

**RAPPORT DE LA COMMISSION
chargée d'examiner l'objet suivant :**

Exposé des motifs et projets de décrets

- **accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 16'900'000 pour financer la mise en conformité des arrêts de bus propriété du Canton selon la loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées**
- **accordant au Conseil d'Etat un crédit-cadre de CHF 7'800'000 pour financer une subvention cantonale pour la mise en conformité des arrêts de bus propriété des Communes selon la loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées et**

Réponse du Conseil d'Etat à l'interpellation de Sylvie Podio et consorts - Le transfert modal pour tout le monde, ça devrait être pour 2024 selon la LHand, mais à moins d'un miracle pas en terre vaudoise ? (22_INT_126)

1. PREAMBULE

La Commission thématique des infrastructures liées aux transports et à la mobilité (CTITM) s'est réunie le jeudi 27 mars 2025 à la Salle Romane, Rue Cité-Devant 13, à Lausanne. Sous la présidence de Monsieur le Député Pierre-Alain Favrod, elle était composée de Mesdames les Députées Aude Billard et Nathalie Vez ; ainsi que de Messieurs les Députés Jean-François Cachin, Oscar Cherbuin (en remplacement de Jerome De Benedictis), Xavier de Haller, Oleg Gafner, Philippe Germain, Vincent Jaques, Stéphane Jordan, Pierre Kaelin, Bernard Nicod, Romain Pilloud, David Raedler, Alexandre Rydlo et Fabrice Tanner. Monsieur le Député Jerome De Benedictis était excusé.

Ont également participé à cette séance Madame la Conseillère d'Etat Nuria Gorrite, Cheffe du Département de la culture, des infrastructures, et des ressources humaines (DCIRH) ; Monsieur Pierre-Yves Gruaz, Chef de la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) ; Monsieur Federico Molina, Chef de la division planification à la DGMR, Monsieur Sébastien Demont, Chef de la Division infrastructure à la DGMR, Monsieur Cyril Durussel, Chef de projet à la DGMR.

Monsieur Florian Ducommun-dit-Boudry, Secrétaire suppléant de la Commission, a rédigé les notes de séance et en est vivement remercié.

2. PRESENTATION DE L'EMPD – POSITION DU CONSEIL D'ETAT

La Conseillère d'Etat indique que la Suisse a voté une loi dans le but d'abolir les inégalités qui visent les personnes en situation de handicap en termes de mobilité ; avec une obligation de mettre aux normes les arrêts de gare et de bus, pour faciliter la montée et la descente pour ces personnes.

La Confédération a fixé un délai de 20 ans aux collectivités publiques et aux CFF pour la mise aux normes. A ce jour, la Suisse a pris du retard et celui-ci est conséquent.

Spécifiquement, pour le Canton de Vaud, les arrêts de bus sont du ressort cantonal s'ils sont hors traversée de localité. Il y en a environ 300, dont 200 qui ne sont pas conformes aux critères de la LHand (à savoir que ces arrêts sont soit éloignés des communes, au milieu d'une route ou peu fréquentées). Afin de les mettre aux normes, cela demanderait d'engager des frais disproportionnés. La Conseillère d'Etat précise que la LHand exige une mise aux normes des arrêts seulement s'ils sont pertinents et que les frais ne soient pas disproportionnés.

Ainsi, sur l'analyse faite quant aux 400 arrêts en traversée de localité, 300 ne répondent pas au critère de proportionnalité de la LHand. Dans les 100 restants à la charge du Canton, 20 sont conformes alors que les 80 autres arrêts doivent être mis aux normes de la LHand. Dite mise aux normes demandera donc un engagement financier (crédit d'investissement) à hauteur de CHF 17'000'000.-.

Il s'avère que la grande majorité des arrêts sont du ressort des communes, qui se trouvent en traversée de localité. L'objectif consiste dès lors à aider les communes financièrement afin que ces dernières mettent également aux normes leurs arrêts. Néanmoins, le Canton va sélectionner un certain nombre d'arrêts, fondé sur des critères et selon la cohérence des réseaux de transports. Le Canton aiderait les communes au moyen d'une subvention de l'ordre de 30% des coûts, mais au maximum CHF 15'000.- par arrêt. Cela représente la moitié du montant cantonal, soit CHF 7'800'000.-. Il est précisé que cet argent provient du bénéfice des préfinances qui a été réservé.

