EXPOSÉ DES MOTIFS ET PROJET DE LOI

sur la mobilité

et

PROJET DE LOI

modifiant la loi du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics (LMTP)

Avant-projet soumis à consultation publique – Juin 2026

TABLE DES MATIERES

1. Introduction et contexte 4
1.1 Préambule : de 1991 à 2026, ce qui a changé en 35 ans 4
1.2 Cadre juridique existant 6
1.2.1 Lois et instruments de planification au niveau fédéral 6
1.2.2 Lois et instruments de planification au niveau cantonal 8
1.3 Portrait de la mobilité actuelle dans le canton de Vaud 11
1.4 Perspectives 13
1.4.1 Potentiels d'action 14
1.4.2 Mobilité quotidienne et de loisirs 15

2. D'une loi sur les routes à une loi sur la mobilité : à la recherche d'un nouvel équilibre 16
2.1 En bref, pourquoi réviser la loi sur les routes ? 16
2.2 Enjeux et objectifs 16
2.3 Deux nouvelles notions : les infrastructures de mobilité et le système de mobilité 18
2.4 Une application différenciée selon les types de territoire et les motifs de déplacement 18
2.5 Structure de la loi 19
2.5.1 Dispositions générales 19
2.5.2 Système de mobilité 19
2.5.3 Infrastructures 20
2.5.4 Dispositions transitoires et finales 20

3. Principaux apports de la LMob 21
3.1 Principes de base régissant le système de mobilité 21
3.1.1 Accessibilité 21
3.1.2 Priorisation des modes 21
3.1.3 Concordance des réseaux 21
3.1.4 Intégration au PDCn, préavis et droit de recours 22
3.2 Planification du système de mobilité à l'échelle cantonale et communale 22
3.2.1 Effet contraignant des planifications 23
3.2.2 Réseau routier 23
3.2.3 Mobilité active 24
3.3 Report modal et analyse de la mobilité 24
3.3.1 Plans de mobilité 25
3.3.2 Stationnement 25
3.3.3 Mobilité partagée et covoiturage 26
3.3.4 Analyse de la mobilité 26
3.4 Les projets d'infrastructures 26
3.4.1 Simplification de la procédure d'autorisation des projets d'infrastructures 27
3.4.2 Examen de la pertinence de l'introduction d'une procédure « combinée » 28
3.4.3 Procédures d'officialisation des parcours VTT et cyclotouristiques 28
3.5 Entretien des infrastructures 29
3.5.1 Entretien constructif et d'exploitation 29
3.5.2 Répartition de l'entretien entre le Canton et les Communes 29
3.5.3 Sécurité et surveillance des ouvrages d'art 29
3.6 Limites des constructions 29
3.7 Evolution des dispositions financières par rapport à la LRou 30
3.7.1 Financement des infrastructures 30
3.7.2 Aides en faveur de la mise en place du système de mobilité 31
3.7.3 Evaluation des conséquences financières 32

4. Commentaire par article avant-projet LMob 35
4.1 Titre I – Dispositions générales 35
4.1.1 Chapitre I – But et champ d'application 35
4.1.2 Chapitre 2II – Compétences 38
4.2 Titre II – Système de mobilité 41
4.2.1 Chapitre I – Principes 41
4.2.2 Chapitre II – Planification 43
4.2.3 Chapitre III – Fonctionnement et gestion du système de mobilité 49
4.3 Titre III – Infrastructures de mobilité 58
4.3.1 Chapitre I – Généralités 58

4.3.2 Chapitre II – Aménagement et construction 60
4.3.3 Chapitre III – Entretien 66
4.3.4 Chapitre IV – Equipements 71
4.3.5 Chapitre V –Usages et riverains 73
4.3.6 Chapitre V – Dispositions financières 78
4.4 Titre IV – Dispositions pénales, finales et transitoires 80
4.4.1 Section 1 Dispositions transitoires 81

5. Modification de la LMTP 83
5.1 Introduction 83
5.2 Commentaire par article LMTP modifiée 83

6. Conséquences 86
6.1 Constitutionnelles, légales et réglementaires, en particulier compatibilité avec l'art. 163 al. 2 Cst-VD relatif aux charges nouvelles ou liées 86
6.2 Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres) 86
6.3 Conséquences en terme de risques et d'incertitudes sur les plans financier et économique 86
6.4 Ressources humaines 86
6.5 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences) 86
6.6 Environnement, durabilité et climat 86
6.7 Egalité entre femmes et hommes et inclusion 87
6.8 Enfance et jeunesse (art. 2a LSAJ) 87
6.9 Communes 87
6.10 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA 88
6.11 Incidences informatiques 88
6.12 Simplifications administratives 88
6.13 Protection des données 89
6.14 Autres 89

7. Conclusion 90

8. ANNEXES 91

1. INTRODUCTION ET CONTEXTE

Le présent exposé des motifs présente la révision totale de la loi sur les routes (LRou), entrée en vigueur en 1991 et qui n'a jusqu'ici été l'objet que de modifications mineures. Il modifie également la loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP) afin de regrouper dans une base légale unique les thématiques ayant trait à la mobilité, au système de mobilité et aux infrastructures de mobilité. Cette révision a pour but de pouvoir déployer une politique publique de mobilité cantonale ambitieuse et coordonnée.

Par ailleurs, cette révision est nécessaire du fait de l'exigence fédérale de légiférer en matière de planifications des réseaux de mobilité active. De plus, il est primordiafl dans le contexte actuel d'intégrer la multimodalité dans la planification, la réalisation et l'entretien des infrastructures de mobilité. La révision de la LRou est également l'occasion d'apporter certaines simplifications procédurales, tant en matière de réalisation que de financement des infrastructures de mobilité.

Les aspects relatifs au subventionnement des transports publics faisant l'objet de dispositions spécifiques et complexes, ils demeurent dans la LMTP qui reprendra ainsi son statut de loi sur les transports publics comme c'était le cas jusqu'en 2013. Ils ne sont donc pas concernés par cette révision.

L'exposé des motifs commence par donner un aperçu de l'évolution du contexte historique lié à la mobilité au cours des dernières décennies ainsi qu'un résumé du cadre juridique existant avant de dresser le portrait de la mobilité actuelle dans le canton de Vaud et de présenter les perspectives envisagées par la Stratégie cantonale de mobilité multimodale (chapitres 1.1 à 1.4). Il explique ensuite les motifs ayant conduit à la nécessité de créer une nouvelle loi sur la mobilité (LMob), allant bien au-delà d'une simple révision de la LRou (chapitre 2) et d'une modification de la LMTP. Finalement, il présente les principaux apports introduits dans la loi ainsi que les outils permettant la mise en œuvre de la Stratégie cantonale de mobilité multimodale (chapitre 3). Ces chapitres sont suivis des commentaires par article et des conséquences engendrées par l'avant-projet (chapitre 4 et 5).

1.1 Préambule : de 1991 à 2026, ce qui a changé en 35 ans

La LRou, entrée en vigueur en 1991, apparaît aujourd'hui largement inadaptée aux réalités contemporaines de la mobilité, tant du point de vue des enjeux qu'elle traite que des outils juridiques qu'elle met à disposition. Élaborée dans un contexte marqué par une approche essentiellement routière et monomodale, elle ne reflète plus les évolutions profondes intervenues au cours des trente dernières années, caractérisées par une croissance démographique soutenue, une urbanisation accrue, une diversification des pratiques de déplacement et une intégration croissante des politiques de mobilité, d'aménagement du territoire et de durabilité.

Sur le plan matériel, la LRou n'intègre que très partiellement les principes devenus aujourd'hui centraux de la mobilité multimodale. Les infrastructures dédiées aux transports publics, au vélo ou à la marche y sont reléguées au rang d'installations accessoires, sans reconnaissance explicite de leur rôle structurant. La loi ignore par ailleurs des thématiques désormais incontournables telles que la modération du trafic, la qualité des espaces publics, la politique de stationnement, les projets d'agglomération ou encore les installations à forte fréquentation. Elle ne reflète ainsi plus ni l'orientation du Plan directeur cantonal ni les pratiques actuelles des collectivités publiques.

D'un point de vue institutionnel et juridique, plusieurs dispositions de la LRou posent problème. La procédure d'autorisation des projets routiers repose sur un renvoi complexe à la LATC, qui, bien que fonctionnel à ce jour, est régulièrement jugé peu lisible et inadapté par les Communes, notamment pour les non-spécialistes. Une procédure propre aux projets routiers, plus simple et mieux ciblée, améliorera l'efficacité administrative et la sécurité juridique.

Les dispositions financières constituent un autre point de fragilité majeur. Les bases légales régissant les subventions n'ont jamais été mises en conformité avec la loi cantonale sur les subventions, entrée en vigueur en 2006, alors même que des montants importants ont été versés aux communes depuis la levée du moratoire. En outre, certaines notions juridiques indéterminées, comme celle de « route communale dont l'intérêt dépasse le cadre local », exposent le Canton à des demandes de subventionnement non souhaitées et à des risques de précédents.

Le contexte actuel offre des opportunités importantes pour engager une révision de la législation cantonale relative à la mobilité. Contrairement à la LRou, la LMTP a évolué à plusieurs reprises pour intégrer une approche multimodale. L'avant-projet LMob permettrait ainsi de rétablir une cohérence d'ensemble entre les différents cadres légaux de la mobilité. L'avant-projet visant à saisir la mobilité dans sa globalité et tend ainsi à réunir au sein d'un même texte les bases légales y relatives ; son but étant en particulier d'assurer l'efficacité du système de mobilité pour les personnes et les marchandises sur le territoire du Canton. Afin de concrétiser cette prémisse, la LMob réunit des thèmes qui sont aujourd'hui réglementés dans différents textes légaux, notamment les thèmes liés à la mobilité active et au transport des marchandises, ceux-ci relevant actuellement du champ d'application de

la LMTP. En l'occurrence, il sied de préciser que la LMTP traite ces deux domaines sous l'angle des subventions étatiques accordées à leur soutien et à leur développement. Dès lors, l'avant-projet LMob implique une adaptation de la LMTP, en ce sens que les dispositions touchant à la mobilité active (nommée auparavant « mobilité douce ») et au transport des marchandises doivent y être supprimées, afin de garantir la cohérence légistique. Il importe également de souligner que cette réorganisation ne concerne que ces volets précis. En particulier, le subventionnement de l'offre de prestations de transports publics demeure intégralement dans la LMTP et ne sera pas transféré dans la LMob. En effet, la LMob porte sur l'infrastructure de mobilité au sens large – y compris les aménagements destinés aux transports publics – ainsi que sur son subventionnement en localité, mais pas sur le financement des prestations de transports publics, qui reste du ressort de la LMTP. Après adaptation, la LMTP concernera exclusivement la réglementation relative aux transports publics. Il en découle que le titre de cette loi doit également être modifié pour faire désormais mention du domaine des transports publics uniquement ; son appellation sera ainsi loi sur les transports publics (LTP).

Avant d'aborder la situation actuelle en matière de mobilité, il convient de s'inscrire dans une perspective historique et de rappeler certaines évolutions majeures intervenues au cours des trente-cinq dernières années, période écoulée depuis la dernière révision de la LRou. Cette période a en effet été marquée par des transformations profondes, tant sur les plans démographique, technologique, environnemental que sociétal, qui ont considérablement modifié les modes de vie, les pratiques de déplacement et les attentes de la population.

L'émergence et la généralisation des technologies numériques ont profondément transformé le quotidien. Dès 1994, avec la commercialisation du premier smartphone, puis surtout la généralisation de son usage dès 2007, les solutions numériques se sont progressivement imposées dans l'ensemble des activités quotidiennes, influençant notamment les comportements de mobilité, l'accès à l'information et l'organisation du travail.

Parallèlement, l'importance des enjeux environnementaux dans le débat public s'est fortement accrue à la suite de divers événements. Ainsi, la catastrophe nucléaire de Fukushima en 2011 a constitué un tournant majeur, renforçant la prise de conscience collective des risques environnementaux et énergétiques. Cette sensibilité accrue a encore été amplifiée en 2015 par la révélation de l'affaire dite du *« Dieselgate »*, qui a mis en lumière l'ampleur réelle des émissions polluantes des véhicules diesel et contribué à remettre en question certains modèles technologiques et réglementaires en vigueur.

Les bouleversements récents liés à la pandémie de COVID-19, survenue dès 2020, ont également profondément affecté les pratiques sociales et économiques. Les restrictions de déplacement, le développement massif du télétravail et l'adaptation rapide des modes de consommation (livraisons à domicile) ont révélé une capacité d'évolution rapide des comportements, y compris en matière de mobilité.

Enfin, l'adoption, en 2023, par votation populaire, des objectifs fédéraux et cantonaux en matière de protection du climat marque une étape décisive. Elle traduit une validation démocratique claire de l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 et une reconnaissance explicite de la nécessité d'agir, notamment dans le domaine des transports, afin de répondre aux défis climatiques contemporains.

Le domaine de la mobilité n'a pas échappé à ces transformations profondes et a, lui aussi, connu un ensemble d'évolutions majeures au cours des dernières décennies, tant à l'échelle nationale que dans le canton de Vaud. Ces changements ont touché aussi bien les infrastructures, les cadres législatifs que les comportements individuels et collectifs, contribuant à une redéfinition progressive des systèmes de transport et des usages qui en sont faits.

Sur le plan de la motorisation, les années 1990 marquent un tournant important, avec près de trois millions de voitures immatriculées en Suisse en 1990, soit un parc multiplié par dix par rapport à 1950, pour atteindre aujourd'hui environ 4,8 millions de véhicules. Cette forte croissance s'est accompagnée d'un renforcement progressif des exigences en matière de sécurité routière[1].

Parallèlement, les transports publics ont connu d'importants développements structurels. À l'échelle nationale, la première phase de mise en œuvre du programme Rail 2000, entre 1990 et 2005, a marqué le début d'une modernisation ambitieuse du réseau ferroviaire suisse. Celle-ci a été complétée par l'adoption, en 1992, des Nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA), approuvées en votation populaire et concrétisées par l'ouverture des tunnels de base du Lötschberg en 2007 et du Gothard en 2016. À l'échelle cantonale, la mise en exploitation du métro M1 à Lausanne en 1991, alors connu sous le nom de TSOL (Tramway du Sud-Ouest lausannois), a constitué une étape déterminante pour la mobilité urbaine. S'en est suivie la création de la ligne M2, inaugurée en 2008, complétée par le projet en cours de ligne M3. L'ensemble du territoire vaudois a bénéficié d'une amélioration généralisée de sa desserte par des lignes de bus régionales au cours des deux dernières

[1] Notamment l'introduction de l'obligation du port du casque pour les vélomoteurs dès 1990, puis celle du port de la ceinture de sécurité pour tous les occupants d'un véhicule en 1994.

décennies. Par ailleurs, d'autres projets structurant pour l'offre de transports ont été développés, on pense en particulier au tram entre le Flon à Lausanne et Villars-Ste-Croix et aux bus à haut niveau de service BHNS.

Les années 1990 et 2000 ont également vu émerger de nouvelles formes de mobilité et de nouveaux services. La création, en 1997, de la plus grande coopérative suisse de carsharing a introduit des modèles de mobilité partagée à large échelle, tandis que le premier vol d'une compagnie aérienne low-cost au départ de Genève la même année a contribué à l'essor du transport aérien à bas coût. Sur le plan réglementaire, l'introduction des *« zones de rencontre »* dans la législation suisse en 2002 a marqué une évolution significative en faveur d'un meilleur partage de l'espace public et d'une pacification du trafic dans les zones habitées.

Le développement de la mobilité a également été soutenu par la numérisation et le renforcement de l'offre régionale. Le lancement, en 2008, de la première version de l'application mobile des CFF a facilité l'accès à l'information et aux services ferroviaires, tandis que, dès 2009, l'introduction dans l'agglomération Lausanne–Morges de *« Velopass »* a fait de cette région un territoire pionnier en matière de vélos en libre-service en Suisse. Ces évolutions ont été accompagnées par la mise en service du RER Vaud en 2010 et par le versement, dès 2011, des premières subventions fédérales dans le cadre du projet d'agglomération Lausanne–Morges, renforçant la coordination entre aménagement du territoire et mobilité.

Les interactions entre la mobilité et l'organisation du territoire se sont encore accentuées avec l'adoption, en 2013, de la révision de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), acceptée à 62,9 % par le corps électoral, et visant à lutter contre le mitage du territoire. Dans le même temps, les avancées technologiques ont commencé à transformer les véhicules eux-mêmes, avec la mise en service, à partir de 2015, de véhicules dotés de fonctions de conduite semi-automatique, ainsi qu'un essor marqué du vélo électrique dès 2017. Cette période est également marquée par l'arrivée et la montée en puissance des véhicules électriques, qui modifient en profondeur les enjeux énergétiques, environnementaux et infrastructurels de la mobilité, notamment en matière d'approvisionnement, de recharge et de planification des espaces urbains.

Plus récemment, les débats publics ont mis en évidence une évolution des priorités sociétales en matière de mobilité. Le refus, en 2024, par 52,7 % des votants suisses, d'un crédit de 5,3 milliards de francs destiné à l'extension du réseau autoroutier illustre une remise en question du développement des infrastructures routières classiques. Enfin, l'augmentation significative du télétravail, avec 14 % des offres d'emploi en Suisse mentionnant cette possibilité en 2025, soit un taux multiplié par cinq par rapport à la période précédant la pandémie de COVID-19, témoigne d'un changement durable des pratiques professionnelles ayant un impact direct sur les besoins et les flux de mobilité.

Les pratiques de mobilité ont ainsi évolué de manière notable, passant d'un modèle historiquement centré sur l'usage exclusif de la voiture à une diversification croissante des modes de déplacement. Cette transformation s'est accompagnée du développement de nouveaux services de mobilité, largement soutenus par les solutions numériques qui facilitent l'accès, l'organisation et l'intermodalité des déplacements. Par ailleurs, certaines pratiques autrefois marginales comme le vélo ou le partage de véhicules tendent à se démocratiser, traduisant une évolution des comportements et des attentes des usagers. Cette dynamique s'inscrit dans un contexte de sensibilité accrue aux enjeux de sécurité, désormais pleinement intégrés aux politiques et aux aménagements de mobilité, et de conscience aiguisée du réchauffement climatique et de ses conséquences. Enfin, ces évolutions témoignent d'une reconnaissance renforcée des enjeux spécifiques aux agglomérations, confrontées à des défis particuliers en matière de flux, d'accessibilité et de qualité de vie.

Adoptée en 1991, la LRou ne permet plus de répondre à ces évolutions. Pour doter le Canton d'outils légaux à même de répondre aux nouveaux enjeux et besoins, le Conseil d'Etat a inscrit la révision de cette loi dans son programment de législature 2022-2027.

1.2 Cadre juridique existant

1.2.1 Lois et instruments de planification au niveau fédéral

Lois fédérales en rapport avec la mobilité

La Constitution fédérale (Constitution) traite des transports dans sa section 5. En particulier, elle prévoit que les cantons veillent à ce qu'une offre offre suffisante de transports publics par rail, route, voie navigable et installations à câbles soit proposée dans toutes les régions du pays. Ce faisant, ils tiennent compte de manière appropriée du fret ferroviaire (art. 81a Constitution). Par ailleurs, elle prévoit que les cantons veillent à garantir l'existence d'une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions du pays (art. 83 Constitution). De plus, elle dit que la Confédération fixe les principes applicables aux réseaux de chemins et de sentiers pédestres et aux réseaux de voies cyclables (art. 88 Constitution) en respectant les compétences des cantons.

La Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT) ancre le principe d'une organisation du territoire et d'une urbanisation qui soient coordonnées avec les transports. Depuis 2014, elle donne aussi aux autorités fédérales, cantonale et communales les objectifs d'orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti, et de créer un milieu bâti compact.

La Loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCI) fixe par ailleurs la neutralité carbone (*« zéro émission nette »*) comme objectif contraignant pour la Suisse d'ici 2050. Elle définit aussi les objectifs d'émissions à respecter pour le secteur des transports, qui sont repris dans le plan climat cantonal (baisse de 57% d'ici à 2040, et de 100% d'ici à 2050). Les Vaudoises et Vaudois ont accepté cette loi à 69,5% lors de la votation populaire du 18 juin 2023 (Suisse : 59.07%).

La loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), qui date de 1985, n'a pas encore été mise en application dans le canton de Vaud. Elle fixe l'obligation pour les cantons et communes d'établir des plans de réseaux pour les déplacements quotidiens à pied et pour les pratiques de loisirs, en veillant notamment à leur sécurité, leur continuité et cohérence, ainsi que leur bonne accessibilité.

La loi fédérale sur les voies cyclables (LVC), entrée en vigueur début 2023, découle de la votation fédérale du 23 septembre 2018 sur l'*« initiative vélo »*, qui avait été plébiscitée par les Vaudoises et Vaudois (86.25% de oui ; Suisse : 73.6%). Cette loi charge les cantons et communes de planifier et d'aménager des réseaux cyclables pour les déplacements quotidiens et de loisirs d'ici à 2042.

Les obligations qui découlent de ces deux lois et les choix subséquents sont développés dans la présentation des articles de la LMob portant sur les questions de planification.

Plan sectoriel des transports de la Confédération

Le plan sectoriel des transports de la Confédération[1]constitue la stratégie de mobilité du Conseil fédéral. Cet instrument de planification pose le cadre du développement à long terme d'un système global de transport en Suisse, englobant tous les modes de transport et coordonné avec le territoire et l'environnement. Les stratégies et les principes qu'il contient ont force obligatoire pour les autorités et constituent un cadre contraignant pour l'établissement des plans directeurs cantonaux et des projets d'agglomération. Ce document très riche définit notamment les éléments suivants, qui ont aussi guidé et inspiré le travail de révision de la LRou.

Stratégies de développement	**Principes d'action**
Coordination de l'urbanisation et des transports	- Lutte contre l'étalement urbain ; - Développement territorial orienté sur les infrastructures existantes, prévues et approuvées ; - Urbanisation favorisant les courtes distances ; - Niveau d'accessibilité adéquat dans toutes les régions du pays pour le transport des voyageurs et des marchandises.
Garantie du fonctionnement du système global de transport	- Combinaison efficace des différents moyens de transport, en accord avec leurs avantages respectifs ; - Encouragement des modes de transport à faibles émissions et peu gourmands en surface ; - Gestion du trafic et politique de stationnement concourant à l'efficience du système de transport et incitant au report modal ; - Sûreté, fiabilité, disponibilité et facilité d'accès du système de transport ; - Orientation de la demande de manière à exploiter pleinement les potentiels du système de transport existant avant de réaliser de nouveaux projets d'aménagement ou de construction.
Environnement, climat et ressources	- Economie des surfaces et préservation du sol et du cadre de vie lors de la réalisation des infrastructures de transport ; - Augmentation de l'efficacité énergétique des transports et neutralité des transports terrestres pour le climat ; - Réduction des nuisances causées par les transports à la qualité de vie de la population et à l'environnement naturel et bâti ; - Portage accru, par les usagers et usagères, des coûts internes et externes générés par leurs déplacements ; - Approvisionnement durable en granulats pour la construction et l'entretien des infrastructures de transport.
Gestion des conflits entre objectifs relatifs aux processus de planification et aux formes de collaboration	- Collaboration par-delà les niveaux institutionnels et les secteurs, et avec les autres acteurs concernés ; - Anticipation des conflits entre objectifs et pesées d'intérêt à chaque niveau de planification.

[1] *« Mobilité et territoire 2050 – plan sectoriel des transports »*, DETEC, 2021

1.2.2 Lois et instruments de planification au niveau cantonal

Constitution du canton de Vaud

La Constitution vaudoise constitue le fondement des actions menées par l'Etat. En matière de mobilité, l'article 57 Cst-VD dit que :

> ***Art. 57 Transports et communications***
>
> *[1] L'Etat mène une politique coordonnée des transports et des communications.*
>
> *[2] L'Etat et les communes tiennent compte des besoins de tous les usagers et des régions excentrées.*
>
> *[3] L'Etat favorise les transports collectifs.*
>
> *[4] L'Etat facilite l'accès aux moyens et équipements de télécommunications.*

La Constitution a été modifiée suite à la votation populaire de juin 2023[1], demandant que la protection du climat et la lutte contre le réchauffement climatique fassent partie des buts de l'Etat[2], au même titre que la sauvegarde des intérêts des générations futures par exemple. La prise en compte de l'urgence climatique figure également comme principe devant guider les activités de l'Etat[3]. La Constitution prévoit enfin que l'Etat et les communes atteignent la neutralité carbone d'ici à 2050 et, à cette fin, élaborent des plans d'action avec des objectifs intermédiaires pour 2030 et 2040[4].

Lois cantonales en rapport avec la mobilité

En matière de mobilité, le cadre légal vaudois comprend aujourd'hui principalement deux lois :

- la loi du 10 décembre 1991 sur les routes (LRou) qui régit tout ce qui a trait à la construction, à l'entretien ou à l'utilisation des routes ouvertes au public et qui font partie du domaine public, cantonal ou communal[5] ;
- la loi du 11 décembre 1990 sur la mobilité et les transports publics (LMTP) qui régit les transports publics[6] et a aussi pour but de promouvoir le développement de la mobilité douce[7] et de favoriser la complémentarité entre la mobilité douce et les transports publics ainsi que les transports individuels motorisés[8]. Les dispositions sur la mobilité douce ont été ajoutées en 2013, notamment pour y introduire la possibilité de subventions en faveur de ces modes de déplacement.

Entrée en vigueur en 1991, dans un contexte très favorable au développement du trafic individuel motorisé, la LRou est essentiellement consacrée à la construction et à l'entretien de routes destinées prioritairement au trafic automobile. Les besoins des autres modes de déplacement, tels que la marche ou le vélo, y sont peu pris en compte. La LRou est également le siège d'un particularisme vaudois, unique en Suisse et datant de 1811, puisque les routes cantonales en traversées de localité ne sont pas la propriété du Canton, mais des communes. Ce principe n'est pas remis en question dans l'avant-projet LMob.

Dans leur forme présente, ces deux lois ne répondent plus aux besoins et enjeux actuels, après 35 ans d'évolutions majeures dans le domaine de la mobilité. L'actualisation d'un nombre conséquent d'articles de la LRou est nécessaire pour s'y adapter.

En plus de ces deux lois portant de manière directe sur la mobilité, la loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATC) joue elle aussi un rôle. La répartition des activités dans le territoire conditionne en effet le besoin de se déplacer. La LATC, qui est en cours de révision, définit les règles du développement territorial et des nouvelles constructions. L'avant-projet LMob tel que rédigé à ce stade se base sur le texte actuellement mis en consultation[9].

Le projet de loi-cadre cantonale sur la durabilité et le climat (LCDC), sur laquelle le Grand Conseil sera amené à se prononcer d'ici à 2027, doit être également évoqué ici. Cette loi reprend et concrétise les intentions de la Constitution en matière de protection du climat, et exige notamment que le cadre légal vaudois contribue aux objectifs climatiques.

[1] Inscription de la protection du climat dans la Constitution vaudoise acceptée à 62,7% en votation populaire (18 juin 2023).
[2] Art. 6, al. 1, let. e Cst-VD
[3] Art. 6, al. 2, let. f Cst-VD
[4] Art. 179b Cst-VD
[5] Art. 1 al. 1 LRou
[6] Loi réglant les principes et les modalités de commande, de financement des transports publics et des infrastructures des chemins de fer, des installations à câbles et celles destinées à l'aviation, en lien avec les lois fédérales correspondantes.
[7] Voir Chapitre V^bis LMTP
[8] Art. 1 al. 2bis LMTP
[9] Mise en consultation publique du 26 mars au 30 juin 2026

Plan directeur cantonal

Le plan directeur cantonal (PDCn) en vigueur[1] aborde également la question de la coordination entre mobilité et urbanisation, en y ajoutant celle de l'environnement. Une de ses lignes d'action consiste à développer une mobilité multimodale, en recherchant la cohabitation et la complémentarité des divers moyens de déplacement. L'objectif de diminuer la part des transports individuels motorisés à 50% en 2050 en termes de distances parcourues y est inscrit. La révision complète du plan directeur cantonal, tant sur le fond que sur la forme, est en cours.

Pour cadrer cette révision, le Conseil d'Etat a adopté le 5 juillet 2023 les Perspectives pour le territoire[2], qui identifient les 7 enjeux principaux pour le territoire à l'horizon 2050, dont la mobilité fait partie. Cette révision s'inscrit dans l'objectif de créer un cadre de vie durable qui favorise la cohésion sociale et la prospérité, qui soutient la santé comme le bien-être, et qui préserve les intérêts des générations futures. Les perspectives pour le territoire définissent que l'accessibilité du territoire doit être repensée, en l'inscrivant dans une perspective de mobilité multimodale, de proximité et à faibles émissions. Plus précisément, il s'agit de :

- Réduire les besoins de mobilité et les distances parcourues,
- Opérer un report modal majeur vers les modes actifs et collectifs,
- Développer des solutions de mobilité partagée et à faibles émissions.

Plan climat vaudois

Le plan climat vaudois (PCV) est un autre document de planification essentiel, directement en lien avec l'objectif de protection du climat inscrit dans la Constitution vaudoise. Le PCV signale que la mobilité est la principale source d'émissions de gaz à effet de serre sur le territoire vaudois (33% des émissions territoriales). C'est le seul secteur dont les émissions ont continué d'augmenter entre 1990 et 2023 (+8%). L'essentiel de ces émissions est lié à l'utilisation de carburants fossiles pour les déplacements en voiture pour les trajets de loisirs, pendulaires et professionnels. Environ un cinquième de ces émissions est généré par le transport de marchandises. Pour atteindre l'objectif de zéro émission nette en 2050 dans le domaine de la mobilité, le PCV définit que les émissions de GES devraient suivre une trajectoire de réduction de -25% jusqu'en 2030, et de - 57% jusqu'en 2040[3]. La première génération du plan climat[4] contient un catalogue de mesures stratégiques devant y conduire :

1. Mettre en place une politique active de report modal ;
2. Modifier les pratiques de mobilité individuelle ;
3. Améliorer le bilan énergétique de la construction et de l'exploitation des infrastructures de transport ;
4. Rendre plus efficient le transport de marchandises ;
5. Augmenter la part de véhicules privés et publics à faibles émissions.

Des mesures plus concrètes précisent comment les mettre en œuvre (par exemple développer les lignes de bus, adapter les limitations de vitesse sur les routes cantonales et communales en milieu bâti, poursuivre le réaménagement multimodal du réseau routier, augmenter l'attractivité du vélo et de la marche, encourager le développement du télétravail, etc.).

La deuxième génération du plan climat[5] reprend les trois leviers inscrits dans les Perspectives territoriales (réduire, reporter, optimiser), soulignant que leur mobilisation est nécessaire pour :

- Atteindre une mobilité plus sobre, respectueuse de l'environnement et des limites planétaires ;
- Déployer un système de mobilité efficient et inclusif, remplissant de façon équilibrée sur l'ensemble du territoire ses fonctions sociales et économiques ;
- Maintenir et faire évoluer une infrastructure de mobilité multimodale adaptée, durable et sûre, y compris face aux impacts des changements climatiques.

Son catalogue d'actions complète les mesures prévues dans le PCV de 1ère génération et intègre 11 nouvelles mesures liées à la mobilité :

Conditions cadres :

- MO-1 Renforcer la politique cantonale de mobilité en lien avec le Plan climat.
- MO-2 Élaborer une loi cantonale sur les réseaux de mobilité

[1] Plan directeur cantonal 2025 (PDCn), 4ème adaptation quater, état au 11 novembre 2022
[2] Plan directeur cantonal 2050 / Perspectives pour le territoire, adopté par le Conseil d'Etat le 5 juillet 2023
[3] Ces objectifs intermédiaires sont inscrits dans la Loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation et sur le renforcement de la sécurité énergétique (LCl), entrée en vigueur début 2025. Cette loi avait été acceptée par le Vaudoises et Vaudois à 69,5% lors de la votation populaire du 18 juin 2023 (Suisse : 59.07%).
[4] Stratégie du Conseil d'Etat vaudois pour la protection du climat – Plan climat vaudois – 1ère génération, juin 2020.
[5] Politique climatique du Conseil d'Etat – Plan climat vaudois 2ème génération, janvier 2025

Report modal :

- MO-3 Développer des facilités tarifaires pour favoriser l'accès de la population à une mobilité durable et soutenir le pouvoir d'achat
- MO-4 Poursuivre le renforcement des lignes de transports publics régionales
- MO-5 Soutenir un report modal sur le rail ambitieux avec la vision 2050 de la Stratégie ferroviaire
- MO-6 Aménager le réseau cyclable cantonal (structurant et complémentaire)
- MO-7 Favoriser un report du transport de marchandises de la route au rail

Electrification du parc :

- MO-8 Poursuivre le soutien aux entreprises de transports publics dans leurs efforts de transition énergétique

Exemplarité de l'Etat :

- MO-9 Déployer des plans de mobilité dans les services de l'administration cantonale et les établissements scolaires publics
- MO-10 Réduire l'empreinte carbone de la mobilité du CHUV
- MO-11 Augmenter l'utilisation de matériaux recyclés dans la construction d'infrastructures

Programme de législature du Conseil d'Etat

Les intentions décrites dans les documents ci-dessus sont mises en œuvre progressivement, notamment au rythme des programmes de législature du Conseil d'Etat. Pour la législature 2022-2027, le programme prévoit plusieurs mesures en faveur d'une transition vers une mobilité durable et multimodale :

Mesure 2. 4	Proposer des facilités tarifaires afin de favoriser l'accès de la population vaudoise à une mobilité durable et soutenir le pouvoir d'achat.
Mesure 2.5	Développer l'offre de mobilité durable afin d'accompagner les besoins de la population et des entreprises ainsi que l'offre touristique sur tout le territoire[1].
Mesure 2.6	Planifier les besoins en mobilité et réaliser les infrastructures dans les agglomérations vaudoises, en particulier développer les axes forts de transports publics.
Mesure 2.7	Aménager et entretenir le réseau routier, y compris les infrastructures cyclables, afin d'assurer la sécurité de toutes les usagères et usagers de la route et de réduire les nuisances dues au trafic ; réduire les émissions de CO2 du parc des véhicules vaudois.
Mesure 2.8	Permettre un transport des marchandises durable et efficace, répondant aux besoins de l'économie, de la société et respectueux de l'environnement.

Stratégie cantonale de mobilité multimodale

Cette stratégie présente la politique du Conseil d'Etat en matière de mobilité, de manière coordonnée avec les développements démographiques, territoriaux et techniques attendus, ainsi qu'avec les objectifs climatiques fixés.

Elle inscrit ses intentions et son action dans les objectifs généraux fixés dans la Constitution vaudoise, le plan directeur cantonal et le plan climat. Elle apporte des réponses spécifiques aux grands enjeux de mobilité actuels. L'envergure et l'intensité des actions à entreprendre sont notamment déterminées par l'objectif de zéro émission nette à l'horizon 2050, conformément aux engagements politiques pris au niveau international, national et cantonal. Une mise en œuvre différenciée selon les types de territoire est prévue, afin de prendre en compte leurs différences en termes d'accessibilité et de report modal potentiel. Cette stratégie poursuit les mêmes objectifs que la loi sur la mobilité, qui sont d'assurer la fonctionnalité du système de mobilité et de diminuer les externalités négatives de la mobilité. La stratégie cantonale de mobilité multimodale vise à renforcer la cohérence d'ensemble des stratégies sectorielles, lesquelles apportent des orientations spécifiques dans plusieurs domaines de la mobilité (par exemple les développements ferroviaires, la promotion du vélo, le transport des marchandises ou les interfaces de transport). Elle guidera le travail de révision des stratégies sectorielles existantes et l'établissement des nouvelles.

[1] La révision de la loi sur les routes *« pour favoriser la création de réseaux continus de mobilité multimodale afin de favoriser le report modal et de consolider les réseaux du tourisme pédestre et du cyclotourisme »* figure comme première action en rapport avec cette mesure.

1.3 Portrait de la mobilité actuelle dans le canton de Vaud

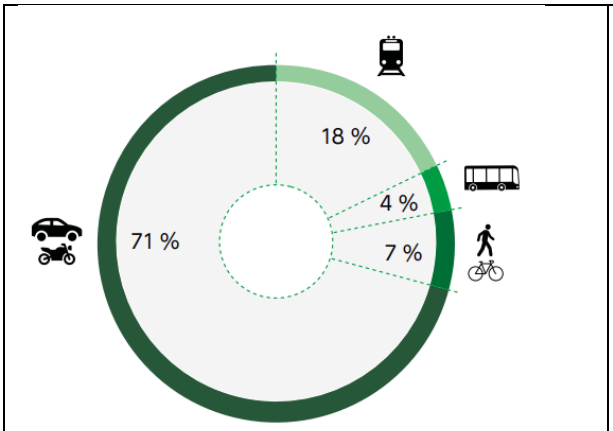
Les éléments de diagnostic présentés ici reflètent les évolutions récentes et les pratiques actuelles en matière de mobilité[1].

