



Berne, mars 2023

---

# **Accessibilité des transports publics pour les personnes en situation de handicap<sup>1</sup>**

Rapport du Conseil fédéral donnant suite au  
postulat 20.3874 Reynard du 19 juin 2020

---

---

<sup>1</sup> Titre original du postulat

## Table des matières

<b>1</b>	<b>Résumé</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Situation de départ</b> .....	<b>4</b>
2.1	Mandat Postulat Reynard .....	4
2.2	Bases légales .....	5
2.3	Compétences d’approbation et de financement .....	7
2.4	Procédure du sondage de l’OFT / réactions .....	8
<b>3</b>	<b>Chemin de fer</b> .....	<b>8</b>
3.1	Avancement de la mise en œuvre sur l’infrastructure et les véhicules .....	8
3.1.1	Infrastructure (gares et arrêts ferroviaires) .....	8
3.1.2	Véhicules du TRV.....	9
3.1.3	Véhicules du transport grandes lignes (TGL) .....	10
3.2	Perspectives Infrastructure et véhicules .....	11
3.2.1	Infrastructure .....	11
3.2.2	Véhicules.....	11
<b>4</b>	<b>Bus et trolleybus</b> .....	<b>13</b>
4.1	Avancement de la mise en œuvre de l’infrastructure et des véhicules ....	13
4.1.1	Infrastructure (arrêts de bus).....	13
4.1.2	Véhicules.....	14
4.2	Perspectives Infrastructure et véhicules .....	15
4.2.1	Infrastructure .....	15
4.2.2	Véhicules.....	15
<b>5</b>	<b>Tramways</b> .....	<b>16</b>
5.1	Avancement de la mise en œuvre de l’infrastructure et des véhicules ....	16
5.1.1	Infrastructure (arrêts de tramway) .....	16
5.1.2	Véhicules.....	16
5.2	Perspectives Infrastructure et véhicules .....	16
<b>6</b>	<b>Installations de transport à câbles</b> .....	<b>18</b>
6.1	Avancement de la mise en œuvre de l’infrastructure et des véhicules ....	18
6.2	Perspectives Infrastructure et véhicules .....	18
<b>7</b>	<b>Navigation</b> .....	<b>19</b>
7.1	Avancement de la mise en œuvre de l’infrastructure et des bateaux .....	19
7.1.1	Infrastructure (débarcadères).....	19
7.1.2	Bateaux (véhicules).....	20
7.2	Perspectives Infrastructure et navires .....	21
7.2.1	Infrastructure .....	21
7.2.2	Bateaux .....	21
<b>8</b>	<b>Conclusion et perspectives</b> .....	<b>22</b>

## 1 Résumé

Le Conseil fédéral a été chargé par le postulat 20.3874 du 19 juin 2020 de présenter un rapport sur l'accessibilité des transports publics aux personnes handicapées en Suisse. Un état des lieux doit donner une vue d'ensemble de l'application de la loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (LHand)<sup>2</sup> dans les transports publics, identifier les lacunes et montrer comment et quand celles-ci seront comblées. Le 26 août 2020, le Conseil fédéral a proposé d'accepter le postulat et, après l'adoption du postulat par le Conseil national le 25 septembre 2020, il a chargé le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de rédiger le rapport.

Les entreprises de transport et les propriétaires d'arrêts sont responsables de la mise en œuvre de la LHand dans les transports publics (TP). Pour obtenir les informations demandées dans le postulat, l'Office fédéral des transports (OFT) a donc établi un catalogue de questions sur l'état de ladite mise en œuvre ds les infrastructures et les véhicules des chemins de fer, des bus (y c. les trolleybus), des tramways, des installations à câbles et de la navigation<sup>3</sup> à la fin de 2021 et à la fin de 2023. En outre, des questions sur la planification de la future mise en œuvre de la LHand à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024 y ont été intégrées. L'enquête a été menée directement auprès de toutes les entreprises de transports publics. Les informations concernant les arrêts de bus ont été collectées par la Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement (DTAP) via la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CDCTP). Le présent rapport ne traite pas du transport aérien de ligne, qui est en principe soumis à la LHand.

Sur la base des données recueillies, c'est-à-dire des indications et des estimations des entreprises de transport et des propriétaires d'arrêts, le présent rapport donne un aperçu de l'état de la mise en œuvre de la LHand dans les TP concessionnaires au 31 décembre 2021, de son état probable au 31 décembre 2023 (expiration du délai d'adaptation des installations et des véhicules de TP en service selon la LHand) ainsi que de l'évolution attendue après cette période. Dans de nombreux domaines des TP, de gros efforts ont été entrepris pour les rendre accessibles de manière aussi autonome que possible pour les personnes à mobilité réduite. Des lacunes sont prévisibles dans la mise en œuvre de la LHand dans les délais impartis ou à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024 et aboutiront à des situations non conformes au droit, en premier lieu aux arrêts de bus et dans certaines gares. Les cantons et leurs communes sont responsables de la mise en œuvre aux arrêts de bus. C'est chez eux qu'il y a le plus à faire. Là où l'utilisation, en principe autonome, des TP par les personnes handicapées ne sera pas possible d'ici à fin 2023, les entreprises concessionnaires devront, si nécessaire en accord avec les propriétaires des arrêts, garantir l'accès au moyen de mesures transitoires. Elles doivent proposer des solutions de remplacement là où, pour des raisons de proportionnalité, elles renoncent jusqu'à nouvel ordre à une adaptation conforme à la LHand. Ces solutions, tout comme les dispositions d'exécution, doivent être examinées périodiquement et, le cas

---

<sup>2</sup> RS 151.3

<sup>3</sup> Ne sont pas non plus traitées les offres accessibles au public qui ne sont pas soumises aux dispositions de la LHand relatives aux transports publics, comme par exemple les téléphériques transportant jusqu'à huit personnes par unité de transport, les taxis ou les offres transfrontalières de bus grandes lignes.

échéant, adaptées à l'état de la technique ou aux changements de l'environnement. En effet, la garantie de l'accessibilité constitue une tâche permanente au-delà du délai d'adaptation.

La LHand fixait le délai d'adaptation de l'information à la clientèle et de l'émission automatisée des billets à fin 2013. Cette exigence est aujourd'hui en grande partie réalisée<sup>4</sup>.

## 2 Situation de départ

### 2.1 Mandat Postulat Reynard

Le Conseil fédéral est chargé 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.

#### Développement du postulat

*«La possibilité de se déplacer sans entraves est l'un des piliers de la participation à la vie en société. La loi sur l'égalité des personnes handicapées (LHand) est entrée en vigueur en 2004. Elle exige que d'ici fin 2023, les transports publics en Suisse soient accessibles aux personnes handicapées. Cela vaut pour les gares, mais également pour tous les arrêts (tram, bus et train). Les adaptations concernant les systèmes de communication et d'émission de billets devraient être en place depuis 2013. Pourtant, en 2016, seules environ 35 % des gares étaient utilisables par les personnes à mobilité réduite sans obstacle. Par ailleurs, selon une estimation de l'association faitière Inclusion Handicap, il semblerait que 90 % des arrêts de bus ne soient pas accessibles sans obstacles aux personnes en situation de handicap. Malgré des mesures supplémentaires mises en place par l'Office fédéral des transports (OFT), l'objectif temporel légal, prévoyant des adaptations d'ici 2023, ne pourra être respecté.*

*Le rapport du Conseil fédéral Politique en faveur des personnes handicapées, publié en 2018 mettait en avant le manque de vue d'ensemble de l'état de la mise en œuvre de la LHand. Un projet de révision de l'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand) prévoit un état des lieux national sur l'accessibilité des transports public, dressé par les entreprises de transport concernées. L'entrée en vigueur de cette révision de l'OTHand est prévue en novembre 2020 seulement.*

*Il est inacceptable qu'en Suisse, des centaines de personnes handicapées et / ou âgées manquent régulièrement leur train, ou voyagent dans de mauvaises conditions, soit parce que l'assistance n'est pas un service permanent soit parce que les*

---

<sup>4</sup> C'est pourquoi seules des données sommaires ont été collectées sur ces adaptations, vu que le postulat se concentre sur les mesures qui doivent être mises en œuvre au plus tard pour fin 2023. L'information à la clientèle ne fait pas partie de ces mesures.