Le Chef de projet à la DGMR expose alors aux commissaires une présentation PowerPoint qui comporte un contexte, les bases légales, ce que représente la LHand par rapport aux transports publics, la mise en œuvre de la LHand dans le Canton de Vaud, les deux EMPD et des exemples.

S'agissant du contexte, la volonté du Canton de Vaud est de développer ses transports publics et d'offrir une mobilité adaptée. Cela découle également du programme de législature.

Selon l'Office fédéral de la statistique, environ 10% des usagers des transports publics sont considérés comme étant « à mobilité réduite ». Ce critère va au-delà du handicap, car cela englobe aussi les personnes rencontrant momentanément une difficulté à se déplacer (personnes âgées, jambe cassée, grossesse, accompagnement de petits enfants, poussettes, déplacement avec des valises, etc.). Comme auparavant indiqué, environ 200 à 300 arrêts dans le Canton sont concernés et seulement 9% répondent aux normes de la LHand.

Concernant les bases légales, la LHand vise à réduire voire éliminer les inégalités subies par les personnes handicapées. Une « personne handicapée » est définie comme une personne avec une déficience corporelle durable. Une inégalité peut être constatée lorsque les personnes handicapées sont péjorées sans autre justification. Le champ d'application de la LHand porte sur les équipements, les véhicules ou encore la structure (quai et gare). La loi donne également le principe de proportionnalité par rapport à l'investissement financier de mise aux normes par rapport au gain pour les personnes handicapées. L'Office fédéral des transports édicte les normes techniques (avec des ordonnances d'application). Enfin, le délai pour se conformer est décembre 2023, d'où le retard accusé.

S'agissant des transports publics, les structures ferroviaires (CFF ainsi que les autres compagnies privées) ont la responsabilité de la mise aux normes, sous la supervision de l'Office fédéral des transports. Pour les bus, il s'agit de la responsabilité des compagnies de transports. Quant aux arrêts de bus, ils sont du ressort du propriétaire de la route, à savoir le Canton ou les communes, voire parfois des privés.

La mise aux normes s'est faite au gré des opportunités, en cas de requalification en route en traversée dans les communes. Mais il n'y a pas eu de grande action entreprise pour mettre les arrêts de bus en conformité.

Il est ici rappelé que les coûts, importants, sont de l'ordre de plusieurs dizaines milliers de francs par quai voire des centaines de milliers de francs.

Sur le territoire vaudois, il y a 2'291 arrêts de bus, dont 926 sur des routes communales, 982 sur des routes cantonales en traversée de localité, donc également sous la responsabilité communale. **Ainsi, il y a plus de 1'800 arrêts du ressort des communes.** Pour les arrêts hors traversée, il y en a 403.

Ces EMPD répondent à deux objectifs, à savoir accélérer la mise en œuvre et de mettre en conformité les arrêts qui répondent aux critères d'utilité pour les usagers et de proportionnalité dans le financement.

Pour le choix des travaux qui seront effectués, le Canton a retenus deux critères, à savoir les arrêts qui desservent une localité et qui ne disposent pas d'autre desserte de transports publics (25 arrêts sont concernés dans le Canton) ainsi que les arrêts qui comptabilisent 5 montées par jour, ce qui correspond à environ 10 personnes dont 1 *a fortiori* est à mobilité réduite. En appliquant ces critères, 100 arrêts sont éligibles, dont 20 sont d'ores et déjà conformes alors que les 80 autres coûteront environ CHF 200'000.-.

S'agissant des subventions pour les communes, le critère retenu est celui de la priorisation. A savoir, l'on vise les arrêts avec au moins 5 montées par jour et à proximité d'établissements de santé (hôpital, EMS, etc.) ou de formation (école, école supérieure, école professionnelle, etc.).

L'arrêt doit être situé sur une ligne qui bénéficie déjà d'une subvention et se situer sur une interface de transport. Évidemment, l'arrêt doit être accessible aux personnes à mobilité réduite en lui-même.

En appliquant l'ensemble des critères retenus, **1'186 arrêts seraient éligibles à la subvention**. Le montant de la subvention est limité à 30%, mais au maximum CHF 15'000.- par quai, et CHF 30'000.- par arrêt. Enfin, il est précisé que les subventions ne sont pas rétroactives.

Le Canton a prévu un volet d'accompagnement aux communes, avec un soutien technique dans les procédures administratives.

Enfin, le Chef de projet à la DGMR donne des exemples de quais aux normes, des arrêts hors traversée de localités (*cf. présentation PowerPoint en annexe au présent rapport de commission*).

