



Commentaires relatifs à la directive de l'OFT sur la part minimale de trains du trafic grandes lignes accessibles en toute autonomie

Référence du dossier : OFT / OFT-091-00004/00001/00020

1. Contexte

Dans le contexte des projets d'acquisition et de modernisation du matériel roulant destiné au trafic grandes lignes, il y a lieu de définir une part minimale de trains qui permettent aux personnes en chaise roulante ou utilisant un déambulateur d'accéder en toute autonomie aux prestations ferroviaires, comme le dispose la LHand. En l'occurrence, l'accent est mis sur le trafic grandes lignes. En trafic régional, on peut partir du principe que la part de matériel roulant accessible en toute autonomie, à mettre à disposition des clients d'ici à l'échéance du délai d'adaptation fixé dans la LHand (31 décembre 2023) compte tenu des réflexions liées à la proportionnalité, est définie de manière suffisante : l'offre standard du transport régional de voyageurs (TRV) prévoit qu'à partir de ce moment-là, tous les trains soient dotés d'un accès à niveau. Pour des motifs de proportionnalité, les trains de renfort et de réserve du TRV peuvent être constitués exclusivement de matériel roulant à plancher haut.

Au sens de la LHand, on entend par « personne handicapée » non seulement une personne atteinte d'un handicap proprement dit, mais aussi les personnes touchées par une déficience corporelle, mentale ou psychique présumée durable (art. 2, al. 1, LHand). Cela inclut notamment les personnes dont la mobilité est réduite en raison de l'âge.

2. Délimitation entre infrastructure et transport régional

Comme indiqué à l'art. 2, al. 4, de la directive, la définition de l'offre minimale à fournir en trafic grandes lignes ne saurait donner lieu à des conclusions directes quant à la proportionnalité des mesures infrastructurelles ou en transport régional : le matériel roulant permet nettement plus de souplesse que l'infrastructure au niveau de l'exploitation, par ex. moyennant l'insertion d'un ou de plusieurs véhicules à plancher surbaissé dans une rame à plancher haut. De plus, le matériel roulant dessert une ligne entière, voire un réseau entier, alors que pour les gares, l'environnement de celles-ci, zone d'attraction comprise, la proximité d'institutions pour personnes âgées ou pour personnes handicapées, le taux de fréquentation ou encore les possibilités de correspondance avec d'autres offres des TP jouent un rôle déterminant. La durée de vie, notamment celle des installations d'infrastructure, est également bien plus longue que celle des véhicules ; à ne pas oublier que les adaptations de l'infrastructure sont en règle générale plus onéreuses.



3. Part minimale

Conformément à l'art. 5, al. 1, de la directive, les offres du trafic grandes lignes doivent être prises en compte séparément du transport régional si une prise en compte globale, qui réunit les offres du trafic grandes lignes et celles du transport régional, débouche sur des temps de parcours notablement plus longs pour les voyageurs concernés. En d'autres termes, il n'est pas possible d'utiliser, en trafic grandes lignes, moins de trains accessibles en toute autonomie que la part minimale imposée, sous prétexte que les voyageurs concernés peuvent prendre, pour des motifs de proportionnalité, les trains régionaux dont la plupart sont déjà accessibles en toute autonomie. Des exceptions à cette disposition sont permises si les personnes concernées n'en subissent pas de désavantage notable. *A priori*, de légères prolongations du temps de parcours ne constituent pas une inégalité, surtout lorsqu'elles n'empêchent pas les voyageurs concernés de prendre la correspondance souhaitée.