*installations ne sont pas adaptées. La question est à la traîne depuis trop longtemps, nos transports publics doivent être rendus accessibles.»*

## 2.2 Bases légales

S'appuyant sur l'interdiction de discrimination inscrite à l'art. 8, al. 2 et 4 de la Constitution fédérale (Cst.)<sup>5</sup>, la LHand dispose entre autres que les constructions, installations et véhicules des TP concessionnaires doivent être aménagés de manière à être utilisables par les personnes ayant un handicap présumé durable au plus tard le 31 décembre 2023. Aux termes de l'art. 2, al. 1, LHand, on entend par «personne handicapée» toute personne dont la déficience corporelle, mentale ou psychique présumée durable l'empêche d'accomplir les actes de la vie quotidienne, d'entretenir des contacts sociaux, de se mouvoir, de suivre une formation ou une formation continue ou d'exercer une activité professionnelle, ou la gêne dans l'accomplissement de ces activités. <sup>6</sup>Les nouvelles constructions, installations et véhicules mis en service depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004 (entrée en vigueur de la LHand) doivent satisfaire dès le départ aux exigences d'accessibilité. Pour les systèmes d'information à la clientèle et d'émission de billets, le délai d'adaptation est échu depuis le 31 décembre 2013. Les TP concessionnaires englobent les offres de transport de voyageurs dans les domaines du chemin de fer y compris les tramways, des bus et des trolleybus, de la navigation et des installations à câbles, sachant que pour les téléphériques accessibles au public, seuls ceux dont la capacité est supérieure à huit personnes par unité de transport ainsi que tous les funiculaires accessibles au public entrent dans le champ d'application de la LHand. Les téléskis ne sont pas non plus concernés par la LHand.

Selon l'art. 2 LHand, les «personnes handicapées» sont toutes les personnes dont le handicap est présumé durable. Cela signifie que les personnes qui vivent avec des limitations dues à l'âge, par exemple, sont également concernées par la LHand. En 2020, selon les données de l'Office fédéral de la statistique (OFS), 18,9 % de la population en Suisse avait déjà plus de 65 ans.

La LHand dispose en outre que si, pour des raisons de proportionnalité, le tribunal ou l'autorité administrative n'ordonne pas une mesure visant à éliminer une inégalité à l'égard des personnes handicapées, l'entreprise doit proposer une solution de remplacement appropriée. Ce type de solution est toutefois considéré comme un cas particulier et exige dans tous les cas une pesée des intérêts.

La LHand dispose également, à l'art. 15, que le Conseil fédéral édicte des dispositions techniques pour un système de TP accessible, ce qu'il a fait en promulguant l'ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand)<sup>7</sup>. C'est pourquoi l'OTHand énumère les différents domaines concernés des TP et précise quels moyens auxiliaires doivent être transportés (gratuitement). Elle dispose que les personnes handicapées qui sont en mesure (avec les moyens auxiliaires

---

<sup>5</sup> RS 101

<sup>6</sup> Aux termes de l'art. 2, al. 1, LHand, on entend par «personne handicapée» toute personne dont la déficience corporelle, mentale ou psychique présumée durable l'empêche d'accomplir les actes de la vie quotidienne, d'entretenir des contacts sociaux, de se mouvoir, de suivre une formation ou une formation continue ou d'exercer une activité professionnelle, ou la gêne dans l'accomplissement de ces activités.

<sup>7</sup> RS 151.34

adéquats) de se déplacer dans l'espace public de manière autonome, c'est-à-dire sans accompagnateur, doivent en principe également pouvoir utiliser les TP de manière autonome. Le critère déterminant est la topographie de l'espace public courant en Suisse (sans marches et si nécessaire avec des éléments tactiles pour les malvoyants), sachant que des pentes naturelles de l'ordre de 12 % (par endroits jusqu'à 15 %) sont assez fréquentes. En outre, l'OTHand délègue au DETEC la réglementation des dispositions techniques détaillées et concrétise les aides financières selon l'art. 23 LHand.

Le DETEC a ensuite promulgué l'ordonnance du DETEC du 23 mars 2016 concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand)<sup>8</sup>, qui fixe les exigences techniques relatives à l'aménagement de l'infrastructure, des véhicules et de l'information à la clientèle des TP en fonction des besoins des personnes handicapées, et divise à cet égard les TP en trois catégories, à savoir les TP en général, les TP par bus et trolleybus et les TP par installation à câble de plus de huit places par véhicule.

### Droits légaux

Aux termes de l'art. 3, al. 1, OTHand, «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»<sup>9</sup>. Le principe de cette autonomie, qui est inscrit dans la loi fédérale, doit permettre aux personnes handicapées d'être indépendantes/autonomes dans les TP. Pour faire respecter ce droit, la LHand prévoit aux art. 7, 8 et 9 des droits subjectifs pour les personnes directement concernées à titre individuel ainsi qu'un droit de recours des associations pour les organisations de personnes handicapées actives au niveau national.

### Principe de proportionnalité

Le principe de proportionnalité signifie que le tribunal ou l'autorité administrative, en application de l'art. 11, al. 1, LHand, n'ordonnent pas l'élimination de l'inégalité lorsqu'il y a disproportion entre l'avantage qui serait procuré aux personnes handicapées et notamment, la dépense qui en résulterait et les éventuelles atteintes portées à l'environnement, à la nature, au patrimoine ou à la sécurité du trafic ou de l'exploitation. Cette énumération n'est pas exhaustive. L'art. 12, al. 3, LHand dispose que dans ces cas, l'entreprise doit proposer une solution de rechange appropriée.

L'art. 3, al. 2, OTHand précise ladite disposition en ce sens que les entreprises de transports publics doivent fournir l'aide nécessaire par l'intermédiaire de leur personnel, si l'autonomie à respecter en principe ne peut pas être assurée par des mesures techniques.

### Solutions de rechange ou mesures transitoires

D'après la base juridique, une distinction est faite entre les solutions de rechange et les mesures transitoires comme suit:

---

<sup>8</sup> RS 151.342

<sup>9</sup> Voir aussi supra «bases légales»

Selon l'art. 12, al. 3, LHand, des solutions de rechange doivent être fournies lorsque l'OFT (ou, selon la compétence, une autre autorité) n'ordonne pas l'élimination de l'inégalité pour les personnes handicapées au sens de l'art. 11, al. 1, LHand<sup>10</sup>. Concrètement, c'est le cas lorsqu'une mesure telle que définie dans les dispositions d'exécution (par ex. [Procédure d'homologation des bateaux - guide pour les experts LHand](#)) ne doit pas être appliquée pour des raisons de proportionnalité. Dans ces cas, une solution de rechange est obligatoire. Une telle solution doit être proposée jusqu'à nouvel ordre ou pour une durée illimitée. L'obligation d'offrir une solution de rechange ne s'applique qu'au domaine des TP (concessionnaires). Pour les prestations de services privées accessibles au public en dehors des TP concessionnaires (par ex. cinémas, restaurants), il existe une autre mesure, à savoir la possibilité d'une action en justice en vue d'une indemnisation d'un montant maximal de 5000 francs. Cette possibilité de compensation financière n'existe cependant pas pour les TP.

Mesures transitoires: le législateur n'a pas réglé le cas où, dans les TP, une mesure est proportionnée et devrait donc être mise en œuvre avant le 31 décembre 2023, mais que l'entreprise ne respecte pas ce délai. C'est pourquoi, du point de vue de l'OFT, des mesures transitoires doivent être prises à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024 au plus tard jusqu'à la mise en service de l'infrastructure ou des véhicules conformes à la LHand, et garantir ainsi l'accès. Souvent, ce type de mesure transitoire est identique dans sa forme à une mesure de remplacement selon l'art. 12, al. 3, LHand, mais ce peut aussi être une autre solution. Comme le délai fixé par la loi n'est pas respecté, la mesure doit être mise en œuvre le plus rapidement possible après 2024. De toute façon, le risque d'une plainte ou d'un recours de la part des personnes concernées n'est pas négligeable dans ces cas.

