Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

**Office fédéral des transports OFT**
Division Financement

**Hanspeter Oprecht,** 1er juillet 2024

# Ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand ; RS 151.34), état au 01.07.2024

# Commentaires

Référence du dossier : BAV-511.3-11/2/5

## Table des matières

**1 Introduction ..... 2**
**2 Ad différents articles ..... 2**
2.1 Article 1 ..... 2
2.2 Article 2 ..... 2
2.3 Article 3 ..... 3
2.4 Article 3*a* ..... 4
2.5 Articles 4 à 7 ..... 5
2.6 Article 5 ..... 5
2.7 Article 6 ..... 6
2.8 Article 7 ..... 6
2.9 Article 8 ..... 6
2.10 Articles 9 à 23 ..... 6
2.11 Article 24 et 25 ..... 6
2.12 Article 26 ..... 7
**3 Procédure de recours conformément à l'art. 9, al. 4 et 5 LHand ..... 7**

## 1 Introduction

L'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand) s'appuie sur la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand[1]). Cette loi contraint le Conseil fédéral à édicter des prescriptions sur l'aménagement des gares, des arrêts, des véhicules, des aérodromes ainsi que sur les systèmes de communication et les distributeurs de billets (art. 15, al. 1, et 23 LHand), afin d'assurer un système de transports publics adapté aux handicapés. L'OTHand est applicable aux gares, aux arrêts et aux véhicules (y c. bateaux) des transports publics. En ce qui concerne la conception sans obstacles des avions et des aérodromes/aéroports, les prescriptions applicables relèvent de la compétence de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC, www.bazl.admin.ch). Le message du 11 décembre 2000[2] relatif à la LHand parle de « chaînes de transports publics aussi complètes que possible » pour les personnes handicapées ; cela nécessite toujours un effort. Pour atteindre ce but, la LHand prévoit un délai transitoire de 20 ans pour les constructions, installations et véhicules ; l'échéance est le 31 décembre 2023. Pour les systèmes d'information à la clientèle et les distributeurs de billets, le délai est de 10 ans ; il a expiré le 31 décembre 2013. Le financement de l'adaptation des transports publics aux handicapés passe par le financement ordinaire des transports publics ; il respecte donc les principes de la LCdF[3].

## 2 Ad différents articles

### 2.1 Article 1

Alinéa 1 : l'ordonnance décrit, d'une façon très générale, les mesures et les normes techniques nécessaires pour rendre les transports publics (TP) accessibles aux personnes handicapées. Afin de délester le texte de l'ordonnance et pour des raisons de flexibilité en vue de modifications ultérieures, par exemple en vue de l'adaptation à l'état de la technique ou aux standards européens, les détails ont été définis à l'échelon du département (DETEC) dans l'OETHand[4].

Alinéa 2 : Les priorités concernant l'adaptation des constructions, installations et véhicules et les conditions des aides financières pour les entreprises de transports publics reposent sur le projet de loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) et sur le message afférent[5]. Ainsi, la LHand fixe un délai d'adaptation de 20 ans pour les constructions, installations et véhicules ; l'échéance est le 31 décembre 2023. Pour les systèmes d'information à la clientèle et l'émission automatisée de billets, le délai est de 10 ans ; il a expiré le 31 décembre 2013. A noter que, conformément à l'art. 3, let. b, LHand, non seulement les entreprises de TP concessionnaires (CFF inclus), mais aussi les collectivités publiques doivent éliminer les inconvénients qui entravent les déplacements des personnes handicapées et des personnes dont la mobilité est réduite en raison de leur âge. Les arrêts (par ex. de bus) dont les cantons ou les communes sont propriétaires sont donc également concernés.

Il est incontesté que les mesures nécessaires à une offre de transports publics sans obstacles améliorent l'attrait des transports publics en général. De bons systèmes d'information de la clientèle sont également utiles aux voyageurs qui ne sont pas familiers des lieux ; des accès à niveau entre le quai et la voiture permettent par ex. d'embarquer des poussettes sans aide supplémentaire. Lorsque le temps de correspondance est bref, les embarquements sans marche permettent d'embarquer et de débarquer plus rapidement.

### 2.2 Article 2

Cet article fixe l'étendue de la validité de l'OTHand. Il s'agit des zones accessibles aux voyageurs (constructions et installations), des véhicules et des prestations de service des entreprises de transports publics concessionnaires.