3. DISCUSSION GENERALE

Une Députée remercie l'administration pour cette présentation et demande si la mise en conformité vise uniquement la jonction entre le véhicule et l'arrêt, ou également la suite du parcours, en joignant d'autres trottoirs. Elle s'interroge également sur le différentiel du coût de CHF 50'000.- et CHF 100'000.- entre les arrêts hors et en localité.

Le Chef de projet à la DGMR indique que le but consiste à raccorder l'arrêt au trottoir. L'arrêt hors localité est souvent peu équipé, ou des aménagements annexes sont à faire en vue de le relier aux trottoirs pour une aide à la traversée ; ce qui n'a pas à se faire en ville. Les montants sus-indiqués sont des estimations sur la base de l'expérience, mais chaque projet doit nécessiter un travail spécifique.

Sur la mise en conformité de l'arrêt, un Député indique que pour les 200 usagers qui emprunteront l'arrêt, il est possible d'imaginer qu'un passage piéton soit créé et qu'un trottoir soit allongé car cela peut faire sens à cet endroit-là. C'est donc aussi pour cela que les communes hésitent ou rallongent leur procédure.

Le Chef de la DGMR confirme qu'il y aura une révision complète et un réaménagement selon les spécificités de l'arrêt.

Un Député s'interroge sur le cas typique de certains villages qui ne possèdent, pour certains arrêts, qu'un simple panneau avec le nom de l'arrêt. Pour ceux-ci, et en imaginant qu'ils répondent aux critères établis par le Canton, il se demande comment une commune peut savoir si elle doit se conformer aux exigences légales de la LHand. Il est également possible qu'il n'y ait pas de place en vue d'effectuer des aménagements aux abords dudit arrêt.

Le Chef de la DGMR rappelle qu'en vertu de la LHand, les propriétaires d'arrêts ont une obligation de rendre les arrêts accessibles. La notion de proportionnalité est importante dans l'évaluation du coût et le positionnement de l'arrêt. L'idée n'est pas de supprimer un arrêt.

Un Député rappelle que la LHand prévoit 20 ans pour la mise en conformité et rappelle l'arrêt du Tribunal fédéral portant sur les trains duplex où la proportionnalité devait être mise en balance avec l'autonomie des personnes handicapées. Dans les EMPD, il n'y a pas de référence sur cet arrêt ni aux critères et conditions développés. Il demande alors si l'Etat ne craint pas un recours, car les critères retenus ne sont pas ceux du Tribunal fédéral.

Le Chef de projet à la DGMR indique que l'administration a eu des contacts avec les associations concernées, lesquelles se disent favorables au projet même si celui-ci n'est pas complet. Néanmoins, il y a une volonté d'agir là où c'est nécessaire. Il souligne la notion d'accessibilité LHand, car beaucoup d'arrêts ne sont pas accessibles, en termes d'autonomie ; toutefois, ils sont accessibles avec l'aide du chauffeur grâce à une rampe

qui peut être déployée. L'administration a notamment eu contact avec l'association AVACAH (Association Vaudoise pour la Construction Adaptée aux Handicapés) qui était pragmatique et une bonne collaboration a eu lieu.

Le Chef de la Division infrastructure à la DGMR précise qu'une des diapositives de la présentation PowerPoint montre des arrêts complètement linéaires ainsi que des zones dans lesquelles le bus doit s'aligner sur une trajectoire qui n'est pas rectiligne avec un porte-à-faux afin de s'assurer de ne pas abimer la carrosserie quand il tourne. Dès lors, il arrive que la position de l'arrêt soit délocalisée pour assurer un alignement. A cet égard, certaines communes ont déjà entrepris des déplacements d'arrêts.

Un Député déclare ses intérêts en tant que syndic d'une commune qui compte 4 arrêts de bus, dont l'un d'eux pourra potentiellement être financé par le Canton. Il fait l'analogie avec d'autres communes qui ne savent pas si elles disposeraient d'arrêts éligibles aux subventions, et demande alors si le Canton informera les communes. S'agissant de la configuration qui existe en dehors des zones à bâtir, en campagne, il peut parfois s'agir d'un poteau avec les horaires. Pour ce genre de cas, il se demande que faire.

Le Chef de la Division infrastructure à la DGMR indique que l'analyse sera faite au cas par cas et que cela ne va pas empêcher un projet. L'idée consiste à accompagner la commune avec le projet, pour qu'il soit éligible à la subvention.