## 2.3 Compétences d'approbation et de financement

### Compétences en matière d'approbation

Les cantons et les communes sont compétents pour l'approbation des arrêts de bus. Pour les autres constructions, installations et véhicules des TP, la compétence d'approbation ou d'homologation revient à l'OFT.

### Compétences en matière de financement

Les compétences en matière de financement des mesures LHand dans les TP sont les mêmes que pour le financement des TP en général. La Confédération est compétente pour le financement de l'infrastructure ferroviaire (à l'exception des offres purement touristiques); pour le transport ferroviaire grandes lignes (véhicules), ce sont les entreprises elles-mêmes. Pour les véhicules (train et bus) du transport régional de voyageurs (TRV), la compétence en matière de financement est partagée entre la Confédération et les cantons. Pour le transport local (véhicules et infrastructure), elle incombe aux cantons et à leurs communes. Les offres de navigation à passagers et de transport par installations à câble soumises à la LHand sont à environ 95 % touristiques et donc financées par les entreprises elles-

---

<sup>10</sup> En principe, l'obligation de proposer des solutions de rechange existe depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004. Lorsque la proportionnalité d'une solution de rechange n'est pas assurée avant l'expiration du délai d'adaptation du 31 décembre 2023 (par ex. faible besoin), les solutions de rechange doivent être garanties au plus tard à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024.

mêmes. Pour les arrêts de bus, ce sont les propriétaires, en règle générale les cantons et leurs communes, qui sont responsables du financement.

## 2.4 Procédure du sondage de l'OFT / réactions

Dans le cadre de son enquête menée au printemps 2022, l'OFT a demandé aux entreprises de transport concessionnaires où en était la mise en œuvre au 31 décembre 2021 et quelles étaient les perspectives au 31 décembre 2023 ainsi qu'après cette date. L'accent a été mis sur les mesures nécessaires concernant les constructions, les installations et les véhicules. La situation en matière d'accessibilité dans le domaine de l'information à la clientèle a fait l'objet d'un relevé sommaire, le délai d'adaptation selon la LHand étant déjà échu depuis le 31 décembre 2013.

Seules les entreprises dont les offres relèvent de l'art. 3 LHand ont été interrogées. Cela signifie que l'enquête porte sur les TP au bénéfice d'une concession fédérale, ce qui englobe les funiculaires, les téléphériques de plus de huit places par cabine ainsi que la navigation à passagers. Le présent rapport n'examine pas les offres non soumises à la LHand, notamment les offres de navigation de droit cantonal, de transport par taxi, de transport transfrontalier par autocars grandes lignes, de transports d'écoliers et de travailleurs, de transport par téléphérique avec jusqu'à huit places par véhicule ainsi que par télési.

L'OFT a élaboré un questionnaire afin de recueillir les données nécessaires à la mise en œuvre de la LHand dans les TP. Celui-ci est structuré par moyen de transport et comprend des questions sur l'état des adaptations de la LHand pour les véhicules et l'infrastructure à fin 2021 et à fin 2023. En outre, à la rubrique «Perspectives», il demande quelles sont les mises en œuvre prévues ultérieurement au cas où toutes les adaptations jugées proportionnées n'auraient pas été réalisées d'ici la fin 2023.

L'OFT a envoyé ces questionnaires directement aux entreprises concernant les véhicules ferroviaires, les installations à câbles, la navigation concessionnaire et les tramways.

Les données relatives à l'infrastructure ferroviaire ont été collectées dans le cadre du programme de mise en œuvre de la LHand en cours séparément à l'OFT. Ce programme existe déjà depuis plusieurs années. Comme la Confédération est responsable à 100 % du financement de l'infrastructure ferroviaire indemnisée, une fonction de contrôle lui incombe pour s'assurer que les fonds fédéraux investis dans l'infrastructure sont utilisés conformément à la loi.

Dans le domaine des arrêts de bus, qui relèvent de la compétence des cantons et de leurs communes, c'est la DTAP qui a effectué l'enquête via la CDCTP.

L'OFT a évalué les réponses, sans faille mais de qualité variable, sous forme agrégée.

## 3 Chemin de fer

### 3.1 Avancement de la mise en œuvre sur l'infrastructure et les véhicules

#### 3.1.1 Infrastructure (gares et arrêts ferroviaires)

D'ici à fin 2023, les gares et les arrêts ferroviaires de Suisse doivent être adaptés aux dispositions de la LHand, dans la mesure où ces adaptations sont proportionnées.

Les entreprises de transport ferroviaire (ETF) ou les gestionnaires d'infrastructure (GI) sont responsables de la mise en œuvre. En 2017, l'OFT a lancé le «Programme de mise en œuvre de la LHand» pour l'infrastructure ferroviaire afin de les soutenir dans l'accomplissement de leurs obligations légales.

Selon les données les plus récentes des ETF (fin 2021), plus de la moitié des gares et des arrêts répondent aux exigences de la LHand : 928 des quelque 1800 stations au total peuvent être utilisées de manière autonome et spontanée par les personnes à mobilité réduite, soit 20 de plus que l'année précédente. Comme les grandes gares sont adaptées en priorité, 73 % de tous les voyageurs pouvaient déjà profiter de ces aménagements à la fin de 2021.

Selon la planification actuelle des ETF, 166 gares supplémentaires seront transformées d'ici à l'expiration du délai légal, fin 2023. Ainsi, la proportion de passagers qui peuvent voyager de manière autonome et spontanée passera à 82 %. Malgré les interventions répétées de l'OFT, 541 gares ou arrêts ferroviaires ne pourront être adaptés qu'après 2023. Le nombre de gares qui seront aménagées en retard a encore nettement augmenté par rapport au dernier rapport intermédiaire. En effet, avec l'affinement de la planification, les hypothèses initiales se sont révélées irréalistes et le calendrier a dû être modifié. Les transformations commenceront au moins avant fin 2023 pour 134 des 541 projets de transformation retardés. Pour tous les projets dont le début des travaux est prévu après la fin de l'année 2023, l'OFT a exigé et obtenu des calendriers et des plans de financement contraignants. Cela permet de garantir qu'il n'y aura pas de retards supplémentaires. La sécurité de la planification a ainsi pu être nettement améliorée au cours des dernières années.

Les ETF sont responsables de ces retards pris sur le délai légal. Elles invoquent le manque de ressources en planification et en personnel ainsi que de créneaux horaires pour les travaux. L'OFT attend des entreprises qu'elles mettent en œuvre des mises en service partielles jusqu'à celle des installations transformées en retard ou qu'elles proposent des mesures transitoires telles qu'une aide sur place et, dans certains cas spécifiques, des offres de navettes.

Pour environ 140 gares ou arrêts, une adaptation de la construction est disproportionnée, notamment parce que le volume de passagers est très faible par rapport aux coûts. Des mesures de rechange permanentes doivent être proposées, principalement sous forme d'aide apportée par le personnel ferroviaire.

### 3.1.2 Véhicules du TRV

Au 31 décembre 2021, environ 1200 trains, soit les quatre cinquièmes, répondaient à l'exigence de la LHand selon laquelle chaque train doit disposer d'au moins un accès utilisable de manière autonome pour les personnes en chaise roulante ou en déambulateur.

Environ un cinquième des trains n'était pas conforme à cette exigence au 31 décembre 2021, cette situation étant principalement due à deux cas particuliers qui représentent près des trois quarts de ces trains non conformes: les véhicules d'une entreprise de TP de Suisse orientale utilisés aussi bien en Suisse qu'en Allemagne, pourtant dotés de planchers surbaissés, ne remplissent pas la condition de la largeur d'espacement horizontale maximale. Pour des raisons techniques, il n'est pas possible d'équiper ces véhicules de marches escamotables ou rabattables intelligentes. Les véhicules peuvent être utilisés par des personnes en chaise

roulante ou munies d'un déambulateur, mais l'aide du conducteur ou de la conductrice de locomotive est nécessaire. Autrement dit: une utilisation spontanée sans préavis est possible, seule l'autonomie n'est pas assurée. Le deuxième cas particulier concerne une entreprise allemande qui propose une offre de TRV principalement sur une ligne proche de la frontière. Aucun véhicule de cette offre ne sera conforme à la LHand avant fin 2023; l'autorisation d'exploiter correspondante n'a d'ailleurs été accordée que pour une durée limitée au 31 décembre 2023. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024, l'ETF doit prévoir l'utilisation de véhicules répondant aux exigences de la LHand et en fournir la preuve, après quoi l'autorisation d'exploiter pourra être accordée pour une durée illimitée. Dans les perspectives, l'entreprise argumente avec un appel d'offres actuellement en cours pour l'offre en Allemagne.

