



Hanspeter Oprecht, 19 janvier 2022

---

## Aperçu des travaux réalisés en 2021 par le service spécialisé de l'OFT « Accessibilité des transports publics »

---

Référence du dossier : BAV-091-5/1/9:



Photo : OFT



## Sommaire

<b>1.</b>	<b>Situation initiale .....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Que signifie « accessibilité » ? .....</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Tâches du service spécialisé « Accessibilité des TP » .....</b>	<b>3</b>
<b>4.</b>	<b>Mise en œuvre de la LHand dans le cadre des délais d'adaptation 2013 et 2023 impartis par la loi .....</b>	<b>3</b>
<b>5.</b>	<b>L'accès sans obstacles aux transports publics – et ses limites .....</b>	<b>5</b>
<b>6.</b>	<b>Aides financières issues du plafond de dépenses LHand de la Confédération .....</b>	<b>5</b>
<b>7.</b>	<b>Collaboration à l'ERA, groupe de travail STI PMR .....</b>	<b>6</b>
<b>8.</b>	<b>Collaboration au groupe de travail « PMR » du Comité européen de normalisation (CEN) TC 256 WG 44 .....</b>	<b>7</b>
<b>9.</b>	<b>Inventaire des actifs des stations, arrêts et gares sans obstacles .....</b>	<b>7</b>
<b>10.</b>	<b>Guide de l'OFT Agencement intérieur des bus de ligne conforme à la LHand .....</b>	<b>7</b>
<b>11.</b>	<b>Représentation de l'OFT au sein de la commission « Information à la clientèle Trafic » (KKV) de Alliance SwissPass .....</b>	<b>8</b>
<b>12.</b>	<b>Postulat 20.3874 CN Reynard « Accessibilité des transports publics pour les personnes en situation de handicap » .....</b>	<b>8</b>
<b>13.</b>	<b>Autres travaux .....</b>	<b>9</b>

## 1. Situation initiale

Le présent rapport a pour but de fournir une vue d'ensemble des principaux travaux réalisés en 2021 par le service spécialisé de l'OFT « Accessibilité des TP », qui focalise son activité sur l'accessibilité aux transports publics (TP), 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 » ?

À 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 « Accessibilité des TP »

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 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 2013 et 2023 impartis par la loi

La LHand dispose que les systèmes d'information de la clientèle et les distributeurs automatiques de billets doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite dans les dix ans qui suivent son entrée en vigueur à savoir avant le 31 décembre 2013. Elle dispose aussi que les constructions, installations et véhicules des transports publics devraient être en principe accessibles aux personnes à mobilité réduite dans un délai de 20 ans. Le service spécialisé de l'OFT ne peut qu'estimer l'état de la mise en œuvre dans le cadre de ces délais : une indication plus précise n'est pas possible étant donné que les compétences de financement et d'approbation se répartissent entre la Confédération, les cantons et les communes et que ledit service spécialisé ne bénéficie pas des ressources suffisantes pour recenser systématiquement l'avancement de la mise en œuvre. En ce qui concerne l'échéance du 31 décembre 2013, les entreprises ont progressé selon le calendrier. Les CFF indiquent que les prescriptions légales pertinentes sont mises en œuvre depuis l'été 2014. Le service spécialisé de l'OFT part du principe que les autres entreprises de transport ont aussi mis en œuvre la majeure partie des prescriptions.