L'art. 5, al. 2, de la directive ne définit pas de pourcentage fixe de trains à doter d'un accès autonome en trafic grandes lignes ; il suit plutôt une approche fonctionnelle. Afin de garantir autant que possible une chaîne de transports accessibles en toute autonomie, il faut en principe que toutes les gares du trafic grandes lignes soient desservies, chaque heure et dans chaque direction, par au moins un train grandes lignes accessible en toute autonomie. Cela vaut aussi pour les tronçons et les sections empruntées par plusieurs lignes du trafic grandes lignes (par ex. Lausanne – Berne : au moins un train par heure sur la relation Lausanne – Berne doit être accessible en toute autonomie). A l'heure actuelle, la cadence usuelle est semi-horaire ; si l'on considère globalement toutes les liaisons du trafic grandes lignes, 50 % des trains seraient concernés. Pour les offres envisagées à la cadence au quart d'heure, seuls 25 % des trains seraient encore concernés. Les dérogations au principe sont définies à l'art. 6 de la directive. Dans les considérants de son arrêt sur le cas « gare de Walenstadt »¹, le Tribunal administratif fédéral a expliqué qu'il fallait assurer en premier lieu l'accès autonome des personnes à mobilité réduite et que la solution de l'assistance par le personnel des TP ne devait être considérée que comme solution de remplacement appropriée au sens de l'art. 12, al. 3, LHand (lorsque l'autonomie ne peut pas être garantie). Cette décision n'a pas été déférée devant le Tribunal fédéral. Il faut dès lors partir du principe que l'utilisation des TP en toute autonomie doit également être garantie dans le trafic grandes lignes et que la réglementation inscrite à l'art. 5 de la directive satisfait à la volonté du législateur, à savoir que les cas particuliers au sens de l'art. 12 LHand ne deviennent pas la règle générale. Vu ces réflexions, il faudrait envisager une adaptation de la directive si la cadence au quart d'heure devait être introduite en trafic grandes lignes.

4. Estimation des conséquences

4.1. Véhicules VU IV/EC :

La part minimale définie à l'art. 5 de la directive implique l'adaptation du parc de véhicules du type VU IV/EC. Selon les CFF, ces véhicules seront en service jusqu'au milieu des années 30 (mise au rebut prévue de 508 VU IV entre 2025 et 2032, mise au rebut de 232 RIC-EC climatisés entre 2032 et 2036). Pour que les rames constituées de ces véhicules soient dotées d'un accès à niveau, il faudrait y insérer des voitures à plancher surbaissé. Les CFF ont déjà mis en œuvre des mesures similaires dans le cadre des projets du TRV concernant les trains pendulaires à deux étages « Lion » et NTN

¹ Arrêt du TAF A-7569/2007 du 19 novembre 2008 concernant le recours contre la décision relative à la gare de Walenstadt



« Domino » en acquérant des voitures intermédiaires à plancher surbaissé qui ont été intégrées aux rames.

Au niveau de l'exploitation, les CFF devront garantir que les rames constituées de VU IV/EC incluent une voiture intermédiaire à plancher surbaissé lorsqu'elles circulent sur les lignes pour lesquelles il n'existe pas, à la même heure, d'offre équivalente présentant un accès à niveau. Actuellement, les CFF veillent à ce que ces rames comprennent au moins une voiture EC Bpm équipée d'un WC universel ; les mesures d'exploitation pourront donc suivre la même approche. Lorsque les quais ne satisfont qu'en certains endroits aux exigences d'accès à niveau, il faudra aussi veiller à ce que les voitures intermédiaires à plancher surbaissé s'arrêtent à ces endroits afin de permettre l'accès à niveau. Cette exigence est formulée dans les DE-OCF ad art. 34, ch. 2.1.1.

4.2. Véhicules IC 2000 à deux étages

Les voitures IC 2000 sont équipées d'une marche escamotable trapézoïdale qui est, en règle générale, trop courte pour couvrir entièrement l'espace entre le véhicule et le quai. Ces rames présentent donc un accès à niveau aux quais de hauteur P55, mais la largeur d'espacement pour l'accès à niveau conformément à la STI-PMR², de 75 mm au maximum, n'est pas respectée, notamment aux portes prévues pour l'accès en chaise roulante. Toutefois, dans le cadre du projet des CFF « IC 2020 », il est veillé à ce que la largeur d'espacement maximale de 75 mm soit assurée, au moins pour la voiture AD (compartiment pour chaises roulantes).

4.3. Matériel roulant étranger

En principe, la part minimale définie à l'art. 5, al. 2, de la directive doit aussi être respectée lors de l'utilisation de trains étrangers. L'OFT peut cependant admettre des dérogations, conformément à l'art. 6, let. c. Il ne faut pas s'attendre à ce que la présente réglementation induise des modifications du matériel roulant étranger se trouvant à un stade de projet avancé, ni de celui circulant actuellement en Suisse. L'OFT prévoit de remettre à la Commission européenne une règle technique nationale notifiée (RTNN) relative à la STI-PMR, afin que le matériel roulant étranger soit également doté d'au moins un accès à niveau par train. Des dérogations seront également possibles dans les limites du principe de proportionnalité et conformément à l'art. 6, let. c, de la directive. Ces dérogations sont examinées par l'OFT dans le cadre de l'homologation suisse de ces véhicules.

² Spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse (STI-PMR)