---

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

2 FF 2001 1605

3 Loi sur les chemins de fer (LCdF ; RS 742.101)

4 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)

5 cf. note de bas de page 2

L'alinéa 3 énumère les domaines des transports publics à aménager sans obstacles, de manière générale ou en particulier, et indépendamment des rapports de propriété. Il s'agit, par exemple, des gares, stations et arrêts, ainsi que des débarcadères, arrêts nocturnes ou haltes à la demande. Conformément à l'art. 11 de la LHand, le principe de proportionnalité reste toujours valable. Il se peut donc tout à fait qu'un arrêt sur demande doive être rendu accessible sans obstacles parce qu'une maison de retraite ou une institution s'occupant de personnes handicapées se trouve à proximité. D'autre part, il est possible de renoncer à une adaptation en raison du principe de proportionnalité si, par exemple, une station régionale n'est guère fréquentée à cause de ses conditions topographiques difficiles ou si elle n'est quasiment jamais utilisée par des handicapés. Il faut toutefois considérer que, dans le domaine des transports publics, conformément à l'art. 12, al. 3, LHand, il faut trouver impérativement une solution de rechange si l'on renonce à une adaptation. La solution de rechange usuelle est l'aide du personnel des TP inscrite à l'art. 3, al. 2. (cf. explications ad art. 3 et l'instruction de planification LHand pour l'infrastructure ferroviaire de l'OFT).

La définition comprend aussi les prestations des services dits annexes, tels que les toilettes des gares, les places de parc pour les utilisateurs des TP, les restaurants et les magasins dans les gares, les kiosques etc. En ce qui concerne les entreprises commerciales, on utilise le terme de « services accessoires » conformément à l'art. 39 LCdF.

L'alinéa 3, lettre e, précise l'important domaine de l'achat de billets, de la réservation, de l'information à la clientèle et de la communication avec celle-ci, y compris les possibilités de lancer des appels d'urgence. Il faut que les personnes malentendantes et malvoyantes ainsi que les personnes en chaise roulante puissent accéder aux informations pertinentes pour les voyageurs, par ex. lors d'incidents techniques. D'autres informations ayant trait au voyage font également partie de l'information à la clientèle (par ex. via Internet), pour autant qu'elles soient offertes. Cela concerne aussi l'acquisition de billets aux automates ou par Internet ou encore par d'autres moyens électroniques, pour autant que de tels billets' soient offerts.

### 2.3 Article 3

L'alinéa 1 définit les personnes qui profiteront des mesures en faveur des transports publics accessibles aux handicapés : l'accès si possible autonome et spontané (cf. al. 3) aux transports publics doit être accessible à toutes les personnes qui se déplacent sans accompagnant dans l'espace public sans obstacles et qui sont, sur ce point, considérées comme autonomes. Mentionnons les personnes malentendantes (y compris les sourds), les personnes malvoyantes (y compris les aveugles), les personnes handicapées physiquement (y compris les personnes en chaise roulante) ainsi que les handicapés mentaux. Les personnes handicapées qui doivent être aidées par un accompagnant pour se déplacer dans l'espace public ont également besoin d'un accompagnant (particulier) pour prendre les TP.

Alinéa 2 : Dans ses considérants concernant le recours « gare de Walenstadt », le tribunal administratif fédéral[6] saisit le thème de l'indépendance des personnes à mobilité réduite selon l'OTHand, indépendance qui constitue un objectif haut et qui doit être garantie par un embarquement à niveau dans les véhicules ; cela étant, une certaine différence de niveau et un certain espacement entre le quai et le point d'embarquement dans le véhicule sont admissibles. Il faut en principe considérer l'aide du personnel des TP pour embarquer et débarquer comme une solution de rechange ou une solution intermédiaire (au sens de l'art. 12, al. 3, LHand). Le système des transports publics a toutefois ses limites, auxquelles on est parvenu du fait des prescriptions techniques fédérales liées à l'embarquement à niveau, en particulier sur les quais en courbe et lorsque les voies sont en dévers (cf. aussi l'instruction de planification LHand pour l'infrastructure ferroviaire de l'OFT et les indications de l'OFT sur l'utilisation autonome des transports publics sans obstacles). Il est donc inévitable, pour des raisons de proportionnalité, que les personnes en chaise roulante et les utilisateurs de déambulateurs doivent faire preuve d'une certaine compatibilité avec les TP. C'est pourquoi l'OFT applique le principe ancré dans la spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système

