



V 2.3, 20.05.2025

Référence du dossier : oph / BAV-091-00001/00001/00001/00009/00035

Saisie des critères sur l'accessibilité des gares, arrêts et stations

Guide

Sommaire

1	Règles de droit fédéral	3
2	Saisie des données sur l'accessibilité des transports publics dans atlas	3
2.1	Règles de principe valables pour toutes les entreprises de TP	3
2.1.1	À quoi sert cette directive ?	3
2.1.2	Saisie des données	4
2.1.3	Mise à jour des données enregistrées	4
2.1.4	Remarques générales	4
2.1.5	Valeurs à saisir par bordure de l'arrêt	4
2.1.6	Toilettes, places de stationnement, guichets des billets, guichets exclusivement dédiés à l'information.....	5
2.1.7	Arrêts provisoires durant jusqu'à 12 mois	5
2.2	Arrêts ferroviaires	5
2.2.1	Hauteurs des quais ferroviaires à saisir	5
2.2.2	Valeurs de dévers, quais ferroviaires	5
2.2.3	Pente longitudinale des quais ferroviaires.....	5
2.2.4	Déclivité transversale des quais ferroviaires	5
2.2.5	Solutions de rechange	6
2.2.6	Points de référence	6
2.2.7	Accès sans marche au niveau du sol ou avec rampe et/ou ascenseur	6

2.3	Arrêts de bus / de trolleybus.....	6
2.3.1	Les indications relatives aux différents masques de données s'appliquent conformément à l'annexe de la présente directive.....	6
2.3.2	Accès au quai, arrêts de bus / trolleybus	6
2.3.3	Hauteurs des quais à saisir, arrêts de bus / trolleybus	6
2.3.4	Surface d'accès des chaises roulantes, arrêts de bus / trolleybus	7
2.3.5	Arrêts à secteurs multiples bus / trolleybus.....	7
2.3.6	Pente longitudinale des quais de bus.....	7
2.3.7	Carrés tactilo-visuels pour personnes aveugles sur les quais de bus/trolleybus.....	7
2.4	Arrêts de tramway	8
2.4.1	Les indications par rapport aux différents masques de données s'appliquent conformément à l'annexe de la présente directive.....	8
2.4.2	Accès au quai, arrêts de tramways	8
2.4.3	Hauteurs des quais à saisir, arrêts de tramway	8
2.4.4	Zone du quai pour l'embarquement en fauteuil roulant, arrêts de tramways.....	8
2.4.5	Arrêts à secteurs multiples, tramway	8
2.4.6	Arrêts combinés bus/tramway	8
2.4.7	Trains dans le domaine des tramways.....	9
2.4.8	Pente longitudinale des quais de tramways	9
2.4.9	Carrés tactilo-visuels pour personnes aveugles sur les quais de tramway	9
2.5	Arrêts de bateaux	9
2.6	Arrêts de remontées mécaniques	9

1 Règles de droit fédéral

L'ordonnance révisée sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand, RS 151.34) oblige les entreprises concessionnaires de transports publics à établir un inventaire de l'accessibilité de tous les points d'arrêt des transports publics en Suisse. Il s'agit de recenser et de mettre à jour en continu des données détaillées sur l'accessibilité des gares, stations et arrêts et de mettre ces informations à disposition du public.

D'après l'art. 3a, al 2 OTHand, le délai imparti pour le premier approvisionnement en données de l'inventaire des actifs par les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires (GI) suisses du réseau interopérable de tronçons (art. 15a OCF¹) était de 36 mois après l'entrée en vigueur des STI PMR révisées, à savoir jusqu'au 16 juin 2022.

Pour toutes les autres entreprises des transports publics, ledit délai a expiré d'après l'art. 3a, al 3 OTHand le 31 décembre 2023. C'est également à cette date que le délai d'adaptation des constructions, installations et véhicules des transports publics prend fin conformément à l'art. 22, al. 1 LHand².

Toutes les entreprises de transports publics vérifient continuellement leurs informations dans la base de données atlas et les mettent à jour le cas échéant. Si des arrêts ne sont pas la propriété de l'entreprise de transports publics, les propriétaires de ces arrêts sont tenus de communiquer aux entreprises les modifications qui y sont effectuées (art. 3a, al. 4 et 5 OTHand).