Pour les plus grandes ETF de Suisse (CFF, BLS AG [BLS], Schweizerische Südostbahn [SOB] et le Chemin de fer rhétique [RhB]), on obtient au 31 décembre 2021 une proportion totale de 95 % de trains conformes à la LHand.

D'ici à fin 2023, le nombre de trains conformes à la LHand devrait passer à environ 1300, selon les informations reçues des entreprises. Il convient de noter que toutes les entreprises n'ont pas encore pu envoyer des prévisions définitives, car les processus d'acquisition sont parfois en cours.

### 3.1.3 Véhicules du transport grandes lignes (TGL)

Au total, 330 trains grandes lignes étaient en circulation au 31 décembre 2021, soit 263 trains des CFF, 29 de la SOB, 16 du BLS et 22 de partenaires ferroviaires internationaux. Fin 2023, ce nombre devrait passer à 339 trains.

Selon les déclarations des CFF, qui étaient jusqu'à fin 2021 le seul exploitant du TGL, la «Directive de l'OFT sur la part minimale de trains du trafic grandes lignes accessibles en toute autonomie»<sup>11</sup> sera vraisemblablement respectée dans le cadre du délai qui y est mentionné (31 décembre 2023). Cette directive stipule qu'au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2024, au moins un train TGL par heure et par direction doit en principe s'arrêter dans chaque gare grandes lignes qui satisfait aux dispositions fédérales relatives à l'utilisation autonome par des personnes handicapées. Les autres trains TGL doivent également garantir l'utilisation par les personnes handicapées, mais dans ce cas, l'aide du personnel est possible au lieu de l'embarquement/débarquement autonome. Cela signifie que les trains étrangers employés dans le TGL suisse sans possibilité d'utilisation autonome doivent circuler en alternance avec les trains TGL utilisables de manière autonome. En outre, au sens d'une exception, l'emploi de trains pendulaires (ICN) utilisables uniquement avec l'aide du personnel est autorisé sur la ligne Bâle–Delémont–Biel/Bienne–Lausanne pendant toute leur durée d'exploitation. Cette utilisation des ICN que les voyageurs en chaise roulante ou munis d'un déambulateur ne peuvent emprunter qu'avec l'aide du personnel s'impose en raison des caractéristiques spécifiques de la ligne et afin de respecter l'horaire. Sur l'ensemble du réseau, en cas de perturbations, un recours de courte durée à du matériel roulant utilisable uniquement avec l'aide de personnel

---

<sup>11</sup> [Directive de l'OFT sur la part minimale de trains du trafic grandes lignes accessibles en toute autonomie](#)

est également possible conformément à la directive, afin de maintenir l'exploitation ferroviaire.

Les deux nouveaux exploitants du TGL, à savoir le BLS et le SOB, utilisent du matériel roulant neuf, exclusivement conforme à la LHand.

## 3.2 Perspectives Infrastructure et véhicules

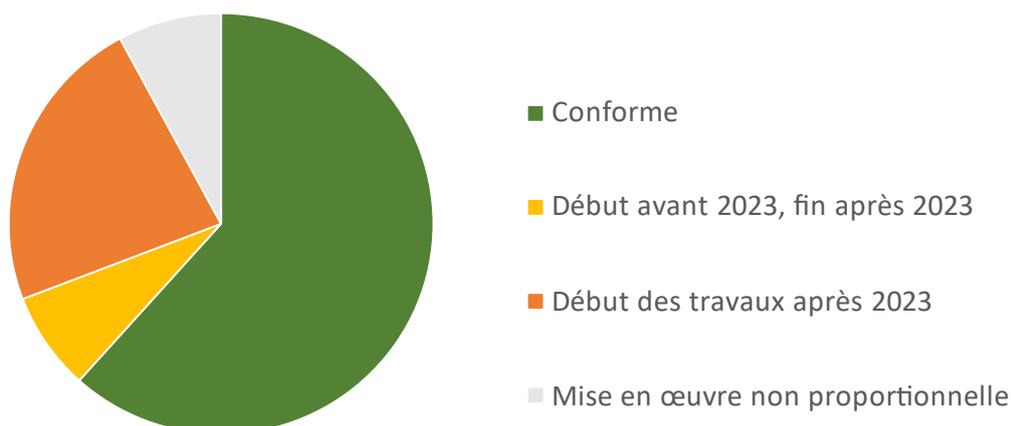
### 3.2.1 Infrastructure

Dans tous les cas où la mise en service des mesures LHand n'a pas lieu dans les délais prévus, il faut impérativement prévoir des mises en service partielles ou des mesures transitoires à partir de janvier 2024. Il est de la responsabilité des ETF de définir les mesures organisationnelles ou d'exploitation appropriées. Au printemps 2022, l'OFT a demandé à toutes les entreprises ferroviaires d'établir une fiche d'information sur les mesures transitoires prévues et de la lui remettre au printemps 2023. Parmi les mesures transitoires possibles, les ETF ont le choix entre une aide du personnel sur place et, dans des cas exceptionnels autorisés par l'OFT, le recours à une offre alternative de TP ou de navettes.

Dans environ 9 % des cas (c'est-à-dire dans 140 gares et arrêts sur environ 1800), une transformation serait disproportionnée, notamment parce que le volume de passagers est très faible par rapport aux coûts. Dans ce cas, des mesures de rechange doivent être proposées au plus tard à partir de janvier 2024, en règle générale sous forme d'aide apportée par le personnel de l'entreprise.

#### *Infrastructure ferroviaire fin 2023*

### Ch. de fer Infra 2023



### 3.2.2 Véhicules

Selon les informations fournies par les entreprises ayant répondu à l'enquête, environ 6 % des véhicules du trafic ferroviaire régional ne seront pas encore conformes à la

LHand au 31 décembre 2023 (réactions selon les demandes par courriel de l'OFT)<sup>12</sup>. Les entreprises précisent toutefois que ce chiffre est obtenu sous réserve d'éventuelles difficultés de livraison.

Dans le TRV transfrontalier, en particulier dans le Klettgau et les Centovalli, il existe en outre un certain flou en raison du matériel roulant utilisé au-delà des frontières.

Après 2023, les CFF continueront à faire circuler aux heures de pointe environ 13 Dispozug (S-Bahn Zürich) qui ne disposent que d'accès à plancher haut. Cela ne correspond pas aux principes de la LHand, car il semble difficile de transporter des personnes handicapées, notamment en cas d'utilisation spontanée (par ex. en cas de panne des véhicules réguliers), étant donné que la brièveté de leur utilisation ne permet généralement pas de l'annoncer à l'avance aux personnes concernées.

Pour près de la moitié des véhicules ferroviaires non conformes à la fin 2023, le personnel des locomotives peut toutefois combler l'espace existant au moyen d'une rampe pliable. Cela se fait déjà aujourd'hui.

Pour les autres véhicules, les entreprises prévoient différentes solutions transitoires ou de rechange, en fonction des caractéristiques de la situation et des planifications permanentes. Dans un cas, l'entreprise ne prévoit pas de solution de rechange proprement dite, mais renvoie à d'autres trains de l'horaire dont l'offre est conforme à la LHand. Toutefois, seuls 50 % de l'offre sont ainsi conformes à la LHand, ce qui n'est pas entièrement conforme aux exigences de la LHand.

