



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des transports OFT



BPUK DTAP DCPA



Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri
Associaziun da las Vischnancas Svizras

Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Unione delle città svizzere



Mise en oeuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés

Rapport sur l'état de l'avancement 2026

Gares et arrêts ferroviaires

Arrêts de bus



Impressum

Éditeurs

Office fédéral des transports OFT, 3003 Berne

Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP), 3001 Berne

Association des Communes Suisses ACS, 3001 Berne

Union des villes suisses UVS, 3001 Berne

Rédaction

OFT (partie A) / DTAP, ACS, UVS (partie B)

Mise en page

OFT

Images

CFF (titre, p. 5, p. 6), OFT (p. 11), DTAP, ACS, UVS (à partir de p.12)

Éditorial

Avec la loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (LHand), la Suisse a défini, il y a plus de vingt ans, des conditions-cadres visant à faciliter la participation des personnes handicapées à la vie sociale. Les transports publics en constituent l'un des nombreux éléments. Dans la mesure du possible, ils doivent être accessibles à tous, de manière autonome et spontanée. Cet objectif guide depuis lors le travail des services compétents de la Confédération, des cantons, des communes et, surtout, des entreprises de transport. Bien que beaucoup ait déjà été accompli, il reste encore du chemin à parcourir.

Les progrès réalisés ces dernières années sont visibles. De nombreuses gares ont été modernisées, des quais surélevés, des rampes et des ascenseurs installés, des véhicules à plancher surbaissé mis en service, et les systèmes d'information et de billetterie rendus accessibles à tous. Aujourd'hui, plus de 1200 des quelques 1800 gares et arrêts ferroviaires répondent aux exigences légales. Les grandes gares ayant été adaptées en priorité, plus de 80 % de l'ensemble des usagers du rail bénéficient de ces améliorations.

En tant qu'autorité de financement et de surveillance compétente, la Confédération a déjà rendu régulièrement compte, ces dernières années, de l'état d'avancement de la mise en œuvre de la LHand dans les gares. Le présent rapport d'étape complète pour la première fois ce compte-rendu par celui de la mise en œuvre au niveau des arrêts de bus. La situation de départ pour ces derniers est plus complexe : la responsabilité des arrêts de bus incombe en partie aux cantons et en partie aux communes. Les autorités cantonales et communales déploient de grands efforts pour mettre en œuvre la LHand, mais différents facteurs influencent cette entreprise. Les conditions-cadres et le financement diffèrent nettement de ceux du rail. C'est pourquoi la mise en œuvre dans ce domaine n'a pas autant avancé qu'au niveau ferroviaire. La Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP), l'Association des Communes Suisses (ACS) et l'Union des villes suisses (UVS) souhaitent donc, en collaboration avec l'Office fédéral des transports (OFT), soutenir les acteurs concernés, renforcer l'échange d'informations et mettre en

avant les bonnes pratiques. Cette collaboration souligne la forte volonté politique de faire avancer l'accessibilité dans l'ensemble des TP.

Ce nouveau rapport d'étape offre ainsi, pour la première fois, une vue d'ensemble à l'échelle nationale de l'état d'avancement de la mise en œuvre au niveau des gares ferroviaires et des arrêts de bus. Lors d'une prochaine étape, les transports par tramways, installations à câbles et bateaux seront également pris en compte au cours des prochaines années. Cela permettra de dresser une image complète de la mise en œuvre de la LHand dans les transports publics.

Bien que nous ayons déjà accompli beaucoup de choses, il faut poursuivre nos efforts en faveur de l'accessibilité, qui renforce la mobilité des personnes en situation de handicap, contribue de manière décisive à la qualité de vie des personnes âgées, améliore la qualité globale des TP et favorise une société inclusive. Le rapport d'étape offre une base solide en la matière et trace la voie à suivre. Il montre où nous en sommes et quelle direction nous devons suivre ensemble.



Office fédéral des transports : Christa Hostettler, directrice

Conférence suisse des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP) : Mirjam Bütler, secrétaire générale

Union des villes suisses UVS : Monika Litscher, directrice

Association des Communes Suisses ACS : Claudia Kratochvil-Hametner, directrice

Table des matières

Impressum	2
Éditorial	3
Table des matières	4
Partie A (OFT)	5
1. Résumé	6
2. Situation initiale	7
3. État d'avancement de la mise en oeuvre	8
3.1. Aperçu des transformations	8
3.2. Mise en oeuvre retardée	9
4. Coûts et financement	10
5. Prochaines étapes et perspective	10
6. Chances et risques	10
Partie B (DTAP, UVS, ACS)	12
1. État d'avancement actuel	13
1.1 Bases et directives	14
1.2 Planification de la mise en oeuvre	15
1.3 Classement par ordre de priorité des transformations	15
1.4 Évaluation de la proportionnalité	15
2. Principaux défis	16
3. Prochaines étapes et perspectives	16



Partie A (OFT)

Loi sur l'égalité pour les handicapés LHand Mise en œuvre aux gares et aux arrêts ferroviaires



1. Résumé

La LHand oblige les entreprises ferroviaires, en tant que gestionnaires d'infrastructure, à rendre leurs stations accessibles avant fin 2023, dans la mesure où cela reste proportionnel.

Deux ans après l'expiration de ce délai, soit fin 2025, 1168 des quelque 1800 gares sont accessibles aux personnes en situation de handicap, soit 36 stations de plus que l'année précédente. Dans 143 de ces gares conformes, il subsiste toutefois des restrictions mineures, pour lesquelles les clients peuvent demander de l'aide.

