



---

## Aperçu des travaux réalisés en 2013 par le service spécialisé de l'OFT « Questions de mobilité »

---

Référence/Dossier: 634.0/2013-01-30/237

Hanspeter Oprecht, janvier 2013





## 1. Situation initiale

Le présent rapport a pour but de fournir une vue d'ensemble des principaux travaux réalisés en 2013 par le service spécialisé de l'OFT « Questions de mobilité », qui focalise son activité sur l'accessibilité aux transports publics, 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 » ?

A 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 »

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 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, 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 2014 et 2024 impartis par la loi

La LHand dispose que les systèmes d'information de la clientèle et les distributeurs automatiques doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite dans les dix ans qui suivent son entrée en vigueur. Elle dispose aussi que les constructions, installations et véhicules des transports publics doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite dans un délai de 20 ans. A l'heure actuelle, le service spécialisé de l'OFT peut uniquement estimer l'avancement de la mise en œuvre de la LHand dans le cadre de ces délais : il n'est pas possible de fournir des déclarations précises car les compétences en matière de financement et d'approbation se répartissent entre la Confédération, les cantons et les communes et que le service spécialisé ne

---

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



dispose pas des ressources nécessaires à un recensement systématique de l'état d'avancement de la mise en œuvre. En ce qui concerne le délai fixé en 2014, les entreprises semblent être dans les temps. Les CFF, selon leurs informations, satisferont aux prescriptions légales au cours du premier semestre de 2014. Le service spécialisé de l'OFT part du principe que les autres entreprises ont déjà mis en œuvre les prescriptions ou bien que cela sera le cas en 2014. La situation est différente en ce qui concerne le délai fixé en 2024. Tout juste la moitié des mesures de construction requises pour l'infrastructure ferroviaire a été mise en œuvre à ce jour : il s'agit d'adaptations de quais, de rampes ou d'ascenseurs. Le matériel roulant, quant à lui, satisfait déjà dans une large mesure aux prescriptions de la LHand, quoique d'importantes différences subsistent d'une entreprise de transport à l'autre. Le service spécialisé OFT ne peut pas se prononcer sur l'état d'avancement des adaptations nécessaires des arrêts de bus et de tram ; les approbations et le financement dans ce domaine relèvent de la compétence des cantons et des communes.

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 » définis dans la LHand.

##### 5. Influence du standard européen STI-PMR sur la LHand

L'annexe de l'ordonnance sur les chemins de fer (OCF, RS 742.141.1), révisée avec entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2013, énumère les STI transposées dans le droit suisse. L'OCF prévoit des dispositions transitoires en vue de l'application de ces STI. La STI-PMR (spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite) est actuellement en cours de révision et la Commission européenne a annoncé son entrée en vigueur pour le 1<sup>er</sup> juillet 2014. La STI-PMR est indissociable de neuf nouvelles normes européennes (EN) qui sont encore à l'état de projet. Cet ensemble de spécifications et de normes se révèle nettement plus complexe que les dispositions d'exécution actuelles de la LHand, qui restent applicables dans le cadre des dispositions transitoires en vue de transports publics sans obstacles. Dans de nombreux domaines, la STI-PMR est plus sévère que les prescriptions suisses en vigueur, mais dans d'autres domaines (par ex. les contrastes minimaux pour les personnes malvoyantes), il faut s'attendre à un certain assouplissement induit par la reprise des STI. Toutes les prescriptions de la STI-PMR sont toutefois fondées sur des conclusions qui se sont avérées probantes au niveau européen en faveur des personnes handicapées.

Les droits fondamentaux des personnes à mobilité réduite habitant en Suisse ne sont en aucun cas lésés, encore moins supprimés de par l'alignement des normes suisses sur les normes européennes. La LHand reste applicable ; le principe de l'égalité de traitement des personnes handicapées qui y est inscrit inclut le principe de l'accès autonome aux TP. Etant donné que la STI-PMR laisse les entreprises libres de choisir si elles veulent fournir aux personnes à mobilité réduite un accès autonome aux TP ou un accès moyennant l'assistance du personnel des TP, l'OFT notifiera à la Commission européenne le principe de l'accès autonome inscrit dans la LHand



à titre de cas spécifique à la Suisse. Il en va de même pour l'objectif fixé dans la LHand selon lequel toutes les gares doivent, en règle générale, être aménagées sans obstacles ; les dérogations à ce principe doivent être réglées en application du principe de proportionnalité. La STI-PMR, quant à elle, prévoit uniquement qu'une gare doit être aménagée sans obstacles si la prochaine gare aménagée sans obstacle se trouve à une distance maximale de 30 km. Ce point fera également l'objet d'une notification à l'UE par l'OFT.

