



Hanspeter Oprecht, janvier 2023

Aperçu des travaux réalisés en 2022 par le service spécialisé de l'OFT « Accessibilité des transports publics »

Référence du dossier : BAV-091-5/1/10



Photo : OFT



Sommaire

1.	Situation initiale	3
2.	Que signifie « accessibilité » ?	3
3.	Tâches du service spécialisé « Accessibilité des TP »	3
4.	Mise en œuvre de la LHand dans le cadre des délais d’adaptation 2013 et 2023 impartis par la loi	3
5.	L’accès sans obstacles aux transports publics – et ses limites	4
6.	Aides financières issues du plafond de dépenses LHand de la Confédération	5
7.	Groupe de travail STI de l’ERA en rapport avec les STI PMR	6
8.	Collaboration au groupe de travail « PMR » du Comité européen de normalisation (CEN) TC 256 WG 44	6
9.	Rapport de la Suisse sur la Convention de l’ONU relative aux droits des personnes handicapées	7
10.	Inventaire des actifs des stations, arrêts et gares sans obstacles	7
11.	Examen de la sécurité de l’accès des chaises roulantes aux quais ferroviaires en pente longitudinale	7
12.	Étude sur le placement des chaises roulantes dans les cabines des téléphériques	8
13.	Étude sur l’éblouissement, pour les personnes malvoyantes, des affichages à l’intérieur des véhicules des TP	9
14.	Mise à jour et transfert du contenu des « Recommandations en matière de signalisation et de communication de consignes de comportement à l’attention des personnes à mobilité réduite (PMR) » dans deux guides de l’OFT	9
15.	Maquette mobile de la bordure spéciale de Kassel	10
16.	Représentation de l’OFT au sein de la commission « Information à la clientèle Trafic » (KKV) d’Alliance SwissPass	10
17.	Session spécialisée 2022 de la CTEB de l’UTP	11
18.	Postulat 20.3874 CN Reynard « Accessibilité des transports publics pour les personnes en situation de handicap »	11
19.	Autres travaux	12

1. Situation initiale

Le présent rapport a pour but de fournir une vue d'ensemble des principaux travaux réalisés en 2022 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)¹. 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.

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 TP devraient être en principe accessibles aux personnes à mobilité réduite dans un délai de 20 ans. Le rapport du Conseil fédéral donnant suite au postulat 20.3874 Reynard « Accessibilité des transports publics pour les personnes en situation de handicap » (voir ch. 15) fournira une vue d'ensemble de l'état de la mise en œuvre dans le cadre de ces délais. Les compétences de financement et d'approbation dans les domaines des TP concernés par la LHand se répartissent entre la Confédération, les cantons et les communes. Vu les ressources dont il dispose, le service spécialisé ne peut pas recenser systématiquement et régulièrement l'avancement de la mise en œuvre.

La situation est différente en ce qui concerne l'échéance du 31 décembre 2023 : les mesures d'adaptation requises par la LHand sur l'infrastructure ferroviaire ne pourront pas être réalisées dans les délais pour plus de 500 gares. Il faut donc d'autres mesures afin de concrétiser aussi rapidement que possible les projets en attente (adaptations des quais, rampes ou ascenseurs). Il y a quelques années, la direction de l'OFT a décidé de renforcer le pilotage de la réalisation des mesures infrastructurelles auprès de tous les chemins de fer et 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 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

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

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. Grâce à un étalonnage des performances de tous les chemins de fer, le mandat légal de contrôle de la proportionnalité des mesures s'effectue selon des principes uniformes et la priorisation des projets peut être gérée de manière ciblée. Le programme de mise en œuvre de la LHand sur l'infrastructure ferroviaire 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 cinquième rapport sur l'avancement des travaux a été publié le 14 décembre 2022](#), accompagné d'un [communiqué de presse de l'OFT](#).