Grâce à la priorité accordée aux gares très fréquentées, 83 % des voyageurs peuvent aujourd'hui utiliser les transports publics de manière largement autonome et spontanée.

D'après la planification actuelle, 193 gares supplémentaires devraient être adaptées d'ici à fin 2029. La proportion de passagers en mesure de voyager sans obstacle passera ainsi à au moins 87 %. Il reste toutefois 454 gares à adapter ; pour 261 d'entre elles, la mise en œuvre n'est

prévue qu'après 2029. Les entreprises ferroviaires expliquent que ces retards considérables sont principalement dus à un manque de ressources de planification et de personnel, ainsi qu'à des contraintes financières. Dans le cadre de la convention sur les prestations 2025 – 2028, la Confédération a alloué des fonds supplémentaires à hauteur de 250 millions de francs et accordé une priorité élevée à la mise en œuvre.

Pour environ 150 stations où une transformation complète est jugée disproportionnée, des mesures de remplacement durables sont proposées comme une assistance fournie par le personnel. L'Office fédéral des transports (OFT) suit de près la mise en œuvre, exige des mesures transitoires en cas de retard dans les projets et veille à ce que l'évaluation de la proportionnalité soit uniforme et correcte.

Les mesures prises améliorent le confort et la sécurité de tous les passagers et constituent une condition essentielle à la mobilité autonome des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées ainsi que des voyageurs avec des bagages et des poussettes.



Vue d'ensemble des chiffres

Données des gestionnaires d'infrastructures GI, état fin 2025 (entre parenthèses: fin 2024)

Total des gares et arrêts ferroviaires	env. 1'800 (1'800)
• Pas d'adaptation (pour motifs de proportionnalité)	149 (147)
• Fermés en raison d'une adaptation de l'offre	env. 29 (25)
Gares et arrêts ferroviaires qui doivent être utilisables de manière autonome et spontanée	1'622 (1'630)
• Déjà adaptés	1'168 (1'132)
• Doivent encore être adaptés	454 (498)
→ selon les planifications actuelles, seront adaptés d'ici à fin 2029	193
→ selon les planifications actuelles, devront encore être adaptés après 2029	261

2. Situation initiale

Depuis le début de 2004, la LHand dispose que les nouveaux ouvrages, installations et véhicules des transports publics doivent être sans obstacles. Cela permet aux personnes handicapées et aux personnes souffrant d'un handicap dû à l'âge d'utiliser les transports publics de manière aussi autonome et spontanée que possible. D'autres groupes de personnes comme les personnes avec des poussettes ou beaucoup de bagages en profitent également ; tous les passagers peuvent par ailleurs débarquer et embarquer plus facilement. Les ouvrages, installations et véhicules mis en service avant le 1er janvier 2004 devaient, conformément à la LHand, être adaptés dans leur structure ou dans leur construction pour être sans obstacles au plus tard le 31 décembre 2023, pour autant que cette adaptation soit proportionnée, notamment en ce qui concerne le rapport coûts/utilité. Cette prescription n'a pas toujours été respectée.

Les systèmes d'information des clients et les distributeurs automatiques de billets devaient être accessibles depuis le 31 décembre 2013. Les exigences en matière d'accessibilité des transports publics sont régies par les dispositions d'exécution de la LHand, à savoir l'OTHand¹, l'OETHand², les DE-OCF³ et les DE-OCEB⁴.

Le « programme de mise en œuvre LHand » de l'OFT concerne exclusivement les gares et les arrêts ferroviaires des GI ayant droit à des subventions. Sont notamment exclus les arrêts de bus pour lesquels l'OFT n'est pas compétent en tant qu'autorité de financement ni

de surveillance. Les autres domaines des transports publics ne sont pas non plus couverts par ce programme de mise en œuvre, mais sont traités séparément.

Les GI sont responsables de la mise en œuvre de la LHand dans les gares. Environ dix ans après l'entrée en vigueur de la LHand, l'OFT avait constaté que les objectifs fixés par la loi ne seraient pas atteints à moins que la pratique de mise en œuvre ne change, et que la mise en œuvre n'avait pas suivi partout les mêmes critères. Afin d'aider les GI à remplir leurs obligations légales, l'OFT a donc lancé en 2017 un programme de mise en œuvre qui doit permettre d'accélérer et d'harmoniser le respect des exigences de la LHand pour les installations d'accueil de l'infrastructure ferroviaire et des exigences connexes en matière de capacité et de sécurité.

Si, en particulier, les mesures structurelles nécessaires à la mise en œuvre de la LHand s'avèrent disproportionnées, une mesure de compensation doit être proposée jusqu'à nouvel ordre. Conformément à l'OTHand, la mesure de compensation prévue est une assistance fournie par le personnel de l'entreprise. D'autres mesures de compensation sont possibles au cas par cas. Les GI ont établi des fiches d'informations relatives auxdites mesures et les ont transmises à l'OFT, qui les a vérifiées par sondage.

L'OFT cherche, autant que possible et dans le délai imparti, à mettre en œuvre la LHand de manière uniforme et proportionnée dans les gares et les arrêts ferroviaires de tous les GI et à éviter d'autres retards de la part des GI.