Importance et rôle des différents modes de déplacement

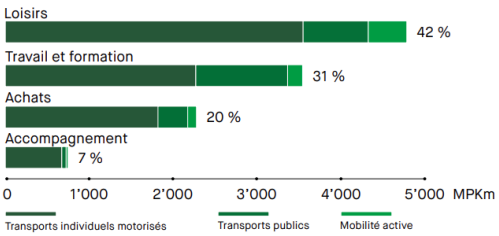
En 2023, plus de 11 milliards de kilomètres ont été effectués par les personnes à l'intérieur du canton de Vaud, dont presque trois quarts en transports individuels motorisés. Un cinquième a été parcouru en transports publics (TP), et la marche et le vélo représentent 7% des distances parcourues.

La répartition modale varie selon les territoires, les motifs de déplacement et les distances parcourues. Les territoires périphériques génèrent des déplacements tendanciellement plus longs et davantage effectués en transports individuels motorisés, alors que les transports publics jouent un rôle plus important dans l'agglomération Lausanne-Morges.

Les loisirs sont le premier motif de déplacement (environ 42% des distances), suivi par les déplacements liés au travail et à la formation (31% des distances) et aux achats (environ 20% des distances)[2].



Mobilité terrestre : part des kilomètres effectués en 2023 à l'intérieur du canton de Vaud selon les modes de transport utilisés sur un total de 11.9 milliards de personnes-kilomètres)



Distances parcourues (millions de personnes-kilomètres) par modes selon le motif, et part de chaque motif dans le canton de Vaud, projections 2023

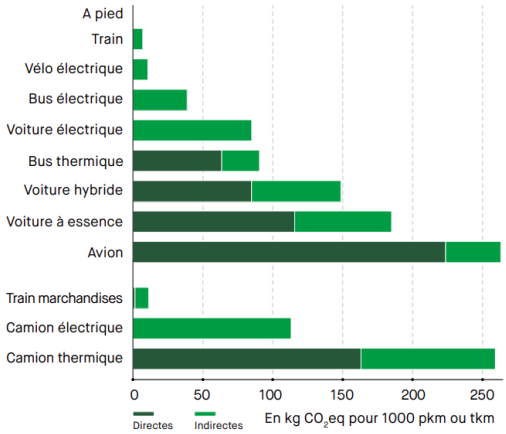
Source : *« Transition énergétique et mobilité dans le canton de Vaud à l'horizon 2050 »*, Statistique Vaud, 2025

La mobilité pendulaire, bien qu'elle soit presque deux fois moins importante que celle liée aux loisirs en termes de distances et de durée, présente l'intérêt de révéler des changements de comportement dans le temps. Une inversion marquée des tendances est observée depuis le début du nouveau millénaire, avec un recul de la proportion de personnes se rendant au travail en transports individuels motorisés, au profit de celles qui s'y rendent en transports publics. La part des mobilités actives (marche et vélo) montre elle aussi une hausse encourageante depuis 2018. En outre, la mobilité pendulaire détermine fortement le dimensionnement des infrastructures, en raison de la forte concentration spatiale et temporelle des flux qui la constituent.

Mobilité et gaz à effet de serre

En 2023, tous secteurs d'émission confondus, chaque habitant.e du Canton de Vaud a produit en moyenne 4.6 tonnes de gaz à effet de serre sur le territoire vaudois[3]. La mobilité représente, à elle seule, 32% des émissions territoriales. Le secteur des transports est le seul dont les émissions ont continué à augmenter depuis 1990 (+ 8% en 2023). Les émissions provenant des transports sont essentiellement liées à l'utilisation de carburants fossiles pour les déplacements en voiture pour les trajets de loisirs, pendulaires et professionnels.

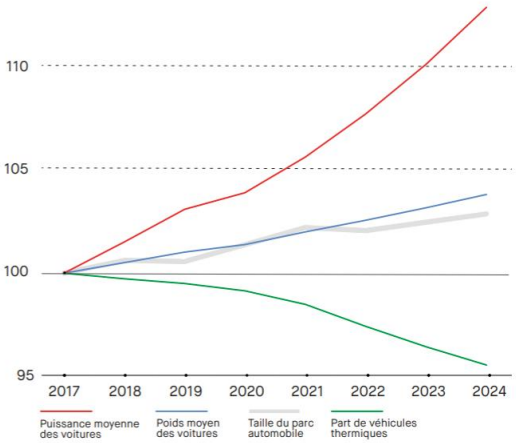
[1] Ces éléments sont développés dans la Stratégie cantonale de mobilité multimodale qui accompagne l'avant-projet LMob,
[2] Transition énergétique et mobilité dans le canton de Vaud à l'horizon 2050, Statistique Vaud, 2025. Projection 2023.
[3] Il convient de rappeler ici que, selon le « Plan climat vaudois 2ème génération 2025 », les émissions territoriales ne représentent que 32% des émissions totales.



Emissions de gaz à effet de serre pour différents types de modes et de véhicules (exprimées en équivalent CO2 et par personne-kilomètre ou par tonne-kilomètre pour les marchandises)
Source : *« Mobitool v3.0 – facteurs d'émissions pour le bilan carbone vaudois, version 2025-1 »*

La forte contribution de la mobilité aux émissions de gaz à effet de serre est également à mettre en lien avec les faits suivants :

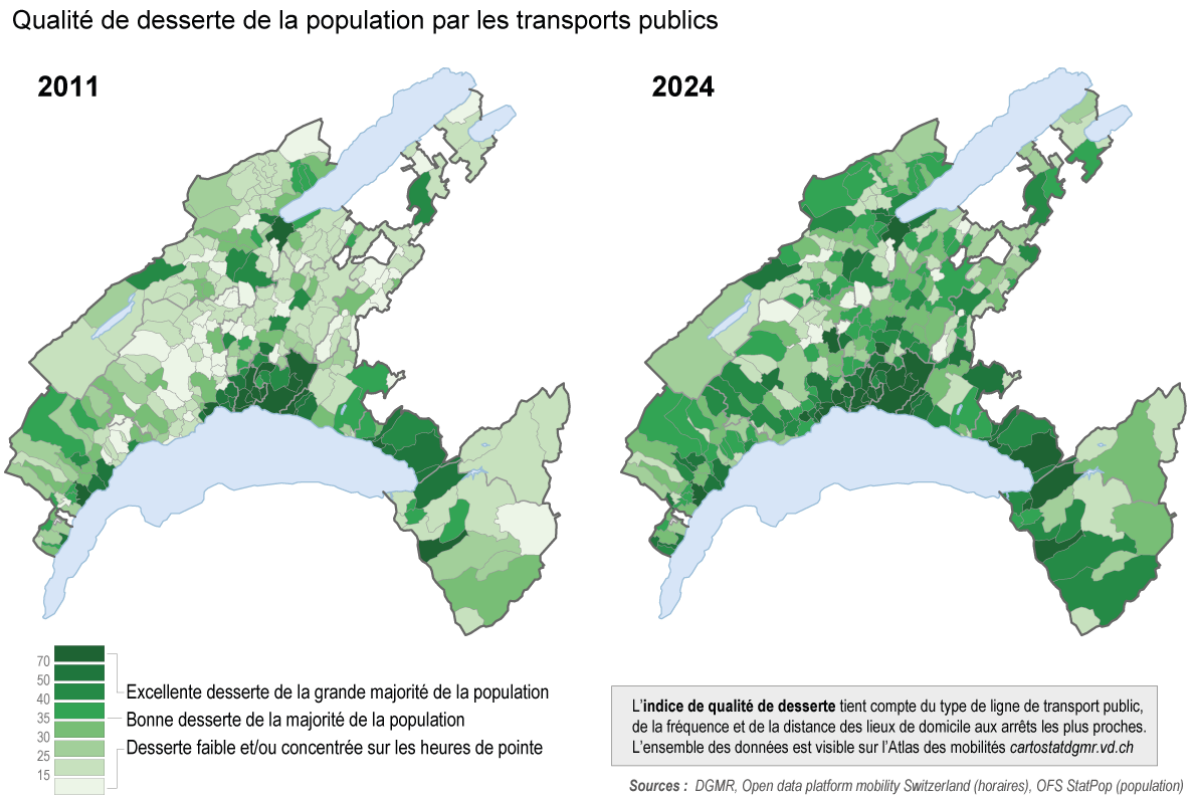
- Le taux de remplissage des voitures, de 1.55 personne par véhicule (1.1 pour les déplacements pendulaires) ;
- L'augmentation du poids (+3.5% entre 2017 et 2024) et de la puissance des véhicules en circulation (+11%), qui annule les gains d'efficience apportés aux moteurs thermiques.



Evolution des caractéristiques des voitures depuis le début de la politique climatique vaudoise (2017-2024)
Source : Service des automobiles et de la navigation (SAN), traitement DGE-DIREN - DGMR

Evolution de l'offre de transport et des équipements

L'offre et les infrastructures de transports publics ont été fortement développées depuis les années 2000. Une augmentation significative de la qualité de la desserte est constatée dans tous les types de territoire. En 2011, 24% des Vaudois.e.s étaient considéré.e.s comme peu ou pas desservis par les transports publics, contre seulement 14% en 2024.



Sources : Qualité de desserte TP : DGMR / Open data platform mobility Switzerland ; Population : OFS – StatPop

Au cours des 30 dernières années, le nombre de voitures individuelles a presque doublé (429'000 voitures immatriculées en 2025[1]). Entre 1985 et 2018, la surface dédiée aux transports sur le territoire vaudois a quant à elle augmenté de 24%, essentiellement du fait de la construction d'autoroutes et de routes cantonales. Par ailleurs, en moyenne suisse, les surfaces de stationnement ont augmenté de 2.1% par an[2], contribuant à une imperméabilisation progressive des sols.

Si le taux de motorisation a un peu diminué au cours des dernières décennies, passant de 553 véhicules pour 1000 habitants en 2004 à 513 20 ans plus tard, de fortes différences sont observables entre les territoires du canton, avec un taux de motorisation plus élevé dans les zones rurales (631), et un taux beaucoup plus bas dans les communes urbaines (457 en moyenne, et même 338 à Lausanne). Le rythme d'électrification du parc vaudois de véhicules s'avère plus lent que prévu (19% des nouveaux véhicules en 2025), et la propulsion entièrement électrique ne concerne que 5.6% des véhicules[3].

1.4 Perspectives

Les perspectives d'évolution des pratiques de mobilité dépendent en partie de facteurs externes sur lesquels les pouvoirs publics n'ont que peu de prise directe (par exemple les avancées technologiques ou l'évolution démographique[4]), mais également d'autres éléments pouvant être directement modelés par des politiques publiques.

La manière dont les activités sont réparties sur le territoire, notamment, est fortement déterminante des modes de déplacement choisis : des structures urbaines compactes sont favorables aux courtes distances et aux mobilités actives (marche et vélo), et la concentration des activités et des personnes dans l'espace offre la densité nécessaire à une desserte par les transports publics. Une bonne coordination entre urbanisation et transports est ainsi essentielle. La révision en 2014 de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire datant de 1979, puis la révision du plan directeur cantonal en 2018 ont permis d'inverser la tendance à la dispersion des personnes et des activités sur le territoire. Cet effort doit être poursuivi, voire intensifié.

[1] Source : Office fédéral de la statistique (OFS)
[2] *« L'utilisation du sol en Suisse »,* OFS, 2021, p. 16 https://dam-api.bfs.admin.ch/hub/api/dam/assets/19365052/master
[3] Source : OFS, OFROU – Nouvelles mises en circulation de véhicules routiers (IVS) et Parc des véhicules routiers (MFZ).
[4] De 850'000 habitants aujourd'hui, la population vaudoise devrait passer à plus d'un million en 2050 selon un scénario d'évolution cantonal moyen, avec une augmentation de la part de séniors (17% en 2023, 22% en 2050).

Par ailleurs, des études[1] ont montré que les disparités territoriales observées en matière de choix modal sont principalement liées à l'offre de mobilité plutôt qu'à des différences de mentalité. Pour améliorer l'accessibilité du territoire vaudois, et donc influencer le choix du mode de déplacement, il s'agit de travailler de manière systémique sur plusieurs éléments, présentés ci-après en tant que *« potentiels d'action »*.

1.4.1 Potentiels d'action

Ces potentiels d'action, s'ils sont intégrés conjointement à un système de mobilité multimodal, sont susceptibles de produire un effet plus massif que pris isolément. Selon le type de territoire concerné, chaque mode de déplacement présente des avantages respectifs dont il s'agit de tirer parti.

Dans les usages actuels, la marche représente le mode le plus usité pour les distances faisant moins de 2 km, puisqu'elle représente deux de ces déplacements sur trois. Cette part est stable depuis plusieurs années. Si les distances parcourues à pied sont naturellement limitées, l'importance de la marche se révèle à travers la part d'étapes (un peu moins de la moitié) et de durée (plus d'un tiers) qu'elle représente sur l'ensemble des déplacements quotidiens[2]. Son rôle essentiel, notamment comme *« liant »* pour passer d'un mode de déplacement à l'autre, est encore peu reconnu dans les politiques publiques et outils de planification. Les réseaux piétons sont principalement planifiés dans le cadre de nouveaux quartiers et font rarement l'objet d'une vision communale ou intercommunale. Les aménagements sont souvent peu satisfaisants. Les communes, compétentes en la matière, manquent de soutien pour changer cet état de fait.

La place du vélo dans les pratiques quotidiennes est encore marginale, y compris pour des distances comprises entre 2 et 10 kilomètres, pourtant parfaitement adéquates pour ce mode de déplacement en particulier grâce à l'assistance électrique. La voiture est jusqu'à sept fois plus utilisée que le vélo pour des distances inférieures à 2 km, neuf fois plus pour des distances de 2 à 5 km, et même 25 fois plus jusqu'à 10 kilomètres. Le potentiel de redistribution des modes de déplacement choisis pour effectuer de petits trajets est donc conséquent[3]. Pour y parvenir, le réseau cyclable demande à être densifié, et la sécurité des usagers être massivement renforcée par des aménagements sûrs, continus et attractifs. Des distances plus grandes peuvent également être effectuées si le vélo est combiné à d'autres modes de déplacement (transports publics), notamment grâce à l'existence de B+R proposant une offre en stationnement pour les vélos de qualité et en quantité suffisante.

En matière de transports publics, le rail constitue une colonne vertébrale dont les développements sont définis dans la vision ferroviaire 2050. Le maillage du territoire sera par ailleurs renforcé par la création d'un réseau de bus d'intérêt cantonal, composé de lignes structurantes et de lignes régionales, incluant le déploiement progressif de BHNS dans les principaux axes urbains et périurbains du canton de Vaud. À l'échelle de l'agglomération lausannoise, cela se traduit notamment par le développement du tram et du réseau des métros, avec le projet de ligne M3, destiné à renforcer la capacité et la fiabilité de l'axe nord-sud et à accompagner la croissance démographique et urbaine du cœur d'agglomération. L'efficacité énergétique des véhicules sera quant à elle améliorée, en particulier par l'électrification progressive des flottes de bus régionaux. Enfin, pour encourager la mobilité combinée (voiture-transports publics, vélo-transports publics), les interfaces de transports jouent un rôle central et il s'agit de les rendre plus performantes et accueillantes. Le recours aux transports publics doit être soutenu en particulier pour les déplacements de loisirs.

Dans une perspective multimodale, le rôle des transports individuels motorisés dans le système de mobilité doit être repensé. Il s'agit d'opérer un rééquilibrage, donnant aux transports individuels motorisés une *« plus juste »* place dans les pratiques et dans l'espace. L'accessibilité motorisée doit rester possible partout, mais recalibrée en fonction des alternatives pouvant être raisonnablement développées et, surtout, priorisée pour les usager.ères qui dépendent réellement de la voiture (personnes à mobilité réduite, artisans, services de santé et logistique urbaine). A cette fin, le levier du stationnement, de compétence communale, devrait être davantage activé. Pour réduire l'impact environnemental des déplacements individuels motorisés, des gains d'efficience sont également possibles à plusieurs niveaux (taux d'occupation, mode de propulsion, etc.). Des outils de gestion de la demande peuvent aussi être mis en place pour orienter l'usager vers le mode de déplacement optimisant le mieux le rapport coût-utilité, tant au niveau individuel que collectif.

Les opportunités apportées par les avancées technologiques et la numérisation demandent à être suivies avec attention. Leur potentiel doit notamment être mis en perspective avec leurs possibles effets rebonds[4]. Elles doivent

[1] Analyse des logiques de choix modal auprès de la population active vaudoise, Laboratoire de sociologie urbaine LaSUR, 2019

Analyse des logiques de choix modal auprès de la population active urbaine - étude comparée du Grand Genève, du canton de Vaud, et des agglomérations de Berne et de Bienne, LaSUR, 2020

[2] Analyse DGMR sur la base des microrecensement mobilité et transports de 2015 et 2021.

[3] Source : MRMT 2021

[4] Augmentation des livraisons de colis, possible éloignement du lieu de travail, multiplication des serveurs informatiques, etc.

être envisagées comme des solutions nécessaires et utiles à l'atteinte des objectifs de la politique cantonale de mobilité, mais pas suffisantes à elles-seules.

1.4.2 Mobilité quotidienne et de loisirs

Les potentiels d'action se révèlent plus facilement dans le domaine de la mobilité quotidienne (travail, formation, achats, divertissements, services) que dans la mobilité de loisirs. Pour la première, les flux répondent à des logiques spatiales et temporelles prévisibles, et donc planifiables. Pour la seconde par contre, la grande variété de pratiques rend les déplacements plus difficiles à identifier. L'accessibilité multimodale du lieu de destination, les loisirs de proximité, la bonne couverture du territoire cantonal par les réseaux de randonnée pédestre, de cyclotourisme et de VTT sont quelques-uns des potentiels activables.

2. D'UNE LOI SUR LES ROUTES A UNE LOI SUR LA MOBILITE : A LA RECHERCHE D'UN NOUVEL EQUILIBRE

2.1 En bref, pourquoi réviser la loi sur les routes ?

Le besoin de réviser la loi sur les routes découle notamment des évolutions majeures et éléments contextuels dépeints dans le chapitre précédent. La LRou, loi sur l'infrastructure routière établie dans les années 1990 dans une perspective monomodale de transports individuels motorisés, est transformée en une loi sur la mobilité porteuse d'une perspective multimodale mieux à même de répondre aux enjeux de la mobilité actuelle. Cette transformation vise à mieux considérer la diversité des modes de déplacement, et à renforcer leur planification et leur coordination à l'échelle cantonale et communale, en cohérence avec les objectifs de protection du climat et d'aménagement du territoire. Les transports individuels motorisés conservent une place prépondérante dans le système, mais leurs alternatives sont fortement développées. Les différents modes de déplacement sont priorisés différemment selon le type de territoire concerné.

La nouvelle loi donne un ancrage à la stratégie cantonale de mobilité multimodale et aux diverses stratégies sectorielles[1] qu'elle chapeaute, en fournissant les instruments nécessaires à leur mise en œuvre. Elle apporte en particulier la mise en application des deux lois fédérales sur les mobilités actives (LCPR et LVC) et donne un cadre à l'action du Canton pour développer les interfaces de transport.

La loi sur la mobilité clarifie les compétences pour la planification et la réalisation du système de mobilité, qui repose sur une action combinée et coordonnée aux échelles communale et cantonale. En particulier, la compétence des communes est reconnue pour deux éléments essentiels : la marche et le stationnement.

La loi apporte une simplification de certaines procédures. En particulier, pour les projets d'infrastructures communaux, elle propose ainsi de passer d'une procédure complète (examen préalable, enquête, adoption par le conseil communal, approbation par le département) à une procédure de permis de construire (examen préalable, enquête, autorisation par la municipalité).

De nouvelles règles sont aussi établies pour le financement des infrastructures. Sur les routes cantonales hors des localités, le financement cantonal est désormais élargi aux infrastructures pour tous les modes (en particulier les trottoirs). En traversée de localité, les aménagements sur et le long des routes cantonales bénéficient d'une subvention unique pour la multimodalité.

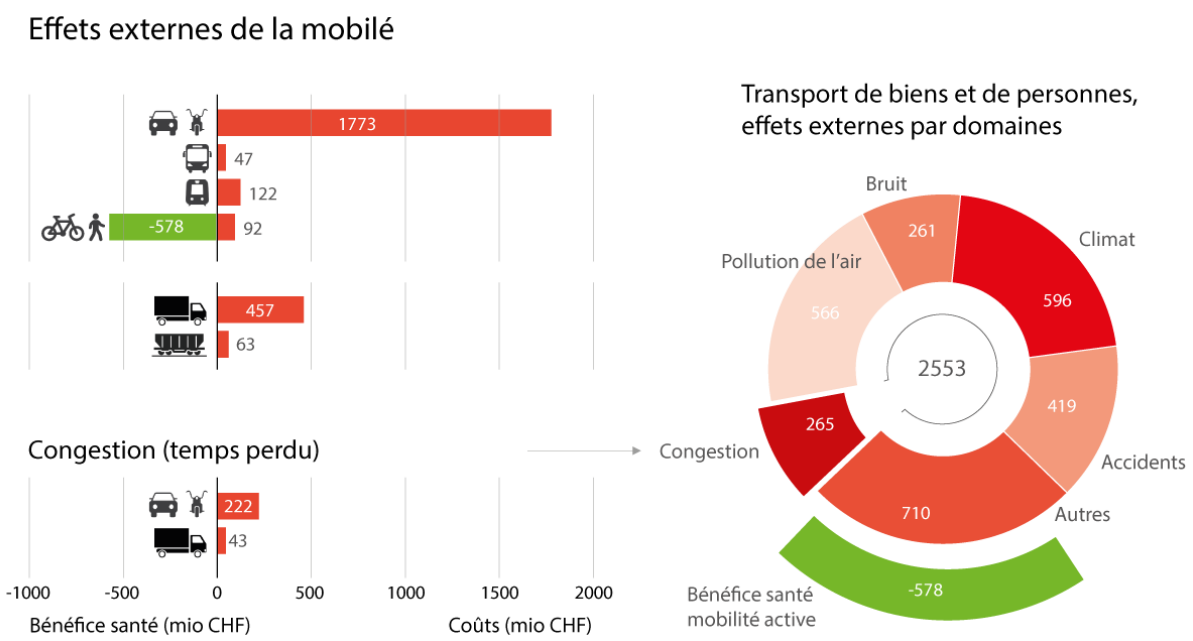
Certains éléments de la LMTP consacrés à la mobilité active, au transport de marchandises et à la mobilité durable (plans de mobilité pour entreprises, covoiturage, mobilité partagée) ont été transférés dans l'avant-projet LMob. Ceci permet à la LMTP de retrouver son statut initial, en lui redonnant une unité de matière sur le volet transports publics pour les tâches de compétences cantonales déléguées par la Confédération. Les dispositions concernant la planification des réseaux de transports publics demeurent dans la LMTP. L'avant-projet prévoit néanmoins que ces réseaux doivent être pris en compte par le Canton et les Communes dans la cadre de l'accomplissement des tâches qui leur sont confiées, en particulier lors de la planification des autres réseaux de mobilité. Par ailleurs, l'avant-projet LMob ne modifie en rien les subventions en matière de transports publics qui restent définies dans la LMTP.

2.2 Enjeux et objectifs

La croissance de la demande de mobilité met le système de mobilité actuel sous pression. Les engorgements de certains axes routiers et les transports publics saturés à certains moments de la journée et de la semaine expriment bien les limites capacitaires du système. L'accessibilité du territoire vaudois doit toutefois être garantie, pour permettre aux personnes le fréquentant de satisfaire leurs besoins (travailler, se former, s'approvisionner, se soigner, s'épanouir) et de bénéficier d'une bonne qualité de vie. Il s'agit aussi d'assurer des conditions adéquates pour le déploiement d'une économie dynamique et équilibrée sur le territoire, au service du bien-être humain et de l'équité sociale.

La mobilité des personnes et des marchandises entraîne toutefois aussi de multiples externalités, majoritairement négatives et dont les coûts ont atteint plus de 2.5 milliards de francs dans le seul Canton de Vaud en 2022. L'ampleur et la nature de ces externalités varient cependant beaucoup selon les modes de déplacement.

[1] Les stratégies sectorielles apportent des orientations spécifiques dans plusieurs domaines de la mobilité, par exemple les développements ferroviaires, la promotion du vélo, le transport des marchandises ou les interfaces de transport. Certaines stratégies sectorielles sont en cours d'élaboration (plans de mobilité, covoiturage), d'autres plus anciennes demandent à être actualisées (transports publics, routes et espaces publics), tandis que de nouvelles thématiques devront être abordées dans des stratégies à établir (par ex. piétons).



Coûts externes de chaque mode de déplacement en 2022 dans le Canton de Vaud
Source : Ecoplan et Infras (2024). *« Externe Effekte des Verkehrs 2021: Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehrs ».* Sur mandat de l'ARE.

Les conséquences environnementales sont les plus connues : émissions de gaz à effet de serre, bruit, pollution de l'air, des eaux et des sols[1], perte de biodiversité, imperméabilisation des sols, etc.

Les externalités de la mobilité revêtent également une forte dimension sociale, en particulier avec les risques sanitaires liés à la pollution atmosphérique, au bruit, aux accidents de la route et à la sédentarité. La santé mentale et physique de la population peut, à l'inverse, être protégée par une mobilité plus active, pour autant que les espaces de vie soient sûrs et accessibles universellement. Ces bénéfices pour la santé ont été estimés à près de 600 millions de francs pour le canton de Vaud.

Enfin, l'économie peut elle aussi souffrir des conséquences négatives de la mobilité. La perte d'efficacité liée aux réseaux saturés (les coûts résultant de la congestion dans la Canton de Vaud sont estimés à 265 millions de francs) ou à l'absentéisme professionnel, la diminution des surfaces d'assolement au profit d'infrastructures de transport, la dépréciation immobilière liée aux nuisances du trafic, les risques liés à la dépendance énergétique, entre autres, menacent le bon fonctionnement des entreprises et de l'économie vaudoises.

Les buts poursuivis par la future loi sur la mobilité (art. 1) sont dès lors les suivants :

- d'une part, assurer la fonctionnalité du système de mobilité ;
- et, d'autre part, contribuer à diminuer significativement les externalités négatives de la mobilité.

A cette fin, en adéquation avec les lois et instruments de planification décrits au chapitre précédent, la loi révisée fixe aux autorités cantonale et communales vaudoises des objectifs (art. 2) visant à :

- Diminuer la nécessité pour les personnes de se déplacer, et réduire les distances parcourues pour satisfaire les besoins fondamentaux (*« éviter et rapprocher »*).
- Opérer un report des transports individuels motorisés vers les mobilités actives et les transports publics, et mettre à disposition une infrastructure multimodale équilibrée (*« reporter et équilibrer »*).
- Développer des solutions de mobilité individuelle partagée et à faibles émissions, mieux utiliser et adapter les infrastructures existantes. (*« améliorer et partager »*).

Ces objectifs sont à considérer comme un ensemble cohérent et indissociable. Viser par exemple uniquement l'électrification du parc de véhicules suffirait théoriquement à résoudre la question des émissions de gaz à effet de serre, mais présente de nombreux effets indésirables : forte consommation d'électricité, émissions indirectes[2]

[1] Particules fines et microplastiques liés à l'usure des pneus
[2] Les émissions directes sont générées dans le périmètre immédiat de l'activité de déplacement (par exemple, gaz d'échappement des voitures). Les émissions indirectes sont générées en amont ou en aval de cette activité (émissions générées pour produire, entretenir, détruire ou recycler les véhicules, pour les alimenter en énergie, pour mettre à leur disposition des infrastructures).

élevées, accroissement de la dette carbone[1] causé par le rythme d'électrification trop lent, enfin maintien de la plupart des externalités négatives de la mobilité. La politique à la fois la plus efficace et la plus favorable énergétiquement et environnementalement combine des actions dans les trois niveaux décrits ci-dessus.

Le spectre des interventions cantonales couvert par la nouvelle loi sur la mobilité se déploie dans trois domaines :

- Les infrastructures de mobilité, comme socle matériel des déplacements,
- Le système de mobilité déployé autour de ces infrastructures, visant à le gérer et l'organiser (offre, règlementations, financement et gouvernance),
- Les usages et les pratiques de mobilité, dont le changement attendu est à accompagner.

2.3 Deux nouvelles notions : les infrastructures de mobilité et le système de mobilité

L'approche multimodale de la LMob se reflète en particulier par le biais de deux notions nouvellement introduites dans la loi : les « infrastructures de mobilité » et le « système de mobilité » (art.4).

Remplacer la notion de routes par celle d'infrastructures de mobilité permet d'étendre la portée de la future LMob à la multimodalité. Cette nouvelle terminologie met en évidence que la mobilité repose sur un ensemble diversifié d'infrastructures dont l'usage dépasse clairement la seule circulation des véhicules motorisés. En effet, si la définition des « routes » de la LRou inclut déjà des équipements destinés à d'autres modes déplacement (trottoirs, pistes cyclables, baies d'arrêt des transports publics, etc.), ceux-ci y apparaissent comme des éléments annexes à la chaussée. Par ailleurs, les dispositions de la LRou concernent prioritairement le trafic individuel motorisé et les poids lourds. En adoptant la notion d'infrastructures de mobilité, la LMob montre que son champ d'application concerne l'ensemble des modes de déplacement et qu'elle assure une prise en compte équitable des besoins de tous les usagers, affirmant de la sorte l'approche multimodale qui doit guider la planification, l'aménagement et la gestion des infrastructures.

De plus, l'introduction dans la LMob de la notion de système de mobilité élargit son domaine d'action au-delà des seules infrastructures en y incluant les divers moyens d'action nécessaires pour organiser le déplacement des personnes et des marchandises. Ces moyens d'action comprennent, d'une part, les instruments de planification permettant de concevoir et implémenter les réseaux de mobilité aux échelles cantonale et communale, et, d'autre part, les outils destinés à orienter l'usage du système vers les objectifs de la loi et de la Stratégie cantonale de mobilité multimodale - notamment le report modal et la réduction des impacts négatifs de la mobilité. Dans la loi, les moyens d'action font l'objet d'articles séparés, mais la notion de système rappelle que la combinaison d'actions dans différents domaines est indispensable en vue d'atteindre les objectifs fixés. Finalement, le système de mobilité ne doit pas fonctionner de manière uniforme sur l'ensemble du canton, mais être adapté aux caractéristiques des différents types de territoires concernés.

2.4 Une application différenciée selon les types de territoire et les motifs de déplacement

Le territoire cantonal se compose de territoires très variés (agglomérations, villes, centres régionaux et villages, régions transfrontalières), dont la diversité est prise en compte dans la loi (art. 2). Pour globalement optimiser l'accessibilité du territoire vaudois, la loi prévoit de déployer une offre multimodale et des infrastructures adaptées aux potentiels de chaque type de territoire, notamment par la notion de priorisation (art. 15). Chaque mode de déplacement présente des avantages respectifs, notamment en termes d'impact environnemental, de capacité et de consommation d'espace. Selon les enjeux spécifiques qui caractérisent chaque type de territoire, la loi demande de favoriser certains modes de déplacement, sans pour autant exclure les autres. Pour ce faire, elle met à disposition des autorités une large palette d'outils, dont l'usage différencié selon le territoire concerné est décrit ci-dessous.

Dans les agglomérations (57% des habitants et 68% des emplois du canton), la pression sur l'espace et sur la qualité de vie est forte, rendant primordiales la priorisation des modes de déplacement et la maîtrise du trafic motorisé. Des marges de manœuvre doivent être créées pour développer les alternatives à la voiture peu gourmandes en espace et à faibles émissions, et pour les usager.ères dépendant réellement de ce mode de déplacement (personnes à mobilité réduite, transports liés à l'activité économique en milieu urbain, services de santé). L'aménagement de l'espace public et la gestion du stationnement jouent, entre autres, un rôle clé pour donner la priorité aux besoins essentiels et pouvoir redistribuer l'espace public entre ses diverses fonctions et usages.

[1] La dette carbone correspond à l'accumulation d'émissions de gaz à effet de serre (GES) excédant les limites fixées par les accords climatiques internationaux. Elle traduit le dépassement du budget carbone compatible avec un réchauffement climatique acceptable. Chaque tonne excédentaire d'émissions vient alourdir cet excédent environnemental transmis aux générations futures.

Les enjeux et solutions dans les villes et centres régionaux (21% des habitants et 18% des emplois) sont globalement les mêmes que dans les agglomérations, mais avec un degré d'acuité moins élevé.

Dans les villages et zones d'habitat dispersé (22% des habitants et 14% des emplois), bénéficiant d'une desserte en transports publics très variable, la voiture est amenée à conserver une place centrale. Il est toutefois possible d'y promouvoir l'intermodalité, pour rabattre les usager.ères en voiture, à vélo, voire à pied vers des interfaces de transports publics. Les nouvelles formes de mobilité offrent un potentiel à explorer particulièrement dans ces zones peu denses (desserte agile, véhicules intermédiaires, mobilité partagée, covoiturage, etc.).

Il est important de relever que dans quasiment tous les territoires[1], les transports individuels motorisés resteront le principal mode de transport. Le recours aux autres modes de déplacement est toutefois amené à se renforcer à mesure que l'offre correspondante y sera développée[2].

2.5 Structure de la loi

Comme expliqué au chapitre 2.3, la politique publique de mobilité des biens et des personnes du Canton de Vaud repose sur un système de mobilité s'appuyant sur des infrastructures. L'avant-projet LMob y consacre dès lors logiquement deux parties centrales, dont la première (Titre II : Système de mobilité) permet de définir les intentions guidant le système de mobilité multimodal alors que la seconde (Titre III : Infrastructures de mobilité) permet de concrétiser ces intentions dans le terrain à travers la réalisation et l'exploitation d'infrastructures de mobilité multimodales. Ces deux titres principaux sont encadrés par des dispositions générales (Titre I) et des dispositions transitoires et finales (Titre IV) :

Titre I	**Dispositions générales**
Titre II	**Système de mobilité**
Titre III	**Infrastructures de mobilité**
Titre IV	**Dispositions transitoires et finales**

2.5.1 Dispositions générales

Ce chapitre définit les fondamentaux et contient des articles consacrés au but, aux objectifs et au champ d'application de la loi. On y trouve aussi la définition des deux éléments structurants de l'avant-projet LMob : le système de mobilité et les infrastructures de mobilité.

Les buts et objectifs (art. 1 et 2) de l'avant-projet s'appuient essentiellement sur les considérations des chapitres 1 et 2 du présent rapport. En accord avec le Plan Climat vaudois (PCV) et le Plan directeur cantonal (PDCn), ils traduisent les fondements de la politique de mobilité cantonale tout en veillant à un traitement différencié selon les territoires.

Quant au chapitre consacré aux compétences, il précise globalement la répartition des tâches en matière de mobilité entre le Conseil d'État, le Département, le Service en charge de la mobilité (la DGMR) et les communes.

2.5.2 Système de mobilité

Ce titre s'ouvre sur la définition de quatre principes clés sur lesquels repose le système de mobilité : l'accessibilité, la priorisation des modes, la concordance des réseaux ainsi que la coordination entre l'urbanisation et le transport. Le système doit inciter les utilisateurs à limiter les déplacements qu'ils effectuent en transports individuels motorisés et à favoriser les modes permettant de réduire les externalités négatives liées à la mobilité, à savoir les transports publics et la mobilité active (marche et vélo). Il doit respecter les principes de sécurité, de fiabilité, d'économicité et de durabilité.

Le titre précise ensuite comment la mobilité est organisée, d'une part à travers la planification des composantes du système (réseaux de mobilité, stationnement, etc.) et, d'autre part, par le biais de différents outils permettant de piloter l'usage des différents réseaux et le fonctionnement du système de mobilité.

[1] L'agglomération Lausanne-Morges, qui bénéficie du double avantage d'une excellente desserte en transports publics et d'une certaine compacité spatiale favorable aux mobilités actives.

[2] La Stratégie cantonale de mobilité multimodale définit des cibles pour les parts modales à l'horizon 2050. Des cibles différentes ont été établies pour chaque type de territoire, car la répartition spatiale de la population et des activités d'une part, et les conditions d'accessibilité d'autre part, ne sont pas identiques partout dans le canton.
Ces valeurs sont indicatives et ont pour fonction d'orienter les politiques mises en place.

2.5.3 Infrastructures

Ce chapitre est structuré de façon assez similaire à la LRou actuelle, dont il reprend l'essentiel des articles en adaptant leur contenu à la volonté de rendre les infrastructures multimodales.

Ces adaptations consistent généralement à élargir la portée de la loi aux besoins des usagers de tous les modes de déplacement, et de ne plus viser prioritairement ceux des transports motorisés. D'autres adaptations de certains articles de la LRou répondent aussi au besoin de mise à jour du contenu en raison de leur ancienneté.