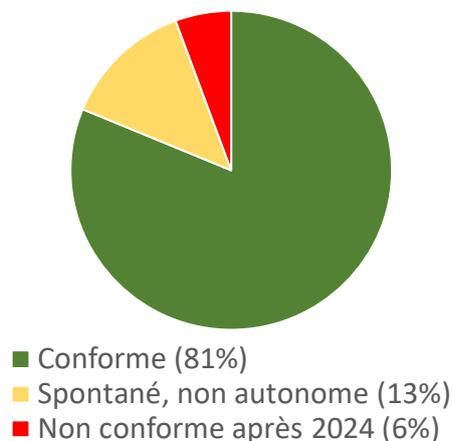
En ce qui concerne le remplacement du matériel roulant conforme à la LHand, plusieurs ETF dont tous les véhicules ne seront pas encore conformes à la LHand fin 2023 indiquent que la planification prévoit une acquisition dans un délai d'environ cinq ans et qu'un achat plus précoce n'est pas réalisable, notamment du point de vue financier.

Environ 2 % des trains présenteront au 31 décembre 2023 un système d'information à la clientèle partiellement ou pas du tout conforme à la LHand.

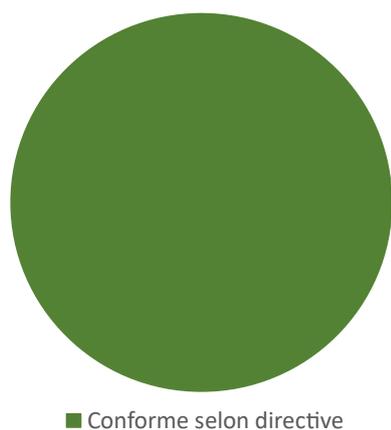
---

<sup>12</sup> Dans un cas sans réponse, l'OFT sait toutefois que des véhicules sont concernés par la problématique.

### Matériel roulant ferroviaire du TRV fin 2023



### Matériel roulant ferroviaire TGL fin 2023



## 4 Bus et trolleybus

### 4.1 Avancement de la mise en œuvre de l'infrastructure et des véhicules

#### 4.1.1 Infrastructure (arrêts de bus)

Dans sa prise de position du 21 juin 2019 sur l'interpellation 19.3867 Candinas «Arrêts de bus dans les cantons et les communes: mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés»<sup>13</sup>, le Conseil fédéral a notamment indiqué que la compétence de la mise en œuvre de la LHand aux arrêts de bus incombait au propriétaire de la route, c'est-à-dire en règle générale aux cantons et aux communes. Les conférences des directeurs cantonaux compétentes ont déjà été informées de cette compétence par la cheffe du DETEC de l'époque au cours des années précédentes. Pour les arrêts de bus, la Confédération n'a donc pas de fonction de

<sup>13</sup> <http://www.parlament.ch/fr/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20193867>

coordination. C'est pourquoi le relevé de la mise en œuvre de la LHand aux arrêts de bus a été effectué pour le présent rapport par la DTAP via la CCTP.

Selon les réponses de 21 cantons à une enquête sommaire, un bon tiers de tous les arrêts de bus en Suisse étaient adaptés à la LHand à fin 2021. Pour environ un quart des arrêts de bus, une mesure de construction serait disproportionnée selon les indications des cantons ou des communes; ces arrêts ne seront donc pas adaptés. Pour les 42 % d'arrêts restants qui devraient être conformes à la LHand d'ici à fin 2023, il n'est actuellement pas possible de se prononcer clairement, selon les réponses de 14 cantons : soit un examen de la proportionnalité est encore en cours, soit la mise en œuvre conforme à la LHand n'aura lieu qu'après 2023 en raison d'une priorité secondaire ou de difficultés de planification ou de construction.

L'enquête a montré que certains cantons n'ont pas encore de vue d'ensemble définitive pour le moment – notamment en ce qui concerne la situation des arrêts de bus sur les routes communales.

Les raisons de ces retards de mise en œuvre sont multiples. Les arrêts de bus accessibles aux personnes handicapées sont soumis à des exigences élevées en ce qui concerne le dimensionnement de la zone d'attente et de manœuvre pour les passagers ainsi que l'accès et le départ des bus. Ils ne sont réalisables que dans certaines conditions topographiques et nécessitent comparativement beaucoup de place. Une transformation n'est donc parfois possible qu'en achetant des terrains supplémentaires. En outre, d'autres aspects doivent être pris en compte lors des rénovations (par ex. sécurité routière, accès piétons, etc.). Pour pouvoir satisfaire à toutes les exigences, il est souvent nécessaire de réaliser des projets qui modifient l'ensemble du tronçon routier, ce qui entraîne souvent des procédures de longue durée (notamment en cas d'opposition ou d'expropriation) et nécessite des ressources en personnel suffisantes. Les processus correspondants ne peuvent être accélérés que dans une certaine mesure. C'est pourquoi la plupart des cantons appliquent des critères de priorité lors de la transformation de leurs arrêts de bus conformément à la LHand (par ex. nombre de personnes embarquées, fréquence de l'offre, proximité d'installations importantes, etc.) Des objectifs minimaux sont parfois également définis (par ex. un arrêt par commune). Il s'agit ainsi de garantir que les arrêts à fort potentiel soient les premiers à être transformés et qu'ils soient les plus nombreux possibles d'ici à fin 2023.

#### 4.1.2 Véhicules

Les bus et trolleybus des TP du service de ligne concessionnaire sont homologués par l'OFT. La durée de vie des bus à moteur diesel, à gaz, électrique ou hybride est généralement de 10 à 12 ans, voire jusqu'à 15 ans dans certains cas. Celle des trolleybus peut atteindre 20 ans. Cela signifie que dans le domaine des bus (véhicules), la mise en œuvre de la LHand était déjà achevée au 31 décembre 2021, à quelques exceptions près, puisque depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004, seuls les véhicules répondant aux prescriptions techniques pour l'utilisation par des personnes handicapées sont encore autorisés.

En principe, les bus à plancher surbaissé sont autorisés s'ils remplissent, entre autres, les conditions requises côté véhicule pour l'entrée/la sortie à niveau. Cela signifie que l'entrée/sortie à niveau pour les personnes en chaise roulante ou

munies d'un déambulateur est possible si les conditions correspondantes sont également remplies du côté de l'arrêt.

Lorsque les conditions topographiques (régions de montagne) ne permettent pas l'utilisation de bus à plancher surbaissé ou seulement dans des conditions difficiles, l'OFT autorise des véhicules à plancher haut sur les lignes de montagne qu'il a définies. Ceux-ci doivent être équipés d'une plate-forme élévatrice de chaise roulante intégrée.

Au 31 décembre 2021, un total d'environ 8900 bus de ligne étaient immatriculés en Suisse, dont environ 97 % équipés de planchers surbaissés et 3 % à plancher haut avec plate-forme élévatrice. 12 trolleybus et environ 45 minibus utilisés dans les régions de sports d'hiver pour le transport des skieurs n'étaient pas encore conformes à la LHand fin 2021.

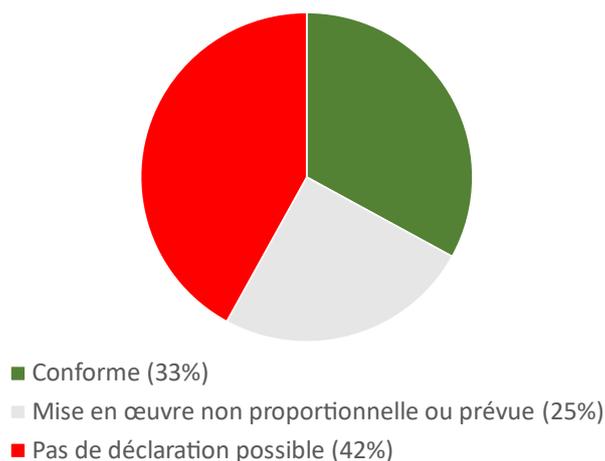
## 4.2 Perspectives Infrastructure et véhicules

### 4.2.1 Infrastructure

Pour les 42 % d'arrêts restants qui devraient être conformes à la LHand d'ici fin 2023, il n'est actuellement pas possible de se prononcer clairement.

