

Consultation publique

Prise de position sur l'avant-projet de loi sur la mobilité (LMob)

Formulaire à retourner d'ici au 25 septembre 2026

par e-mail à consultation.lmob@vd.ch

X

Entité	Les Vert·e·s vaudois·es
Personne de contact et coordonnées	Nathalie VEZ, députée 079 607 73 92 (privé) ou 021 351 36 30 (secrétariat des Vert.e.s) nathalie.vez@gc.vd.ch ou vert-e-s@vert-e-s-vd.ch

Documents fournis pour permettre la prise de position :

- Avant-projet de loi
- Exposé des motifs et commentaires par articles
- Brochure stratégie cantonale de mobilité multimodale

Appréciation générale

Êtes-vous globalement favorables au projet soumis ?	
Réponse	☐ oui ☒ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non
Explication	D'une manière générale, les Vert·e·s Vaudois·es saluent le projet de révision de la LRou, vieille de 35 ans, celle-ci n'étant clairement pas adaptée aux réalités contemporaines de la mobilité. Si l'avant-projet de loi va dans le bon sens, il reste cependant peu contraignant et ne permettra pas, en l'absence de jalons chiffrés et datés, d'atteindre les objectifs de la Stratégie cantonale de mobilité multimodale, en particulier les cibles visées par le Conseil d'Etat* et l'objectif de zéro nette émission en 2050. Cet objectif est pourtant ancré dans la Constitution (art. 52b Cst VD) et le projet de loi-cadre sur la durabilité et le climat (LCDC) qui est censé s'appliquer aux lois sectorielles. Les Vert·e·s vaudois·es relèvent là une asymétrie entre deux textes gouvernementaux soumis à consultation publique à quelques semaines d'intervalle et le manque de prise en considération de la Constitution vaudoise et du vote populaire de 2023. Parmi les points forts du projet, il convient de relever l'élargissement du champ d'application à toutes les infrastructures de mobilité, l'intégration de thématiques comme l'apaisement de la circulation, la qualité et le partage des espaces publics,



	les interfaces de transport et la politique de stationnement ou encore la prise en compte des externalités négatives. Le projet de loi reste toutefois peu ambitieux en l'absence d'objectifs chiffrés et datés, de mesures de restriction du trafic automobile, de limitation structurelle de construction routière et d'objectifs clairs de réduction des émissions de CO₂, ce alors que le nombre de voitures individuelles a quasi doublé depuis 1985 et le nombre de motocycles triplé, que la surface dédiée aux transports a augmenté de 24% dans le canton entre 1985 et 2018, essentiellement du fait de la construction d'autoroutes et de routes cantonales**, et que les transports sont le seul secteur dont les émissions ont continué à augmenter depuis 1990 (+ 8% en 2023) ***. Enfin, si les Vert·e·s vaudois·es saluent l'élargissement et l'introduction de nouvelles subventions, ils s'étonnent des estimations chiffrées faites par le Canton, lesquelles concluent à un accroissement des coûts de l'ordre de seulement CHF 3.28 mios/an pour le Canton, ce qui semble insuffisant pour atteindre les objectifs précités. *Résumées en page 43 de la Stratégie cantonale de mobilité multimodale ** Stratégie cantonale de mobilité multimodale, page 21 *** Stratégie cantonale de mobilité multimodale, page 20 et EMPL. page 11
--	---

Titre I Dispositions générales

Remarques : Les Vert·e·s vaudois·es sont généralement favorables aux dispositions générales figurant dans ce Titre I. Ils souhaitent cependant qu'il soit mieux tenu compte de la hiérarchie des modes afin d'accélérer le report modal, de réduire les externalités négatives et d'atteindre les objectifs de neutralité climatique.

1.1 Chapitre I But et champ d'application

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☐ oui ☒ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

Art. 1	Objet et but	<u>Alinéa 2:</u> les Vert·e·s vaudois·es demandent que cet alinéa soit complété comme suit (ajouts en caractères gras): <i>“Elle a pour but d’assurer la fonctionnalité du système de mobilité pour les personnes et les marchandises sur le territoire cantonal, d’en diminuer les externalités négatives, notamment en favorisant le report modal vers la mobilité active et les transports publics, afin d’atteindre la neutralité climatique en 2050”.</i> Il est rappelé que la promotion de la mobilité active est un des buts de la LMTP (art 1, al 2bis) et que la neutralité climatique en 2050 est un objectif national contraignant (LCI), repris à l’échelle cantonale notamment dans le Plan Climat Vaudois, dans la Constitution ainsi que dans le projet de loi-cadre sur la durabilité et le climat (LCDC, art 9 al 1). En matière de mobilité, cet objectif figure dans la Stratégie cantonale de mobilité multimodale. L’article 1 de l’AP-LMOB est le bon endroit pour ancrer ces principes directeurs dans la politique sectorielle de la mobilité.
Art. 2	Objectifs	<u>Alinéa 1:</u> les Vert·e·s vaudois·es demandent que cet alinéa soit complété par les termes “dans le respect des objectifs de la loi-cadre sur la durabilité et le climat”. Par ailleurs, le terme <i>“multimodal”</i> devrait être supprimé, les termes <i>“tenant compte de la diversité des territoires”</i> étant suffisants.



