

SUBVENTIONS CANTONALES POUR LES ARRÊTS DE BUS MISE EN CONFORMITÉ LHAND

SOMMAIRE

Préface	3
1. Généralités	4
1.1 Contexte	4
1.2 Prescriptions légales	4
1.3 Répartition des responsabilités	5
2. Les subventions cantonales pour la mise en conformité des arrêts de bus	6
2.1 Qui peut bénéficier d'une subvention?	6
2.2 Quels arrêts sont de la responsabilité des Communes?	6
2.3 Quels arrêts peuvent être subventionnés?	7
2.4 Comment obtenir une subvention?	8
2.5 Quel est le montant de la subvention?	10
2.6 Principe de proportionnalité	10
3. Les normes techniques	11
3.1 Comment évaluer si un arrêt répond aux exigences de la LHand?	11
3.2 Règlement (UE) n°130/2014	11
3.3 Norme VSS	11
3.4 Commentaire sur le règlement européen et la norme VSS	11
4. Appui technique et transmission des dossiers	14
4.1 Guichet LHand	14
4.2 Les arrondissements	14

PRÉFACE



Nuria Gorrite,
Conseillère d'État,
Cheffe du Département
des institutions, de la
culture, des infrastructures
et des ressources humaines

Garantir l'accès aux transports publics à toutes et tous est une condition essentielle d'une mobilité moderne, inclusive et durable. La loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand) rappelle à cet égard un principe fondamental : les personnes en situation de handicap doivent pouvoir se déplacer facilement et de manière autonome. Les aménagements réalisés bénéficient toutefois bien au-delà : aux personnes âgées, aux parents avec de jeunes enfants, aux voyageurs blessés ou chargés de bagages. Au total, près de 10% de la population est directement concernée.

Dans le canton de Vaud, un important retard subsiste encore dans la mise en conformité des infrastructures. Face à ce constat, le Conseil d'État a décidé de donner une impulsion forte afin d'accélérer les travaux. Le Canton entend assumer pleinement son rôle en adoptant désormais une approche proactive pour les arrêts situés sur les routes cantonales, sans attendre leur réaménagement dans le cadre de chantiers routiers.

Nous sommes toutefois conscients que ces adaptations représentent un défi technique et financier significatif pour les communes, responsables de la majorité des arrêts. C'est pourquoi le Canton met à leur disposition un accompagnement concret : un soutien technique via le guichet LHand, ainsi qu'un appui financier sous forme de subventions. Cette démarche partenariale vise à faciliter la planification et la réalisation des travaux, tout en garantissant une utilisation efficace des ressources publiques.

Ensemble, nous pouvons faire progresser une mobilité réellement accessible, durable et moderne. Mettre les arrêts de bus aux normes, permet non seulement de respecter une obligation légale, mais aussi d'affirmer notre volonté commune de bâtir un territoire où chacun peut se déplacer librement, en toute autonomie.

IMPRESSUM

Conception et rédaction : Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR)

Graphisme : moserdesign.ch

Photos : Marc-André Marmillod

© État de Vaud, DGMR, première édition, avril 2026

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 Contexte

La mobilité est un levier essentiel d'intégration sociale et professionnelle, ainsi qu'un facteur clé de développement économique. Cependant les capacités physiques, notamment celles des personnes à mobilité réduite, peuvent restreindre l'accès aux transports publics. Environ 10% de la population est concernée par une forme de mobilité réduite, de manière temporaire (par exemple une jambe cassée, une poussette, des bagages) ou permanente (comme les personnes malvoyantes ou les seniors en perte d'autonomie).

Par conséquent, les infrastructures et équipements de transport public doivent répondre aux besoins spécifiques de ces personnes afin de favoriser leur autonomie et leur intégration. Or, la mise en conformité des arrêts de bus à la Loi fédérale sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand ; RS 151.13) accuse un retard dans notre pays. Malgré de nombreux progrès, les entreprises de transports et les pouvoirs publics n'ont pas rempli toutes les obligations légales en raison de la complexité et de l'ampleur de la tâche. En 2024, 9% des arrêts dans le canton de Vaud répondaient aux normes LHand.

Cette brochure vise à informer les Communes sur les modalités de subventionnement cantonal pour leur(s) projet(s) de mise en conformité des arrêts de bus dont elles sont les propriétaires.

