



## **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'État 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**

## **REPONSE 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)**

## TABLE DES MATIERES

<b>1. PrEsentation du projet</b> .....	<b>4</b>
1.1 Résumé.....	4
1.2 Préambule .....	4
1.2.1 <i>Situation générale</i> .....	4
1.2.2 <i>Situation dans le Canton de Vaud</i> .....	5
1.3 Bases légales .....	5
1.3.1 <i>Constitution fédérale du 18 avril 1999 (RS 101)</i> .....	5
1.3.2 <i>Constitution vaudoise du 14 avril 2003 (CST-VD, BLV 101.01)</i> .....	5
1.3.3 <i>Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées du 13 décembre 2002 (LHand ; RS 151.3)</i> .....	6
1.3.4 <i>Ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics du 12 novembre 2003 (OTHand ; RS 151.34)</i> .....	6
1.3.5 <i>Loi sur la mobilité et les transports publics du 11 décembre 1990 (LMTP ; BLV 740.21)</i> .....	6
1.3.6 <i>Loi sur les routes du 10 décembre 1991 (Lrou ; BLV 725.01)</i> .....	6
1.3.7 <i>Conclusion relative aux bases légales</i> .....	7
1.4 Démarches de la Confédération.....	7
1.5 Démarche du Canton de Vaud .....	7
1.5.1 <i>Inventaire des arrêts de bus dans le Canton de Vaud</i> .....	7
1.5.2 <i>Bases normatives utilisées pour la mise en conformité des arrêts</i> .....	8
a. <i>Ordonnance du DETEC concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics du 23 mars 2016 (OETHand ; RS 151.342)</i> .....	8
b. <i>L'ordonnance ne donnant pas plus d'indications techniques, le règlement ci-dessous fait office de référence technique pour clarifier les exigences. Règlement (UE) n° 130/2014</i> .....	8
c. <i>Norme VSS</i> .....	8
1.5.3 <i>Mesures techniques</i> .....	8
1.5.4 <i>Coût moyen de la mise en conformité LHand par arrêt</i> .....	9
1.5.5 <i>Méthodologie de priorisation de la mise en conformité</i> .....	9
1.5.6 <i>Montant de la subvention cantonale par arrêt</i> .....	10
1.5.7 <i>Mise en œuvre</i> .....	10
1.5.8 <i>Soutien technique</i> .....	11
1.6 Montant des crédits .....	11
1.6.1 <i>Domaine d'application</i> .....	12
1.6.2 <i>Base d'estimation des coûts</i> .....	12
1.6.3 <i>Montant de la demande de crédit</i> .....	12
1.6.4 <i>Domaine d'application</i> .....	12
1.6.5 <i>Base d'estimation des coûts pour la période d'engagement 2025-2028</i> .....	12
1.6.6 <i>Montant de la demande de crédit</i> .....	12
<b>2. Mode de conduite du projet</b> .....	<b>14</b>
<b>3. Conséquences du 1<sup>er</sup> projet de décret – TRAVAUX DU CANTON</b> .....	<b>15</b>
3.1 Conséquences sur le budget d'investissement .....	15
3.2 Amortissement annuel .....	15
3.3 Charges d'intérêt.....	15
3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel.....	15
3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement .....	16
Les revenus extraordinaires de préfinancement sont prélevés sur le préfinancement de CHF 38'000'000.- réalisé au bouclage des comptes 2022 pour financer la mise en conformité des arrêts de bus. ....	16
3.6 Conséquences sur les communes .....	16
3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie .....	16
3.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences) ...	17
3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA .....	17
3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD .....	17

3.10.1	<i>Principe de la dépense</i> .....	17
3.10.2	<i>Quotité de la dépense</i> .....	17
3.10.3	<i>Moment de la dépense</i> .....	17
3.10.4	<i>Conclusion</i> .....	18
3.11	Découpage territorial (conformité à DecTer) .....	18
3.12	Incidences informatiques .....	18
3.13	RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences) .....	18
3.14	Simplifications administratives .....	18
3.15	Protection des données .....	18
3.16	Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement .....	18
<b>4.</b>	<b>Conséquences du 2<sup>eme</sup> projet de décret – SUBVENTION AUX COMMUNES</b> .....	<b>20</b>
4.1	Conséquences sur le budget d'investissement .....	20
4.2	Amortissement annuel .....	20
4.3	Charges d'intérêt .....	20
4.4	Conséquences sur l'effectif du personnel .....	20
4.5	Autres conséquences sur le budget de fonctionnement .....	21
4.6	Conséquences sur les communes .....	21
4.7	Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie .....	21
4.8	Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences) ...	22
4.9	Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA .....	22
4.10	Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD .....	22
4.10.1	<i>Principe de la dépense</i> .....	22
4.10.2	<i>Quotité de la dépense</i> .....	23
4.10.3	<i>Moment de la dépense</i> .....	23
4.10.4	<i>Conclusion</i> .....	23
4.11	Découpage territorial (conformité à DecTer) .....	23
4.12	Incidences informatiques .....	23
4.13	RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences) .....	23
4.14	Simplifications administratives .....	23
4.15	Protection des données .....	24
4.16	Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement .....	24
<b>5.</b>	<b>Conclusion</b> .....	<b>25</b>
	<b>PROJETS DE DÉCRET</b> .....	<b>24</b>
	<b>Réponse à l'interpellation 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 ?</b> .....	<b>26</b>

## 1. PRESENTATION DU PROJET

### 1.1 Résumé

La loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand ; RS 151.3) est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2004, donnant un délai de 20 ans aux propriétaires d'infrastructures pour rendre les transports publics accessibles aux personnes à mobilité réduite. La mise en conformité LHand des arrêts de bus, de par sa complexité et ses coûts, a pris un important retard. Dans le canton, seuls 9 % environ des arrêts de bus sont conformes à la loi.

Le présent EMPD vise à donner un coup d'accélérateur à la mise en conformité des arrêts de bus dans le canton en assurant le financement d'une part des travaux de mise en conformité des arrêts propriété du Canton, d'autre part d'un soutien aux Communes vaudoises pour la mise en conformité des arrêts dont elles sont propriétaires.

### 1.2 Préambule

#### 1.2.1 Situation générale

La Canton mène une politique de mobilité multimodale visant le report des transports individuels motorisés vers les transports publics et les modes actifs (vélo et marche). Cette volonté, inscrite depuis plusieurs années dans les Programmes de législature du Conseil d'Etat et réaffirmée dans le Plan climat vaudois, vise à réduire l'impact des déplacements sur l'environnement.

En parallèle, il est important pour le Conseil d'Etat d'offrir une mobilité adaptée aux besoins de chacune et chacun, notamment en permettant l'accès aux infrastructures de transport à toutes et à tous. L'accessibilité universelle à la mobilité et la capacité à être mobile sont en effet des leviers essentiels à l'intégration sociale et professionnelle ainsi qu'un facteur-clé de développement économique. Or les capacités physiques peuvent limiter l'accès aux transports publics, notamment chez les personnes à mobilité réduite (PMR) dont la diminution de mobilité peut résulter de différents facteurs (maladies, accidents, vieillissement, situations ponctuelles comme en connaissent les femmes enceintes, les personnes accompagnées de jeunes enfants ou ayant un bagage lourd). Il est généralement admis qu'environ 10 % de la population est concernée. C'est pourquoi, les infrastructures et équipements doivent pouvoir répondre aux besoins spécifiques de ces personnes pour en favoriser l'autonomie.

La loi fédérale du 13 décembre 2002 sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand ; RS 151.3) est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2004. Elle a pour but de prévenir, de réduire ou d'éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées. En ce qui concerne plus spécifiquement les transports publics, selon l'art. 22 al. 1 LHand, les constructions, installations et véhicules déjà en service devaient être adaptés aux besoins des personnes handicapées au plus tard 20 ans après l'entrée en vigueur de la loi, soit au 31 décembre 2023. Une telle adaptation inclut notamment les arrêts de bus, dont bénéficieront non seulement les personnes handicapées, mais, plus largement, les personnes à mobilité réduite (PMR).

Force est de constater que la mise en conformité à la LHand des infrastructures de transport public accuse un retard dans l'ensemble du pays. Malgré de nombreux progrès, les entreprises de transports publics et les pouvoirs publics n'ont pas encore rempli toutes les obligations légales en raison de la complexité et de l'ampleur de la tâche.

Cependant, tous les acteurs ont beaucoup entrepris et investi pour rendre leurs gares, arrêts, trains, bus, trams, installations à câbles et bateaux ainsi que leurs informations à la clientèle accessibles aux personnes vivant avec un handicap visuel, auditif ou de mobilité. La majorité des véhicules utilisés sont aujourd'hui conformes à la loi. Des rampes et des ascenseurs ont été intégrés, des écrans et des panneaux d'affichage ont été optimisés et des possibilités de consultation audio ont été créées. De plus, des panneaux d'horaires ont été installés plus bas qu'auparavant, aux arrêts afin de permettre aux personnes malvoyantes ou en fauteuil roulant de mieux les lire, et des applications ont été optimisées au profit des personnes handicapées. A l'échelle du pays, les gares CFF sont conformes aux besoins des personnes en situation de handicap pour 80% des voyageuses et voyageurs.