2.5.4 Dispositions transitoires et finales

Ce titre précise les dispositions finales et transitoires, majoritairement issues de la LRou. Il introduit par ailleurs la qualité pour recourir du département pour contester certaines décisions communales, afin de permettre la haute surveillance de l'Etat en matière de mobilité (voir ci-dessous, chapitre 3.1.4).

3. PRINCIPAUX APPORTS DE LA LMOB

3.1 Principes de base régissant le système de mobilité

3.1.1 Accessibilité

Ce premier principe d'accessibilité (art. 14) fait directement référence à la Constitution vaudoise dont l'alinéa 2 de l'article 57 dit que : *« L'Etat et les communes tiennent compte des besoins de tous les usagers et des régions excentrées »*.

L'accessibilité du territoire se fait par le biais de différents modes de déplacement pour les personnes et les marchandises. Elle doit par ailleurs répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite et des transports liés à l'activité économique. La complémentarité entre les modes signifie que chacun d'eux joue un rôle spécifique et qu'ils doivent fonctionner ensemble de façon cohérente. Ainsi l'accessibilité par les transports publics et les modes actifs doit être privilégiée lorsque les caractéristiques territoriales le permettent. Cette accessibilité par des modes spécifiques doit être soutenue par des possibilités de stationnement adaptées. Quant à la complémentarité, elle doit favoriser l'intermodalité qui consiste à utiliser plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement.

Le déplacement des personnes s'effectue sur les réseaux des routes, les réseaux piétonniers, les réseaux cyclables et les réseaux de transports publics, alors que le transport de marchandises repose principalement sur le réseau ferroviaire (notamment pour les longues distances) et les réseaux routiers, ainsi que, dans une moindre mesure, sur les réseaux cyclables (notamment pour la distribution fine) et la navigation.

3.1.2 Priorisation des modes

Conformément à ce qui est prévu dans le PCV et le PDCn, le système de mobilité doit être conçu de manière à maîtriser la demande de mobilité plutôt qu'en suivre la courbe ascendante. Il s'agit dès lors de faire en sorte que le système tende vers des parts modales respectant le principe du « bon mode au bon endroit ». La priorisation des modes (art. 15) a pour but d'aboutir à un report modal (plus ou moins important selon les territoires) des déplacements effectués en transports individuels motorisés vers les modes actifs et les transports publics, afin de réduire les externalités négatives liées à la mobilité[1]. Elle doit être prise en compte lors de la planification des réseaux et servir de base pour le partage, entre les différents modes de déplacement, de l'espace public dédié aux infrastructures de mobilité. La priorisation doit tenir compte du degré d'urbanisation et de la qualité de la desserte en transports publics du territoire considéré.

Dans les zones urbanisées, on se déplace prioritairement à pied, en transport public ou en vélo et, dans une moindre mesure en voiture, exception faite pour les cas d'urgence (y compris les aides à la personne), les déplacements professionnels (artisans et transports de marchandises) et l'accès pour les habitants. On cherche à y limiter le trafic de transit et les déplacements pendulaires en TIM. La marche et le vélo ont également un rôle important dans les déplacements de proximité au sein des centres régionaux et au sein des villages.

Dans les territoires moins denses, l'organisation de la mobilité repose davantage sur la complémentarité entre les modes individuels et les transports publics structurants. Les politiques de mobilité cherchent alors à optimiser l'intermodalité, notamment via les interfaces (parcs-relais dans les gares, etc.) à partir desquelles les transports publics régionaux assurent les liaisons vers les centres. Des réseaux cyclables régionaux sont également créés. La voiture conserve un rôle important pour les trajets diffus. Dans ces mêmes territoires, les distances à parcourir sont plus importantes ; le rôle de la marche et, dans une moindre mesure, des vélos, se réduit au profit de la voiture et des transports publics pour les déplacements individuels.

3.1.3 Concordance des réseaux

Les autorités cantonales et communales planifient leurs réseaux en veillant à assurer leur concordance à différentes échelles (art. 15, al. 1). La planification des réseaux (art. 19 et 20) des différents modes de déplacement doit en outre inciter les usagers à l'intermodalité, notamment faisant en sorte que les réseaux des différents modes concordent dans les interfaces de transport voyageurs ou de marchandises (art. 15, al. 2).

Concernant la planification du réseau des transports publics, l'avant-projet LMob renvoie à la législation en matière de transports publics (LMTP). Cependant, le réseau des transports publics doit bien entendu être pris en compte dans la planification des autres réseaux de mobilité (art. 19 à 21), le développement des interfaces de transport de voyageurs (art. 42) ou dans l'établissement de concepts communaux de stationnement (art. 38).

[1] Notamment pour respecter la trajectoire indicative de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports définie dans le Plan climat vaudois (p. 55).

3.1.4 Intégration au PDCn, préavis et droit de recours

Conformément à l'article 8a LAT, le PDCn définit notamment *« la manière de coordonner l'urbanisation et les transports »*. Dès lors, l'avant-projet LMob prévoit l'intégration au PDCn des éléments à incidence territoriale issus de la politique cantonale de mobilité (art. 16). Ces éléments proviennent principalement des stratégies sectorielles et des réseaux de mobilité planifiés[1]. L'intégration des éléments à incidence territoriale dans le PDCn permet notamment de :

1. contribuer à l'examen de la conformité des plans d'affectation au PDCn en termes de mobilité, et assurer que l'attribution des permis de construire respecte les prescriptions en matière de mobilité figurant dans les plans communaux. ;
2. donner des lignes directrices claires pour la planification des réseaux de mobilité de compétence communale (en particulier les principes à appliquer pour les réseaux de chemins pour piétons).

Dans cette perspective, l'avant-projet LMob entérine explicitement l'habilité du service en charge de la mobilité à préaviser les plans d'affectation communaux et les éventuels plans directeurs communaux ainsi que certaines demandes d'autorisation de construire pour les aspects concernant la mobilité (art. 8, al. 2, litt. a). Il s'agit notamment de s'assurer du respect des principes figurant dans le PDCn, en particulier d'examiner que la localisation des projets de zones d'activité ou de développement urbain soit cohérente avec les principes de mobilité définis pour le territoire considéré (en particulier le principe de priorisation des modes de l'article 15).

Concernant les préavis sur les demandes d'autorisation de construire, il convient de souligner que ne sont visées que les demandes répondant à des critères définis par l'Etat[2] et que la délivrance des autorisations de construire demeure de compétence communale. Ces préavis ne sont en principe pas bloquants, pour autant que les projets examinés ne contreviennent pas expressément à la loi. Il n'est pas envisagé d'introduire une autorisation spéciale en lieu et place du préavis, ce qui aurait rendu certains contenus de ce dernier contraignants.

Finalement, l'article 124 a été introduit dans l'avant-projet LMob pour doter le département de la qualité pour recourir contre certaines décisions communales en matière de mobilité, sur le modèle de l'article 104a LATC. Ce nouvel article permet notamment d'assurer :

- le respect des autorisations spéciales délivrées dans le cadre des permis de construire,
- la haute surveillance des décisions communales en matière de signalisation routière dans les cas où la commune est au bénéfice d'une délégation de compétence, au sens de l'article 104, alinéa 2, OSR.

3.2 Planification du système de mobilité à l'échelle cantonale et communale

Dans la LRou actuelle, la seule disposition traitant de la planification se trouve à l'article 8. Cet article ne concerne que la planification du réseau routier et ne distingue pas les tâches incombant au Canton ou aux communes. La mise en place d'un système de mobilité multimodal à l'échelle du canton ne peut se concrétiser que par une action du Canton étroitement coordonnée avec les communes, puisque la plupart des enjeux liés au système de mobilité se situent dans les zones urbanisées[3]. Dès lors, l'avant-projet LMob introduit une approche coordonnée de la planification du système de mobilité à l'échelle cantonale et communale. Elle vise à poser les bases d'un système multimodal cohérent et intégré, en précisant les rôles respectifs du Canton et des communes dans l'élaboration des plans de réseaux de mobilité et dans la mise en œuvre des stratégies sectorielles.

Pour ce faire, l'avant-projet LMob commence par définir les instruments de planification à mettre en place au niveau cantonal (art. 19) et communal (art. 20 et 21). Certaines des planifications prévues dans ces articles résultent du devoir incombant au Canton de mettre en application deux lois fédérales traitant de la mobilité active, à savoir :

- la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR ; RS 704) ; et
- la loi fédérale du 18 mars 2022 sur les voies cyclables (LVC ; RS 705).

L'avant-projet LMob donne la possibilité pour le Canton d'octroyer des subventions aux communes pour les études liées aux planifications obligatoires (art. 22).

Finalement, l'avant-projet LMob donne aux communes la possibilité d'élaborer d'autres planifications (art. 21). Les domaines envisagés concernent notamment des réseaux communaux ou régionaux de chemins de randonnée

[1] On pense ici en particulier aux réseaux de mobilité active dont le droit fédéral (LCPR et LVC) impose aux cantons de mettre en place la planification et la réalisation. Voir aussi le commentaire de l'article 21 précisant la nature des éléments à incidence territoriale concernés.
[2] Ce tri se fait en lien avec l'importance de la construction et le type de territoire concerné. La consultation se fait via la CAMAC (Centrale des autorisations en matière d'autorisation de construire). Voir aussi à ce sujet le commentaire de l'article 8.
[3] L'implication des communes dans les zones urbanisées est d'autant plus importante dans le Canton de Vaud puisqu'elles sont propriétaires non seulement des routes communales, mais aussi des routes cantonales en traversées de localités.

pédestre, la gestion du stationnement (art. 38), l'accessibilité multimodale ou encore la gestion des transports liés à l'activité économique dans l'espace urbain (tels que décrit par l'Office fédéral du développement territorial[1]).

3.2.1 Effet contraignant des planifications

Les deux lois fédérales sur les mobilités actives (LCPR et LVC) imposent que les plans des réseaux de mobilité soient contraignants pour les autorités. Le caractère contraignant des plans est mentionné explicitement pour les réseaux de voies cyclables (art. 5, al. 2, LVC) et implicitement pour la marche par l'intermédiaire du commentaire de l'article 4 de la LCPR, qui précise que les cantons *« ont le choix de décider si les plans auront un caractère obligatoire seulement pour les autorités ou en plus aussi pour le propriétaire foncier. »*.

Pour les réseaux établis par le Canton, il est prévu que cette contrainte soit formalisée par l'intermédiaire du plan directeur cantonal dans lequel seraient intégrés les *« éléments à incidences territoriale »* en lien avec la mobilité (art. 17). L'avant-projet LMob prévoit que cette intégration se fasse soit par le biais d'éléments appartenant à des stratégies (art. 7, al. 3,), soit directement à partir des plans de réseaux de mobilité cantonaux (art. 19), lorsque ceux-ci ne sont pas liés à une stratégie sectorielle (par ex. pour le réseau cantonal des chemins de randonnée pédestre).

Au niveau communal, l'avant-projet LMob demande aux communes d'établir et de réviser les plans de ses réseaux de mobilité pour les routes, les voies cyclables et les piétons (art. 20). Pour rendre ces plans contraignants pour les autorités, la commune les soumet à consultation publique, avant de les faire adopter par la municipalité, puis approuver par le département. Les précisions concernant les procédures à suivre seront fixées par voie règlementaire.

3.2.2 Réseau routier

En matière de planification, l'avant-projet LMob commence par reprendre les principes des articles 5 et 6 LRou exigeant l'établissement de plans de réseau des routes cantonales et communales. Le classement de ces routes se fait respectivement par le Canton et les communes, selon une classification fonctionnelle unique applicable à toutes les routes situées sur le territoire cantonal dont le détail est fixé par voie réglementaire (art. 23). Cette exigence répond au besoin de disposer d'une vue standardisée aussi exhaustive que possible de toutes les routes (nationales, cantonales, communales voire privées) ouvertes au public sur tout le territoire vaudois. Il est prévu que la classification se fasse à partir des classes suivantes[2] :

- les routes à grand débit (qui ont une fonction de transit au niveau international, national et interrégional),
- les routes principales (qui ont une fonction de liaison d'importance régionale et parfois interrégionale).
- les routes de liaison (qui ont une fonction de lien entre les localités),
- les routes collectrices (qui ont une fonction de collecte du trafic issu des routes de desserte),
- les routes de desserte (qui ont une fonction de desserte de quartier, de terrains/parcelles agricoles ou de forêts).

La fonction de ces différentes routes (donnée ci-dessus entre parenthèses) sera précisée dans le règlement d'application. La mise en application de cette nouvelle classification des routes impliquera une révision du règlement du 23 mai 2012 sur la hiérarchie des routes cantonales (RHRC). Selon une première analyse, le passage de la classification actuelle ne devrait pas poser de problème majeur étant donné qu'il est possible d'avoir une correspondance relativement directe entre les nouvelles classes et celles définies aux articles 5 et 6 LRou (voir figure ci-après).

[1] https://www.are.admin.ch/fr/transport-lie-a-lactivite-economique-dans-lespace-urbain. Sont considérés comme des transports liés à l'activité économique les déplacements de biens et de personnes dans un but commercial ou professionnel. Cela inclut notamment les transports depuis ou vers les établissements commerciaux, artisanaux et industriels ou du service public.

Transports liés à l'activité économique			
Transport de marchandises	Déplacements liés à une activité de service avec marchandises	Déplacements liés à une activité de service sans marchandises	Transport professionnel de personnes
• Livraison au commerce de détail • Chantier de construction • Services de courrier, express et colis (CEP) • Élimination de déchets • ...	• Artisans et artisanes • Marchands ambulants • Déménagements • ...	• Artisans et artisanes • Services de soins • Voyages de service • ...	• Taxis • Autocars • ...

[2] Cette classification est inspirée de celle figurant à l'article 8 de la norme VSS 40040b.

Classification selon avant-projet LMob		Classification selon art. 5-6 LRou	Propriété à l'exception des RC ET	Eléments de définition en référence à la conception actuelle type "PDCn"
Route à grand débit	Nationale	**RN 1 - Autoroute**	CH	Relie des régions/agglomérations très peuplées
		RN 2 - Semi-autoroute	CH	
Route principale	Inter-régionale	**RN 3 - Route principale***	CH	
		RC B+	VD	Relie des régions moins peuplée
	Régionale	**RC B**	VD	Relie centralités, selon orientation préférentielle des flux
Route de liaison	Régionale	**RC C**	VD	Relie centralités (orientation sec. des flux) ; villages (orientation principale des flux)
	Locale	**RC IL**	VD	Relie villages (flux secondaires, doublons), hameaux ou lotissements
		RCom 1	Com	
Route collectrice	(en localité)	**Rcom 2**	Com	Concentre circulation de desserte dans les zones habitées
Route de desserte	(en localité)	**RCom 3**	Com	Dessert quartiers, berges, terrains agricoles, forêts …

* Pas de route nationale de 3ème classe dans le canton de Vaud

Concernant le réseau des routes cantonales, l'avant-projet LMob maintient le particularisme vaudois en vertu duquel les tronçons de routes cantonales en traversées de localité appartiennent aux communes à travers un article consacré au domaine public des routes (art. 24). Ce principe est applicable par analogie à l'ensemble des infrastructures de mobilité.

3.2.3 Mobilité active

Pour répondre aux exigences fédérales en matière de mobilité active, l'avant-projet LMob répartit les tâches entre le Canton et les Communes selon une logique visant à confier à ces dernières les tâches de portée locale. Dans cette perspective, il n'est pas prévu d'établir un réseau cantonal pour les chemins pour piétons (déplacements quotidiens), mais de confier aux Communes la tâche d'établir et de réviser périodiquement le plan de ces réseaux sur leur territoire. Les plans de ces réseaux doivent être coordonnés avec ceux des communes limitrophes, en particulier dans les milieux urbains (art. 16).

Dès lors en matière de mobilité active, le Canton doit établir et réviser des plans de réseaux cantonaux pour :

- les chemins de randonnée pédestre au sens de la LCPR,
- les voies cyclables pour la vie quotidienne et pour les loisirs au sens de la LVC.

De leur côté, les Communes doivent établir et réviser des plans des réseaux communaux pour :

- les chemins pour piétons,
- les liaisons régionales et communales des voies cyclables pour la vie quotidienne.

A l'instar de ce qui est prévu pour les routes afin d'uniformiser les désignations, le Canton et les Communes devront les classifier les voies cyclables pour la vie quotidienne selon une logique fonctionnelle fixée par voie réglementaire (art. 26, al. 2)[1].

3.3 Report modal et analyse de la mobilité

En filigrane, l'avant-projet LMob met en place différentes mesures propres à favoriser le report modal, qui vise prioritairement le transfert d'une partie des déplacements effectués en TIM vers des modes de transport plus durables que sont les transports publics et la mobilité active.

Ainsi, l'avant-projet consacre les outils du plan de mobilité, de la gestion du stationnement, du covoiturage et de la mobilité partagée. Il instaure également les outils propres à permettre le suivi et l'analyse de la mobilité afin d'examiner l'effet de ces mesures sur la répartition des modes de déplacement. Ces éléments sont notamment fondés sur la mesure A25 du PDCn *« Politique de stationnement et plans de mobilité »*.

[1] La classification s'inspirera de celle donnée par le Guide pratique Planification des réseaux de voies cyclables publié par l'OFROU en 2024 (voir aussi à ce sujet le commentaire par article)

3.3.1 Plans de mobilité

Le plan de mobilité est un outil reconnu de gestion de la mobilité qui contribue à limiter la génération de trafic motorisé d'une entreprise, d'une collectivité publique, d'un établissement (lieu de formation, hôpital, etc.), ou d'une zone d'activités.

Par ailleurs, le plan de mobilité permet de favoriser le report modal. Ce report ne repose pas sur une interdiction ou une contrainte uniforme, mais sur la combinaison de leviers complémentaires agissant sur l'offre, l'organisation et les comportements. Les mesures mises en œuvre dans le cadre d'un plan de mobilité tendent d'abord à rendre les alternatives à la voiture crédibles et attractives. L'amélioration de l'accès aux transports publics, le soutien à la mobilité active (marche, vélo, vélo à assistance électrique), la promotion du covoiturage ou du partage de véhicules constituent autant de moyens de diversifier les options de déplacement. En parallèle, l'accompagnement des personnes concernées – information, sensibilisation, outils numériques, actions de communication – joue un rôle déterminant pour faire évoluer les habitudes ancrées.

Le plan de mobilité intègre également des dimensions organisationnelles qui influencent directement les choix modaux. La flexibilité des horaires, le télétravail ou la réduction de certains déplacements professionnels permettent de diminuer les volumes de déplacement ou de les décaler en dehors des périodes de pointe, allégeant ainsi la pression sur les infrastructures de transport.

La gestion du stationnement dans le plan de mobilité est un autre levier essentiel. En rationalisant l'offre de places, en introduisant des règles d'attribution adaptées aux besoins réels ou en mutualisant les parkings à l'échelle d'un site, le plan de mobilité agit sur les conditions d'usage de la voiture sans remettre en cause son utilité dans les situations où elle demeure nécessaire. Cette approche contribue à réduire l'usage systématique du véhicule individuel, en particulier lorsque des alternatives existent.

L'avant-projet LMob encourage la mise en place de plans de mobilité pour les entreprises et les entités publiques. Il ne les rend obligatoires que dans certaines circonstances (voir commentaire de l'art. 45).

3.3.2 Stationnement

L'avant-projet LMob introduit le stationnement comme un outil de gestion de la mobilité mis à disposition des communes d'une part pour favoriser le report modal[1] et d'autre part pour agir sur l'utilisation de l'espace public dédié à la mobilité, tout particulièrement dans les zones bâties. La gestion du stationnement permet notamment de soutenir les politiques de mobilité mises en place par les Communes pour répondre à la fois aux spécificités de leur territoires et aux objectifs du système de mobilité cantonal. Dans cette perspective, l'avant-projet fixe le cadre législatif en matière de stationnement, en particulier pour l'établissement de concepts communaux de stationnement (art. 38), pour le dimensionnement des installations de stationnement (art. 39) et pour les besoins de stationnement dans les interfaces de transport de voyageurs (art. 42), conformément à la Stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs.

Le concept de stationnement a pour but d'organiser et adapter l'offre en stationnement pour répondre aux besoins actuels et futurs du territoire vaudois, notamment dans l'optique de maîtriser la génération de trafic individuel motorisé. Il s'inscrit ainsi dans la perspective de réduire les nuisances liées à la mobilité et d'améliorer la qualité de vie des habitants.

Le concept porte sur le stationnement des voitures, des vélos et des deux-roues motorisés. Il repose essentiellement sur trois volets : un diagnostic, des objectifs généraux et une stratégie pour le dimensionnement et la localisation des installations. Il peut aussi contenir des éléments portant sur la limitation de la durée et la tarification. Il concerne tant l'espace public, par le biais des planifications, que l'espace privé, par le biais des permis de construire.

Les Communes sont libres d'établir un concept de stationnement. L'avant-projet permet néanmoins au Conseil d'Etat de requérir un tel concept dans certaines circonstances, notamment :

- dans les centres cantonaux et régionaux où la pression sur la demande en stationnement est forte ;
- lorsque des plans d'affectation, des projets routiers sur domaine public ou des projets de construction prévoient la création d'un grand nombre de places de stationnement pour les TIM ;
- dans les périmètres soumis à des mesures d'assainissement de l'air ;
- lors de l'établissement d'un projet d'agglomération ;
- dans les sites stratégiques de développement des activités (SSDA) d'intérêt cantonal.

Concernant le dimensionnement du stationnement, le règlement cantonal fixera des modalités d'application des normes techniques pour que leur usage se fasse conformément aux objectifs de la LMob. Ces modalités seront

[1] Le stationnement joue un rôle essentiel à travers la possibilité offerte ou non de pouvoir parquer son véhicule non seulement dans les lieux de destination et/ou de domicile, mais aussi à proximité des interfaces de transport.

applicables aux plans d'affectation et aux autorisations de construire, mais pas pour les calculs dans les installations de stationnement dans les interfaces, où le dimensionnement résulte des études de planification des parkings d'échange (voir commentaire art. 42). Les besoins des personnes à mobilité réduite et des transports liés à l'activité économique doivent être pris en compte. Le dimensionnement concerne tous les modes de déplacement, notamment les vélos, y compris l'équipement des places qui leur sont destinés (protection contre les intempéries, casiers, etc.).

De plus, l'avant-projet offre aux Communes la base légale leur permettant de réévaluer le besoin en stationnement dans certains cas (art. 40) et permet à l'Etat d'accorder des subventions aux propriétaires pour les encourager à mutualiser, reconvertir ou supprimer des places de stationnement. Par ailleurs, l'avant-projet permet aux Communes de vérifier que l'usage effectif des places de stationnement corresponde à celui prévu dans l'autorisation de construire (art. 41).

3.3.3 Mobilité partagée et covoiturage

La mobilité partagée en général est promue par l'avant-projet, conformément aux *Perspectives pour le territoire* servant de base au projet de plan directeur cantonal 2050. Ainsi, en complément aux mesures similaires prévues par les plans de mobilité, l'avant-projet permet d'encourager de manière générale la pratique de la mobilité partagée (art. 46) et du covoiturage (art. 48). En effet, le covoiturage représente une solution efficace pour réduire le volume de trafic individuel motorisé, optimiser l'utilisation des infrastructures existantes et limiter les impacts environnementaux des déplacements. La création d'aires de covoiturage par les communes pourra faire l'objet de subventions cantonales. Il en sera de même pour le développement d'outils de mise en relation des usagers, des actions de communication destinées à renforcer la visibilité de la mobilité partagée et du covoiturage, ainsi que des démarches de sensibilisation de la population à leurs avantages.

3.3.4 Analyse de la mobilité

Le service est chargé de suivre, d'analyser et de cartographier l'évolution des comportements de déplacement et du trafic dans le Canton de Vaud (art. 33 à 36). Les données sur les comportements de la population en matière de mobilité proviennent d'enquêtes sur le choix modal, notamment celles de l'Office fédéral de la statistique (OFS)[1]. En plus des données d'enquêtes, des données sur les flux de mobilités multimodaux sont collectés et exploités. Diverses analyses ciblées et projections sont produites sur cette base. Un certain nombre de données statistiques sont également utilisées, voire diffusées de manière directe, qu'il s'agisse de résultats de comptages (transports individuels ou publics) ou des résultats cartographiques. Le Conseil d'Etat détermine par voie règlementaire les données qui doivent être publiées.

Le service s'appuie sur un système cohérent d'indicateurs pour suivre l'évolution de la mobilité dans le canton de Vaud et pour son pilotage. Les indicateurs composant ce système peuvent être amenés à évoluer pour accompagner étroitement l'évolution des politiques publiques. Les indicateurs sont présentés sous forme de "fiche indicateur", et offrent à la fois les données, une analyse de celles-ci et la méthodologie utilisée. Des liens permettent également de visualiser chaque indicateur dans la plateforme publique *« Atlas des mobilités »* ou de télécharger les données concernant les indicateurs lorsqu'elles sont disponibles en libre accès. Ce système constitue le monitoring de la mobilité.

Le service analyse la mobilité également sous l'angle du bilan carbone. Ce bilan distingue les émissions du territoire de celles de l'administration (ACV). Le secteur de la mobilité y est analysé via des méthodologies différenciées selon le périmètre considéré :

- pour le territoire : les déplacements des résidents suisses, des frontaliers, le transport de marchandises, la navigation et l'aviation pour le territoire ;
- pour l'administration : les trajets pendulaires et professionnels.

Lorsque des données sensibles sont nécessaires, par exemple à des fins de profilage, leur traitement est réalisé sans possibilité de les rattacher à des personnes. Les désignations des personnes sont supprimées et les données sont traitées dans le respect des principes de finalité, proportionnalité et sécurité.

Les Communes peuvent également réaliser le monitorage et établir des analyses et des projections en matière de mobilité.

3.4 Les projets d'infrastructures

L'avant-projet LMob veille à ce que les projets d'infrastructures soient conduit dans un souci de promouvoir la qualité de l'espace public (art. 51). Cette disposition, qui fait notamment écho à la mesure B34 *« Espaces publics »*

[1] En particulier le relevé structurel de la population (qui est une enquête annuelle auprès de 5% de la population de 15 ans et plus) ainsi que l'enquête thématique MRMT conduite tous les 5 ans.

du PDCn[1] demande au Canton et aux Communes de prendre des mesures d'apaisement du trafic, d'aménagement urbain et paysager ainsi que d'adaptation aux changements climatiques, tout en précisant explicitement les objectifs de ces mesures (lettres a à h). L'avant-projet fonde en outre le rôle de la Commission des espaces publics (SCEP), conformément aux compétences figurant dans la mesure B34 du PDCn. L'avant-projet rappelle également la nécessité de respecter les différentes exigences en matière environnementale (art. 52).

3.4.1 Simplification de la procédure d'autorisation des projets d'infrastructures

La construction ou le réaménagement des infrastructures de mobilité est réalisé à partir de plans détaillés destinés à l'enquête, puis à l'exécution d'un projet concret. Ces plans montrent précisément la répartition de l'espace entre les modes de déplacement ainsi que les aménagements et équipements associés. Ils sont souvent complétés par des coupes transversales. Ils ne sont dès lors pas des plans de principe comme c'est le cas des plans d'affectation. Ainsi, les procédures pour les projets d'infrastructures cantonaux et communaux ont été inscrites directement dans la future loi sans plus renvoyer aux articles de la LATC qui fixent quant à eux la procédure des plans d'affectation cantonaux ou communaux.

L'avant-projet LMob introduit une différenciation claire entre les procédures d'autorisation, fondée sur l'impact réel du projet, en particulier sur l'existence ou non d'emprises sur le domaine privé. L'article 54 pose ainsi le principe selon lequel tout aménagement ou toute construction d'une infrastructure de mobilité est soumis à une procédure d'autorisation, tout en distinguant désormais :

- la procédure du projet d'infrastructures, applicable par défaut, notamment lorsque le projet implique des emprises sur le domaine privé ;
- la procédure du permis de construire selon la LATC, réservée aux projets – cantonaux ou communaux – ne générant aucune emprise ;
- la procédure prévue par l'art. 107 OSR, pour des aménagements modestes liés à la mise en place de signalisation ;
- la dispense d'autorisation pour le renouvellement des revêtements, la réparation ou la mise aux normes de l'infrastructure de mobilité, notamment pour des raisons de sécurité.

Pour les projets communaux impliquant des emprises sur le domaine privé (art. 57), l'avant-projet maintient une procédure complète, proche de celle existant dans la LRou et qui faisait référence à la procédure pour les plans d'affectation de la LATC :

- examen préalable obligatoire du service cantonal, portant sur la légalité, la conformité aux normes et la coordination avec les planifications supérieures ;
- mise à l'enquête publique de 30 jours, avec conciliation obligatoire ;
- adoption du projet et des réponses aux oppositions par le conseil communal ou général ;
- approbation formelle par le département, susceptible de recours au Tribunal cantonal ;
- constatation de l'entrée en force par le service.

Cette procédure maintient ainsi toutes les garanties de participation, de coordination et de protection juridique lorsque le projet entraîne une modification de l'affectation du sol, conformément à la jurisprudence relative aux plans routiers assimilés à des plans d'affectation spéciaux.

La principale innovation figure dans l'article 58, qui permet aux projets communaux sans emprise sur le domaine privé de suivre la procédure « simplifiée » du permis de construire selon la LATC. Ainsi, non seulement les projets d'aménagement de peu d'importance pourront bénéficier de cette procédure, mais également tous les projets, même de plus grande importance, pour autant qu'ils soient réalisés dans l'espace affecté au domaine public. Ces projets seront soumis uniquement à l'octroi d'un permis de construire, délivré par la municipalité ; l'étape de validation du projet par le législatif communal (adoption) ne sera donc plus nécessaire. Cette modification permettra de gagner du temps, grâce à une procédure écourtée. Cette option constitue une nouveauté par rapport au système actuel qui n'autorise le recours à la procédure simplifiée que pour les projets de minime importance et sans emprise. Cette notion de minime importance a ainsi été supprimée, seule la condition de l'absence d'emprise étant requise.

Cette simplification administrative est toutefois strictement encadrée :

- un examen préalable positif du service cantonal reste obligatoire avant toute mise à l'enquête ;
- la mise à l'enquête publique demeure requise ;

[1] Stratégie B « Renforcer la vitalité des centres », Ligne d'action B3 « Stimuler la construction de quartiers attractifs »

- les décisions municipales d'octroi ou de refus du permis sont notifiées au département, lequel bénéficie d'un droit de recours (art. 124) si les conditions posées à la suite de l'examen préalable ne sont pas respectées.

Par ailleurs, l'autorité conserve la faculté de soumettre volontairement un projet sans emprise à la procédure complète du projet d'infrastructures, notamment en fonction de son ampleur ou de sa sensibilité. Il est utile de souligner que les projets routiers resteront soumis au préavis des conseils communaux par l'intermédiaire de la validation des budgets y affectés.

L'avant-projet LMob fait aussi référence à la procédure OSR qui permet la réalisation d'aménagements en lien avec la signalisation sur la seule base d'une publication (art. 54, al. 4). Il prévoit aussi que certains travaux d'entretien (renouvellement des revêtements, adaptation à des normes ou mise en sécurité) puissent être réalisés sans procédure d'autorisation pour autant qu'ils soient réalisés dans le gabarit existant (art. 54). Il est néanmoins important de souligner que pour les projets communaux sur des routes cantonales en traversée de localité, même si ce genre de travaux ne sera pas examiné par le Canton, celui-ci se prononcera néanmoins d'une manière indirecte sur ces projets dans le cadre des demandes de subventionnement (art. 114).

L'avant-projet LMob instaure de la sorte une approche différenciée et proportionnée des procédures d'autorisation applicables aux infrastructures de mobilité. Il permet une simplification ciblée pour les projets sans emprise sur le domaine privé, tout en préservant un contrôle cantonal effectif et les droits de participation et de recours, et en maintenant une procédure complète chaque fois que les intérêts fonciers privés sont touchés.

3.4.2 Examen de la pertinence de l'introduction d'une procédure « combinée »

Dans le cadre de l'élaboration de la nouvelle loi sur la mobilité, l'opportunité d'introduire une procédure d'expropriation combinée pour les projets routiers est examinée, impliquant une adaptation de la loi cantonale sur l'expropriation. Après des travaux préparatoires et un avis juridique rendu en 2025, il a été confirmé qu'un tel modèle est juridiquement admissible, pour autant que les garanties constitutionnelles soient respectées.

La procédure combinée, qui regroupe approbation des plans et expropriation, existe au niveau fédéral et dans le système légal de nombreux cantons et répond à un besoin de simplification relevé par la jurisprudence vaudoise (arrêt CDAP AC.1992.0014 du 3 novembre 1993, consid. 1d).

Au niveau fédéral, l'autorité statue simultanément sur les plans et les oppositions, sans décision distincte sur l'intérêt public. Dans les cantons, cette approche est reprise avec des variantes : les lois fribourgeoises et genevoises déclarent directement que les infrastructures routières sont d'utilité publique. Le Valais, Berne, Neuchâtel et le Jura prévoient que l'approbation des plans confère d'emblée le droit d'exproprier, impliquant l'intérêt public. Ainsi, dans ces cantons, aucune décision supplémentaire n'est nécessaire pour constater cet intérêt. Cela permet largement de simplifier et d'accélérer la réalisation des projets d'infrastructure.

Les réflexions étant toujours en cours, une telle « procédure combinée » n'est pas intégrée à l'avant-projet LMob soumis à consultation publique. Un tel dispositif pourrait toutefois être proposé dans le cadre du projet de loi soumis au Grand Conseil. En effet, l'introduction d'une procédure combinée ne comprenant qu'une seule décision sujette à recours permettrait de répondre à la critique formulée par la jurisprudence et correspondrait, dans une large mesure, à ce qui se fait au niveau fédéral et dans une majeure partie des cantons. Par ailleurs, une telle procédure offre comme avantage de simplifier sa compréhension par les propriétaires concernés par l'expropriation et évite une démultiplication des procédures tout en garantissant les droits fondamentaux de propriété.

3.4.3 Procédures d'officialisation des parcours VTT et cyclotouristiques

La pratique du VTT connaît un essor marqué dans le Canton de Vaud. Elle contribue à la promotion de l'activité physique, au développement de loisirs de proximité et d'un tourisme adapté aux quatre saisons. Dans le cadre de sa politique cantonale de promotion du vélo et de la mise en œuvre de la loi fédérale sur les voies cyclables (LVC), le Canton de Vaud prévoit une stratégie cantonale spécifique à la pratique du VTT, en cours d'élaboration au sein des services de l'État.

Dans le cadre de l'élaboration de cette stratégie, des réflexions sont menées pour définir une procédure propre à officialiser les parcours VTT et cyclotouristiques. En effet, le vélo et le VTT, pratiqués la plupart du temps en milieu forestier ou agricole, soulèvent des enjeux importants de cohabitation et de préservation de la faune et de la flore. La création ou la légalisation d'itinéraires VTT nécessite des autorisations, en particulier lorsqu'un projet se situe en forêt ou hors zone à bâtir. Ces réflexions étant toujours en cours, leurs résultats seront intégrés dans le projet LMob à l'issue de la consultation publique.

Cela étant, la problématique des procédures liées au VTT et au cyclotourisme est déjà traitée dans l'avant-projet LMob en reprenant les processus actuellement en application dans l'attente du résultat des réflexions en cours.

3.5 Entretien des infrastructures

3.5.1 Entretien constructif et d'exploitation

L'avant-projet LMob introduit la distinction entre l'entretien d'exploitation et l'entretien constructif (art. 69). Cette distinction n'existait pas dans la LRou mais permet de définir clairement la répartition des tâches entre Canton et Communes pour l'entretien des infrastructures dédiées aux mobilités actives. Les définitions de ces deux types d'entretien, qui figureront dans le règlement d'application, sont les suivantes :

- par entretien constructif, on entend notamment les renouvellements de revêtement et la réfection d'ouvrage, la mise aux normes des infrastructures ainsi que le renouvellement des équipements d'exploitation, de protection et de sécurité ;
- par entretien d'exploitation, on entend notamment le service hivernal, le nettoyage de la chaussée et des canalisations, l'entretien des surfaces vertes, les équipements d'exploitation, de protection et de sécurité ainsi que le service technique, la réparation et la remise en état des installations consécutive aux accidents/sinistres.

Lorsque l'entretien est mentionné sans spécification, il comprend à la fois l'entretien constructif et l'entretien d'exploitation.

3.5.2 Répartition de l'entretien entre le Canton et les Communes

La nouvelle loi répartit les responsabilités en matière d'entretien pour les infrastructures de mobilité. La règle générale détermine que le propriétaire de l'infrastructure est en charge de son entretien.

Une série de dispositions régit les règles de répartition des tâches selon le type d'entretien (entretien d'exploitation ou entretien constructif) et le type d'infrastructure concernée (Titre III, Chapitre III). Ces règles sont issues des stratégies sectorielles et du droit en vigueur. Le commentaire par article de ces dispositions explicite les différences de prise en charge.