En ce qui concerne le matériel roulant ferroviaire, une large part des prescriptions est remplie, mais il existe des 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 transport ferroviaire grandes lignes. C'est pourquoi l'OFT a mis en vigueur le 1^{er} 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 transport grandes lignes accessibles en toute autonomie².

Selon l'avis du service spécialisé, le plus grand retard à rattraper sur la mise en œuvre de la LHand dans les transports publics concerne les arrêts de bus ; il a toutefois constaté que des efforts ont été consentis, ce qui permet de conclure au meilleur rattrapage possible. 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. En vue de l'adaptation des arrêts de bus sur leur territoire, de nombreux cantons ont élaboré des concepts de mise en œuvre et des guides à l'attention des communes. L'OFT s'attend à ce que les autres cantons doivent également élaborer prochainement de tels concepts et guides. Pour les arrêts de bus, l'autorisation de construire relève dans tous les cas des offices cantonaux, ou communaux lorsqu'ils existent, 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. 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. Pour ce faire, celles-ci disposent notamment 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

² 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 → Droit → Autres bases légales et prescriptions → Directives

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. La marge de manœuvre des aménagements n'est cependant 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. Conformément à l'art. 3, al. 1, de l'ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand)³, les personnes handicapées en mesure d'utiliser l'espace public de manière autonome doivent aussi pouvoir utiliser les prestations des transports publics de manière autonome. Les dérogations au principe de l'utilisation autonome s'inscrivent dans le cadre du principe de proportionnalité. L'OFT a publié des indications à ce sujet : 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 2019, le versement d'aides financières LHand par la Confédération se limite au matériel roulant ferroviaire pour des raisons de technique financière et d'économie administrative. Ces aides financières continueront à être accordées jusqu'à la fin 2023 sur la base des demandes correspondantes déposées par les entreprises et pour lesquelles l'OFT a rendu une décision d'allouer une contribution. Les cantons doivent participer à ces aides financières. Les fonds LHand permettent en outre de financer des mandats de prestations pour le développement de normes pour des transports publics sans obstacles. La mise en œuvre des mesures LHand dans les gares est assurée par les moyens du fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF).

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 2022, les aides financières octroyées au titre du plafond de dépenses de la LHand (total : 1,1 million de francs) étaient réparties comme suit :

³ RS 151.34

Adaptations infrastructurelles relevant de la LHand sur des installations préexistantes (rehaussements partiels de quais, accès sans marches aux quais)	Nombre de projets (mise en œuvre sur plusieurs années)	Contributions versées par la Confédération en 2022 issues du plafond de dépenses de la LHand (en francs)
Chemins de fer privés	2	0,8 million
Mandats de l'OFT en vue du développement de normes pour des TP sans obstacles		Contributions versées par la Confédération en 2022 issues du plafond de dépenses de la LHand (en francs)
Mandats de l'OFT en vue du développement de normes pour des TP sans obstacles	5	0,34 million
Total		1,14 million

7. Groupe de travail STI de l'ERA en rapport avec les STI PMR

Depuis 2016, l'OFT a participé au groupe de travail de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) concernant les STI PMR.

En plus de l'OFT, des associations faïtières européennes des personnes handicapées et des seniors, des autorités ferroviaires nationales, des entreprises ferroviaires (dont les CFF) et l'industrie étaient 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 été dissout fin 2019. Des groupes de travail inter-STI (« *topical working groups* ») ont vu le jour dans le cadre d'une restructuration.

Les révisions de la STI PRM entre 2019 et 2022 se sont concentrées sur les exigences de mise en œuvre des plans nationaux de mise en œuvre (*National Implementation Plans* [NIP]) prescrits, afin de faire le point sur la STI PMR (cf. ch. 9). Par ailleurs, une version légèrement révisée de la STI PMR entrera en vigueur au niveau de l'UE au 1^{er} trimestre 2023. Elle sera intégrée dans le droit fédéral au moyen d'une révision des réglementations suisses pertinentes et devrait notamment contenir des spécifications techniques pour les signaux de détection des boutons-poussoirs de porte pour les personnes malvoyantes à l'extérieur des véhicules, comme cela est prescrit en Suisse depuis plus de 15 ans pour les véhicules non interopérables. Au cours de l'année sous revue, le service spécialisé a transmis à diverses reprises des informations sur les STI PMR à l'ERA via le service de coordination interne compétent de l'OFT, qui est membre du groupe de travail STI.