Le Chef de la DGMR précise que le Canton va informer les communes une fois que les EMPD seront validés par le Grand Conseil.

4. EXAMEN POINT PAR POINT DE L'EXPOSE DES MOTIFS

Néant

5. DISCUSSION SUR LES PROJETS DE DECRET ET VOTES

5.1. PREMIER PROJET DE DECRET

Les articles 1 / 2 / 3 du présent projet de décret sont adoptés à l'unanimité des membres présents.

5.2. VOTE FINAL SUR LE PREMIER PROJET DE DECRET

Le présent projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.3. ENTREE EN MATIERE SUR LE PREMIER PROJET DE DECRET

La Commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

5.4. SECOND PROJET DE DECRET

Les articles 1 / 2 / 3 du présent projet de décret sont adoptés à l'unanimité des membres présents.

5.5. VOTE FINAL SUR LE SECOND PROJET DE DECRET

Le présent projet de décret est adopté à l'unanimité des membres présents.

5.6. ENTREE EN MATIERE SUR LE SECOND PROJET DE DECRET


La Commission recommande au Grand Conseil l'entrée en matière sur ce projet de décret à l'unanimité des membres présents.

Noville, le 8 décembre 2025.

*Le rapporteur :
(Signé) Pierre Alain Favrod*

Annexe :

- Présentation PowerPoint effectuée par les services étatiques en date du 27 mars 2025



LHAND 2 DÉCRETS POUR LA MISE EN CONFORMITÉ DES ARRÊTS DE BUS

CTITM du 27 mars 2025

SOMMAIRE

1. Contexte
2. Bases légales
3. LHand pour les transports publics
4. Mise en œuvre dans le canton
5. EMPD
 - Financement des travaux cantonaux
 - Subventions communales
6. Accompagnement aux Communes
7. Exemples

1. CONTEXTE

- ▶ Volonté du Canton de développer les transports publics (TP) et d'offrir une mobilité adaptée aux besoins de chacune et chacun
- ▶ 10% de la population considéré comme étant à mobilité réduite
- ▶ Près de 2300 arrêts de bus dans le canton
- ▶ Aujourd'hui, environ 9% de ces arrêts de bus sont conformes à la Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand)

2. BASES LÉGALES I

LHand : Loi fédérale sur
l'élimination des inégalités
frappant les personnes
handicapées (13.12.2002)

OTHand (12.11.2003)

OETHand (22.05.2006)

Art. 1 But

La LHand a pour but de prévenir, de réduire ou **d'éliminer les inégalités** qui frappent les personnes handicapées.

Art. 2 Définitions

Personne handicapée : toute personne dont la déficience corporelle, mentale ou physique présumée durable l'empêche d'accomplir normalement les actes de la vie quotidienne.

Inégalité : lorsque les personnes handicapées font l'objet d'une différence de traitement en droit ou en fait qui les désavantage sans justification objective ou lorsqu'une différence de traitement nécessaire au rétablissement d'une égalité fait défaut.

Art. 3, al. b Champs d'application

La présente loi s'applique, entre autres, **aux équipements** (constructions, installations...) et aux véhicules accessibles au public.

2. BASES LÉGALES II

Art. 11 Principes

Le tribunal ou l'autorité administrative n'ordonnent pas l'élimination de l'inégalité lorsqu'il y a **disproportion** entre l'avantage qui serait procuré aux personnes handicapées et notamment:

a. la dépense qui en résulterait; [etc.]

Art. 15 Prescriptions sur les normes techniques

Afin d'assurer aux personnes handicapées des transports publics adaptés à leurs besoins, le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur l'aménagement de : gares, des haltes et des arrêts

Art. 22 Délais d'adaptation pour les transports publics

Les constructions, les installations et les véhicules des transports publics qui sont déjà en service doivent être adaptés aux besoins des personnes handicapées au plus tard 20 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi, soit **décembre 2023**.