Pour la mise en œuvre, il est primordial d'adopter une démarche coordonnée avec l'Union des transports publics (UTP) ainsi qu'avec les représentants des personnes handicapées, et qui interprète la loi de manière uniforme en matière de proportionnalité. À cet effet, l'OFT a perfectionné en 2017/2018 le document « Aide en ligne à la planification pour la pesée des intérêts LHand » (outil UTP) développé par l'UTP et l'a coordonné avec l'association faîtière des organisations de personnes handicapées, Inclusion Handicap (IH). Par rapport au projet initial élaboré par l'UTP, le procédé et la méthode d'évaluation de la proportionnalité préconisés par cette aide à la planification ainsi que la pondération de certains critères d'évaluation ont été adaptés en faveur des personnes concernées, ce qui entraîne une augmentation d'environ 3 % des adaptations structurelles et une diminution correspondante des mesures de compensation par rapport aux plans originaux de l'UTP.

Il est par ailleurs important pour l'OFT, en tant qu'autorité de financement de l'infrastructure ferroviaire, que la mise en œuvre de la LHand dans les gares et les arrêts ferroviaires soit coordonnée avec les adaptations également nécessaires à l'extension des capacités et à la sécurité des installations d'accueil. Chaque gare devrait, si possible, n'être adaptée ou transformée qu'une seule fois au cours des quinze prochaines années.

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

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

3 Dispositions d'exécution du 15 décembre 1983 de l'ordonnance sur les chemins de fer (DE-OCF ; RS 742.141.11)

4 Dispositions d'exécution du DETEC du 10 avril 2024 de l'ordonnance sur la construction des bateaux (DE-OCEB ; RS 747.201.71)

3. État d'avancement de la mise en œuvre

3.1. Aperçu des transformations

Conformément aux dernières données livrées par les GI (données du printemps 2026, état fin 2025, disponible en pdf sur le site bav.admin.ch/fr/accessibilité), 1168 gares et arrêts ferroviaires, soit 36 de plus que fin 2024, sont conformes à la LHand et peuvent être utilisés sans obstacles. Sur les 1168, 143 sont partiellement conformes en raison de petites restrictions locales. Le personnel sur place offre son aide en cas de besoin. Le nombre de 1168

gares et arrêts ferroviaires correspond à 66 % de l'ensemble des gares et arrêts ferroviaires (figure 2). Actuellement, 83 % des voyageurs peuvent ainsi majoritairement voyager de manière autonome et spontanée. D'après les prévisions actuelles, la proportion de gares et d'arrêts ferroviaires adaptés devrait atteindre 77 % au cours des quatre prochaines années, augmentant ainsi à au moins 87 % le nombre de passagers qui pourront majoritairement voyager de manière autonome et spontanée (Figure 1). Parfois, il existe des écarts mineurs par rapport aux prescriptions en vigueur et les personnes concernées peuvent demander de l'aide au besoin.

Dans environ 8 % des cas, une transformation structurelle d'une gare ou d'un arrêt ferroviaire s'avère disproportionnée. Des mesures de compensation doivent alors être proposées, jusqu'à nouvel ordre. La première solution de compensation standard envisageable est une assistance sur place fournie par le personnel de l'entreprise, comme le dispose l'OTHand. Dans quelques cas, selon les GI, un service de navette ou un autre moyen de transport public doit être proposé comme solution de rechange, la plupart du temps lorsque l'accès au quai ne peut pas se faire à niveau sans appliquer des mesures disproportionnées.

Figure 1: Somme des embarquements et débarquements

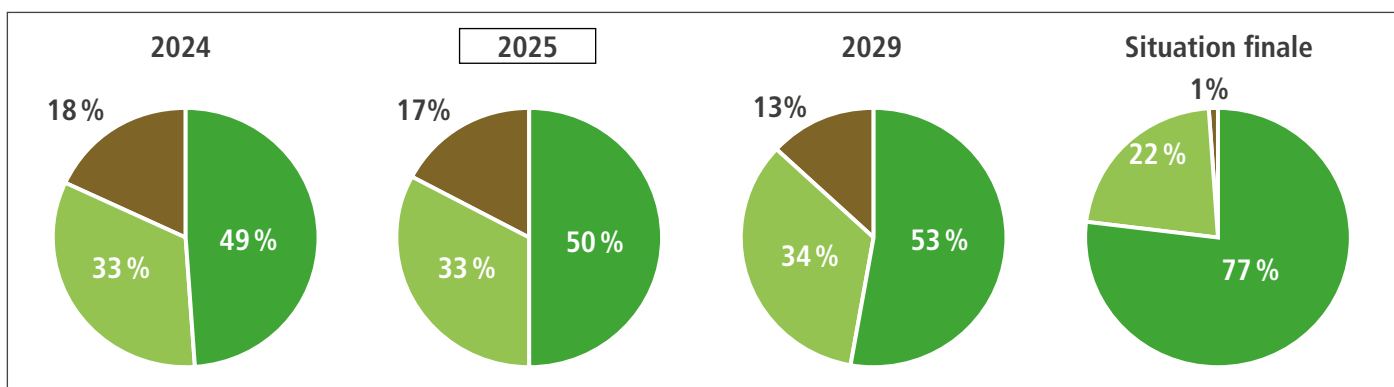
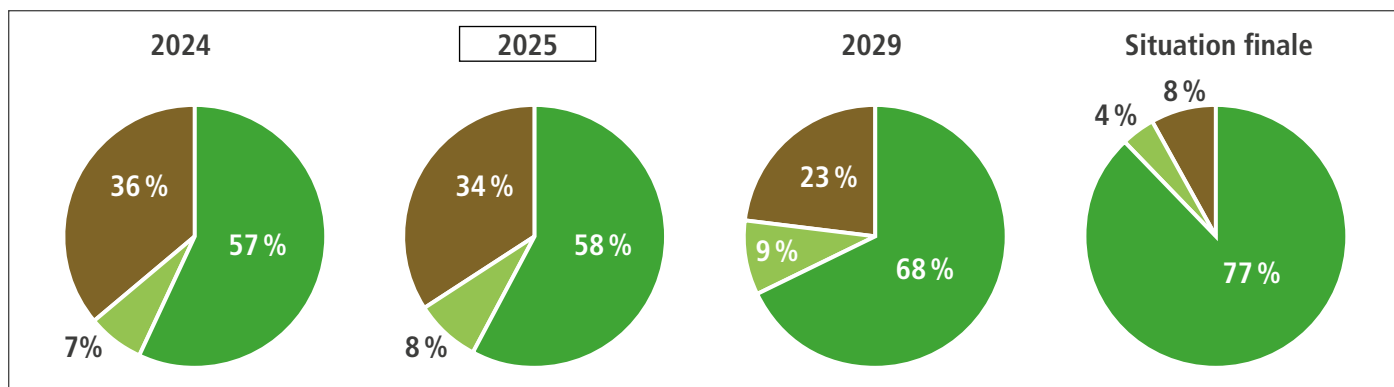