La situation est différente en ce qui concerne l'échéance du 31 décembre 2023 : des mesures d'accélération sont nécessaires pour mettre en œuvre les mesures d'adaptation requises par la LHand sur l'infrastructure ferroviaire (adaptations des quais, rampes ou ascenseurs). La direction de l'OFT a donc décidé de renforcer le pilotage de la réalisation des mesures infrastructurelles auprès de tous les chemins de fer et a lancé pour ce faire un programme « Mise en œuvre de la LHand pour l'infrastructure ferroviaire ». Dans l'optique d'une mise en œuvre uniforme de la LHand, l'OFT a élaboré une « [Instruction de planification](#)

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

[LHand pour l'infrastructure ferroviaire](#) ». Grâce à des typages et à des processus standardisés, cet instrument permet de réduire les conflits d'objectifs pouvant survenir lors de l'application de la LHand, de garantir une planification plus sûre de la mise en œuvre de la loi précitée et de renforcer la sécurité du droit. Il est en lien étroit avec le guide « Aide à la planification pour la pesée des intérêts LHand ». Son application dès le choix de la variante permet de vérifier la faisabilité des « concepts de lignes ». En tant qu'autorité de surveillance et de financement, l'OFT souhaite parvenir à une mise en œuvre, dans les délais et en conformité avec la loi, des mesures de la LHand relevant de son domaine de compétence. En même temps, les exigences de conformité en termes de capacité et de sécurité des gares doivent y être intégrées si nécessaire. Pour ce faire, le critère de « proportionnalité » est appliqué. En 2016, tous les gestionnaires d'infrastructure (GI) ont recensé toutes les gares et tous les arrêts, en analysant leur conformité avec la LHand, leur capacité et leur sécurité. Sur la base des données et d'autres vérifications, l'OFT a fixé sa stratégie de mise en œuvre de la LHand afin que les entreprises satisfassent aux dispositions légales dans les délais impartis (fin 2023) et dans le cadre des moyens financiers disponibles. À cet égard, l'OFT met à disposition des moyens financiers supplémentaires dans des cas justifiés. Par la présente instruction de planification LHand, l'OFT fournit une aide aux GI pour qu'ils puissent développer leurs propres stratégies de mise en œuvre des concepts en se basant sur des concepts de lignes et sur des mesures standardisées. Pour que toutes les entreprises ferroviaires atteignent un niveau de référence comparable et que le mandat légal soit respecté, il faut que la proportionnalité des mesures globales soit examinée selon des principes homogènes et que les priorisations des démarches soient pilotées dans un but précis. Le programme est dirigé par l'OFT, division Infrastructure, section Grands projets, en suivi étroit par le service spécialisé « Accessibilité des TP ». Le responsable du service spécialisé est le suppléant du chef de programme. [Le quatrième rapport sur l'avancement des travaux a été publié en décembre 2021.](#)

En ce qui concerne le matériel roulant, une large part des prescriptions est remplie, mais il existe de grandes différences d'une entreprise de transport à l'autre. En transport régional de voyageurs, on peut partir du principe que l'aménagement sans obstacles sera réalisé pour le service régulier d'ici à l'expiration du délai fixé à fin 2023 – compte tenu du principe de proportionnalité inscrit dans la LHand. Or tel n'est pas le cas dans le trafic ferroviaire grandes lignes. C'est pourquoi l'OFT a mis en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2016 la directive « [sur la part minimale de trains du trafic grandes lignes accessibles en toute autonomie](#) », qui règle l'utilisation de trains du trafic grandes lignes accessibles en toute autonomie<sup>2</sup>.

Selon l'avis du service spécialisé, le plus grand retard à rattraper sur l'application de la LHand dans les transports publics concerne les arrêts de bus ; il a toutefois constaté que des efforts ont été consentis en 2021, ce qui permet de conclure au meilleur rattrapage possible et à ce que ces efforts se poursuivront les années suivantes. La responsabilité de la planification, du financement et de la mise en œuvre des mesures nécessaires n'incombe pas à la Confédération, mais aux cantons et aux communes qui sont propriétaires des routes. L'autorisation de construire relève dans tous les cas des offices cantonaux des ponts et chaussées. D'après une expertise de l'université de Bâle, il n'est pas possible, pour des raisons de proportionnalité, de partir du principe que la majorité des 25 000 arrêts de bus en Suisse bénéficieront d'une adaptation structurelle. Il s'agit ici de se focaliser sur les besoins des personnes concernées. Cela signifie que l'on renoncera souvent à réaliser une adaptation dans des zones rurales ou situées à l'extérieur des secteurs urbains. Le retard à rattraper concerne donc principalement les agglomérations et les lotissements dans les zones rurales.