6 Jugement du TAF A-7569/2007 du 19 novembre 2008 sur la plainte Gare de Walenstadt

ferroviaire (STI PMR)[7] : les auxiliaires destinés aux personnes à mobilité réduite doivent satisfaire à des exigences minimales techniques. Voici deux exemples des STI PMR, annexe M, chiffre M1 : « Cette annexe décrit les limites de conception maximales d'un fauteuil roulant transportable » ; chiffre M2 : « Les plus petites roues doivent permettre le franchissement d'une lacune de 75 mm de large et de 50 mm de profondeur ». L'Office fédéral des transports (OFT) a publié des indications sur l'utilisation autonome de transports publics sans obstacles[8].

Si l'aide du personnel des TP entre en considération, il faut savoir que les fauteuils roulants électriques, par exemple, pèsent à eux seuls entre 100 et 140 kg. En cas de recours à de l'aide, celle-ci doit généralement être apportée par le biais de moyens techniques (plateformes élévatrices mobiles, rampes de véhicules). En outre, le personnel doit aussi fournir l'aide nécessaire aux voyageurs à mobilité réduite en raison de leur âge et qui ont, par exemple, besoin d'un déambulateur (à trois ou à quatre roues).

Dans de rares cas isolés, il n'est pas possible de s'attendre à l'aide du personnel pour embarquer et débarquer. Il faut alors recourir à d'autres solutions afin de respecter les conditions de l'art. 12, al. 3, LHand (solution de rechange) , notamment si la topographie ne permet pas d'aménager un accès au quai sans obstacles à des coûts proportionnels. Or de telles alternatives en matière de TP sont délicates du point de vue de l'égalité de traitement et doivent absolument rester des exceptions : en général, elles appellent inévitablement une plus longue durée de voyage induite par une autre offre de TP liée à plusieurs correspondances. Dans ces cas, le prix de transport n'est pas du tout clair. Les tarifs appliqués dans les transports publics relèvent de la compétence d'Alliance SwissPass

### 2.4 Article 3*a*

Alinéa 1 : Les STI PMR[9] disposent que les États membres de l'UE et les autres pays qui ont repris les STI PMR, tels que la Suisse, dressent un état des lieux (*Inventory of Assets*, IoA) à titre de base d'un registre européen des gares sans obstacles. Il s'agit de recenser des données détaillées sur l'accessibilité des gares, de les mettre à jour périodiquement ou en permanence et de les publier.

L'OFT a donc chargé les CFF, dans le cadre de la maîtrise du système « Information des clients », d'étendre l'application DiDok[10]. Les données sont mises à disposition du public via la « Plateforme open data pour la mobilité en Suisse »[11], les données relatives à l'accessibilité des stations ferroviaires sont en outre copiées à partir de DiDok sur le registre européen de l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA)[12].

Alinéa 2 : les contenus de DiDok et leur mise à jour – donc aussi en ce qui concerne les critères d'accessibilité – relèvent de la compétence des entreprises. Conformément aux STI PMR, les gestionnaires d'infrastructure (GI) des tronçons interopérables (art. 15*a* OCF[13]) avaient 36 mois à partir de l'entrée en vigueur de l'annexe aux STI PMR, soit jusqu'au 16 juin 2022, pour fournir les informations relatives à l'IoA.

Alinéa 3 : la direction de l'OFT a décidé que les données visées à l'alinéa 1 pour le niveau national devaient se rapporter non seulement au domaine ferroviaire interopérable, mais à tous les points d'arrêt des TP en Suisse afin de pouvoir fournir les informations concernant l'accessibilité sur toute la chaîne de transport public. Cela signifie que les entreprises respectives doivent saisir dans DiDok les données

7 Spécifications techniques d'interopérabilité concernant l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union européenne pour les personnes handicapées et à mobilité réduite [cf. annexe 6 des dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF ; RS 742.141.11)]

8 Téléchargeable sur le site Internet de l'OFT : www.bav.admin.ch/mobile

9 cf. note de bas de page 7

10 www.tp-info.ch/fr/gestion-des-donnees/barrierefreier-zugang/saisie

11 https://opentransportdata.swiss/fr/

12 www.era.europa.eu

13 Ordonnance sur les chemins de fer (OCF ;RS 742.141.1)

relatives aux critères d'accessibilité des stations des chemins de fer non interopérables, des transports par bus, par tram, par bateau et des transports à câbles. Pour les entreprises du domaine autre que le domaine ferroviaire interopérable, le délai pour fournir les données relatives à l'IoA a été fixé au 31 décembre 2023.

