



Aperçu des travaux réalisés en 2009 par le service spécialisé de l'OFT « questions de mobilité »

Référence du dossier : 634.0/2010-01-19/178

Hanspeter Oprecht, janvier 2010





Référence du dossier : 634.0/2010-01-19/147

1. Situation initiale

Le présent rapport a pour but de fournir une vue d'ensemble des principaux travaux du service spécialisé de l'OFT « 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 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 »

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 soit 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, 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. 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 des bâtiments ou véhicules existants en faveur des personnes handicapées qui ne doivent pas être réalisées de toute manière d'ici à la fin de 2023 sont onéreuses et génèrent 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

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



Référence du dossier : 634.0/2010-01-19/147

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 : 8,3 millions de francs) :



Référence du dossier : 634.0/2010-01-19/147

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

Catégorie	Nombre de projets (certains sur deux ans)	Contributions versées en 2009 issues de l'enveloppe financière LHand en CHF
CFF (financement uniquement par la Confédération)	15	2,2 millions de francs
Chemins de fer privés (financement commun par la Confédération et les cantons)	10	0,7 million de francs (uniquement part de la Confédération)
Total	25	2,9 millions de francs

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

Catégorie	Nombre de points d'arrêt (certains sur deux ans)	Contributions versées en 2009 issues de l'enveloppe financière LHand en CHF
CFF (financement uniquement par la Confédération)	57	1,3 million de francs
Chemins de fer privés (financement commun par la Confédération et les cantons)	8	0,1 million de francs (uniquement part de la Confédération)
Total	79	1,4 million de francs



Référence du dossier : 634.0/2010-01-19/147

Adaptations importantes pour les personnes handicapées et concernant les véhicules en service

Catégorie	Nombre de véhicules (certains sur plusieurs années)	Contributions versées en 2009 issues de l'enveloppe financière LHand en CHF
Chemins de fer privés (financement commun par la Confédération et les cantons)	80	3,9 millions de francs (uniquement part de la Confédération)
Total	80	3,9 millions de francs

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

Titre	Contributions versées en 2009 issues de l'enveloppe financière LHand en CHF
Enquête interface quai/véhicule pour l'accès à niveau (cf. infra)	0,05 million de francs
Meilleure compréhension des informations acoustiques destinées aux clients malentendants des TP dans les voitures ferroviaires (cf. infra)	0,05 million de francs
Total	0,1 million de francs

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 « Rundum mobil » à Thoun, 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. 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 assidûment 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 ni de voiture ni de permis de conduire, ou simplement



Référence du dossier : 634.0/2010-01-19/147

parce 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 au personnel d'apporter son aide que partiellement dans le trafic régional par bus et plus du tout dans le trafic local. 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-cadre 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, œuvre assidûment à la résolution des problèmes techniques les plus épineux, notamment en ce qui concerne l'aménagement des arrêts de bus.

En particulier les petites et moyennes entreprises des TP ne sont parfois pas assez conscientes des corrélations entre les objectifs et les délais fixés dans la LHand, ni des mesures nécessaires pour adapter les TP aux besoins des personnes âgées. La LHand concerne également les personnes dont la mobilité est réduite en raison de l'âge. C'est pourquoi la direction de l'OFT a décidé, en août 2009, d'éditer un DVD et d'organiser une séance d'information destinée aux entreprises de transport public. Le DVD sera présenté et distribué lors de cette séance. Il pourra ensuite être commandé gratuitement à l'OFT. Le projet de DVD « Mobilité à vie » a démarré en septembre 2009 ; l'entreprise « Elément P » est chargée du traitement externe. La séance d'information précitée aura lieu en avril 2010. Pour les deux projets, le service spécialisé de l'OFT « Questions de mobilité » dirige les opérations avec le soutien de la section Information et informatique (it) de l'OFT.

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 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 2010.

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, dans la mesure du possible, les courses accessibles en chaise roulante soient indiquées dans les horaires. Sur la base de l'ordonnance sur

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



Référence du dossier : 634.0/2010-01-19/147

les horaires³, l'OFT a chargé le Bureau suisse « handicapés et transports publics » (HTP) de recenser ces courses. Celles-ci sont publiées sur le site officiel de l'OFT concernant les horaires (www.tableaux-horaires.ch) dans des fichiers PDF séparés, cela depuis l'année d'horaire 2007. 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. Toutefois, le mandat du Bureau suisse HTP arrivant à échéance, le recensement des offres accessibles aux chaises roulantes, effectué séparément jusqu'ici, sera intégré dès l'année d'horaire 2011 aux processus ordinaires d'établissement de l'horaire.

8. 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), on envisage 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 optimisée pour les voyageurs malentendants.

Dans ce contexte, l'OFT a chargé l'entreprise Neukomm Elektroakustik, à Riehen, d'établir un rapport sur la situation dans trois voitures typiques. Ce rapport est téléchargeable gratuitement sur le site Internet du service spécialisé (www.bav.admin.ch/mobile) (tous les rapports n'existent qu'en allemand).

La troisième partie du projet porte sur un essai comprenant au moins 20 personnes aux capacités acoustiques réduites. Il s'agit de tester, en laboratoire, les connaissances acquises. Ce mandat a été attribué à l'entreprise TAC à Korschenbroich (D) qui présentera ses résultats à la fin de 2010.