3. LHAND POUR LES TRANSPORTS PUBLICS

Répartition des
responsabilités
dans la mise en
œuvre

- ▶ **Le rail (infrastructures et matériel roulant)** : du ressort des compagnies de transport et de l'OFT
- ▶ **Le matériel roulant des bus** : du ressort des compagnies de transport
- ▶ **Les arrêts de bus** : du ressort du propriétaire de la route, Canton ou Communes



*La partie concernée par
les deux décrets
présentés*

4. CONSTAT CONCERNANT LES ARRÊTS DE BUS SUR LE TERRITOIRE VAUDOIS

Une mise en œuvre lente (9% des arrêts de bus conformes aujourd'hui)

- ▶ Retard dans la mise en œuvre
- ▶ Mise en conformité au gré des opportunités
- ▶ Coûts importants
- ▶ Délai de décembre 2023 dépassé, donc nécessité d'agir rapidement

4. RÉPARTITION DES ARRÊTS SUR LE TERRITOIRE

Le canton compte 2'291 arrêts de bus pour lesquels on dispose de données exploitables

Sur routes communales	906
Sur routes cantonales	1'385
- dont en traversé RC ET	982
- dont hors traversé RC HT	403
TOTAL	2'291

→ env. 20% (403) des arrêts sont de la responsabilité du Canton et env. 80% (1888) des arrêts sont de la responsabilité des Communes.

5. EMPD : OBJECTIFS ET FINANCEMENTS

Objectifs des deux décrets

- ▶ Accélérer la mise en œuvre
- ▶ Mettre en conformité les arrêts respectant les critères d'utilité et de proportionnalité

1^{er} décret : travaux du Canton

- ▶ 16.9 millions dédiés pour financer les travaux et 1.5 ETP supplémentaires

2^e décret : subvention aux Communes

- ▶ 7.8 millions dédiés pour financer le subventionnement aux Communes et 0.5 ETP supplémentaire

5. EMPD : TRAVAUX CANTONAUX - PRIORISATION

Deux critères de
priorisation pour la
mise en conformité
des arrêts propriété
du Canton (RC HT)

- ▶ Arrêts desservant les localités ne bénéficiant pas d'une autre desserte en transport public
- ▶ Arrêts comptabilisant plus de 5 montées/jour
- ▶ **Principe de proportionnalité** : investissement maximum par arrêt: de CHF 10'000.- par montée/jour

5. EMPD : TRAVAUX CANTONAUX - DÉTAILS

100 arrêts de bus sont éligibles – dont 20 sont déjà conformes → 80 arrêts à mettre en conformité dans le cadre de l'EMPD

Etablissement
du 1^{er} décret

- ▶ 80 arrêts x 200'000.-* = 16'000'000.-
- ▶ 1.5 ETP sur 4 ans = 900'000.-
- ▶ TOTAL : CHF 16.9 millions

*Coûts moyens estimés pour la mise en conformité : CHF 200'000.-

5. EMPD : SUBVENTIONS AUX COMMUNES - PRIORISATION

Cinq critères de priorisation pour l'octroi de subvention pour la mise en conformité des arrêts propriété des Communes (RC ET + communaux)

- ▶ L'arrêt comptabilise au moins 5 montées/jour
- ▶ Une proximité avec un établissement spécifique (hôpital, clinique, EMS, école et autre établissement médico-social)
- ▶ L'arrêt est situé sur une ligne subventionnée par le Canton
- ▶ L'arrêt est situé sur une ligne desservant une interface de transport
- ▶ L'arrêt est accessible aux personnes à mobilité réduite depuis les abords immédiats

5. EMPD : SUBVENTIONS AUX COMMUNES - DÉTAILS

1186 arrêts de bus sont éligibles, dont 250 pourront bénéficier d'une subvention.

Etablissement du 2^e décret

- ▶ Montant de la subvention par quai = 15'000.- max
- ▶ Estimation totale de la subvention 250 arrêts x 2 quais x 15'000.- = 7'500'000.-
- ▶ 0.5 ETP sur 4 ans = 300'000.-
- ▶ TOTAL : CHF 7.8 millions
- ▶ Conventions de subventionnement

6. ACCOMPAGNEMENT AUX COMMUNES

**Le Canton appuie
les Communes
dans leurs
démarches**

- ▶ Soutien technique: procédures administratives, accompagnement technique durant l'élaboration du projet
- ▶ Guichet LHand: page internet, avec contacts et éléments techniques
- ▶ Information: brochure explicative distribuée dès l'EMPD entré en force

7. EXEMPLES DE QUAIS (AUX NORMES)



7. EXEMPLE



Chillon : arrêt cantonal
à mettre aux normes

7. EXEMPLE

Epautheyres : arrêt cantonal à
mettre aux normes



MERCI DE VOTRE ATTENTION

DGMR – Direction générale
de la mobilité et des routes
Place de la Riponne 10 – 1014 Lausanne
T +41 21 316 71 10
www.vd.ch/dgmr
info.dgmr@vd.ch