Le service spécialisé de l'OFT souligne que les associations suisses des personnes handicapées ont la possibilité de faire valoir leurs intérêts indirectement via les associations d'intérêt dans le cadre des travaux relatifs à la STI-PMR et, au niveau des normes européennes, directement en étant représentées au sein du groupe de travail compétent du comité européen de normalisation (CEN).

## 6. 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 – par 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 moindres 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 seront pas réalisés par ailleurs pour d'autres raisons. 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'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 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.



Référence/Dossier: 634.0/2013-01-30/147

En 2013, les aides financières octroyées au titre du plafond des dépenses LHand se répartissent comme suit (total : 15,107 millions de francs) :

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

<b>Catégorie</b>	<b>Nombre de projets (certains sur 2 ans)</b>	<b>Contributions versées en 2013 issues de l'enveloppe financière LHand (francs)</b>
CFF (financement uniquement par la Confédération)	11	2,11 millions
Chemins de fer privés (financement commun par la Confédération et les cantons)	23	2,588 millions (uniquement part de la Confédération)
Total	45	5,499 millions



Référence/Dossier: 634.0/2013-01-30/147

Pose de lignes de sécurité podotactiles sur des quais existants et conformes à la LHand

<b>Catégorie</b>	<b>Nombre de projets (certains sur 2 ans)</b>	<b>Contributions versées en 2013 issues de l'enveloppe financière LHand (francs)</b>
CFF (financement uniquement par la Confédération)	8	0,093 million
Chemins de fer privés (financement commun par la Confédération et les cantons)	-	
Total	8	0,093 million

Adaptations relevant de la LHand et concernant des véhicules en service, ou participation à des acquisitions anticipées de véhicules

<b>Catégorie</b>	<b>Nombre de projets (la plupart sur plusieurs années)</b>	<b>Contributions versées en 2012 issues de l'enveloppe financière LHand (francs)</b>
CFF (financement commun par la Confédération et les cantons)	113	6,000 millions (uniquement part de la Confédération)
Chemins de fer privés (financement commun par la Confédération et les cantons)	23	3,388 millions (uniquement part de la Confédération)
Total	133	9,388 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 2013 issues de l'enveloppe financière LHand (francs)</b>
Mandat de recherche « Sécurité des personnes en déambulateur dans les véhicules des transports publics »	0,036 million
Mandat de recherche « Développement de normes relatives à la communication et à la signalisation dans les transports publics, destinées aux personnes à mobilité réduite »	0,042 million
Mandat de recherche « Définition de la situation initiale en vue de l'attestation de l'accès à niveau conformément à la LHand »	0,049 million
Total	0,127 million

7. Mandat de recherche de l'OFT « Développement de normes relatives à la communication et à la signalisation dans les transports publics, destinées aux personnes à mobilité réduite ».

La LHand vise à permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder en principe à tous les véhicules des transports publics, y compris à ceux qui ne circulent pas sur des rails. Les différentes lois, dispositions d'exécution et ordonnances définissent et réglementent les exigences techniques imposées à un aménagement permettant aux personnes handicapées d'accéder aux transports publics.

Outre ces conditions techniques, le transport sûr et sans obstacles de personnes à mobilité réduite requiert un comportement spécifique et une utilisation conforme de ces installations techniques.

Ces règles de comportement parfois complexes sont aujourd'hui le plus souvent définies par les entreprises de transport elles-mêmes. L'uniformité et la compréhensibilité de la norme SBB FIS 90 largement répandue en Suisse pour d'autres aspects de la communication aux voyageurs ne sont d'aucune aide pour cette problématique. Les éléments graphiques proposés dans les normes européennes ne sont pas convaincants et n'entrent pas dans le langage de communication des transports publics tel qu'il existe en Suisse.