Les mêmes compétences que pour la saisie des données atlas s'appliquent à celle des données sur l'accessibilité des transports publics (inventaire des actifs LHand). En principe, ce sont les entreprises qui sont en charge de la qualité et de l'exactitude des indications recensées. Si l'entreprise n'est pas propriétaire de l'installation infrastructurelle (notamment arrêts de bus / tramway) elle se base, quand cela s'avère nécessaire, sur les indications du propriétaire pour la saisie ou l'actualisation des données.

2 Saisie des données sur l'accessibilité des transports publics dans atlas

2.1 Règles de principe valables pour toutes les entreprises de TP

2.1.1 À quoi sert cette directive ?

La présente directive se veut une aide à la saisie des critères sur l'accessibilité des infrastructures et aborde, dans sa partie principale, les principes relatifs aux indications à saisir. En annexe (liste Excel), les différents champs sont succinctement décrits lorsque cela s'avère nécessaire avec un renvoi vers la prescription de droit fédéral respective. Lorsque ces descriptions succinctes ne suffisent pas, la présente directive offre une explication plus approfondie. La plupart des critères à saisir se réfèrent à la bordure de l'arrêt en question, et doivent donc être saisis « à la bordure près ». Dans la présente directive, les « bordures de l'arrêt » représentent les zones des arrêts sur lesquelles des véhicules s'arrêtent. Un quai peut être doté d'une ou plusieurs bordures de l'arrêt. C'est notamment le cas quand deux ou plusieurs véhicules / trains s'arrêtent à un quai pour un changement de passagers.

¹ Ordonnance sur les chemins de fer (OCF, RS 742.141.1)

² Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand, RS 151.3)

2.1.2 Saisie des données

- Via WebApplication : les données concernant l'inventaire des actifs LHand peuvent être gérées manuellement via l'application Web de atlas. Les informations relatives à l'accès et un manuel d'utilisateur correspondant sont disponibles sur le site Internet de la plate-forme www.tp-info.ch³.
- Importation de masse : le service spécialisé atlas propose un modèle Excel pour le transfert et la gestion par importation massive de données relatives à l'inventaire des actifs LHand.
- Webservice : les entreprises de transport (ET) peuvent gérer les données relatives à l'inventaire des actifs LHand avec l'interface à partir de leurs propres systèmes d'horaire. Le service spécialisé atlas se tient à votre disposition pour toute question ou demande d'informations à l'adresse atlas@sbb.ch.

2.1.3 Mise à jour des données enregistrées

Les données enregistrées relatives à l'accessibilité doivent être tenues à jour et mises à jour dans les 14 jours suivant la prise de connaissance de tout changement. Si aucun changement n'est signalé, les données doivent être vérifiées au moins tous les six mois, puis mises à jour si nécessaire. Les mêmes moyens que ceux utilisés pour la première saisie sont à disposition pour la mise à jour des données (voir chapitre 2.1.2).

2.1.4 Remarques générales

Les données à saisir pour l'inventaire des actifs LHand servent d'informations pour les voyageurs et doivent donc être recensées du point de vue du « client / de la cliente à mobilité réduite ». Cela signifie, qu'il faut que les données ne soient pas saisies explicitement au sens de valeurs de planification pour les GI ou les ET.

Les textes dans les champs de texte libres doivent être formulés de manière compréhensible pour les clients des TP et en une ou deux langues officielles lorsque cela s'avère pertinent. Les données sont publiées telles quelles sur la plate-forme *open data* des TP suisses.

Si la valeur « partiellement » est sélectionnée, il faut expliciter la situation dans le champ de saisie correspondant.

Chemins de fer : dans les données à saisir, aucune différence n'est faite entre chemins de fer interopérables et non interopérables (exception : champ de la base de données pour gare interopérable).

2.1.5 Valeurs à saisir par bordure de l'arrêt

Dans les champs où les valeurs doivent être indiquées en centimètres ou en pourcentage, il faut en principe saisir la valeur standard ou la norme de construction correspondante. À priori, il ne faut pas tenir compte des tolérances de construction lors du recensement.