Figure 2: Sommes des nombres de gares / arrêts ferroviaires



- Conforme à la LHand ; usage autonome et spontané possible grâce à des mesures de génie civil
- Partiellement conforme à la LHand ; possibilité de voyage sans obstacles, possibilité de demander de l'aide au cas par cas
- Conforme à la LHand ; mesures de compensation ou mesures provisoires

Lorsqu'il s'agit indubitablement d'arrêts dits « de randonnée » (essentiellement situés dans les régions de montagne), qui ne sont clairement pas des destinations appropriées pour les personnes à mobilité réduite, des solutions ad hoc doivent être proposées aux intéressés après accord par téléphone avec le point de contact compétent. Il existe quelques dizaines d'arrêts de ce type. L'OFT va vérifier et évaluer dans les procédures d'approbation des plans toutes les solutions de compensation proposées par les GI et qui s'écartent de la disposition OTHand « assistance par le personnel ».

D'après les données disponibles, les GI prévoient de construire de nouvelles gares ou arrêts ferroviaires et d'en fermer environ 30. Les fermetures sont en grande partie fondées sur des considérations relatives à l'exploitation, l'économie et à l'aménagement du territoire. Dans certains cas, des points d'arrêt sont déplacés ou réunis. En outre, certains GI, en concertation avec les cantons, étudient également la possibilité de fermer les arrêts ferroviaires moins fréquentés, là où, dans la plupart des cas, il existe une offre de transport public parallèle (généralement par bus). Dans le domaine de la voie métrique, certains arrêts ferroviaires très peu fréquentés sont encore exploités en mode « arrêt sur demande ». En fonction de l'importance de l'arrêt ainsi que des prescriptions de sécurité en vigueur et de la vérification de la conformité à la LHand, ces arrêts ferroviaires peuvent être supprimés. L'OFT n'a connaissance d'aucun cas où la LHand serait la raison principale d'une fermeture.

Certaines gares ou arrêts ferroviaires sont déjà équipés depuis longtemps de quais surélevés, de rampes et parfois d'ascenseurs afin de permettre des voyages sans obstacles. En raison des précisions appor-

tées aux prescriptions depuis l'entrée en vigueur de la LHand, certains éléments d'une gare ou d'un arrêt peuvent donc actuellement déroger légèrement aux prescriptions en vigueur. C'est pourquoi ces cas ont été catégorisés séparément comme gares ou arrêts partiellement conformes, dans lesquels il est en principe possible d'accéder sans paliers aux trains au moins via un accès central. Pour surmonter de petits obstacles (dimensions des ascenseurs ou intervalles entre le quai et le marchepied), les personnes concernées peuvent au besoin demander, au cas par cas, une aide ad hoc au personnel. Les finitions nécessaires sont parfois déjà planifiées dans le cadre du maintien ordinaire de la qualité des infrastructures.

3.2. Mise en œuvre retardée

Même deux ans après l'expiration du délai légal d'adaptation (fin 2023), les GI n'ont pas mis en œuvre l'assainissement d'environ 450 projets, soit 25 % des gares et arrêts ferroviaires, et ce, malgré les nombreuses interventions de l'OFT. Dans certains cas, la mise en œuvre sera même retardée au-delà de 2030. Au cours des quatre prochaines années, les travaux de construction de 193 projets devraient être achevés. La mise en œuvre tardive concerne aussi de grandes gares, où de très grands projets d'extension doivent être planifiés et coordonnés en même temps que la mise en conformité à la LHand (par ex. Berne, Lenzbourg, Zurich HB SZU, Effretikon, Wädenswil). Les échéanciers actualisés de l'ensemble des projets retardés⁵ sont disponibles.