1.2 Prescriptions légales

La LHand, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2004, a pour but de prévenir, de réduire ou d'éliminer les inégalités qui frappent les personnes en situation de handicap. Concernant plus spécifiquement les transports publics (arrêts, gares, installations et véhicules déjà en service), ceux-ci devaient être adaptés aux besoins des personnes en situation de handicap au plus tard 20 ans après l'entrée en vigueur de la loi, soit au 31 décembre 2023.

Ci-dessous, les bases légales en lien avec l'accessibilité des transports publics aux personnes à mobilité réduite :

1. Constitution fédérale du 18 avril 1999 (RS 101)
2. Constitution vaudoise du 14 avril 2003 (CST-VD, BLV 101.01)
3. Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées du 13 décembre 2002 (LHand ; RS 151.3)
4. Ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics du 12 novembre 2003 (OTHAnd ; RS 151.34)
5. Loi sur la mobilité et les transports publics du 11 décembre 1990 (LMTP ; BLV 740.21)

1.3 Répartition des responsabilités

Les responsabilités de mise aux normes n'incombent pas aux mêmes entités selon qu'il s'agit de transport ferroviaire ou routier, ou de matériel roulant et d'infrastructures (arrêts et gares).

La mise en conformité **des gares et du matériel roulant ferroviaire** est de la responsabilité de l'entreprise de transport concessionnaire ; celle du **matériel roulant routier (bus)**, de la responsabilité de l'entreprise de transport propriétaire ; la responsabilité des **infrastructures routières (arrêt de bus)** incombe à leur propriétaire, les Communes ou le Canton.

Les Communes sont responsables des arrêts de bus situés sur les routes cantonales en traversée de localité et sur les routes communales. Le Canton est responsable des arrêts de bus situés sur les routes cantonales hors traversée de localité.

Depuis le 1^{er} janvier 2024, toute personne à mobilité réduite ne pouvant pas utiliser l'arrêt souhaité est en droit de demander un moyen de transport de remplacement (taxi, bus spécial, etc.). Les coûts de cette prise en charge sont à la charge du responsable de l'arrêt.



2. LES SUBVENTIONS CANTONALES POUR LA MISE EN CONFORMITÉ DES ARRÊTS DE BUS

2.1 Qui peut bénéficier d'une subvention ?

Toute Commune souhaitant mettre en conformité LHand un arrêt de bus de sa responsabilité et répondant aux critères d'éligibilité établis par le Canton (voir chapitre 2.3).

2.2 Quels arrêts sont de la responsabilité des Communes ?

Les Communes étant propriétaires des arrêts de bus situés sur les routes communales et cantonales en traversée de localité, elles ont la responsabilité d'établir et de réaliser le projet de mise en conformité, éventuellement avec l'appui des entreprises de transport public concernées.

Scannez le QR code
www.geo.vd.ch



Le Guichet cartographique cantonal permet de se renseigner quant à la responsabilité d'un arrêt : geo.vd.ch

- Dans l'onglet *Thème : localisation*, choisissez le mode *Mobilité*.
- Les routes bleues : routes cantonales hors traversée de localité (responsabilité cantonale).
- Les routes rouges : routes cantonales en traversée de localité (responsabilité communale).
- Les routes blanches : routes communales (responsabilité communale).



2.3

Quels arrêts peuvent être subventionnés?

Le Canton dispose d'un financement de 7.8 millions de francs pour soutenir les Communes jusqu'à décembre 2030 dans la mise en conformité LHand de leurs arrêts de bus. Afin de prioriser l'octroi d'une subvention aux arrêts où les besoins sont les plus évidents, le Canton a établi une liste de cinq critères d'éligibilité:

1. L'arrêt comptabilise au moins 5 montées par jour.
2. L'arrêt se situe à proximité d'un établissement accueillant des personnes à mobilité réduite (hôpital, centres de soin, EMS, etc.).
3. L'arrêt figure sur une ligne de bus subventionnée par le Canton¹.
4. L'arrêt figure sur une ligne de bus desservant une interface de transport².
5. L'arrêt est accessible aux personnes à mobilité réduite depuis les abords immédiats.

¹ Pour savoir si la ligne de bus est subventionnée par le Canton, nous vous invitons à prendre contact avec l'entreprise de transport concernée.

² Une interface de transport peut être une gare ferroviaire, un autre arrêt de bus pour le transport régional, ou encore un parking relais.



2.4 Comment obtenir une subvention?

Le déclenchement de toute démarche est de la responsabilité de la Commune. Celle-ci présente un projet à la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), qui l'évaluera. La subvention cantonale sera allouée dans l'ordre d'arrivée des dossiers, sous réserve du respect des critères d'éligibilité et des fonds disponibles.

