

Monsieur,

La proportionnalité est toujours une question d'appréciation, ce qui donne lieu à des discussions. Selon notre interprétation, le législateur a réparti la marge d'appréciation sur trois niveaux :

1. Les entreprises de transport public mettent en œuvre les prescriptions légales dans le cadre de leur compétence, si nécessaire en invoquant les possibilités de dérogation prévues aux art. 11, al. 1, et 12, al. 3, LHand et à l'aide de solutions de remplacement qui en résultent. Ces dispositions concernent les mesures d'aménagement des transports publics sans obstacles pour lesquelles il n'est pas nécessaire d'obtenir une autorisation (par ex. systèmes d'information de la clientèle aux gares et distributeurs automatiques).
2. Au besoin, l'autorité compétente – s'agissant des transports publics, les compétences sont réparties entre la Confédération, les cantons et les communes – statue, dans le cadre des décisions d'approbation des plans ou de l'homologation de véhicules, sur les mesures qui ne peuvent pas ou que partiellement être réalisées comme prévu par les dispositions d'exécution de la LHand du fait du principe de proportionnalité. Les dispositions d'exécution en question prescrivent par ex. la garantie de l'autonomie. Elles définissent aussi la manière dont il faut proposer une solution de remplacement lorsque le coût de la réalisation d'une mesure est disproportionné par rapport au besoin potentiel des voyageurs à mobilité réduite : en règle générale, il faut alors prévoir l'assistance par le personnel (qui aide, par ex., à manier les élévateurs pour chaises roulantes). Les allègements sont toujours décidés sur la base d'une pesée des intérêts. Celle-ci contiendra les motifs exacts de la dérogation (par ex. surcoûts de la réalisation d'un accès autonome attestés par une ou plusieurs offres) qui seront comparés au besoin escompté des personnes à mobilité réduite. Dans la LHand, le législateur a concédé aux personnes concernées et à leurs organisations un droit explicite de plainte, individuelle ou collective, afin qu'elles se chargent elles-mêmes d'une partie du contrôle de la mise en œuvre. L'intention du législateur était d'éviter aux autorités compétentes d'avoir à augmenter le personnel du fait de la LHand. C'est pourquoi l'OFT n'a que des possibilités très restreintes de contrôler la mise en œuvre de la LHand. De plus, comme mentionné plus haut, les compétences en matière de mise en œuvre de la LHand dans les transports publics sont réparties entre la Confédération, les cantons et les communes.
3. Suite à une plainte individuelle d'un particulier directement concerné ou à une plainte collective d'une organisation nationale représentant les intérêts des handicapés (le Conseil fédéral a désigné actuellement 12 organisations ayant qualité pour recourir), l'autorité compétente ou le tribunal compétent examine une mesure qui n'a pas été mise en œuvre par l'entreprise (cf. point 1) ou qui n'a pas été ordonnée par l'instance précédente (cf. point 2).

Dans le cas concret des ETR 610 dont la presse se fait l'écho actuellement, l'OFT est parvenu à la conclusion que le principe de proportionnalité ne pourrait plus être respecté du fait que les CFF ont l'intention d'utiliser, en sus de la 1<sup>re</sup> série de véhicules actuellement utilisés en trafic grandes lignes sur l'axe nord-sud et de la 2<sup>e</sup> série qu'ils recevront très prochainement (8 autres véhicules), une 3<sup>e</sup> série de ces véhicules. Si cette 3<sup>e</sup> série était utilisée, les CFF feraient circuler sur le trafic grandes lignes nord-sud uniquement des véhicules auxquels les personnes à mobilité réduite ne peuvent pas accéder de manière autonome. Or l'OFT est d'avis que telle n'est pas la volonté du législateur. L'intégralité d'une offre des transports publics ne saurait compter comme « cas spécial » au sens de l'art. 12 LHand, même si les CFF prévoyaient, à titre de solution de remplacement, de proposer l'assistance du personnel (par ex. à l'aide d'élévateurs pour chaises roulantes). Le besoin des personnes à mobilité réduite en trafic grandes lignes sur l'axe nord-sud est considéré comme élevé.

Andreas Windlinger

Porte-parole

Eidgenössisches Departement für Umwelt,

Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Verkehr**