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. 7). Il inclut également des représentants des associations faïtières 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 2022, qui devrait entrer en vigueur au premier trimestre 2023 dans l'UE. Des vidéoconférences et des échanges de courriels du groupe de travail 44 ont eu lieu et seront poursuivis en 2023. Le CEN a décidé de prolonger le délai de révision de la norme européenne correspondante. Il s'agit de certaines adaptations des normes EN 16584 et 16858 dictées par les modifications d'ordre supérieur des STI PMR.

9. Rapport de la Suisse sur la Convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées

[La Convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées \(CDPH\)](#), ratifiée par la Suisse en 2014, exige que les États signataires établissent périodiquement un rapport sur sa mise en œuvre. La Suisse a remis son premier rapport (rapport initial) en 2016. Le Comité des droits des personnes handicapées a analysé en détail la mise en œuvre de la convention en Suisse et a posé des questions à ce sujet les 14, 15 et 16 mars 2022. Dirigée par le Bureau fédéral pour l'égalité des personnes handicapées (BFEH), une délégation de l'administration fédérale a répondu à ces questions. Pour le domaine des TP, le responsable du service spécialisé de l'OFT « Accessibilité des TP » faisait partie de la délégation.

10. 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. 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. C'est pourquoi la banque de données [DiDok \(registre de tous les arrêts des TP\) a été étendue en conséquence](#). 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^{bis} 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.

11. Examen de la sécurité de l'accès des chaises roulantes aux quais ferroviaires en pente longitudinale

L'OFT a déjà réalisé en 2017 un essai sur l'accès à niveau pour les chaises roulantes sur les quais présentant une inclinaison longitudinale maximale de 60 ‰ ; une gare nouvellement planifiée avec une inclinaison longitudinale des quais de 50 ‰ avait alors été à l'origine de cet essai. Dans l'instruction de l'OFT relative à la planification LHand pour l'infrastructure ferroviaire, V2.0 du 1^{er} septembre 2020, le chap. 2 dispose qu'en cas d'inclinaison longitudinale des quais comprise entre 60 et 180 ‰, l'aide du personnel (jusqu'à deux personnes selon l'inclinaison) est nécessaire et qu'en cas d'inclinaison longitudinale supérieure à 180 ‰, l'embarquement/le débarquement des chaises roulantes ne peut généralement plus être garanti pour des raisons de sécurité. Dans ces cas, une solution de remplacement externe doit être proposée aux personnes en chaise roulante. Cette définition dans l'instruction de planification repose sur plus de 20 ans d'expérience du service spécialisé de l'OFT « Accessibilité des TP » en collaboration avec des experts externes.

Le service spécialisé de l'OFT « Accessibilité des TP » a chargé un service externe d'examiner le passage relatif à l'inclinaison longitudinale des quais dans l'instruction de planification. Les conclusions de cette étude seront intégrées dans les dispositions d'exécution du 15 dé-

cembre 1983 de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF)⁴ afin de compléter le droit fédéral (tour de révision 2024). Le rapport de l'étude (disponible uniquement en allemand) [peut être téléchargé gratuitement](#).