3.5.3 Sécurité et surveillance des ouvrages d'art

Une nouvelle disposition (art. 76) vise à préciser le devoir de haute surveillance de l'Etat en matière de sécurité des ouvrages d'art. Cette disposition comprend un rappel aux communes du devoir de surveillance leur incombant en tant que propriétaires[1], avec mention d'un devoir d'information au Canton pour les ouvrages d'art appartenant au réseau des routes cantonales ou au réseau cantonal des voies cyclables, ainsi que pour ceux situés sur des itinéraires cantonaux pour convois exceptionnels.

Une nouvelle disposition (art. 79) précise que l'entretien constructif des passages inférieurs ou supérieurs pour les croisements entre des infrastructures cantonales et communales est à a charge de l'Etat. Cette disposition formalise dans l'avant-projet LMob un principe visant à garantir la sécurité structurelle (ouvrages d'art) et la fonctionnalité (gabarits d'espace libre) de l'ensemble du réseau des routes cantonales. Elle s'inspire du modèle appliqué par l'OFROU pour les passages inférieurs ou supérieurs des autoroutes, et s'étend par analogie aux passerelles piétonnes. L'entretien d'exploitation et le renouvellement des revêtements restent en revanche à la charge des communes pour les passages inférieurs ou supérieurs leur appartenant.

3.6 Limites des constructions

Les limites des constructions ont non seulement pour but de protéger les riverains contre les nuisances liées au trafic motorisé et d'améliorer la qualité de l'espace public dédié à la mobilité, mais aussi de disposer de réserves d'espace le long des infrastructures existantes pour d'éventuelles extensions visant à améliorer le fonctionnement du système de mobilité, notamment en faveur la mobilité active.

L'article 36 de la LRou fixe des distances limites minimales pour les constructions situées à proximité des routes. Ces limites des constructions sont actuellement définies à partir d'une classification des routes qui ne figure dans la LRou qu'à cette seule fin, avec pour conséquence que la LRou repose une double classification des routes. Afin de supprimer cette double classification et de simplifier la détermination des distances limites des constructions en la basant sur une classification unique des routes (voir chapitre 3.2.2), l'avant-projet LMob prévoit désormais que les communes fixent les limites des constructions aux abords des routes sur l'ensemble de leur territoire. Toujours dans un souci de simplification, et contrairement à l'article 36 LRou (qui fixe des valeurs différentes selon que la route est cantonale ou communale et qu'elle se situe à l'intérieur ou hors d'une localité), l'avant-projet LMob ne différencie les distances minimales à respecter qu'à partir de la classification unique des routes.

Dès lors, l'avant-projet LMob prévoit que chaque Commune établisse un plan des limites des constructions aux abords des infrastructures des réseaux routiers et cyclables situés sur son territoire. Ces plans peuvent être

[1] Il s'agit en fait d'un rappel de la responsabilité du propriétaire de l'ouvrage (selon art. 58 CO)

complétés par un règlement communal précisant notamment les espaces libres à respecter, ainsi que des limites spécifiques pour les constructions souterraines ou les petites annexes. A défaut d'un plan préexistant qui prévoirait une limite inférieure à celle instituée par l'avant-projet, une distance minimale aux infrastructures de mobilité des réseaux routiers et cyclables doit dans tous les cas être assurée. Les distances minimales instaurées dans l'avant-projet sont de :

a. 13 mètres du bord de l'axe de la chaussée pour les routes principales ;
b. 10 mètres de l'axe de la chaussée pour les routes de liaison ;
c. 7 mètres de l'axe de la chaussée pour les routes collectrices et les routes de desserte.

Des règles transitoires assurent une régulation temporaire jusqu'à ce que chaque commune ait défini ses propres limites (art. 127). Ainsi, les communes doivent établir leurs plans au plus tard lors de la prochaine mise à jour de leurs plans d'affectation. Une fois adoptés, ces nouveaux plans annulent les éventuels anciens règlements ou plans sur le sujet et ce quelle que soit l'autorité qui les a établis[1]. Dans l'intervalle, les règles de l'article 36 LRou continuent à s'appliquer.

3.7 Evolution des dispositions financières par rapport à la LRou

L'avant-projet LMob prévoit plusieurs améliorations par rapport aux mécanismes financiers actuellement régis par la LRou. Alors que cette dernière se concentre sur le financement, par le Canton et les Communes, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation des routes cantonales et de leurs annexes, l'avant-projet LMob adapte le périmètre à l'ensemble des infrastructures de mobilité ainsi qu'au fonctionnement et à la gestion d'un système de mobilité. L'approche précédemment centrée sur les routes et le trafic motorisé laisse ainsi place à une vision multimodale de la mobilité où les dépenses engagées par le Canton et les Communes doivent couvrir un ensemble plus diversifié d'infrastructures de mobilité et de moyens d'action. L'avant-projet LMob optimise aussi quelques principes de répartition des charges entre les autorités, notamment pour ce qui concerne le financement et le subventionnement des infrastructures de mobilité cantonales, selon qu'elles se situent en ou hors traversées des localités ou qu'elles appartiennent ou non à des réseaux cantonaux.

Les dispositions de l'avant-projet LMob pouvant avoir des conséquences financières concernent en premier lieu les infrastructures. Elles figurent dès lors au Chapitre VI Dispositions financières du Titre III consacré aux Infrastructures de mobilité. L'avant-projet LMob contient en outre un certain nombre de subventions en faveur du développement du système de mobilité qu'il a été jugé préférable d'inscrire directement dans les articles concernés du Titre II Système de mobilité.

Finalement, il convient de rappeler que les infrastructures ferroviaires au sens de l'art. 62 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCdF) ne font pas partie des infrastructures de mobilité au sens de la LMob. Par ailleurs, le subventionnement des transports publics demeure intégralement dans la LMTP et ne sera pas transféré dans la LMob, quand bien même les dépenses engagées par le Canton et les Communes en matière de transports publics contribuent pleinement à la volonté cantonale de soutenir la mise en place d'une mobilité multimodale et le report modal qui doit aboutir à la réduction des externalités négatives liées à la mobilité.

3.7.1 Financement des infrastructures

Compétences pour le financement

Une nouvelle disposition (art. 111) reprend les principes de financement existants dans la LRou (ancien art. 53 LRou) pour les infrastructures de compétence cantonale. Puis, elle précise que l'Etat assume aussi le financement des aménagements cyclables du réseau cantonal situés sur des itinéraires alternatifs aux routes cantonales hors traversée de localité empruntant des routes communales, un principe figurant déjà dans l'EMPD de la Stratégie cantonale vélo 2035. Seuls les équipements directement liés à la mobilité cyclable sont concernés, les autres composants de la route restant à la charge des communes. Enfin, elle introduit un mécanisme de cofinancement avec les communes, jusqu'à 50 %, pour la réalisation de nouvelles infrastructures - par exemple des ouvrages de franchissement - des réseaux cantonaux de mobilité active. Inspiré de l'EMPD de la stratégie vélo qui permet de subventionner des initiatives communales en faveur des infrastructures cyclables à hauteur de 50%, ce mécanisme donne la capacité au Canton de piloter et de cofinancer avec les communes des projets de mobilité active non seulement sur des routes cantonales hors traversée de localité, mais aussi dans des zones appartenant au domaine public des communes. Ce mode de cofinancement offre ainsi la possibilité au Canton d'encourager proactivement les mobilités actives à l'échelle cantonale.

[1] Il subsiste en effet des plans adoptés par le canton sous l'égide de l'ancienne loi sur les routes de 1964

Ouvrages requis par les communes

L'avant-projet LMob fait évoluer la règle actuellement prévue à l'article 54 LRou, qui faisait porter aux communes le financement de certains aménagements bordiers lorsqu'ils étaient réalisés à leur demande sur des routes cantonales hors traversée de localité. L'article 112 introduit un régime clair et plus cohérent avec la politique cantonale de mobilité : ainsi les aménagements destinés à renforcer la multimodalité et demandés par les communes sont financés intégralement par le Canton. Cette clarification est conforme au principe de propriété, qui implique que les charges financières incombent au propriétaire de l'infrastructure. Le Canton conserve toutefois la liberté de refuser la prise en charge d'aménagements dont il n'admet pas la nécessité sur son réseau.

Traversées de localité

En introduisant une subvention cantonale unique pour le financement des projets communaux d'infrastructures de mobilité multimodales réalisés sur des routes cantonales situées en traversées de localités (art. 114), l'avant-projet LMob simplifie de manière significative les modalités d'octroi du soutien cantonal aux communes pour l'adaptation de leurs infrastructures. Cette subvention unique couvre l'ensemble des aménagements liés à la mobilité multimodale, remplace l'article 56 LRou, et intègre notamment les subventions prévues dans l'EMPD de la Stratégie cantonale vélo 2035. Elle renforce par ailleurs l'équité de traitement entre les différents modes de déplacement, tout particulièrement pour les piétons, et inclut les mesures destinées à faire face aux conséquences du réchauffement climatique.

Réseau cyclable cantonal pour la vie quotidienne

Prévue dans le cadre de l'EMPD de la Stratégie cantonale vélo 2035, la subvention figurant à l'article 115 vise les aménagements cyclables sur routes communales faisant partie du réseau cantonal cyclable. Elle ne concerne pas les routes communales visées par l'article 111, al. 3, dont les aménagements cyclables sont entièrement financés par le Canton.

Aménagement des réseaux cantonaux de loisirs

Prévue dans le cadre de l'EMPD de la Stratégie cantonale vélo 2035, la subvention figurant à l'article 116 est étendue à l'ensemble de la mobilité active, afin de renforcer l'équité de traitement entre les différents modes de déplacement et accroitre le soutien à la marche. Elle donne la possibilité au Canton de soutenir les communes et communautés touristiques dans l'entretien constructif et la mise en valeur des infrastructures de loisirs, quel que soit le type de terrain emprunté (chemin communal, servitude ou terrain privé), et d'encourager le développement des mobilités actives pour les activités de loisirs.

Ouvrages d'importance destinés à la mobilité active

Prévue dans le cadre de l'EMPD de la Stratégie cantonale vélo 2035, la subvention figurant à l'article 117 est étendue à l'ensemble de la mobilité active, afin de favoriser une répartition équilibrée entre les différents modes de déplacement et accroitre le soutien à la marche. Elle vise des ouvrages qui ne sont pas situés sur des routes cantonales, tels que franchissements, aménagements nécessitant des travaux de génie civil importants, mais qui sont inscrits dans les réseaux cantonaux de mobilité active. Son extension à l'ensemble de la mobilité douce vise aussi à simplifier le traitement des ouvrages mixtes destinés à la fois aux piétons et aux cycles.

Passages inférieurs ou supérieurs

L'article 79 prévoit que le Canton assume l'entretien constructif des passages supérieurs ou inférieurs permettant le croisement entre des routes cantonales hors traversées de localité et des routes communales, indépendamment du propriétaire de l'ouvrage. Le Canton adopte ainsi un procédé identique à celui de l'OFROU lorsque de routes nationales croisent des routes cantonales ou communales. Le renouvellement des revêtements et l'entretien d'exploitation restent en revanche à la charge des communes pour les passages leur appartenant.

3.7.2 Aides en faveur de la mise en place du système de mobilité

En plus des dispositions concernant le financement et le subventionnement des infrastructures de mobilité, l'avant-projet LMob consacre diverses subventions destinées à accompagner les communes, les entreprises de transport, les entreprises privées et d'autres acteurs publics dans le développement d'une mobilité durable et multimodale à l'échelle cantonale. La majorité de ces subventions découlent d'EMPD précédemment adopté par le Grand Conseil (voir tableau au chapitre 3.7.3). L'ensemble de ces aides financières poursuit un objectif commun : favoriser la mise en œuvre coordonnée des politiques de mobilité, soutenir les acteurs locaux et encourager des infrastructures et des pratiques cohérentes avec les objectifs de sobriété, d'efficience et de report modal. Elles tiennent compte de la diversité des besoins, des contextes territoriaux et des responsabilités institutionnelles.

Ces aides potentielles portent sur :

- la planification à l'échelle communale des réseaux de mobilité, qui constitue une base essentielle pour assurer l'harmonisation des réseaux de mobilité à l'échelle cantonale (art. 22) ;
- la mutualisation, la suppression et la reconversion des places de parc (art. 40) ;
- les interfaces de transport de voyageurs et le stationnement dans ces interfaces (art. 42) ;
- les installations de transbordement et de chargement multimodales (art. 43) ;
- les plans de mobilité d'entreprise (art. 45), la mobilité partagée (art. 46), le covoiturage (art. 48) ;
- les mesures de promotion de la mobilité (art. 46) ;
- les initiatives favorisant la randonnée pour personnes à mobilité réduite (art. 87).

Par comparaison avec les subventions portant sur les investissements dans les infrastructures de mobilité, une part importante de ces aides vise plutôt à encourager des changements de comportement des usagers, en cherchant à influencer leur choix entre les différents modes de déplacement.

3.7.3 Evaluation des conséquences financières

Parmi les dispositions figurant dans l'avant-projet LMob pouvant avoir des conséquences financières, une grande majorité s'inscrit dans la continuité de stratégies sectorielles de mobilité déjà approuvées par le biais d'EMPD (Stratégie cantonale vélo 2035, Stratégie cantonale des interfaces de transport de voyage, Stratégie cantonale du transport de marchandises, etc.) ou en cours d'élaboration (Stratégie cantonale des plans de mobilité d'entreprise, Stratégie cantonale du covoiturage, etc.). Ces stratégies et les financements qui les accompagnent visent déjà des actions devant accroître la multimodalité des infrastructures. A cet égard, les dispositions financières proposées ne sont donc pas à proprement parler des nouveautés, mais visent principalement à donner une base légale explicite à des stratégies cantonales déjà en cours, tout en clarifiant la répartition des charges entre le Canton et les Communes pour leur mise en œuvre. En plus de ces dispositions permettant de soutenir des stratégies, l'avant-projet LMob contient aussi quelques dispositions en rapport avec la prise en compte de l'environnement lors de la réalisation et de l'exploitation des infrastructures de mobilité, ainsi que des dispositions qui modifient le traitement de certaines thématiques par rapport à ce que prévoyait la LRou. Dès lors, l'analyse des possibles conséquences financières de la LMob s'est ainsi faite par étape, en comparant la situation avant la LMob avec la situation après.

Sur les cinq dernières années, les dépenses de la DGMR consacrées à la planification, l'aménagement et l'entretien des infrastructures de mobilité (hors transports publics) s'élèvent à quelque 75 millions pour les investissements et 53 millions pour le fonctionnement[1]. Pour les investissements, plus de 90 % des coûts concernent des travaux d'aménagement et d'entretien constructif des infrastructures de mobilité hors des traversées de localité et sont l'occasion d'améliorer leur caractère multimodal. Pour le budget de fonctionnement, il en va de même puisque près de 90 % des coûts concernent l'entretien courant des infrastructures de mobilité hors des traversées de localité, dont une grande partie pour les charges salariales des employés engagés sur le terrain. Il est par ailleurs utile de signaler que le montant des investissements en faveur des transports publics figurant au budget 2026 s'élève à quelque 272 millions, ce qui signifie que le montant global investi par le Canton pour favoriser la multimodalité est de l'ordre de 347 millions.

Sur cette base (hors dépenses TP), les articles ayant un effet potentiel sur les dépenses d'investissement ont été répartis en trois catégories :

1. Dispositions dont les dépenses existantes ou futures sont associées à des stratégies (déjà adoptées ou à venir).
2. Dispositions dont les dépenses résultent d'autres bases légales que la LMob, principalement en rapport avec l'environnement (bruit, LPrPNP, protection des eaux, de l'air etc.).
3. Dispositions légales modifiant la répartition des tâches entre Canton et communes.

1. Dépenses associées à des stratégies

Ces dépenses n'ont pas été l'objet de prévisions car, comme expliqué plus haut, elles dépendent de choix déjà faits ou à faire par les autorités politiques (Conseil d'Etat et Grand Conseil). Il s'agira de dépenses d'ampleur et de nature similaires à celles faites au cours de ces dernières années pour financer des projets d'infrastructures qui favorisent déjà la multimodalité. A cet égard, la LMob n'impose pas par elle-même l'engagement de montants supplémentaires par rapport à la situation actuelle.

[1] A noter que la valeur retenue de 53 millions pour le budget de fonctionnement tient compte de la diminution des dépenses d'entretien des routes prévue dans le cadre des mesures d'assainissement décidées en 2025.

Il convient par ailleurs de rappeler que les stratégies cantonales en cours à ce jour sont au bénéfice de crédits-cadres au titre d'investissement conformément à la loi sur les finances (LFin). En outre, l'octroi de subventions reste subordonné à la loi sur les subventions et les aides cantonales aux communes doivent par conséquent répondre aux principes de légalité, d'opportunité et de subsidiarité (art. 2 et 3 LSubv) et ne sont disponibles que dans les limites des crédits accordés par le Grand Conseil (art. 32 LSubv). Il en ira de même des dépenses découlant de stratégies qui pourraient être mises en action sur la base des dispositions de l'avant-projet LMob, des dépenses qui devront systématiquement être adoptées par le Grand Conseil par le biais d'EMPD.

En plus des dépenses en rapport avec des stratégies, l'estimation du coût des subventions pour la mutualisation des places de parc, l'autopartage, ou les initiatives pour la randonnée pour personnes à mobilité réduite n'a pas non plus été faite pour les raisons suivantes :

- les aides sont destinées à des projets encore non définis (qui pourraient voir le jour dans le cadre de certaines stratégies ou actions voulues par le Canton ou encore à l'initiative de privés) ;
- elles sont incitatives et potestatives ;
- elles n'engagent a priori que des montants très limités.

Les articles de loi pouvant générer des dépenses associées à des stratégies ou d'autres sources sont recensés dans le tableau suivant :

Dispositions	**Sources**
Art. 22 : Planification communale (en partie)	Art. 6 LRou : Classification c) routes communales
Art. 111, al. 3 et 4 : Compétences pour le financement Art. 114 : Traversées de localités (en partie) Art. 115 : Réseau cyclable cantonal pour la vie quotidienne Art. 116 : Aménagements des réseaux cantonaux pour les loisirs Art. 117 : Ouvrages d'importance destinés à la mobilité active	EMPD Stratégie cantonale vélo 2035
Art. 42 : Interfaces de transport de voyageurs	EMPD Stratégie des interfaces de transports de voyageurs
Art. 43 : Installations de transbordement et de chargement multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises	EMPD Mise en œuvre de la Stratégie cantonale du transport de marchandises
Art. 45 : Plan de mobilité d'entreprise Art. 46 : Mobilité partagée Art. 48 : Covoiturage Art. 40 : Réévaluation du besoin en stationnement Art. 87 : Randonnée pour personnes à mobilité réduite	Mesure A25 PDCn et *Perspectives pour le territoire*
Art. 49 : Mesures de promotion	Art. 29b, LMTP

En conclusion, les travaux pour la mise en place progressive du système de mobilité multimodal par le biais des articles figurant dans le tableau ci-dessous pourront se poursuivre dans le cadre des budgets d'investissement et de fonctionnement actuels, en fonction des décisions des autorités politiques.

2. Dépenses en rapport avec d'autres bases légales

Ce second type de dépenses n'ont pas non plus été estimées, car elles ne trouvent pas leur origine dans de nouveaux articles, mais sont déjà imposées par d'autres législations auxquelles l'avant-projet LMob ne saurait se soustraire (notamment la LPE, la LPrPNP, la future loi cadre cantonale sur la durabilité et le climat). Les articles figurant à ce sujet dans l'avant-projet LMob ne font que rappeler et préciser l'obligation de tenir compte de différentes exigences, tout particulièrement en matière d'environnement. Anticipant l'objectif de la LMob de limiter les externalités négatives de la mobilité, il est à noter que les exigences environnementales en rapport avec cette dernière n'ont cessé de s'accroitre au cours des ans. Elles portent notamment sur l'assainissement du bruit routier (art. 30 et 31), la lutte contre la pollution de l'air, des eaux et des sols (art. 52) et la préservation de la biodiversité et de la géodiversité (art. 70). Est venue s'y adjoindre la nécessité de tenir compte des changements climatiques (art. 51 et 88). La diversité et la multiplication des thèmes devant être pris en compte dans le cadre des travaux d'aménagement et d'entretien des infrastructures de mobilité contribuent ainsi à un accroissement de la complexité technique et procédurale des projets.

3. Dépenses relatives à des changements de répartition des tâches entre Canton et communes

Finalement, des estimations ont été effectuées pour les articles qui modifient les pratiques actuelles en matière de financement des infrastructures de mobilité ou quelques transferts de compétence entre le Canton et les communes. Ces changements concernent essentiellement le budget d'investissement.

La première et principale modification est à mettre en relation avec l'article 114 qui prévoit un subventionnement pour la multimodalité des infrastructures cantonales en traversées de localité, alors que l'article 56 LRou, limitait à ce subventionnement à la seule chaussée. Une estimation a été faite pour prendre en compte l'élargissement de la portée de la subvention au-delà de la chaussée (notamment pour les trottoirs) sur la base de l'hypothèse d'un accroissement de 20% de la surface des infrastructures pouvant être l'objet du subventionnement et d'un volume équivalent de demandes de subventions de la part des Communes. Cette première estimation aboutit à un accroissement des dépenses de 1.77 millions CHF/an. Le subventionnement de l'aménagement des routes appartenant au domaine public communal (routes cantonales en traversée de localité et routes communales) affectées au réseau cantonal cyclable pour la vie quotidienne étant prévu dans l'EMPD de la Stratégie cantonale vélo 2035, il fait partie des dépenses existantes aujourd'hui et n'est dès lors pas compris dans le montant ci-dessus.

Le deuxième changement concerne l'article 112 sur le financement des ouvrages demandés par les communes sur le réseau des routes cantonales hors traversées de localité. Alors que l'article 54 LRou prévoyait une dérogation au principe de propriété pour ces ouvrages (dépenses à la charge des communes, mais prise en charge à 50% par le canton pour les ouvrages dont il admet la nécessité), l'article de l'avant-projet LMob attribue l'entier des charges au Canton, en maintenant toutefois la réserve que le Canton admette la nécessité de l'ouvrage demandé par les communes. L'estimation des coûts de cette modification, faite sur l'hypothèse que le nombre des demandes des communes pour des ouvrages dont le Canton admet la nécessité restera constant, est de 180'000 CHF/an. Le financement de ces ouvrages sera inclus dans les projets routiers cantonaux et fera donc l'objet de demandes de crédit ad hoc par le biais d'EMPD.

Le troisième changement se rapporte à l'article 79 qui prévoit que le Canton assume l'entretien constructif des passages supérieurs ou inférieurs permettant le croisement entre des routes cantonales hors traversées de localité et des routes communales. Cette décision consiste à adopter une attitude similaire à celle de l'OFROU lorsque des routes nationales croisent des routes cantonales ou communales. Les coûts annuels pour les travaux d'entretien constructif sur ces ouvrages ont été estimés à 920'000 CHF/an. Là aussi, le financement sera inclus dans les projets d'entretien des ouvrages d'art cantonaux et fera donc l'objet de demandes de financement ad hoc par le biais d'EMPD.

Le quatrième changement concerne l'article 22 qui propose l'introduction d'une subvention pour les planifications obligatoires pour les communes. Cette proposition vise à généraliser à toutes les planifications obligatoires le soutien déjà accordé aux communes pour la planification des voies cyclables dans le cadre de la Stratégie cantonale vélo 2035.

Le montant annuel total de ces subventions, dont le taux maximum est de 75%, a été estimé à 412'000.-- CHF/an pour le Canton. Il comprend les coûts pour la planification communale des réseaux de chemins pour piétons (300'000.-- CHF/an) et ceux pour l'élaboration des concepts de stationnement requis par la loi (112'000.-- CHF/an). Il sera l'objet de demande de crédit ad hoc par le biais d'EMPD. Ce montant ne comprend pas les coûts concernant la planification communale des réseaux cyclables, qui sont déjà compris dans l'EMPD de la Stratégie cantonale vélo 2035, ni ceux relatifs à la classification des routes puisque cette tâche existe déjà dans la loi actuelle. On précise que le solde de 25% à charge des Communes est estimé à 138'000.-- CHF/an.

Au vu de ce qui précède, il apparaît que l'avant-projet LMob n'a que des conséquences limitées sur le plan financier. En effet, on constate :

- un accroissement des coûts de l'ordre de 3.28 millions CHF/an pour le Canton ;
- une diminution des coûts de l'ordre de 3.14 millions CHF/an pour les Communes[1].

Cet accroissement ne concerne que les investissements et correspond à environ 4.4% du budget d'investissement moyen de 75 millions CHF/an de la DGMR pour les infrastructures de mobilité hors transports publics, et moins de 1% si on tient compte des investissements pour ces derniers dont le volume total est de 347 millions CHF/an.

[1] Ce montant de 3.14 millions CHF/an correspond à un transfert de charges des communes vers le Canton.

4. COMMENTAIRE PAR ARTICLE AVANT-PROJET LMOB

4.1 Titre I – Dispositions générales

4.1.1 Chapitre I – But et champ d'application

Art. 1 Objet et but

Cet article met en œuvre l'article 57 Cst-VD. En vertu de cette disposition, l'Etat a pour mandat de mener une politique coordonnée des transports et des communications de manière à ce que l'on puisse se déplacer physiquement facilement à l'intérieur du canton, soit par des moyens de transport privés, soit par les transports publics. L'Etat doit favoriser les transports collectifs, sans négliger pour autant les besoins de tous les usagers (y compris ceux pour lesquels les transports collectifs ne peuvent pas répondre à leurs besoins), notamment pour les régions excentrées, ce qui est nécessaire si l'on veut maintenir un développement harmonieux des régions.

Alinéa 1 : Cet alinéa introduit *« la mobilité dans le canton de Vaud »* comme l'objet de la loi, plus particulièrement tout ce qui en régit l'organisation, la planification et la gestion.

Alinéa 2 : Cet alinéa fait référence explicitement aux deux objectifs de la Stratégie cantonale de mobilité multimodale qui sont également inscrits dans les Perspectives pour le territoire servant de base à la révision du Plan directeur cantonal 2050. Il s'agit d'une part d'assurer la fonctionnalité du système de mobilité en permettant l'accès au travail, à la formation, aux biens, à la santé, aux relations sociales et activités de loisir en assurant la fiabilité, la sécurité, l'économicité et la résilience des infrastructures de mobilité. D'autre part, il s'agit de diminuer les externalités négatives afin d'améliorer la qualité de vie, qu'elles soient environnementales, sociales ou économiques.

Les externalités négatives sont les effets négatifs d'une activité qui ne sont pas pris en charge par celui qui la réalise, mais subis par les tiers ou par l'environnement. Les externalités négatives de la mobilité (pollution, bruit, accidents, congestion, usure des infrastructures de mobilité, émissions de gaz à effet de serre, sédentarité de la population) sont aussi bien environnementales, sociales qu'économiques.

Le développement d'un système de mobilité favorisant les modes actifs et les transports publics contribue à la protection et à la promotion de la santé publique.

Les dispositions en matière d'exploitation du trafic de marchandises ou de sécurité sont fixées au niveau fédéral, le droit cantonal traite de la planification des besoins et des subventions des installations de transbordement et de chargement utiles au transport ferroviaire de marchandises.

Alinéa 3 : Dans la mesure où le système de mobilité cantonal repose sur des infrastructures de mobilité tant cantonales que communales, il est nécessaire de répartir les compétences entre les différentes autorités compétentes et de leur donner les instruments de planification, les outils de gestion nécessaires pour gérer le système de mobilité ainsi que les règles relatives à ses infrastructures de mobilité.

Art. 2 Objectifs

Alinéa 1 : La notion de durabilité implique une approche intégrée, conciliant protection de l'environnement, équité sociale et performance économique. La mobilité multimodale vise un système dans lequel les différents modes de transport se complètent efficacement, afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle. La résilience renvoie à la capacité du système et de ses infrastructures à maintenir ou rétablir leur fonctionnalité face aux évènements naturels, aux risques climatiques ou aux perturbations techniques. Elle nécessite une anticipation des impacts des changements climatiques, ainsi qu'une gestion proactive des risques liés aux infrastructures.

- Lettre a : Les besoins de la population incluent l'accès au travail, à la formation, aux services, aux soins, aux activités culturelles et de loisirs. La notion d'accessibilité doit être comprise dans un sens large : accessibilité physique (personnes à mobilité réduite), financière, géographique, temporelle et informationnelle.

  La sécurité constitue un objectif fondamental de tout système de mobilité, tant pour les usagers vulnérables que pour l'ensemble des modes de transport.

  La qualité de vie renvoie notamment à la réduction des nuisances sonores, atmosphériques, visuelles et à la préservation de la santé publique. Les politiques de mobilité active (marche, vélo) y contribuent également de manière déterminante.

- Lettre b : Ce principe découle directement des articles 3 et 8a LAT : l'urbanisation doit être coordonnée avec les transports. La localisation des zones d'activités et des nouveaux développements urbains doit être cohérente avec les possibilités d'accès multimodal, notamment la mobilité active.

Une telle coordination est essentielle pour limiter l'étalement urbain, réduire les distances de déplacement et assurer la viabilité économique et environnementale des réseaux de transport. Par ailleurs, la planification des réseaux de chemins pour piétons doit garantir la perméabilité des zones urbaines par un maillage adéquat.

- Lettre c : Les modes durables incluent la mobilité active, les transports publics, le covoiturage et le transport de marchandises à faibles émissions. On favorise notamment l'usage de moyens de déplacement dont le ratio entre la capacité et l'occupation du sol est le plus favorable. La réduction des nuisances doit s'entendre de manière large : bruit, pollution de l'air, congestion, occupation excessive de l'espace, fragmentation écologique.

  Les impacts environnementaux concernent autant les émissions directes (gaz à effet de serre, polluants atmosphériques) que les effets indirects : artificialisation des sols, perturbation des habitats naturels, ruissellement, îlots de chaleur. Les grands chantiers et le transport de marchandises devraient également être inclus dans cette perspective.

- Lettre d : La continuité doit s'examiner pour tous les réseaux : piétonniers, cyclables, transports publics, réseaux routiers et logistiques. Il convient également de prendre en compte la continuité et la perméabilité des réseaux écologiques, notamment les corridors faunistiques au sens de l'art. 47 LPrPNP.

  L'adaptation aux changements climatiques doit s'entendre dans un double sens :
  a. réduire la vulnérabilité des infrastructures (inondations, chaleur, glissements, etc.) ;
  b. éviter que leur conception ou leur rénovation n'accentue les impacts climatiques (imperméabilisation, surfaces minérales, etc.).

- Lettre e : L'innovation peut concerner tant les technologies (mobilité intelligente, gestion numérique des flux, électromobilité) que les services (mobilité partagée, logistique urbaine durable) ou les pratiques (encouragement à la mobilité active, plan de mobilité d'entreprise).

  Elle doit toutefois être encouragée dans la mesure où elle contribue effectivement aux objectifs de durabilité, de réduction des émissions, d'inclusion sociale et de sécurité.

Art. 3 Champ d'application

La loi a pour vocation d'influer sur la mobilité par l'intermédiaire du système de mobilité et de ses infrastructures.

Alinéa 1 : Cette disposition a pour fonction de donner le champ d'application de la loi, c'est-à-dire de déterminer les objets sur lesquels les mesures légales vont porter. On y retrouve l'essence des chapitres du Titre II et III (selon le plan de la loi). Il s'agit, d'une part, de la planification du système de mobilité et des outils permettant sa gestion afin d'atteindre les buts de la loi, y compris le transport de marchandises. D'autre part, de l'aménagement et la construction, l'entretien, l'équipement et l'utilisation des infrastructures de mobilité.

La définition du domaine public est donnée dans l'article 63 du Code de droit privé judiciaire vaudois (CDPJ). Il comprend tant le domaine public cantonal que le domaine public communal.

Alinéa 2 : Le champ d'application s'étend aux servitudes de passage public ainsi qu'aux voies de circulation des personnes (routes, chemins piétons et voies cyclables) qui se trouvent sur domaine privé et qui sont ouvertes au public.

Pour mémoire, l'article 75 du Code rural et foncier (CRF) prévoit que les servitudes de passages publics qui ne sont pas directement prévues par des lois spéciales ne peuvent être établies, modifiées ou supprimées sans que la procédure des articles 13 et 17 de la loi sur les routes ne soit respectée.

Alinéa 3 : Cet alinéa précise que la loi ne concerne pas les transports publics, le rail, les transports à câbles et l'aviation. Ces objets (transports publics, aux transports à câbles et à l'aviation) restent couverts par la LMTP modifiée par l'avant-projet. Les infrastructures ferroviaires restent couvertes par la loi fédérale et les entreprises de transport public peuvent être subventionnées par la LMTP cas échéant.

Art. 4 Définitions

Alinéa 1 : Par *« moyens »*, on entend tout ce qui permet d'organiser le système de mobilité et d'orienter son usage conformément aux objectifs de la loi. On retrouve ces moyens dans le cadre de la Planification du système de mobilité (Titre II, Chapitre II) et des outils de gestion (Titre II, Chapitre III) instaurés par la loi.

Conformément à l'article 57 de la Constitution vaudoise, l'Etat veille à ce que l'on puisse se déplacer physiquement facilement à l'intérieur du canton, soit par des moyens de transport privés, soit par les transports publics. L'Etat doit favoriser les transports collectifs, sans négliger pour autant les besoins de tous les usagers (y compris ceux pour lesquels les transports collectifs ne peuvent pas résoudre leur problème), notamment pour les

régions excentrées, ce qui est nécessaire si l'on veut maintenir un développement harmonieux des régions. Il s'agit de prévoir que l'accessibilité du territoire couvre aussi les besoins des professionnels, des soins et autres transports liés à l'activité économique, notamment dans les centres urbains (y compris en matière de stationnement).

Le système de mobilité comprend les infrastructures de mobilité ainsi que tout ce qui en organise, en permet et en pilote l'usage. Le système de mobilité doit permettre le déplacement des personnes et le transport de marchandises par le biais de réseaux modaux connectés entre eux afin de permettre l'échange entre les modes et de rejoindre les équipements publics ainsi que les pôles générateurs de déplacement. Il prend en compte tous les réseaux existants, indépendamment de leur gestion par le Canton, les communes ou la Confédération.

Comme le prévoit la partie relative à la planification des réseaux, le déplacement des personnes s'effectue sur :

- le réseau des routes ;
- les réseaux piétonniers ;
- les réseaux cyclables ;
- les réseaux de transports publics.

Le transport de marchandises repose principalement sur le réseau ferroviaire (notamment pour les longues distances) et les réseaux routiers, ainsi que, dans une moindre mesure, sur les réseaux cyclables (notamment pour la distribution fine) et la navigation.

Alinéa 2 : La définition des infrastructures de mobilité vise à faire évoluer la définition de la route donnée à l'ancien article 2, alinéa 1, LRou afin de couvrir toutes les infrastructures vouées aux différents modes de déplacement et à la mobilité, à l'exception des voies ferroviaires pour le transport de personnes ou de marchandises.

- Lettre a : La route comprend les aménagements destinés aux différents modes de déplacement (piétons, vélo, TP, TIM) sur la chaussée et à ses abords directs. Concernant les piétons, le trottoir est cité mais il faut aussi tenir compte des autres aménagements piétons tels que les aides à la traversée par exemple. Les aménagements cyclables comprennent en particulier les bandes cyclables. Les aménagements pour les transports publics comprennent en particulier les arrêts des transports publics (y compris les baies, en encoche, situées en dehors de la chaussée) ; les abris pour les usagers n'en font pas partie.
  La chaussée (du latin *calceata*, *« voie construite en chaux »*, en référence aux routes médiévales importantes qui étaient recouvertes de cailloux et pierre liés à la chaux) est la partie médiane d'une voie de communication affectée à la circulation des véhicules, à la différence des trottoirs et bermes qui sont réservés aux piétons.
- Lettre b : Les chemins pour piétons et de randonnée pédestre sont ceux tels que définis par les articles 2 et 3 de la LCPR. Cela comprend donc aussi tous les sentiers, chemins, en dehors des routes revêtues.
- Lettre c : Dans la mesure où les voies cyclables ne sont pas forcément rattachées à une route, elles sont mentionnées de façon explicite et permettent de mettre en avant la mise en œuvre de la législation fédérale, comme c'est le cas pour les chemins piétons et de randonnée pédestre (cf. lettre b). Cette définition vise les voies cyclables pour la vie quotidienne et pour les loisirs comme définies par les articles 3 et 4 LVC.
- Lettre d : Les ouvrages d'art comprennent notamment les ponts, les tunnels, les passages inférieurs et supérieurs.
- Lettre e : Les installations accessoires nécessaires à l'entretien ou l'exploitation des infrastructures de mobilité sont en particulier les dispositifs d'évacuation des eaux de chaussée, les murs qui ne font pas partie de la propriété privée, les ouvrages de protection anti-bruit, les mesures de protection contre les dangers naturels, la signalisation, les plantations ayant vocation d'ombrage, l'éclairage, les dispositifs de sécurité (tels que glissières), les équipements de production d'énergie solaire liés à l'exploitation ou au fonctionnement de l'infrastructure de mobilité, etc. Ces éléments seront décrits dans le règlement d'application.
- Lettre f : Il est utile de préciser que les installations de stationnement visées peuvent être destinées tant aux véhicules à moteur qu'aux vélos. Elles incluent leurs équipements tel les casiers sur les parkings à vélos. Les bornes de recharge pour véhicules électriques n'en font pas partie.
- Lettre g : Les interfaces de transport de voyageurs sont des lieux de transition entre différents modes de transport, le plus souvent entre différents types de transports publics, mais aussi entre transports publics et transports individuels (voiture, scooter, vélo). Elles peuvent inclure des parkings d'échange (Park&Ride, P+R) pour voitures ou motos, et des parkings B+R (Bike & Ride) pour les vélos. Elles facilitent la multimodalité : la possibilité de combiner différents modes de transport dans un même déplacement (ou de passer de l'un à l'autre) de manière fluide.
  Une installation de transbordement et de chargement multimodale utile au transport ferroviaire de marchandises est un élément clé pour mettre en place une chaîne logistique multimodale entre route et rail. Elle est considérée comme une infrastructure de liaison entre ces deux modes de transport. Elle permet en outre de desservir des zones d'activités économiques par le rail.