Afin que l'aménagement conforme à la LHand progresse rapidement après 2023, les cantons attirent régulièrement l'attention des communes sur l'obligation d'aménager les arrêts de bus sans obstacles et soutiennent le niveau communal par des recommandations et des aides à la planification qui traitent des normes de construction, des questions de contrôle de la proportionnalité ou des solutions de remplacement et de transition possibles. Dans certains cas, les cantons mettent également à disposition des communes des moyens financiers supplémentaires.

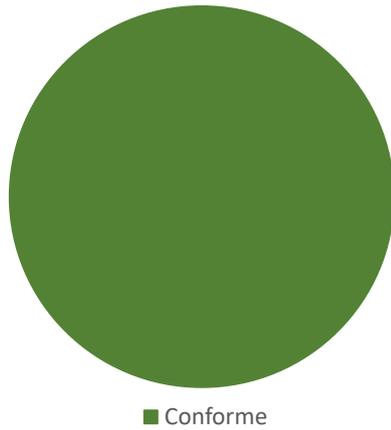
#### *Infrastructure des bus (arrêts) fin 2023*



### 4.2.2 Véhicules

L'OFT part du principe qu'à la fin de l'année 2023, les quelque 60 véhicules qui ne sont pas encore conformes à la LHand seront également remplacés par des véhicules utilisables sans obstacles.

## *Bus (véhicules) fin 2023*



## **5 Tramways**

### 5.1 Avancement de la mise en œuvre de l'infrastructure et des véhicules

#### 5.1.1 Infrastructure (arrêts de tramway)

Les arrêts de tramway sont en partie approuvés par l'OFT et en partie par les autorités cantonales/communales. Fin 2021, environ 59 % de l'ensemble des 755 arrêts de tramway des agglomérations de Berne, Bâle, Genève et Zurich étaient conformes aux dispositions d'exécution de la LHand.

#### 5.1.2 Véhicules

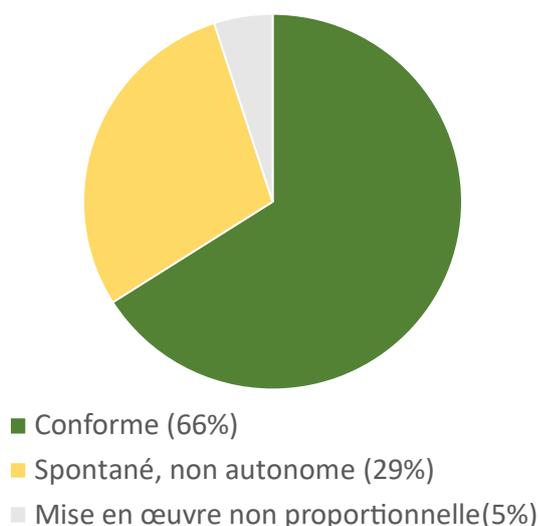
Les véhicules de tramway sont homologués par l'OFT. Fin 2021, 72 % des quelque 500 tramways circulant dans les agglomérations de Berne, Bâle, Genève et Zurich, dont la plupart sont en trafic mixte avec d'autres usagers de la route, présentaient les conditions requises au niveau du véhicule pour l'accès à niveau des chaises roulantes et des déambulateurs.

### 5.2 Perspectives Infrastructure et véhicules

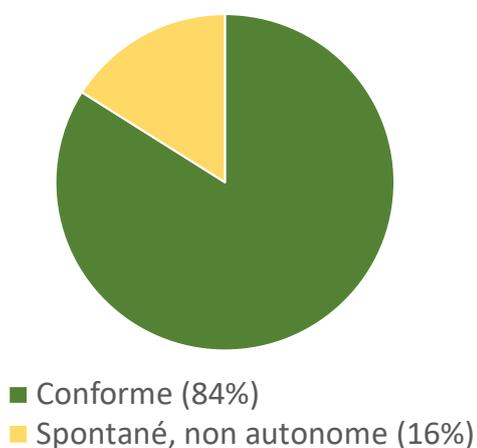
Selon les retours d'information des entreprises des agglomérations de Berne, Bâle, Genève et Zurich qui proposent des offres de tramways circulant majoritairement en trafic routier mixte avec d'autres usagers de la route, un peu plus de 16 % des tramways et 34 % des arrêts ne répondront pas aux exigences de la LHand pour l'utilisation autonome au 31 décembre 2023. Dans ces cas, les propriétaires doivent, en collaboration avec les entreprises, mettre en œuvre les mesures nécessaires le plus rapidement possible. Les entreprises doivent proposer des mesures transitoires jusqu'à la mise en service de l'arrêt adapté, ce qui se fait en général par l'aide de leur personnel. Pour environ 5 % de tous les arrêts de tram, une adaptation côté infrastructure ne serait pas proportionnée en ce qui concerne les conditions requises pour l'entrée/la sortie à niveau et donc autonome. Dans ces cas, des mesures de rechange sous forme d'aide doivent être proposées jusqu'à nouvel ordre. Comme cette aide est fournie par le conducteur/la conductrice du tram, comme pour les bus, la spontanéité, c'est-à-dire l'utilisation sans annonce préalable, reste garantie, même si l'autonomie à l'embarquement/débarquement n'est pas assurée pour les personnes en chaise roulante ou, dans certains cas, avec un déambulateur.

D'après les entreprises, les mesures concernant l'information à la clientèle sans obstacles dans les véhicules de tramway sont entièrement mises en œuvre. En ce qui concerne l'information des clients sans obstacles aux arrêts de tram, deux des entreprises indiquent qu'elle est en grande partie disponible. Pour une entreprise, environ deux tiers des arrêts pour lesquels la proportionnalité est avérée sont équipés d'éléments d'information à la clientèle conformes aux prescriptions. Une entreprise indique qu'elle ne propose que des informations optiques et pas d'informations acoustiques aux clients aux arrêts, ce qui ne correspond au principe de proportionnalité de la LHand que pour les arrêts peu fréquentés par les personnes concernées.

#### *Arrêts de tram fin 2023*



#### *Véhicules de tramway fin 2023*



## 6 Installations de transport à câbles

### 6.1 Avancement de la mise en œuvre de l'infrastructure et des véhicules

Fin 2021, 115 entreprises de transport à câbles concessionnaires exploitaient des funiculaires, des télécabines et des téléphériques à mouvement continu soumis à la LHand. Fin 2021, ces entreprises exploitaient 227 téléphériques à va-et-vient ou à mouvement continu ainsi que 51 funiculaires soumis à la LHand. Dans le cadre de l'inventaire réalisé en réponse au présent postulat, les entreprises de transport à câbles concessionnaires ont fourni des indications sur la conformité à la LHand de ces 278 installations au total. Pour les téléphériques à va-et-vient et les funiculaires, il a été demandé si toutes les cabines ou tous les véhicules disposent d'un accès à niveau avec place pour chaise roulante, y compris la surface de manœuvre correspondante; pour les téléphériques à mouvement continu en exploitation, il faut également considérer la proportionnalité. Il faut toutefois partir du principe que, pour ces installations à câbles, au moins 20 % de toutes les cabines doivent présenter un accès à niveau avec un espace pour chaise roulante et une surface de manœuvre correspondante. Ceci afin que le temps d'attente supplémentaire pour ces personnes reste dans des limites acceptables. Par ailleurs, divers téléphériques sont en service sans être soumis à la LHand en raison de la faible capacité de transport des véhicules.

Près de 65 % des 227 téléphériques à va-et-vient et à mouvement continu étaient aménagées pour le transport de personnes en chaise roulante à la fin 2021; dans 35 % des cas, les personnes en chaise roulante ne pouvaient pas être transportées ou ne pouvaient pas l'être sans l'aide du personnel. Quelques entreprises font remarquer qu'il existe parfois des possibilités alternatives d'accès à la station supérieure et que certaines installations ne sont pas du tout accessibles aux personnes en chaise roulante, car il s'agit uniquement d'installations de sports d'hiver. Du point de vue de l'OFT, de tels aspects ne peuvent être pris en compte que dans le cadre d'une évaluation de la proportionnalité en fonction de la situation.

En ce qui concerne les funiculaires, 60 % des 51 installations au total étaient aménagées pour le transport de personnes en chaise roulante jusqu'à fin 2021; dans 40 % des cas, les personnes en chaise roulante ne pouvaient pas être transportées ou ne pouvaient pas l'être sans l'aide du personnel.