Le mandat de l'OFT « Développement de normes relatives à la communication et à la signalisation dans les transports publics destinées aux personnes à mobilité réduite » doit permettre d'élaborer des recommandations pour la mise au point de normes et des modèles correspondants que les entreprises de transport puissent simplement reprendre pour



communiquer l'utilisation et le comportement corrects aux voyageurs à mobilité réduite et pour réaliser la signalétique des installations techniques. Ainsi, il devrait être possible d'instaurer une communication claire et uniforme dans ce domaine. Le rapport a été publié en février 2013. Il est disponible gratuitement sur notre site internet [www.bav.admin.ch/mobile](http://www.bav.admin.ch/mobile).

8. Mandat de recherche de l'OFT « Sécurité des personnes en déambulateur dans les véhicules des transports publics »

L'OTHand<sup>2</sup> stipule que l'utilisation des transports publics doit être également autorisée aux personnes en déambulateur.

L'OETHand<sup>3</sup> fixe les conditions pour que les personnes en chaise roulante ou en déambulateur puissent accéder de manière autonome aux transports par bus. Dans le domaine des chemins de fer, des conditions semblables sont définies dans les DE-OCF<sup>4</sup>. Par ailleurs, le Tribunal administratif fédéral a retenu, dans les considérants d'un jugement, que l'utilisation des transports publics en toute autonomie par les personnes handicapées était prioritaire<sup>5</sup>. L'accès autonome des personnes en déambulateur gagne ainsi en importance : les déambulateurs sont de plus en plus appréciés, notamment par les personnes âgées à mobilité réduite. Par ailleurs, ils permettent de franchir sans grand effort physique les espaces et les marches aux dimensions admises pour l'accès aux bus, trams et wagons.

Toutefois, il est apparu que le rangement des déambulateurs dans les véhicules pouvait soulever un certain nombre de questions de sécurité.

Le rapport a été achevé en janvier 2013. Il est disponible gratuitement sur le site internet [www.bav.admin.ch/mobile](http://www.bav.admin.ch/mobile) (uniquement en allemand).

9. Mandat de recherche de l'OFT « Définition de la situation initiale en vue de l'attestation de l'accès à niveau conformément à la LHand »

Aux termes de la LHand, les personnes à mobilité réduite doivent disposer d'un accès non discriminatoire aux transports publics d'ici à la fin de 2023. La LHand prescrit aussi notamment que cet accès – conformément à la jurisprudence actuelle – doit être assuré sans qu'il faille recourir à l'aide du personnel des TP (compte tenu du principe de proportionnalité), afin que les personnes à mobilité réduite puissent utiliser les transports publics de manière autonome.

---

<sup>2</sup> Ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand, RS 151.34)

<sup>3</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>4</sup> Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF RS 742.141.11)

<sup>5</sup> Jugement du TAF A-7569/2007 du 19 novembre 2008 concernant la gare de Walenstadt





A cet effet, les DE-OCF fixent des valeurs-limite d'espacement (horizontal et vertical) et posent des exigences géométriques (éviter des « situations de cuvette » et déclivité maximale admissible pour les chaises roulantes) auxquelles doivent satisfaire les conditions d'embarquement.

Le rapport « Définition de la situation initiale en vue de l'attestation de l'accès à niveau conformément à la LHand » servira de base à l'OFT qui envisage d'adapter les DE-OCF et a pour objectif de répondre aux questions suivantes :

- En prenant quatre véhicules typiques à titre d'exemples d'application, comment se présentent les conditions d'embarquement sous l'aspect de la conformité à la LHand et compte tenu des tolérances côté véhicule en fonction du dévers de la voie et de son rayon de courbure ?
- Comment les tolérances de construction et d'exploitation de la voie influent-elles sur la situation d'embarquement ?

Il y a lieu de développer une méthode ad hoc à l'aide d'un input de données réalisables puis de la concerter avec l'OFT. L'OFT prévoit d'intégrer les résultats de cette étude dans les DE-OCF (ou dans une autre base légale appropriée). Lors des homologations de véhicules, on pourra alors partir du principe que les véhicules, utilisés sur une certaine infrastructure sur la base de règles définies en rapport avec des objectifs réalisables, respecteront les valeurs-limite fixées par la LHand.