De manière générale, les entreprises de chemin de fer mettent tout en œuvre pour appliquer la LHand aussi rapidement que possible et ont établi une planification en ce sens.

La mise aux normes LHand des arrêts de bus, par les propriétaires de ceux-ci, est beaucoup moins avancée. Les arrêts sont nombreux sur le territoire, la faisabilité de la mise en conformité dépend des conditions urbanistiques et topographiques, les coûts sont élevés, les procédures sont complexes. Pour

ces raisons, la mise en conformité, jusqu'à présent, s'est faite par opportunité, par exemple dans le cadre de travaux de l'infrastructure routière.

### 1.2.2 *Situation dans le Canton de Vaud*

La mise en conformité LHand des arrêts de bus accuse un important retard dans le canton. Globalement, seuls 9 % environ des arrêts répondent aux normes LHand, un peu plus d'un tiers sont non conformes mais accessibles à l'aide d'un chauffeur et un peu plus de la moitié sont non conformes et non accessibles, nécessitant un transport de substitution. Sur les quelque 2300 arrêts de bus répertoriés, environ 80% sont situés sur des routes cantonales en traversée de localité ou communales propriété des Communes, et environ 20% sont situés sur les routes cantonales hors traversée de localité et donc propriété du Canton.

Compte tenu du constat qui précède et afin d'initier de manière proactive les mises en conformité indispensables des arrêts de bus, le Conseil d'Etat soumet au Grand Conseil cet exposé des motifs et projets de décrets. Les montants alloués doivent permettre d'une part au Canton d'assumer sa responsabilité constitutionnelle et son devoir d'exemplarité, et d'adapter des arrêts de bus dont il est propriétaire. D'autre part, compte tenu du fait que plus des trois quarts des arrêts de bus sont propriété des Communes et situés dans les localités, là où les besoins sont les plus importants, le Conseil d'Etat souhaite inciter les Communes à mettre en œuvre la LHand de manière proactive et dans les meilleurs délais. C'est pourquoi, il souhaite apporter à ces dernières un soutien financier, en vertu de l'art. 23 al. 1 LHand, « la Confédération et les Cantons accordent, dans les limites de leurs compétences respectives en matière de financement des transports publics, des aides financières pour les mesures prises en vertu de l'art. 22 ». Le Canton accompagnera ce soutien financier d'un appui technique sous la forme d'une brochure d'information et d'un guichet LHand au sein de la Direction générale de la mobilité et des routes.

La démarche proposée par le Conseil d'Etat offre l'avantage d'englober l'ensemble du réseau routier du canton (routes cantonales en et hors traversée, routes communales) et permet à l'État, en tant qu'autorité de surveillance, d'obtenir une vue d'ensemble de la démarche de mise en conformité LHand sur le territoire.

L'objectif est de permettre aux personnes à mobilité réduite de bénéficier le plus rapidement possible d'une accessibilité universelle au réseau de bus, dans le respect de la LHand. Les mises en conformité, là où la proportionnalité est avérée conformément à la LHand, permettront de renforcer la qualité et l'attractivité des transports publics. De plus, un arrêt conforme, utilisable sans difficulté par les personnes à mobilité réduite, permettra des embarquements et débarquements plus rapides et sûrs, et les entreprises de transport auront ainsi plus de facilité à respecter leurs horaires, gage d'attractivité des transports publics.

## 1.3 Bases légales

### 1.3.1 *Constitution fédérale du 18 avril 1999 (RS 101)*

En vertu de l'art. 8 de la Constitution fédérale, tous les êtres humains sont égaux devant la loi (al. 1) et nul ne doit subir de discrimination du fait notamment de son origine, de sa race, de son sexe, de son âge, de sa langue, de sa situation sociale, de son mode de vie, de ses convictions religieuses, philosophiques ou politiques ni du fait d'une déficience corporelle, mentale ou psychique (al. 2). La loi prévoit des mesures en vue d'éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées (al. 4).

### 1.3.2 *Constitution vaudoise du 14 avril 2003 (CST-VD, BLV 101.01)*

L'article 61 de la Constitution vaudoise traite de l'intégration des personnes handicapées. Il stipule :

<sup>1</sup> L'État et les communes prennent en compte les besoins spécifiques des personnes handicapées et de leurs familles.

<sup>2</sup> Ils prennent des mesures pour assurer leur autonomie, leur intégration sociale, scolaire et professionnelle, leur participation à la vie de la communauté ainsi que leur épanouissement dans le cadre familial.

### 1.3.3 *Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées du 13 décembre 2002 (LHand ; RS 151.3)*

Conformément à l'art. 2 al. 1 LHand, est considérée comme personne handicapée au sens de la présente loi toute personne dont la déficience corporelle, mentale ou psychique présumée durable l'empêche d'accomplir les actes de la vie quotidienne, d'entretenir des contacts sociaux, de se mouvoir, de suivre une formation ou une formation continue ou d'exercer une activité professionnelle, ou la gêne dans l'accomplissement de ces activités.

Il y a inégalité dans l'accès à une construction, à une installation, à un logement ou à un équipement ou véhicule des transports publics lorsque cet accès est impossible ou difficile aux personnes handicapées pour des raisons d'architecture ou de conception du véhicule (art. 2 al. 2 LHand).

Selon l'art. 3 al. 1 LHand, la loi s'applique aux constructions et installations accessibles au public pour lesquelles l'autorisation de construire ou de rénover des parties accessibles au public est accordée après l'entrée en vigueur de la présente loi (let. a) ; aux équipements des transports publics (constructions, installations, systèmes de communication et systèmes d'émission de billets) et aux véhicules accessibles au public (let. b).

Les personnes handicapées bénéficient de droits subjectifs en matière de constructions, d'équipements ou de véhicules (art. 7 al. 1 et 2 LHand) en vertu desquels elles peuvent demander aux autorités compétentes qu'elles s'abstiennent de créer une inégalité ou qu'elles l'éliminent.

Aux termes de l'art. 22 al. 1 LHand, 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 au 31 décembre 2023.

Il est par ailleurs prévu, à l'art. 23 al. 1 LHand, que la Confédération et les Cantons accordent, dans les limites de leurs compétences respectives en matière de financement des transports publics, des aides financières pour les mesures prises en vertu de l'article 22.

### 1.3.4 *Ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics du 12 novembre 2003 (OTHand ; RS 151.34)*

Cette ordonnance fixe notamment que les personnes handicapées en mesure d'utiliser l'espace public de manière autonome doivent aussi pouvoir utiliser les prestations des transports publics de manière autonome (art. 3 al. 1 OTHand).

Elle prévoit en outre que les équipements et les véhicules qui servent aux passagers et qui ont un rapport fonctionnel direct avec les transports publics doivent, en toute sécurité, être reconnaissables, accessibles et utilisables par les personnes handicapées (art. 4 al. 1 OTHand).

### 1.3.5 *Loi sur la mobilité et les transports publics du 11 décembre 1990 (LMTP ; BLV 740.21)*

L'État et les Communes peuvent accorder une subvention d'investissement aux entreprises de transport public (art. 6 al. 1 et 2 LMTP).

Cette subvention porte notamment sur l'équipement en installations ou en véhicules, les mesures en faveur des personnes handicapées dans les transports publics, l'adoption d'un autre mode de transport, la création de nouvelles entreprises, le rachat d'entreprises ou la reprise de dettes.

La participation de l'État est prévue pour les lignes de trafic régional (art. 14 al. 1 LMTP).

Cette loi est donc restrictive : si elle permet le subventionnement de mesures en faveur des personnes à mobilité réduite à bord des véhicules, elle ne prévoit pas le subventionnement de la mise en conformité LHand des arrêts de bus.

### 1.3.6 *Loi sur les routes du 10 décembre 1991 (Lrou ; BLV 725.01)*

La répartition des tâches entre l'État et les Communes est définie dans la LRou (art. 2, 3, 7, 20, 22, 54, 56) :

- La route comprend les baies d'arrêts de transport public (art. 2 LRou).
- Les Communes sont propriétaires des routes communales et des routes cantonales en traversée de localité : elles sont en charge de l'aménagement, de l'entretien et du financement de ce réseau ; (art. 7 LRou).

- Le financement des aménagements et l'entretien sur les routes communales et sur les routes cantonales en traversée de localité revient aux communes (art. 3, 20, 56 LRou).
- Le Canton est propriétaire des routes cantonales hors traversée de localité. Le Canton est en charge de l'aménagement, de l'entretien et du financement du réseau hors traversée (art. 7 LRou). Les dépenses relatives aux aménagements annexes en bordure de routes, en dehors des traversées de localités, demandés par les communes, tels que trottoirs, places de parc, baies d'arrêt de bus, voies de présélection et pistes cyclables sont supportées par les Communes. (art. 54 LRou).

