



---

## Aperçu des travaux réalisés en 2008 par le service spécialisé de l'OFT « questions de mobilité »

---

Référence du dossier : 634.0/2008-08-22/147

Hanspeter Oprecht, janvier 2009





## 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 handicapés<sup>1</sup>. 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 à niveau 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

---

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



Référence du dossier : 634.0/2008-08-22/147

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'année sous revue, les aides financières octroyées au titre du plafond des dépenses LHand se répartissent comme suit (total : 21,1 millions de francs):



Référence du dossier : 634.0/2008-08-22/147

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

<b>Catégorie</b>	<b>Nombre de projets (en partie sur plus de deux ans)</b>	<b>Contributions versées en 2008 issues de l'enveloppe financière LHand en CHF</b>
CFF (financement uniquement par la Confédération)	14	5,3 millions
Chemins de fer privés (financement commun par la Confédération et les cantons)	6	0,7 million (uniquement part de la Confédération)
Total	20	6,0 millions

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

<b>Catégorie</b>	<b>Nombre de points d'arrêt (en partie sur plus de deux ans)</b>	<b>Contributions versées en 2008 issues de l'enveloppe financière LHand en CHF</b>
CFF (financement uniquement par la Confédération)	64	3,3 millions
Chemins de fer privés (financement commun par la Confédération et les cantons)	15	0,1 million (uniquement part de la Confédération)
Total	79	3,4 millions



Référence du dossier : 634.0/2008-08-22/147

Adaptations importantes pour les personnes handicapées et concernant les véhicules existants

<b>Catégorie</b>	<b>Nombre de véhicules (en partie sur plusieurs années)</b>	<b>Contributions versées en 2008 issues de l'enveloppe financière LHand en CHF</b>
CFF	113	9,1 millions
Chemins de fer privés (financement commun par la Confédération et les cantons)	11	2,5 millions (uniquement part de la Confédération)
Total	124	11,6 millions

Mandats de l'OFT concernant des études sur la recherche de base en normalisation pour des TP accessibles aux personnes handicapées

<b>Titre</b>	<b>Contributions versées en 2008 issues de l'enveloppe financière LHand en CHF</b>
Meilleure lisibilité des informations sur les écrans (cf. texte ci-après)	0,05 million
Meilleure compréhension des informations acoustiques destinées aux clients des TP (cf. texte ci-après)	0,05 million
Total	0,1 million

5. Adaptation des TP aux besoins des personnes âgées

Cette année aussi, le service spécialisé s'est penché de manière approfondie sur l'adaptation des TP aux besoins des personnes âgées. Lors d'un colloque de l'UTP à Genève, il a présenté la thématique en détail et montré le rapport avec la LHand. Celle-ci est également applicable aux personnes dont la mobilité est réduite en raison de l'âge et qui ont par conséquent les mêmes droits que des personnes handicapées plus jeunes. Le service spécialisé a relevé le fait que dans quelques décennies, un tiers de la population aura plus de 65 ans. Une partie de ce groupe social, à limiter tendanciellement aux personnes entre 65 et 75 ans, utilisera les TP encore plus assidument comme moyen de transport pour ses loisirs. Pour les seniors de la tranche d'âge au-



delà de 75 ans, le rayon d'action diminue, car les limitations dues à l'âge – en général de l'appareil moteur, de la vue et de l'ouïe, mais aussi de la force musculaire et du sens de l'équilibre – s'accroissent. L'offre des TP accessibles est donc importante pour ce groupe social, notamment dans le trafic local et régional, que ce soit parce que les personnes touchées n'ont plus de permis de conduire ni de voiture ou que la prochaine épicerie est trop éloignée pour s'y rendre à pied. Les aides à la marche à trois ou à quatre roues, autrement dit les déambulateurs, connaîtront un véritable boom. Les conditions d'accès aux TP avec ces auxiliaires sont les mêmes que pour les chaises roulantes. Les horaires ne permettront plus au personnel d'apporter son aide dans le trafic local, et partiellement dans le trafic régional par bus. Les entrées dites à niveau constituent la solution de rechange. Elles sont déjà réalisées en de nombreux endroits dans le trafic ferroviaire régional et les trams, et elles feront partie de l'équipement standard d'ici à la fin du délai d'adaptation aux exigences de la LHand (fin 2023). Dans le trafic de bus, les conditions-cadres techniques sont plus difficiles, mais là aussi, l'accès à niveau sera réalisé en maints endroits. Le service spécialisé de l'OFT pour les questions de mobilité, en collaboration avec les services partenaires, travaille assidument afin de résoudre les problèmes techniques les plus épineux, notamment en ce qui concerne l'aménagement des arrêts de bus.

#### 6. Projet d'ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire RTE FIScommun

Le responsable du service spécialisé « 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). En collaborant au CoreBoard, il a fourni des inputs du point de vue de l'OFT et il a veillé à ce que les dispositions légales inhérentes à la LHand soient prises en compte. Il est prévu que l'UTP publie l'ouvrage de référence en matière de technique ferroviaire RTE FIScommun au début de 2009.