³ Ordonnance sur les horaires (OH, RS 742.121.4)



9. Enquête sur l'interface « accès de plain-pied entre quai et véhicule »

Le personnel des TP peut passer beaucoup de temps à aider les voyageurs à mobilité réduite. Simultanément, le nombre des passagers aux fonctions motrices limitées en raison de l'âge croît sans cesse. Voilà pourquoi il s'agit de porter une attention particulière à rehausser les quais pour accéder de plain-pied aux véhicules. Un coup d'œil aux prévisions démographiques montre clairement que le nombre des usagers dont la mobilité se réduit avec l'âge ne fait qu'augmenter. La loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) les vise au même titre que les plus jeunes usagers à mobilité réduite, même si l'on ne parlerait jamais de « handicapés » à leur égard. Comme les personnes dont la mobilité est réduite en raison de l'âge ont également droit, selon la LHand, à recevoir l'aide du personnel des TP, la solution préférable portera sur un rehaussement des quais pour des raisons d'horaire et, partant, de coûts. Lorsque le quai se trouve au niveau du véhicule, aucune aide n'est requise, l'autonomie étant assurée pour monter et descendre. Les ordonnances découlant de la LHand et relatives aux TP fixent les différences maximales à respecter, en centimètres, entre la largeur des espacements et la hauteur d'accès entre quai et véhicule. Ces valeurs s'alignent sur les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) en vigueur dans l'UE.

Or, ces valeurs ne peuvent guère être respectées dans le transport ferroviaire ni dans le transport par bus, puisque certains arrêts de bus ne permettent pas du tout un accès à niveau d'après l'état actuel des connaissances. Des observations ont montré que maints utilisateurs de chaises roulantes et de déambulateurs ne peuvent ni monter ni descendre lorsque les espacements sont larges, ce qui a donné lieu à une enquête : à l'aide du plus grand nombre possible de tests effectués avec différents types de chaises roulantes et de déambulateurs, nous saurons, pour la plus large palette de situations d'embarquement plausibles, de quelle manière préciser les conditions actuelles et les assouplir éventuellement dans certains domaines tout en respectant le principe primordial : la sécurité des voyageurs à mobilité réduite.

Pour son enquête, le service de l'OFT chargé des questions de mobilité a, avec le concours du Bureau suisse « Handicapés et Transports publics » (HTP), ébauché une plate-forme mobile de test à partir d'une remorque d'automobile construite par le « mobilcenter von rotz » à Dussnang. La plate-forme consiste en des modules de quai et de véhicule avec une marche escamotable, comme celle aménagée dans les compositions FLIRT. L'OFT a mandaté le Bureau HTP à Olten d'effectuer des tests avec des personnes qui se déplacent en chaise roulante ou avec un déambulateur et de lui dresser un rapport. A l'issue du projet, la plate-forme mobile pourra servir d'appareil d'exercice aux personnes en chaise roulante ou utilisant un déambulateur. Le rapport, qui sera finalisé début 2010, sera téléchargeable gratuitement sur le site du service spécialisé (www.bav.admin.ch/mobile) – tous les rapports n'existent qu'en allemand.

10. Révision des bases juridiques actuelles

Les articles 15, alinéa 3, LHand, et 21, OETHand stipulent que les prescriptions concernant les transports publics des voyageurs handicapés dont la mobilité est réduite par l'âge doivent être pé-



Référence du dossier : 634.0/2010-01-19/147

riodiquement adaptées à l'état de la technique. L'OTHand⁴, l'OETHand et les prescriptions des DE-OCF spécifiques aux handicapés et aux seniors sont adaptées dans la foulée de la révision ordinaire des DE-OCF⁵. La consultation publique sur la révision des actes normatifs précités a eu lieu d'avril à juin 2009. L'OTHand, l'OETHand et les DE-OCF entreront en vigueur à la mi-2010.

11. Participation au groupe de travail « PRM » des CEN (TC 256 WG 44)

L'Union européenne élabore, sous l'intitulé STI (Spécifications techniques d'interopérabilité), différentes normes applicables au transport ferroviaire transeuropéen, dont l'une concerne l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et porte le nom de STI-PRM (PRM = « Accessibility for Persons with Reduced Mobility »). Cette norme, entrée en vigueur en décembre 2007, est valable dans l'espace UE. Elle s'applique aussi à la Suisse, du moins en ce qui concerne le transport international, même si les STI ne seront transposées dans le droit suisse qu'après la conclusion des prochains traités bilatéraux avec l'UE.

Les STI-PRM contiennent, par rapport aux dispositions suisses actuelles, des exigences parfois plus détaillées et plus élevées ; mais elles ne vont parfois pas aussi loin ou restent vagues et présentent même, sur quelques points, des contradictions et des lacunes. Depuis février 2009, des précisions sont élaborées sur le plan européen sous la forme d'une norme européenne (EN) au sens de dispositions d'exécution des STI-PRM. Comme l'établissement de cette norme se déroule dans le cadre du Centre Européen de Normalisation (CEN), la Suisse peut y participer, contrairement à celui des STI qui sont un pur projet de l'UE. Le chef du service « questions de mobilité », Hanspeter Oprecht, et le responsable du Bureau suisse Handicapés et Transports publics (HTP), Beat Schweingruber, y représentent la Suisse. Les travaux s'achèveront au cours de l'année 2010. En tant que norme européenne, ces dispositions ou une partie d'entre elles pourraient devenir contraignantes pour la Suisse.

12. Travaux divers

Comme chaque année, le lot des activités quotidiennes a consisté durant la période sous revue en réponses à des lettres de citoyens et à des courriels. Le service spécialisé a pris position sur de nombreux rapports internes et externes à l'OFT ainsi que sur des projets d'approbation de plans et des procédures d'homologation de véhicules qui soulevaient des questions relatives à l'absence de barrières. Enfin, il a vérifié les profils d'exigences fonctionnels (PEF) du Bureau suisse HTP qui étaient complétés par des renvois à des bases légales et par les STI-PRM, ce qui a demandé un travail assidu. Les PEF sont téléchargeables depuis le site du Bureau suisse HTP : www.boev.ch

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

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