

# Ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand)

du 12 novembre 2003 (Etat le 1<sup>er</sup> juillet 2010)

---

*Le Conseil fédéral suisse,*

vu les art. 15 et 23 de la loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (LHand)<sup>1</sup>,

*arrête:*

## Chapitre 1 But et champ d'application

### Art. 1 But

<sup>1</sup> La présente ordonnance indique comment les transports publics doivent être aménagés pour qu'ils répondent aux besoins des personnes souffrant de handicaps (personnes handicapées).

<sup>2</sup> A cette fin, elle détermine:

- a. les exigences fonctionnelles imposées aux équipements, aux véhicules et aux prestations de service des transports publics;
- b. les conditions d'octroi des aides financières visées à l'art. 23 LHand.

### Art. 2 Champ d'application

<sup>1</sup> La présente ordonnance s'applique:

- a. aux équipements et aux véhicules des transports publics (art. 3, let. b, LHand);
- b. à toutes les prestations accessibles au public qui sont offertes par les entreprises de transports publics (art. 3, let. e, LHand).

<sup>2</sup> Les entreprises de transports publics sont constituées par les Chemins de fer fédéraux (CF) et par les autres entreprises concessionnaires (art. 3, let. e, LHand).

<sup>3</sup> Font notamment partie des équipements, des véhicules et des prestations de service des transports publics:

- a. l'accès aux constructions et aux installations;
- b. les lieux où un véhicule des transports publics embarque ou débarque des passagers (arrêts);

RO 2003 4515

<sup>1</sup> RS 151.3

- c. les quais;
- d. les guichets pour la clientèle;
- e. les systèmes d'information, les systèmes de communication, les systèmes d'émission de billets, les systèmes de réservation et les systèmes d'appel d'urgence;
- f. les toilettes et les places de parc qui font partie des arrêts et qui sont utilisées principalement par des voyageurs;
- g. les services accessoires au sens de l'art. 39, al. 1, de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer<sup>2</sup>;
- h. l'aménagement des entrées et des sorties des véhicules, ainsi que les systèmes d'ouverture des portes;
- i. les systèmes de demande d'arrêt installés à l'intérieur des véhicules et aux arrêts, avec arrêt sur demande.

## Chapitre 2 Exigences fonctionnelles

### Art. 3 Principes

<sup>1</sup> 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>2</sup> Si l'autonomie ne peut être assurée par des mesures techniques, les entreprises de transports publics fournissent l'aide nécessaire par l'intermédiaire de leur personnel.

<sup>3</sup> Les entreprises de transports publics renoncent le plus possible à l'obligation de s'annoncer faite uniquement aux personnes handicapées.

### Art. 4 Accès

<sup>1</sup> Les équipements et les véhicules qui servent aux passagers et qui ont un rapport fonctionnel direct avec les transports publics doivent, en toute sécurité, être reconnaissables, accessibles et utilisables par les personnes handicapées.

<sup>2</sup> Les personnes handicapées doivent avoir accès à une part suffisamment grande de l'espace réservé aux passagers.

<sup>3</sup> Les courses et les arrêts accessibles aux personnes en chaise roulante doivent, si possible, être indiqués de manière appropriée dans les documents concernant le réseau et dans les horaires.

**Art. 5** Accès à l'aide de moyens auxiliaires

<sup>1</sup> L'accès aux équipements et aux véhicules des transports publics doit être garanti pour les chaises roulantes à propulsion manuelle ou électrique d'une longueur de 120 cm au maximum, d'une largeur de 70 cm au maximum et d'un poids global de 300 kg au maximum, ainsi que pour les déambulateurs.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> En règle générale, les moyens de transports publics doivent aussi être accessibles aux voyageurs qui utilisent des chaises roulantes avec moteur électrique débrayable, des scooters électriques pour personnes handicapées ou des véhicules semblables.

<sup>3</sup> L'accès aux moyens de transports publics doit aussi être garanti aux personnes handicapées qui sont tributaires d'un chien d'aveugle ou d'assistance.