#### 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 publics<sup>2</sup> 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<sup>3</sup>, 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](http://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

---

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

<sup>3</sup> Ordonnance sur les horaires (OH, RS 742.121.4)



Référence du dossier : 634.0/2008-08-22/147

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. Meilleure lisibilité des informations sur les écrans

Il a fallu examiner et réviser les prescriptions en vigueur concernant les exigences fonctionnelles auxquelles doivent satisfaire les écrans des transports publics pour répondre aux besoins des personnes malvoyantes (p. ex. écrans d'information sur l'arrivée/le départ des trains placés à la hauteur du regard, écrans tactiles des distributeurs automatiques, écrans indiquant le déroulement de l'itinéraire à bord des véhicules). Les prescriptions en vigueur actuellement établissent que les caractères des informations statiques et dynamiques doivent avoir un contraste de Michelson d'au moins 0,7 par rapport à l'arrière-plan. La pratique a montré que cette valeur ne peut pas être respectée pour les annonces dynamiques. Le mandat en question devrait aboutir à l'élaboration de la taille des caractères et du contraste des annonces dynamiques nécessaires pour les personnes malvoyantes. Sur la base de variantes à fournir sous forme de rapport, l'OFT décidera des adaptations légales nécessaires.

Dans ce contexte, l'OFT a chargé l'entreprise Low Vision Buser, Olten de dresser un rapport. Celle-ci a établi une étude en collaboration avec l'institut d'optométrie de la haute école spécialisée « Fachhochschule Nordwestschweiz » et le Bureau suisse personnes handicapées et transports publics (HTP). Le rapport est disponible gratuitement sur le site Internet du service spécialisé ([www.bav.admin.ch/mobile](http://www.bav.admin.ch/mobile)) (tous les rapports sont rédigés uniquement en allemand).

#### 9. Meilleure compréhension acoustique des informations destinées aux clients des TP

Les prescriptions en vigueur du DETEC concernant les exigences auxquelles doivent satisfaire les informations acoustiques des transports publics pour répondre aux besoins des personnes malentendantes ne réalisent pas suffisamment les dispositions de la loi sur l'égalité pour les handicapés ; il faut donc les réviser. L'OETHand stipule uniquement que les informations acoustiques doivent être facilement compréhensibles, sans toutefois définir précisément ce qu'il faut entendre par « facilement compréhensible ». Le projet en question a pour but de combler cette lacune, notamment pour éliminer l'incertitude juridique actuelle. L'OFT décidera des adaptations de l'OETHand sur la base des résultats du projet.

La compréhensibilité des informations acoustiques transmises par les installations de sonorisation peut être mesurée à l'aide du Speech Transmission Index (STI). Comme la compréhensibilité dépend aussi du volume et que ce dernier a des répercussions sur l'environnement (p. ex. riverains), il s'agit de définir des zones (« hot spots ») dans les domaines clients pertinents des arrêts des TP et, le cas échéant, dans les véhicules ; ces hot spots fourniront des informations d'une qualité acoustique optimale pour les voyageurs malentendants. La plupart des personnes



Référence du dossier : 634.0/2008-08-22/147

concernées sont des seniors : plus de la moitié des personnes de plus de 65 ans souffrent médicalement parlant de troubles de l'ouïe !

Dans ce contexte, l'OFT a élaboré un mandat de base et deux mandats subséquents. Le mandat de base concerne les mesurages STI dans quatre gares CFF et leur évaluation. Il s'agit de déterminer les améliorations nécessaires afin d'offrir des informations compréhensibles pour un maximum de personnes malentendantes aux hot spots. Le mandat a été attribué sur appel d'offres à l'entreprise TAC Technische Akustik, à Korschbroich en Allemagne; le rapport a été terminé pour la fin de 2008 ; il est disponible gratuitement sur le site Internet du service spécialisé ([www.bav.admin.ch/mobile](http://www.bav.admin.ch/mobile)) (le rapport n'existe qu'en allemand). Un des mandats subséquents porte, de manière analogue aux mandats de base, sur des mesurages STI et leur évaluation dans les véhicules ferroviaires. Il a été attribué à l'entreprise Neukomm Elektroakustik de Riehen ; il sera vraisemblablement disponible sur Internet dès août 2009. L'autre mandat subséquent consiste en un essai avec au moins 20 personnes aux capacités acoustiques réduites. Il s'agit de tester, en laboratoire, les connaissances acquises. L'OFT attribuera ce mandat en janvier 2009.

#### 10. Préparation de la révision des bases juridiques

Les articles 15, alinéa 3, LHand et 21, OETHand stipulent que les prescriptions concernant l'aménagement des transports publics en fonction des besoins des handicapés et des personnes âgées doivent être adaptées périodiquement à l'état de la technique. L'OTHand<sup>4</sup>, l'OETHand et les prescriptions régulières et spécifiques aux besoins des handicapés et des personnes âgées des DE-OCF<sup>5</sup> feront l'objet d'une révision en même temps que la révision ordinaire des DE-OCF ; leur entrée en vigueur est prévue en 2010. Le service spécialisé a déjà consacré à ces révisions un nombre d'heures de travail considérable ; cela s'explique par les préparatifs relativement longs inhérents aux projets de révision des textes législatifs.

#### 11. Travaux de moindre envergure

Dans la période sous revue, le service spécialisé a répondu, comme chaque année, à des lettres et des courriels de citoyens. Il a pris position sur de nombreux rapports internes et externes à l'OFT, sur des projets d'approbation des plans et des procédures d'homologation de véhicules qui ont soulevé des questions liées à l'élimination des obstacles.

---

<sup>4</sup> Ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand, RS 151.34)

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