

**Ordonnance du DETEC  
concernant les exigences techniques sur les aménagements  
visant à assurer l'accès des personnes handicapées  
aux transports publics  
(OETHand)**

du 23 mars 2016 (Etat le 1<sup>er</sup> juillet 2016)

---

*Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC),*

vu l'art. 8 de l'ordonnance du 12 novembre 2003 sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics<sup>1</sup>,  
*arrête:*

## **Section 1    Objet**

### **Art. 1**

<sup>1</sup> La présente ordonnance réglemente les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux installations et aux véhicules:

- a. des transports publics en général;
- b. des transports publics par bus et trolleybus;
- c. des transports publics à câbles dont les unités de transport comprennent plus de huit places.

<sup>2</sup> Les exigences techniques concernant les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux véhicules interopérables sont régies par les dispositions de la section 7a de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)<sup>2</sup>, du chap. 1a et de l'annexe 7 de l'ordonnance du 23 novembre 1983 sur les chemins de fer (OCF)<sup>3</sup> et, à titre complémentaire, de la présente ordonnance.

<sup>3</sup> La présente ordonnance est applicable à condition de ne pas être en contradiction avec les dispositions de la loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés<sup>4</sup> en ce qui concerne la proportionnalité.

RO 2016 1207

1    RS 151.34

2    RS 742.101

3    RS 742.141.1

4    RS 151.3

## Section 2 Exigences générales

### Art. 2 Constructions, installations et véhicules

<sup>1</sup> La norme SN 521 500/SIA 500 «Constructions sans obstacles», édition de 2009<sup>5</sup>, est déterminante pour les exigences générales auxquelles doivent satisfaire les constructions et les installations.

<sup>2</sup> Le règlement (UE) n° 1300/2014<sup>6</sup> est déterminant pour les exigences générales auxquelles doivent satisfaire les véhicules. Une évaluation de la conformité établie par un organisme d'évaluation de la conformité n'est requise que pour les véhicules circulant sur les tronçons interopérables (art. 15a, al. 1, let. a, OCF<sup>7</sup>).

<sup>3</sup> Les exigences concernant le transport par voie ferrée, par tramways et par bateau qui s'écartent de cette norme ou qui vont au-delà de celle-ci sont fixées de manière exhaustive dans les actes suivants:

- a. dispositions d'exécution du 15 décembre 1983 de l'ordonnance sur les chemins de fer<sup>8</sup>;
- b. art. 6, al. 2, de l'ordonnance du 14 mars 1994 sur la construction des bateaux<sup>9</sup>.

### Art. 3 Places de parc pour les handicapés moteurs

<sup>1</sup> Si des places de parc sont disponibles aux points d'arrêt pour les voitures de tourisme, des places de parc pour handicapés moteurs doivent être aménagées conformément à l'art. 65, al. 5, de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur les règles de la signalisation routière<sup>10</sup>. Le nombre des places de parcs pour les handicapés moteurs est:

- a. de 1 place pour les parcs de 50 places et moins pour voitures de tourisme;
- b. de 2 places pour les parcs de 51 à 150 places pour voitures de tourisme;
- c. de 3 places pour les parcs de 151 à 350 places pour voitures de tourisme;
- d. de 4 places pour les parcs de 351 à 750 places pour voitures de tourisme;
- e. de 5 places pour les parcs de 751 places et plus pour voitures de tourisme.

<sup>2</sup> Les places de parc destinées aux handicapés moteurs doivent être situées à proximité de l'accès principal au point d'arrêt.

<sup>5</sup> La norme peut être obtenue contre paiement auprès de l'Association suisse de normalisation (SNV), Sulzerallee 70, 8404 Winterthour; [www.snv.ch](http://www.snv.ch) ou être consultée gratuitement auprès de l'Office fédéral des transports, Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen.

<sup>6</sup> Règlement (UE) n° 1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, JO L 356 du 12.12.2014, p. 110.

<sup>7</sup> RS 742.141.1

<sup>8</sup> RS 742.141.11

<sup>9</sup> RS 747.201.7

<sup>10</sup> RS 741.21

**Art. 4**                   Contraste, propriétés antidérapantes et caractéristiques optiques

<sup>1</sup> Les exigences matérielles quant au contraste sont régies par la norme FprEN 16584-1:2015<sup>11</sup>.