12. Étude sur le placement des chaises roulantes dans les cabines des téléphériques

Les téléphériques publics qui offrent plus de huit places par unité de transport sont soumis au champ d'application de la LHand. En 2020, l'OFT a dressé des listes de contrôle contenant des exigences auxquelles doivent satisfaire les installations à câbles. Voici les documents pertinents en la matière :

- [Liste de contrôle OFT exigences LHand pour téléphériques à va-et-vient](#)
- [Liste de contrôle OFT exigences LHand pour téléphériques à mouvement continu](#)
- [Place pour chaises roulantes dans les téléphériques : bases explicatives concernant les listes de contrôle LHand](#)

Afin de garantir la sécurité du transport de chaises roulantes dans les cabines des téléphériques à va-et-vient et à mouvement continu d'une capacité de 12 personnes ou plus, ces documents de l'OFT spécifient que la chaise roulante doit être placée dans le sens inverse de la marche, contre une surface pare-chocs. Pour les cabines de 10 places, on part du principe que la chaise roulante est placée perpendiculairement au sens de la marche, car la cabine ne présente pas de surface de manœuvre suffisante (art. 17, al. 1, OETHand).

Le placement dans le sens inverse de la marche signifie que les cabines des téléphériques à va-et-vient pour 12 personnes et plus nécessitent deux places pour chaises roulantes. Le positionnement des chaises roulantes dans les cabines des téléphériques suscite toutefois des discussions depuis quelque temps. Les représentants du secteur des installations à câbles notamment partent du principe qu'un tel positionnement n'est pas nécessaire et qu'il convient de renoncer à un positionnement dans le sens inverse de la marche, contre une surface pare-chocs, en particulier pour les petites cabines de téléphériques, où ce positionnement n'est pas facile à réaliser.

Le service spécialisé de l'OFT « Accessibilité des TP » a fait vérifier cet aspect dans le cadre d'une étude menée par le groupe de travail AGU Zürich, spécialisé dans l'accidentologie des transports. L'objectif de l'étude était de vérifier les positions des chaises roulantes définies par l'OFT dans les listes de contrôle pour les cabines de téléphériques (à va-et-vient et à mouvement continu) en vue d'une utilisation autonome et sûre. Il s'agit non seulement de la sécurité de la personne en chaise roulante, mais aussi de celle des autres passagers de la cabine.

Le rapport d'étude comprend des considérations théoriques, des calculs numériques et les résultats d'un essai pratique. Selon les recommandations qui en découlent, le positionnement de la chaise roulante dans le sens inverse de la marche et avec les roues arrière contre un dispositif de retenue (paroi) peut être désigné comme la position la plus sûre sur la base des nouvelles connaissances acquises dans le cadre de ce projet. Cela signifie qu'aucune adaptation n'est actuellement nécessaire pour les listes de contrôle de l'OFT relatives aux exigences de la LHand pour les téléphériques à va-et-vient et à mouvement continu.

Le rapport d'étude (disponible uniquement en allemand) peut être [téléchargé gratuitement](#).

⁴ RS 742.141.11

13. Étude sur l'éblouissement, pour les personnes malvoyantes, des affichages à l'intérieur des véhicules des TP

L'éblouissement est un problème majeur pour les malvoyants. Cela signifie que cet aspect revêt une importance particulière lors de la planification de l'emplacement et des caractéristiques des éléments d'éclairage et, si possible, lors de la conception et du positionnement des affichages intérieurs. Concrètement, il s'agit de déterminer dans quelle mesure l'éclairage intérieur de l'habitacle des véhicules de TP a un effet d'éblouissement sur les écrans des véhicules, qui est pertinent pour les personnes malvoyantes et qui altère considérablement la lisibilité des informations ou rend leur lecture impossible.

Le point 4.1.3 de la norme EN SN 13272 « Applications ferroviaires – Éclairage électrique pour matériel roulant des systèmes de transport public » s'applique en tant que base légale fédérale (DE-OCF ad art. 51, DE 51.1, ch. 2.10) concernant l'éblouissement dans les véhicules ferroviaires : le système d'éclairage doit être conçu de manière à minimiser l'éblouissement et éviter les risques d'éblouissement créés par la réflexion de la lumière sur les fenêtres, la nuit. Le taux d'éblouissement pour le système d'éclairage, calculé par la méthode tabulaire de l'UGR (*Unified Glare Rating*) décrite dans le document CIE S 008 / ISO 8995, ne doit pas être supérieur à 22. Selon des experts externes, la méthode tabulaire de l'UGR n'est cependant pas applicable aux véhicules ferroviaires, car elle se base sur les dimensions de l'espace et la disposition des lampes, qui ne correspondent pas aux unités d'espace dans les véhicules des TP.