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

<sup>2</sup> Directive de l'OFT sur la part minimale de trains du trafic grandes lignes accessibles en toute autonomie, disponible sous [www.bav.ad-min.ch](http://www.bav.ad-min.ch) → Droit → Autres bases légales et prescriptions → Directives

faire des instruments « Droit de recours des associations » et « Droit d'action » inscrits dans la LHand.

## **5. L'accès sans obstacles aux transports publics – et 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'un minimum d'agilité 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 2014. Les « indications de l'OFT sur l'utilisation autonome des transports publics sans obstacles » sont téléchargeables sur le site Internet de l'OFT : <http://www.bav.admin.ch/mobile> -> De quoi s'agit-il ?

## **6. Aides financières issues du plafond de dépenses LHand de la Confédération**

Depuis début 2019, la situation concernant les aides financières LHand se présente différemment que de 2004 à 2018 : compte tenu des moyens disponibles via les conventions de prestations (CP), l'OFT a décidé de ne plus attribuer d'aides financières LHand pour des mesures concernant l'infrastructure, à l'exception des mesures pour lesquelles l'OFT a rendu une décision d'allouer une contribution jusqu'en 2018. Les écarts relativement faibles qui résultent de cette suppression sont entièrement comblés par des moyens provenant des CP. Cette décision est également en adéquation avec les objectifs de la Confédération en matière d'économie administrative, vu que l'effort à fournir pour l'octroi des aides financières LHand (financement par objet) est très élevé au regard des montants relativement modestes qui peuvent être alloués. Dans une circulaire de mars 2018, l'OFT a informé les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (GI) de cette nouveauté. La dernière contribution aux aides financières LHand pour des mesures d'infrastructure a été versée en 2021 à un projet des CFF pour lequel des aides financières avaient été accordées en 2017 et dont les travaux s'étaient considérablement prolongés en raison d'une interruption de chantier due au COVID-19. Les moyens financiers inclus dans le « Concept de mise en œuvre des aides financières LHand » et dédiés aux mesures concernant le matériel roulant ferroviaire ne sont pas concernés par cette mesure. Ces moyens financiers continueront à être versés jusqu'à la fin 2023 au plus tard sur la base des demandes correspondantes déposées par les entreprises et pour lesquelles l'OFT a rendu une décision d'allouer une contribution. À la différence des mesures infrastructurelles, les cantons doivent, comme auparavant, participer à ces aides financières.

Les moyens financiers issus du plafond de dépenses de la LHand servent à financer des objets. Il incombe au service spécialisé de gérer ce plafond de dépenses. Cela inclut la planification financière, qui est effectuée à l'aide du projet de mise en œuvre de la LHand au sens d'une planification permanente. Par ailleurs, la gestion du plafond de 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.

En 2021, les aides financières octroyées au titre du plafond de dépenses de la LHand (total : 2,2 millions de francs) étaient réparties comme suit :