Avant le début du projet :

1. **Le projet fait l'objet d'une étude de mise en conformité par la Commune.** La Commune établit un dossier de projet de mise en conformité en tenant compte de la priorisation définie au chapitre 2.3, éventuellement avec l'appui des entreprises de transport public concernées. Elle soumet le projet à l'enquête publique si nécessaire, obtient les crédits correspondants et réalise l'appel d'offre. Ce dernier doit être réalisé en application de la loi sur les marchés publics (LMP-VD), qui interdit la passation de marché de gré à gré pour des travaux supérieurs à CHF 300'000.-. Le respect de cette loi conditionne la possibilité de subvention.
2. **La Commune adresse sa demande de subventionnement à la DGMR (contacts en page 14).** Le dossier de demande comprend l'analyse de l'arrêt selon les critères du chapitre 2.3, un descriptif des travaux, un devis détaillé (offre) et les plans d'exécution. Le dossier de demande comprendra un maximum de 5 arrêts.





3. **La DGMR examine la demande.** Si la demande est conforme aux critères du chapitre 2.3, comporte tous les éléments demandés ci-dessus et que les fonds sont encore disponibles, le dossier est accepté. Puis, la DGMR établit une convention de subventionnement, valable trois ans, fixant les conditions et déterminant le plafond de subventionnement. Elle sera signée par le Canton et la Commune. Le Canton ne considérera que les frais imputables aux mesures de mise en conformité LHand des arrêts de bus pour définir le montant de la subvention.
4. **La Commune démarre et réalise les travaux,** lesquels doivent être achevés dans un délai maximal de trois ans à compter de la signature de la convention de subventionnement. La Commune procède à la réception des travaux et établit le décompte final.
5. **La DGMR verse la subvention à la fin du chantier.** Conformément à la convention signée, sur la base des factures finales relatives aux travaux réalisés, des preuves de paiement, du procès-verbal de réception des travaux et des plans exécutés transmis par la Commune, la DGMR verse la subvention et met à jour l'outil de suivi de la mise en conformité des arrêts.

2.5
Quel est le montant de la subvention ?

En cas d'acceptation du projet, le Canton subventionne 30% des coûts de réalisation, avec un plafond fixé à CHF 15'000.– par quai, soit en général CHF 30'000.– par arrêt. En cas de quai partagé par plusieurs lignes, avec plusieurs zones d'arrêt en enfilade sur un seul quai de grande longueur, le plafond sera adapté en conséquence. Toute spécificité sera évaluée au cas par cas.

2.6
Principe de proportionnalité

La LHand prévoit un principe de proportionnalité à son article 11 al. 1. En effet, l'élimination de l'inégalité doit se faire lorsqu'il n'y a pas disproportion entre l'avantage qui serait procuré aux personnes en situation de handicap et :

- a) La dépense qui en résulterait,
- b) L'atteinte qui serait portée à l'environnement, à la nature ou au patrimoine,
- c) L'atteinte qui serait portée à la sécurité du trafic ou de l'exploitation.

Ce principe de proportionnalité doit naturellement faire partie de l'analyse technicoéconomique de chaque projet de mise en conformité et la décision appartient aux propriétaires de l'arrêt de bus, respectivement la Commune ou le Canton. Ce principe ne fixe pas de normes chiffrées, laissant la détermination à l'appréciation du propriétaire de l'arrêt de bus.

Le principe de proportionnalité financière – la limite fixée pour les arrêts de la responsabilité du Canton

Ce principe est présenté à titre d'exemple, mais les Communes conservent la liberté d'apprécier le principe de proportionnalité financière selon leurs propres critères.

Pour les projets sur route cantonale hors traversée, dont la mise en conformité est financée entièrement par le Canton, le principe de proportionnalité financière est le suivant :

Chaque montée quotidienne doit représenter un maximum de CHF 10'000.– de coût de mise en conformité. Ainsi, si un arrêt enregistre 20 montées par jour, le coût de sa mise en conformité peut atteindre jusqu'à 200'000 francs. Au-delà de ce montant, le Canton se réserve le droit de ne pas prioriser la mise en conformité de l'arrêt.