Pour tous les véhicules des TP, la lisibilité d'affichages électroniques doit garantir un contraste minimal (Michelson) de 0,6 par une luminosité artificielle ou naturelle de 200 lx. En réalité, les réflexions sur les écrans dépassent largement 200 lx et sont souvent perçues comme un éblouissement par les personnes malvoyantes.

Le service spécialisé de l'OFT « Accessibilité des TP » a fait vérifier cet aspect dans le cadre d'une étude menée par l'Institut d'optométrie de la FHNW d'Olten. Cette étude avait pour but de définir une adaptation de la procédure UGR. Les résultats ont été transmis sous forme de recommandations de l'OFT à l'ERA en tant qu'éditeur de la STI PMR et au CEN en tant qu'éditeur de la norme EN SN 13272 « Applications ferroviaires – Éclairage électrique pour matériel roulant des systèmes de transport public ».

Le rapport (en anglais avec résumé en allemand) peut être [téléchargé gratuitement](#).

14. Mise à jour et transfert du contenu des « Recommandations en matière de signalisation et de communication de consignes de comportement à l'attention des personnes à mobilité réduite (PMR) » dans deux guides de l'OFT

En février 2012, le service spécialisé de l'OFT a publié sur la partie « Accessibilité » du site Web de l'OFT des recommandations concernant la signalisation et la communication de consignes de comportement pour les personnes à mobilité réduite. Ces recommandations étaient réparties en un rapport, une annexe incluant une vue d'ensemble du positionnement recommandé des pictogrammes déterminants dans les véhicules ainsi que deux autres annexes incluant des modèles pour l'impression des pictogrammes. Ces recommandations ont été élaborées par Lippmann Soyka GmbH à Zurich.

Bien qu'une grande partie des recommandations et pictogrammes dans ces documents restent valables, même dix ans après leur publication, certaines adaptations et mises à jour se sont imposées. En janvier 2023, les recommandations de 2013 et leurs annexes seront réparties et intégrées en fonction des groupes-cibles dans les deux guides de l'OFT « [Procédure d'homologation des véhicules ferroviaires non interopérables – Guide pour les experts LHand](#) » (disponible en allemand et en français) et « Agencement intérieur des bus de

ligne conforme à la LHand » (disponible en allemand, en français et en italien). Ces documents peuvent être téléchargés gratuitement.

Ces travaux ont été réalisés en étroite collaboration entre le service spécialisé de l'OFT et le mandataire externe Pryo Consult GmbH. Après la publication des deux guides actualisés, l'OFT retirera les recommandations de 2012 et les supprimera du site Web de l'OFT.

15. Maquette mobile de la bordure spéciale de Kassel

La conformité à l'OETHand est un critère applicable lors de l'homologation des bus de ligne par l'OFT. À l'instar des véhicules ferroviaires destinés au transport de voyageurs ou des cabines de téléphériques, les bus doivent, entre autres, remplir les conditions d'accès à niveau. L'art. 13, let. a, OETHand est déterminant à cet égard, puisqu'il prévoit que l'accès à niveau des bus doit respecter les mêmes valeurs en termes de largeur d'espacement et de différence de niveau entre le bord du quai (pierre de bordure de l'arrêt de bus) et l'accès au véhicule (« seuil de la porte » ou arête extérieure de la marche escamotable) que dans le transport ferroviaire ou à câble (max. 75 mm de largeur d'espacement, max. 50 mm de différence de niveau). Ainsi, l'uniformité des prescriptions fédérales visant un embarquement/débarquement autonome des voyageurs en chaise roulante ou avec un déambulateur est assurée.