Exemples :

- Chemin de fer : il faut évaluer la condition infrastructurelle indispensable pour un accès de plain-pied : Oui / Non (en cas de relèvements partiels de quais ou de conformités partielles de quais selon les DE-OCF ad art. 34, DE 34, ch. 3.1.1.1, il faut indiquer « Oui »).
- Tramway : par ex. hauteur des quais 27 cm au-dessus du NSR pour hauteur des quais standard accès de plain-pied réseaux de tramway Berne et Bâle / Bâle-Campagne
- Bus : par ex. hauteur des quais 22 cm au-dessus de la bordure de chaussée pour « bordure profil Kassel accès de plain-pied »

³ Lien direct : www.tp-info.ch/fr/gestion-des-donnees/accessibilite/saisie

2.1.6 Toilettes, places de stationnement, guichets des billets, guichets exclusivement dédiés à l'information

La valeur standard (valeur par défaut) indiquée dans ces champs de la base de données est mise sur « non disponible ». Si des toilettes, des places de stationnement, des guichets de billets ou (très rarement), des guichets exclusivement dédiés à l'information (sans vente de billets) sont présents, il faut les saisir (obligatoire pour le domaine ferroviaire et recommandé en dehors du ferroviaire, car il s'agit d'informations pertinentes).

2.1.7 Arrêts provisoires durant jusqu'à 12 mois

Des arrêts installés pour une durée maximale de 12 mois peuvent être saisis volontairement. Il faut veiller à ce que la validité de l'enregistrement correspondant soit correctement mise à jour après leur démantèlement.

2.2 Arrêts ferroviaires

Si cela n'est pas expliqué autrement aux chiffres suivants relatifs au domaine ferroviaire, les indications relatives aux différents masques de données s'appliquent conformément à l'annexe (liste Excel) de la présente directive ou selon les informations par « survols du curseur » dans le masque de saisie (WebApplication).

2.2.1 Hauteurs des quais ferroviaires à saisir

Pour des quais avec relèvements partiels ou conformités partielles (DE-OCF ad art. 34, DE 34, ch. 3.1.1.1), il faut saisir la partie de la bordure de l'arrêt la plus haute comme étant la hauteur des quais. Remarque : en cas de relèvements partiels ou de conformités partielles de quais, il faut élaborer des concepts de lignes avec preuve de praticabilité qui démontrent que le matériel roulant utilisé (porte permettant un accès en fauteuil roulant) est adapté aux relèvements partiels / aux conformités partielles.

2.2.2 Valeurs de dévers, quais ferroviaires

Dans les gares en courbe, les valeurs des dévers dans les zones du quai qui remplissent les conditions infrastructurelles indispensables pour un accès de plain-pied doivent être saisies à la bordure près, en millimètres, (cf. définition « bordure du quai », selon ch. 2.1.1 de la présente directive) dans la zone d'embarquement en fauteuil roulant (conformément aux concepts de lignes avec preuve de praticabilité). Remarque : à partir d'une valeur de dévers de >40 mm (valable aussi bien pour la voie normale que pour la voie métrique), il n'est plus possible, en fonction du type de chaise roulante, de garantir une utilisation autonome pour l'accès de plain-pied.

2.2.3 Pente longitudinale des quais ferroviaires

À partir d'une pente longitudinale du quai de >6 % (valable aussi bien pour la voie normale que pour la voie métrique), il n'est plus possible de garantir une utilisation autonome pour l'accès de plain-pied. C'est pourquoi dans ces cas, il faut indiquer la pente longitudinale des quais (en %).

2.2.4 Déclivité transversale des quais ferroviaires

Il faut saisir la déclivité transversale (moyenne) du quai (en %) si celle-ci dépasse plus de 2 %. Déclivité transversale vers la voie : valeur positive (+) ; déclivité transversale vers l'arrière du quai : valeur négative (-).