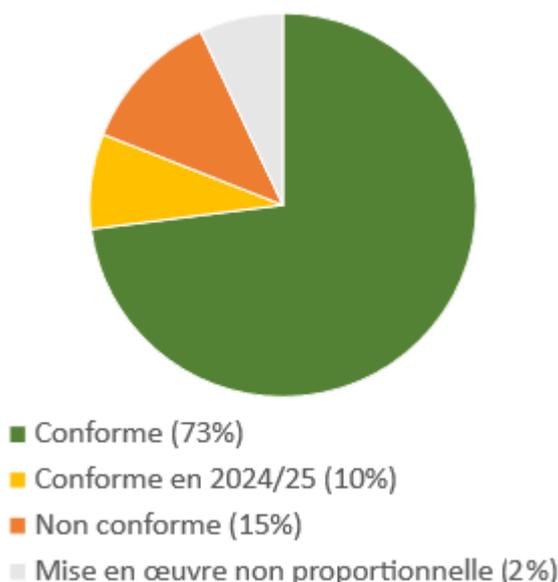
### 6.2 Perspectives Infrastructure et véhicules

L'utilisation des chaises roulantes doit être rendue possible pour 10 % supplémentaires des installations à va-et-vient et à mouvement continu d'ici à fin 2023. Peu après 2023, 9 % supplémentaires des installations devraient être conformes aux exigences de la LHand, de sorte qu'il restera 16 % des installations, soit 37 au total, que les personnes en chaise roulante ne pourront pas utiliser de manière autonome.

Une utilisation en chaise roulante doit être rendue possible pour 6 % supplémentaires des funiculaires d'ici fin 2023. Pour les funiculaires également, d'autres installations seront adaptées peu après 2023, de sorte qu'au final, seuls 25 % environ, soit 12 installations, ne seront pas entièrement conformes à la LHand.

L'OFT part du principe qu'une grande partie des installations qui ne sont pas encore conformes à la LHand le seront d'ici à fin 2023 ou du moins peu après. Toutefois, toutes les installations à câbles ne répondront pas au standard minimal. Que ce soit par exemple parce que, faute de place pour une surface de manœuvre, seul un accès en marche arrière pour les chaises roulantes est réalisable (pour les téléphériques à va-et-vient) ou parce que le nombre de cabines (pour les téléphériques à mouvement continu) accessibles aux chaises roulantes est inférieur aux 20 % exigés par l'OFT. D'une part, certaines entreprises de transport à câbles purement touristiques ne se sentent actuellement pas en mesure d'assumer les charges financières correspondantes sans indemnisation par les pouvoirs publics. De l'autre, les exploitants de certaines installations estiment qu'il n'y a pas de nécessité, car la station amont peut être atteinte par d'autres moyens de transport (tram ou installations à câbles) ou parce que les installations servent exclusivement aux sports d'hiver/au ski et que la station aval n'est pas du tout accessible en chaise roulante. Quelques rares installations à câbles doivent même encore clarifier quelles mesures peuvent être mises en œuvre. Certaines entreprises ont également annoncé qu'elles ne s'attaqueraient à la mise en conformité complète à la LHand qu'après l'expiration de la concession de l'installation, ce qui enfreint la prescription de la LHand concernant le délai d'adaptation de 2023. Il en résulte des horizons temporels pour la mise en œuvre de 2026 à 2030. Pour la phase transitoire, les entreprises de transport à câbles devront proposer des solutions de rechange ou de transition appropriées. Diverses entreprises misent sur l'assistance du personnel, font voyager gratuitement la personne accompagnante, mettent à disposition un service de taxi ou délivrent une autorisation de circuler en voiture pour l'utilisation de la route de montagne.

### *Infrastructure et véhicules des installations à câbles fin 2023*



## **7 Navigation**

### 7.1 Avancement de la mise en œuvre de l'infrastructure et des bateaux

#### 7.1.1 Infrastructure (débarcadères)

Les débarcadères sont approuvés par l'OFT. Selon les informations fournies par les entreprises, fin 2021, 234 débarcadères permettaient déjà aux personnes en

chaise roulante d'accéder aux bateaux, alors que cet accès n'était pas possible à 41 débarcadères.

### 7.1.2 Bateaux (véhicules)

Actuellement, 154 bateaux sont en service dans 26 compagnies de navigation concessionnaires, dont notamment 116 bateaux à moteur, 8 bacs à moteur et 16 bateaux à vapeur. Lors de l'inventaire réalisé pour donner suite au postulat traité ici, les entreprises de navigation concessionnaires ont fourni des informations sur la conformité à la LHand de ces 140 bateaux. En outre, quelques bateaux de service des compagnies sont enregistrés auprès de l'OFT sans être soumis à la LHand. Au cours des dernières années, certains bateaux ont déjà été dotés d'une propulsion hybride ou purement électrique ou sont actuellement en cours de transformation, ce qui permet une adaptation à la LHand réalisable dans ce cadre.

Un peu plus de 91 % de ces 140 navires étaient aptes à transporter des personnes en chaise roulante pour fin 2021, tandis que 9 % ne le sont pas. Il s'agit entre autres de petits navires qui ne peuvent pas être modifiés pour permettre ce transport.

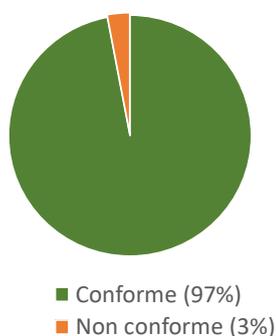
Seuls 25 bateaux proposent des informations optico-dynamiques aux passagers. Ne pas le faire peut désavantager les personnes ayant un handicap auditif, ce qui n'est pas admissible, notamment lorsque ce type d'informations ne pose pas de problème de proportionnalité. Les informations purement acoustiques sont disponibles sur tous les bateaux.

## 7.2 Perspectives Infrastructure et navires

### 7.2.1 Infrastructure

Selon les entreprises de navigation, les débarcadères dont elles sont propriétaires sont déjà adaptés à la LHand ou répondront aux exigences d'ici fin 2023, et cinq doivent encore être adaptés. Quant à ceux qui appartiennent aux communes, il n'est pas encore possible de faire une déclaration contraignante sur la mise en œuvre. D'ici à fin 2023, seuls huit débarcadères qui ne permettent pas un accès en chaise roulante au bateau seront probablement encore desservis. Certains seront transformés, d'autres seront fermés pour des raisons ne relevant pas de la LHand et ne seront donc plus desservis.

#### *Navigation: Débarcadères fin 2023*



### 7.2.2 Bateaux

En se basant sur les informations fournies par les entreprises, l'OFT part du principe que la plupart des huit bateaux qui ne sont pas encore conformes à la LHand seront adaptés d'ici à fin 2023. Toutefois, tous les bateaux ne seront pas conformes au standard minimal. D'une part, certaines entreprises de navigation purement touristiques ne se sentent actuellement pas en mesure d'assumer les charges financières correspondantes sans indemnisation par les pouvoirs publics. D'autre part, selon leurs propres indications, toutes les entreprises n'ont pas les compétences nécessaires pour reconnaître toute l'étendue d'une adaptation conforme à la LHand. Dans l'inventaire, cela se manifeste surtout dans les déclarations de certaines entreprises de navigation, qui élaborent actuellement d'abord une vue d'ensemble des mesures nécessaires par le biais d'experts afin de développer ensuite une stratégie pour les travaux d'adaptation. Il pourrait ainsi en résulter, pour certains bateaux, un calendrier de mise en œuvre qui s'étendrait au-delà de 2023.

Pour des raisons de proportionnalité, certains bateaux ne pourront pas être adaptés aux chaises roulantes ou être équipés, par exemple, de toilettes universelles, car leur construction ne permet pas de les transformer ou parce qu'ils sont trop petits. Dans ce cas, les entreprises devront proposer des solutions de rechange appropriées et définies au cas par cas.