L'OFT a reçu un rapport intermédiaire en octobre 2013. Le rapport final sera vraisemblablement achevé en 2014. L'OFT s'en servira comme base pour compléter et adapter les DE-OCF ainsi que pour élaborer un instrument de calcul adéquat.

10. Mandat OFT « Méthode simplifiée de mesure de la compréhensibilité et du volume des informations acoustiques dans les transports publics, notamment pour les personnes malentendantes »

La LHand et l'OTHand disposent que les informations acoustiques de la clientèle des transports publics satisfassent autant que possible également aux besoins des voyageurs malentendants. Actuellement, l'OETHand précise que ces informations acoustiques doivent être bien compréhensibles et qu'il y a lieu de veiller à un équipement de sonorisation adéquat des espaces accessibles aux voyageurs. Elle fixe également, pour des endroits spécialement marqués sur les quais de gares importantes, une valeur minimale de compréhensibilité acoustique. Or cette valeur n'est pas alignée sur les prescriptions de la STI-PMR applicable à l'avenir.

Sur la base de l'arrêté fédéral sur la réforme des chemins de fer 2.2, qui prévoit la transposition des directives européennes d'interopérabilité dans le droit suisse, et conformément à un mandat



interne du DETEC à ce sujet, la direction de l'OFT a décidé que les prescriptions actuelles, plus strictes que celles des STI, seront abrogées à moyen terme. Cet objectif serait valable aussi bien pour le trafic interopérable que non interopérable des transports publics. L'OETHand fera donc l'objet d'une révision avec entrée en vigueur en 2016. C'est pourquoi le mandat décrit ici table sur la valeur de compréhensibilité (0,45 STI-PA) fixée dans la STI-PMR (révision 2014, projet final version 3.0).

Le projet « Méthode simplifiée de mesure de la compréhensibilité et du volume des informations acoustiques dans les transports publics, notamment pour les personnes malentendantes » vise à permettre aux profanes ayant des connaissances spécialisées de vérifier la compréhensibilité des informations acoustiques, ce qui n'est pas le cas actuellement. Les commentaires sur les prescriptions fédérales pertinentes contiendront des indications sur les vérifications simplifiées et les instruments de mesure nécessaires, dont le prix devra être aussi avantageux que possible.

Le rapport sera achevé en 2014. Il sera ensuite disponible gratuitement sur le site internet [www.bav.admin.ch/mobile](http://www.bav.admin.ch/mobile).

#### 11. L'accès facilité aux transports publics a 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'une aisance minimale 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 2013. Les « indications de l'OFT sur l'utilisation autonome des transports publics sans obstacles » sont téléchargeables sous <http://www.bav.admin.ch/mobile> → De quoi s'agit-il?

#### 12. Collaboration au sein du groupe de travail UPSR « Espace de rue sans obstacles »

Le responsable du service spécialisé OFT « Questions de mobilité » participe au groupe de travail UPSR<sup>6</sup> chargé d'élaborer une norme de base « Espace de rue sans obstacles ». Sa mission comprend la consultation ainsi que d'autres tâches en rapport avec l'interface « espace de rue / TP » dans le cadre des prescriptions de la LHand.

---

<sup>6</sup> Union des professionnels suisses de la route, UPSR



### 13. Présentations

Le responsable du service spécialisé de l'OFT « Questions de mobilité » a présenté les aspects juridiques et techniques de l'application de la LHand lors de plusieurs manifestations, par exemple à des représentants des cantons dans le cadre d'une manifestation organisée par un bureau d'ingénieurs actif dans toute la Suisse ou à un atelier, également organisé par un bureau d'ingénieurs, sur le thème de la configuration de la bordure haute pour permettre l'accès à niveau aux bus.

### 14. Autres travaux

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, en consultations 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 en réponses écrites 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, dans le cadre des procédures d'homologation de véhicules effectuées par la section Véhicules de l'OFT, le responsable du service spécialisé a vérifié la conformité avec la LHand non seulement sur les documents présentés, mais aussi dans les véhicules ; dans ce contexte, il a également conseillé la section concernée et les requérants. Comme chaque année, les examens de véhicules ont absorbé une part considérable des ressources temporelles dont le service spécialisé dispose.