<b>Adaptations infrastructurelles relevant de la LHand sur des installations préexistantes (rehaussements partiels de quais, accès sans marches aux quais)</b>	<b>Nombre de projets (mise en œuvre sur plusieurs années)</b>	<b>Contributions versées par la Confédération en 2021 issues du plafond de dépenses de la LHand (en francs)</b>
CFF	2	0,23 million
Chemins de fer privés	x	-
<i>Total des mesures infrastructurelles</i>	x	<i>0,23 million</i>
<b>Adaptations relevant de la LHand et concernant des véhicules en service, ou participation à des acquisitions anticipées de véhicules</b>	<b>Nombre de véhicules (mise en œuvre sur plusieurs années)</b>	<b>Contributions versées par la Confédération en 2021 issues du plafond de dépenses de la LHand (en francs)</b>
CFF (financement par la Confédération et les cantons)	15	0,34 million
Chemins de fer privés (financement par la Confédération et les cantons)	19	1,6 million <sup>3</sup>
<i>Total des mesures concernant le matériel roulant</i>	34	<i>1,94 million</i>
<b>Mandats de l'OFT en vue du développement de normes pour des TP sans obstacles</b>		<b>Contributions versées par la Confédération en 2021 issues du plafond de dépenses de la LHand (en francs)</b>
Mandats de l'OFT en vue du développement de normes pour des TP sans obstacles	1	0,03 million
<b>Total</b>		<b>2,2 millions</b>

## 7. Collaboration à l'ERA, groupe de travail STI PMR

Depuis 2016, l'OFT participe au groupe de travail de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) concernant les STI PMR. Conformément à l'ERA, la révision des STI PMR au cours des années 2019 à 2021 met l'accent sur les prescriptions de mise en œuvre relatives aux plans de mise en œuvre nationaux (*National Implementation Plans*, NIP) et au registre (*Inventory of Assets*, IoA) visés par les STI PMR ; cf. aussi le ch. 9 du présent rapport d'activité. Au niveau du contenu, les STI PMR ont subi relativement peu de révisions en 2021.

En plus de l'OFT, des associations faitières européennes des personnes handicapées et des seniors, d'autres autorités ferroviaires nationales, des entreprises ferroviaires (dont les CFF) et l'industrie sont également représentés au sein du groupe de travail STI PMR de l'ERA.



Comme tous les autres groupes de travail relatifs aux différentes STI, le groupe de travail STI PRM a cependant été dissout fin 2019. Des groupes de travail inter-STI (« *topical working groups* ») ont vu le jour dans le cadre d'une restructuration. Il n'y a pas eu de rencontre en 2021. Au cours de l'année sous revue, le service spécialisé a toutefois transmis à diverses reprises des informations sur les STI PMR à l'ERA via le service de coordination interne compétent de l'OFT.

## **8. Collaboration au groupe de travail « PMR » du Comité européen de normalisation (CEN) TC 256 WG 44**

Le responsable du service spécialisé de l'OFT « Accessibilité des TP » participe au groupe de travail « PMR » du CEN « Applications ferroviaires – Conception destinée à l'usage par les PMR ». Ce groupe de travail a élaboré les normes européennes relatives aux STI PMR qui ont été reprises dans la législation suisse (cf. ch. 5 et 7). Il inclut également des représentants des associations faitières européennes des handicapés et des seniors, l'Union centrale suisse pour le bien des aveugles (UCBA, représentée par Inclusion Handicap), d'autres autorités ferroviaires nationales, des entreprises ferroviaires (dont les CFF) et de l'industrie. Le groupe de travail du CEN a également approfondi ses travaux dans le cadre de la révision des STI PRM 2021, qui entrent en vigueur en 2021 dans l'UE. Au total, il y a eu trois vidéo-conférences et un échange de courriels du groupe de travail 44. Il s'agissait d'adaptations plutôt marginales des normes En 16584 et 16858 dictées par les modifications d'ordre supérieur des STI PMR.