La LRou donne également des principes de base à l'État pour subventionner certains objets :

- Routes cantonales hors traversée de localité (RC HT) : selon l'art. 54 LRou, le Canton peut participer à la construction d'arrêts de bus à un taux de 50 %, si leur nécessité est admise ; concernant les routes cantonales en traversée de localité (RC ET) : selon l'art. 56 LRou, le Canton peut participer aux travaux d'entretien de la chaussée à un taux maximum de 50 %.

### 1.3.7 Conclusion relative aux bases légales

La LRou ne contient pas de disposition relative à la mise en conformité d'arrêts de bus existants sur le réseau routier. Elle ne permet donc pas au Canton de subventionner la mise en conformité des arrêts de bus propriété des Communes.

S'agissant d'une démarche d'intérêt général au bénéfice des personnes à mobilité réduite, il est proposé que cet EMPD, en tant que décret, permette de définir une base légale pour que le Canton finance la mise en conformité des arrêts dont il est propriétaire, et puisse soutenir les Communes dans leur tâche de mise aux normes LHand des arrêts situés sur les routes dont elles sont propriétaires.

Il est à noter que dans le cas où une Commune souhaite construire un nouvel arrêt de bus sur une route cantonale hors traversée de localité, qui de facto devra être réalisé aux normes LHand, l'article 54 LRou reste applicable. A savoir que le financement de la construction est à charge des Communes, avec possibilité de soutien cantonal pouvant aller jusqu'à 50%.

## 1.4 Démarches de la Confédération

La Confédération, via l'Office fédéral des transports (OFT), soutient le transport ferroviaire dans cette démarche, tant pour le matériel roulant que pour l'adaptation des hauteurs de quais dans les gares.

Pour le transport par bus, elle participe indirectement via les projets d'agglomération. Cependant, les subventions au titre du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération ne portent que sur le développement de nouvelles infrastructures de transport – création de nouvelles lignes ou arrêts, ou réaménagement d'arrêt dans le cadre de projets de requalification routière par exemple. Aucune aide n'est apportée pour la mise en conformité des arrêts de bus existants, en particulier en dehors des agglomérations.

Le présent EMPD vise à combler cette lacune, puisque la problématique doit être résolue sur l'ensemble du territoire vaudois.

## 1.5 Démarche du Canton de Vaud

Pour avoir une vision globale de la situation sur son territoire, la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR) s'est basée sur les informations relatives à l'accessibilité des arrêts de transports publics en Suisse recensées dans la base de données fédérale « atlas ». Les données relatives à l'accessibilité se basent sur les arrêts existants (services de TP-Suisse). La gestion de cette base de données est assurée par les entreprises de transports, permettant notamment d'identifier les arrêts ne respectant pas les normes LHand, mais étant considérés comme accessibles avec l'aide du personnel de transport.

### 1.5.1 Inventaire des arrêts de bus dans le Canton de Vaud

En se basant sur la base de données « atlas », le canton compte 2291 arrêts de bus. Ces arrêts sont répertoriés comme suit :

- 1888 répartis sur des routes communales (Rcom) et sur des routes cantonales en traversée de localité (RC ET). Parmi ceux-ci :
  - o 174 sont conformes
  - o 750 non conformes mais accessibles
  - o 964 non conformes et inaccessibles.

- 403 répartis sur des routes cantonales hors traversée de localité (RC HT). Parmi ceux-ci :
  - o 30 sont conformes
  - o 82 sont non conformes mais accessibles
  - o 291 non conformes et inaccessibles.

Actuellement, il est estimé que seul 9 % des arrêts de bus du canton sont conformes aux exigences de la LHand.

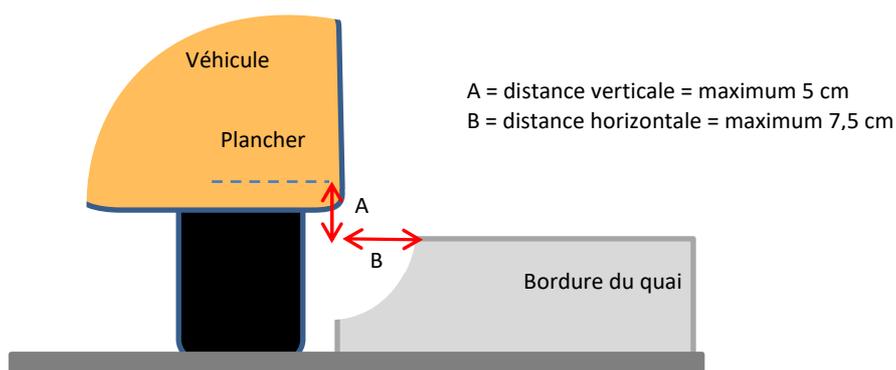
### 1.5.2 Bases normatives utilisées pour la mise en conformité des arrêts

- a. Ordonnance du DETEC concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics du 23 mars 2016 (OETHand ; RS 151.342).

L'article 13 OETHand indique que dans les transports par bus et trolleybus, l'embarquement et le débarquement doivent être garantis pour les personnes en chaise roulante ou se servant d'un déambulateur.

- b. L'ordonnance ne donnant pas plus d'indications techniques, le règlement ci-dessous fait office de référence technique pour clarifier les exigences. Règlement (UE) n° 130/2014

Selon ce règlement, les plus petites roues doivent permettre le franchissement d'une lacune qui n'excédera pas 75 mm horizontalement et 50 mm verticalement selon le schéma ci-dessous.



- c. Norme VSS

La norme VSS (Recherche et normalisation en matière de route et de transports) 640 075, trafic piétonnier – espace de circulation sans obstacle définit les principes généraux pour les arrêts de bus respectueux de la LHand. Au 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.

### 1.5.3 Mesures techniques

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 malvoyants).

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 actuellement la référence en Suisse.

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 essayant de maintenir une bordure de 22 cm en face des portes avant et/ou centrale du véhicule. Dans cette situation et avec une largeur de quai de 2 m, une personne en chaise roulante peut accéder de manière autonome au bus. Si la mise en place localisée 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 chaise roulante 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.

Actuellement, le réglage de l'agenouillement des bus ne peut se faire qu'en atelier, avec une seule hauteur possible. Compte tenu des progrès de la technique, on peut espérer un développement permettant un réglage automatique à l'arrêt d'ici à quelques années, en calculant l'agenouillement nécessaire par rapport à la hauteur réelle du quai.

Enfin, 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 handicapées 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.

#### 1.5.4 Coût moyen de la mise en conformité LHand par arrêt

Sur la base des estimations de la DGMR et après contact avec les cantons voisins, un coût moyen pour la mise en conformité des arrêts peut être estimé. Pour ce qui concerne les arrêts situés sur les routes cantonales en traversée de localité et les routes communales (contexte urbanisé), on peut retenir un coût de CHF 50'000.- par quai. Soit en moyenne CHF 100'000.- par arrêt qui sont constitués majoritairement de deux quais, un par sens de circulation.

Pour ce qui concerne les arrêts situés sur une route cantonale hors traversée de localité, dont la mise en conformité incombe au Canton, un coût moyen a été estimé à CHF 100'000.- par quai. Soit en moyenne CHF 200'000.- par arrêt qui sont constitués majoritairement de deux quais, un par sens de circulation. La différence de coût s'explique par la localisation de ces arrêts dans des espaces sans ou avec très peu d'infrastructures existantes. Il s'agira donc pour le Canton de mettre en conformité l'arrêt, mais également de s'assurer de son accessibilité (terrassement, trottoir, aide à la traversée, etc.).

#### 1.5.5 Méthodologie de priorisation de la mise en conformité

##### a) Arrêts propriété du Canton

Pour déterminer le nombre d'arrêts à mettre en conformité au regard de la loi et des besoins (priorité, utilité), la priorité sera donnée aux arrêts desservant les localités ne bénéficiant pas d'une autre desserte en transport public<sup>1</sup>, ainsi qu'aux arrêts de bus comptabilisant plus de 5 montées/jour<sup>2</sup>. Parmi les arrêts sélectionnés, les critères de sélection suivants sont appliqués :

- L'arrêt doit répondre au critère de proportionnalité financière.
- L'arrêt doit être situé dans un lieu / environnement accessible aux personnes à mobilité réduite.

Cette priorisation et ces critères permettront de financer la mise en conformité d'environ 80 arrêts de compétence cantonale, sur la base d'un coût moyen fixé à CHF 200'000.-. Ce coût moyen estimé tient compte des travaux annexes à la réalisation des quais (terrassement, trottoir, aide à la traversée, etc.).

Selon les analyses effectuées, la majorité des arrêts propriété du Canton dont les besoins de mise aux normes répondent aux critères de proportionnalité fixés dans la LHand seront accessibles aux

<sup>1</sup> 24 localités ne possèdent qu'un seul arrêt, qui se trouve en l'occurrence sur une RC HT.

<sup>2</sup> Une souplesse pourrait être envisagée par rapport à ce critère, si les disponibilités financières le permettent.

personnes à mobilité réduite à la suite des travaux financés par le biais de cet exposé des motifs et projet de décret. En effet, sur 403 arrêts HT, on estime à 303 le nombre d'arrêts qui ne répondent pas au critère de proportionnalité en raison d'un nombre de montées par jour inférieur à 5 et des coûts de mise en conformité excessifs. Et sur les 100 arrêts restants, 20 arrêts sont déjà conformes. Les mises en conformité des autres arrêts non prioritaires seront réalisées dans le cadre des projets de réaménagements routiers de la DGMR.