- Lettre h : Les talus, les accotements, les places rattachées au domaine public font également partie des infrastructures de mobilité. Une « place publique » ou « place rattachée au domaine public » est un espace ouvert et accessible à tous, généralement situé au cœur d'une ville, servant de lieu de rassemblement et de passage. C'est un espace de circulation et de socialisation, souvent entouré de bâtiments.

Alinéa 3 : La définition du domaine public se trouve à l'article 63 CDPJ. Cet alinéa donne l'étendue du domaine public qui comprend les espaces libres situés au-dessus et au-dessous de la chaussée. Ces éléments déterminent l'étendue du domaine public destiné aux infrastructures de mobilité, tant en plan qu'en hauteur et en profondeur.

Art. 5 Terminologie

Les lois et règlements doivent être rédigés de manière non sexiste, en appliquant les principes présentés dans le guide de rédaction du Bureau de l'égalité entre les femmes et les hommes (BEFH) *« L'égalité s'écrit »* DRUIDE 5.8.1.

4.1.2 Chapitre 2II – Compétences

Art. 6 Conseil d'Etat

Alinéa 1 : La haute surveillance du Conseil d'Etat s'exerce notamment sur les différents réseaux (routes, piétonniers et cyclables) ainsi qu'en matière de desserte en transports publics, de garantie de l'accessibilité par les transports publics pour les installations à forte fréquentation, du raccordement au rail des bâtiments et installations à forte génération de trafic de marchandises et de stationnement.

Alinéa 2 : La politique cantonale en matière de mobilité est réalisée au travers d'une Stratégie cantonale de mobilité multimodale qui chapeaute des stratégies sectorielles (art. 7). Certaines stratégies sectorielles comprennent des schémas de principe de liaison, par exemple la Stratégie cantonale vélo 2035 qui permet de définir le réseau cantonal de voies cyclables pour la vie quotidienne au sens de la législation fédérale (LVC). Le Conseil d'Etat veille à la mise en œuvre des stratégies cantonales, notamment en assurant leur intégration dans le PDCn (art. 17).

Alinéa 3 : Cet alinéa permet au Canton de Vaud de conclure des conventions ou des contrats, dans le cadre de l'entretien des routes nationales, avec la Confédération, d'une part, et avec d'autres cantons, d'autre part, conformément à l'article 49a LRN. Il s'agit en particulier de la convention entre l'État de Vaud et le Service intercantonal d'entretien du réseau autoroutier (SIERA) qui définit les objectifs et les responsabilités du SIERA dans l'entretien et l'exploitation du réseau autoroutier de ces cantons. Elle vise à répondre aux exigences de l'OFROU pour l'entretien des routes nationales situées sur le territoire des trois cantons.

Art. 7 Département en charge de la mobilité

Alinéa 1 : Le département est garant du respect des normes en matière de planification, plans d'agglomérations et de standardisation des infrastructures de mobilité.

Les tâches attribuées à l'autorité cantonale en matière de mobilité par le droit fédéral sont, par exemple, le covoiturage.

Alinéa 2 : La planification du système de mobilité (lettre a.) fait en particulier référence à l'adoption des plans de mobilité cantonaux (art.19) et l'approbation des plans de mobilité communaux (art. 20).

Alinéa 3 : La Stratégie cantonale de mobilité multimodale chapeaute les stratégies sectorielles et actions qui développent certains volets de la politique cantonale de mobilité (routes cantonales, vélo, interfaces de transport, piétons, marchandises, covoiturage, plan de mobilité, etc.). Ces stratégies servent notamment de base pour l'établissement des plans des réseaux de mobilité cantonaux. Elles sont actualisées.

On peut souligner que s'il n'existe pas encore de stratégie piétonne au niveau cantonal, il est possible que l'Etat en établisse une visant les itinéraires en dehors des centres par la création d'axes propices à la marche entre des localités fonctionnelles entre elles, entre les localités et des infrastructures excentrées (comme les collèges intercommunaux - voir à ce sujet le règlement sur les transports scolaires - , les terrains de sport, les centres commerciaux), vers les gares ou arrêts de transport public excentrés.

Le département en charge de la mobilité n'est pas compétent pour établir des stratégies en matière de cheminement le long des rives des lacs. Dans ce domaine, la Stratégie cantonale des rives des lacs, en cours d'élaboration, concerne d'autres politiques publiques, en particulier l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement. Dans ce contexte, le rôle du département en charge de la mobilité se limite à faire figurer les itinéraires des chemins riverains identifiés par la stratégie dans la planification des réseaux cantonaux de mobilité de loisir. Les travaux (construction, aménagement ou entretien lourd) sur des chemins riverains se font dans le cadre d'un projet d'infrastructures au sens de la présente loi.

Art. 8 Service en charge de la mobilité

Alinéa 1 : La disposition a pour objet d'identifier l'autorité compétente pour l'application du droit fédéral et cantonal relatif à la mobilité.

Alinéa 2 : La liste des tâches qui lui sont attribuées est indicative et met en évidence ses principales missions.

- Lettre a : Cette disposition fonde la compétence du service en charge de la mobilité pour émettre des préavis en matière de mobilité, afin d'assurer le respect du principe de coordination entre l'urbanisation et les transports, conformément notamment à l'article 8a LAT et l'article 2, alinéa 1, lettre b de la présente loi. Il permet également de rappeler la compétence du service pour préaviser les projets d'infrastructures suivant la procédure du permis de construire.

  Le service est l'autorité compétente pour préaviser, dans le cadre des examens préalables et préliminaires des plans directeurs régionaux ou communaux, les aspects relatifs à la mobilité, en particulier en vue d'assurer la coordination de cette politique publique avec les autres politiques ayant un effet sur le territoire (art. 16 al. 2 et 18 al. 2 in fine LATC).

  Le service est également compétent pour préaviser, dans le cadre des examens préliminaires et préalables des plans d'affectation cantonaux et communaux ainsi que pour des projets de construction ayant un impact sur le système de mobilité, y compris les installations à forte fréquentation ou à forte génération de trafic. À ce titre, il peut notamment examiner les éléments relatifs à la mobilité énoncés à l'article 24, alinéas 2 à 6, LATC, ainsi que ceux relatifs aux réseaux de mobilité active contraignants en vertu du droit fédéral applicable (LVC et LCPR). Il examine, dans le cadre des permis de construire, en particulier les projets à proximité des domaines ferroviaires ou de trolleybus (droit fédéral, LCdF, OTM, LTM, LICa) ou les obstacles à la navigation aérienne (droit fédéral, LA, OSIA), par exemple. De manière générale, le préavis examine également la question de la sécurité, conformément à l'obligation légale contenue à l'article 6a, alinéa 1, LCR.

  Les préavis portent en particulier sur l'accessibilité multimodale des sites, la sécurité, la circulation et la perméabilité des différents modes de transport à l'intérieur de ceux-ci, ainsi que sur les éléments suivants :
  - le stationnement ;
  - la desserte en transports publics ;
  - l'accessibilité en transports publics des installations à forte fréquentation ;
  - le raccordement au rail des bâtiments et installations générant un trafic important de marchandises ;
  - les réseaux de chemins pour piétons ;
  - les réseaux de voies cyclables ;
  - le volume de trafic généré par le projet sur les réseaux.

  Les préavis ne sont pas émis systématiquement pour l'ensemble des permis de construire ou des plans d'affectation, mais uniquement pour les projets susceptibles d'avoir un impact sur le système de mobilité, lesquels sont transmis d'office ou sur demande au service par l'autorité compétente en matière d'aménagement du territoire et de constructions. Cette disposition contribue à la mise en œuvre de l'article 24 LATC. Les modalités d'application seront précisées par voie de directive ou de règlement. Les demandes d'autorisation de construire visées répondent à des critères définis à l'interne de la DGMR en lien avec l'importance de la construction et le type de territoire concerné. La consultation se fait via la CAMAC (Centrale des autorisations en matière d'autorisation de construire) en vue de l'autorisation délivrée par la commune.

  Conformément au rapport explicatif accompagnant la révision de la LATC (art. 120 ap-LATC), il y a lieu de rappeler que, en principe, les préavis ne font que transcrire un avis d'un service spécialisé notamment en termes d'application des bases légales en vigueur. La municipalité est libre de s'en écarter, dans la marge de manœuvre qui lui est accordée et avec les risques juridiques que cela peut comporter. Ce type de préavis, qui s'apparente à une forme de recommandation, peut être établi en l'absence de base légale formelle.

  Dans de nombreux cas de figure, le préavis d'un service met en exergue des exigences résultant directement du droit fédéral ou cantonal. Dans ces cas, il ne s'agit plus de simples recommandations, mais bien du rappel de l'application de dispositions légales impératives. Il peut en aller ainsi de certains préavis rendus, par exemple, dans le domaine de l'environnement ou dans le domaine de la mobilité, lorsqu'ils se réfèrent à des dispositions légales claires qui n'octroient pas de marge de manœuvre à l'autorité décisionnelle. Toutefois, le préavis négatif n'entraîne pas directement le refus de permis de construire et, pour rendre sa décision, l'autorité compétente sera responsable de l'interprétation des préavis et de la pesée des intérêts qui en découlent. En cas de recours contre le permis de construire, il lui appartiendra de démontrer la pertinence de sa pesée d'intérêts et de justifier sa décision, notamment si elle ne suit pas le préavis du service spécialisé.

  Toutefois, dans certaines situations, le préavis, nonobstant la terminologie retenue, est matériellement assimilable à une autorisation spéciale, par exemple lorsqu'une disposition du droit fédéral ou cantonal l'exige. Dans ce cas, son contenu revêt alors un caractère contraignant pour l'autorité en charge de statuer sur

la demande de permis de construire, qui aura l'obligation de le refuser. Au même titre que les autorisations spéciales, ce type de préavis devra ainsi être prévu par une base légale formelle.

- Lettre e : Les plans des réseaux rendus publics sont notamment ceux des routes cantonales et communales, des voies cyclables pour la vie quotidienne et pour les loisirs, des chemins pour piétons et ceux de randonnée pédestre. L'obligation pour le Canton de publier les réseaux de mobilité active (marche et vélo) découle des lois fédérales en la matière (LCPR et LVC). On parle des plans officiels, c'est-à-dire de ceux qui ont été adoptés selon les procédures applicables relatives au type de réseau concerné.

La publication est réalisée en principe sur le site internet de l'Etat (guichet cartographique du Canton) mais peut aussi se faire sur des plans papiers ou tout autre support permettant au public de les consulter. Les itinéraires présentés sont tant ceux existants que ceux projetés. Il s'agit notamment des géodonnées de droit cantonal figurant dans l'annexe idoine de la LGéo-VD.

Alinéa 3 : Les projets de construction visés par cet alinéa concernent notamment le transport de marchandise, les projets ferroviaires (conformément à l'art. 18d et 62 LCdF) et les projets autoroutiers.

Alinéa 4 : On pense en particulier à l'autorisation des accès privés au réseau des routes cantonales (art. 99), à l'autorisation pour les remplacements des itinéraires de mobilité active (art. 67), à l'autorisation pour les constructions souterraines et dépendances de peu d'importance (art. 103) ou encore la dérogation aux limites fixées pour les constructions (art. 105).

Alinéa 5 : L'ordonnance fédérale sur la conduite automatisée (OCA) autorise l'utilisation du système de pilotage automatique par les conducteurs sur l'autoroute, le parcage automatisé sans la présence d'un conducteur et l'utilisation de véhicules sans conducteur sur des tronçons autorisés selon des instructions édictées par l'OFROU et dont l'autorisation est laissée à l'appréciation des cantons. Le service en charge de la mobilité est l'autorité compétente pour la mise en œuvre du volet relatif aux infrastructures de la législation fédérale en matière de véhicule autonome. Le volet relatif aux véhicules est de la compétence du service en charge des automobiles et de la navigation. Il est également utile de préciser que l'Etat délègue aux communes la compétence pour délivrer les autorisations pour le parcage automatisé de certains types de véhicules (art. 31 OCA).

Art. 9 Délégation

Alinéa 1 : Cette disposition prévoit d'une part les délégations internes de compétence au sens de l'art. 67 LOCE, mais aussi la délégation de l'exécution de tâches à des entités externes.

Par exemple, c'est le cas lorsque l'Etat fait appel à des organisations privées spécialisées vouées au développement des réseaux cyclables ou des chemins piétons et de randonnée pédestre, comme la législation fédérale le prévoit. Il détermine leurs tâches et en règle le subventionnement.

Alinéa 2 : Cas échéant, la loi sur les subventions s'applique (LSubv).

Art. 10 Communes

Alinéa 2 :

- Lettre b : Parmi les outils de gestion du système de mobilité, le stationnement est l'outil majeur en main des communes pour réaliser le report modal et gérer l'occupation de l'espace public.
- Lettre c : Les infrastructures de mobilité visées sont les infrastructures communales (routes, voies cyclables, chemins, etc.) ainsi que les infrastructures de mobilité en traversée de localité figurant aux réseaux cantonaux (en particulier le réseau cantonal des voies cyclables pour la vie quotidienne sur route cantonale en traversée de localité ou sur une route communale alternative à la route cantonale).

  Il est utile de rappeler que les communes, en tant que propriétaires de ces infrastructures, sont responsables de leur entretien, notamment celui des ouvrages d'art (arts 58ss CO).

Art. 11 Collaboration et coordination

Alinéa 1 : La prise en compte des différentes politiques publiques cantonales, fédérales et communales est assurée au travers de cet alinéa. La collaboration se doit d'être réciproque à savoir que les autorités des différents niveaux travaillent ensemble pour atteindre les objectifs de la loi. Par *« coordination »*, on entend que les actions de différents acteurs sont harmonisées pour éviter les doublons, contradictions ou conflits.

Alinéa 2 : La disposition a pour objet de favoriser la collaboration intercommunale en vue d'une exécution cohérente et efficiente des tâches communales prévues par la présente loi, en particulier lorsque les enjeux de mobilité dépassent les limites territoriales d'une seule commune.

Alinéa 3 : Cette disposition rappelle l'obligation pour les autorités cantonales et communales de tenir compte des instruments de planification fédéraux, cantonaux et communaux pertinents, ainsi que des projets et programmes ayant un impact territorial.

Art. 12 Arrondissements de voyers

Alinéa 1 : Cette disposition définit l'organisation territoriale de l'exécution des tâches cantonales en matière mobilité, en prévoyant une division du territoire cantonal en arrondissements placés sous la responsabilité de voyers.
Le voyer est l'autorité technique cantonale sur le terrain. Il est chargé de la surveillance, de l'entretien et de l'exploitation des réseaux cantonaux, ainsi que de l'application des prescriptions légales et réglementaires dans ces domaines. Il assure également un rôle de coordination entre l'Etat et les communes ainsi qu'avec les autres services concernés.

Alinéa 2 : Le Conseil d'État est compétent pour fixer le nombre et l'étendue des arrondissements, afin de garantir une organisation adaptée aux besoins territoriaux et fonctionnels du canton. Les limites des arrondissements sont fixées par voie d'arrêté.

Art. 13 Commission cantonale des espaces public

Alinéa 1 : La Commission des espaces publics (SCEP) a été créée en 1997 par le Conseil d'Etat. Jusqu'alors, la nomination et le renouvellement de cette commission faisaient l'objet, une fois par législature, d'une décision du Conseil d'Etat. Cette nouvelle disposition vise à fonder cette commission dans la nouvelle loi. La principale mission de la commission est de conseiller les communes et les tiers dans leurs projets de planification et de conception des espaces publics (art. 51), en amont des procédures d'examen régies par la présente loi et la loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATC).

Alinéa 2 : Cette commission est mixte, composée d'experts externes (architecte urbaniste, architecte paysagiste et ingénieur transport) et de représentants de l'administration cantonale : Direction générale du territoire et du logement (DGTL), Direction générale de l'environnement (DGE), Direction générale des immeubles et du patrimoine (DGIP), Direction générale de la santé (DGS), Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). La Division planification de la DGMR assure la présidence et le secrétariat.

La commission des espaces publics peut être sollicitée en contactant les responsables du domaine « réseau routier et espaces publics » de la Division planification ou les voyers d'arrondissement de la DGMR.

4.2 Titre II – Système de mobilité

4.2.1 Chapitre I – Principes

Art. 14 Accessibilité

Alinéa 1 : Disposition mettant en œuvre l'article 57 de la Constitution vaudoise, l'Etat veille à ce que l'on puisse se déplacer physiquement facilement à l'intérieur du Canton, soit par des moyens de transports privés, soit par les transports publics. Il doit favoriser les transports collectifs, sans négliger pour autant les besoins de tous les usagers (y compris ceux pour lesquels les transports collectifs ne peuvent pas résoudre leur problème), notamment pour les régions excentrées, ce qui est nécessaire si l'on veut maintenir un développement harmonieux des régions. Il s'agit de prévoir que l'accessibilité du territoire réponde aussi aux besoins des professionnels, des soins et autres transports liés à l'activité économique, aux centres urbains (y compris en matière de stationnement).

Par *« accessibilité »*, on entend la capacité du système de mobilité à assurer le déplacement des personnes et le transport des marchandises au moyen de réseaux de transport interconnectés, facilitant les échanges entre modes et l'accès aux équipements publics ainsi qu'aux principaux pôles générateurs de déplacements.

Le système de mobilité est multimodal, c'est-à-dire qu'il prévoit l'usage de différents modes de déplacement. Il est basé sur la complémentarité des modes, c'est-à-dire qu'il permet l'utilisation successive de deux ou plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Cette complémentarité est pensée en fonction des caractéristiques du territoire et du motif du déplacement (professionnel, personnel, etc.). Les différents modes ne sont pas déployés uniformément sur l'ensemble du territoire, mais articulés de manière cohérente afin que chacun d'eux joue le rôle pour lequel il est le plus pertinent. L'objectif n'est donc pas de proposer tous les modes partout, mais de combiner ceux qui sont les mieux adaptés aux usages, aux distances et aux contextes locaux.

Les principes fondamentaux suivant doivent être respectés :

- sécurité : pour respecter ce principe, il faut notamment tenir compte des cartes cantonales de dangers, en particulier pour la réalisation des infrastructures de mobilité ;
- fiabilité : le système de mobilité doit offrir des conditions de déplacement stables et prévisibles. La fiabilité

implique notamment la continuité des réseaux, la régularité des prestations, la capacité des infrastructures de mobilité à faire face aux perturbations ainsi qu'une information adéquate des usagers ;

- économicité : ce principe vise une utilisation efficiente et proportionnée des ressources publiques. Il implique une planification des infrastructures de mobilité et des services de mobilité fondés sur une appréciation globale des coûts, notamment sur l'ensemble du cycle de vie des ouvrages ;
- durabilité : ce principe demande que les enjeux environnementaux, sociaux et économiques soient pris en compte. Il vise notamment la réduction des impacts sur l'environnement et des nuisances, la promotion de modes de transport durables ainsi qu'une intégration cohérente de la mobilité dans l'aménagement du territoire.

Alinéa 2 : Certains éléments doivent en particulier faire l'objet de l'attention des autorités.

- Lettre a : la notion de personne à mobilité réduite (PMR) est large et inclut, en plus des situations de handicap, des situations temporaires comme une grossesse ou une blessure.
- Lettre b : sont considérés comme des transports liés à l'activité économique les déplacements de biens et de personnes dans un but commercial ou professionnel. Cela inclut notamment les transports depuis ou vers les établissements commerciaux, artisanaux et industriels ou du service public. Le transport lié à l'activité économique comprend tous les déplacements dans un but commercial ou professionnel effectués pour le compte d'entreprises privées ou d'institutions publiques. L'objet du voyage doit avoir un caractère professionnel, mais les trajets réalisés pour se rendre sur le lieu de travail sont explicitement exclus. Ils se décomposent en quatre sous-segments : le transport de marchandises, le transport professionnel de personnes ainsi que les déplacements liés à une activité de service, avec et sans marchandises.
- Lettre c : les autorités doivent s'assurer que la quantité, la localisation et la gestion des places de stationnement pour chaque mode de transport correspondent à la priorité qui leur est donnée dans la politique de mobilité.

Il va de soi que les besoins particuliers des services d'intervention, bien qu'ils ne soient pas cités explicitement, doivent pouvoir garder leur agilité et leur effectivité. Leurs possibilités d'accessibilité au territoire ne sauraient être entravées par cette disposition.

Art. 15 Priorisation des modes de déplacement

Alinéa 1 : Cette disposition vise à développer un système de mobilité conçu prioritairement sur la base de l'offre (tel que prévu dans le Plan Climat vaudois et le PDCn) et non pas sur la base d'une réponse à la demande. La priorisation des modes doit permettre d'organiser le partage de l'espace public dédié à la mobilité entre les différents modes de déplacement, non seulement localement sur une infrastructure de mobilité donnée, mais également dans l'ensemble du système de mobilité.

Les principes d'interprétation, de mise en œuvre et les éléments opérationnels de la présente disposition sont exposés au chapitre 3.1.2.

Alinéa 2 : La mise en œuvre d'un système de mobilité fondé sur la multimodalité complémentaire suppose une répartition des modes de déplacement différenciée dans le territoire. Cette mise en œuvre implique une réflexion qui doit se faire non seulement au niveau cantonal mais aussi communal.

Art. 16 Concordance des réseaux

Alinéa 1 : Par *« concordance des réseaux au niveau territorial »*, on entend que les réseaux pour un même mode mais d'un niveau hiérarchique différent se raccordent correctement entre eux afin d'éviter, notamment, les incohérences telles que ruptures de tracé, changement brutal de normes, problèmes de sécurité.

Alinéa 2 : La concordance des réseaux entre eux signifie que les autorités s'assurent des possibilités d'échanges entre les différents modes de déplacement, que ce soit par des interfaces de transport de voyageurs ou des installations de transbordement et de chargement multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises. Le système de mobilité favorise ainsi l'intermodalité.

L'exigence de continuité des réseaux de mobilité active n'est pas explicitement mentionnée car elle découle des principes de planification figurant dans les lois fédérales (LCPR et LVC).

Art. 17 Intégration au plan directeur cantonal

Conformément à l'article 8a LAT, le PDCn définit notamment *« la manière de coordonner l'urbanisation et les transports »*. A cette fin, il est nécessaire d'y prévoir l'intégration des éléments à incidence territoriale qui définissent la politique de mobilité. Ces éléments sont en particulier les schémas de principe de liaison contenus dans les stratégies sectorielles selon l'article 7 (par exemple celui du réseau cantonal des voies cyclables pour la

vie quotidienne contenu dans la Stratégie cantonale vélo 2035) ou les itinéraires projetés figurant aux plans de réseaux de mobilité selon les articles 19 et 20, ainsi que les principes en matière de planification des réseaux de mobilité (par exemple ceux découlant de la classification des routes ou des voies cyclables, ceux inscrits à l'art. 6 LVC pour les voies cyclables et ceux de l'art. 25 de la présente loi pour les réseaux piétons). D'autres éléments de planification en matière de mobilité sont également intégrés au PDCn, tels que : les réseaux de transports publics, les itinéraires cantonaux pour convois exceptionnels, le plan des installations de transbordement et de chargement multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises ou les planifications régionales des parkings d'échange.

L'intégration dans le PDCn des éléments à incidence territoriale peut se faire, à l'issue d'une pesée des intérêts, par l'intermédiaire de fiches de projet selon l'article 8, alinéa 2, LAT, du projet de territoire, de lignes d'action, de mesures, etc. L'intégration de ces éléments permet de lier les autorités conformément à la législation fédérale (notamment selon les arts 9, consacrant le caractère obligatoire du PDCn, et 15 al. 4 litt. e LAT, justifiant de l'intérêt cantonal permettant d'envisager un empiètement sur des surfaces d'assolement (SDA – art. 30 al. 1bis litt. b OAT) pour mettre en œuvre le PDCn). En cas de remaniements importants des liaisons planifiées, les schémas de principe sont adaptés. Le service en charge de la mobilité indique les remaniements nécessaires (comme prévu notamment par l'art. 5 al. 1 litt. b LVC et l'art. 4 al. 1 litt. b LCPR).

La planification en matière de mobilité doit être respectées dans le cadre des plans d'affectation (art. 24 al. 2 LATC).

Art. 18 Subventions

Aucun commentaire.

4.2.2 Chapitre II – Planification

Art. 19 Planification cantonale

Alinéa 1 : Les plans des réseaux de mobilité cantonaux sont notamment établis sur la base des stratégies sectorielles, des itinéraires existants et projetés. Le réseau des routes cantonales et les réseaux cantonaux de mobilité douce pour les loisirs (randonnée pédestre et voies cyclables) sont d'ores et déjà existants. Il en est déjà fait mention dans le PDCn.

En ce qui concerne la révision des plans (voir notamment Message LCPR FF 1983 IV 1 et Message LVC FF 2021 1260), il est utile de rappeler que l'obligation de remplacer un itinéraire s'applique non seulement aux itinéraires existants mais également à ceux projetés (voir art. 67). Dans ce cas, on procède à un remaniement approprié des plans. En d'autres termes, si un réseau projeté sur les plans ne peut être réalisé en raison de la mise en œuvre d'une autre mesure ayant une incidence sur l'aménagement du territoire, il faudra le remplacer de façon adéquate moyennant une modification des plans.

Il est utile de rappeler que les plans des réseaux de mobilité sont contraignants, à tout le moins pour les autorités. Cet élément est stipulé à l'article 5, alinéa 2, LVC et au commentaire de l'article 4 LCPR (Message LCPR FF 1983 IV 1), qui dit que les cantons *« ont le choix de décider si les plans auront un caractère obligatoire seulement pour les autorités ou en plus aussi pour le propriétaire foncier »*.

- Lettre b : Les chemins pour le loisir sont des réseaux de chemins de randonnées pédestre (art. 3 LCPR) destinés aux loisirs. Les principes de planification pour le réseau cantonal des chemins de randonnée pédestre sont élaborés sur la base de l'article 6, alinéa 1, lettre b, LCPR. Les autorités veillent à planifier des réseaux sûrs, continus et attractifs.

  Il est important de préciser que les itinéraires de randonnée hivernale sont assimilés aux chemins de randonnées pédestre au sens de la LCPR.

  Concernant les chemins de rives, les itinéraires intégrés au réseau cantonal dérivent de la Stratégie cantonale des rives des lacs (voir commentaire art. 7 al. 3).

- Lettre c : Les réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne sont définis à l'article 3 de la loi fédérale sur les voies cyclables (LVC). Dans le canton de Vaud, ils sont constitués du réseau cantonal et des réseaux des voies cyclables régionaux (ces derniers comprennent le réseau régional, le réseau d'agglomération et parfois le réseau communal).

  Selon la Stratégie cantonale vélo 2035, le réseau cantonal établi par le Canton est constitué du réseau structurant et du réseau complémentaire. Le réseau cantonal structurant des voies cyclables pour la vie quotidienne passe principalement sur le réseau routier cantonal, qu'il soit situé en ou hors traversée de localité, afin de relier de la manière la plus directe les pôles d'importance. Le réseau cantonal structurant peut emprunter une route alternative à la route cantonale en concertation avec les communes territorialement concernées. Il peut également emprunter des routes communales afin d'assurer une densité suffisante de voies

cyclables, notamment en agglomération. Le réseau cantonal complémentaire permet de connecter au réseau structurant les localités, interfaces de transport et lieux d'activité de moindre importance.

Les liaisons régionales complètent le réseau cantonal des voies cyclables pour la vie quotidienne, elles peuvent également comprendre des liaisons communales, notamment celles prises en compte dans les études régionales.

Dans l'établissement de ces plans, les autorités veillent à respecter les principes qualificatifs fixés dans la législation fédérale en matière de planification des voies cyclables (art. 6 LVC).

Les plans sont contraignants pour les autorités en vertu de l'article 5, alinéa 2, LVC.

- Lettre d : Le réseau cantonal cyclable de loisirs est constitué des itinéraires SuisseMobile nationaux, régionaux et locaux de « La Suisse à vélo » et de « La Suisse à VTT », présentant une attractivité intrinsèque, situés à l'écart du trafic motorisé ou sur des routes peu fréquentées, dans un environnement naturel de qualité. Il est aménagé par opportunité en tenant compte des publics-cibles et catégories d'usagers spécifiques visés (sportifs, touristes, familles, etc.). Le Canton est responsable de la sélection des itinéraires de loisirs répondant aux standards SuisseMobile, de leur signalisation et de leur mise en valeur. Les propositions d'itinéraires proviennent généralement des offices de tourisme, des communes, ou encore des associations régionales de développement.

  Pour les chemins de rives accessibles aux cycles, les itinéraires intégrés au réseau cantonal dérivent en principe de la Stratégie cantonale des rives des lacs (voir commentaire art. 7 al. 3).

  Les installations sportives pour VTT à proprement parler ne font pas partie des réseaux de voies cyclables pour les loisirs, conformément au commentaire de l'article 4, alinéa 2, LVC (Voir Message LVC FF 2021 1260). En revanche les itinéraires de randonnée VTT, single trails, descente (selon les cas) en font partie. Par *« installations sportives pour VTT à proprement parler »*, on entend les différents types d'infrastructures présentant les caractéristiques d'une installation sportive. Il s'agit notamment de skills center, de pumptracks, de dirt parks et autres infrastructures similaires de grande étendue. Si les installations pour VTT ne font pas partie du réseau de chemins VTT, mais sont des lieux de destination importants et complètent l'offre destinée au VTT. Il est utile de souligner que la procédure pour la réalisation de ces projets est déterminée au cas par cas par le service en charge de l'aménagement du territoire conformément à l'article 68. En effet, certains projets sont de grande envergure et incluent par exemple des itinéraires de randonnée VTT, ce qui nécessite une coordination avec le réseau cantonal.

- Lettre e : Comme le précise l'art. 27, la planification de ces réseaux par le département est prévue dans la LMTP (cf. art. 4 al. 1 litt. b LMTP). Il s'agit principalement du réseau des transports publics des lignes du trafic régional et y assimilées (art. 7 al. 3 LMTP).

Si aucun plan cantonal de mobilité piétonne pour la vie quotidienne n'est prévu en l'état, on ne peut toutefois pas exclure qu'un tel plan soit élaboré par le Canton à l'avenir.

Alinéa 2 : Cet alinéa fixe la procédure de consultation des communes et autres services concernés ainsi que de modalités d'adoption des plans par le département pour les rendre contraignants pour les autorités. Si nécessaire, des éléments complémentaires pourront être précisés par voie règlementaire.

Art. 20 Planification communale ou intercommunale

Alinéa 1 : Cette disposition énonce les planifications communales rendues obligatoires par la présente loi. Ces planifications comprennent les itinéraires existants et ceux projetés. Elles peuvent être réalisées par une commune ou un groupe de communes limitrophes. La révision du plan implique le remplacement des itinéraires figurant sur les plans qui doivent être entièrement ou partiellement supprimés (en particulier pour les réseaux dérivant des lois fédérales). Il est utile de rappeler que l'obligation de remplacer un itinéraire s'applique non seulement aux itinéraires existants, mais également à ceux projetés (art. 67). Dans ce cas, on procède à un remaniement approprié des plans. En d'autres termes, si un réseau projeté sur les plans ne peut être réalisé en raison de la mise en œuvre d'une autre mesure ayant une incidence sur l'aménagement du territoire, il faudra le remplacer de façon adéquate moyennant une modification des plans. Pour la lettre b, les articles 75 et 82 du Code rural et foncier s'appliquent.

L'aménagement, l'entretien et la signalisation des infrastructures de mobilité figurant sur les plans se font selon les dispositions du Titre III de la présente loi.

- Lettre b : Il est utile de rappeler que, conformément à l'article 2, alinéa 1, LCPR : *« Les réseaux de chemins pour piétons se trouvent en règle générale à l'intérieur des agglomérations »*. A ce titre, on admet que la planification piétonne dans certaines petites communes restera modeste. L'ampleur du réseau de chemins pour piétons dépendra ainsi de la taille des communes et des enjeux piétonniers auxquels elles sont confrontées. La

planification pourra se limiter à quelques itinéraires essentiels (accès à l'école, aux transports publics, à l'église, etc.).

- Lettre c : Il est admis que dans les plans des liaisons régionales cyclables peuvent être inclus des liaisons communales. La disposition n'oblige cependant pas les communes à planifier un réseau communal de voies cyclable pour la vie quotidienne.
- Lettre d : Comme le précise l'art. 27 sur la planification des réseaux des transports publics, la planification de ce réseau par les communes est précisée dans la LMTP (nouvel art. 4^{abis} LMTP). Il s'agit principalement du réseau des transports publics des lignes du trafic urbain.

Alinéa 2 : L'élaboration d'un concept de stationnement peut être requise par la présente loi en vertu de l'art. 38 selon des conditions fixées dans le règlement d'application.

Alinéa 3 : Les plans des réseaux de mobilité sont contraignants pour les autorités. Pour rappel, cela découle de l'article 5, alinéa 2, LVC et du commentaire de l'article 4 LCPR qui dit que les cantons *« ont le choix de décider si les plans auront un caractère obligatoire seulement pour les autorités ou en plus aussi pour le propriétaire foncier. »*.

D'éventuels autres éléments de procédure pourront être fixés dans un règlement, en particulier une consultation publique, conformément à l'article 82 CRF.

Art. 21 Autres planifications communales ou intercommunales

En plus des planifications obligatoires, les communes ont la faculté d'élaborer d'autres planifications dans le domaine de la mobilité. Ces planifications sont facultatives.

Alinéa 1 : Par *« autres planifications »*, on vise en particulier la planification des réseaux communaux ou régionaux de chemins de randonnée pédestre (y compris la randonnée hivernale), de voies cyclables pour les loisirs (y compris les itinéraires VTT), la gestion du stationnement (art. 38), la gestion des transports liés à l'activité économique dans l'espace urbain, l'accessibilité multimodale.

Ces planifications peuvent être communales, régionales ou intercommunales. Elles tiennent compte des planifications cantonales et régionales existantes et contribuent à la cohérence du système de mobilité, ainsi qu'à la concordance et à la continuité des réseaux de mobilité.

Les communes fixent la procédure dans un règlement communal. Ce type de règlement n'est pas soumis à approbation du département dans la mesure où ces planifications n'ont pas de portée contraignante, ni pour les autorités, ni pour les tiers.

A toutes fins utiles, il est rappelé que les installations sportives pour VTT à proprement parler ne font pas partie des réseaux de voies cyclables pour les loisirs (voir commentaire art. 19 al. 1 litt. d.).

Les services de l'Etat concernés sont toujours consultés. Dans la mesure où ces réseaux passent souvent dans des espaces réservés, il y a lieu de consulter notamment le service en charge de l'environnement.

Alinéa 2 : Si la procédure est établie par un règlement communal, le règlement cantonal pourra prévoir certains éléments de procédure contraignants pour les communes, tels qu'établir et rendre public un rapport de consultation avant de le faire approuver par le conseil communal ou général. L'article 82 CRF s'applique.

Art. 22 Soutien aux planifications communales

Alinéa 1 : Au travers du conseil, le service en charge de la mobilité a non seulement pour objectif d'aider les communes à réaliser les planifications mais aussi à les rendre attentives au besoin de coordination avec les communes voisines. Il s'agit également de veiller au respect des principes de planification fixés dans les législations fédérale et cantonale (notamment art. 6 LVC et art. 25 de la présente loi).

Alinéa 2 : Les planifications visées par la subvention sont :
- les réseaux des routes communales,
- les réseaux communaux des chemins pour piétons
- les réseaux régionaux de voies cyclables pour la vie quotidienne,
- le concept de stationnement ;
- les réseaux régionaux et communaux de voies cyclables pour les loisirs.

D'autres plans relatifs à la mobilité (notamment les planifications facultatives selon art. 21 al. 2 et suivants, et le plan du réseau des transports publics selon la lettre e.) ne peuvent pas être subventionnés par l'intermédiaire de cette disposition.