<sup>2</sup> Les exigences matérielles quant aux propriétés antidérapantes et aux caractéristiques optiques sont régies par la norme FprEN 16584-3:2015<sup>12</sup>.

**Art. 5**                   Information et communication pour les clients, systèmes d'appel  
d'urgence

<sup>1</sup> Les informations acoustiques doivent être facilement compréhensibles pour les personnes malentendantes; il faut notamment veiller à garantir une sonorisation appropriée des espaces destinés aux voyageurs. Si nécessaire, elles doivent être répétées ou pouvoir l'être sur appel.

<sup>2</sup> Les systèmes d'information et de communication pour les clients et les systèmes d'appel d'urgence doivent être détectables, reconnaissables et utilisables par les personnes malentendantes et les personnes malvoyantes. Les exigences générales matérielles quant à l'information et la communication pour les clients et aux systèmes d'appel d'urgence sont régies par la norme Fpr EN 16584-2:2015<sup>13</sup>.

<sup>3</sup> Les solutions de rechange en matière d'information et de communication pour les clients ainsi qu'en matière de systèmes d'appel d'urgence doivent être utilisables notamment par l'intermédiaire de petits appareils en vente dans le commerce tels que les téléphones portables.

<sup>4</sup> En ce qui concerne les autres informations optiques statiques, hormis le nom des gares, la taille des majuscules doit être au moins de 25 mm par mètre d'éloignement et la taille des pictogrammes et des indications de voies et de secteurs d'au moins 60 mm en projection verticale sur l'axe optique. En cas de projection non verticale, la taille s'agrandit en conséquence. La distance de référence pour la lecture équivaut au rapprochement maximal déterminé par un angle de lecture de 45 degrés pour une hauteur des yeux de 160 cm.

<sup>5</sup> Les horaires et les informations statiques comparables doivent être affichés de manière que la ligne supérieure ne se situe pas à plus de 160 cm du sol. La taille minimale des majuscules doit être de 4 mm (16 points). Il est possible de s'écarter de ces valeurs si des écrans sont installés à une distance raisonnable.

<sup>6</sup> Aux points d'arrêt importants pour l'orientation, les affichages sur écran doivent, en règle générale, être installés de manière que la ligne supérieure ne se situe pas à plus de 160 cm du sol. Si plusieurs écrans affichent la même information à ces emplacements, il faut qu'au moins un écran remplisse cette exigence.

<sup>11</sup> La norme peut être obtenue gratuitement auprès de l'Office fédéral des transports, Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen, [www.bav.admin.ch/mobile](http://www.bav.admin.ch/mobile).

<sup>12</sup> Cf. note de l'art. 4, al. 1

<sup>13</sup> Cf. note de l'art. 4, al. 1

<sup>7</sup> Aux installations de guichets munis d'un interphone, au moins un guichet doit être équipé d'un amplificateur inductif pour les personnes malentendantes et signalé en tant que tel.

<sup>8</sup> Les indicateurs généraux doivent permettre la consultation acoustique des informations.

**Art. 6** Informations particulières pour les personnes malvoyantes aux points d'arrêt

<sup>1</sup> Aux principaux points d'arrêt et aux points d'arrêt importants pour les correspondances, il convient de poser sur les mains courantes, aux endroits appropriés pour l'orientation, des informations écrites en relief et si possible aussi en braille concernant le numéro des voies, les secteurs des quais et, au besoin, d'autres localisations importantes telles que les sorties de gare.

<sup>2</sup> Aux principaux points d'arrêt et aux points d'arrêts où les correspondances sont complexes, il convient de poser un système tactile de guidage conforme à la norme SN 640 852 «Marquages tactilo-visuels pour piétons aveugles et malvoyants» de l'Union des professionnels suisses de la route (UPSR), édition de mai 2005<sup>14</sup> et de marquer un point de rencontre.

<sup>3</sup> Les présentoirs d'informations et les autres éléments saillants dans les zones destinées aux clients doivent être pourvus d'éléments appropriés pour les aveugles (par ex. socle ou barre métallique). Au besoin, les grandes surfaces vitrées doivent être pourvues d'un marquage conforme aux besoins des personnes malvoyantes.

<sup>4</sup> Les bords des quais doivent être suffisamment éclairés.

**Art. 7** Informations particulières pour les personnes en chaise roulante aux points d'arrêt

Si c'est possible du point de vue de l'exploitation, les accès utilisables en chaise roulante, les emplacements des élévateurs mobiles permettant l'accès aux véhicules et les emplacements pour l'embarquement sur les quais doivent être signalés clairement.

