



Fiche info

Mai 2017

Égalité de traitement des personnes à mobilité réduite dans les transports publics : état d'avancement de la mise en œuvre

La loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (loi sur l'égalité pour les handicapés, LHand) est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2004. Le but de cette loi est d'empêcher, de diminuer ou d'éliminer les inconvénients auxquels sont confrontées les personnes handicapées et les personnes âgées dont la mobilité est réduite. La loi prévoit des mesures dans les domaines des ouvrages et installations, des transports publics (TP), de la formation initiale et continue, des prestations de service et des rapports de travail de la Confédération.

En 2014, le Département fédéral de l'intérieur (DFI) a commandé une évaluation de la mise en œuvre de la loi dans les divers domaines¹. Ce bilan à mi-parcours conclut : « Les plus grands progrès, » (dans la mise en œuvre de la LHand) « ceux qui ont bénéficié en particulier aux personnes à mobilité réduite ou handicapées sensorielles, ont été sans aucun doute réalisés dans le domaine des transports publics, où des délais sont fixés pour l'exécution et où de nombreuses compétences sont réunies au niveau fédéral » (résumé, p. 60).

Trois domaines des TP sont principalement concernés : l'infrastructure, les véhicules et les systèmes d'information des clients. Leurs délais d'adaptation sont différents :

- Fin 2013 pour les systèmes d'information des clients et les distributeurs automatiques, en raison de leur fréquent renouvellement ;
- Fin 2023 pour les ouvrages et autres installations ainsi que pour le matériel roulant, en raison de leur durée de vie plus longue.

L'état d'avancement de la mise en œuvre se présente comme suit :

¹ [Rapport d'évaluation \(en allemand\) et résumé \(en français\)](#)



Référence du dossier : BAV-052.1-00008/00002

1. Systèmes d'information des clients et distributeurs automatiques

En principe, la LHand impose de fournir aux voyageurs malentendants ou malvoyants les mêmes informations qu'aux voyageurs sans handicap, et la distribution de billets doit être agencée en fonction des besoins des handicapés. Dans les cas où cela n'est pas possible pour des raisons de proportionnalité, il faut proposer une solution de remplacement appropriée. Les solutions de remplacement pour l'information des clients et la communication ainsi que pour le système d'appel d'urgence doivent être utilisables par téléphone portable. Le délai d'adaptation des systèmes d'information des clients des TP et des systèmes automatisés de distribution de billets a expiré 10 ans après l'entrée en vigueur de la LHand, soit le 31 décembre 2013. Ces systèmes ne requièrent pas d'homologation de l'OFT. Il est présumé aujourd'hui qu'environ 90 % des systèmes d'information des clients et des systèmes automatisés de distribution de billets sont conformes aux exigences LHand ou que, si nécessaire, des solutions de remplacement ont été trouvées.

2. Infrastructure

En 2016, environ 35 % des gares ferroviaires, fréquentées par 64 % de tous les voyageurs, étaient adaptées et utilisables sans obstacles. Le but de l'OFT est d'atteindre d'ici à fin 2023, dans les limites du principe de proportionnalité, la conformité LHand dans toutes les gares et à tous les arrêts (cf. *Communiqué de presse de l'OFT du 11.05.2017*).

La plupart des mesures LHand sont coordonnées avec d'autres transformations (maintien de la qualité des infrastructures, sécurité, aménagement du réseau) et exécutées via le financement ordinaire de l'infrastructure. Le but est de coordonner les besoins en termes d'égalité pour les personnes handicapées, de capacité, de sécurité et de modernisation et de transformer les gares autant que possible en une fois. Cependant, dans des cas particuliers, des assainissements partiels anticipés en faveur d'une mise en œuvre de la LHand dans les délais ne sont pas exclus.

Les ressources suivantes ont été affectées via le financement de l'infrastructure ferroviaire aux mesures en faveur de la LHand, de la sécurité, de la modernisation et de la capacité :

Montants financés :

- 1,1 milliard de francs dans les conventions de prestations (CP) entre la Confédération et les entreprises ferroviaires pour les années 2013 à 2016, et dans le fonds d'agglomération²
- 1,4 milliard dans les CP pour les années 2017 à 2020
- 0,8 milliard dans l'étape d'aménagement 2025 ainsi que dans le programme d'aménagement ZEB³

Arrêtés sur le financement planifiés :

² Sauf les projets mis en exploitation avant 2016

³ Sauf les aménagements dans les grandes gares de jonction (Zurich, Berne, Lausanne, Genève)



Référence du dossier : BAV-052.1-00008/00002

- 2,0 milliards dans les CP pour les années 2021 à 2024,
- entre 0,6 et 1,8 milliard dans l'étape d'aménagement 2030/35.