**Art. 6** Zones de séjour

<sup>1</sup> Les entreprises de transports publics tiennent dûment compte des risques d'exploitation auxquels sont particulièrement exposées les personnes handicapées lorsqu'elles se trouvent dans des équipements et des véhicules.

<sup>2</sup> Les éléments du mobilier et les portes des arrêts doivent être facilement reconnaissables. Les abris et les salles d'attente doivent être aménagés de manière à être facilement reconnaissables et accessibles aux personnes handicapées.<sup>4</sup>

**Art. 7** Eléments de commande et toilettes

<sup>1</sup> Les éléments de commande tels que les systèmes d'ouverture et de fermeture des portes et les systèmes de demande d'arrêt doivent être aménagés de manière à être accessibles aux personnes handicapées. Ils doivent être standardisés.

<sup>2</sup> Les toilettes doivent être aménagées de manière à être utilisables par les personnes limitées dans leur mobilité du fait de l'âge et par les personnes malvoyantes. Elles doivent être accessibles, en nombre suffisant, aux personnes en chaise roulante.<sup>5</sup>

**Art. 8** Dispositions d'exécution

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication édicte des dispositions sur les exigences techniques imposées pour l'aménagement des gares, des arrêts, des aérodromes, des systèmes de communication, des systèmes d'émission de billets et des véhicules.

<sup>3</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2010 (RO 2009 5931).

<sup>4</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2010 (RO 2009 5931).

<sup>5</sup> Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 4 nov. 2009, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2010 (RO 2009 5931).

## **Chapitre 3 Aides financières**

### **Section 1 Principes de financement**

#### **Art. 9 Mesures soutenues financièrement**

<sup>1</sup> Des aides financières sont accordées pour couvrir les surcoûts des mesures réalisées de manière anticipée.

<sup>2</sup> La Confédération peut aussi accorder des aides financières pour le développement de normes concernant l'aménagement des transports publics en fonction des besoins des personnes handicapées.

<sup>3</sup> Les aides financières ne sont accordées que durant les 20 premières années suivant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance (art. 23 LHand).

<sup>4</sup> Les mesures sont considérées comme réalisées de manière anticipée lorsqu'elles sont prises avant la date jugée judicieuse du point de vue de l'économie d'entreprise. L'Office fédéral des transports (office) décide du caractère anticipé des mesures. Ce faisant, il tient compte des taux d'amortissement visés à l'art. 11 de l'ordonnance du DETEC du 18 décembre 1995 concernant la comptabilité des entreprises concessionnaires<sup>6</sup>.

#### **Art. 10 Clé de financement**

La répartition financière entre la Confédération et les cantons est régie par les principes fixés dans la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer<sup>7</sup>.

#### **Art. 11 Trafic régional et offres commandées**

<sup>1</sup> Lors de transformations ou d'acquisitions de véhicules relevant du trafic régional, les aides financières de la Confédération et des cantons seront régies par la clé de répartition pour les indemnités visée à l'art. 3, al. 4, de l'ordonnance du 18 décembre 1995 sur les parts cantonales dans les indemnités et les aides financières pour le trafic régional<sup>8</sup>.

<sup>2</sup> En règle générale, les aides financières ne sont accordées que pour les offres de transport commandées par la Confédération de concert avec les cantons ou par la seule Confédération. L'office statue sur les exceptions après accord avec l'Administration fédérale des finances.

<sup>6</sup> RS 742.221

<sup>7</sup> RS 742.101

<sup>8</sup> RS 742.101.2

## Section 2 Echelonnement et réseau primaire

### Art. 12 Echelonnement

<sup>1</sup> Dans les dix premières années suivant l'entrée en vigueur de la LHand, les aides financières ne sont accordées que pour les mesures de réalisation du réseau primaire (art. 13 à 16).

<sup>2</sup> Les lacunes actuelles des chaînes de transport doivent être comblées dans la seconde moitié du délai d'adaptation de 20 ans fixé à l'art. 22, al. 1, LHand.

### Art. 13 Réseau primaire

Font partie du réseau primaire:

- a. les lignes dont les trains sont accompagnés par du personnel durant toutes les courses;
- b. les lignes avec des trains non accompagnés si les conditions fixées à l'art. 15 sont remplies;
- c. les lignes de bus, de trams, de navigation, de téléphériques et de funiculaires du trafic régional si les conditions fixées à l'art. 16 sont remplies.