## **9. Inventaire des actifs des stations, arrêts et gares sans obstacles**

Les STI PMR disposent que les pays membres de l'UE et la Suisse établissent un inventaire des actifs (*Inventory of Assets, IoA*) qui servirait de base à un registre européen. Il s'agit de recenser et de tenir à jour des données en matière d'accessibilité dans les gares et de les mettre à disposition du public à titre d'information. Comme l'OFT estime que ces données doivent se référer non seulement au domaine ferroviaire interopérable mais à tous les arrêts des TP en Suisse afin de fournir les informations pertinentes sur toute la chaîne des transports publics, nous considérons une extension de [DiDok](#) comme l'instrument le plus approprié pour cette tâche. Il est prévu d'élaborer plus tard un registre du matériel roulant contenant des informations sur l'accessibilité des transports publics. Comme il s'agit d'une vaste tâche (quelque 30 000 arrêts en Suisse), le projet durera plusieurs années. La base légale correspondante est le nouvel art. 4<sup>bis</sup> OTHand, entré en vigueur avec la révision 2020. Le service spécialisé de l'OFT a élaboré un guide pour la saisie des données avec le concours du service spécialisé DiDok des CFF ainsi que des représentants des entreprises de transport. Le guide pourra être consulté dès avril 2020 sous [www.didok.ch/lhand](http://www.didok.ch/lhand). Le 13 novembre 2020, quatre circulaires distinctes ont été envoyées respectivement aux gestionnaires d'infrastructure ferroviaire, aux entreprises de bus/de tram, de navigation et de transport à câbles. Les services cantonaux compétents ont également reçu ces courriers.

## **10. Guide de l'OFT Agencement intérieur des bus de ligne conforme à la LHand**

Le service spécialisé « Accessibilité des TP » de l'OFT, mais aussi des services spécialisés externes comme celui d'Inclusion Handicap, reçoivent régulièrement des demandes récurrentes concernant l'aménagement intérieur des bus de ligne conforme à la LHand. Il existe actuellement une fiche d'information du Bureau « Transports publics accessibles » (TPA), remplacé en 2015 par le département Technique des transports publics d'Inclusion Handicap. La notice explicative TPA de 2008 présente des caractéristiques dont certaines sont obsolètes et a été remplacée par un nouveau guide de l'OFT. Pour ce faire, un mandat de prestations a été confié à l'entreprise PRYO Consult GmbH, qui dispose de connaissances et d'une expérience reconnues dans le domaine des transports publics accessibles. La tâche consistait à formuler une proposition de guide OFT « Aménagement intérieur des bus de ligne conforme à la LHand » en se basant sur les dispositions légales en vigueur (OTHand,

OETHand y compris l'annexe 8 du règlement n° 107 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies CEE-ONU, qui en fait partie intégrante).

Un groupe de suivi a été mis en place pour ce projet. Il était composé de Hanspeter Oprecht (OFT, mandant), Pascal Lippmann (PRYO GmbH, mandataire) et Markus Koller (Inclusion Handicap, représentant le point de vue des personnes concernées). Le point de vue du service spécialisé « Homologation des bus » de l'OFT a également été pris en compte dans le document. Le nouveau guide de l'OFT a été mis en ligne fin novembre 2021 sur le site Internet de l'OFT [www.bav.admin.ch/mobile/Dispositions](http://www.bav.admin.ch/mobile/Dispositions) légales, en allemand dans un premier temps. Les versions française et italienne seront publiées fin janvier 2022. Le guide peut être téléchargé gratuitement.

### **11. Représentation de l'OFT au sein de la commission « Information à la clientèle Trafic » (KKV) de Alliance SwissPass**

Alliance SwissPass (ASP), anciennement ch-direct, est une filiale de l'Union des transports publics (UTP) qui gère notamment la commission « Information à la clientèle Trafic » (KKV). Cette commission coordonne et développe l'information à la clientèle dans les transports publics. Elle développe des prescriptions et des standards communs à la branche, entre autres dans le respect du droit fédéral (OETHand), et les communique à travers les « Prescriptions concernant les standards d'information à la clientèle dans les transports publics » (P580 - FIScommun). Le responsable du service spécialisé « Accessibilité des TP » représente l'OFT au sein de cette commission. Il participe non seulement à l'élaboration des standards communs à la branche, mais veille aussi à ce que la KKV définisse ses standards conformes au droit fédéral. Depuis l'été 2021, la section Accès au marché de l'OFT assume la responsabilité générale sur les questions d'informations à la clientèle.