Art. 23 Réseau des routes

Alinéa 1 :

- Lettre a : Les routes nationales dépendent de la législation fédérale sur les routes nationales (LRN). Elles sont prises en compte pour la planification des autres réseaux.
- Lettre b : Les routes cantonales sont constituées de routes principales et de liaison ; elles se subdivisent en routes principales interrégionales, en routes principales régionales, en routes de liaison régionales et routes de liaison locales. Lorsqu'une modification de la classification cantonale est envisagée, les communes territoriales sont consultées au préalable.

  Le département fixe, par voie règlementaire, la nomenclature applicable pour les routes communales ainsi que la vocation de telle ou telle route. Les routes communales sont constituées de routes de liaison, collectrices et de desserte ; elles se subdivisent en routes de liaison locales, en routes collectrices et en routes de desserte.

  Les routes affectées à la circulation générales définies à l'article 1, alinéa 9, OSR, sont délimitées par une directive du service en charge de la mobilité dans le cadre de la mise en place de zones 30 et de zone de rencontre.
- Lettre c : Une route privée est d'usage public lorsque :
  - cela découle d'une inscription au registre foncier car la route privée est grevée d'une servitude publique ;
  - son accès au public est fondé sur des documents ou des plans officiels ; ou
  - elle est réputée accessible au public, en raison d'un intérêt public ou d'une utilisation sans opposition pendant au moins deux ans.

Alinéa 2 : Le classement des routes cantonales et communales est établi selon une terminologie harmonisée, compatible avec les désignations fédérales et les normes techniques. Cette terminologie s'inspire de la norme VSS 40040b qui comprend les « routes à grand débit (RGD) », les « routes principales (RP) », les « routes de liaison (RL) », les « routes collectrices (RC) » et les « routes de desserte (RD) ».

Il y a lieu de souligner que ce classement est nécessaire à l'application des dispositions sur les limites aux constructions (arts 102 et suivants).

Art. 24 Domaine public des routes

Alinéa 1 : Le fait que les routes soient placées sous une autorité signifie que l'autorité compétente en assume la responsabilité technique et financière, y compris pour les infrastructures qui la composent.

Alinéa 2 : Si la municipalité constitue l'autorité compétente s'agissant des traversées de localité des routes cantonales, le département conserve sur ces tronçons un pouvoir d'intervention pour assurer la sécurité et la fluidité. Ce dernier pourrait donc, dans l'hypothèse où une commune négligerait gravement l'entretien d'une route cantonale en traversée de localité, y pourvoir à la place et aux frais de la commune concernée. Il en irait de même si les circonstances demandent d'autres mesures propres à atteindre ces buts. La notion de *« bon fonctionnement du système de mobilité »* inclut notamment la *« fluidité du trafic »* utilisée dans la LRou, mais en l'étendant à l'ensemble des modes de déplacement.

Alinéa 3 : Les routes cantonales situées en traversées de localité sont celles qui se trouvent à l'intérieur des localités au sens de l'OSR. L'expression *« à l'intérieur des localités »* ou *« dans les localités »* désigne une zone qui commence au signal *« Début de localité sur route principale »* (4.27) ou *« Début de localité sur route secondaire »* (4.29) et se termine au signal *« Fin de localité sur route principale »* (4.28) ou *« Fin de localité sur route secondaire »* (4.30). L'expression *« à l'extérieur des localités »* ou *« hors des localités »* désigne une zone qui commence au signal *« Fin de localité sur route principale »* ou *« Fin de localité sur route secondaire »* et se termine au signal *« Début de localité sur route principale »* ou *« Début de localité sur route secondaire »*. Ces délimitations s'appliquent par analogie à l'ensemble des infrastructures de mobilité cantonale.

Font également partie du domaine public cantonal des routes :
- les routes de berges construites sur des berges de cours d'eau ou de canaux et destinées en priorité à l'entretien de ceux-ci ;
- les servitudes de passages publics en faveur du Canton.

Art. 25 Réseaux des chemins pour piétons

Conseillée dans cette tâche par le service en charge de la mobilité (art. 20 al. 2), la municipalité veille à planifier des réseaux sûrs, continus, directs et attractifs, appliquant pour cela des principes similaires à ceux de l'article 6 de la LVC. Elle veille aussi à la bonne connexion de son réseau de chemins pour piétons avec ceux des communes voisines.

Les réseaux de chemins pour piétons élaborés par les communes (art. 20 al. 1) ont pour objectif principal la perméabilité par le maillage (plans piétonniers) et l'accessibilité aux transports publics ainsi qu'aux centres d'activité. Comme énoncé dans la définition de ces réseaux dans la LCPR à l'article 2, alinéa 3 de la loi fédérale (LCPR) dit que : *« Les chemins pour piétons desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les jardins d'enfants et les écoles, les arrêts des transports publics, les établissements publics, les lieux de détente et les centres d'achat. ».* Le règlement d'application cantonal précise ces objectifs, ceux-ci doivent être observés lors de la planification par les communes et tendent à garantir un réseau piétonnier cohérent avec le système de mobilité.

Ces éléments de principe ayant une incidence territoriale, ils doivent être intégrés au PDCn conformément à l'art. 17*)*.

Art. 26 Réseaux des voies cyclables pour la vie quotidienne

Alinéa 1 : Par *« réseaux régionaux »*, on entend les réseaux d'agglomération, les réseaux locaux et les réseaux communaux. Le Canton, les organismes régionaux [au sens de la loi du 12 juin 2007 sur l'appui au développement économique (LADE)] et les communes réalisent ensemble des études régionales afin de coordonner la planification des réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne. Ces études se basent sur le réseau cantonal et portent sur les réseaux régionaux destinés à le compléter, tout en évitant de créer des doublons. Cas échéant, les réseaux communaux, même partiels, peuvent être intégrés à ces études.

Dans le cadre de l'établissement de ces plans, les autorités veillent à respecter les principes fixés dans la législation fédérale en matière de planification des voies cyclables (art. 6 LVC) et la classification établie par le Conseil d'Etat.

Les liaisons d'agglomération sont comprises dans les liaisons régionales et communales.

Un cofinancement de l'Etat, des communes et des autres partenaires est prévu dans les cas où le Canton initie et porte les études de planification des liaisons régionales de voies cyclables pour la vie quotidienne. Le cofinancement par l'Etat est limité à hauteur de 75%.

Alinéa 2 : Les voies cyclables pour la vie quotidienne sont classées en fonction de leur potentiel d'utilisation qui dépend de l'importance des destinations qu'elles relient, de l'urbanisation, de la distance et de la topographie. Elles se subdivisent en :

- liaisons principales qui relient les localités, centralités et pôles les plus importants ; elles incluent les voies express cyclable ;
- liaisons secondaires qui complètent les liaisons principales et relient les localités, centralités et pôles de moindre importance ;
- liaisons de desserte constituées de toutes les autres routes et chemins ouverts aux cycles.

Ces dénominations sont celles du guide de l'OFROU (Guide pratique Planification des réseaux de voies cyclables, Documentation sur la mobilité douce n° 165, 1re édition 2024) et leur usage a pour objectif de favoriser un langage commun entre les acteurs (dans la même perspective que pour les routes avec la nouvelle classification).

Le service en charge de la mobilité fixe les standards d'aménagement du réseau cantonal, qu'il soit situé en ou hors traversée de localité.

Art. 27 Réseaux des transports publics

Cette disposition complète l'article 19 al 1, lettre e, et l'article 20 al. 1, lettre e dont les commentaires ajoutent des précisions quant aux lignes de transport publics concernées.

Alinéa 1 : Les réseaux de transports publics sont planifiés en vertu de la LMTP.

Alinéa 2 : Ces réseaux doivent toutefois être pris en compte dans le cadre des planifications cantonales et communales.

Art. 28 Installations utiles au transport ferroviaire de marchandises

Pour réduire les nuisances qu'il génère, le transport des marchandises sur de longues distances doit prioritairement se faire sur le réseau ferroviaire, à défaut sur le réseau routier. Dans tous les cas, le moyen de déplacement utilisé doit être durable et favoriser le transport par rail. En vertu du droit fédéral, les cantons doivent prendre les mesures nécessaires pour assurer une desserte ferroviaire des zones d'activité (art. 17 LTM). Par conséquent, le plan dont il est question dans cet article identifiera les installations concernées ainsi les zones d'activités économiques desservies par le rail.

Alinéa 3 : En plus des autorités cantonales et communales, les instances concernées sont notamment la Confédération, les gestionnaires d'infrastructure ferroviaires, les propriétaires fonciers, etc.

Le subventionnement des installations de transbordement multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises est réglé à l'article 43.

Art. 29 Convois exceptionnels

Alinéa 1 : Les itinéraires pour convois exceptionnels (également appelés routes d'approvisionnement ou d'exportation) sont des routes dimensionnées en fonction des valeurs seuils supérieures.

Lors de la conception des itinéraires cantonaux des convois exceptionnels, l'introduction de tronçons de routes communales devra, dans la mesure du possible, être limitée.

Alinéa 2 : On vise ici en particulier les itinéraires passant sur routes communales. Un devoir d'information des Communes au Canton sur l'état des ouvrages d'art a été inscrit dans la présente loi (art. 76) pour assurer la continuité et la sécurité de ces itinéraires également lorsqu'ils passent sur des infrastructures de mobilité appartenant aux communes.

Art. 30 Programme cantonal global et études d'assainissement du bruit routier

Alinéa 1 : Le programme cantonal global d'assainissement du bruit routier contient les lignes directrices cantonales en matière d'assainissement du bruit routier. Il mentionne les techniques d'assainissement privilégiées et prévoit des objectifs temporels et financiers. Il sera mis à jour périodiquement dans le cadre du Programme de législature et sur la base de l'évolution du cadastre du bruit routier.

Il est utile de préciser que les informations détenues par le propriétaire de l'infrastructure routière (canton ou commune) doivent être transmises au service en charge du cadastre du bruit (art. 16 al. 1 litt. f RVLPE et annexe 1 RLGéo-VD).

Les autorités cantonales et communales fournissent au service en charge du cadastre du bruit routier toutes les informations utiles concernant leurs réseaux routiers nécessaires à la mise à jour périodique du cadastre du bruit routier.

Alinéa 3 : Les études d'assainissement identifient les mesures envisagées, il s'agit par exemple de mesures de réduction de la vitesse autorisée, de pose de revêtement phono-absorbant ou de dispositifs anti-bruit (buttes, parois).

L'horizon temporel vise le délai de réalisation des mesures d'assainissement prévues dans les études.

À défaut d'études d'assainissement ou d'exécution de l'assainissement, le service en charge de la protection contre le bruit rend une décision d'assainissement au sens de l'art. 16 al. 1 let. b RVLPE (16 LPE et 13 OPB).

Art. 31 Projets d'exécution de l'assainissement du bruit routier

Les allègements au sens de l'art. 14 OPB (art. 17 LPE) seront mis à l'enquête avec les projets d'exécution (art. 32 de la présente loi).

Alinéa 1 : Sur les routes cantonales hors traversée de localité, les projets d'exécution sont soumis à la procédure cantonale. La procédure communale s'applique aux projets sur les routes communales et les routes cantonales en traversées de localité.

Par *« ne font en principe pas l'objet d'un examen préalable »*, on doit comprendre que dans la mesure où un premier examen préalable est déjà effectué lors de l'étude d'assainissement, un deuxième examen préalable est superflu dans la majorité des cas. Néanmoins, pour certains projets tels que les aménagements routiers destinés à réduire la vitesse, un examen préalable lors de la procédure peut s'avérer nécessaire.

Alinéa 2 : Les deux conditions de cet alinéa sont cumulatives. L'enquête publique n'est pas nécessaire que si ces deux conditions sont réunies. Dans les autres cas, c'est la procédure du projet d'infrastructures qui s'applique. Il est à préciser que cet alinéa vise en particulier le renouvellement des revêtements lié à l'entretien constructif des routes.

Art. 32 Allègements

Alinéa 1 : La DGE est l'autorité compétente pour rendre les décisions d'allègements en vertu de l'article 16, alinéa 1, lettre b, RVLPE. Ces décisions sont transmises à la DGMR qui les publie par le biais de leur mise à l'enquête. Ainsi, les allégements accordés par le service en charge du bruit font partie intégrante du projet d'exécution de l'assainissement du bruit. Les voies de droit ouvertes à l'endroit du projet incluent donc les décisions d'allègement.

Alinéa 2 : Lorsque les études d'assainissement du bruit routier déterminent que l'assainissement peut se limiter à des mesures d'allègement, seule une décision d'allègement est rendue par le service en charge du bruit sans qu'un projet d'exécution ne soit réalisé. Il s'agit ainsi d'une décision administrative qui ouvre les voies de droit usuelles. Aucune procédure relative à un projet d'infrastructures n'y est liée. Seuls les propriétaires concernés sont notifiés de la décision, elle n'est pas publiée.

4.2.3 Chapitre III – Fonctionnement et gestion du système de mobilité

Art. 33 Suivi et analyse de la mobilité

Alinéa 1 : Les missions de l'Etat en matière de mobilité englobent le système de mobilité au sens de la loi (art. 9) ainsi que les déplacements des personnes et le transport des marchandises.

Les tâches qui lui incombent en vertu de la présente loi sont ceux notamment ceux inscrits au Titre I, Chapitre I Fondamentaux (art. 1, 2 et 3).

Le service effectue le monitorage des mobilités et établit des projections et des analyses prospectives dans le but de soutenir l'Etat dans la réalisation de ses tâches et missions de planification et de statistique, notamment :
- le suivi de l'évolution de la mobilité dans le Canton de Vaud ;
- l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi des politiques publiques en lien avec la mobilité et les transports, comme les plans sectoriels ou les projets d'agglomération ;
- la planification du système de mobilité et sa gestion au sens du Chapitre II, Titre II, de la présente loi ;
- l'entretien des infrastructures de mobilité ;
- la protection de la population contre les nuisances du système de transport comme le bruit, les pollutions atmosphériques ou les accidents ;
- la quantification des externalités (négatives et positives) de la mobilité ;
- les comptes financiers relatifs au système de transport.

Les tâches et missions de l'Etat listées ci-dessus trouvent leur ancrage dans le cadre législatif existant (comme l'OPB, l'OPAIR, l'OPAM, projets d'agglomération, etc.) ou la présente loi.

Pour établir des projections et des analyses prospectives, il est nécessaire de disposer des données mobilités et de comprendre les comportements, dans le sens des choix individuels et collectifs. Par exemple, il est nécessaire de comprendre la façon dont la population réagit à l'évolution de l'offre en transport, comme une réduction du temps de parcours TIM ou une augmentation de la fréquence des TP. Cette démarche nécessite d'avoir accès aux informations sur les caractéristiques des déplacements pouvant être choisis par un individu (temps de parcours, distance, coût, nombre de transbordements, etc.).

Son champ d'action porte sur l'ensemble des infrastructures de mobilité.

Alinéa 2 : Le terme « traiter » doit être compris dans le sens de la LPrD. Il y a lieu de préciser que les données nécessaires à l'accomplissement des missions ne se limitent pas aux données de mobilité. Il est nécessaire d'analyser les données de mobilité au regard d'autres données, par exemple les caractéristiques socio-démographiques ou les caractéristiques du territoire.

L'analyse des comportements doit permettre de comprendre et d'expliquer les choix réalisés par les individus en fonction des caractéristiques des déplacements (motifs, temps, coût, accessibilité, etc.) et du portefeuille de mobilité (possession d'abonnements, disponibilité de la voiture, etc.). L'analyse est réalisée sur la base de données et géodonnées sur les comportements de mobilité qui proviennent notamment d'enquêtes, de relevés et de recensements sur les choix modaux ou les préférences déclarées en matière de transport.

Le service traite (collecte, enregistre, conserve et analyse) des données pour réaliser le monitorage et établir les projections et les analyses prospectives. Le traitement des données sert à accomplir les tâches suivantes, ou celles assimilables aux tâches suivantes :
- comprendre et expliquer les choix individuels et collectifs en matière de déplacements des personnes et des marchandises ;
- quantifier les flux de déplacements avec leurs modes de transports et motifs du déplacement ;
- quantifier le transport de marchandise ;
- quantifier les externalités (négatives et positives) du système de transport ;
- inventorier l'offre du système de transport ;
- prédire l'utilisation future du système de mobilité.

Alinéa 3 : Cet alinéa précise les conditions dans lesquelles des données sensibles et de profilages, peuvent être utilisées. Leur traitement est strictement limité à l'accomplissement des tâches prévues par la loi. Il s'effectue dans le respect de la législation en matière de protection des données. La finalité du traitement n'est jamais l'individu. Par exemple, les données du Microrecensement Mobilité et Transport (MRMT) qui contiennent des informations relatives à l'individu sont toujours agrégées lors des analyses, par exemple pour un territoire ou une saison.

A titre d'exemple, le suivi du bilan carbone nécessite des données au niveau de l'individu pour quantifier le bilan global. Il est nécessaire de savoir combien de personnes se trouvent dans les véhicules lorsque la personne enquêtée était en voiture, mais cette information est uniquement nécessaire pour calculer les distances moyennes parcourues

par personne en km par année. La connaissance du lieu de départ et d'origine des déplacements et l'itinéraire emprunté sont nécessaires pour calculer correctement les distances parcourues.

Alinéa 4 : Cette disposition concerne uniquement la communication des résultats d'analyses et non pas la communication des données ; elle garantit la conformité des diffusions de résultats avec la législation sur la protection des données, tout en permettant l'information des collectivités publiques, des partenaires ou du public lorsque cela est pertinent.

Alinéa 5 : Les commentaires des alinéas précédents sont applicables aux communes lorsqu'elles effectuent des tâches de monitorage, analyses et projections de la mobilité.

Alinéa 6 : Le traitement des données peut être délégué à des tiers, pour autant que ceux-ci offrent des garanties suffisantes en matière de protection des données.

Cette délégation permet au service de recourir à des compétences techniques spécialisées tout en assurant le respect des règles de sécurité, de confidentialité et de finalité.

Le service demeure responsable de veiller à ce que les tiers mandatés traitent les données conformément à la loi.

Art. 34 Collecte et mise à disposition des données

Les données concernant le système de mobilité et son usage se réfèrent à la fois aux déplacements des personnes et des marchandises et à l'offre de transport. Ces données de mobilité sont notamment composées des informations suivantes :

- les origines et destinations des déplacements,
- les itinéraires ou segments de réseau empruntés,
- les modes de transport utilisés,
- les motifs des déplacements,
- les caractéristiques temporelles des déplacements (heure, saison, etc.),
- les comptages du volume du trafic et des vitesses,
- nombre d'occupants des véhicules,
- les flux de piétons,
- l'usage des véhicules dédiés à l'offre en transport publics,
- l'infrastructure de l'offre multimodale (routes, bus, trains, aménagements cyclables, réseau piéton, interfaces intermodales et multimodales),
- le stationnement,
- l'accidentologie.

Alinéa 1 : Le service peut collecter des données sur les réseaux de compétences communales si ses tâches le justifient et le nécessitent.

Alinéa 2 : Les données publiées seront notamment les données de comptage de la circulation routière. Chaque autorité détenant des données de mobilité est responsable de leur publication.

Alinéa 3 : La perception d'un émolument auprès des communes se justifie dans certaines situations par le travail nécessaire au contrôle qualité des données et leur publication. En effet, dans certain cas, le volume de données à valider est conséquent et cette tâche demande des ressources temporelles et financières importantes. La fixation des frais pourra être réglé par voie de directive.

Alinéa 4 : L'utilisation des données est strictement limitée aux finalités prévues par la loi, conformément au principe de finalité de la législation sur la protection des données.

Alinéa 5 : Les transmissions s'effectuent sans contrepartie financière, ce qui permet d'éviter des coûts supplémentaires pour les collectivités et garantit une diffusion efficace des données utiles à la réalisation des missions publiques.

Alinéa 6 : Les prescriptions établies par le service par voie de directives doivent permettre de garantir la qualité, la sécurité et fiabilité des données ainsi que faciliter l'échange d'information via l'harmonisation des formats des données et leur description. Ces prescriptions peuvent être sous forme de directives ou de modèles de géodonnées notamment.

Art. 35 Vidéosurveillance d'observation

Alinéa 1 : L'usage de système de vidéosurveillance d'observation est indispensable à l'accomplissement des tâches de l'Etat en matière de mobilité.

L'enregistrement d'image doit être possible dans deux cas de figures : lors de la mise en service du système et lorsque le traitement de l'image ne peut être faite en temps réel. Il doit être possible d'enregistrer des images

ponctuellement à des fins de validation des résultats et de mise en service du système. Passer le processus de collecte, les données stockées et analysées sont anonymisées.

Par exemple, une caméra de comptage mobile pourrait stocker les images pendant la période d'analyse (en général une semaine). Ces images sont ensuite traitées pour extraire les flux de mobilité. A la suite de ce traitement, les images sont détruites. Les données récoltées peuvent l'être à des fins de profilage (art. 33).

La collecte de données sur la circulation routière peut être réalisée grâce à des caméras. Le système pourrait traiter des plaques minéralogiques ou permettre de reconnaître des visages, mais ces informations ne sont pas la finalité du traitement.

Alinéa 2 : Le Conseil d'Etat fixe les conditions d'utilisation de la vidéosurveillance d'observation du système de mobilité mis en place.

Alinéa 3 : Les règlements communaux sont soumis à l'approbation du chef de département concerné et n'entrent en vigueur qu'après cette approbation.

Art. 36 Géodonnées de base

Alinéa 1 : Les dispositions dont pourraient découler des géodonnées sont notamment les articles : art. 3, art. 4, art. 19, art. 20, art. 21, art. 23, art. 24, art. 25, art. 26, art. 27, art. 28, art. 29, art. 30, art. 31, art. 34, art. 42, art. 43, art. 48, art. 73, art. 74, art. 76, art. 77, art. 78, art. 79, art. 80, art. 81, art. 84, art. 85, art. 86, art. 87, art. 90, art. 93, art. 94, art. 101, art. 102.

Alinéa 2 : Le service en charge de la mobilité est compétent en matière de géoinformation conformément à l'article 7 LGéo-VD. On précise que les plans des réseaux de mobilité, en particulier pour les piétons et les vélos, font partie de ces données conformément aux articles 12 LVC et 9a LCPR. Sont notamment considérés comme géodonnées de base relevant du droit cantonal les stratégies sectorielles de mobilité et les plans des réseaux.

Alinéa 3 : Il est utile de rappeler que les communes sont chargées de la saisie, la mise à jour et la gestion des géodonnées de base de compétence communale. Ces données doivent être transmises sur demande du Canton ; elles doivent être actualisées, à savoir qu'elles doivent être à jour.

Alinéa 4 : Les communes transmettent leurs plans selon le modèle minimal des géodonnées

Ces plans sont publiés dans le guichet cartographique du Canton. Les itinéraires présentés sont tant ceux existants que ceux projetés. Il s'agit de géodonnées de droit cantonal figurant dans l'annexe idoine de la LGéo.

Au surplus, la législation sur la géoinformation s'applique.

Art. 37 Stationnement

La favorisation du report modal se fait notamment par la maîtrise du stationnement pour offrir des alternatives aux transports individuels motorisés et favoriser ainsi un report vers les transports publics et les mobilités douces.

La notion d'occupation *« pertinente »* de l'espace public renvoie à une appréciation fondée sur des critères objectifs et sur les objectifs poursuivis par la politique de mobilité.

Les communes sont compétentes pour rendre les décisions en matière de stationnement ainsi que pour élaborer des stratégies sur ce sujet. A cette fin, les communes agissent par :

- l'établissement de concepts communaux de stationnement ; les communes ont la faculté de faire un concept de stationnement. Elles peuvent néanmoins être contraintes par le Canton de le faire dans des circonstances qui seront précisées par voie réglementaire selon l'article 38 ;
- l'adoption de dispositions spécifiques dans les plans d'affectation, conformément à l'article 24, alinéa 3, LATC ;
- la détermination du nombre de places autorisées sur le domaine privé et public, notamment lors de l'octroi des permis de construire.

Art. 38 Concept communal de stationnement

Alinéa 1 : Comme l'indique le commentaire de l'article précédent, le concept de stationnement est un outil à disposition des communes permettant de gérer le stationnement des divers modes de transports (TIM et vélos).

Le concept de stationnement doit répondre aux objectifs de la présente loi, en particulier viser le report modal, l'aménagement et le partage de l'espace public. Il concerne tant l'offre en stationnement privé que le stationnement accessible au public sur les domaines public et privé. Le concept de stationnement respecte les normes professionnelles en vigueur et tient compte des besoins particuliers (personnes à mobilité réduite, transports liés à l'activité économique, soins, artisanat, etc.). Le concept de stationnement vise ainsi à assurer une coordination entre la politique de stationnement, la planification territoriale, la protection de l'environnement et les objectifs de mobilité durable.

Alinéa 2 : Le concept de stationnement communal, une fois adopté par la municipalité, est transmis pour information au département.

Alinéa 3 : Dans certaines circonstances, on admet que le Conseil d'Etat peut requérir des communes de se doter d'un concept de stationnement. Les cas de figure visés sont énumérés par voie règlementaire et peuvent être complétés en fonction de l'évolution des enjeux territoriaux et de mobilité. L'établissement d'un concept communal de stationnement serait nécessaire par exemple dans les cas suivants :

- les centres cantonaux et régionaux au sens du PDCn du fait de la forte pression sur la demande en stationnement ;
- lorsque des plans d'affectation, des projets routiers sur domaine public ou des projets de construction prévoient de créer un grand nombre de place de stationnement pour les TIM forte augmentation par rapport à l'existant ;
- les périmètres soumis à des mesures d'assainissement de l'air ;
- lors de l'établissement d'un projet d'agglomération ;
- les sites stratégiques de développement des activités (SSDA) d'intérêt cantonal.

Le contenu des concepts de stationnement est également fixé dans le règlement. Il doit notamment comprendre une évaluation quantitative de l'ensemble des possibilités existantes de stationnement (TIM et vélo) sur le territoire considéré (état des lieux) pour définir les besoins réels auxquels il convient d'apporter une offre. Sur le fond, il s'agira aussi d'imposer un seuil d'exigences minimales en matière de stationnement sur la base des normes en vigueur. Les communes étant libres d'imposer des seuils plus restrictifs en fonction de leur contexte local. Ces exigences minimales constituent un cadre de référence uniforme à l'échelle cantonale. Par ailleurs, le concept de stationnement devrait aussi intégrer des mesures d'adaptation du stationnement au sens de l'art. 40, des places de mobilité partagée ou pour le co-voiturage (au sens des arts 46 et 48) et prévoir une part adéquate d'infrastructures de recharge (au sens de l'art. 9). Il pourra également être modifié en cas de modification notable de la desserte par les transports publics.

Les modalités d'adoption du concept de stationnement sont également précisées par voie réglementaire. Elles pourront notamment porter sur les autorités compétentes, le moment de l'élaboration du concept, ainsi que son articulation avec les autres instruments de planification et les procédures en vigueur.

Art. 39 Dimensionnement des installations de stationnement

Alinéa 1 : Les communes sont compétentes pour fixer, dans le cadre des plans d'affectation et des procédures d'autorisation de construire, le nombre de places de stationnement admis. Le dimensionnement des installations de stationnement repose sur une appréciation globale de différents critères, applicables aux véhicules motorisés, aux cycles ainsi qu'aux formes de mobilité partagée. Ces critères ne s'appliquent pas de manière isolée, mais doivent faire l'objet d'une pesée des intérêts tenant compte du contexte territorial (notamment la répartition des modes de déplacement au sens de l'art. 15) et fonctionnel du projet.

Le dimensionnement est notamment réalisé dans le respect des normes techniques et des directives applicables. Celles-ci sont déterminées par voie réglementaire par le Conseil d'État. Elles fournissent des critères pour la pesée des intérêts et définissent des exigences relatives non seulement au calcul du nombre de place de stationnement, mais à la qualité des aménagements des installations de stationnement. Il est également réalisé en fonction du concept communal de stationnement, lorsque celui-ci existe. Le concept communal constitue la première source de référence pour fixer le nombre de places de stationnement. Dans la mesure où toutes les communes n'en disposent pas, d'autres critères viennent compléter cet élément.

- lettre a : en cohérence avec la gestion prévue pour le stationnement sur le domaine public, c'est-à-dire l'ensemble des mesures et règles que le Canton et les Communes (qui n'ont pas de concept communal de stationnement) appliquent pour organiser, encadrer et optimiser l'usage des places de stationnement situées le domaine public.
- lettre b : en tenant compte des besoins spécifiques liés à l'accessibilité, en particulier pour les personnes à mobilité réduite et pour les besoins en matière de transports liés à l'activité économique. La notion de personnes à mobilité réduite inclut également des situations temporaires, telles qu'une grossesse ou une blessure.

Alinéa 2 : Dans tous les cas, les normes techniques et les directives en vigueur constituent un socle minimal applicable. Les modalités d'application des normes techniques et des directives s'inscrivent dans les objectifs de la présente loi, et par conséquent, à certains de ceux figurant dans le plan climat et le plan directeur. Elles portent notamment sur la qualité des aménagements des installations de stationnement, par exemple en ce qui concerne les équipements destinés aux cycles (tels que des casiers pour casques) ou l'adaptation des places de stationnement pour d'autres modes de déplacement (places plus larges, accessibilité). La prise en compte du stationnement dédié à la recharge des véhicules électriques, en particulier en lien avec l'occupation de l'espace public, fait également partie des éléments à considérer.

Les communes peuvent toutefois prévoir, par l'élaboration d'un concept communal de stationnement ou par l'adoption d'une réglementation communale, des dispositions plus contraignantes. Cela peut notamment aller jusqu'à l'exclusion de tout stationnement, possibilité déjà prévue par la norme VSS 40 281. Cette marge d'appréciation doit s'exercer dans le respect des principes de proportionnalité et d'égalité de traitement.

Art. 40 Réévaluation du besoin en stationnement

Alinéa 1 : Cet article liste les cas de figure dans lesquels la commune doit réévaluer le besoin en stationnement.

- Lettre b : par *« changement significatif de la destination des locaux »*, on entend un changement de l'usage fondamental de l'espace (par exemple un logement transformé en cabinet dentaire). Les locaux concernés sont tous types de locaux, même ceux d'habitation.

Alinéa 2 : Un *« écart manifeste »* avec les normes techniques ou directives en vigueur désigne une non-conformité claire, importante et objectivement mesurable par rapport aux règles techniques en vigueur. On vise notamment les très vieux plans d'affectation présentant un dimensionnement démesuré par rapport à l'époque actuelle. Une modification de la desserte en transport publics ne constitue pas un écart manifeste.

Alinéa 3 : Dans le but de réduire les frais, les mesures de mutualisation du stationnement, existant ou à créer, sont privilégiées.

Les communes sont compétentes pour examiner les situations au cas par cas ; elles tiennent compte des droits acquis et du droit de la propriété. Une marge de manœuvre est laissée aux Communes et pourra s'exprimer lors de la mise en œuvre de ces mesures d'adaptation, spécialement lors de la pesée des intérêts et de l'application du principe de proportionnalité ou de l'appréciation de la nécessité d'accorder une dérogation.

Alinéa 4 : Par *« mutualisation des places de parc »*, on désigne une organisation où des places de stationnement sont partagées par plusieurs utilisateurs (salariés, résidents, visiteurs) selon des règles et des plages horaires définies, plutôt qu'attribuées individuellement. Cela permet d'optimiser leur utilisation, de réduire les coûts de construction et de fonctionnement, et de répondre à un besoin de stationnement pour un nombre total d'usagers supérieur au nombre de places physiques.

La reconversion des places de parc désigne le processus de transformation d'un espace de stationnement en un nouvel usage, comme des espaces verts, des pistes cyclables, des logements ou des installations commerciales. Cette démarche vise à repenser l'utilisation de l'espace urbain pour répondre aux enjeux de densité, de mobilité durable et d'écologie.

Pour favoriser la mutualisation, la suppression ou la reconversion des places de parc, l'Etat peut octroyer une subvention aux propriétaires. Cette subvention est assortie de critères de suivi et de contrôle à son octroi.

Art. 41 Usage effectif des places

Cette disposition vise à assurer la conformité entre l'usage effectif des places de stationnement et l'usage prévu dans l'autorisation de construire. Elle rappelle que l'affectation des places de stationnement fait partie intégrante du projet autorisé et ne peut être modifiée sans base légale.

Elle permet aux communes de vérifier le respect des conditions fixées lors de la délivrance de l'autorisation de construire et s'inscrit dans leurs compétences générales de contrôle en matière de police des constructions, en lien avec les objectifs de la planification territoriale et de la politique de mobilité.

Art. 42 Interfaces de transport de voyageurs

Alinéa 1 : Une interface de transport de voyageurs ou interface multimodale est un pôle d'échange (lieu physique) où se rejoignent plusieurs modes de transport (train, bus, voiture, vélo, marche, mobilité partagée, etc.) et où les voyageurs peuvent passer facilement d'un mode de transport à un autre : par exemple, d'une voiture ou d'un vélo vers un train ou un bus, ou d'un train vers un bus, etc.

Le développement des interfaces de transport de voyageurs permet d'inciter à l'utilisation des transports publics et d'alléger les volumes de trafic sur le réseau routier. Les interfaces de transport de voyageurs participent au développement de la mobilité multimodale.

Les interfaces de transport de voyageurs font l'objet d'une stratégie sectorielle. Les emplacements de ces interfaces sont définis en vue d'établir une vision globale qui est inscrite dans le PDCn par le biais d'une fiche, en vertu de l'article 17.

L'Etat doit permettre le bon développement des interfaces de transports. Les principes d'aménagement proposés par les communes ou les entreprises de transport doivent respecter les exigences techniques et contribuer à des rabattements efficaces. Ces interfaces doivent être équipées pour permettre un transbordement rendant la chaîne de transport sécurisée, attractive et fonctionnelle.

L'Etat doit veiller à la qualité de ces interfaces et à l'amélioration de la fonctionnalité de leurs équipements afin d'assurer le rabattement vers les lignes ferroviaires et les lignes de bus régionales. Le rabattement se fait en priorité par des moyens de mobilité active, par des lignes de transports publics pour les voyageurs desservis et les transports individuels motorisés, pour les voyageurs non desservis ou mal desservis par les transports publics et résidant trop loin des interfaces pour s'y rendre par des moyens de mobilité active. Il a notamment pour but de minimiser le déplacement kilométrique en transport individuel motorisé.

Alinéa 2 : Les principes régissant la planification régionale sont les suivants et sont conformes à la Stratégie cantonale des interfaces de transport de voyageurs :

1. Organiser les rabattements vers le réseau de transports publics (TP) (lignes ferroviaires), en priorité par le vélo et la marche à pied pour les distances courtes, puis par les lignes de TP routières pour les voyageurs desservis et finalement par les transports individuels motorisés (TIM) pour les voyageurs non desservis ou mal desservis par les TP.
2. Rabattre les automobilistes le plus proche de leur lieu de domicile.
3. Localiser, dimensionner et gérer les parkings d'échange afin d'y accueillir prioritairement les voyageurs non desservis ou mal desservis par les TP sur leur lieu de domicile et desservis en revanche sur leur lieu de travail.
4. Dimensionner et gérer les parkings d'échange en cohérence avec les politiques et les tarifications de stationnement régionales et communales à leurs abords.

Le besoin en stationnement résultant des études de planification des parkings d'échange comprend leur localisation dans le territoire et le dimensionnement (le nombre) de places de parc pour les automobiles (P+R), les deux-roues (motorisés ou non - B+R) ainsi que les places destinées au covoiturage. Le mode d'exploitation se réfère à la tarification des parkings d'échange et à la priorisation des abonnés.

Au terme des études de planification régionale, le département délivre une prise de position qui identifie et approuve les P+R éligibles au subventionnement (dans la mesure où ils répondent aux principes ci-dessus) et les conditions de gestion à respecter pour bénéficier de la subvention cantonale.

Alinéa 3 : Cet alinéa permet le subventionnement des divers éléments des interfaces de transport de voyageurs reconnus d'importance cantonale, qui sont notamment :

- les arrêts de bus régionaux aux gares/haltes ferroviaires et les arrêts de bus permettant le transbordement entre deux lignes régionales ;
- les parkings d'échange automobiles et deux-roues motorisés éligibles ;
- les parkings d'échange vélos aux gares/haltes ferroviaires et aux arrêts de bus régionaux :
- les cheminements qui relient ces éléments entre eux ou aux quais ferroviaires.

La subvention vise :

- les coûts des études de planification régionales des parkings d'échange ;
- les coûts des études d'aménagement (se rapportant aux éléments d'interfaces reconnus d'importance cantonale), tant les études préliminaires (qui analysent la situation, cherchent à comprendre les enjeux, définir les objectifs et examiner plusieurs solutions possibles afin de permettent de décider si le projet doit être réalisé et sous quelle forme) que les études de projet (détaillent la solution retenue après les études préliminaires en vue de la réalisation du projet retenu) ;
- les coûts de réalisation des éléments d'interfaces reconnus d'importance cantonale ;
- la participation aux coûts d'exploitation non couverts par les recettes des P+R éligibles.