#### *b) Arrêts propriété des Communes*

Pour ce qui concerne les arrêts de responsabilité communale, le Conseil d'Etat souhaite, au travers d'un appui financier, inciter les Communes à se lancer dans des projets de mise en conformité, en ciblant les arrêts les plus prioritaires.

Le Canton allouera son soutien pour la mise en conformité d'arrêts répondant aux critères suivants :

- L'arrêt comptabilise au moins 5 montées/jour.
- L'arrêt se situe à proximité d'un établissement accueillant des personnes à mobilité réduite (hôpital, centre de soin, EMS, etc.).
- L'arrêt figure sur une ligne de bus subventionnée par le Canton.
- L'arrêt figure sur une ligne de bus desservant une interface de transport.
- L'arrêt est accessible aux personnes à mobilité réduite depuis les abords immédiats.

#### *1.5.6 Montant de la subvention cantonale par arrêt*

Sur la base des mesures techniques envisageables et de l'estimation de leur coût par arrêt, plusieurs variantes ont été générées et évaluées. Les critères considérés pour choisir la variante proposée ci-dessous sont les suivants :

- Viser une exemplarité cantonale, notamment sur le réseau des routes cantonales hors traversée de localité.
- Soutenir les Communes dans cette démarche de manière proportionnée, en accord avec le droit fédéral.
- Simplifier les procédures d'octroi de la subvention cantonale, tout en assurant la maîtrise du processus.
- Permettre au Canton d'avoir une vue d'ensemble sur tout le territoire cantonal.

Sur la base de ces critères, la variante retenue consiste à prendre en charge l'entier des coûts de réalisation des arrêts situés sur une route cantonale hors traversée de localité et de proposer aux Communes une subvention cantonale de 30 % des coûts de réalisation, avec un plafond fixé à CHF 15'000.- par quai, pour les arrêts situés sur le réseau routier communal ou cantonal en traversée de localité.

#### *1.5.7 Mise en œuvre*

##### *a) Arrêts propriété du Canton*

Les projets de mise en conformité des arrêts situés sur route cantonale hors traversée de localité seront effectués par le Canton, qui est propriétaire des arrêts. Pour établir ces projets, la DGMR sélectionnera les arrêts prioritaires (voir critères au chapitre 1.5.5) et évaluera la pertinence de la mise en conformité à l'aune du principe de proportionnalité. Un total d'environ 80 arrêts bénéficieront d'une mise en conformité dans le cadre de cet EMPD. Les mises en conformité des autres arrêts non prioritaires seront réalisées dans le cadre des projets de réaménagements routiers de la DGMR.

##### *b) Arrêts propriété des Communes*

Les projets de mise en conformité des arrêts situés sur route communale ou cantonale en traversée de localité sont portés par les Communes, qui en sont propriétaires. Pour établir ces projets, la DGMR et les Communes doivent se coordonner et collaborer étroitement. En particulier, il importe pour l'Etat de garder une vision générale au niveau cantonal, une cohérence par ligne ou par entreprise de transport, ainsi qu'une compatibilité avec les cantons voisins pour les lignes intercantionales. Cette tâche sera confiée à la DGMR, en tant qu'autorité de surveillance. Elle devra également veiller à ce que les quais adaptés soient compatibles avec d'autres exigences routières, tels que celles liées aux convois exceptionnels par exemple.

Le Canton allouera son soutien dans l'ordre d'arrivée des dossiers, pour 250 arrêts, sous réserve du respect des critères du chapitre 1.5.5 et des fonds disponibles.

Le processus de demande de subvention comporte les étapes principales suivantes :

1. Prise de contact par la DGMR avec l'ensemble des Communes concernées

Le Canton souhaite ainsi sensibiliser les Communes à la problématique, expliquer les obligations légales et la démarche de subventionnement, tout en offrant aux Communes un soutien technique.

2. Étude de la mise en conformité par les Communes

Afin de pouvoir bénéficier de la subvention cantonale, les Communes ont la responsabilité d'établir leur projet de mise en conformité en tenant compte de la priorisation définie au chapitre 1.5.5, éventuellement avec l'appui des entreprises de transport public concernées.

3. Demande de subventionnement à la DGMR

Les Communes adressent leur demande à la DGMR. Le dossier de demande comprend un descriptif des travaux, un devis détaillé et les plans d'exécution.

4. Examen de la demande par la DGMR

Si la demande est conforme aux critères du chapitre 1.5.5 b), le dossier est accepté, une convention de subventionnement sera établie, fixant les conditions et le plafond de subventionnement. Elle sera signée par l'Etat 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. Celle-ci sera de 30 % du coût de réalisation avec un plafond fixé à CHF 15'000.- par quai.

En cas de quai partagé par plusieurs lignes simultanément, avec plusieurs zones d'arrêt en enfilade sur un seul quai de grande longueur, le plafond sera adapté en conséquence.

5. Réalisation

Les Communes soumettent le projet à l'enquête publique si nécessaire, puis exécutent les travaux, procèdent à la réception des travaux et établissent le décompte final.

6. Versement de la subvention par la DGMR

Conformément à la convention signée, sur la base des factures finales relatives aux travaux réalisés, des preuves de paiement et du procès-verbal de réception des travaux transmis par les Communes, la DGMR verse la subvention et met à jour l'outil de suivi de la mise en conformité des arrêts.

### 1.5.8 *Soutien technique*

Pour appuyer les communes dans les procédures de mise en conformité des arrêts de bus dont elles ont la responsabilité, la DGMR éditera à l'attention des Communes une brochure d'information technique pour aider à la planification et à la réalisation des travaux. Un guichet LHand fournira également des conseils, la porte d'entrée des Communes restant les voyers d'arrondissement à l'instar de ce qui se pratique aujourd'hui.

Ces prestations cantonales qui sont inexistantes à ce jour pour la thématique LHand, nécessitent l'affectation de ressources supplémentaires, estimées à 2 ETP pour une durée de 4 ans. 1.5 ETP sont prévus pour les prestations liées à la mise en conformité des arrêts de bus propriété du Canton, et 0.5 ETP est prévu pour celles liées à la mise en conformité des arrêts propriété des Communes. Ces ETP font partie des présentes demandes de crédit et seront rattachés à la Division infrastructures de la DGMR (voir chapitre 3.4 et 4.4 ci-dessous).

## 1.6 **Montant des crédits**

Les deux projets de décrets visent à donner à l'administration cantonale les moyens humains et financiers de réaliser la mise en conformité des arrêts de bus propriété du Canton et de soutenir les Communes pour la mise en conformité des arrêts de bus leur appartenant.

**Le premier projet de décret vise un crédit-cadre de CHF 16'900'000 pour financer la mise en conformité des arrêts de bus propriété du Canton.**

### 1.6.1 *Domaine d'application*

Le crédit sollicité par le présent EMPD s'applique à toutes les mesures de mise en conformité LHand des arrêts de bus propriété du Canton situés le long des routes cantonales hors traversée de localité.

### 1.6.2 *Base d'estimation des coûts*

Selon les critères définis au chapitre 1.5.5, environ 80 arrêts de bus devraient être mis en conformité LHand lors de cette première étape des travaux. Ils seront répartis sur l'ensemble du canton, et choisis dans le but de maximiser l'efficacité et l'utilité de l'intervention pour les personnes à mobilité réduite.

En complément et pour soutenir la démarche de mise en conformité, tous les autres arrêts dont la mise en conformité pourrait découler d'une opportunité autre, par exemple lors de travaux d'entretien routier, ou pour la construction de nouveaux arrêts, seront évidemment réalisés en conformité avec les exigences de la LHand. Leur financement proviendra alors du budget de fonctionnement de la DGMR ou d'investissement lié au projet y relatif.

### 1.6.3 *Montant de la demande de crédit*

Le montant de la demande de crédit est établi de la manière suivante :

- Montant total des travaux selon chapitre 1.5.5 :  
 $80 \text{ arrêts sélectionnés} \times 2 \text{ quais par arrêt en moyenne} \times \text{CHF } 100'000.- = \text{CHF } 16'000'000.-$
- Ressources nécessaires aux études, mises à l'enquête, travaux, etc. :
  - 1.5 poste en équivalent temps plein (ETP) en contrat de durée déterminée (CDD 4 ans),  
 $1.5 \times \text{CHF } 150'000.- \text{ par année} \times 4 \text{ ans} = \text{CHF } 900'000.-$

Le montant total de la présente demande de crédit est ainsi de CHF 16'900'000.-.

**Le second projet de décret vise 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.**

### 1.6.4 *Domaine d'application*

Le crédit sollicité par le présent EMPD s'applique à toutes les mesures de mise en conformité LHand des arrêts de bus propriétés des Communes non encore subventionnées par d'autres biais, pour la période d'engagement 2025-2028 et répondant aux critères du chap. 1.5.5.