		<u>Alinéa 2, let e</u>: cet alinéa devrait être complété par le terme “(pratiques de mobilité) <i>durables</i>”. Par ailleurs, les Vert·e·s vaudois·es demandent l’introduction d'un principe de «hiérarchie des modes» comparable à ce que fait Genève dans sa LMob.
Art. 3	Champ d’application	
Art.4	Définitions	<u>Alinéa 2</u>: les Vert·e·s vaudois·es demandent que les installations de stationnement pour les vélos sécurisées soient ajoutées à la let f. Il semble en effet essentiel que ces installations bénéficient des mêmes bases légales de financement/entretien que le stationnement automobile. En ce sens, l’AP-LMOB pourrait s’inspirer de la Loi genevoise sur la mobilité douce (LMD - rsGE H 1 80), dont l’article 2 qui fixe des objectifs minimaux et des jalons temporels concernant notamment l’installation de <i>“stationnements pour vélos, sécurisé et abrités des intempéries, sont réalisés en nombre suffisant aux principaux arrêts de transports publics et aux abords des lieux d’activités”</i>.
Art. 5	Terminologie	

1.2 Chapitre II Compétences

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☐ oui ☒ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

Art. 6	Conseil d'Etat	<u>Alinéa 2</u>: Les Vert·e·s vaudois·es demandent que cet alinéa soit complété par les termes <i>“incluant les objectifs datés et chiffrés de report modal et la diminution des externalités négatives des projets soumis”</i>. Ces objectifs de report modal (par ex. part modale marche/vélo/TP à horizon donné) doivent faire l'objet d'un suivi public périodique, afin que la « <i>haute surveillance</i> » ait un contenu mesurable plutôt que déclaratoire.
Art. 7	Département en charge de la mobilité	<u>Alinéa 2</u> : les Vert·e·s vaudois·es proposent d'ajouter que, dans l'exercice de ces tâches (notamment lettre b et d), le département tient compte en priorité du potentiel de report modal et de réduction du trafic individuel motorisé des projets soumis. <u>Alinéa 3</u>: les Vert·e·s vaudois·es déplorent qu'à ce jour, le Canton n'ait pas encore adopté de stratégie piétonne cantonale.
Art. 8	Service en charge de la mobilité	<u>Alinéa 2, let a</u>: les Vert·e·s vaudois·es demandent que les préavis (let. a) intègrent systématiquement une évaluation de l'impact des projets sur la marche, le vélo et les TP.
Art. 9	Délégation	<u>Alinéa 1</u> : Afin d'éviter toute dérive, les Vert·e·s vaudois·es préconisent que les possibles délégations à des personnes morales de droit privé fassent l'objet d'un mandat défini et évalué périodiquement de manière publique.



		Par ailleurs, il est suggéré de supprimer la délégation interne “<i>au service</i>” car il ne s’agit pas à proprement parler d’une délégation. <u>Alinéa 2</u>: les Vert·e·s vaudois·es demandent la suppression de cet alinéa - qui n’a au demeurant pas d’équivalent dans la LRou.
Art. 10	Communes	Les Vert·e·s vaudois·es demandent que la loi garantisse un soutien financier/technique cantonal adapté aux communes (subventions, conseil du service). Ceci est déjà partiellement prévu à l’art. 22, mais il serait utile de le rappeler à l’article 10. Les communes, notamment les petites et moyennes, ne seront en effet pas en mesure d’assumer les nouvelles tâches que l’AP-LMOB met à leur charge (planification des réseaux, gestion du système de mobilité, concept de stationnement, contrôle des ouvrages d’art, étude des risques d’accident majeur, équipement adéquat de bornes de recharges, etc. - voir synthèse p. 87 EMPL) sans un soutien adapté du Canton.
Art. 11	Collaboration et coordination	
Art. 12	Arrondissements de voyers	
Art. 13	Commission cantonale des espaces publics	<u>Alinéa 2</u>: les Vert·e·s vaudois·es demandent que les termes “<i>et par la mobilité active</i>” soient ajoutés à la fin de cet article. <u>Alinéa 3</u> : Les Vert·e·s vaudois·es désirent que la composition de cette commission (fixée par voie réglementaire selon l’avant-projet) soit précisée, afin de s’assurer qu’elle intègre explicitement des compétences

		en mobilité active et que suffisamment de spécialistes en la matière y soit représenté-e-s.
--	--	---

Titre II Système de mobilité

Remarques générales :

Ce titre II sur le système de mobilité, qui définit les principes d'accessibilité et de priorisation des modes de déplacement, est central. Les Vert-e-s vaudois-es y apportent leur soutien, tout en proposant de clarifier et préciser le dispositif.

Les dispositions concernant les réseaux et aménagements pour les piétons et les réseaux et le stationnement pour les cycles devraient en particulier être complétés (voir les commentaires article par article ci-dessous).