Le subventionnement cantonal, lorsqu'octroyé, peut intervenir à n'importe quelle étape du projet d'interface de transport de voyageur.

Les communes et les entreprises de transport réalisent et exploitent le stationnement aux interfaces selon la prise de position du département (voir commentaire alinéa 2).

Alinéa 4 : Conformément à la stratégie sectorielle actuellement en vigueur, les subventions de l'Etat prévues s'élèvent à :

- 50% des coûts des études de planification des parkings d'échange et des études préliminaires des interfaces de TP ;
- 50% des coûts de projet et de réalisation des interfaces de TP reconnues d'importance cantonale ;
- 50% des coûts de projet et 50% des charges de construction et d'exploitation non couvertes par les recettes des parkings d'échange éligibles ;
- 50% des coûts de projet et de réalisation des parkings d'échange vélos.

Art. 43 Transport ferroviaire de marchandises

Cet article introduit une subvention d'investissement en faveur du transport ferroviaire de marchandises. Il définit l'objectif, la forme ainsi que le principe de calcul de la subvention. La planification des installations de transbordement multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises est réglée à l'article 28.

Alinéa 1 : Le soutien peut être octroyé à fonds perdus. Cet alinéa décrit également les différents types de travaux qui peuvent être considérés pour cette subvention, en particulier la construction d'une installation nouvelle ainsi que la rénovation ou la modification d'une installation existante.

La disposition est formulée de manière potestative de sorte à laisser une marge de manœuvre décisionnelle et financière au Conseil d'Etat.

Alinéa 2 : Description des taux minimaux et maximaux de cette subvention. Cet alinéa précise que les coûts pris en considération forment la base pour le calcul de la subvention. Il s'agit des coûts directement liés à la réalisation de l'installation de transbordement et chargement.

Alinéa 3 : La méthode permettant d'établir le taux de subvention. Celui-ci se base sur la projection des tonnes supplémentaires transbordées de la route au rail ou inversement grâce à l'installation subventionnée. Le règlement sur les subventions d'investissement en faveur du transport ferroviaire de marchandises (RSTFM) précise le calcul du taux de subventionnement.

Alinéa 4 : Tout autre soutien public sera soustrait aux coûts pris en considération, afin d'éviter une double subvention conformément aux dispositions en la matière. Le RSTFM précise la prise en compte de ces éventuelles contributions allouées par les pouvoirs publics.

Alinéa 5 : La subvention est octroyée au propriétaire de l'installation. Dans la pratique, le propriétaire foncier n'a pas systématiquement un lien fonctionnel avec l'exploitation de l'installation. Le terme *« en règle générale »* est ajouté ici pour permettre dans des cas exceptionnels d'octroyer la subvention à l'exploitant utilisateur de l'installation. Par exemple, lorsque celui-ci est au bénéfice d'un droit de superficie ou d'une servitude d'utilisation de l'installation. En l'absence de distinction, il est entendu que le propriétaire peut être une personne physique ou une personne morale de droit privé ou public.

Alinéa 6 : Le RSTFM, élaboré par le Conseil d'Etat le 4 mars 2026, règle en détails les conditions d'octroi de cette subvention.

Il est important de signaler que, par l'intermédiaire de l'article 6, alinéa.1, lettre b de la LMTP, les entreprises de transport public peuvent bénéficier d'une subvention d'exploitation pour le transport des marchandises sur les lignes de chemins de fer ou celles qui résultent d'un changement de mode de transport.

Art. 44 Gestion coordonnée du trafic

Alinéa 1 : La gestion coordonnée du trafic (GCT) désigne l'ensemble des méthodes et outils permettant de piloter de manière harmonisée et en temps réel les flux de circulation sur un réseau routier ou urbain, en coordonnant plusieurs carrefours, axes ou modes de transport entre eux. L'objectif est de fluidifier le trafic, réduire la congestion, améliorer la sécurité et optimiser l'usage de la voirie.

La GCT est un outil stratégique et opérationnel permettant d'améliorer l'efficacité des transports publics, de maîtriser le trafic individuel motorisé et aussi de limiter les effets d'événements planifiés ou imprévus (chantiers, grandes manifestations, accidents, etc.). La GCT dans l'agglomération Lausanne-Morges (GCTA) coordonne ainsi les stratégies des partenaires publics et privés nécessaires pour assurer la multimodalité des déplacements dans cette agglomération.

En période de perturbations du réseau, le système permet de déceler et d'annoncer les problèmes, d'identifier et de favoriser des itinéraires de délestage alternatifs, voire des possibilités de transfert modal. En effet, les données relatives au trafic (charges, densité, etc.) des axes principaux sont regroupées en temps réel au sein d'une centrale de trafic. Après analyse, des mesures peuvent être prises en temps réel grâce à des équipements modernes de gestion de trafic (panneaux à message variable, info voyageurs, régulation des vitesses, plateformes Internet, application sur smartphones et tablettes, etc.). La GCTA permet ainsi de faire le lien entre la centrale et les moyens d'action sur le terrain.

Alinéa 2 : La mise en place de la GCT nécessite des mesures organisationnelles et des mesures techniques pour répondre aux objectifs définis précédemment. Les mesures organisationnelles doivent permettre d'assurer le fonctionnement de la GCT en prenant en compte la somme des intérêts particuliers des communes concernées, des entreprises de transports publics, ainsi que des usagers des transports individuels. En particulier, des plans de gestion intégrée de mobilité (PGIM) doivent être approuvés à l'unanimité par les communes concernées. Le fonctionnement de la centrale est décrit dans le manuel d'exploitation qui contient tous les processus idoines.

Art. 45 Plan de mobilité d'entreprise

Alinéa 1 : Un plan de mobilité est un outil de gestion des déplacements mis en place par une ou plusieurs entreprises ou établissements pour leur personnel, voire leurs visiteurs et clients. Le terme *« entité »* est utilisé pour couvrir tous les cas de figure : entreprise, hôpital, école, établissement de formation, magasin, administration parapublique, etc.

Les plans de mobilité de site ou inter-entreprises poursuivent le même but qu'un plan de mobilité d'entreprise mais se caractérisent par la mutualisation de certaines actions (ex : mesures de promotion du covoiturage, gestion d'un parking commun, station de vélo en libre-service, etc.). L'échelle d'intervention dépasse par conséquent celle d'une seule et même entreprise et implique une structure de coordination, et un mécanisme de financement pour les mesures communes. La notion de plan de mobilité de *« site »* désigne le lieu où plusieurs entreprises sont situées. P.ex. zones industrielles, plan d'affectation EcoTOP, Littoral parc, etc.

Alinéa 2 : Le délai de 5 ans est un délai d'ordre. Les entités qui sont tenues d'établir un plan de mobilité d'entreprise sont :

- les entreprise de grande importance, c'est-à-dire qui regroupent 100 emplois ou plus sur un même site ;
- toute entité publique de moyenne et grande importance, c'est-à-dire qui regroupe 50 emplois ou plus sur un même site ;
- les zones d'activités visées sont les « sites stratégiques de développement d'activités » et les « zones d'activités régionales » au sens du PDCn.

Une disposition transitoire fixe le délai à 5 ans pour la mise en œuvre de cette disposition pour les entreprises déjà présentes sur le territoire cantonal (art. 126).

- Lettre b : Il y a lieu de rappeler que les plans de mobilité d'entreprises prévus dans l'avant-projet LMob ne visent pas la mobilité des élèves et que le transport scolaire est réglé par les Communes en vertu de la loi du 7 juin 2011 sur l'enseignement obligatoire (art. 28 LEO).

Alinéa 3 : Le plan de mobilité s'appuie notamment sur des mesures de gestion du stationnement (par exemple, critères d'attribution des places selon le besoin, tarification, etc.), d'incitation à l'utilisation des transports publics, d'encouragement à l'usage de la mobilité douce (par exemple, vélos à assistance électrique), ou encore de promotion du télétravail. Pour les plans de mobilité, il est nécessaire de développer des mesures économiques, mais également techniques et infrastructurelles intégrant à la fois les employés et les usagers, visiteurs ou clients.

Le plan de mobilité de site doit *a minima* viser la gestion des places de stationnement pour véhicules à moteur (critère d'attribution, tarification, mutualisation des parkings) et l'encouragement aux modes alternatifs. Les circonstances qui peuvent amener l'autorité à demander l'établissement d'un tel plan sont, notamment, l'effet favorable qu'un regroupement pourrait avoir sur le système de mobilité.

Alinéa 4 : Cette subvention permet non seulement de soutenir l'élaboration des plans de mobilité d'entreprise et de site, mais également d'initier des mesures concrètes tant au niveau des entreprises individuelles que des zones d'activités. Parmi les mesures éligibles, on peut citer la réalisation d'équipements dédiés à la mobilité active (abris vélos, casiers, douches, bornes de recharge pour vélos électriques), l'implémentation de logiciels de gestion de parkings, de covoiturage ou de partage de véhicules, ou encore la signalétique et la communication liées aux solutions retenues (du marquage au sol pour les places réservées au site internet, en passant par des événements en lien avec les objectifs de mobilité).

La subvention peut être octroyée pour les études de plans de mobilité d'entreprise et de plans de mobilité de site, les mesures mises en place par les entreprises et les zones d'activités ou les postes dédiés aux plans de mobilité dans les organismes de développement économique régionaux. Les moyens financiers sont attribués par voie de décret.

Art. 46 Mobilité partagée

Alinéa 1 : Par *« mobilité partagée »*, on entend l'utilisation partagée d'une flotte de véhicules par différents usagers, pour une courte durée et par le biais d'abonnements. Les véhicules partagés sont principalement des voitures ou des vélos.

La mobilité partagée peut être favorisée par l'installation de places de stationnement dédiées à ce mode par exemple. Il peut s'agir d'autres mesures telles que des lignes de bus d'entreprises ouvertes au public hors heures de pointe.

Alinéa 2 : La subvention peut couvrir jusqu'à l'entier de la mesure. Elle est destinée tant aux communes qu'à des initiatives privées ou à des entreprises privées.

Lorsque les entités privées qui mettent en place des mesures de mobilité partagée disposent d'un plan de mobilité d'entreprise, ces mesures entrent dans le cadre de la subvention octroyée par l'art. 45 sur les Plans de mobilité. Les deux subventions (art. 45 et 46) peuvent être cumulées.

Art. 47 Concept d'accessibilité multimodale

Alinéa 1 : La notion d'installation à forte fréquentation (IFF) regroupe un ensemble d'installations qui attirent du public de manière plus ou moins intense, sans définition précise de l'intensité. Ce sont par exemple les commerces de détail d'une certaine taille, les grands magasins ou les marchés spécialisés, les regroupements de commerces en centres commerciaux, les équipements de sport et de loisirs tels que cinémas multiplexes ou les centres de fitness, certains parcs technologiques, les établissements de santé, de formation et culturels, etc. L'implantation d'une ICFF (installation commerciale à forte fréquentation) doit répondre aux critères cantonaux d'exclusion et de préférence définis dans le PDCn.

Un concept d'accessibilité est requis par l'autorité communale :
- d'office, pour toutes nouvelles installations ou en cas de transformation ou agrandissement, dans le cadre de la procédure du permis de construire ;
- sur requête, quand les conditions d'accès à une IFF existante changent notablement.

Le règlement cantonal précise les IFF visées par cette disposition. Il s'agit de structures répondant à des affectations commerciales, de services ou de loisirs :
- qui entraînent une génération de trafic et/ou une fréquentation – tous modes confondus – importantes : au moins 2000 trajets motorisés par jour et/ou 4000 trajets-personne par jour (total clients, visiteurs et employés) ;
- dont les surfaces sont conséquentes : à partir de 2'500 m^2 de surfaces de vente, expositions, dédiées aux loisirs ou services

Alinéa 2 : Le concept d'accessibilité multimodale aux grandes manifestations devra être joint à la demande d'autorisation par le biais du portail cantonal des manifestations (Pocama). Seules les manifestations ayant pour conséquence le déplacement d'environs plus de 1000 personnes nécessiteront un concept d'accessibilité multimodale.

Alinéa 3 : Le Conseil d'Etat précise par voie règlementaire les critères déterminants selon les éléments explicités au commentaire des alinéas 1 et 2. Cette disposition n'a pas d'effet rétroactif.

Art. 48 Covoiturage

Alinéa 1 : L'Etat peut agir pour encourager la pratique du covoiturage, par exemple au moyen de l'information donnée au public.

Pour les communes limitrophes d'autres cantons, il sera tenu compte des dispositions relatives aux relations intercantonales en matière de covoiturage, on pense par exemple au plan directeur régional intercantonal de la Broye.

Alinéa 2 : La création des aires de stationnement pour le covoiturage doit en priorité être réalisée dans des parkings existants ou sur des surfaces revêtues préexistantes.

Il est en outre précisé que la subvention serait octroyée *« en principe »* aux communes car cet alinéa ne vise pas la réalisation de parkings par des privés. En effet, les aires de covoiturages doivent offrir une certaine garantie de pérennité pour l'entretien et l'exploitation de celles-ci. Ceci ne peut être assuré que par des acteurs publics. Néanmoins, le subventionnement d'aires de covoiturage réalisées par des privés doit rester possible. On vise en particulier les P+Rail (CFF - privé) où une partie des places seraient disponibles en priorité pour les covoitureurs.

Alinéa 3 : Cet alinéa permet d'octroyer une subvention aux initiatives d'entreprises privées pour d'autres moyens d'accessibilité au covoiturage. On pense en particulier aux moyens de technique de l'information.

Art. 49 Mesures de promotion

Alinéa 1 : La loi permet à l'Etat de mettre en œuvre des actions ou des mesures de promotion de la mobilité qui favorisent certains objectifs. La liste d'objectifs de cette disposition est exemplative.

L'objectif de sobriété vise les actions et mesures qui favorisent la sobriété dans la mobilité sous tous ses aspects. On pense en particulier et à la sobriété des déplacements (nombre des déplacements, volume total de mobilité) et à la sobriété énergétique des modes déplacement.

L'objectif de report modal vise les actions et mesures de report modal des TIM vers :
- les transports publics, comme : la création ou l'extension de lignes (tramway / métro / BHNS), l'augmentation des fréquences, la tarification attractive (abonnement unique, gratuité partielle, tarifs solidaires), la mise à disposition de parkings relais (P+R : parking en périphérie pour accéder à un transport collectif rapide), l'amélioration de l'intermodalité (correspondances facilitées, pôles d'échanges multimodaux) ;

- le vélo, comme : la création de pistes cyclables continues et sécurisées (réseau cyclable structurant), le stationnement sécurisé des vélos (arceaux, boxes, parkings en gare), la modération du trafic motorisé (zones 30, aires piétonnes, vélorues) ;
- la marche, comme : l'aménagement de zones piétonnes et rues scolaires (élargissement des trottoirs, mise en accessibilité, sécurisation des traversées), l'urbanisme de proximité (rapprochement des commerces et services) ;
- le covoiturage et l'autopartage, comme des voies réservées au covoiturage ou aux bus + covoiturage, le déploiement de stations d'autopartage en ville et en gare, des aires de covoiturage en périphérie ;
- le développement des plateformes multimodales utiles au transport lacustre de marchandise (rail–lac, route-lac, plateformes tri-modales), le développement solutions logistiques décarbonées et innovantes comme la cyclo-logistique ou le transport souterrain de marchandises, la création de cheminements logistiques dédiés notamment en milieu urbain.

Les objectifs d'efficience visent notamment l'optimisation et la gestion intelligente du trafic, l'amélioration de l'efficacité des transports collectifs, la gestion et optimisation de l'espace public, l'efficience énergétique et environnementale, la logistique et l'efficience du transport de marchandises, la numérisation des données, la gouvernance et organisation du système.

Par *« mesures ou actions favorables à la santé publique »*, on entend en particulier la promotion des mobilités actives (marche et vélo), la réduction de la pollution de l'air, la réduction du bruit, l'amélioration de la sécurité routière.

Alinéa 2 : Le Canton peut soutenir des projets de promotion de la mobilité correspondant aux objectifs de la Stratégie cantonale de mobilité multimodale et à ceux de l'alinéa 1, soit l'information, la communication, les actions incitatives, la formation mais aussi des offres et des services qui ne seraient pas visés par d'autres articles. Cela peut par exemple concerner la pose de casiers à proximité des installations de stationnement des vélos (p.ex. pour les casques ou des habits de protection contre les intempéries.

Cela étant, cette subvention ne se substitue pas aux compétences d'autres politiques publiques, telle que par exemple la politique énergétique du Canton. En effet, il ne sera pas possible de subventionner des bornes de recharges ou des équipements solaires installés sur des infrastructures de mobilité par le biais de cette disposition.

4.3 Titre III – Infrastructures de mobilité

La planification de la réalisation des infrastructures de mobilité se différencie de celle des réseaux car elle se fait à l'échelle d'un projet d'infrastructures qui ne porte que sur une fraction restreinte du territoire. Elle se traduit par l'élaboration de plans, nettement plus détaillés que ceux établis pour les réseaux, qui seront mis à l'enquête et se transformeront ensuite en plans d'exécution. Ces plans doivent concrétiser la façon dont l'espace dédié à la mobilité est réparti entre les divers modes de déplacement afin de permettre un fonctionnement multimodal efficace. Les vues en plan doivent faire apparaître les aménagements et les équipements dédiés aux différents modes de déplacement. Elles sont le plus souvent accompagnées de coupes en travers. Il ne s'agit donc plus de plans de principe comme ceux des réseaux.

4.3.1 Chapitre I – Généralités

Art. 50 Principes

Alinéa 1 : Les actions résultant du présent titre (aménager et construire, entretenir et équiper les infrastructures de mobilité) sont réalisées dans le respect des principes issus du Chapitre I Généralité du Titre II sur le système de mobilité. C'est-à-dire l'accessibilité de l'ensemble du territoire par un système de mobilité multimodal basé sur la complémentarité des modes (art. 14), le principe de priorisation des modes (art. 15), le principe d'accessibilité (art. 14) et celui de concordance des réseaux (art. 16). Il s'agit également de respecter les planifications cantonales et communales (du Chapitre II du Titre II).

Alinéa 2 : Cet alinéa vise une conception des infrastructures de mobilité par les autorités, conformément aux règles techniques et en privilégiant l'amélioration de l'existant plutôt que la création de nouvelles installations. Le niveau de service requis (lettre a) n'est pas fixé par la classification de la route, mais fait référence aux éléments mentionnés à l'alinéa 1.

Alinéa 3 : Lors de la réalisation des travaux et dans la mesure où les contraintes techniques et de sécurité le permettent, les autorités organisent le chantier de manière à préserver la circulation des différents modes de déplacement (piétons, vélos, transports publics, trafic individuel motorisé). L'objectif est de limiter les perturbations pour les usagers et d'assurer la continuité des déplacements pendant la durée des travaux.

Art. 51 Qualité de l'espace public

Cet article rend compte des missions de la Sous-commission des espaces publics (SCEP). Par *« qualité de l'espace public »*, on entend que cet espace soit conçu de façon équilibrée, c'est-à-dire non seulement pour s'y déplacer (voies, routes, chemins, etc.), mais aussi pour y *« séjourner »* (bancs et places de parc). L'espace public doit en particulier offrir un niveau de sécurité suffisant non seulement par la juxtaposition de chacun des modes (dans des espaces séparés ou non selon les situations), mais aussi par l'apaisement du trafic qui doit rendre aussi harmonieuse que possible la cohabitation de divers modes (piétons, vélos, TP et TIM) dans un même espace. La protection de l'usager le plus vulnérable doit être prise en considération.

Alinéa 2 : Pour ce faire, différentes mesures doivent être entreprises par le Canton mais surtout par les Communes :

- L'apaisement de la circulation se fait par le biais d'aménagements spécifiques de l'espace public ou de mesures de limitation de vitesse selon le droit fédéral. La modération de la vitesse des déplacements dans l'espace public limite les émissions sonores tout en agissant favorablement sur le comportement des différents usagers. Par ailleurs, l'apaisement de la circulation par le biais d'une réduction de la vitesse tend aussi à diminuer les différentiels de vitesse entre les divers modes de déplacement et à minimiser ainsi les conflits entre eux.
- Il s'agit de contribuer à la qualité de vie des riverains et de séjour des individus dans l'espace public en veillant au choix du type de matériaux dans l'aménagement et à leur intégration à l'environnement bâti, tout en respectant les aspects patrimoniaux et en accentuant la présence de la végétalisation dans l'aménagement de l'espace public.
- L'aménagement doit aussi prendre en compte l'adaptation aux changements climatiques. Il s'agit de veiller à lutter contre les ilots de chaleur, préserver la perméabilité des sols et favoriser la végétalisation, notamment pour renforcer la biodiversité et la qualité du paysage dans l'espace public.

Alinéa 3 et 4 : Les communes peuvent être conseillées dans l'élaboration de leurs projets d'aménagements de l'espace public par la Commission cantonal des espaces publics (SCEP), au sein de laquelle le service en charge de la mobilité collabore avec les autres services cantonaux spécialisés concernés par l'espace public (voir art. 13).

Art. 52 Aspects environnementaux

Alinéa 1 : Ces considérations s'appliquent pour les travaux de réaménagement, de construction, d'entretien et d'équipement des infrastructures de mobilité. Il est utile de souligner que ces éléments sont déjà examinés par les services compétents dans le cadre de la phase de planification des réseaux de mobilité concernés, ainsi que lors de l'autorisation des projets d'infrastructures (arts 54 et suivants).

Dans la mesure du possible et conformément aux législations applicables, le département et les communes :

- Lettre a : appliquent le principe d'écoconception notamment en utilisant des matériaux respectueux de l'environnement et en anticipant la réutilisation future des matériaux utilisés. L'écoconception consiste à intégrer la protection de l'environnement dès la conception des biens ou services. Elle a pour objectif de réduire les impacts environnementaux des produits tout au long de leur cycle de vie : extraction des matières premières, production, distribution, utilisation et fin de vie. L'objectif pour les infrastructures routières est de minimiser leur empreinte carbone et leur impact énergétique (tant lors des travaux et durant leur cycle de vie qu'en matière d'énergie grise), notamment par le réemploi de matériaux de construction existants (économie circulaire, voir ci-après). Cette disposition permet de contribuer à la mise en œuvre des principes instaurés par les législations cantonales en matière durabilité et de climat ainsi qu'en matière forestière (notamment l'art. 77 al. 2^{bis} LVLFo pour l'usage du bois en tant que matériaux de construction).
- Lettre b : favorisent l'économie circulaire par le réemploi et le recyclage des matériaux. L'économie circulaire (art. 56a Cst-VD, depuis 2025) est entendue comme un ensemble de mesures visant la réduction, le ralentissement et le bouclement des flux de matières et d'énergie (en particulier dans le cadre des transports de matériaux de chantier), notamment par la mutualisation, la réutilisation, la réparation, la rénovation ou le recyclage. Les exigences de qualité des matériaux réemployés pour les éléments structurels et fonctionnels doivent toujours être prises en considération.
  Il y a lieu de favoriser l'économie circulaire par le réemploi et le recyclage des matériaux démontés lors des travaux de réaménagement, de construction, d'entretien et d'équipement des infrastructures de mobilité, notamment pour les revêtements.
- Lettre c : visent à accroître la végétalisation, l'arborisation et la perméabilité des sols dans l'espace public dédié à la mobilité. La végétalisation et l'arborisation de l'espace public permettent notamment la désimperméabilisation des sols ainsi que la lutte contre les îlots de chaleur et de manière générale de contribuer à l'adaptation aux changements climatiques. Par ailleurs, de façon générale, elles permettent d'améliorer la qualité de l'espace public. Demeurent réservées les questions relatives à la sécurité des usagers.

- Lettre d : prennent en compte le ruissellement, l'évacuation et la qualité des eaux ainsi que les espaces réservés aux eaux. La route peut contribuer d'une part à canaliser l'écoulement et d'autre part risque de provoquer une concentration du rejet des eaux de ruissèlement dans les sols. Cette disposition a pour but de minimiser les conséquences liées à de grosses intempéries.
  Il y a lieu de privilégier l'infiltration dans le sol plutôt que dans les canalisations, conformément aux articles 6 et 7 de la loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux). Les eaux doivent être gérées conformément à l'état de l'art. Cette disposition permet également de justifier les investissements liés aux systèmes d'évacuation des eaux et de leur entretien. L'infiltration des eaux non polluées et faiblement polluées en respect de la norme VSA 2019 *« Gestion des eaux par temps de pluie »* (l'infiltration reste soumise à autorisation au sens de l'art. 12a LPDP), la gestion des eaux de drainage aux abords des routes (versant) et enfin la gestion particulière des eaux de chaussées en zones S de protection doivent être intégrées et/ou renforcées.
  Les dispositions spécifiques de la LEaux en matière d'espace réservé aux eaux s'appliquent.
- Lettre e : prennent en compte le déplacement de la faune ainsi que la préservation de la biodiversité et de la géodiversité. La conception de l'infrastructure de mobilité doit pouvoir participer au maintien durable de la biodiversité et au déplacement des espèces par la mise en place d'infrastructures écologiques.
- Lettre f : prennent les mesures propres à la valorisation des sols pollués. Les mesures principales ont trait au stockage des sols pollués issus des travaux relatifs aux infrastructures de mobilité. Par principe, on réutilise tous les sols sans égard à leur pollution potentielle pour les petits chantiers (dans le cadre de la valorisation des sols pollués).
  La législation sur la gestion des déchets devrait inscrire des zones tampons pour stocker les sols pollués dans le cadre de la gestion des matériaux terreux au niveau des chantiers et de l'entretien.
- Lettre g : tiennent compte du principe de sobriété énergétique dans la réalisation des infrastructures. La sobriété énergétique est une démarche volontaire et organisée visant à réduire la consommation d'énergie par des changements de comportement, de mode de vie et des transformations sociales, sans nuire au bien-être (exemple : covoiturage). Elle se concentre sur l'évitement des usages inutiles (gaspillage) plutôt que sur la performance technologique.
- Lettre h : respectent les normes fédérales relatives à la réduction des nuisances sonores et à la protection de la santé publique. La favorisation de mesures permettant de réduire les nuisances provenant de grands chantiers de tiers est un élément important de la Stratégie du transport de marchandises.

Alinéa 2 : Cet alinéa vise à limiter, dans la mesure du possible, les nouvelles emprises, en particulier sur les surfaces d'assolement (SDA). Il s'agit par là de mettre en œuvre le principe de sobriété de la LCDC en maximisant l'usage des infrastructures existantes, c'est-à-dire en limitant autant que possible leurs extensions. Néanmoins, il est parfois nécessaire d'élargir l'infrastructure, par exemples pour assurer le croisement des transports publics ou créer des pistes cyclables sécurisées. Dans ce genre de cas, l'Etat ne doit pas être empêché d'utiliser l'espace utile du domaine public.

Art. 53 Interdiction d'entraver les travaux

Alinéa 1 : Cette disposition vise à garantir le bon déroulement des travaux de construction et d'entretien des infrastructures de mobilité, ainsi que la sécurité des personnes qui y sont occupées. Elle interdit tout comportement ou action susceptible de perturber l'exécution des travaux ou de mettre en danger les travailleurs, qu'il s'agisse d'entraves matérielles, organisationnelles ou comportementales.

Cet article a une portée préventive et s'applique indépendamment des responsabilités civiles ou pénales qui pourraient par ailleurs être engagées. Elle constitue une base légale permettant aux autorités compétentes de prendre les mesures nécessaires afin d'assurer la sécurité des personnes et la continuité des travaux, dans le respect des autres dispositions légales applicables.

Alinéa 2 : Les actions prohibées pourront être énoncées de manière non exhaustive dans le règlement cantonal. Comme sous l'égide de la précédente loi, il est notamment prohibé, sous peine d'amende, de :
- déplacer des matériaux déposés sur les infrastructures ;
- détruire, détériorer, enlever ou déplacer les installations, piquets, jalons ou autres repères, qu'ils soient disposés sur les infrastructures en vue de travaux ou sur le terrain pour des relevés.

4.3.2 Chapitre II – Aménagement et construction

Ce chapitre permet de mettre en œuvre une importante simplification administrative des procédures, en particulier pour les projets d'infrastructures de mobilité des communes, sans emprise sur le domaine public.

Art. 54 Procédures d'autorisation

Alinéa 1 : Cet alinéa pose le principe de base que tout aménagement et toute construction d'infrastructure de mobilité passe par une procédure d'autorisation. Par *« aménagement »*, on entend tout réaménagement, réhabilitation (réfection à l'identique d'une infrastructure), requalification (par exemple, la transformation d'un

axe TIM en axe multimodal), adaptation ou correction d'infrastructure de mobilité (correction des défauts sur l'infrastructure existante et correction pour se rapprocher le plus possible des normes).

Trois procédures sont possibles pour autoriser un projet d'infrastructures, selon son type. Il s'agit de :

1. la procédure d'autorisation dite du *« projet d'infrastructures »*, à savoir la procédure par défaut. Ce type de projet peut être cantonal ou communal et implique en principe des emprises sur le domaine privé ;
2. la procédure du permis de construire, issue de la LATC, pour les projets (cantonaux ou communaux) n'incluant pas d'emprises sur le domaine privé ;
3. la procédure de légalisation de la signalisation routière selon l'art. 107 OSR (par voie de publication de la décision dans la FAO) qui permet, à certaines conditions, fixées par la jurisprudence, non seulement de légaliser de la signalisation mais également d'autoriser, par la même occasion, la construction d'aménagements, s'ils constituent des mesures d'accompagnement de cette signalisation.

Alinéa 2 : Cet alinéa introduit la notion de *« projet d'infrastructures »* afin de ne plus parler uniquement de projet routier. Elle a pour but d'étendre la notion de *« projet de construction »* (issue de la LRou) à l'aménagement de toutes les infrastructures sur lesquelles l'Etat et les communes interviennent.

Conformément à la jurisprudence (cf. ATF 116 Ib 159 consid. 1a p. 162-163 ; TF 1C_348/2007 du 21 décembre 2007, consid. 4, publié aux ATF 112 Ib 164, spéc. p. 166 et 167; CDAP AC.2018.0131 du 20 mai 2019 consid. 3 ; AC.2017.0246 du 12 avril 2018 consid. 4b/aa ; AC.2015.0192 du 9 février 2016 consid. 4b/bb), les terrains sur lesquels une route est construite reçoivent une affectation spéciale par le projet de construction, distincte de celle du territoire traversé par l'ouvrage routier ; ils sont dès lors colloqués en quelque sorte dans une zone d'utilité publique destinée à la construction d'une route. Ce changement d'affectation justifie ainsi de procéder par une procédure de planification plutôt que par une procédure ordinaire de permis de construire. Le plan routier a la portée matérielle d'un plan d'affectation spécial au sens de l'art. 14 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700) définissant la destination du sol; il a également la portée matérielle d'une autorisation de construire quand, par son approbation et son entrée en force, il permet d'entreprendre directement les travaux; dans ce cas, le projet de construction fixe le tracé de la route sur lequel il définit une affectation spéciale du sol, distincte de la réglementation générale, qui permet la réalisation des travaux.

Alinéa 3 : La procédure du permis de construire est celle prévue par la LATC (arts 104ss LATC). L'usage du potestatif laisse le choix à l'autorité concernée de soumettre un projet sans emprise à la procédure complète du projet d'infrastructures et renoncer à l'usage de la procédure du permis de construire. Cela peut concerner par exemple des projets d'une certaine envergure restant dans le domaine public.

Alinéa 4 : Cette alinéa précise l'application de l'article 107 OSR aux travaux d'aménagement qui accompagnent la mise en place d'une signalisation (par exemple des éléments d'aménagements ralentissant la circulation – chicanes, îlots, décrochements horizontaux et verticaux, etc.). La jurisprudence y relative a permis de déterminer que cette procédure peut être appliquée pour permettre une certaine souplesse pour des aménagements constructifs modestes et amovibles, qui constituent des mesures d'accompagnement de la signalisation par zone et lorsqu'ils sont destinés à la protection des piétons. Pour mémoire, l'article 86 précise les aspects relatifs à la signalisation (Titre III, chapitre IV Equipements).

Par *« examen préalable »*, on entend soit l'examen des services concernés, soit celui du service en charge de la mobilité seul pour les projets de faible envergure sans atteinte à des intérêts dignes de protection. Le service détermine l'étendue de l'examen préalable.

Alinéa 5 : Le règlement définira les éléments qui devront figurer dans le projet d'infrastructures, son contenu, notamment, pour les routes à proprement parler, le tracé et les ouvrages nécessaires, notamment les points d'accès et de croisements ainsi que les raccordements aux routes existantes.

Il est utile de préciser que la procédure pour la création de servitudes publiques suit la procédure du projet d'infrastructures cantonal, respectivement communal, conformément à l'article 75 du Code rural et foncier.

Les projets présentant une emprise importante sur l'espace souterrain sont coordonnés autant que possible avec les différents usages et la protection des ressources du sous-sol. Ils prennent en compte les aspects environnementaux listés dans la présente loi (art. 52).

Il est également utile de rappeler que, lors de la construction et de l'aménagement des infrastructures de mobilité, le projet tient compte des principes de fonctionnement du système de mobilité exposés dans les généralités du présent titre et du titre II, en particulier la complémentarité des modes, la continuité et l'interconnexion des réseaux modaux ainsi que la résilience et l'adaptabilité de son fonctionnement et de ses infrastructures. Il y a lieu de prendre également en compte les besoins des différents modes de déplacement (transports publics, stationnement vélo et

TIM, continuité des réseaux piétonniers et cyclables, arborisation, bancs publics, mesures d'apaisement du trafic, etc.) ainsi que les aspects environnementaux.

Alinéa 6 : L'effet anticipé des plans est concrétisé explicitement dans cette disposition. Cela signifie que la municipalité peut refuser un permis de construire lorsqu'un projet de construction, bien que conforme, compromet une modification de plan envisagée, non encore soumise à l'enquête publique. L'autorité en charge du plan est tenue de le mettre à l'enquête publique dans les 14 mois qui suivent la décision de refus du permis de construire, puis d'adopter son projet dans les 12 mois suivant la fin de l'enquête publique. Lorsque ces délais n'ont pas été observés, le requérant peut renouveler sa demande de permis de construire. La municipalité doit alors statuer dans les 30 jours.

Art. 55 Dispense d'autorisation

Cette disposition permet de soustraire à la procédure d'autorisation certain travaux cantonaux ou communaux. Les travaux visés sont principalement ceux pour le renouvellement des revêtements ou un aménagement de l'infrastructure de mobilité dans le but de la réparer ou de la mettre aux normes, notamment pour des raisons de sécurité. Il n'y aura dès lors ni enquête publique, ni examen préalable.

Il est utile de rappeler que les travaux d'adaptation et d'entretien constructif des infrastructures de mobilité sur le domaine public peuvent entraîner des conséquences en matière de bruit routier. Dans ce cas, un projet d'infrastructures sera en général mené, les dispositions de la présente loi en la matière s'appliquent.

Art. 56 Projet cantonal

Alinéa 1 : L'Etat renseigne la municipalité sur les projets cantonaux. Avant l'enquête publique, le département soumet le projet aux municipalités des communes concernées et recueille leurs déterminations.

Durant l'enquête, le dossier est disponible pour consultation au service et dans les communes territoriales concernées. Avis est donné de ce dépôt par affichage au pilier public et par insertion dans la Feuille des avis officiels du Canton de Vaud. Les propriétaires touchés sont avisés par lettre recommandée. Les oppositions et les observations auxquelles donnent lieu le projet sont déposées par écrit au lieu de l'enquête publique ou postées à l'adresse du greffe municipal ou du service durant le délai d'enquête. En cas d'observations ou d'oppositions collectives lors des enquêtes publiques, leurs auteurs désignent un représentant commun auprès duquel ils élisent domicile. Celui-ci est habilité à participer en leur nom et pour leur compte à tous les actes de la procédure. A défaut de représentant commun désigné, le premier signataire en fait office.

Alinéa 2 : A l'issue de l'enquête publique, le service en charge de la mobilité entend les opposants au cours d'une séance de conciliation.

Après l'enquête publique, le projet peut être modifié et soumis à une enquête complémentaire dans les formes et délais, si les modifications sont de nature à porter atteinte à des intérêts dignes de protection. L'approbation du projet modifié n'intervient qu'après l'enquête complémentaire.

Alinéa 3 : Recours de droit administratif (arts 92ss LPA-VD).

Art. 57 Projet communal

Cette procédure est obligatoire pour tous les projets communaux impliquant des emprises sur domaine privé. Elle peut également être suivie de manière volontaire pour des projets communaux sans emprise, pour autant que l'autorité compétente le décide.