Les GI justifient souvent le non-respect du délai inscrit dans la LHand par un manque de ressources au niveau de la planification, par une absence d'intervalles pour les travaux (construction en

cours d'exploitation) ainsi que par un manque de moyens financiers. Dans tous les cas, des mises en exploitation partielles ou des échelonnements judicieux sont toutefois examinés. La responsabilité de la mise en œuvre tardive de la LHand incombe aux entreprises ferroviaires concernées qui ont parfois trop tardé à le faire. L'OFT prend acte de ces retards en soulignant l'infraction à l'art. 22, al. 1, LHand. Il n'octroie pas de prolongation de délai, car cela relève de la compétence exclusive du législateur.

L'OFT accompagne étroitement les entreprises qui ne réalisent pas leurs gares et arrêts ferroviaires dans les délais impartis lors de leur planification et de leur mise en œuvre, dans le but de réduire autant que possible les retards et donc le non-respect du délai légal. D'autre part, il demande aux entreprises de procéder à des mises en service partielles jusqu'à celle des installations transformées en retard ou de proposer des mesures transitoires telles que des assistances sur place et, dans certains cas spécifiques, de mettre à disposition des offres de navettes. Pour plus de détails, voir le [rapport du 29 mars 2023 du Conseil fédéral donnant suite au postulat 20.3874 Reynard](#).

⁵ Les échéanciers révisés actualisés de l'ensemble des projets retardés sont disponibles au format PDF sur le site Web de l'OFT : <https://www.bav.admin.ch/fr/accessibilite>

4. Coûts et financement

La majorité des adaptations dans les gares seront financées par le biais des conventions sur les prestations (CP) relatives au maintien ordinaire de la qualité des infrastructures ferroviaires conclues avec les GI. Les échéanciers et les indications de coûts actualisées des GI ont servi de base aux négociations en vue de la CP 2025 – 2028. Vu le délai légal d'adaptation non respecté, les GI sont tenus de donner la priorité à la mise en œuvre de la LHand dans toute la mesure du possible.

La CP 2029 – 2032 est en cours d'élaboration. Les GI soumettront leur première offre de base à l'automne 2026. Celle-ci leur permettra d'allouer les moyens disponibles, tout en conservant l'état de leurs installations et en respectant les bases légales. Cela inclut également la question de la mise en œuvre de la LHand. Les GI doivent mettre en évidence les répercussions de la pénurie générale de moyens sur leur planification. Viennent ensuite les négociations et les commandes entre l'OFT et les GI. Dans ce cadre, l'OFT continuera à accorder une grande priorité aux moyens nécessaires à la mise en œuvre de la LHand.

Les grandes gares à transformer seront financées dans le cadre des programmes d'aménagement décidés ZEB et EA 2025/2035. Dans le cadre de l'EA 2035, le Parlement a adopté en 2019 le financement des aménagements de la gare badoise de Bâle ainsi que des gares de Lenzbourg, Morges, Nyon, Olten, Wädenswil et Zurich HB SZU. Il a provisionné environ un milliard de francs à cette fin ; prévu non seulement pour des adaptations de ces gares aux dispositions

de la LHand mais aussi certaines en faveur de la sécurité et des capacités.

5. Prochaines étapes et perspective

L'OFT continue de suivre les GI lors de la mise en œuvre de la LHand et intervient, si nécessaire, pour faire avancer les dernières mesures. En outre, il conseille les entreprises dans la planification et la mise en œuvre des mesures provisoires et de compensation.

Les GI ont établi environ 120 fiches d'information concernant les autres mesures de compensation sans PAP et les ont transmises à l'OFT. L'OFT les examinera de manière approfondie en fonction des risques et par sondage (environ 20 %). Au moins un projet par entreprise ferroviaire a été examiné de manière approfondie. Les gares dont le volume de passagers est relativement important, celles qui assurent une fonction de nœud de transports publics ou celles qui se trouvent à proximité d'institutions de personnes concernées ont été examinées de manière approfondie. L'OFT a déterminé que la plupart des GI avaient exécutées correctement la pesée des intérêts. Dans une dizaine de cas, l'OFT exigera une correction et une nouvelle évaluation de la part des quatre GI concernés. L'OFT met ainsi en œuvre une recommandation du Contrôle fédéral des finances dans le cadre d'un contrôle de la mise en œuvre de la LHand dans les gares.

6. Chances et risques

La mise en œuvre de la LHand profite à tous les usagers des transports publics qui peuvent débarquer et embarquer avec plus de confort : les temps de débarquement/d'embarquement plus courts

ont aussi très souvent un effet positif sur l'horaire. Pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les passagers avec beaucoup de bagages ou des poussettes, ainsi que pour les personnes qui doivent marcher avec des béquilles après un accident, l'accès à niveau aux transports publics est particulièrement important : pour ces groupes de personnes, ces mesures sont le seul moyen d'utiliser les transports publics de manière autonome. Pour environ 260 gares/arrêts, cet objectif ne pourra malheureusement être atteint qu'après 2029.

Le financement du besoin élevé en matière de maintien de la qualité des infrastructures est priorisé dans les CP. Le volume des travaux prévus dans les infrastructures ces prochaines années (maintien de la qualité des infrastructures et aménagements) est très élevé dans l'ensemble. Il se peut que l'un ou l'autre projet soit repoussé de quelques années, si des mesures urgentes s'avèrent nécessaires dans le maintien de la qualité des infrastructures et que les ressources en termes de personnel, de planification et de finances ne suffisent pas pour réaliser toutes les mesures prévues.