1.3 Chapitre I Principes

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☒ **oui** ☐ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

Art. 14	Accessibilité	Cette disposition est à saluer. Afin d'en renforcer la portée, les Vert-e-s vaudois-es proposent les modifications de forme suivantes: <u>Alinéa 1</u> : le terme "<i>durabilité</i>" devrait figurer en tête de l'énumération des principes. <u>Alinéa 2</u> : la let d devrait figurer en tête de l'énumération contenue à cet alinéa et devenir la let a. Par ailleurs, les termes "<i>en particulier dans les zones urbaines denses</i>" pourraient être supprimés.
---------	---------------	--



Art. 15	Priorisation des modes	<u>Alinéa 1</u> : La priorisation prévue à cet article devrait expressément tenir compte de l'objectif énoncé à l'article 2, let c, à savoir l'avantage donné aux modes de déplacement durables ainsi que la réduction des nuisances et des impacts environnementaux. Cet alinéa devrait être complété dans ce sens et mentionner expressément la marche, le vélo et les TP. L'art. 15 al. 1 reste en effet rédigé de façon très générale (critères d'efficience, d'impact environnemental, de rapport capacité/espace). Autrement dit, les Vert·e·s vaudois·es demandent que la substance du commentaire (distinction explicite zones urbanisées / territoires moins denses, avec priorité aux modes actifs et TP en zone urbaine dense) soit reprise dans le texte légal lui-même, et non laissée au seul exposé des motifs.
Art. 16	Concordance des réseaux	Les Vert·e·s vaudois·es demandent que la continuité des réseaux piétons et cyclables soit mentionnée explicitement dans cet article, au même titre que la concordance des réseaux routiers, conformément à ce qui est prévu dans le droit fédéral.
Art. 17	Intégration au plan directeur cantonal	
Art. 18	Subventions	

1.4 Chapitre II Planification

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☐ oui ☒ **plutôt oui** ☐ plutôt non ☐ non

Art. 19	Planification cantonale	<u>Alinéa 1</u>: les Vert·e·s vaudois·es souhaitent que l'ordre des lettres a. à e. soit inversé, afin de respecter les axes de la stratégie cantonale de mobilité (éviter et rapprocher, reporter et équilibrer, améliorer et partager), les leviers identifiés et les cibles visées dans dite stratégie. <u>let b</u>: Par ailleurs, les Vert·e·s vaudois·es relèvent que cette disposition mentionne uniquement la randonnée pédestre, à vocation loisirs. Ils demandent l'ajout d'une planification pour un réseau cantonal de chemins pour piétons du quotidien - a minima pour les tronçons structurants/intercommunaux - en cohérence avec le traitement réservé au vélo. Par ailleurs, l'article 5 al 3 LVC impose que les personnes concernées et les organisations intéressées soient associées à la planification des réseaux de voies cyclables. Les Vert·e·s vaudois·es demandent que cette obligation soit reprise dans l'AP-LMOB. Les modalités de mise en œuvre devraient être fixées par voie réglementaire, y compris une périodicité de révision des plans.
Art. 20	Planification communale ou intercommunale	<u>Alinéa 1</u>: pour les mêmes raisons que celles évoquées en commentaire à l'article 19, les Vert·e·s vaudois·es souhaitent que l'ordre des lettres a. à d. soit inversé. <u>Alinéa 2</u>: le concept communal de stationnement est un levier important pour soutenir les objectifs de la stratégie cantonale de mobilité. A ce titre, il devrait être obligatoire. Les Vert·e·s vaudois·es demandent en



		conséquence que les termes <i>“lorsque la présente loi le requiert”</i> soient supprimés.
Art. 21	Autres planification communales ou intercommunales	<u>Alinéa 2</u> : les Vert·e·s vaudois·es demandent que les termes <i>“peut préciser”</i> soient remplacés par “précise” . Il semble en effet important que les modalités visées à cet alinéa soient précisées par voie réglementaire.
Art. 22	Soutien aux planifications communales	S’ils saluent ce soutien, les Vert·e·s vaudois·es relèvent que le canton estime le montant de ces subventions à CHF 412’000 / an (p. 34 EMPL) et émettent des réserves sur les moyens estimés pour ces planifications communales. Par ailleurs, afin de soutenir les plus petites communes, les Vert·e·s vaudois·es proposent qu’un critère lié aux moyens des communes soit défini.
Art. 23	Réseau des routes	Les Vert·e·s vaudois·es demandent qu’un 3e alinéa soit ajouté, précisant que la nomenclature des routes fixée par voie réglementaire ne tienne pas uniquement compte des critères de débit et de desserte automobile mais qu’elle intègre explicitement des critères de compatibilité avec les aménagements piétons/cyclables/TP.
Art. 24	Domaine public des routes	<u>Alinéa 2</u> : les Vert·e·s vaudois·es souhaitent que cet alinéa soit complété comme suit : “... dans le respect des objectifs fixés à l’article 2 et du report modal” .
Art. 25	Réseaux des chemins pour piétons	Les Vert·e·s vaudois·es déplorent le fait que le Canton ne se soit pas encore doté d’une stratégie piétonne et qu’il délègue entièrement aux Communes la question des aménagements piétonniers, tout en rendant leur réalisation très difficile lorsque des routes cantonales sont concernées..