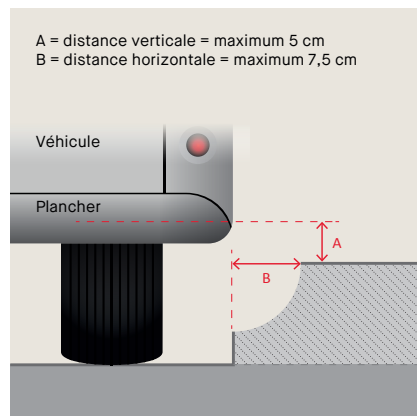
3. LES NORMES TECHNIQUES

3.1 Comment évaluer si un arrêt répond aux exigences de la LHand?

L'article 13 OTHand indique que dans les transports par bus et trolleybus, l'embarquement et le débarquement doivent être garantis pour les personnes en fauteuil roulant ou se servant d'un déambulateur. L'ordonnance ne donnant pas plus d'indications techniques, le règlement ci-dessous fait office de référence technique pour clarifier les exigences.

3.2 Règlement (UE) n°130/2014

Selon ce règlement, les plus petites roues doivent permettre le franchissement d'une lacune qui n'excédera pas 7,5 cm horizontalement et 5 cm verticalement selon le schéma ci-dessous.



3.3 Norme VSS

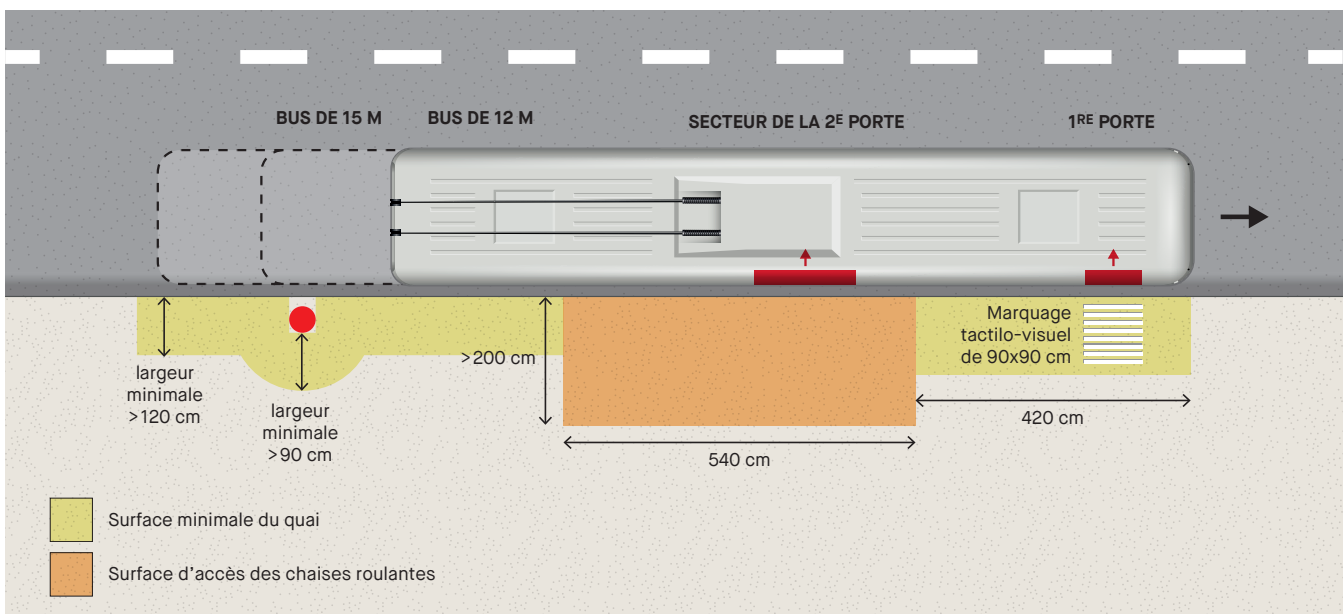
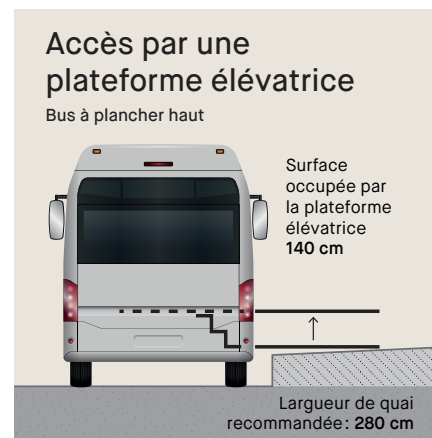
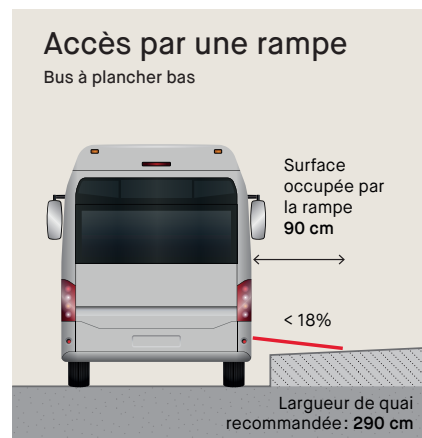
La norme VSS 640 075, trafic piétonnier – espace de circulation sans obstacle, définit les principes généraux pour les arrêts de bus conformes à la LHand. A son chapitre 15, elle fixe une hauteur de bordure de 22 à 30 cm, permettant un embarquement sans aide, avec un minimum de 16 cm permettant un embarquement à l'aide d'une rampe.