Pour toutes les gares, qu'elles soient du domaine interopérable ou non, il y a lieu de saisir les critères concernant l'accessibilité conformément à l'annexe de la STI PMR révisée. Ces critères pour les points d'arrêt des transports par bus, par tram, par bateau et des transports à câbles sont également régis par les principes de la STI PMR, mais ils tiennent compte des conditions-cadre extraferroviaires. Les critères à saisir sont décrits dans un guide sur le site www.tp-info.ch/fr/gestion-des-donnees/accessibilite/saisie, où d'autres informations sur l'état des lieux concernant la LHand sont également publiées régulièrement.

Alinéa 4 : une fois les données fournies dans les délais impartis aux alinéas 1 et 2, elles doivent être adaptées au fur et à mesure.

Alinéa 5 : lorsque les propriétaires des stations et les entreprises qui desservent ces dernières ne sont pas identiques, les propriétaires doivent informer les ET des modifications réalisées aux stations, afin que les ET puissent tenir les données à jour.

### 2.5 Articles 4 à 7

Ces articles décrivent plus concrètement que la loi les exigences posées aux transports publics afin que ceux-ci' répondent aux besoins des personnes handicapées. Les prescriptions techniques détaillées (dispositions d'exécution selon l'art. 8) ont été fixées par souci de flexibilité dans l'OETHand, les DE-OCF[14] et les DE-OCB[15]. A noter aussi les délais transitoires prévus par la LHand. Toutefois, « égalité » de droit ne doit pas signifier « détérioration de l'offre pour la communauté », par exemple en fermant des toilettes dans des gares où il serait disproportionné d'aménager des toilettes pour chaises roulantes (art. 7, al. 2). Les personnes à mobilité réduite ne doivent cependant pas subir de désavantages si les guichets ou les distributeurs automatiques de billets ne sont pas conçus sans obstacles. Cela signifie, par exemple, que les personnes à mobilité réduite qui ne sont pas en mesure d'acheter un titre de transport valable ne doivent pas être pénalisées du fait de l'absence d'automate adapté.

### 2.6 Article 5

L'alinéa 1 précise que l'accès aux équipements et aux véhicules doit être garanti pour les chaises roulantes dont les dimensions maximales peuvent être 70 cm x 120 cm ; il faut en outre ajouter 5 cm devant pour le repose-pied et sur les côtés pour manier les roues. Ces dimensions correspondent aux prescriptions de la STI PRM. De plus, le poids maximal ne doit pas dépasser 300 kg (personne et chaise roulante). Par ailleurs, l'accès aux dispositifs et aux véhicules des TP doit également être garanti pour les personnes se déplaçant à l'aide d'un déambulateur, puisque la popularité de ces appareils croît notamment auprès des personnes à la mobilité réduite en raison de l'âge.

Alinéa 2 : Pour les scooters électriques pour personnes handicapées, qui sont plus longs et souvent aussi plus lourds que les chaises roulantes, un droit directement invocable en justice de garantir l'accès et le transport serait hors de proportion. Mais là où la place et la sécurité de tous les voyageurs dans les véhicules, les points d'appui et les dispositifs d'embarquement le permettent, l'accès et l'utilisation des TP doivent être assurés. La responsabilité de la sécurité de tous les passagers et donc de la décision relative au transport de ces équipements incombe à l'entreprise concernée. A noter que les mesures maximales tolérables sont de 70 cm x 150 cm et un poids total de 300 kg. La même règle s'applique aux chaises roulantes à moteurs débrayables (« *SwissTrac* »). Ils posent moins de problèmes que les scooters pour personnes handicapés, car souvent, il y a assez de place pour ces équipements débrayables. Pour des raisons de sécurité, il faut veiller à ce que les scooters électriques pour personnes handicapées, les moteurs débrayables pour chaise roulante (y compris la chaise

[14] Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF ; RS 747.201.71)

[15] Dispositions d'exécution du DETEC sur l'ordonnance concernant la construction des bateaux (DE-OCB ; RS 747.201.71)

roulante) et les dispositifs similaires destinés aux personnes handicapées soient placés et suffisamment sécurisés sur une place réservée aux chaises roulantes ou sur un espace multifonctionnel dans le véhicule de transport public. Les manœuvres à destination ou en provenance de l'emplacement pour chaises roulantes ne doivent pas gêner indûment la circulation des autres passagers. Les équipements qui ne peuvent être placés sur un emplacement pour fauteuil roulant ou un espace multifonctionnel en raison de leur taille ou de la surface de manœuvre requise constituent un danger non tolérable pour les passagers et doivent donc être exclus du transport du point de vue de l'OFT.