### 1.6.5 *Base d'estimation des coûts pour la période d'engagement 2025-2028*

Sur les 1888 arrêts de bus appartenant aux Communes, environ 250 arrêts de bus devraient être mis en conformité LHand en bénéficiant de la subvention cantonale. Ils seront répartis sur l'ensemble du canton, et choisis dans le but de maximiser l'efficacité et l'utilité de l'intervention pour les personnes à mobilité réduite.

Seuls les travaux faisant l'objet d'une convention préalable à leur réalisation pourront bénéficier d'une subvention. Il n'est donc pas prévu de subventionnement rétroactif pour les travaux déjà réalisés à ce jour.

### 1.6.6 *Montant de la demande de crédit*

Le montant de la demande de crédit est établi de la manière suivante :

- Montant total des subventions selon chapitre 1.5.7 :  
 $250 \text{ arrêts} \times 2 \text{ quais par arrêt en moyenne} \times \text{CHF } 15'000.- \text{ maximum de subvention par quai} = \text{CHF } 7'500'000.-$
- Ressources nécessaires à la gestion de la subvention et pour l'accompagnement de la démarche :
  - 0.5 postes en équivalent temps plein (ETP) en contrat de durée déterminée (CDD 4 ans),

(voir chap. 2 et paragraphe 3.4 ci-dessous) :

0.5 x CHF 150'000.- par année x 4 ans = CHF 300'000.-

Le montant total de la présente demande de crédit est ainsi de CHF 7'800'000.-.

## **2. MODE DE CONDUITE DU PROJET**

### **Premier projet de décret : travaux du Canton.**

Dans le cadre de la démarche proposée, le rôle du Canton est d'établir les programmes de priorisation, de mener les études, les procédures d'autorisation et d'attribution des marchés, et de réaliser les travaux de mise en conformité des arrêts selon la LHand.

Le Canton réalise un monitoring de l'avancement de la mise en conformité des arrêts de bus à l'échelon cantonal.

Tous les projets feront l'objet d'un appel d'offres public conformément à l'accord intercantonal du 15.11.2019 sur les marchés publics (A-IMP, BLV 726.91).

### **Second projet de décret : subvention aux Communes.**

Dans le cadre de la démarche proposée, le rôle du Canton est d'une part de gérer efficacement le processus de subventionnement, et d'autre part de soutenir les Communes qui établissent les programmes, mènent les études, les procédures d'autorisation et d'attribution des marchés et réalisent les travaux de mise en conformité des arrêts selon la LHand.

Le Canton, représenté par la DGMR, prend contact avec les Communes pour expliquer les obligations légales et la démarche, règle les relations avec les Communes, gère les aspects relatifs aux conventions et subventions et réalise un monitoring de l'avancement à l'échelon cantonal. En outre, les collaborateurs de la DGMR peuvent être amenés à jouer un rôle de soutien et d'appui technique pour les Communes qui le demandent.

A relever enfin que l'octroi de la subvention cantonale sera conditionné au fait que l'acquisition des marchés de services et de travaux soit faite conformément à l'accord intercantonal sur les marchés publics A-IMP 2019.

Le dispositif de subvention fait office de programme d'impulsion pour la mise en conformité LHand des arrêts sous la responsabilité des communes. Les montants y relatifs doivent être engagés dans un délai de quatre ans, dès l'entrée en force du crédit, conformément à la loi sur les finances (LFin).

### 3. CONSEQUENCES DU 1<sup>ER</sup> PROJET DE DECRET – TRAVAUX DU CANTON

#### 3.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.000795.01 « LHand arrêts de bus ». Il est prévu au projet de budget 2025 et au plan d'investissement 2026-2029 avec les montants suivants :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029
Projet de budget d'investissement 2025 et plan 2026-2029	1'000	4'000	5'000	4'000	0

Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028 et suivantes	Total
Investissement total : dépenses brutes	1'500	3'000	5'000	7'400	16'900
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
<b>Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'État</b>	<b>1'500</b>	<b>3'000</b>	<b>5'000</b>	<b>7'400</b>	<b>16'900</b>

Lors de la prochaine révision, les TCA seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe allouée.

#### 3.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur vingt ans à raison de CHF 845'000.- par an.

L'amortissement annuel des dépenses est prélevé sur le préfinancement de CHF 38'000'000.- réalisé au bouclage des comptes 2022 pour financer la mise en conformité des arrêts de bus.

#### 3.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêts sera de  $(16'900'000 \times 4\% \times 0,55) =$  CHF 371'800.-.

#### 3.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Le projet de décret comprend le montant destiné à financer l'activité accrue de la Division infrastructures de la DGMR, soit 1.5 ETP en CDD pendant 4 ans.

Les caractéristiques des postes sont résumées ci-dessous :

Nombre d'ETP	1.5 ETP
Type de contrat (CDD, CDI, Auxiliaires, Temporaires, LSE, ...)	Contrat de durée déterminée (CDD)
Description des postes	Chef de projet : établissement des programmes de priorisation, réalisation des études, des procédures d'autorisation et d'attribution des marchés, suivi des travaux de mise en conformité des arrêts selon la LHand.
Coût annuel (y c. charges sociales de 21.33%)	CHF 150'000 par année par ETP, soit CHF 225'000 par année au total
Durée	4 ans

### 3.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences du crédit-cadre inscrit sous l'EOTP I.000795.01 « LHand arrêts de bus ».

En milliers de francs  
sans décimale

Intitulé	SP / CB 2 positions	2025	2026	2027	2028
Personnel supplémentaire (ETP)					
<b>Charges supplémentaires</b>					
Charges de personnel					
Autres charges d'exploitation					
<b>A Total des charges supplémentaires</b>		----	----	----	----
<b>Diminutions de charges</b>					
Charges de personnel					
Autres charges d'exploitation					
<b>B Total des diminutions de charges</b>		----	----	----	----
<b>Augmentation des revenus</b>					
Augmentation de revenus					
Autres revenus d'exploitation					
Revenus extraordinaires de préfinancement		845	845	845	845
<b>C Total des augmentations de revenus</b>		<b>845</b>	<b>845</b>	<b>845</b>	<b>845</b>
<b>D Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements (D = A - B - C)</b>		<b>-845</b>	<b>-845</b>	<b>-845</b>	<b>-845</b>

Les revenus extraordinaires de préfinancement sont prélevés sur le préfinancement de CHF 38'000'000.- réalisé au bouclage des comptes 2022 pour financer la mise en conformité des arrêts de bus.

### 3.6 Conséquences sur les communes

Néant

### 3.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Les travaux de mise en conformité LHand des arrêts de bus n'ont que très peu d'incidence sur l'environnement. En lien avec la composante sociale du développement durable, leur réalisation contribue sensiblement à améliorer l'intégration des personnes à mobilité réduite et la qualité de l'accès aux transports publics.

L'État de Vaud a développé son Agenda 2030. La mise en conformité LHand des arrêts de bus répond aux objectifs suivants :

- Point n°2 : Action contre le réchauffement climatique, promotion des énergies renouvelables et des transports publics.

En permettant aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux transports publics de manière autonome et en facilitant, accélérant et sécurisant l'accès au bus pour tous.

- Point n°4 : Intégration de chacun dans la société et le monde du travail.

En permettant aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux transports publics de manière autonome, l'intégration de ces personnes dans la société est favorisée.

### **3.8 Programme de législation et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

La mise en conformité LHand des arrêts de bus s'inscrit dans le programme de législation :

- Selon le 2<sup>e</sup> axe prioritaire : Durabilité et climat, en particulier concernant le point 2.5 « planifier et développer les transports publics, les infrastructures et les interfaces de transport »
- Selon le 3<sup>e</sup> axe prioritaire : Cohésion, proximité et agilité de l'Etat, en particulier le point 3.10 « Adapter les dispositifs pour répondre à la Convention des droits des personnes en situation de handicap »

Par rapport au PDCn, le présent EMPD est lié à la ligne d'action A2 développer une mobilité multimodale. Il correspond à une mesure de mise en œuvre des fiches A21 Infrastructures de transports publics, A22 Réseaux routiers et A24 Interfaces de transports de voyageurs.

### **3.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA**

Néant

### **3.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD**

Conformément à l'article 163 alinéa 2 de la Constitution du Canton de Vaud (Cst-VD ; BLV 101.01) avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'Etat doit s'assurer de leur financement et proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires. Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites liées, soustraites à l'obligation citée. Une charge est liée si son principe, son ampleur et le moment où elle doit être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante, de sorte que l'autorité de décision ne dispose de quasiment aucune marge de manœuvre quant au principe, à la quotité et au moment de la dépense (art. 7 al. 2 de la loi vaudoise du 20 septembre 2005 sur les finances ; LFin ; BLV 610.11).

#### *3.10.1 Principe de la dépense*

La loi fédérale LHand oblige le propriétaire des arrêts de bus à les mettre en conformité. S'agissant d'une exigence légale fédérale, contraignante pour l'Etat, le principe de la dépense est en accord avec l'art. 163 Cst-VD.