La coordination de la mise en œuvre de la LHand avec celle des étapes d'aménagement ferroviaire recèle des synergies potentielles. Celles-ci devraient être exploités autant que possible d'un point de vue macroéconomique, mais cela pourrait également entraîner des retards dans certains cas.

Liste des abréviations

CP	Convention sur les prestations
DE-OCF	Dispositions d'exécution de l'ordonnance sur les chemins de fer
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
EA25	Étape d'aménagement 2025
EA35	Étape d'aménagement 2035
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
GI	Gestionnaire d'infrastructure
IH	Inclusion Handicap (association faîtière des organisations de personnes handicapées)
LHand	Loi sur l'égalité pour les handicapés
MEE	Mise en exploitation
OFT	Office fédéral des transports
Outil UTP	Aide en ligne à la planification pour la pesée des intérêts LHand
PAP	Procédure d'approbation des plans
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
TP	Transports publics
UTP	Union des transports publics
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire



Les travaux de construction visant à mettre en œuvre les exigences de la LHand sont en cours dans de nombreux endroits. Ils sont souvent combinés avec d'autres travaux de construction. © OFT

Partie B (DTAP, UVS, ACS)

Loi sur l'égalité pour les handicapés LHand Mise en œuvre au niveau des arrêts de bus



Bordure d'arrêt de bus conforme à la LHand en zone rurale (arrêt CarPostal La Chotte, © Commune de Val-de-Ruz)

1. État d'avancement actuel¹

La Suisse compte environ 25 000 arrêts de bus, soit environ 48 000 bordures d'arrêt de bus ². Actuellement, 50 % d'entre elles peuvent être utilisées spontanément par les voyageurs à mobilité réduite. Sur 13 % de ces bordures d'arrêt, l'embarquement autonome est garanti sans aide supplémentaire. Sur 37 %, l'aide du personnel roulant est nécessaire et implique généralement une rampe rabattable. Sur 2 % des bordures d'arrêt, l'embarquement nécessite une aide sur réservation préalable.

42 % des bordures d'arrêt ne peuvent actuellement être utilisés ni de manière autonome ni au moyen de l'aide du personnel. Des mesures de compensation s'imposent donc à ces endroits. En règle générale, un service de navette est mis en place vers l'arrêt le plus proche conforme à la LHand. Pour 6 % des bordures d'arrêt, on ne dispose actuellement d'aucune donnée fiable.

En tant que propriétaires de la route, les cantons, les villes et les communes sont responsables de l'adaptation des arrêts de bus conformément aux prescriptions de la LHand, pour autant que les transformations soient jugées proportionnelles ³. Les autorités cantonales et communales déploient des efforts considérables pour mettre en œuvre la LHand et collaborent étroitement. Certains cantons ont mis en place des programmes d'encouragement dans le cadre desquels le canton joue un rôle moteur et apporte un soutien financier aux communes pour la transformation des arrêts ⁴.

Le chapitre ci-après explique comment les autorités cantonales et communales mettent en œuvre la LHand et quels sont les défis auxquels elles sont confrontées à cet égard. Les informations présentées s'appuient sur une enquête exécutée conjointement par la DTAP, l'UVS et l'ACS auprès des services compétents au cours de l'hiver 2025/2026. Les indications relatives aux villes proviennent

des réponses fournies par les dix plus grandes villes suisses. Plus de 500 communes ainsi que plusieurs associations cantonales des communes ont participé à l'enquête de l'ACS. La mise en œuvre dépend de plusieurs facteurs et le contexte varie d'une région à l'autre. Dans de nombreuses communes rurales et périphériques, les arrêts de bus sont situés exclusivement sur des routes dont la planification, la transformation et le financement relèvent de la compétence des cantons.

État d'avancement de la mise en œuvre de la LHand au niveau des bordures d'arrêt de bus.

Bordure d'arrêt utilisable de manière autonome	13 %
Utilisable avec aide (sans annonce préalable)	37 %
Utilisable avec aide (avec annonce préalable)	2 %
Bordure d'arrêt non utilisable, mesures de compensation obligatoires	42 %
Données non saisies ou incomplètes	6 %

Source : atlas

¹ L'exploitation des données présentée dans ce chapitre s'appuie sur les données d'atlas, la plate-forme de données des TP suisses (état au 31 mars 2026). Les données relatives à la conformité des bordures d'arrêts des bus à la LHand sont continuellement actualisées et peuvent être consultées à partir de ce [lien](#).

² On entend par « bordure d'arrêt de bus » la partie de la bordure de trottoir située à un arrêt de bus qui marque le passage entre la voie et la zone d'attente. Un arrêt de bus simple comprend deux bordures d'arrêt, une par sens de la marche.

³ Art. 11, al. 1, et art. 22, al. 1, LHand

⁴ Ex. : programme d'encouragement du canton de Vaud, [communiqué de presse du 13.12.2024](#)

1.1 Bases et directives

Les cantons, les villes et les communes ont pour objectif de faire progresser la mise en œuvre de la LHand selon des critères aussi uniformes et largement partagés que possible. Les services cantonaux et communaux compétents ont pris les mesures nécessaires pour inscrire systématiquement les prescriptions légales dans leurs propres instruments de planification, normes et processus.

Il existe des normes détaillées concernant la géométrie des arrêts, qui sont systématiquement appliquées dans le cadre des projets de construction ou de transformation. Citons par exemple la norme VSS SN 640 075 « Espace de circulation sans obstacles » ou la norme SIA 500 « Constructions sans obstacles ». Il existe

en outre différentes précisions cantonales et urbaines qui tiennent compte des spécificités locales (par ex. les propriétés des flottes de véhicules utilisées).