### Art. 14 Offre fournie par des trains accompagnés

Une annonce préalable d'une heure au plus peut être exigée pour le transport des personnes en chaise roulante dans les trains dont toutes les courses sont accompagnées par du personnel.

### Art. 15 Offre fournie par des trains non accompagnés

<sup>1</sup> Les personnes handicapées doivent au moins avoir accès aux véhicules des trains non accompagnés à tous les arrêts:

- a. offrant d'importantes correspondances pour d'autres moyens de transports publics;
- b. enregistrant un trafic qui laisse supposer une utilisation régulière par des personnes handicapées, ou
- c. présentant d'autres besoins attestés.

<sup>2</sup> Les dérogations à ces exigences sont autorisées pour des raisons économiques ou d'exploitation lorsqu'une offre est disponible moyennant un détour acceptable ou lorsque des conditions spatiales difficiles ne permettent pas d'adapter un arrêt en fonction des besoins des personnes handicapées.

<sup>3</sup> Lorsque les intervalles entre les trains sont de 30 minutes ou davantage, chaque course doit être accessible aux personnes handicapées. Lorsque les intervalles sont plus courts, il faut qu'une course sur deux soit accessible. Les correspondances avec les réseaux supérieurs des transports publics doivent être garanties.

<sup>4</sup> Le transport ne doit pas être subordonné à une annonce préalable si cette obligation ne s'applique pas non plus aux autres voyageurs.

**Art. 16** Offre des bus, des trams, des bateaux, des téléphériques et des funiculaires dans le trafic régional

<sup>1</sup> L'utilisation des bus, des trams, des bateaux, des téléphériques et des funiculaires du trafic régional doit être garantie en principe pour les personnes handicapées.

<sup>2</sup> Lorsque les intervalles sont de 30 minutes ou davantage, chaque course doit être accessible aux personnes handicapées. Pour les intervalles plus brefs, une course sur deux doit l'être.

<sup>3</sup> On peut, pour des raisons économiques ou d'exploitation, renoncer à une adaptation aux besoins des personnes handicapées en cas:

- a. d'arrêts ayant des conditions spatiales difficiles;
- b. d'arrêts peu fréquentés si le besoin n'est pas attesté;
- c. d'offre disponible moyennant un détour raisonnable;
- d. d'arrêts qui sont situés à une distance raisonnable par rapport à un arrêt de la même ligne accessible aux personnes handicapées.

<sup>4</sup> Le transport ne doit pas être subordonné à une annonce préalable si cette obligation ne s'applique pas non plus aux autres voyageurs.

### Section 3 Procédure

**Art. 17** Programme de réalisation

<sup>1</sup> Les aides financières ne sont accordées que si les entreprises de transports publics présentent à l'office un programme de réalisation indiquant comment les exigences techniques peuvent être remplies dans le délai d'adaptation accordé. Les parties du réseau primaire qui présentent de l'importance pour les entreprises doivent faire partie du programme de réalisation.

<sup>2</sup> Le programme de réalisation doit présenter, parmi les mesures destinées à rendre l'offre accessible aux personnes handicapées:

- a. les mesures qui sont déjà réalisées;
- b. les mesures qui doivent être réalisées dans le cadre du rythme d'investissement usuel pour les entreprises;
- c. les mesures qui, dans les dix premières années après l'entrée en vigueur de la LHand, seront prises, sur la base des points figurant aux art. 13 à 16, en dehors du rythme d'investissement usuel;
- d. les mesures qui, dans la seconde moitié du délai d'adaptation de 20 ans fixé à l'art. 22, al. 1, LHand, seront prises en dehors du rythme d'investissement usuel.

<sup>3</sup> Il y a lieu d'indiquer les coûts découlant de ces mesures.

<sup>4</sup> Le programme de réalisation doit être soumis à l'office au plus tard neuf mois après l'entrée en vigueur de la présente ordonnance. Dans des cas justifiés, l'office peut prolonger ce délai.