**Art. 8** Distributeurs automatiques de billets et oblitérateurs

<sup>1</sup> Les distributeurs automatiques de billets et les oblitérateurs doivent en principe pouvoir être utilisés par les handicapés. Si cette conformité n'est pas garantie pour certains handicaps, il faut offrir aux groupes de personnes concernées des solutions de rechange appropriées.

<sup>2</sup> Les éléments de commande des distributeurs automatiques doivent être placés à 130 cm du sol au maximum. Si un dispositif pour le paiement sans espèces numériques est placé en-dessous de cette hauteur maximale, les dispositifs d'introduction de la monnaie peuvent être placés plus haut.

<sup>14</sup> Cf. note de l'art. 2, al. 1

<sup>3</sup> La hauteur de la fente d'oblitération des distributeurs automatiques et des oblitérateurs placés aux arrêts ne doit pas dépasser 110 cm. Dans les véhicules pourvus de distributeurs automatiques ou d'oblitérateurs, l'un d'entre eux au moins doit être à portée des chaises roulantes.

**Art. 9** Boutons-poussoirs d'ouverture des portes des véhicules et  
de demande d'arrêt, avertissements sonores des portes extérieures

<sup>1</sup> Les exigences auxquelles doivent satisfaire les boutons-poussoirs d'ouverture des portes des véhicules sont régies par la norme FprEN 16584-2:2015<sup>15</sup>. Une évaluation de la conformité établie par un organisme d'évaluation de la conformité n'est requise que pour les véhicules circulant sur les tronçons interopérables. Pour les autres véhicules soumis à autorisation, la conformité est démontrée moyennant une déclaration établie par le requérant.

<sup>2</sup> En cas de besoin, les boutons-poussoirs de demande d'arrêt doivent indiquer le souhait d'arrêt au personnel roulant et le confirmer par un signal optique et acoustique dans l'espace destiné aux voyageurs. Aux places pour chaises roulantes dans les véhicules autres que ceux du trafic ferroviaire, les dispositifs de demande d'aide conformément au règlement (UE) n° 1300/2014<sup>16</sup> peuvent être remplacés par un bouton-poussoir de demande d'arrêt.

<sup>3</sup> Si le personnel d'un véhicule circulant sur un tronçon non interopérable ne voit pas toutes les portes du véhicule à tous les arrêts, des signaux acoustiques discrets doivent permettre aux aveugles de trouver, lors du déblocage des portes, un nombre approprié de boutons-poussoirs situés sur les côtés extérieurs.

<sup>4</sup> Afin de garantir l'accès de plain-pied, des boutons-poussoirs d'ouverture des portes doivent être prévus pour les personnes en chaise roulante. Ils doivent être placés à l'intérieur et à l'extérieur du véhicule, à des endroits appropriés, à au moins 70 cm et au plus 90 cm au-dessus du stationnement. Ils doivent porter un pictogramme de chaise roulante et se distinguer en bleu des autres boutons-poussoirs. Leur durée d'ouverture de la porte doit être prolongée au besoin. Si une intervention du personnel roulant est nécessaire, ils doivent déclencher un signal optique et un signal acoustique appropriés auprès du personnel roulant et, au besoin, à proximité de la porte.

**Section 3**  
**Exigences spécifiques concernant les transports par bus et trolleybus**

**Art. 10** Accessibilité des points d'arrêt de bus et de trolleybus

<sup>1</sup> Les personnes en chaise roulante doivent pouvoir accéder aux points d'arrêt de bus et de trolleybus. La pente ne doit pas dépasser 6 %, pour autant que les conditions topographiques le permettent.

<sup>15</sup> Cf. note de l'art. 4, al. 1

<sup>16</sup> Cf. note de l'art. 2, al. 2

<sup>2</sup> Aux arrêts à plusieurs niveaux, la pente des accès ne doit pas, normalement, dépasser 10 % ou 12 % si les accès sont chauffés ou couverts.

<sup>3</sup> L'inclinaison latérale du quai ne doit pas dépasser 2 %, pour autant que les conditions topographiques le permettent.

<sup>4</sup> Sur les quais, la largeur du passage pour les chaises roulantes doit être d'au moins 90 cm. S'il y a risque de chute sur la voie pour les chaises roulantes, la largeur du passage doit être d'au moins 120 cm.