		Le Canton pourrait par exemple s'inspirer des dispositions de la Loi genevoise sur la mobilité douce, notamment son article 1 qui a la teneur suivante : <i>“Art,1¹ Les aménagements cyclables et les cheminements piétonniers, regroupés sous le terme mobilité douce, sont développés par l'Etat et les communes de manière à offrir des réseaux complets et sécurisés au service des déplacements des personnes à l'intérieur du canton et avec les régions voisines”.</i> Par ailleurs, les Vert·e·s vaudois·es relèvent une lacune dans l'AP-LMOB qui est muette sur les aides à la traversée. Ils demandent l'ajout d'une disposition permettant de réaliser de telles aides à la traversée sur les routes cantonales, par exemple <i>“lorsque les réseaux piétons sont interrompus par des routes cantonales, le canton soutient la réalisation d'aides à la traversée”</i> ou <i>“... prend en compte les besoins piétons dans la mise en place d'aides à la traversée”</i>. A cet égard, la loi genevoise susmentionnée comporte la disposition suivante dont le Canton pourrait à nouveau s'inspirer : Art, 2, al. c) : <i>“des traversées piétonnes attractives et sécurisées sont réalisées en nombre suffisant sur l'ensemble du réseau de routes primaires et secondaires. Des îlots sont installés pour permettre une traversée piétonne sécurisée en deux temps; “</i>
Art. 26	Réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne	Alinéa 2: les Vert·e·s vaudois·es demandent que la nomenclature des voies cyclables figure dans la loi, à l'instar de ce qui est prévu à l'art 23 pour le réseau routier. Cette nomenclature devrait inclure les <i>“routes Vélo”</i> sur le modèle des “Velostrassen” où les voitures sont tolérées mais les cycles prioritaires.



Art. 27	Réseaux des transports publics	<u>Alinéa 2:</u> les Vert·e·s vaudois·es déplorent que les réseaux de TP ne soient que “ <i>pris en compte</i> ” dans l’établissement des autres réseaux, alors qu’ils constituent l’épine dorsale de la mobilité et que celle-ci devrait se construire autour des réseaux de TP. Ils demandent en conséquence que les réseaux des transports publics orientent l’établissement des autres réseaux de mobilité.
Art. 28	Installations utiles au transport ferroviaire de marchandises	
Art. 29	Convois exceptionnels	
Art. 30	Programme cantonal global d’assainissement et études d’assainissement du bruit routier	<u>Alinéa 2:</u> les Vert·e·s vaudois·es estiment que le Canton devrait soutenir financièrement les Communes, notamment les petites et moyennes, dans l’établissement des études d’assainissement du bruit routier pour les routes en traversée de localité.
Art. 31	Projets d’exécution de l’assainissement du bruit routier	Les Vert·e·s vaudois·es rappellent que la réduction du trafic motorisé à la source reste la mesure la plus efficace et économique d’assainissement du bruit routier. Ils demandent en conséquence l’introduction d’un nouvel alinéa 1bis ayant la teneur suivante: “<i>Ils doivent viser en priorité la modération du trafic motorisé à la source</i>”.

Art. 32	Allègements	
---------	-------------	--

1.5 Chapitre III Fonctionnement et gestion du système de mobilité

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☐ oui ☒ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

Art. 33	Suivi et analyse de la mobilité	Cette disposition reste très générale sur ce qui doit être suivi. Les Vert·e·s vaudois·es proposent de préciser, par exemple par voie réglementaire, que ce monitoring inclut explicitement un suivi périodique et public des parts modales (marche, vélo, TP, TIM) par territoire ainsi qu'une évaluation annuelle des externalités négatives (pollution de l'air, bruit, climat, accidents, coût de la sédentarité) avec une publication régulière des résultats.
Art. 34	Collecte et mise à disposition des données	<u>Alinéa 3</u> : les Vert·e·s vaudois·es demandent la suppression de cet alinéa. Il n'est pas acceptable que les communes puissent être tenues de participer à des frais de publications décidées par le service. <u>Alinéa 5</u> : les Vert·e·s vaudois·es demandent que les termes "<i>en principe</i>" soient ajoutés ("<i>... s'effectuent en principe sans contrepartie financière.</i>")
Art. 35	Utilisation de la vidéosurveillance d'observation	Cette disposition est conforme à la jurisprudence y relative du Tribunal fédéral et n'appelle donc pas de commentaire particulier.



Art. 36	Géodonnées de base	Les Vert·e·s vaudois·es demandent un accès libre et public (open source) à ces géodonnées. <u>Alinéa 3</u>: ajouter un “<i>de</i>” à l’alinéa 3 “<i>sur demande de l’Etat</i>”.
Art. 37	Stationnement	Le stationnement étant un levier majeur de réduction des TIM et du report modal, les Vert·e·s vaudois·es saluent l’introduction de cette disposition.
Art. 38	Concept communal de stationnement	<u>Alinéa 1</u> : pour la raison évoquée à l’article précédent, les Vert·e·s vaudois·es sont d’avis que le concept communal de stationnement devrait être obligatoire. Ils demandent que les termes “<i>peut être établi</i>” soient remplacés par “<i>est établi</i>”.
Art. 39	Dimensionnement des installations de stationnement	<u>Alinéa 1</u> : La prise en compte du stationnement dédié à la recharge des véhicules électriques faisant également partie des éléments à considérer (page 52 EMPL), il est important de le mentionner expressément dans cet article. L’art 90 en parle mais uniquement s’agissant des places de stationnement sur le domaine public. Les Vert·e·s vaudois·es proposent donc d’ajouter une let c à l’article 39 avec le libellé suivant : “<i>des besoins du stationnement dédié à la recharge des véhicules électriques</i>”. <u>Alinéa 3</u> : les Vert·e·s vaudois·es demandent que des plafonds maximaux de places de stationnement automobile (et non uniquement des minimums) soient fixés par voie réglementaire, notamment dans les centres urbains bien desservis en TP. De même, les Vert·e·s vaudois·es souhaitent que le règlement d’application fixe des plafonds de dimensionnement maximal des places de stationnement, afin de limiter les empiètements sur le territoire dédiés au stationnement des voitures et de ne pas encourager l’achat de véhicules toujours plus gros, plus lourds (+ 3.5%