**Art. 18**            Projet de réalisation

<sup>1</sup> Après accord avec les cantons concernés, l'office établit un projet de réalisation sur la base des programmes de réalisation (art. 23, al. 3, LHand).

<sup>2</sup> Les entreprises de transports publics peuvent demander des aides financières pour des mesures qui font partie du projet de réalisation.

**Art. 19**            Demande

<sup>1</sup> Le requérant présentera sa demande, en deux exemplaires, à l'office.

<sup>2</sup> La demande comprendra:

- a. en cas d'adaptation anticipée des équipements des transports publics accessibles au public, un projet assorti d'un devis;
- b. en cas de transformation ou d'acquisition, à titre anticipé, de véhicules, les documents habituels du devis;
- c. une énumération des normes applicables aux projets selon les dispositions d'exécution ad hoc, avec l'indication de la mesure dans laquelle ces normes sont respectées.

<sup>3</sup> L'office peut, dans des cas particuliers, exiger des documents supplémentaires.

**Art. 20**            Montant des aides financières

<sup>1</sup> Le montant des aides financières servant à adapter, à titre anticipé, des constructions, des installations et des véhicules existants des transports publics dépend des dépenses nécessaires pour remplir de la manière la plus économique les exigences fonctionnelles figurant au chap. 2.

<sup>2</sup> L'office statue au cas par cas sur les mesures qui sont nécessaires pour atteindre de la manière la plus économique les objectifs fixés pour les transports publics à l'art. 5, al. 1, LHand.

**Art. 21**            Coûts imputables

<sup>1</sup> Sont imputables les coûts proportionnels de planification et de préparation, les coûts de construction, principaux et accessoires, ainsi que les dépenses de transformation des véhicules. Si les coûts globaux ou certains éléments des coûts dépassent le montant usuel pour des projets comparables, les coûts imputables peuvent être réduits en conséquence.

<sup>2</sup> Ne sont pas imputables:

- a. les coûts financiers ainsi que les indemnités versées aux autorités et aux commissions;
- b. l'augmentation des coûts d'exploitation résultant des périodes d'immobilisation des véhicules lors de leur transformation.

<sup>3</sup> L'office détermine, dans les cas particuliers, les coûts imputables.

#### **Art. 22** Contributions à fonds perdu et prêts

<sup>1</sup> Des contributions à fonds perdu ou des prêts à taux d'intérêt variable, conditionnellement remboursables, peuvent être accordés pour des transformations effectuées sur des constructions et des installations. Il faut tenir compte du fait que l'entreprise ne doit pas subir de surcharge, sous la forme d'une augmentation des amortissements, entre la date de l'investissement anticipé et le moment jugé judicieux du point de vue de la planification ou de l'économie d'entreprise.

<sup>2</sup> Des contributions à fonds perdu peuvent être accordées pour les adaptations des véhicules.

<sup>3</sup> L'office détermine, dans les cas particuliers, le type d'octroi des fonds.

#### **Art. 23** Allocations

<sup>1</sup> L'office examine les demandes d'octroi de contributions en se fondant sur des critères uniformes. Lorsque cet examen donne un résultat positif, il peut allouer des aides financières dans le cadre des crédits disponibles.

<sup>2</sup> Il tient une liste des contributions et des prêts accordés. Celle-ci englobe le montant global des engagements qui sont contractés sur la base des décisions de financement fédérales et cantonales correspondantes.

#### **Art. 24** Versement et restitution

<sup>1</sup> L'office coordonne avec les cantons le versement de l'aide financière dans le cadre des crédits disponibles.

<sup>2</sup> Pour le reste, le versement et la restitution des aides financières fédérales sont régis par les dispositions de la loi du 5 octobre 1990 sur les subventions<sup>9</sup>.

#### **Art. 25** Conditions et charges

<sup>1</sup> Lors de l'octroi des aides financières, l'office peut fixer des charges et des conditions.

<sup>2</sup> Il veille à ce que les charges soient exécutées et les conditions remplies.

<sup>9</sup> RS 616.1



## **Chapitre 4    Entrée en vigueur**

### **Art. 26**

La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2004.