**Art. 11** Surface d'accès des chaises roulantes dans les transports par bus et trolleybus

<sup>1</sup> Dans les transports par bus et trolleybus, la surface d'accès des chaises roulantes comprend le secteur dont les personnes en chaise roulante ont besoin pour monter à bord du véhicule. Elle borde la surface occupée par la rampe fixée au véhicule ou par les rampes mobiles en métal ou des aides à l'embarquement.

<sup>2</sup> Elle ne doit comporter aucun obstacle. Elle doit avoir une longueur d'au moins 200 cm et une largeur d'au moins 140 cm, pour autant que l'espace le permette.

<sup>3</sup> Si les chaises roulantes munies de moteurs électriques amovibles ou si les scooters électriques pour personnes handicapées doivent pouvoir être emportés à bord du véhicule, la surface d'accès doit avoir une largeur d'au moins 200 cm.

**Art. 12** Marquages au sol dans les transports par bus et trolleybus

Aux points d'arrêt, des marques tactilo-visuelles d'au moins 90 cm de côté doivent être posées pour les personnes malvoyantes et les aveugles à la hauteur de la première porte du véhicule, conformément à la norme SN 640 852 «Marquages tactilo-visuels pour piétons aveugles et malvoyants» de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports, édition de mai 2005<sup>17</sup>.

**Art. 13** Embarquement et débarquement des personnes en chaise roulante ou se servant d'un déambulateur

Dans les transports par bus et trolleybus, l'embarquement et le débarquement doivent être garantis:

- a. pour les personnes en chaise roulante ou se servant d'un déambulateur, entre le quai et la zone d'accès au compartiment passagers, par une différence de niveau et une largeur de l'espacement permettant l'accès de plain-pied conformément au ch. 2.3 de l'annexe au règlement (UE) n° 1300/2014<sup>18</sup>;
- b. pour les personnes en chaise roulante, par une rampe mobile ou intégrée au véhicule, une plateforme élévatrice ou une autre solution technique.

<sup>17</sup> Cf. note de l'art. 2, al. 1

<sup>18</sup> Cf. note de l'art. 2, al. 2

**Art. 14** Véhicules et équipements des véhicules

<sup>1</sup> Dans les transports par bus et trolleybus, il y a lieu d'utiliser des véhicules à plancher surbaissé. Dans des cas justifiés, notamment si les conditions topographiques l'exigent, des véhicules à haut plancher sont autorisés.

<sup>2</sup> Les véhicules de toutes les classes doivent répondre aux exigences définies à l'annexe 8 du règlement n° 107 de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (UNECE)<sup>19</sup>. Les divergences suivantes sont réservées (les chiffres de l'annexe 8 sont entre parenthèses):

- a. les rampes pour chaises roulantes, mobiles ou intégrées au véhicule, peuvent avoir une pente allant jusqu'à 18 % si le personnel de l'entreprise offre son aide lors de l'embarquement ou du débarquement (3.11.4.1.3);
- b. les sièges pour handicapés doivent également être utilisables par les personnes déficientes en raison de l'âge et doivent être signalés (3.2);
- c. dans les véhicules des classes M1 et M2:
  1. les sièges réservés aux personnes handicapées sont facultatifs (3.2),
  2. les dispositifs de communication sont facultatifs (3.3),
  3. une rampe est admise à la porte arrière à condition que le personnel offre son aide lors du débarquement et de l'embarquement (3.6.2),
  4. le personnel peut également offrir son aide pour faciliter l'accès à l'emplacement prévu pour les chaises roulantes (3.6.4),
  5. la commande des portes est facultative (3.9);
- d. dans les véhicules de la classe M3, un siège réservé aux personnes handicapées suffit (3.2);
- e. la chaise roulante est assurée par une ceinture de sécurité fixée à l'aide d'un crochet à un endroit adéquat de la chaise roulante;
- f. les véhicules de la classe M3 de plus de 12 m de long utilisés essentiellement dans le trafic d'agglomération doivent disposer, si possible, de deux emplacements prévus pour les chaises roulantes et de deux sièges réservés aux personnes handicapées;
- g. les boutons-poussoirs à l'intérieur des véhicules pour les personnes en chaise roulante doivent satisfaire à l'art. 9, al. 4 (3.9.1.2).