		entre 2017 et 2024) et plus puissants (+ 11%), “ce qui annule les gains d’efficience apportés aux moteurs technique” (voir p 21 de la Stratégie cantonale de mobilité multimodale).
Art. 40	Réévaluation du besoin en stationnement	<u>Alinéa 1</u>: l'EMPL (page 53) précise qu’<i>“une modification de la desserte en transports publics ne constitue pas un écart manifeste”</i> justifiant la réévaluation — c'est-à-dire qu'une amélioration de l'offre TP n'entraîne pas, à elle seule, une réduction du stationnement automobile prévu. Les Vert·e·s vaudois·es questionnent cette réserve et sont d’avis qu’au contraire, une amélioration de l’offre TP devrait justifier la réévaluation du besoin en stationnement. Ils suggèrent en conséquence l’ajout d’une lettre c avec le libellé suivant: <i>“une amélioration significative de la desserte en transports publics”</i>. <u>Alinéa 4</u>: les Vert·e·s vaudois·es saluent l’encouragement et le soutien à la reconversion des places de parc prévus à cet alinéa.
Art. 41	Usage effectif des places	Les Vert·e·s vaudois·es demandent qu’un nouvel alinéa soit introduit avec la teneur suivante : <i>“Elles peuvent exiger le redimensionnement des places de stationnement s’il apparaît que leur nombre ou leur taille ont été initialement surévalués par rapport à l’utilisation réelle qui en est faite”</i> .
Art. 42	Interfaces de transport de voyageurs	Les Vert·e·s vaudois·es demandent qu’il soit précisé que les <i>“parkings d’échange”</i> désignent tant les P+R que les B+R, dans la droite ligne de la politique du canton en matière d’interfaces de transport de voyageurs et tel que confirmé dans le document de cadrage de la DGMR du 12 mai 2026. Ce document de cadrage précise en effet en page 4 que les B+R sont éligibles à une subvention de 50% du coût des études et 50% des coûts de construction.



		Les Vert·e·s vaudois·es attirent l'attention sur le fait que, pour atteindre les objectifs des interfaces et du report modal, il est essentiel que les stationnements vélos dans les interfaces soient sécurisés (abris, vélostations gardées).
Art. 43	Transport ferroviaire de marchandises	
Art. 44	Gestion coordonnée du trafic	<u>Alinéa 1</u> : Les Vert·e·s vaudois·es demandent que soient ajoutés à la fin de cet alinéa les termes "... et les impacts environnementaux ".
Art. 45	Plan de mobilité d'entreprise	Les Vert·e·s vaudois·es saluent la volonté de généraliser les plans de mobilité d'entreprises quand bien même ils auraient favorisé une obligation générale pour toutes les entreprises avec un régime d'exceptions. <u>Alinéa 2</u>: les Vert·e·s vaudois·es suggèrent d'inscrire dans la loi que les entreprises concernées sont celles regroupant >100 emplois sur le même site et les entités publiques regroupant >50 emplois sur le même site (p. 56 EMPL). De même, si plusieurs petites entreprises sises sur le même site atteignent ce seuil d'emplois, elles devraient être tenues à l'adoption d'un plan de mobilité interentreprises (PMiE). Par ailleurs, les Vert·e·s vaudois·es regrettent que le délai de 5 ans reste, selon le commentaire, un "<i>délai d'ordre</i>", donc non contraignant en cas de dépassement. Ils souhaitent qu'une clause de sanction ou de suivi (monitoring) soit introduite afin d'éviter que l'obligation ne reste symbolique. Dans le même ordre d'idée, ils estiment nécessaire que ces plans soient régulièrement mis à jour afin de permettre un



		déploiement réel des effets attendus. Il est également important de faire la promotion de ces plans (communications, publications, stands). Ces derniers aspects pourront toutefois être fixés par voie réglementaire.
Art. 46	Mobilité partagée	
Art. 47	Concept d'accessibilité aux grandes manifestations	Alinéa 1 : les Vert·e·s vaudois·es souhaitent que cet alinéa soit complété avec les termes <i>“en favorisant le report modal”</i> .
Art. 48	Covoiturage	<u>Alinéa 3</u> : Les Vert·e·s vaudois·es relèvent un problème de syntaxe ou de ponctuation dans cet alinéa. Ils suggèrent la formulation suivante, mieux ciblée : <i>“Le département peut soutenir, par une subvention d’au maximum 50% des coûts, des projets d’entreprises favorisant la pratique du covoiturage par des moyens de technologies de l’information.”</i>
Art. 49	Mesures de promotion	Les Vert·e·s vaudois·es saluent l’introduction de cette disposition.

Titre III Infrastructures de mobilité

Remarques générales :

Les Vert·e·s vaudois·es saluent l'introduction de dispositions sur la qualité de l'espace public (art 51) les aspects environnementaux (art 52), la biodiversité et la géodiversité (art 70), les infrastructures écologiques (art 84) et les changements climatiques (art 88).