Alinéa 3 : les personnes handicapées qui ont besoin d'un chien-guide doivent également pouvoir accéder aux TP. Il faut par exemple veiller à ne pas utiliser de grilles à grosses mailles, car elles ne sont pas adaptées aux chiens.

### 2.7 Article 6

Alinéa 2 : les éléments de mobilier dans les gares, les stations et les arrêts représentent des obstacles et des dangers potentiels pour les personnes dont la vision est réduite. Celles-ci doivent pouvoir trouver facilement les entrées et les sorties de même que les autres portes (par ex. de toilettes) dans les gares et les stations. Pour cette raison, il faut concevoir les éléments de mobilier ainsi que les portes de manière à ce qu'ils se détachent de façon reconnaissable de l'arrière-plan pour les personnes malvoyantes. Sur les quais de gare toutefois, les lignes qui servent uniquement à guider les aveugles et les personnes malvoyantes – contrairement aux lignes de sécurité podotactiles prescrites le long des bordures de quai – ne sont pas autorisées. Selon un rapport scientifique de la Haute école spécialisée de la Suisse du nord-ouest, le sentiment de sécurité des voyageurs qui ont une vision normale est perturbé lorsqu'il y a trop de lignes podotactiles dans le domaine des quais : en effet, ces personnes partent alors du principe que toutes ces lignes – même celles de sécurité qui servent à assurer leur propre sécurité – sont uniquement des informations utiles aux aveugles. Ce risque d'interprétation erronée et le manque de sécurité qui y est lié pour les voyageurs à la vision normale n'est pas tolérable au sens du principe de proportionnalité (art. 11, al.1, let. c, LHand).

### 2.8 Article 7

Alinéa 2 : les toilettes doivent être utilisables non seulement par les voyageurs malvoyants mais aussi par ceux dont la mobilité est réduite en raison de l'âge. Ceux-ci ont besoin de s'appuyer sur suffisamment de poignées et de barres fixes qui leur permettent de mieux se lever et de s'asseoir.

### 2.9 Article 8

Il est retenu ici que le DETEC est chargé par le Conseil fédéral de promulguer les dispositions d'exécution qui fixent les normes nécessaires.

S'agissant des aéroports et des avions – ces derniers sont également considérés comme « véhicules » dans le texte de l'ordonnance – nous renvoyons aux dispositions de la convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (Annex 9 « Facilitation », Chapter 8, Lit. G « *facilitation of the transport of passengers requiring special assistance* »). L'autorité de surveillance compétente est l'OFAC (www.ofac.admin.ch).

### 2.10 Articles 9 à 23

Ces articles ont été supprimés lors de la révision de l'OTHand en 2024, car le plafond de dépenses pour les aides financières LHand selon l'art. 23 LHand se terminait le 31 décembre 2023.

### 2.11 Article 24 et 25

Les deux articles garantissent que le versement d'aides financières déjà allouées précédemment pour des projets de matériel roulant dont l'achèvement est retardé en 2024, ainsi que la surveillance des éventuelles conditions et les éventuelles demandes de remboursement qui y sont liées, doivent être possibles même après la fin 2023 (fin du plafond de dépenses selon l'art. 23 LHand).

### 2.12 Article 26

L'ordonnance est entrée en vigueur en même temps que la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand), le 1er janvier 2004.

## 3 Procédure de recours conformément à l'art. 9, al. 4 et 5 LHand

La LHand prescrit que les organisations ayant le droit de faire recours doivent être informées par le biais d'un communiqué ou d'une publication ad hoc dans les organes de publication officiels. Par analogie à la législation sur la protection de l'environnement, on renvoie aux publications dans les organes officiels des procédures ordinaires d'approbation des plans (PAP) prévues. S'agissant des procédures simplifiées d'approbation des plans – qui ne sont pas mises à l'enquête publique – l'OFT communiquera les décisions aux organisations de personnes handicapées par le biais d'un service que celles-ci auront désigné.