En 2018, un groupe de travail de la KKV (où siège le responsable du service spécialisé de l'OFT) a élaboré une aide à l'interprétation de l'OETHand pour les entreprises. Cette aide à l'interprétation a été publiée début 2019 en tant que partie intégrante des P580 – FIScommun de la KKV ([www.allianceswisspass.ch/p580](http://www.allianceswisspass.ch/p580)) et remaniée en 2020 du fait de la révision de l'OETHand. Ces travaux de révision se poursuivent en 2021. Par ailleurs, le responsable du service spécialisé de l'OFT a participé à un groupe de travail de la KKV en vue de l'élaboration d'un document d'ASP concernant les informations acoustiques à la clientèle.

### **12. Postulat 20.3874 CN Reynard « Accessibilité des transports publics pour les personnes en situation de handicap »**

Le postulat 20.3874 de l'ancien Conseiller national Mathias Reynard charge le Conseil fédéral d'établir un état des lieux de la situation actuelle de l'accessibilité des transports publics aux personnes handicapées en Suisse. Dans ce rapport, il s'agira d'établir une vue d'ensemble de l'application de la LHand dans le domaine des transports publics, d'identifier les lacunes, et de fixer un nouveau calendrier afin de combler celles-ci le plus rapidement possible. Sous la direction de la division Infrastructure de l'OFT, le service spécialisé « Accessibilité des TP » de l'OFT a élaboré un catalogue de questions qui a été envoyé début 2022 aux entreprises de transports publics concessionnaires, y compris les entreprises de remontées mécaniques soumises à la LHand, ainsi qu'à la CDCTP<sup>4</sup> (pour les arrêts de bus). Ces questions portent sur l'état de la mise en œuvre à la fin de 2021, sur l'état probable à la fin de 2023, sur les éventuels retards de mise en œuvre constituant un manquement à l'art. 22, al. 1, LHand et sur les mesures visant à réduire autant que possible les retards ou du moins à ne pas les prolonger. Les questions tiennent compte de ce qu'il n'est pas possible d'adapter chaque construction, installation et véhicule des transports publics pour des raisons de proportionnalité et que des solutions de remplacement appropriées doivent être proposées (art. 11, al. 1, LHand en relation avec l'art. 12, al. 3, LHand). Le traitement de ce postulat a déjà mobilisé en 2021 une part non négligeable des ressources du service spécialisé et d'autres

<sup>4</sup> Conférence des délégués cantonaux des transports publics, [www.koev.ch/kkdoev](http://www.koev.ch/kkdoev)



domaines spécialisés de l'OFT. En 2022, ces travaux s'intensifieront encore : il s'agira d'analyser les réponses aux questions posées et d'élaborer le rapport.

### **13. Autres travaux**

Comme chaque année, le lot des activités quotidiennes durant la période sous revue a consisté à répondre à des lettres de citoyens et à des courriels, à participer à des sessions spécialisées et à des réunions, à élaborer des recommandations 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. Par ailleurs, le responsable du service spécialisé a vérifié que les procédures d'homologation de véhicules effectuées par la section « Véhicules » de l'OFT soient en conformité avec la LHand; dans ce contexte, il a également conseillé la section concernée et les requérants en la matière. Les réponses aux questions externes par téléphone et par écrit sur la mise en œuvre de la LHand dans les transports publics ont à nouveau constitué une part importante des tâches du service spécialisé. Le responsable a joué un rôle moteur dans l'élaboration des listes de contrôle de l'OFT relatives aux exigences de la LHand pour les bateaux et les installations de transport à câbles. Il a collaboré avec une autre représentante de l'OFT dans un groupe de travail de l'association Remontées Mécaniques Suisses (RMS) chargé d'élaborer, à l'attention des membres de RMS, des auxiliaires de mise en œuvre de la LHand basés sur lesdites listes de contrôle de l'OFT.