2.2.5 Solutions de rechange

Pour qu'une solution de rechange au sens de l'art. 12, al. 3, LHand soit acceptable, il faut qu'une mesure de construction ne soit pas réalisable avec un effort proportionnel (art. 11, al. 1, LHand). Les concepts de mise en œuvre LHand des GI qui doivent être approuvés par l'OFT indiquent dans quelles gares une solution de rechange est appliquée à la place d'une mesure de construction. Conformément à l'art. 3, al. 2, OTHand, l'aide fournie sur place par le personnel de l'entreprise compte comme solution de rechange. Après consultation de l'OFT et de son approbation, d'autres solutions de rechange peuvent être envisagées au cas par cas. Le champ de sélection correspondant à la description d'une solution de rechange, divergente de l'art. 3, al. 2, OTHand, est mis par défaut sur « Non ». Il n'est possible de changer ce champ que si l'OFT a approuvé la solution de rechange divergente. Cette solution de rechange divergente (p. ex. service de navette ou, dans des situations très particulières, offre de modes de transports publics alternatifs) doit être décrite dans le champ de saisie.

2.2.6 Points de référence

Les points de référence servent seulement à informer sur la manière dont le chemin est aménagé entre les objets. Le point de référence ne donne pas d'indications sur la longueur du chemin. Un point de référence est généralement défini par gare. Lorsqu'ils servent à des fins d'information, plusieurs points de référence peuvent être définis par gare. Généralement, c'est le cas dans des plus grandes gares.

2.2.7 Accès sans marche au niveau du sol ou avec rampe et/ou ascenseur

Si l'accès au quai est sans marche et au niveau du sol, il faut choisir « Oui » dans le menu déroulant. Si une rampe ou un ascenseur sont disponibles, il faut choisir « Oui avec rampe » ou « Oui avec ascenseur » en conséquence. Si un ascenseur ainsi qu'une rampe sont disponibles, il faut choisir « Oui avec rampe », car d'après les DE-OCF les rampes sont à réaliser en priorité.

2.3 Arrêts de bus / de trolleybus

2.3.1 Les indications relatives aux différents masques de données s'appliquent conformément à l'annexe de la présente directive

Si cela n'est pas expliqué autrement dans les chiffres suivants relatifs au domaine des bus / trolleybus, les indications relatives aux différents masques de données s'appliquent conformément à l'annexe (liste Excel) de la présente directive.

2.3.2 Accès au quai, arrêts de bus / trolleybus

D'autres indications pertinentes par rapport à l'accès au quai doivent être saisies en tant que texte libre (art. 10 OETHand).

Exemples : « il s'agit d'un quai au niveau de la voie » ; « quai : revêtement non stabilisé, accès par le trottoir ».

Remarque : si ce champ n'est pas rempli, on présume qu'il n'existe pas de divergences par rapport à l'art. 10 OETHand.

2.3.3 Hauteurs des quais à saisir, arrêts de bus / trolleybus

Pour des quais avec relèvements partiels, il faut saisir la partie de la bordure de l'arrêt la plus haute comme étant la hauteur des quais (surface d'accès des chaises roulantes, cf. ch. suivant). En cas de relèvements partiels ou de conformités partielles des quais, il faut que les véhicules utilisés (porte permettant un accès en fauteuil roulant) soient adaptés aux relèvements partiels (art. 13 OETHand). Il n'est pas nécessaire de saisir la largeur de l'ensemble du quai.

2.3.4 Surface d'accès des chaises roulantes, arrêts de bus / trolleybus

La surface d'accès des chaises roulantes sur les arrêts des transports par bus et trolleybus doit être saisie sur sa longueur (à savoir la direction longitudinale du quai), sa largeur (à savoir la profondeur du quai) et sa hauteur (art. 11 OETHand). Exceptionnellement, il peut y avoir une surface d'accès des chaises roulantes en raison d'un relèvement partiel de quai.

Remarque : si en plus des chaises roulantes ayant des dimensions conformes à l'art. 5, al. 1, OTHand, l'entreprise transporte également des scooters électriques pour personnes handicapées, des chaises roulantes munies de moteurs électriques amovibles et des véhicules similaires (art. 5, al. 2, OTHand), c'est en principe la longueur de la surface d'accès des chaises roulantes selon l'art. 11, al. 3 OETHand, qui est déterminante.

2.3.5 Arrêts à secteurs multiples bus / trolleybus

2.3.5.1 Positions d'arrêt fixes

Les longs quais de bus avec deux ou plusieurs positions d'arrêt adjacentes, dont la desserte est explicitement programmée, sont saisis comme deux ou plusieurs bordures de l'arrêt.