#### *3.10.2 Quotité de la dépense*

S'agissant de l'ampleur du projet, la directive DRUIDE 7.2.1 rappelle que "l'exposé des motifs doit contenir des explications détaillées sur le calcul de la dépense envisagée, de manière à démontrer que celle-ci ne contient rien de plus que ce qui est nécessaire à l'accomplissement de la tâche publique".

Il appartient à la DGMR, pour la partie cantonale, de s'assurer de la quotité de la dépense. Cette dernière ne constitue rien de plus que ce qui est strictement nécessaire à l'accomplissement de la tâche publique et de la concrétisation de la base légale dont elle résulte.

La solution proposée répond de manière ciblée aux exigences de la LHand. Elle résulte de l'application d'une méthode définissant la proportionnalité, ainsi que de la recherche de solutions techniques économiques intégrant également les mesures prises sur les véhicules.

Le critère de la quotité de la dépense est donc rempli en l'espèce.

#### *3.10.3 Moment de la dépense*

La troisième condition de l'article 7 alinéa 2 LFin est temporelle : la loi fédérale fixant un délai pour la mise en conformité à fin 2023 et considérant que le Canton n'agira qu'après le délai fédéral, le moment de la dépense est également satisfait.

En effet, il est constaté que sans mesure spécifique, cette mise en conformité ne s'est faite que très lentement au gré des opportunités, avec environ 9 % des arrêts mis en conformité durant le délai légal de 20 ans pour le faire. Sachant que le délai fixé dans la LHand (art 22) est dépassé depuis fin 2023, l'Etat se doit d'accélérer le rythme de mise en œuvre de manière significative.

L'amortissement annuel des dépenses est prélevé sur le préfinancement de CHF 38'000'000.- réalisé au bouclage des comptes 2022 pour financer la mise en conformité des arrêts de bus.

### 3.10.4 Conclusion

Au vu de ce qui précède, le projet de décret soumis comporte exclusivement des dépenses qui doivent être qualifiées de charges liées au regard des articles 7 alinéa 1 et 2 LFin et 163 alinéa 2 Cst-VD.

L'État disposant d'une certaine liberté de manœuvre pour les aménagements prévus, le présent décret sera soumis au referendum facultatif.

### 3.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant

### 3.12 Incidences informatiques

Néant

### 3.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant

### 3.14 Simplifications administratives

Néant

### 3.15 Protection des données

Néant

### 3.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

EOTP I.000795.01 « LHand arrêts de bus».

En milliers de  
francs  
(sans décimal)

Intitulé	SP / CB 2 positions	Année	Année	Année	Année
		2025	2026	2027	2028
Personnel supplémentaire (ETP)					

<b>Charges supplémentaires</b>					
Charges de personnel					
Charges informatiques					
Autres charges d'exploitation					
<b>Total des charges supplémentaires : (A)</b>					
<b>Diminution de charges</b>					
Désengagement des solutions remplacées					
Diminution de charges d'exploitation/ compensation					
...					
<b>Total des diminutions des charges : (B)</b>					
<b>Revenus supplémentaires</b>					
Revenus supplémentaires					
Autres revenus d'exploitation					
Revenus extraordinaires de préfinancement		845	845	845	845
<b>Total augmentation des revenus : (C)</b>		<b>845</b>	<b>845</b>	<b>845</b>	<b>845</b>

<b>Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements : (D = A-B-C)</b>		<b>-845</b>	<b>-845</b>	<b>-845</b>	<b>-845</b>
--	--	-------------	-------------	-------------	-------------

Charge d'intérêt (E)		372	372	372	372
Charge d'amortissement (F)		845	845	845	845

<b>Total net (H = D + E + F)</b>		<b>372</b>	<b>372</b>	<b>372</b>	<b>372</b>
----------------------------------	--	------------	------------	------------	------------

Les revenus extraordinaires de préfinancement sont prélevés sur le préfinancement de CHF 38'000'000.- réalisé au bouclage des comptes 2022 pour financer la mise en conformité des arrêts de bus.

#### 4. CONSEQUENCES DU 2<sup>EME</sup> PROJET DE DECRET – SUBVENTION AUX COMMUNES

##### 4.1 Conséquences sur le budget d'investissement

L'objet d'investissement est inscrit sous l'EOTP I.001013.01 « LHand arrêts de bus, subvention ». Il n'est pas prévu au projet de budget 2025 ni au plan d'investissement 2026-2029.

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028	Année 2029
Projet de budget d'investissement 2025 et plan 2026-2029	0	0	0	0	0

Les dépenses et recettes faisant l'objet de l'EMPD sont planifiées de la manière suivante :

(En milliers de CHF)

Intitulé	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028 et suivantes	Total
Investissement total : dépenses brutes	200	2'000	2'500	3'100	7'800
Investissement total : recettes de tiers	0	0	0	0	0
<b>Investissement total : dépenses nettes à la charge de l'État</b>	<b>200</b>	<b>2'000</b>	<b>2'500</b>	<b>3'100</b>	<b>7'800</b>

Lors de la prochaine révision, les TCA seront modifiées dans le cadre de l'enveloppe allouée.

##### 4.2 Amortissement annuel

L'amortissement est prévu sur vingt ans à raison de CHF 390'000.- par an.

L'amortissement annuel des dépenses est prélevé sur le préfinancement de CHF 38'000'000.- réalisé au bouclage des comptes 2022 pour financer la mise en conformité des arrêts de bus.

##### 4.3 Charges d'intérêt

La charge annuelle d'intérêt sera de  $(7'800'000 \times 4\% \times 0,55) = \text{CHF } 171'600.-$ .

##### 4.4 Conséquences sur l'effectif du personnel

Le montant du projet comprend 0.5 ETP destiné à couvrir l'activité accrue de la Division infrastructures (IR) de la DGMR, soit 0.5 ETP en CDD pendant 4 ans.

Les caractéristiques du poste sont résumées ci-dessous :

Nombre d'ETP	0.5 ETP
Type de contrat (CDD, CDI, Auxiliaires, Temporaires, LSE, ...)	Contrat de durée déterminée (CDD)
Description des postes	Chef de projet : Gestion des subvention LHand, appui technique aux communes, coordination et monitoring sur le territoire cantonal des interventions de mise en conformité des quais et mise en œuvre du subventionnement
Coût annuel (y c. charges sociales de 21.33%)	CHF 150'000 par année par ETP, soit CHF 75'000.- par année au total
Durée	4 ans

#### 4.5 Autres conséquences sur le budget de fonctionnement

Le tableau suivant présente la récapitulation des conséquences du crédit-cadre inscrit sous l'EOTP I.001013.01 « LHand arrêts de bus, subvention ».

En milliers de francs  
sans décimale

Intitulé	SP / CB 2 positions	2025	2026	2027	2028
Personnel supplémentaire (ETP)					
<b>Charges supplémentaires</b>					
Charges de personnel					
Autres charges d'exploitation					
<b>A Total des charges supplémentaires</b>					
<b>Diminutions de charges</b>					
Charges de personnel					
Autres charges d'exploitation	046/3632	172	172	172	172
<b>B Total des diminutions de charges</b>		<b>172</b>	<b>172</b>	<b>172</b>	<b>172</b>
<b>Augmentation des revenus</b>					
C Augmentation de revenus					
Autres revenus d'exploitation					
Revenus extraordinaires de préfinancement		390	390	390	390
<b>C Total des augmentations de revenus</b>		<b>390</b>	<b>390</b>	<b>390</b>	<b>390</b>
<b>D Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements (D = A - B - C)</b>		<b>-562</b>	<b>-562</b>	<b>-562</b>	<b>-562</b>

L'explication de la diminution des « Autres charges d'exploitation » se trouve au chapitre 4.10.4 (Conclusion).

Les revenus extraordinaires de préfinancement sont prélevés sur le préfinancement de CHF 38'000'000.- réalisé au bouclage des comptes 2022 pour financer la mise en conformité des arrêts de bus.

#### 4.6 Conséquences sur les communes

La mise en conformité selon la LHand des arrêts de bus situés sur les routes cantonales en traversée de localité et sur les routes communales est financée par les Communes, en tant que propriétaire de l'infrastructure, en conformité avec les bases légales actuelles. Elles bénéficient d'une subvention cantonale de 30% des coûts de réalisation (plafond à CHF 15'000.- par quai), ce qui entraîne une diminution de leurs charges nettes pour cette thématique.

#### 4.7 Conséquences sur l'environnement, le développement durable et la consommation d'énergie

Les travaux de mise en conformité LHand des arrêts de bus n'ont que très peu d'incidence sur l'environnement. En lien avec la composante sociale du développement durable, leur réalisation contribue sensiblement à améliorer l'intégration des personnes à mobilité réduite et la qualité de l'accès aux transports publics.

L'État de Vaud a développé son Agenda 2030. La mise en conformité LHand des arrêts de bus répond aux objectifs suivants :

- Point n°2 : Action contre le réchauffement climatique, promotion des énergies renouvelables et des transports publics.