Par ailleurs, s'ils saluent le renforcement du soutien cantonal à différents aménagements sur les RC en et hors traversée de localité, ils émettent des réserves sur les estimations chiffrées du canton pour ces différentes subventions.

Enfin, les Vert·e·s vaudois·es proposent différentes modifications aux dispositions relatives à l'entretien d'exploitation (voir commentaire article par article).

Question spécifique : « *Trouvez-vous opportun d'introduire une procédure dite « combinée » pour les projets d'infrastructures incluant des expropriations en s'inspirant des bases légales en vigueur au niveau fédéral et dans les autres cantons ?* »
(voir chapitre 3.4.2 de l'EMPL)

Si les Vert·e·s vaudois·es peuvent comprendre les arguments avancés dans l'EMPL, ils appellent à la prudence, notamment dans les projets de construction de nouvelles routes pour lesquels l'intérêt public doit être évalué de manière restrictive et motivée, afin d'éviter des expropriations et des emprises territoriales superfétatoires.

1.6 Chapitre I Généralités

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?
☐ oui ☒ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

Art. 50	Principes	S'agissant des plans pour le réseau cyclable, les Vert·e·s vaudois·es que les délais prévus par la Loi fédérale sur les voies cyclables (art. 19 al 1 let b LVC) soient retranscrits dans la LMOB et assortis de sanctions en cas de retard dans l'établissement des plans ou leur mise en œuvre.
Art. 51	Qualité de l'espace public	Les Vert·e·s vaudois·es tiennent à saluer l'introduction de cette excellente disposition !
Art. 52	Aspects environnementaux	Les Vert·e·s vaudois·es saluent à nouveau l'introduction de cette excellente disposition mais demandent que les termes « <i>dans la mesure du possible</i> » soient retirés à l'alinéa 1.
Art. 53	Interdiction d'entraver les travaux	

1.7 Chapitre II Aménagement et construction

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☐ oui ☒ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

Art. 54	Procédure d'autorisation	
Art. 55	Dispense d'autorisation	



Art. 56	Projet cantonal	
Art. 57	Projet communal	<u>Alinéa 3</u> : Les Vert-e-s vaudois-es notent les délais fixés aux communes et regrettent qu'aucune réciprocité ne soit prévue pour les délais d'examen préalable par les services cantonaux.
Art. 58	Projet communal sans emprise sur le domaine privé	
Art. 59	Caducité des projets communaux	
Art. 60	Acquisition de terrains	
Art. 61	Remaniements parcellaires	
Art. 62	Etude d'impact	



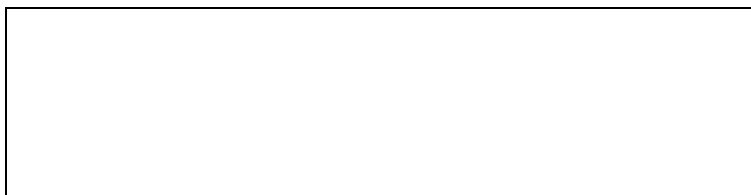
Art. 63	Désaffectation et cadastration	
Art. 64	Affectation et décadastration	
Art. 65	Déclassement	
Art. 66	Délimitation	
Art. 67	Remplacement des itinéraires de mobilité active	<u>Alinéa 2</u> : Les Vert·e·s vaudois·es demandent que le règlement d'application précise que le recours à la possibilité de « <i>prévoir des exceptions à l'obligation de remplacer</i> » ne soit fait que de manière très restrictive et motivée. Par ailleurs, les exceptions mentionnées à cet alinéa devraient faire l'objet d'une motivation publique et, si possible, d'une consultation des associations actives en mobilité douce.
Art. 68	Installations de tourisme	

1.8 Chapitre III Entretien

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☒ Oui ☐ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

Art. 69	Règle générale	
Art. 70	Biodiversité et géodiversité	Les Vert·e·s vaudois·es saluent l'introduction de cet article mais regrettent que le verbe choisi ("veiller à") le rende relativement peu contraignant. Remplacer par: Les autorités... procèdent à un entretien respectueux...
Art. 71	Chemins pour piétons	Les Vert·e·s vaudois·es relèvent une asymétrie, héritée de la LRou mais qu'il conviendrait de corriger dans la LMOB. On peut en effet lire dans l'EMPL (page 67) que « <i>les trottoirs situés le long des routes cantonales en dehors des traversées de localité sont également entretenus par les communes, comme c'était déjà le cas dans la LRou</i> », ce alors que, pour la chaussée elle-même, hors localité, c'est l'État qui est chargé de l'entretien (art. 69 al. 1 let. a). Autrement dit : sur un même tronçon de route cantonale hors localité, l'État paie pour la chaussée, mais la commune paie pour le trottoir attenant. Les Vert·e·s vaudois·es demandent que la charge d'entretien constructif et d'exploitation des trottoirs hors localité soit alignée sur celle de la chaussée pour les routes cantonales hors localité qui est à la charge de l'État.
Art. 72	Chemins de randonnée pédestre	