2.3.5.2 Arrêts à secteurs multiples pour les changements réciproques

Les longs quais de bus sur lesquels il est prévu que plusieurs véhicules s'arrêtent les uns après les autres afin que les passagers puissent réciproquement changer de véhicule sont saisis comme deux ou plusieurs bordures de l'arrêt. Cela vaut également quand la position d'arrêt des différents véhicules (position avant ou arrière) n'est pas définie.

2.3.5.3 Bordures de l'arrêt variables

Les longs quais de bus sur lesquels les véhicules s'arrêtent le plus possible à l'avant et où d'éventuels véhicules suivants s'arrêtent derrière, permettant un changement simultané des passagers, sont considérés comme bordures de l'arrêt variables. En cas de besoin, les véhicules en position arrière doivent avancer jusqu'à la position avant, puis s'arrêter. (Commande des signaux, voyageurs en attente, voyageurs malvoyants). Dans ce cas, il faut saisir une bordure de l'arrêt.

2.3.6 Pente longitudinale des quais de bus

À partir d'une pente longitudinale du quai de >6 %, il n'est plus possible de garantir une utilisation autonome pour l'accès de plain-pied. C'est pourquoi dans ces cas, il faut indiquer la pente longitudinale des quais (en %).

2.3.7 Carrés tactilo-visuels pour personnes aveugles sur les quais de bus/trolleybus

Conformément à l'art. 12 OETHand, un marquage tactilo-visuel conforme à la norme SN 640 852 doit être apposé à la hauteur de la première porte du véhicule. Pour donner suite à une intervention politique des représentants des personnes handicapées, il convient de déterminer si un tel marquage au sol, appelé « carrés pour personnes aveugles » dans le jargon, est présent sur les quais. Comme il s'agit d'un recensement qui concerne aussi bien les arrêts de bus et de tram existants que ceux en projet, l'OFT propose une procédure pragmatique. Ce recensement pourrait par exemple être effectué par du personnel auxiliaire (p. ex. étudiants, conducteurs à la retraite) lors d'un trajet régulier. Le délai pour ce recensement est fixé au 31 mai 2026.

2.4 Arrêts de tramway

2.4.1 Les indications par rapport aux différents masques de données s'appliquent conformément à l'annexe de la présente directive

Si cela n'est pas expliqué autrement dans les chiffres suivants relatifs au domaine des tramways, les indications par rapport aux différents masques de données s'appliquent conformément à l'annexe (liste Excel) de la présente directive.

2.4.2 Accès au quai, arrêts de tramways

D'autres indications pertinentes par rapport à l'accès au quai doivent être saisies en tant que texte libre (DE-OCF ad art. 34, DE 34, ch. 3.1.2).

Exemple : « il s'agit d'un quai au niveau de la voie ».

Remarque : si ce champ n'est pas rempli, on présume qu'il n'existe pas de divergences par rapport à DE-OCF ad art. 34, DE 34, ch. 3.1.2.

2.4.3 Hauteurs des quais à saisir, arrêts de tramway

Pour des quais avec relèvements partiels ou conformités partielles selon les DE-OCF ad art. 34, DE 34, ch. 3.1.1.1, il faut saisir la partie de la bordure de l'arrêt la plus haute comme étant la hauteur des quais (surface d'accès des chaises roulantes, cf. ch. suivant). En cas de relèvements partiels ou conformités partielles de quais, il faut que les véhicules utilisés (porte permettant un accès en fauteuil roulant) soient adaptés aux relèvements partiels ou aux conformités partielles.

2.4.4 Zone du quai pour l'embarquement en fauteuil roulant, arrêts de tramways

La surface d'accès des chaises roulantes des arrêts du transport par tramway doit être saisie sur sa longueur (à savoir la direction longitudinale du quai) et sa largeur (à savoir la profondeur du quai) (DE-OCF ad art. 34, DE 34, ch. 3.1.5.1).