En permettant aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux transports publics de manière autonome et en facilitant, accélérant et sécurisant l'accès au bus pour tous.

- Point n°4 : Intégration de chacun dans la société et le monde du travail.

En permettant aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux transports publics de manière autonome, l'intégration de ces personnes dans la société est favorisée.

#### **4.8 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)**

La mise en conformité LHand des arrêts de bus s'inscrit dans le programme de législature :

- Selon le 2<sup>e</sup> axe prioritaire : Durabilité et climat, en particulier concernant le point 2.5 « planifier et développer les transports publics, les infrastructures et les interfaces de transport »
- Selon le 3<sup>e</sup> axe prioritaire : Cohésion, proximité et agilité de l'Etat, en particulier le point 3.10 « Adapter les dispositifs pour répondre à la Convention des droits des personnes en situation de handicap »

Par rapport au PDCn, le présent EMPD est lié à la ligne d'action A2 développer une mobilité multimodale. Il correspond à une mesure de mise en œuvre des fiches A21 Infrastructures de transports publics, A22 Réseaux routiers et A24 Interfaces de transport de voyageurs.

#### **4.9 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA**

Le présent décret définit la base légale pour l'octroi des subventions cantonales à la mise en conformité des arrêts de transports publics par rapport à la loi fédérale LHand.

De plus, le projet de décret, notamment sur le mécanisme d'octroi des subventions cantonales, est conforme aux principes de la loi sur les subventions (LSubv ; BLV 610.15).

En effet, les conditions des contributions seront formalisées dans le cadre de conventions de subventionnement entre les bénéficiaires de la contribution et l'État de Vaud, représenté par la DGMR. Ces conventions fixeront les modalités des contributions, notamment la part de l'aide cantonale et le montant plafond y relatif, ainsi que la procédure de suivi et de contrôle de la subvention (Art. 11 al. 1 let. h LSubv), l'obligation de renseigner du bénéficiaire (Art. 11 al. 1 let. k LSubv). Le suivi est assuré par la DGMR.

#### **4.10 Conformité de l'application de l'article 163 Cst-VD**

Conformément à l'article 163 alinéa 2 de la Constitution du Canton de Vaud (Cst-VD ; BLV 101.01), avant de présenter tout projet de loi ou de décret entraînant des charges nouvelles, le Conseil d'État doit s'assurer de leur financement et proposer, le cas échéant, les mesures fiscales ou compensatoires nécessaires. Les charges nouvelles sont définies par opposition aux charges dites liées, soustraites à l'obligation citée. Une charge est liée si son principe, son ampleur et le moment où elle doit être engagée sont imposés par une disposition légale en vigueur ou par l'exécution d'une tâche publique préexistante, de sorte que l'autorité de décision ne dispose de quasiment aucune marge de manœuvre quant au principe, à la quotité et au moment de la dépense (art. 7 al. 2 de la loi vaudoise du 20 septembre 2005 sur les finances ; LFin ; BLV 610.11).

##### *4.10.1 Principe de la dépense*

La loi fédérale LHand indique spécifiquement en son article 23, que les Cantons doivent accorder, dans les limites de leurs compétences en matière de financement des transports publics, des aides financières pour les mesures de mise en conformité. S'agissant d'une exigence légale fédérale, le principe de la dépense est en accord avec l'art. 163 Cst-VD, sous réserve des compétences cantonales, actuellement déficiente selon la LRou.

Les mesures prévues dans ces textes sont partiellement contraignantes pour l'État, de sorte que celui-ci ne peut complètement s'y soustraire.

Le soutien à la mise en conformité de ces arrêts de bus remplit donc en partie le critère du principe de la dépense, une faible marge de manœuvre étant laissée à l'Etat quant à sa participation à la mise en conformité de ces arrêts de bus.

#### 4.10.2 Quotité de la dépense

S'agissant de l'ampleur du projet, la directive DRUIDE 7.2.1 rappelle que "l'exposé des motifs doit contenir des explications détaillées sur le calcul de la dépense envisagée, de manière à démontrer que celle-ci ne contient rien de plus que ce qui est nécessaire à l'accomplissement de la tâche publique".

Il appartient à la DGMR, pour la partie cantonale, de s'assurer de la quotité de la dépense. Cette dernière ne constitue rien de plus que ce qui est strictement nécessaire à l'accomplissement de la tâche publique et de la concrétisation de la base légale dont elle résulte. Le montant plafond de subventionnement proposé est basé sur l'expérience de plusieurs cas réalisés, et comparé avec l'expérience de cantons voisins.

La solution proposée répond de manière ciblée aux exigences de la LHand. Elle résulte de l'application d'une méthode définissant la proportionnalité, ainsi que de la recherche de solutions techniques économiques intégrant également les mesures prises sur les véhicules.

Le critère de la quotité de la dépense est donc rempli en l'espèce.

#### 4.10.3 Moment de la dépense

La troisième condition de l'article 7 alinéa 2 LFin est temporelle : la loi fédérale fixant un délai pour la mise en conformité et considérant que le Canton agira dès le délai échu, le moment de la dépense est également satisfait.

En effet, il est constaté que sans le soutien du Canton, cette mise en conformité ne s'est faite que très lentement par les communes qui en ont la responsabilité, avec moins de 9 % des arrêts mis en conformité durant le délai légal de 20 ans pour ce faire. Sachant que le délai fixé dans la LHand (art. 22) est dépassé depuis fin 2023, l'Etat se doit de soutenir les communes pour accélérer le rythme de mise en œuvre de manière significative.

#### 4.10.4 Conclusion

Au vu de ce qui précède et malgré l'exigence fédérale, le projet de décret soumis comporte des dépenses qui doivent être qualifiées de charges nouvelles au regard des articles 7 alinéa 1 et 2 LFin et 163 alinéa 2 Cst-VD.

Dans le cas présent, la compensation des dépenses, pour la part de l'amortissement annuel (CHF 390'000) devant être compensée est prélevée sur le montant de préfinancement de CHF 38'000'000.- réalisé au bouclage des comptes 2022 pour financer la mise en conformité des arrêts de bus.

Le préfinancement permet, sur le plan comptable, d'assurer pour partie l'amortissement du crédit-cadre, mais non la charge d'intérêt y relative. C'est pour cette raison, que si l'on admet que la partie de l'amortissement du montant afférent à la part des dépenses qualifiées de charge nouvelle est compensé dans le cadre des mesures de préfinancement, il n'en va pas de même pour les intérêts.

Dès lors, la charge nette théorique d'intérêt annuel du crédit-cadre doit être compensée, soit CHF 171'600.-.

Cette compensation sera opérée dans le cadre du budget de fonctionnement de la DGMR sous la rubrique 3632 (Subventions accordées aux communes et ass. intercommunales).

L'État disposant d'une certaine liberté de manœuvre pour les aménagements prévus et pour le taux de subventionnement, le présent décret sera soumis au referendum facultatif

#### 4.11 Découpage territorial (conformité à DecTer)

Néant

#### 4.12 Incidences informatiques

Néant

#### 4.13 RPT (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

Néant

#### 4.14 Simplifications administratives

Néant

#### 4.15 Protection des données

Néant

#### 4.16 Récapitulation des conséquences du projet sur le budget de fonctionnement

EOTP I.001013.01 « LHand arrêts de bus, subvention »

En milliers de  
francs  
(sans décimal)

Intitulé	SP / CB 2 positions	Année 2025	Année 2026	Année 2027	Année 2028
Personnel supplémentaire (ETP)					

<b>Charges supplémentaires</b>					
Charges de personnel					
Charges informatiques					
Autres charges d'exploitation					
...					
<b>Total des charges supplémentaires : (A)</b>					
<b>Diminution de charges</b>					
Désengagement des solutions remplacées					
Diminution de charges d'exploitation/ compensation	046/3632	172	172	172	172
<b>Total des diminutions des charges : (B)</b>		<b>172</b>	<b>172</b>	<b>172</b>	<b>172</b>
<b>Revenus supplémentaires</b>					
Revenus supplémentaires					
Autres revenus d'exploitation					
Revenus extraordinaires de préfinancement		390	390	390	390
<b>Total augmentation des revenus : (C)</b>		<b>390</b>	<b>390</b>	<b>390</b>	<b>390</b>

<b>Impact sur le budget de fonctionnement avant intérêts et amortissements : (D = A-B- C)</b>		<b>-562</b>	<b>-562</b>	<b>-562</b>	<b>-562</b>
---	--	-------------	-------------	-------------	-------------

Charge d'intérêt (E)		172	172	172	172
Charge d'amortissement (F)		390	390	390	390

<b>Total net (H = D + E + F)</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
----------------------------------	--	----------	----------	----------	----------

L'explication de la « Diminution de charges d'exploitation/ compensation » se trouve au chapitre 4.10.4 (Conclusion).

Les revenus extraordinaires de préfinancement sont prélevés sur le préfinancement de CHF 38'000'000.- réalisé au bouclage des comptes 2022 pour financer la mise en conformité des arrêts de bus.

## **5. CONCLUSION**

Vu ce qui précède, le Conseil d'État à l'honneur de proposer au Grand Conseil d'adopter les projets de décret ci-après.