Art. 73	Baies d'arrêts des transports publics	
Art. 74	Voies cyclables du réseau cantonal pour la vie quotidienne	
Art. 75	Voies cyclables du réseau cantonal pour les loisirs	<u>Alinéa 1:</u> Pour ce qui est de l'entretien d'exploitation des voies cyclables du réseau cantonal pour les loisirs hors traversée de localité, les Vert·e·s vaudois·es peinent à comprendre ce qui justifie une différence de traitement avec les voies cyclables du réseau cantonal pour la vie quotidienne dont l'entretien d'exploitation est à charge de l'Etat (art 74). Il devrait en aller de même pour les voies cyclables du réseau cantonal pour les loisirs hors traversée de localité.
Art. 76	Surveillance des ouvrages d'art par les communes	
Art. 77	Murs de soutènement	
Art. 78	Mesures de protection	



Art. 79	Passage inférieurs ou supérieurs et à niveau	Les Vert·e·s vaudois·es estiment qu'il serait opportun que le Canton soutienne la réalisation de tels passages également en traversée de localité lorsqu'ils font partie ou permettent d'améliorer le réseau cyclable structurant. Les Vert·e·s vaudois·es relèvent que le Canton estime les coûts pour les travaux d'entretien sur ces ouvrages à CHF 920'000 / an (p. 34 EMPL). S'agissant d'entretien constructif, ils émettent des réserves sur les moyens estimés pour réaliser ces passages sur le territoire vaudois.
Art. 80	Service hivernal	L'entretien d'exploitation, dont le service hivernal fait partie, pour les infrastructures de mobilité active, est régi par les art 71 à 75 du projet de loi. Il est renvoyé aux commentaires faits ci-dessus sur ces articles qui sont valables mutatis mutandis pour l'art 80. Pour le surplus, les Vert·e·s vaudois·es relèvent que le texte de l'art 80 ne distingue pas de garantie minimale de service hivernal pour les trottoirs et pistes cyclables par rapport à la chaussée — alors qu'en pratique, le déneigement des trottoirs et pistes cyclables est souvent mal traité, ce qui décourage la marche et le vélo en hiver et renforce la dépendance à la voiture sur cette période. Ils proposent d'ajouter que le service hivernal des chemins piétons et voies cyclables du réseau cantonal/communal est assuré selon un standard de qualité et de délai comparable à celui de la chaussée principale.
Art. 81	Sécurité des infrastructures	

Art. 82	Accidents majeurs	
Art. 83	Frais en cas d'accident et d'intervention	
Art. 84	Infrastructures écologiques liées à l'infrastructure de mobilité et corridors à faune	Les Vert·e·s vaudois·es saluent l'introduction de cet article qui tient compte du plan sectoriel de l'IE actuellement développé par la DGE. L'infrastructure écologique répond en effet aux exigences de plusieurs bases légales fédérales (notamment la LPN et la LAT, art 6 al 2). Sa planification constitue un fondement du PDCn et répond également aux exigences de la LPrPNP et du RLPrPNP.

1.9 Chapitre IV Equipements

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☒ oui ☐ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

Art. 85	Eclairage	Un éclairage de qualité est particulièrement déterminant pour le sentiment de sécurité des piétons et cyclistes le soir. Pour autant, la lutte contre la pollution lumineuse et le gaspillage énergétique est également un intérêt digne de protection. La pesée des intérêts doit pouvoir être faite par l'autorité communale en fonction des situations, et en particulier en fonction des horaires, avec un éclairage des infrastructures complet en début de soirée, mais plus restreint en milieu de nuit. <u>Alinéa 2</u> : la procédure du permis de construire est relativement lourde s'agissant de la pose de luminaires. Les Vert·e·s vaudois·es suggèrent de la réserver uniquement aux plans d'éclairage communaux.
---------	-----------	--



		<u>Alinéa 4</u> : Les Vert·e·s vaudois·es suggèrent que les “<i>normes techniques</i>” mentionnées à cet alinéa intègrent explicitement des standards d'éclairage sur les cheminements piétons et pistes cyclables, notamment aux abords des arrêts de TP.
Art. 86	Signalisation	
Art. 87	Randonnée pour personnes à mobilité réduite	
Art. 88	Changements climatiques	Les Vert·e·s vaudois·es saluent l'introduction de cette disposition, une adaptation aux conséquences du changement climatique étant indispensable. <u>Alinéa 2</u>: l'ombrage étant clé en la matière, les Vert·e·s vaudois·es demandent la suppression des termes “<i>dans la mesure du possible</i>”. Par ailleurs, ils demandent que la mise en place d'un ombrage suffisant s'applique également aux arrêts de TP.
Art. 89	Végétalisation et arborisation	
Art. 90	Bornes de recharge pour véhicules électriques	

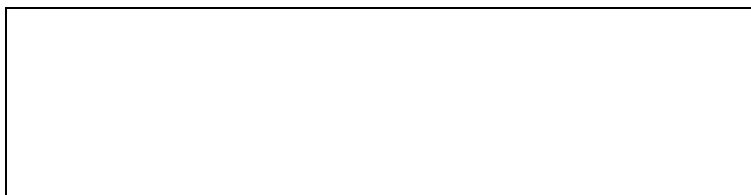
1.10 Chapitre V Usages et riverains

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☒ **Xoui** ☐ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