En outre, la grande majorité des cantons et des grandes villes disposent d'aides à la planification ou de directives destinées à aider les services internes et externes à planifier et à réaliser des bordures d'arrêt de bus accessibles aux personnes handicapées. Ces instruments comprennent généralement des recommandations concernant les compétences, la localisation, les types d'arrêts, les exigences géométriques et les détails d'exécution. Ces directives comportent de précieuses connaissances pratiques et expériences issues d'essais de conduite ainsi que de la construction et de l'exploitation des arrêts.

La plupart des cantons et des grandes villes disposent de leurs propres services spécialisés ou groupes de travail chargés de la construction sans obstacles. Une grande importance est accordée à la formation ciblée des responsables techniques et des chefs de projet dans les domaines de la planification des transports et du génie civil. En complément, des spécialistes externes d'organisations de personnes handicapées sont régulièrement sollicités pour évaluer des projets. Les communes qui ne disposent pas de leurs propres aides de planification s'appuient sur les principes cantonaux et le guide de l'Union des transports publics⁵.

⁵ <https://www.voev.ch/fr/nos-themes/LHand>



Bordure d'arrêt de bus conforme à la LHand en milieu urbain (© Adrienne Hungerbühler)

1.2 Planification de la mise en œuvre

La grande majorité des cantons et des villes interrogés disposent aujourd'hui d'une planification de la mise en œuvre visant à adapter leurs bordures d'arrêt de bus conformément à la LHand. Dans les communes rurales, les arrêts de bus se trouvent soit sur des routes dont la planification, la transformation et le financement relèvent de la compétence du canton, soit sur des emplacements dont la mise en œuvre s'inscrit dans le cadre de projets communaux de construction routière. Compte tenu de la quantité importante de sites à adapter, des ressources financières et humaines limitées ainsi que des conditions-cadres complexes en matière de construction et de circulation, la planification de la mise en œuvre comprend généralement un examen de proportionnalité ainsi qu'une hiérarchisation systématique des priorités. L'objectif est de s'attaquer en priorité aux bordures d'arrêt de bus présentant le plus grand potentiel d'utilité pour les personnes à mobilité réduite et d'utiliser le plus efficacement possible les moyens disponibles.

Les planifications distinguent généralement les arrêts qui doivent être transformés en priorité et indépendamment d'autres projets, et ceux dont l'adaptation s'inscrit dans le cadre de transformations routières prévues ou de cycles d'entretien réguliers. Certaines grandes villes ont adopté des programmes de mise en œuvre spécifiques qui regroupent et financent un grand nombre de mesures prioritaires. Les petites communes s'alignent sur les planifications de mise en œuvre cantonales.

1.3 Classement par ordre de priorité des transformations

Les planifications de la mise en œuvre des cantons, des villes et des communes font l'objet d'un classement par ordre de priorité afin d'optimiser leur utilité.

Ce classement repose sur différents critères objectifs, parmi lesquels figurent la demande potentielle et la proximité de dispositifs importants tels que les institutions pour personnes handicapées, les écoles, les maisons de retraite, les hôpitaux ou les administrations publiques. La fonction de correspondance de l'arrêt et son importance en tant qu'interface multimodale sont également fortement prises en compte. De plus, la position au sein des centres de village ou de quartier ainsi que la fonction de desserte des localités jouent un rôle important. D'autres critères sont pris en compte, comme les synergies avec des projets de construction routière (assainissement des routes, renouvellement des canalisations, planifications des centres), les stratégies de réseau et la faisabilité technique (contraintes liées à l'espace, pentes).

De nombreux cantons s'efforcent de mettre en place au moins un arrêt accessible aux personnes handicapées dans toutes les localités. Dans la plupart des cas, les priorités et les échelonnements qui en découlent ont été définis et approuvés en collaboration avec les organisations de personnes handicapées.

1.4 Évaluation de la proportionnalité

Le contrôle de la proportionnalité est un outil de pilotage essentiel. Dans le cadre de la planification de la mise en œuvre, chaque arrêt est considéré et évalué individuellement. Ce faisant, il s'agit de prévoir une bordure d'arrêt surélevée de 22 cm afin de permettre un embarquement à niveau. Lors du contrôle de la proportionnalité d'une mesure, on considère la faisabilité technique en tenant compte des conditions territoriales et topographiques (espaces routiers étroits, espace disponible pour une bordure de quai surélevée, pentes supérieures à 6 %, nécessité d'acquérir des terrains). Les conditions-cadres opérationnelles et de circulation ainsi que la viabilité écono-

mique des mesures, sont également examinées. Les intérêts à protéger comme l'environnement, la nature et la protection du patrimoine, en particulier dans les sites d'importance nationale, sont également pris en compte dans l'évaluation. D'autres aspects à considérer sont la sécurité routière et opérationnelle, la fréquence de desserte ainsi que la disponibilité de bordures d'arrêt de bus à proximité pouvant servir de solutions de rechange adaptées aux personnes handicapées.

Les prescriptions en matière d'accessibilité et de rehaussement des bordures d'arrêt entraînent souvent d'autres aménagements des arrêts, comme la modification des accès, du drainage routier et de l'éclairage, l'élargissement des zones d'attente, la correction des pentes et la mise en place de marquages tactilo-visuels.