## REPONSE 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)**

### **Rappel de l'interpellation**

*La mobilité autonome pour les personnes en situation de handicap passe aussi par l'accessibilité aux transports publics comme le prévoit la LHand.*

*Dans un récent arrêt concernant l'accessibilité des trains duplex des CFF, le Tribunal fédéral reconnaît un droit constitutionnel à une mobilité autonome aux personnes en situation de handicap. Pourtant, dans le canton de Vaud ça ne semble pas être le cas comme le relevait un article paru dans 24 Heures en mars 2022.*

*À ce jour, il semble que plusieurs communes n'ont en 20 ans pas réalisé les aménagements nécessaires concernant les arrêts de bus. Certes on nous répondra que c'est de leur ressort, toutefois le Conseil d'État doit vérifier le respect des lois par les communes. Toutefois peut, comme il le fait pour certaines politiques publiques, mettre en place des outils et des financements qui soutiennent les communes.*

*Au niveau des arrêts qui sont du ressort du canton l'article susmentionné précise qu'il n'a pas pu obtenir le nombre d'arrêts concernés et cite une réponse du canton qui annonce un EMPD à bout touchant.*

*Nous étions en mars, 6 mois plus tard toujours rien à l'horizon alors que le délai pour la mise en œuvre de la LHand est en janvier 2024 donc dans 15 mois.*

*J'ai donc l'honneur de poser les questions suivantes au Conseil d'État :*

- 1. De combien d'arrêts de bus le Conseil d'État est-il responsable ?*
- 2. Combien d'arrêts sont conformes à la LHand ?*
- 3. Le Conseil d'État a-t-il connaissance de la situation dans les communes ?*
- 4. Si oui, a-t-il entrepris des démarches pour que les communes répondent à leurs obligations légales ?*
- 5. Si non, pourquoi ?*
- 6. Le Conseil d'État a-t-il une stratégie de mise en conformité des arrêts de bus dans les délais impartis par la loi ?*

### **Réponse du Conseil d'Etat**

*1. De combien d'arrêts de bus le Conseil d'État est-il responsable ?*

La Loi sur les routes (LRou ; BLV 725.01), définit la répartition des tâches entre l'État et les Communes pour ce qui concerne le réseau routier :

- les Communes sont propriétaires des routes communales et des routes cantonales en traversée de localité : elles sont en charge de l'aménagement, de l'entretien et du financement de ce réseau ; (LRou, art. 7) ;
- le financement des aménagements et l'entretien sur les routes communales et sur les routes cantonales en traversée de localité revient aux communes (art. 3, 20, 56 LRou) ;
- le Canton est en charge de l'aménagement, de l'entretien et du financement du réseau hors traversée. Les dépenses relatives aux aménagements annexes en bordure de routes, en dehors des traversées de localités, demandés par les communes, tels que trottoirs, places de parc, baies d'arrêt de bus, voies de présélection et pistes cyclables sont supportées par les Communes.

La LRou donne également des principes de base à l'État pour subventionner certains objets :

- routes cantonales hors traversée de localité (RC HT) : selon l'art. 54 LRou, le Canton peut participer à la construction d'arrêts de bus à un taux de 50 %, si leur nécessité est admise ; concernant les routes cantonales en traversée de localité (RC ET) : selon l'art. 56 LRou, le Canton peut participer aux travaux d'entretien de la chaussée à un taux maximum de 50 %.

Ainsi, les Communes sont compétentes pour financer l'aménagement des arrêts de bus situés sur les routes communales et sur les routes cantonales en traversée de localité. Le Canton est compétent pour ceux situés sur les routes cantonales hors traversée de localité.

Le réseau routier hors traversée, représente au total 403 arrêts de bus. La mise en conformité LHand est jugée proportionnée sur environ 80 arrêts, 20 étant déjà conformes.

## *2. Combien d'arrêts sont conformes à la LHand ?*

Sur les 2291 arrêts de bus inventoriés sur le territoire cantonal, on estime qu'environ 9% d'entre eux, soit environ 200, sont conformes aux exigences de la loi sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand ; RS 151.3).

## *3. Le Conseil d'État a-t-il connaissance de la situation dans les communes ?*

Sur les 2291 arrêts de bus du canton,

- 1888 sont répartis sur des routes communales (Rcom) et sur des routes cantonales en traversée de localité (RC ET). Parmi ceux-ci :
  - o 174 sont conformes
  - o 750 non conformes mais accessibles
  - o 964 non conformes et inaccessibles.

## *4. Si oui, a-t-il entrepris des démarches pour que les communes répondent à leurs obligations légales ?*

Plusieurs démarches ont été menées ces dernières années pour d'une part sensibiliser les communes à cette obligation, et d'autre part les soutenir techniquement dans le processus de mise en conformité des arrêts de bus.

Dans son rôle d'autorité de surveillance de la procédure d'autorisation des projets routiers, l'Etat est attentif à la question du respect de la LHand et formule des recommandations dans ce sens si nécessaire. Par ailleurs, un pôle de compétences a été mis en place au sein de la DGMR. Il a notamment pris contact avec certaines associations de défense des intérêts des personnes à mobilité réduite pour clarifier la notion de proportionnalité mentionnée dans la loi fédérale. Il a aussi mené plusieurs évaluations avec les entreprises de transports publics, et se tient à disposition des communes pour les appuyer techniquement dans la démarche de mise en conformité. Enfin, la thématique LHand est traitée dans le Vademecum que l'Etat, via la DGMR, transmet à l'ensemble des autorités communales.

Le Conseil d'Etat est conscient du retard important pris dans la mise en conformité des arrêts de bus sur le territoire vaudois. C'est pourquoi, en plus de vouloir effectuer les adaptations nécessaires sur le réseau des routes cantonales hors traversée, il soumet au Grand Conseil un décret pour soutenir financièrement et techniquement les Communes dans leur tâche, et les inciter à entamer dès que possibles des démarches proactives de mise aux normes de leurs arrêts. Par ailleurs, une brochure d'information technique sera publiée après l'adoption de l'EMPD par le Grand Conseil afin d'accompagner les Communes dans les démarches et travaux de mise en conformité.

## *5. Si non, pourquoi ?*

Voir réponse à la question 4 ci-dessus.

## *6. Le Conseil d'État a-t-il une stratégie de mise en conformité des arrêts de bus dans les délais impartis par la loi ?*

Pour respecter le droit fédéral et compte tenu du retard pris dans la mise en œuvre de la LHand, le Conseil d'Etat veut aujourd'hui donner une impulsion forte, liée à l'intérêt public prépondérant inscrit dans son programme de législature, d'offrir une accessibilité universelle aux services publics et aux transports publics en particulier.

C'est pourquoi, il soumet au Grand Conseil deux décrets, l'un visant à financer la mise en conformité des arrêts dont le Canton est propriétaire ; l'autre pour soutenir financièrement et techniquement les Communes. Il espère ainsi accélérer la mise en conformité des arrêts de bus, en particulier les plus prioritaires en raison de leur fréquentation ou de leur proximité avec des établissements tels qu'hôpitaux,

EMS, etc. L'exposé des motifs et projets de décrets (EMPD) soumis au Grand Conseil permet de définir la base légale utile à la mise en conformité des arrêts de bus sur le territoire cantonal.

**PROJET DE DÉCRET**  
**accordant au Conseil d'État 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**  
**du 11 décembre 2024**

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'État

*décète*

**Art. 1**

<sup>1</sup> Un crédit-cadre de CHF 16'900'000.- est accordé au Conseil d'État 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.

**Art. 2**

<sup>1</sup> Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 20 ans.

**Art. 3**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret, qui est sujet au référendum facultatif.

<sup>2</sup> Il en publiera le texte et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.

# PROJET DE DÉCRET

## accordant au Conseil d'État 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 du 11 décembre 2024

---

LE GRAND CONSEIL DU CANTON DE VAUD

vu le projet de décret présenté par le Conseil d'État

*décète*

### **Art. 1**

<sup>1</sup> Un crédit-cadre de CHF 7'800'000.- est accordé au Conseil d'État 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.

### **Art. 2**

<sup>1</sup> Ce montant sera prélevé sur le compte Dépenses d'investissement et amorti en 20 ans.

### **Art. 3**

<sup>1</sup> L'aide ne peut excéder 30% des dépenses communales, plafonnée à CHF 15'000.- TTC par quai, en relation avec la mise en conformité LHand des arrêts de bus.

### **Art. 4**

<sup>1</sup> L'aide peut être assortie de charges et de conditions.

### **Art. 5**

<sup>1</sup> Le service en charge de la mobilité et des routes alloue les aides financières aux communes.

<sup>2</sup> Il assure le suivi et le contrôle de l'utilisation des aides versées. Les communes lui fournissent tous documents et renseignements nécessaires à cet effet.

### **Art. 6**

<sup>1</sup> Le Conseil d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret, qui est sujet au référendum facultatif.

<sup>2</sup> Il en publiera le texte et en fixera, par voie d'arrêté, la date d'entrée en vigueur.