<sup>3</sup> Les simples boutons-poussoirs de demande d'arrêt et les boutons-poussoirs à l'intérieur des véhicules sont régis par le ch. 7.7.9.1 de l'annexe 3 du règlement n° 107 de l'UNECE. De plus, les boutons-poussoirs de demande d'arrêt et les bou-

<sup>19</sup> Règlement de n° 107 du 7 mai 1998 sur les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M2 et M3 en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction; modifié en dernier lieu par la série d'amendements 06, en vigueur dès le 15 juin 2015 (Add. 106, Rév. 6, Corr. 1). Source: www.unece.org. Ce règlement peut être consulté gratuitement auprès de l'Office fédéral des transports, Mühlestr. 6, 3036 Ittigen.

tons-poussoirs doivent confirmer, au besoin, la demande d'arrêt par un signal acoustique dans l'espace destiné aux voyageurs.

**Art. 15**           Contraste des portes dans les transports par bus et trolleybus

Les personnes malvoyantes doivent pouvoir reconnaître, sur le côté extérieur du véhicule, les portes commandées par les voyageurs ou le contour de celles-ci.

**Section 4**       **Exigences particulières pour les transports à câbles**

**Art. 16**           Stations

<sup>1</sup> Des places de stationnement doivent être aménagées pour les personnes handicapées près de l'accès principal à la station de transport à câbles.

<sup>2</sup> La pente maximale des rampes non couvertes est de 10 %, celle des rampes chauffées ou couvertes de 12 %.

<sup>3</sup> La dimension maximale des mailles des grilles dans la zone destinée aux passagers est de 10×20 mm.

**Art. 17**           Véhicules

<sup>1</sup> Dans les transports à câbles, l'espace destiné aux voyageurs doit avoir une surface suffisante pour permettre aux chaises roulantes de manœuvrer. Il n'est pas nécessaire de placer, à l'endroit prévu pour les chaises roulantes, un dispositif de demande d'aide conformément au règlement (UE) n° 1300/2014<sup>20</sup>.

<sup>2</sup> Dans les funiculaires et les téléphériques à va-et-vient, la fermeture automatique des portes doit être annoncée optiquement et acoustiquement, de manière perceptible pour les personnes malvoyantes et les personnes malentendantes.

**Art. 18**           Embarquement et débarquement des personnes en chaise roulante ou se servant d'un déambulateur

<sup>1</sup> Dans les transports à câbles, l'embarquement et le débarquement des personnes en chaise roulante ou se servant d'un déambulateur doivent être garantis en priorité sans recours à l'aide du personnel:

- a. par une rampe intégrée au véhicule d'une inclinaison:
  1. de 18 % au maximum pour une différence de niveau de 50 mm au maximum,
  2. de 6 % au maximum pour une différence de niveau de plus de 50 mm;
- b. par une différence de niveau et une largeur de l'espacement permettant l'accès de plain-pied conformément au ch. 2.3 de l'annexe au règlement (UE) n° 1300/2014<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> Cf. note de l'art. 2, al. 2

<sup>21</sup> Cf. note de l'art. 2, al. 2



<sup>2</sup> Le personnel peut, à titre subsidiaire, aider à l'embarquement et au débarquement. Dans ce cas, l'accès pour les personnes en chaise roulante doit être garanti par une rampe mobile ou intégrée au véhicule, une plaque de transbordement ou une aide mobile. L'inclinaison de la rampe ou de la plaque de transbordement ne doit pas dépasser 18 %.

**Art. 19**            Systèmes d'information et de communication pour les clients et systèmes d'appel d'urgence

Dans les transports à câbles, l'art. 5 s'applique uniquement:

- a. aux systèmes d'appel d'urgence lorsque l'exploitation n'est pas accompagnée;
- b. aux installations destinées à l'information et à la communication pour les clients et aux systèmes d'appel d'urgence lorsque l'exploitation des funiculaires et les téléphériques à va-et-vient n'est pas accompagnée et qu'il existe des stations intermédiaires.

## **Section 5      Dispositions finales**

**Art. 20**            Evaluation

L'Office fédéral des transports vérifie périodiquement si les exigences doivent être adaptées à l'état de la technique et propose des mesures *ad hoc* au DETEC.

**Art. 21**            Abrogation d'un autre acte

L'ordonnance du DETEC du 22 mai 2006 concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics<sup>22</sup> est abrogée.

**Art. 22**            Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2016.

<sup>22</sup> [RO 2006 2309, 2010 1263, 2012 3411, 2014 559]