1.10.1 Section I Usages

Art. 91	Usage commun	
Art. 92	Usage accru	
Art. 93	Travaux sur la voie publique	
Art. 94	Usage privatif	<u>Alinéa 2</u> : les Vert·e·s vaudois·es peinent à comprendre le droit de révoquer en tout temps un permis s'agissant de conduites souterraines servant en principe des intérêts collectifs (chauffage à distance par exemple). Une révocation d'un permis ou d'une concession devrait a minima faire l'objet d'une pesée des intérêts et d'une décision en proportionnalité, être motivée et faire l'objet d'indemnisation.
Art. 95	Usage abusif	



Art. 96	Relevés, piquetages et entretien sur parcelle privée	
Art. 97	Gabarit d'espace libre	

1.10.2 Section II Riverains

Art. 98	Equipements nécessaires	
Art. 99	Accès, règle générale	
Art. 100	Accès existants	
Art. 101	Miroirs routiers	
Art. 102	Limites des constructions en général	Les Vert·e·s vaudois·es saluent l'introduction de ces nouvelles limites aux constructions. Ils relèvent toutefois que les plans de limites aux constructions sont en principe revus dans le cadre de la procédure de révision des plans d'affectation



		communaux, laquelle est une procédure extrêmement longue et complexe qui n'a lieu que tous les 15-20 ans. Par ailleurs, il ne sera pas toujours possible de respecter ces limites, notamment dans les périmètres ISOS.
Art. 103	Limites aux constructions souterraines et dépendances de peu d'importance	
Art. 104	Limites aux constructions existantes	
Art. 105	Dérogation aux limites	
Art. 106	Limites des aménagements extérieurs	
Art. 107	Carrières et autres excavations permanentes	
Art. 108	Fouilles, remblais	

Art. 109	Dépôts et installations de chantier	Les Vert.e.s saluent l'introduction de cette disposition. Ils proposent que les véhicules intervenant sur le chantier, qui empiètent souvent sur les trottoirs et les voies cyclables, soient également visés par l'interdiction des 5 mètres contenue à l'alinéa 1. Par ailleurs, cet alinéa devrait également mentionner les trottoirs et les chemins piétonniers, en sus des routes et pistes cyclables.
Art. 110	Ecoulement des eaux	<u>Alinéa 1</u> : les Vert.e-s vaudois-es demandent que les propriétaires des infrastructures mettent en place des aménagements idoines pour éviter le plus possible le ruissellement d'eaux polluées sur les fonds riverains. Cela pourrait être assorti d'un système d'indemnisation, cas échéant. Excepté cet ajout, les Vert.e-s vaudois-es estiment que cet alinéa 1 n'ajoute rien aux articles 689 et 690 CCS et qu'il n'est pas nécessaire d'alourdir inutilement la LMOB.

1.11 Chapitre VI Dispositions financières

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☒ oui ☐ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

1.11.1 Section I Financement

Art. 111	Compétences pour le financement	
Art. 112	Ouvrages demandés par les communes	Les Vert.e-s vaudois-es saluent l'introduction de cette disposition, notamment dans la mesure où elle relève le taux de prise en charge par le canton de 50% à 100 % par rapport à l'art 54 LRou. Cet enthousiasme est toutefois tempéré par l'estimation chiffrée du canton pour la mise en œuvre de cette modification, soit seulement CHF 180'000/an (p. 34 EMPL).



Art. 113	Evitement des localités	
----------	-------------------------	--

1.11.2 Section II Subventions

Art. 114	Traversées de localités	<u>Alinéa 1:</u> l'élargissement de la subvention aux infrastructures de mobilité sur RC en traversée de localité (et non plus seulement aux routes - 56 LRou) est à saluer! Cela étant, l'estimation chiffrée du canton pour ces subventions, soit CHF 1.77 mio / an (p. 34 EMPL) paraît bien maigre, notamment pour les voies cyclables en traversée de localité du réseau cantonal pour la vie quotidienne ou pour les loisirs.
Art. 115	Réseau cyclables cantonal pour la vie quotidienne	
Art. 116	Aménagements des réseaux cantonaux pour les loisirs	
Art. 117	Ouvrages d'importance destinés à la mobilité active	
Art. 118	Bases de calcul des subventions	

--

Art. 119	Conditions et suivi des subventions	
Art. 120	Obligation de renseigner du bénéficiaire de la subvention	

Titre IV

Dispositions transitoires et finales

Remarques générales :

--

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☒ Oui ☐ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

Art. 121	Mesures d'exécution	
Art. 122	Carence	



Art. 123	Sanctions pénales	
Art. 124	Qualité pour recourir du département	
Art. 125	Dispositions d'application	

1.12 Section I Dispositions transitoires

Art. 126	Plan de mobilité d'entreprise	Comme indiqué en commentaire à l'article 45, les Vert·e·s vaudois·es déplorent que le délai de 5 ans soit un délai d'ordre, donc non contraignant en cas de dépassement. Ils souhaitent qu'une clause de sanction ou de suivi (monitoring) soit introduite afin d'éviter que l'obligation ne reste symbolique.
Art. 127	Limites des constructions	<u>Alinéa 4</u> : les Vert·e·s vaudois·es relèvent que la nomenclature des routes figurant à cet article ne correspond pas à celle de l'art 23 mais à celle de l'art 36 LRou. Par souci de clarté, ils préconisent de reprendre la nomenclature de l'art 23.
Art. 128	Plans des réseaux de mobilité cantonaux	



1.13 Section II Dispositions finales

Art. 129	Abrogation	
Art. 130	Entrée en vigueur	