Remarque : si en plus des chaises roulantes ayant des dimensions conformes à l'art. 5, al. 1, OTHand, l'entreprise transporte également des scooters électriques pour personnes handicapées, des chaises roulantes munies de moteurs électriques amovibles et des véhicules similaires (art. 5, al. 2, OTHand), c'est en principe la longueur de la surface d'accès des chaises roulantes selon DE-OCF ad art. 34, DE 34, ch. 3.1.5.1, avant-dernière section, qui est déterminante.

2.4.5 Arrêts à secteurs multiples, tramway

Les quais de tramways sur lesquels deux ou plusieurs véhicules peuvent s'arrêter simultanément doivent être saisis comme bordures individuelles par longueur de véhicule. Une bordure de l'arrêt sur laquelle par ex. deux tramways peuvent s'arrêter l'un après l'autre compte comme deux bordures.

2.4.6 Arrêts combinés bus/tramway

Les quais combinés bus / tramway, sur lesquels deux ou plusieurs véhicules peuvent s'arrêter simultanément doivent être saisis comme bordures individuelles par longueur de véhicule. Une bordure de l'arrêt sur laquelle par ex. un tramway et un bus peuvent s'arrêter l'un après l'autre compte comme deux bordures.

Cependant, si seulement un bus ou un tramway peut s'arrêter pour le changement de passagers sur ce quai et non pas deux véhicules simultanément, celui-ci compte comme une seule bordure de l'arrêt. Dans ce cas, il faut indiquer dans le champ de saisie si l'accès de plain-pied (largeur d'espace-ment / différence de niveau entre le quai et le véhicule selon les règles du droit fédéral) est possible au niveau du bus, du tramway, des deux modes de transport ou pas du tout.

2.4.7 Trains dans le domaine des tramways

Les arrêts de trains circulant également comme tramways doivent être saisis comme arrêts de tramways dans les domaines correspondants.

2.4.8 Pente longitudinale des quais de tramways

À partir d'une pente longitudinale du quai de >6 %, il n'est plus possible de garantir une utilisation autonome pour l'accès de plain-pied. C'est pourquoi dans ces cas, il faut indiquer la pente longitudinale des quais (en %).

2.4.9 Carrés tactilo-visuels pour personnes aveugles sur les quais de tramway

Conformément aux DE-OCF ad art. 34, DE 34, ch. 3.4.1, un marquage tactilo-visuel conforme à la norme SN 640 852 doit être apposé à la hauteur de la première porte du véhicule. Pour donner suite à une intervention politique, il convient de déterminer si un tel marquage au sol, appelé « carrés pour personnes aveugles » dans le jargon, est présent sur les quais. Comme il s'agit d'un recensement qui concerne aussi bien les arrêts de bus et de tramway nouveaux que ceux déjà existants, l'OFT propose une procédure pragmatique. Ce recensement pourrait par exemple être effectué par des auxiliaires (p. ex. étudiants, personnel de conduite à la retraite) lors d'un trajet régulier. Le délai pour ce recensement est fixé au 31 mai 2026.

2.5 Arrêts de bateaux

Conformément à l'art. 3 LHand, non seulement les bateaux mais également les installations infrastructurelles d'accueil (débarcadères) de la navigation concessionnaire doivent en principe respecter les dispositions d'exécution de droit fédéral par rapport à la LHand, à savoir celles de l'OETHand, d'ici le 31 décembre 2023 au plus tard.

Il faut obligatoirement saisir les masques de données suivants par rapport à l'accessibilité de ces débarcadères :

- « Accès au quai et au véhicule (bateau) »
- « Possibilités d'information »
- « Présence d'un système de guidage tactile ? »

Les autres champs sont facultatifs.

2.6 Arrêts de remontées mécaniques

Conformément à l'art. 3 LHand, les entreprises de transport à câbles concessionnaires avec 9 places et plus par unité de transport doivent en principe respecter les dispositions d'exécution de droit fédéral par rapport à la LHand, à savoir celles de l'OETHand, d'ici le 31 décembre 2023 au plus tard.

Il faut obligatoirement saisir les masques de données suivants par rapport à l'accessibilité des stations concernées :

- « Accès au quai et au véhicule (cabine) »
- « Possibilités d'information »
- « Présence d'un système de guidage tactile ? »

Les autres champs sont à remplir facultativement.