3.4 Commentaire sur le règlement européen et la norme VSS

Les normes citées ci-dessus précisent quelles sont les adaptations à faire sur les quais, notamment en ce qui concerne la hauteur des bordures, la largeur des quais et la signalisation horizontale (élément podotactile pour les personnes malvoyantes). Le point le plus important est le vide résiduel entre le plancher du bus à l'arrêt et le quai. Selon la directive européenne, l'espace horizontal ne doit pas excéder 7.5 cm et la marche 5 cm de hauteur.

Le plancher des bus surbaissés est généralement situé entre 30 et 34 cm de hauteur par rapport au niveau de la route et le bus peut abaisser son plancher au droit de l'arrêt, côté trottoir, à une hauteur entre 17 et 27 cm, grâce au mécanisme de l'agenouillement, ou « kneeling ». De ce fait, des bordures de 22 cm de hauteur sont la référence en Suisse. Actuellement, le réglage de l'agenouillement des bus ne peut se faire qu'en atelier, avec une seule hauteur possible. À relever qu'une telle hauteur de bordure n'est applicable sur l'ensemble de l'arrêt que dans le cas de quais rectilignes sur chaussée, parallèles à l'axe de la route.

Dans des secteurs en courbes ou pour des arrêts en baignoire, quand le fond de la caisse de la carrosserie doit pouvoir passer au-dessus de la bordure lors de l'approche, la hauteur de bordure doit être réduite à 16 cm dans la zone de manœuvre du bus, en maintenant une bordure de 22 cm en face de la porte centrale du véhicule, et éventuellement de la porte avant et la porte arrière.





Avec une bordure de 22 cm et avec une largeur de quai de 2 m, une personne en fauteuil roulant peut accéder de manière autonome au bus. Si la mise en place d'une bordure de hauteur de 22 cm n'est malgré tout pas possible, le quai doit alors être élargi à 2.9 m, car l'embarquement d'une personne en fauteuil roulant ne peut se faire qu'avec l'aide d'une rampe emportée dans le bus, ce qui ne satisfait pas aux objectifs de la LHand puisque la personne à mobilité réduite doit pouvoir embarquer de manière totalement autonome.

Les pentes pour l'accès au quai ne doivent pas dépasser 6%.

4. APPUI TECHNIQUE ET TRANSMISSION DES DOSSIERS

Selon l'état d'avancement de votre projet, vous trouverez ci-dessous les contacts à privilégier.

4.1 Guichet LHand

Scannez le QR code
www.vd.ch/guichet-lhand



Pour obtenir un conseil technique dans le cadre de l'élaboration d'un projet :

*Direction générale de la mobilité et des routes DGMR
Division infrastructures
Place de la Riponne 10
CH - 1014 Lausanne*

Guichet LHand +41 21 316 72 72 lhand.dgmr@vd.ch

4.2 Les arrondissements

Pour transmettre le dossier de demande de subvention aux responsables d'arrondissement – Voyer·ère·s :

<i>Arrondissement Centre</i>	<i>+41 21 316 02 26</i>	<i>info.dgmr-centre@vd.ch</i>
<i>Arrondissement Est</i>	<i>+41 21 557 85 44</i>	<i>info.dgmr-est@vd.ch</i>
<i>Arrondissement Nord</i>	<i>+41 24 557 65 65</i>	<i>info.dgmr-nord@vd.ch</i>
<i>Arrondissement Ouest</i>	<i>+41 21 557 80 41</i>	<i>info.dgmr-ouest@vd.ch</i>

Contacts

DGMR - Direction générale de la mobilité et des routes
Division Infrastructures
Département des institutions, de la culture,
des infrastructures et des ressources humaines (DICIRH)
Place de la Riponne 10, 1014 Lausanne
T 021 316 72 72 - info.dgmr@vd.ch