Si, pour des raisons techniques, il n'est pas possible de rehausser le quai sur toute sa longueur, d'autres solutions de rechange sont envisagées. Il s'agit notamment de solutions dites « coussin » (bordure de quai surélevée à l'avant, plus basse à l'arrière) ou du déplacement de l'arrêt. En cas de déplacement, il s'agit de prendre en compte plusieurs facteurs comme l'accessibilité, les trajets de correspondance, la distance par rapport aux autres arrêts, la sécurité routière et l'aménagement de l'espace routier.

2. Principaux défis

Les cantons, les villes et les communes déploient des efforts considérables pour continuer à augmenter le nombre d'arrêts de bus adaptés aux personnes handicapées et pour mettre en œuvre les prescriptions légales. Ils se heurtent toutefois à des défis de taille qui compliquent une mise en œuvre complète et rapide. La plupart de ces facteurs ne relèvent cependant pas du secteur d'influence direct des services cantonaux et communaux compétents.

Les contraintes territoriales constituent un défi majeur : dans les zones urbaines densément bâties et les centres-villes historiques, l'espace disponible est souvent très limité, ce qui complique considérablement la mise en œuvre de solutions conformes aux normes. Les conditions topographiques des régions montagneuses comme les terrains en forte déclivité, les dénivelés longitudinaux et transversaux, l'absence de trottoirs ainsi que les profils routiers complexes empêchent souvent d'appliquer des solutions standards, rendent la mise en œuvre techniquement très exigeante et nécessitent des planifications spécifiques complexes. Les besoins accrus en surface pour les arrêts accessibles aux personnes handicapées entraînent régulièrement des conflits avec les utilisations voisines et nécessitent des interventions sur des propriétés foncières privées. Les procédures d'acquisition de terrain et les négociations avec les propriétaires fonciers s'avèrent souvent difficiles et chronophages, notamment en raison des oppositions. L'acceptation par les riverains n'est pas toujours acquise, notamment lorsque des places de stationnement sont supprimées, que des voies d'accès sont concernées ou que l'emplacement des arrêts doit être déplacé. La transformation de niches d'autobus en arrêts sur chaussée se heurte souvent à des résistances.

De plus, la mise en œuvre du point de vue du génie civil s'avère souvent complexe, car outre les bordures d'arrêt proprement dites, il faut souvent considérablement adapter la géométrie, le drainage, les conduites existantes ainsi que des chemins piétonniers et des voies d'accès. De simples adaptations se transforment ainsi en projets multidisciplinaires, qui exigent un effort de coordination considérable entre les différents participants. Les procédures soumises à des mises à l'enquête publique sont longues, et les oppositions retardent encore davantage la mise en œuvre. Dans les sites d'importance nationale, les exigences en matière de protection des sites sont accrues, ce qui complique encore davantage la planification.

La pesée des différents intérêts est complexe : il y a lieu de concilier les aménagements destinés aux personnes handicapées avec les exigences liées au trafic cycliste et piétonnier, à la protection de la nature, à la protection des terres agricoles et à la sécurité des transports. Dans les zones densément bâties, le besoin en espaces verts et d'autres mesures d'adaptation au changement climatique se fait de plus en plus pressant.

Les ressources humaines et financières limitées constituent un autre défi. Le nombre important d'arrêts à transformer et la densité parfois élevée de ces derniers aggravent cette problématique. La mise en œuvre s'inscrit donc souvent dans le cadre de projets de renouvellement et d'assainissement routier afin de tirer parti des synergies, ce qui a toutefois une incidence sur le calendrier.

En milieu urbain, la coordination territoriale et temporelle des nombreux chantiers constitue un défi supplémentaire. Il s'agit de trouver des itinéraires de délestage adaptés aux transports publics et d'organiser des offres de remplacement en cas de fermeture temporaire d'arrêts.

Enfin, dans les villes, seul un nombre limité d'arrêts peut être transformé simultanément afin de ne pas compromettre la stabilité du réseau des TP.

3. Prochaines étapes et perspectives

La DTAP ainsi que l'UVS et l'ACS continueront à accompagner les cantons, les villes et les communes dans la mise en œuvre de la LHand. Le présent rapport ne marque pas une conclusion, mais dresse l'état d'une situation intermédiaire dans un processus en cours.

Dans un premier temps, les cantons, les villes et les communes seront informés par la publication du rapport d'étape présentant les résultats de l'enquête menée durant l'hiver 2025/2026. Ces résultats doivent servir de guide aux services compétents et donner un aperçu de l'état actuel de la mise en œuvre ainsi que des approches et des solutions appliquées dans d'autres cantons et communes. Cela permettra un transfert des connaissances ciblé entre les différentes autorités et administrations cantonales et communales, ce qui devrait contribuer à améliorer l'efficacité et la qualité de la mise en œuvre de la LHand.

Il est prévu que les prochaines éditions du rapport d'étape sur la LHand intègrent, outre l'exploitation des données quantitatives concernant la mise en œuvre, des témoignages concrets et des exemples. Il s'agit notamment de documenter les « modèles de bonnes pratiques » mis en place par les cantons, les villes et les communes, et de les rendre accessibles à un public plus large.



Construction d'une bordure d'arrêt de bus conforme à la LHand sur la place de la gare de Schaffhouse (© michael.schmid.photo, ville de Schaffhouse)

