points d'arrêt (en partie sur plus de deux ans)	Contributions versées en 2007 issues de l'enveloppe financière LHand en CHF
CFF (financement uniquement par la Confédération)	25	2,1 millions
Chemins de fer privés (financement commun par la Confédération et les cantons)	6 (en partie tramways)	0,1 million (uniquement part de la Confédération)
Total	31	2,2 millions



Référence du dossier : 634.0/2008-01-10/147

Adaptations importantes pour les personnes handicapées et concernant les véhicules existants

Catégorie	Nombre de véhicules (en partie sur plusieurs années)	Contributions versées en 2007 issues de l'enveloppe financière LHand en CHF
CFF	-	-
Chemins de fer privés (financement commun par la Confédération et les cantons)	30	9,6 millions (uniquement part de la Confédération)
Total	30	9,6 millions

5. Adaptation des TP aux besoins des personnes âgées

Cette année, le service spécialisé s'est penché de manière plus approfondie sur l'adaptation des TP aux besoins des personnes âgées. Ainsi, en juin, il a présenté à la Direction de l'OFT un rapport sur les problèmes, généraux et spécifiques aux TP, auxquels sont confrontés les personnes souffrant d'un handicap lié à l'âge. Un résumé de ce rapport (malheureusement disponible uniquement en allemand) peut être commandé sur demande par e-mail à l'adresse mobile@bav.admin.ch. Sur la base d'une note de discussion interne, également élaborée par le service spécialisé, la Direction de l'OFT a décidé, en décembre, d'approfondir le sujet en question dès 2008. Elle a chargé les personnes compétentes du service spécialisé d'élaborer des mesures concrètes pour le début de l'année 2008 ; il est prévu de mettre en œuvre les premières mesures en 2008. Au cours de la période sous revue, le service spécialisé a déjà publié un article dans le journal de l'OFT, SwissTraffic (édition de décembre 07) et intégré le sujet dans son site Internet (www.bav.admin.ch/mobile).

6. Projet de réglementation technique (RTE) FIScommun

Le service spécialisé pour les questions de mobilité représente l'OFT au sein du « CoreBoard FIScommun », qui accompagne un projet de règlement visant à uniformiser l'information des clients des TP (FIScommun). Dans ce contexte, il a mené un atelier sur l'« information de la clientèle en cas d'événement ». En collaborant au CoreBoard, il fournit des inputs du point de vue de l'OFT et il veille à ce que les dispositions légales inhérentes à la LHand soient prises en compte. La publication du règlement FIScommun est prévu en 2008.



Référence du dossier : 634.0/2008-01-10/147

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

L'article 4, alinéa 3, de l'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics² 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 horaires³, l'OFT a chargé le Bureau suisse « handicapés et transports publics » (HTP) de recenser ces courses. Celles-ci sont publiées, depuis l'année d'horaire 2007, dans des fichiers PDF séparés sur le site officiel de l'OFT concernant les horaires (www.tableaux-horaires.ch). En outre, les informations ad hoc sont intégrées dans l'indicateur officiel depuis le changement d'horaire 2007/2008. 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 dans les années suivantes.

8. 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, LHand 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 (OHand, 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)⁴ règle les 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 pos-

² Ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics

³ Ordonnance sur les horaires (OH, RS 742.121.4)

⁴ 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)



Référence du dossier : 634.0/2008-01-10/147

sible 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 Engineering SA, 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 s'est poursuivi jusqu'à la fin de 2007. Le rapport peut être téléchargé dès février 2008 sur le site Internet du service spécialisé (www.bav.admin.ch/mobile) (le rapport n'existe qu'en allemand).

9. 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 ainsi que sur des projets d'approbation des plans traitant de l'absence d'obstacles.