Pour répondre à ces exigences côté infrastructure, la « bordure spéciale plus » dite de Kassel, avec une hauteur de 22 cm au-dessus du niveau de la chaussée, s'est avérée la plus appropriée au sens de la norme VSS SN 640 075.

Le service d'homologation des bus de la section Véhicules de l'OFT examine chaque bus de ligne en Suisse dans le cadre de la procédure d'homologation. En moyenne, il contrôle et homologue entre 400 et 500 bus de ligne par an. Les collaborateurs effectuent ces contrôles techniques sur place, soit auprès des importateurs/constructeurs, soit auprès des entreprises de transport. Afin de vérifier la conformité des véhicules avec l'art. 13, let. a, OETHand dans le cadre des examens techniques d'homologation et si nécessaire avec l'aide du service spécialisé de l'OFT « Accessibilité des TP », les bus sont testés ponctuellement à des arrêts présentant une bordure spéciale de 22 cm. Cette partie du processus de contrôle est coûteuse, non systématique (car elle n'est possible que par sondage) et parfois même impossible lorsqu'il n'existe pas de bordure correspondante à proximité du lieu de contrôle.

Sur la base du mandat du service spécialisé de l'OFT, une maquette mobile (*mock-up*) a été développée et fabriquée en deux exemplaires ; bagage léger et peu volumineux, les collaborateurs de l'OFT peuvent l'emporter lors des voyages en train afin de l'utiliser sur le lieu de contrôle. Cette solution permet de mettre en place un processus de contrôle partiel simple, systématique et économique sur le plan administratif.

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

Jusqu'à la fin de 2022, Alliance SwissPass (ASP) a géré la commission « Information à la clientèle Trafic » (KKV). Celle-ci coordonnait et développait l'information à la clientèle dans les transports publics. Elle a développé des prescriptions et des standards communs à la branche, entre autres dans le respect du droit fédéral (OETHand), et les a communiqués 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 » représentait l'OFT au sein de cette commission. Il participait non seulement à l'élaboration des standards communs à la branche, mais veillait 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 siégeait 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) et remaniée du fait de la révision de l'OETHand en 2020. 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.

La KKV-ASP a été dissoute fin 2022 dans le cadre de la réorganisation nationale pour une nouvelle information nationale standardisée de la clientèle dans les transports publics. Elle est remplacée par la Commission nationale d'information à la clientèle (KKI). La représentation de l'OFT au sein de la nouvelle KKI sera assurée par la section Accès au marché, qui est responsable de l'information à la clientèle depuis l'été 2021.

17. Session spécialisée 2022 de la CTEB de l'UTP

Le service spécialisé de l'OFT « Accessibilité des TP » a tenu un stand d'information lors du colloque organisé par la Commission Technique et exploitation bus de l'UTP (CTEB) les 17 et 18 mai 2022 à Fribourg. Il y a présenté la [chaise roulante de planification](#) ainsi que le [guide de l'OFT « Agencement intérieur des bus de ligne »](#), et mené des entretiens de conseil concernant la mise en œuvre de la LHand dans le domaine des bus. Des collaborateurs de la section Environnement de l'OFT étaient également présents au stand pour fournir des informations sur le monitoring des transports publics effectué par l'OFT dans le cadre de la stratégie énergétique 2050 de la Confédération.

Dans l'ensemble, la collaboration entre la CTEB et l'OFT, notamment en ce qui concerne la thématique de la LHand, s'est intensifiée en 2022.

18. 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 CDCTP⁵ (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 du fait 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 domaines spécialisés de l'OFT. En 2022, ces travaux se sont encore intensifiés. Le rapport donnant suite au postulat devrait être disponible au cours du premier semestre 2023.

⁵ Conférence des délégués cantonaux des transports publics, www.koev.ch/kkdoev

19. 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.