## Bateaux fin 2023



## 8 Conclusion et perspectives

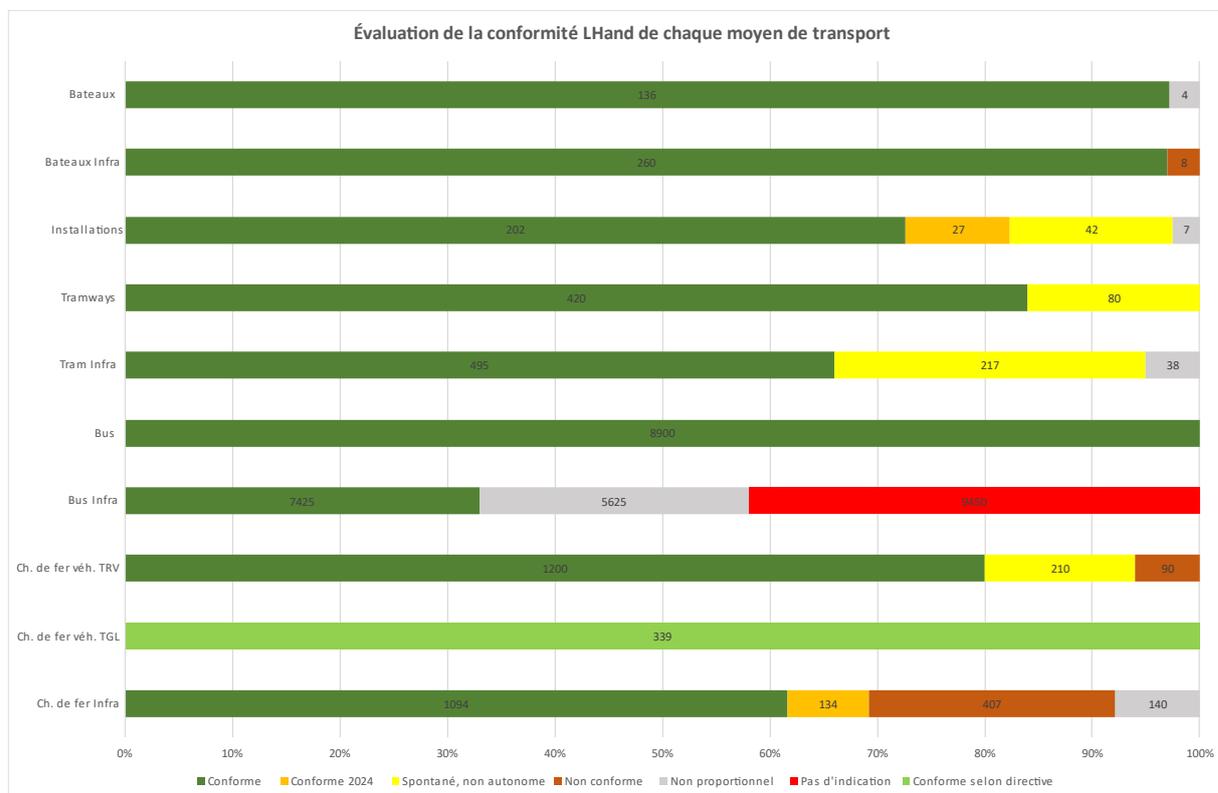
Depuis l'entrée en vigueur de la LHand, de gros efforts ont été entrepris dans de nombreux domaines des TP afin de les rendre aussi autonomes que possible pour les personnes à mobilité réduite. Le tableau n'est pas homogène. D'une part, il convient de distinguer les moyens de transport qui bénéficient du soutien des pouvoirs publics de ceux qui relèvent de l'économie purement privée. D'autre part, certaines différences peuvent également être attribuées à la compétence de réglementation (Confédération ou canton/communes). Lorsque la Confédération est compétente pour autoriser ou approuver les plans et le financement, la mise en œuvre progresse rapidement ou est presque terminée. Certains déficits apparaissent encore dans le cas d'infrastructures à très longue durée de vie sans possibilité de transformation à un coût raisonnable. On peut toutefois regretter que le délai d'adaptation de 20 ans que le législateur a accordé aux entreprises sera largement dépassé dans certains cas.

Pour les différents domaines des TP, l'OFT a élaboré des guides et des listes de contrôle pour la mise en œuvre de la LHand. Il existe par exemple un guide de l'OFT pour l'aménagement intérieur des bus de ligne conforme à la LHand ainsi que des listes de contrôle de l'OFT pour le domaine des chemins de fer, des installations à câbles et de la navigation. Pour les installations à câbles, le guide RMS Mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés<sup>14</sup> a été élaboré par la branche en collaboration avec l'OFT, afin d'évaluer la conformité des installations à la LHand et d'aborder les adaptations nécessaires.

Dans le cas d'entreprises ou d'offres gérées de manière purement privée, qui ne donnent droit à aucune indemnité et ne sont pas financées par des conventions de prestations pour l'infrastructure ferroviaire, la Confédération n'a guère de possibilité d'agir. Il n'existe pas non plus de moyen d'action par le biais des concessions. Parmi ces entreprises, on compte notamment plus de 90 % des offres de transport à câbles soumises à la LHand ainsi que plus de 95 % de la navigation à passagers concessionnaire. La Confédération ne peut ici qu'attirer à nouveau l'attention sur les dispositions légales. D'ici à fin 2023, la navigation à passagers concessionnaire aura adapté la plupart de ses bateaux et de ses débarcadères à la LHand. En ce qui

<sup>14</sup> [Loi sur l'égalité pour les handicapés - seilbahnen.org](https://www.seilbahnen.org)

concerne les téléphériques, environ 72 % des offres seront vraisemblablement adaptées à la LHand fin 2023.



Ce sont les arrêts de bus, planifiés, financés et approuvés par les cantons et leurs communes qui requièrent la plupart des mesures à prendre. Ici, comme pour les chemins de fer, une attention particulière est accordée aux arrêts les plus fréquentés, afin qu'un maximum de personnes puisse en profiter d'ici 2023. Comme pour les gares, les adaptations se poursuivront au-delà de 2023.

Pour les domaines qui relèvent de la compétence fédérale, l'OFT continuera d'attirer expressément l'attention de la branche ou des entreprises concernées sur les prescriptions légales et d'exiger leur mise en œuvre la plus rapide possible. Celle-ci est encouragée et soutenue par les auxiliaires élaborés par l'OFT et déjà mentionnés, tels que les listes de contrôle et les guides. La LHand ne prévoit pas de possibilités de sanctions, et des sanctions financières seraient notamment contre-productives dans ce contexte.

Les cantons et leurs communes sont responsables de la mise en œuvre aux arrêts de bus. L'OFT continuera à les soutenir si nécessaire.

Les entreprises de TP et les associations professionnelles sont conscientes qu'elles doivent proposer des mesures transitoires ou de remplacement si le délai d'adaptation prévu par la LHand n'est pas respecté ou si l'on renonce à des adaptations permettant une utilisation autonome pour des raisons de proportionnalité. L'association professionnelle Alliance SwissPass est donc en train de développer une automatisation de l'organisation des solutions transitoires ou de rechange, en étroite collaboration avec les CFF, gestionnaires du système d'information à la clientèle des TP dans toute la Suisse.

Ce système «Mobilité assistée AMO» se base d'une part sur les données d'information à la clientèle concernant l'accessibilité des gares, des arrêts et des

stations et d'autre part sur les données en temps réel des véhicules. Là où l'utilisation autonome ne peut pas être garantie, AMO doit assurer, dans l'ensemble des TP, l'organisation automatisée de l'assistance par le personnel ou, lorsque cela n'est pas possible, par exemple s'il n'y a pas d'accès sans marche aux quais, par des services de navette. Toutes les entreprises de TP concernées par un voyage seront informées des inscriptions de personnes handicapées effectuées par téléphone auprès du CallCenter Handicap CFF ou via une future application d'inscription. Les mesures transitoires ou de remplacement nécessaires seront automatiquement déclenchées auprès des entreprises compétentes. En outre, les voyages annoncés par des personnes handicapées seront surveillés. Les écarts dans l'horaire dus à des perturbations ou à des modifications dans l'utilisation des véhicules seront détectés en temps réel et les mises à jour correspondantes des actions qui se produisent pendant le voyage seront déclenchées auprès des entreprises.