Approximativement, entre un tiers et la moitié des coûts des transformations de gares en faveur de la LHand, de la capacité, de la sécurité et de la modernisation relèvent des mesures LHand. Au total, entre 2004 et 2023, environ 2,5 à 3 milliards de francs y seront affectés via le financement ordinaire de l'infrastructure ferroviaire, soit environ 150 millions de francs par an. Dans l'ensemble, toutes les adaptations nécessaires dans les gares représentent environ 6 à 7 milliards de francs. D'après l'estimation actuelle, elles peuvent être financées par le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) de la Confédération.

En plus de cette somme, des fonds fédéraux du crédit spécial « plafond des dépenses LHand » (300 millions de francs sur 20 ans) sont à disposition pour des adaptations d'ouvrages et de véhicules qui ne peuvent pas être réalisés dans un programme en cours jusqu'à fin 2023. Les cantons doivent y ajouter environ 300 millions pour couvrir les surcoûts jusqu'à fin 2023. Les aides financières du plafond des dépenses LHand servent entre autres à cofinancer des transformations d'installations d'infrastructure (relèvements partiels de quais, accès aux quais sans marche) et la pose de lignes de sécurité tactilo-visuelles sur les quais.

L'adaptation des arrêts de bus et de tram incombe en règle générale aux cantons et aux communes. Il y a encore beaucoup à faire, notamment en ce qui concerne les abribus. Le rapport d'évaluation du DFI déclare : « c'est pour les quelque 25 000 arrêts de bus que la mise en œuvre de la LHand est la moins avancée, en particulier lorsqu'ils se trouvent en dehors des villes » (résumé, page 21). Ici aussi, les travaux suivent leur cours, et diverses améliorations ont déjà été apportées.

Les installations de transport à câbles et les bateaux présentent une image hétérogène : Alors que l'OFT peut allouer des aides financières tirées du plafond des dépenses LHand aux quelques installations de transport à câbles à fonction de desserte pour la construction et la transformation de stations, les entreprises de navigation et la grande majorité des installations de transport à câbles, qui sont des exploitations touristiques, doivent assumer à elles seules la responsabilité de la mise en œuvre de la LHand.

3. Véhicules

En transport régional de voyageurs et dans les RER, de grands progrès ont été accomplis grâce à la vague de renouvellement des véhicules ces dernières années. À quelques exceptions près – chemins de fer touristiques dans les Alpes et chemins de fer historiques, par exemple – les trains du trafic régional seront en grande partie sans obstacles d'ici à l'échéance de fin 2023. Les nouveaux véhicules à plancher surbaissé n'ont pas seulement été acquis pour assurer la conformité LHand mais aussi pour des raisons de confort et de capacité. En transport régional de voyageurs, la Confédération favorise l'acquisition de nouveaux véhicules en cofinançant l'amortissement et les intérêts bancaires par les indemnités.



Référence du dossier : BAV-052.1-00008/00002

Les adaptations spécifiquement liées à la LHand et les nouvelles acquisitions anticipées de véhicules sont financées via le plafond des dépenses LHand (cf. ci-dessus).

En trafic grandes lignes, d'ici à fin 2023, d'après une [directive de l'OFT](#), au moins un train par heure et par direction devra être accessible en autonomie aux voyageurs handicapés et aux personnes âgées dont la mobilité est réduite, les autres trains du trafic grandes lignes leur seront accessibles avec l'aide du personnel roulant. Il faut donc acheter du matériel roulant conforme à la LHand pour le trafic grandes lignes d'ici à 2023.

La législation suisse va beaucoup plus loin que celle des États de l'UE (et donc des pays voisins dont les trains intégrés à l'horaire cadencé circulent en Suisse). Alors que dans notre pays, on vise en principe l'accès autonome, le transport des personnes à mobilité réduite dans le reste de l'Europe peut avoir lieu en cas normal avec l'aide du personnel. En trafic transfrontalier, l'accès autonome ne sera donc pas entièrement réalisable à moyenne échéance.

Lorsqu'il reçoit des demandes pour des lignes de bus grandes distances internationales et nationales, l'OFT veille également au respect de la LHand sur le parcours en Suisse.

Les trams et les bus du trafic local ont été remplacés ces dernières années par des véhicules à plancher surbaissé pratiquement sur tout le territoire national.

Le site Internet de l'OFT (www.bav.admin.ch) à la rubrique « Thèmes de A à Z → Accessibilité des transports publics » vous fournit un complément d'informations sur la mise en œuvre de la LHand dans les transports publics.

Précisions :

Office fédéral des transports, Information
058 462 36 43
presse@bav.admin.ch