Alinéa 1 : L'examen préalable du service consiste à recueillir l'ensemble des préavis et autorisations spéciales des services concernés par un projet d'infrastructures. L'examen préalable effectue le contrôle de la légalité et de la conformité aux normes. Une attention est portée au respect des planifications supérieures et des différents réseaux de mobilité (piétons, cyclables et TP) et à leur continuité. A l'issue de la circulation du dossier auprès des services, une synthèse de l'ensemble des préavis est rédigée et indique si le projet peut être mis à l'enquête ou si des modifications doivent y être apportées. Cas échéant, un examen préalable complémentaire est effectué.

Aucune durée de validité pour l'examen préalable n'est fixée dans la loi. Cependant, en cas de délai excessif ou de changements importants entre le moment de l'examen préalable et l'enquête publique, la validité de l'examen préalable peut être remise en question et un nouvel examen requis par le Canton.

La création de servitudes de passages publics suit la procédure du projet d'infrastructures cantonal, respectivement communal, conformément à l'article 75 du Code rural et foncier.

Alinéa 2 : Par *« achèvement de l'examen préalable »*, on entend l'obtention d'une synthèse d'examen préalable positive ou sous réserve de modification (c'est-à-dire de modifications mineures pour lesquelles le Canton fait confiance à la Commune pour procéder aux modifications avant la mise à l'enquête publique). Seuls les examens

préalables positifs ou sous réserve de modification permettent à la Commune de mettre le projet à l'enquête. Les synthèses d'examens préalables négatifs sont bloquants.

Avis de ce dépôt de l'enquête public est donné par affichage au pilier public et par insertion dans la Feuille des avis officiels du Canton de Vaud. Les propriétaires touchés sont avisés par lettre recommandée. Les oppositions et observations auxquelles donne lieu le projet sont déposées par écrit au lieu de l'enquête ou postées à l'adresse du greffe municipal durant le délai d'enquête. En cas d'observations ou d'oppositions collectives lors des enquêtes publiques, leurs auteurs désignent un représentant commun auprès duquel ils élisent domicile. Celui-ci est habilité à participer en leur nom et pour leur compte à tous les actes de la procédure. A défaut de représentant commun désigné, le premier signataire en fait office.

Au terme de l'enquête publique, la municipalité ou une délégation nommée par celle-ci invite les opposants à une séance de conciliation. L'invitation des opposants à une conciliation a un caractère contraignant. Une représentation du service lors de la conciliation est possible sur demande de la commune ou dans les cas où celle-ci s'impose.

Après l'enquête publique, le projet peut être modifié par la municipalité et soumis à enquête complémentaire dans les formes et délais, si les modifications sont de nature à porter atteinte à des intérêts dignes de protection.

Alinéa 3 : Le projet, transmis au législatif communal, est accompagné d'un préavis communal, des textes complets de réponses aux oppositions et de la synthèse de l'examen préalable du service. Les réponses aux oppositions ne sauraient être insérées dans le préavis communal. Le législatif communal adopte le projet en tant que tel ainsi que les textes complets de la réponse aux oppositions.

Si le législatif communal apporte au projet des modifications de nature à porter atteinte à des intérêts dignes de protection, celles-ci font en principe l'objet d'un examen préalable complémentaire. Le service peut être consulté afin d'examiner si l'atteinte justifie un nouvel examen préalable. Après l'obtention d'un examen préalable complémentaire positif, les modifications sont mises à l'enquête complémentaire.

En cas de nouvelle opposition, le législatif communal statue simultanément sur les éléments modifiés et sur les propositions de réponses aux oppositions.

Cet alinéa introduit un délai de deux ans entre la fin de l'enquête publique et l'adoption par le législatif communal afin que les projets restent d'actualité dans une réalité qui évolue rapidement. Ce délai peut être prolongé d'un an sur demande de la commune au service avant l'échéance du premier délai.

Alinéa 4 : Le département approuve le projet. Il notifie sa décision d'approbation avec les réponses aux oppositions de la municipalité. La décision d'approbation est publiée dans la Feuille des avis officiels du Canton de Vaud.

Alinéa 5 : Le service s'assure qu'aucun recours n'a été déposé avant de constater l'entrée en force du projet.

Art. 58 Projet communal sans emprise sur le domaine privé

Cette disposition vient préciser la mise en œuvre de l'article 54 al. 3, qui consacre la possibilité de recourir à la procédure du permis de construire selon la législation sur les constructions pour les projets d'infrastructures communaux sans emprise sur le domaine privé.

Alinéa 1 : Il s'agit de la principale simplification administrative du projet de loi qui permet aux projets communaux sans emprise sur le domaine privé de passer par la procédure du permis de construire LATC. Comme indiqué plus haut (commentaire art. 54 al. 3), le recours à la procédure du projet communal complète (c'est-à-dire la procédure du projet d'infrastructures avec adoption par le conseil et approbation par le département) reste néanmoins ouvert aux autorités qui souhaitent y soumettre leur projet en fonction de ses caractéristiques (notamment de son ampleur).

Il est utile de relever que les projets d'infrastructures sans emprise seront dans tous les cas soumis, de manière indirecte, aux législatifs communaux lors des demandes de crédits nécessaires à leur réalisation.

Alinéa 2 : L'examen préalable du service en charge de la mobilité reste toutefois requis et doit être positif ou sous réserve de modification pour permettre la mise à l'enquête publique. Le département ne rend pas d'approbation pour ces projets. Les éventuelles modifications du projet font l'objet d'une enquête complémentaire où le service est consulté pour l'octroi d'un nouvel examen préalable. Les projets communaux suivant la procédure du permis de construire sont soumis au délai de péremption prévu à l'art. 118 LATC si les travaux tardent trop à démarrer.

Alinéa 3 : Les décisions d'octroi ou de refus du permis de construire sont notifiées par la municipalité au département. Ce dernier bénéficie d'un droit de recours en vertu de la présente loi (art. 124), dans le cas où un projet ne respecterait pas les demandes formulées dans le cadre de l'examen préalable.

Art. 59 Caducité des projets communaux

Alinéa 1 : Cette disposition s'inspire de l'article 44 LATC sur la caducité des projets de plans d'affectation, mais avec des délais qui correspondent aux particularités du projet d'infrastructures.

Cela permet de s'assurer que les Communes, dans la réalisation des travaux d'infrastructures de mobilité, veillent à tenir compte de l'évolution des enjeux de la mobilité et du cadre légal y relatif. Des projets trop anciens risquent de ne plus de donner les réponses souhaitées pour le système de mobilité.

Alinéa 2 : La demande de prolongation du délai doit être motivée et présentée au minimum 6 mois avant l'échéance des 3 ans.

En ce qui concerne les projets communaux suivant la procédure du permis de construire, il est important de souligner que le délai de péremption prévu à l'art. 118 LATC s'applique.

Art. 60 Acquisition de terrains

Alinéa 1 : Ces trois manières d'acquérir le terrain peuvent être utilisées au choix pour disposer des surfaces nécessaires à la réalisation des infrastructures de mobilité (projets d'infrastructures piétonnes ou cyclables). Elles peuvent également être utilisées pour la réalisation des ouvrages de franchissement pour la faune.

Alinéa 2 : Si l'acquisition par expropriation est choisie, au détriment de l'acquisition de gré à gré ou par remaniement parcellaire, la procédure d'expropriation est applicable conformément la loi du 25 novembre 1974 sur l'expropriation (LE). Dans le cadre de cette procédure, une conciliation est parfaitement possible. En effet, une convention à l'amiable peut être conclue bien que la procédure d'expropriation ait déjà débuté. Toutefois, les tracés régulièrement approuvés ne peuvent pas être remis en cause lors de la procédure d'expropriation.

Il est utile de préciser que, comme le prévoyait déjà la LMTP, la procédure d'expropriation peut être engagée pour les projets d'infrastructures piétonnes ou cyclables.

En cas d'expropriation, le paiement des indemnités s'effectue sur la base du plan d'abornement.

Art. 61 Remaniements parcellaires

Alinéa 1 : Cette disposition permet aux autorités d'intervenir lors de chaque remaniement parcellaire pour améliorer les infrastructures de mobilité des différents réseaux, en particulier les réseaux de chemins pour piétons ou de voies cyclables pour la vie quotidienne qui sont en cours de développement.

Alinéa 2 : Par *« préparation »*, on entend la phase avant le projet, voire même avant les études. Cette démarche vise à anticiper les contraintes et à coordonner les interventions foncières et infrastructurelles pour optimiser l'efficacité et la sécurité des travaux.

Art. 62 Etude d'impact

Le règlement concerné est le règlement d'application du 25 avril 1990 de l'ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement (RVOEIE).

Il sied de relever que l'étude d'impact n'est pas nécessaire lors de tout projet d'infrastructures, mais seulement dans certains cas. La Commission interdépartementale pour la protection de l'environnement (CIPE) examine, soit dans le cadre des examens préalables pour les projets d'infrastructures communaux, soit lors de l'élaboration des projets d'infrastructures cantonaux, si le projet doit être soumis à une étude d'impact ou non.

Art. 63 Désaffectation et cadastration

Alinéa 1 : En cas de désaffectation, on applique la procédure du projet d'infrastructures cantonal ou communal.

Il est utile de préciser que les ouvrages annexes de l'infrastructure de mobilité (de type protection, bassins de rétention, etc.) et toutes les servitudes qui vont avec doivent être traitées dans la même procédure. Il s'agit de cas particuliers.

Alinéas 2 et 3 : Il s'agit de préciser ici la nécessaire coordination avec une procédure LATC pour donner au terrain désaffecté une affectation au sens de la LATC.

A toutes fins utiles, il est indiqué que la conception cantonale du paysage (Conception « Paysage Vaud »), en cours d'élaboration, mentionnera la désaffectation des infrastructures obsolètes, notamment celles de mobilité.

Art. 64 Affectation et décadastration

Il s'agit d'une nouvelle disposition car l'ancienne loi ne prévoyait pas la procédure à suivre permettant de passer du domaine privé cantonal ou communal au domaine public cantonal ou communal.

Par *« décadastration »*, on entend la sortie de la parcelle du cadastre (c'est-à-dire du Registre foncier) et donc du domaine privé pour entrer dans le domaine public. Le bien n'est plus privé et entre dans le domaine public par sa décadastration et son affectation au domaine public.

Art. 65 Déclassement

Alinéa 1 : Par *« déclassement »*, on entend l'entrée d'une infrastructure de mobilité dans une catégorie différente (que ce soit une route ou une voie cyclable), par exemple le passage d'un tronçon cantonal à communal ou inversement.

L'article présente le cas du déclassement par suite d'une correction routière. Cela étant, il peut y avoir d'autres cas de déclassement comme un déclassement à la suite d'un contournement ou d'un transfert d'infrastructures entre autorités.

Alinéa 2 : Le déclassement est en principe toujours lié à un projet d'infrastructures. Il est donc nécessaire de coordonner ces procédures.

Les ouvrages annexes à la route (de type protection, bassins de rétention, etc.) et toutes les servitudes y relatives doivent être traités dans la même procédure. Les objets *« connexes »* sont tous les ouvrages annexes à l'infrastructure (de type protection, bassins de rétention, etc.) et toutes les servitudes qui vont avec.

Alinéa 3 : Il peut y avoir des cas où, sans qu'un projet d'infrastructures ne soit réalisé, le développement du système de mobilité nécessite des échanges de propriété entre des infrastructures cantonales et des infrastructures communales.

Art. 66 Délimitation

Alinéa 1 : Toutes les parties des infrastructures de mobilité doivent être comprises dans le domaine public. Les annexes sont celles de la définition à l'article 4 de la présente loi. Elles comprennent notamment les ouvrages de protection des infrastructures de mobilité, les bassins de rétentions, etc.

Alinéa 2 : Cet alinéa pose le principe que les murs de soutènement, les talus des routes et autres surfaces inutilisables sont acquis par la collectivité ; il réserve toutefois les conventions contraires pour les talus et murs peu élevés. Les propriétaires touchés peuvent en effet avoir intérêt à conserver ces surfaces, en raison de la règlementation communale sur les constructions (par exemple lorsque le règlement communal prévoit des règles relatives à l'indice brut d'utilisation du sol IBUS).

Alinéa 3 : Cet alinéa prévoit que le plan du registre foncier reflète avec exactitude les limites du domaine public cantonal ou communal. Cette inscription assure la sécurité juridique de la propriété publique et rend les limites opposables aux tiers. Elle garantit également la cohérence entre le terrain et la documentation officielle, facilitant la gestion des infrastructures de mobilité et la prévention des conflits avec les propriétaires privés.

Art. 67 Remplacements des itinéraires de mobilité active

Alinéa 1 : Les cas d'atteinte à un itinéraire sont ceux évoqués aux articles 9 LVC et 7 LCPR. Dans ces cas, le service est sollicité afin d'envisager ou non un remplacement. Les itinéraires concernés sont ceux planifiés dans le cadre de la présente loi (art. 19 et 20). Le Conseil d'état est compétent pour fixer le détail de la procédure tant pour ses réseaux que pour ceux de la compétence des Communes.

Tout projet susceptible de porter atteinte à un chemin ou une voie cyclable doit systématiquement être examiné par le service. Cet examen est réalisé dans le contexte de la procédure du projet d'infrastructures ou tout autre projet par le biais d'une autorisation spéciale dans le cadre d'une demande de permis de construire ou d'un préavis donné lors de l'examen préalable d'un plan d'affectation à la lumière des exigences de la LCPR et de la LVC.

Les Messages accompagnant les deux lois fédérales (FF 1983 IV 1 et FF 2021 1260) précisent qu'il est loisible aux cantons de fixer une réglementation plus rigoureuse, afin d'améliorer les réseaux de chemins par exemple. Remplacer ne signifie pas forcément qu'il faille construire un nouvel itinéraire. On privilégie le remplacement du tronçon supprimé par une déviation sur un itinéraire existant. On n'envisagera la création d'un nouvel itinéraire que lorsqu'une telle compensation se révèle impossible. Si la création d'un nouvel itinéraire entraîne un surcroît intolérable de difficultés dans l'accomplissement d'une autre tâche publique, notamment, une partie du réseau peut être supprimée. L'examen de la proportionnalité tient compte des conditions locales (place disponible et conditions de circulation globales). L'obligation de remplacer concerne tant le réseau existant que projeté (art. 19 et 20). Dans ce second cas, on procède à un remaniement approprié des plans. En d'autres termes, si un réseau planifié ne peut être réalisé en raison de la mise en œuvre d'une autre mesure ayant une incidence sur l'aménagement du territoire, il faudra le remplacer de façon adéquate moyennant une modification des plans.

Alinéa 2 : Le droit fédéral laisse aux cantons la possibilité de prévoir des exceptions si l'obligation générale de remplacement est jugée trop contraignante. L'obligation de remplacer pourra soit être imposée à l'auteur de la suppression, soit être réalisée par le Canton lui-même pour veiller à un remplacement approprié, quel que soit le responsable de la suppression.

Art. 68 Installations de tourisme

L'usage du terme *« installations »* au lieu du mot *« infrastructures »* permet de couvrir un champ plus large (ex. équipements annexes, aménagements spécifiques).

Pour ces cas de figure, une coordination entre les services en charge de l'aménagement du territoire, de la mobilité, des forêts et du tourisme a été mise en place pour déterminer dans quel cadre réaliser ces projets d'envergure et combinant différentes installations et itinéraires, notamment destinés au VTT. Selon les cas, il s'agit soit de la procédure du plan d'affectation, soit de celle du projet d'infrastructures. Le service en charge de l'aménagement du territoire oriente les porteurs de projet sur la procédure à suivre.

En effet, quatre cas de figure selon les types de parcours ont été identifiés et font l'objet d'une coordination entre services compétent en amont de la demande de légalisation des projets :
1. Parcours hors zone à bâtir : inscription d'une servitude de passage public ;
2. Parcours en forêt : obtention d'un permis de construire ;
3. Parcours intégrant des infrastructures complémentaires : plan d'affectation pour la zone concernée ;
4. Parcours existant modifié : projet d'infrastructures ou permis de construire selon l'impact sur l'assiette de la servitude existante.

4.3.3 Chapitre III – Entretien

Art. 69 Règle générale

Alinéa 1 : De manière générale (rappel de l'article 58 CO), l'ensemble de l'entretien incombe au propriétaire de l'infrastructure de mobilité qui en est chargé et en assume les frais. Il est utile de rappeler que les communes sont chargées de l'entretien de leurs infrastructures, ce qui inclut également l'entretien des ouvrages d'art (ponts, tunnels) conformément au Code des obligations.

Les dispositions spécifiques du présent chapitre apportent des exceptions à la règle générale et déterminent qui est chargé de l'entretien d'exploitation ou de l'entretien constructif selon les cas.

Alinéa 2 : Par *« entretien constructif »*, on entend notamment le renouvellement des revêtements et la réfection des ouvrages, la mise aux normes des infrastructures ainsi que le renouvellement des équipements d'exploitation, de protection et de sécurité.

Par *« entretien d'exploitation »*, on entend notamment le service hivernal, le nettoyage de la chaussée et des canalisations, le marquage, l'entretien des surfaces vertes, les équipements d'exploitation, de protection et de sécurité ainsi que le service technique, la réparation et la remise en état des installations consécutives aux accidents/sinistres.

La présente loi ne distingue explicitement ces deux entretiens que là où cette distinction est nécessaire. Lorsqu'il n'est fait mention que du mot *« entretien »*, cela signifie que l'ensemble de l'entretien (d'exploitation et constructif) est concerné.

Alinéa 3 : Cet alinéa est nécessaire afin de justifier les dépenses (art. 163 Cst-VD) concernant l'entretien des infrastructures de mobilité, notamment lors de l'entretien constructif des infrastructures de mobilité et des demandes de crédit y relatives. En effet, l'Etat et les communes doivent entretenir leurs infrastructures et les mettre en conformité avec les standards en vigueur. Cette mise en conformité peut se traduire par des élargissements générant des emprises supplémentaires dans des zones non constructibles ou dans des surfaces d'assolement (SDA).

Les normes en vigueur sont en particulier celles de la VSS. Le département doit les prendre en compte, mais n'a pas l'obligation de les appliquer strictement en fonction des conditions locales et des objectifs climatiques à atteindre. Le fait de qualifier les normes de *« techniques »* permet en outre d'élargir la portée de l'article à des directives que le service en charge de la mobilité pourrait établir.

On parle de *« mise en conformité au droit fédéral »*, notamment en matière de bruit routier (OPB) et d'égalité pour les personnes handicapées (LHand). Ces mesures sont réalisées, dans la mesure du possible, dans le cadre des travaux d'entretien.

Art. 70 Biodiversité et géodiversité

L'entretien respectueux des biotopes et géotopes se fait notamment par l'extension des talus de bonne valeur écologique et le respect du déplacement de la petite et de la grande faune, l'emploi parcimonieux de produits phytosanitaires, l'entretien différencié des surfaces vertes et la lutte contre les espèces envahissantes problématiques.

Art. 71 Chemins pour piétons

Alinéa 1 : Les chemins pour piétons relèvent de réseaux établis par les Communes (art. 20) et leur entretien d'exploitation incombe aux communes. En conséquence, 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.

Alinéa 2 : L'entretien constructif des infrastructures piétonnes pour la vie quotidienne des réseaux communaux est assuré par les communes lorsque ces infrastructures empruntent des routes du domaine public communal, que ce soit des routes communales ou des routes cantonales en traversée de localité. Il en va de même pour les chemins pour piétons passant sur des parcelles privées (lettre a). Dans les autres cas, l'entretien constructif revient à l'Etat. Il est possible de déroger à cette règle par convention (lettre b).

Il est important de rappeler que les itinéraires piétons pour la vie quotidienne empruntant des parcelles privées ne sauraient exister sans l'inscription d'une servitude de passage public.

Alinéa 3 : Par *« pistes mixtes »*, on entend les *« pistes cyclables et chemins pour piétons, avec partage de l'aire de circulation »* ; ainsi que les *« pistes cyclables et chemin pour piétons sans partage de l'aire de circulation »* et les *« chemins pour piétons autorisés aux cycles »* au sens de l'OSR (panneaux 2.61, 2.63, 2.63.1). Afin de simplifier l'entretien des pistes mixtes et ne pas avoir une infrastructure entretenue à moitié, l'Etat assume l'ensemble de l'entretien de ces pistes, qu'elles se trouvent sur route cantonale hors traversée de localité ou sur une route alternative à celle-ci. La randonnée pédestre n'est pas visée ici.

Art. 72 Chemins de randonnée pédestre

Alinéa 1 : Les chemins de randonnes pédestre visés par cet alinéa sont les infrastructures appartenant au réseau cantonal (art. 19). Ces chemins peuvent emprunter tant des routes cantonales, des routes communales que des parcelles privées. Ainsi, l'ensemble de l'entretien est assuré par les communes tant sur domaine public communal, domaine public cantonal, domaine privé cantonal ou communal et éventuel domaine privé de riverains. Lorsqu'il n'y a aucune infrastructure et que, par exemple, le réseau emprunte une route, c'est le propriétaire de celle-ci qui en assure l'entretien d'exploitation. On pense par exemple un cheminement sur route cantonale hors traversée de localité.

Cette disposition ne précise pas expressément que les chemins de randonnée pédestre intégrés à un réseau communal sont entretenus par les communes ; cette situation est toutefois couverte par la règle générale de l'art. 69.

Alinéa 2 : L'entretien constructif des chemins de randonnée pédestre intégrés à un réseau communal est soumis à la règle générale de l'art. 69.

Alinéa 3 : Il arrive que des sentiers pédestres empruntent des parcelles privées sans qu'un droit réel n'ait été constitué. Dans ces cas, l'entretien peut être réglé par le biais d'une convention. Dans la majorité des cas, cette disposition permet de maintenir le passage sur des parcelles privées compte tenu de la forte réticence des propriétaires fonciers de voir inscrire sur leur fonds une servitude de passage. En effet, ils ne s'opposent généralement pas au principe du passage en tant que tel. Par ailleurs, une telle convention décharge le propriétaire de la responsabilité en cas de défaut d'entretien de l'infrastructure (responsabilité du propriétaire de l'ouvrage art. 58 CO).

Alinéa 4 : Dans la mesure où les itinéraires de randonnée hivernale, à pied ou en raquettes, sont assimilés aux chemins de randonnées pédestre, les règles relatives à l'entretien s'y appliquent. Ne sont pas concernées par cette disposition les pistes de ski, de ski de fond ou de luge, ni les itinéraires de ski-alpinisme.

Cet alinéa permet de clarifier la répartition des compétences pour l'entretien des routes de berges. L'ensemble de l'entretien est ici visé (entretien d'exploitation et entretien constructif). La législation applicable en la matière est celle sur la police des eaux dépendant du domaine public (LPDP).

Art. 73 Baies d'arrêts des transports publics

Alinéa 1 : Par *« baies d'arrêts des transports publics »*, on entend les places d'arrêt sur chaussée ou en encoche. Ces baies font partie de la route, plus précisément des aménagements destinés aux transports publics selon la définition de l'article 4, alinéa 2, lettre a (voir commentaire à ce propos).

Il est utile de rappeler que les abris pour les usagers (et leurs équipements) ne font pas partie de la baie d'arrêt. Cela étant dit, on peut préciser que l'entier des frais de constructions et d'entretien d'exploitation de ces abris ainsi que de leurs équipements structurels revient aux communes. On précise que les équipements structurels des abris bus incluent les bancs, poubelles, panneaux d'information et pas seulement le couvert d'abri bus. Aucune subvention au titre de la présente loi n'est attribuée aux abris bus.

Alinéa 2 : Cet alinéa permet de régler par convention l'entretien constructif des arrêts de transports publics hors traversée de localité dont l'Etat n'admet pas la nécessité (en vertu de l'art. 112) ou tout autre cas où une convention contraire serait nécessaire.

Sont concernés tant les baies d'arrêts des transports publics, que les places d'arrêt sur chaussée ou en encoche, mais pas les abris pour les usagers.

Art. 74 Voies cyclables du réseau cantonal pour la vie quotidienne

Alinéa 1 : L'entretien des voies cyclables du réseau cantonal pour la vie quotidienne situées hors localité est assumé en totalité par l'Etat (construction, entretien constructif et entretien d'exploitation). Il s'agit des bandes cyclables sur route cantonale hors traversée de localité, des pistes cyclables hors traversée de localité et des routes alternatives à la route cantonale. Par *« route alternative »*, on entend des routes communales hors localité ou des voies privées (chemins privés dans un quartier ou chemins d'amélioration foncière, par exemple). Seuls les éléments en lien avec le vélo font l'objet de l'entretien constructif assumé par l'Etat.

Alinéa 2 : Les communes se chargent de l'entretien du solde du réseau cantonal pour la vie quotidienne. C'est-à-dire des voies situées en localité, que ce soit sur routes cantonales en traversée de localité, sur routes communales (à l'exception des routes alternatives selon l'alinéa 1) ou sur routes privées. Des conventions d'entretien avec les propriétaires privés peuvent être conclues.

Art. 75 Voies cyclables du réseau cantonal pour les loisirs

Les règles régissant l'entretien des voies cyclables du réseau cantonal pour les loisirs sont identiques à celles régissant l'entretien des chemins de randonnées pédestre du réseau cantonal.

L'entretien des voies cyclables du réseau cantonal à vocation de loisirs qui empruntent une route cantonale hors traversée de localité relève de la compétence de l'État ; dans tous les autres cas, il incombe aux communes.

Art. 76 Surveillance des ouvrages d'art par les communes

Cette disposition rappelle de la responsabilité existante du propriétaire de l'ouvrage (en vertu de l'art. 51 al. 1 CO) et inscrit un devoir d'information aux Communes envers le Canton. En effet, il arrive que certaines communes ignorent être propriétaires des équipements structurels et fonctionnels des infrastructures multimodales situées en traversée de localité. Il s'agit en particulier des ponts, murs de soutènement, tunnels et ouvrages de protection contre les dangers naturels (filets de protection, paravalanches, etc.). Cette disposition tend à préciser cette responsabilité d'entretien en mettant en place une surveillance de ce type d'ouvrages pour garantir la sécurité des usagers et la conformité des ouvrages d'art, notamment du point de vue des convois exceptionnels dont les itinéraires passent en traversée de localité.

Alinéa 1 : Les communes ont la charge de la surveillance de l'état des ouvrages d'art sur routes cantonales en traversée de localité et sur routes communales. Elles le font par le biais de contrôle périodique selon les normes et directives applicables (en l'occurrence conforme aux exigences de l'OFROU par l'outil informatique KUBA destiné à la gestion des ouvrages d'art et des tunnels du réseau routier national suisse).

Alinéa 2 : L'information au département s'effectue par écrit. Les ouvrages des réseaux de compétence communale ne requièrent pas de faire remontrer l'information au Canton, exception faite de ceux appartenant à des itinéraires cantonaux de convois exceptionnels prévue à l'art. 29. En effet, il s'agit d'assurer la continuité et la sécurité de ces itinéraires également lorsqu'ils passent sur des infrastructures appartenant aux communes.

Art. 77 Murs de soutènement

Les murs de soutènement et autres ouvrages de stabilisation servent à la sécurité des usagers et à la protection des infrastructures de mobilité.

Cette disposition impose en principe au propriétaire du terrain soutenu la charge de leur entretien, afin de prévenir tout risque pour le trafic et les infrastructures. Elle est prioritairement applicable aux murs existants, les nouveaux murs faisant généralement l'objet d'une convention définissant les responsabilités.

La disposition laisse toutefois la possibilité d'aménagements particuliers par convention ou décision spécifique, permettant de répartir différemment la charge de l'entretien selon les cas.

Art. 78 Mesures de protection

Alinéa 1 : Par *« mesures de protection »*, on entend les ouvrages destinés à prévenir ou limiter les dangers naturels (par exemple murs de protection contre les avalanches, digues, protections contre glissements de terrain). Les dispositifs de sécurité purement techniques, comme les glissières de sécurité routière, n'entrent pas dans cette catégorie. Ces dernières sont entretenues conformément à l'article 69.

Un ouvrage de protection est réputé *« imposé par sa destination »* lorsqu'il est implanté hors zone à bâtir. Son objectif étant la protection des infrastructures de mobilité et de leurs usagers, il est considéré conforme aux règles

d'aménagement du territoire et de construction sans qu'une autorisation supplémentaire justifiant son utilité soit nécessaire.

Alinéa 2 : Cette disposition s'applique aussi bien aux ouvrages existants qu'à la pose de nouvelles mesures de protection, ainsi qu'aux adaptations nécessaires pour garantir leur efficacité. Les servitudes de passage public peuvent être établies pour garantir l'entretien futur. Les instructions techniques existantes (par ex. Instructions COFO pour les ouvrages en forêt) s'appliquent et le service compétent en la matière octroie les autorisations (notamment art. 32 LVLFo). La procédure du permis de construire est celle de la LATC.

L'entretien d'exploitation devant rester flexible (il s'agit dans la majorité des cas de pouvoir intervenir sur des arbustes ou des branches afin de dégager les ouvrages concernés pour assurer leur efficacité et leur fonctionnement ou pour y accéder à des fins de contrôle), il semble dès lors disproportionné d'exiger systématiquement des autorisations pour cet entretien du quotidien. D'où la formulation potestative de la dernière phrase.

Alinéa 3 : L'accès aux mesures de protection doit être garanti pour permettre leur inspection et leur entretien, qu'il s'agisse de travaux d'exploitation ou d'entretien constructif. Cette disposition assure que les interventions puissent se dérouler en toute sécurité et sans obstruction, tout en respectant la propriété privée et les servitudes existantes.

Il est utile de préciser que l'entretien des routes passant en forêt est réglé entre services compétents, notamment en ce qui concerne la gestion sécuritaire des arbres et des forêts en bordure des routes cantonales hors traversée de localité. Les autorisations forestières demeurent réservées, y compris pour l'entretien d'exploitation lorsque la législation forestière l'exige.

Art. 79 Passages inférieurs ou supérieurs et à niveau

Les passages supérieurs et inférieurs sont des ouvrages d'art permettant le franchissement de voies (routières, ferroviaires, piétonnes) pour améliorer la sécurité et la fluidité.

Alinéa 1 : Cette disposition vise les routes situées hors traversées de localités. Elle répartit les responsabilités afin de clarifier les rôles et d'éviter les problèmes dans l'entretien des ouvrages.

Alinéa 2 : Cette règle vise à assurer la continuité et la sécurité de l'usage des passages.

Alinéa 3 : Les règles précédentes s'appliquent par analogie aux ouvrages de mobilité active, tels que les passerelles piétonnes, passerelles cyclables et autres ouvrages de franchissement dédiés aux modes actifs situés hors traversées de localités.

Alinéa 4 : Conformément à l'art. 32 LCdF sur les Conventions contraires relatives aux frais, les articles 25 à 31 LCdF ne s'appliquent pas dans la mesure où les intéressés ont conclu ou concluent des conventions réglant différemment la répartition des frais.

Art. 80 Service hivernal

Alinéa 1 : Par *« service hivernal »*, on comprend le déneigement et le salage.

Cette disposition ne traitait précédemment que des routes. Cette nouvelle formulation permet de viser toutes les infrastructures de mobilité que ce soient des routes, des voies cyclables ou des chemins pour piétons.

Il est admis que, dans la plupart des cas, les réseaux de loisirs ne sont pas déneigés.

Alinéa 4 : Les décisions de fermeture durant l'hiver doivent faire l'objet d'une publication. Font exception les routes communales de desserte, qui comprennent les autres voies de circulation, notamment les chemins forestiers et ruraux, les autres routes de berge, les passages et les sentiers situés sur le domaine public communal ou qui font l'objet d'une servitude de passage public en faveur de la commune.

Alinéa 5 : Cette disposition traite de l'accumulation de neige en bordure des infrastructures de mobilité. Elle vise à ce que les eaux résultant de la fonte de la neige puissent être directement réinjectées dans les sols.

Le préjudice éventuel résultant de l'application de cet article est réparé conformément aux règles relatives à l'expropriation.

Art. 81 Sécurité des infrastructures

Alinéa 1 : Dans un contexte de pression croissante des changements climatiques sur les infrastructures de mobilité, il est nécessaire de compléter la disposition légale existante pour régler le régime applicable en cas de réalisation du danger et préciser qui peut intervenir et comment sont répartis les frais relatifs à ces travaux. L'ancienne disposition de la LRou n'évoquait en effet que les cas de menace sur la route.

Il est dès lors possible pour la municipalité, ou à défaut l'autorité cantonale compétente, d'intervenir immédiatement pour remédier au danger ; dans cette situation, elle peut rendre une décision sur les travaux à entreprendre et également statuer sur la prise en charge des frais en découlant (cf. CDAP AC.2020.0019 du 30 juin

2020 consid. 1c/a et la réf. cit.). On vise notamment la menace de chute d'arbres en bordure de route ou sa survenance.

Il est utile de rappeler que les règles relatives aux mesures d'exécution s'appliquent à cette disposition (voir art. 121 de la présente loi qui a pour vocation de clarifier l'application des mesures décidées par les autorités pour mettre en œuvre les dispositions de la présente loi, conformément à l'article 61 LPA-VD et la jurisprudence y relative).

Alinéa 2 : Par *« danger naturel »*, on entend notamment éboulement, avalanche, inondation, glissement de terrain, chute d'un arbre ou de branches, chute de pierres, laves torrentielles.

Alinéa 3 : Cet alinéa couvre les cas où une construction ou un ouvrage cause un dommage ou est dangereux pour une infrastructure de mobilité.

Alinéa 4 : La sécurité est menacée *« du fait d'un tiers ou du propriétaire d'un fonds »* on pense aux cas suivants :

- réalisation d'une fouille ou d'un terrassement présentant une menace pour la stabilité de la route ;
- dépôt de matériaux pouvant créer une surcharge et provoquer un glissement de terrain ;
- modification d'écoulements des eaux ;
- défaut d'entretien des arbres.

On peut rappeler que l'érosion est un danger pour des raisons d'adhérence. Dans ce cas, les communes peuvent agir en imposant des aménagements visant à réduire le ruissellement sur les biens-fonds qui y sont particulièrement sujets (art. 102 CRF).

Art. 82 Accidents majeurs

Alinéa 1 : Rappel de l'OPAM qui dit que le détenteur d'une route à grand transit (au sens de l'ordonnance du 6 juin 1983 concernant les routes de grand transit) doit fournir un certain nombre de données au service en charge de l'environnement. Tant le canton que les communes sont détentrices de telles routes, il leur appartient donc de légiférer en la matière.

La définition des *« routes de grand transit »* n'est pas pertinente et pas retenue par les détenteurs de routes. Dès lors, le service en charge de l'environnement définit les routes assujetties à l'OPAM d'entente avec le service en charge de la mobilité.

Alinéa 2 : L'appréciation des risques correspond au screening. Le screening est une méthode simplifiée qui fait office de rapport succinct pour l'ensemble des routes assujetties. En application de l'article 5 OPAM, le détenteur d'une route a l'obligation de réaliser ce rapport succinct. Afin de garantir une méthodologie uniforme sur le territoire cantonal, l'établissement de cette vision simplifiée des risques est à la charge du service chargé de la mobilité.

Le département en charge de l'environnement traite les questions en lien avec les dangers naturels gravitaires et les infrastructures OPAM, mais pas les autres risques. Les autres risques sont traités par le service en charge de la protection de la population. Ces risques ne font pas l'objet de cette disposition.

Dans le cadre de nouveaux projets ou d'une modification de route existante, le détenteur doit réaliser un rapport succinct conformément à l'art. 5 OPAM.

En application de l'article 3 OPAM, les mesures de sécurité définies dans le cadre du rapport succinct sont à la charge du détenteur. Ces mesures doivent toutefois correspondre à l'état de la technique et être économiquement supportables.

Art. 83 Frais en cas d'accident et d'intervention

Alinéa 1 : L'intervention du service ou des communes a lieu en général lors d'accidents ou de sinistres occasionnant un dommage à une infrastructure de mobilité, en particulier aux installations accessoires nécessaires à leur entretien, leur exploitation, leur protection, etc. (comme les glissières, murs ou les panneaux de signalisation, par exemple). Il peut également s'agir de dégâts causés à la chaussée ou à un ouvrage d'art. Les frais sont facturés au tiers responsable, à l'entreprise, à l'employeur, à l'assurance ou à toute autre personne identifiée (y compris le Fonds national de garantie - FNG ou le Bureau national d'assurance - BNA).

Les frais concernés sont ceux engendrés directement ou indirectement par l'intervention du service et/ou de la commune. On pense par exemple à la pose d'une signalisation, les déplacements nécessaires (personnel et matériel) ou encore le stationnement d'un véhicule tampon.

Alinéa 2 : Cela peut par exemple concerner les frais d'intervention pour les fuites de carburants sur la chaussée ou toute autre intervention hors circonstances de l'alinéa premier.

Il est utile de préciser que la loi sur la facturation des prestations matérielles fournies par les services de l'Etat lors de manifestations est applicable aux frais d'intervention du service lors de manifestations (LFacManif).

Alinéa 3 : Les frais peuvent être perçus sous forme de forfait. Le service calcule ses frais d'intervention selon les tarifs horaires et kilométriques en vigueur.

Pour son règlement d'exécution, le Conseil d'Etat s'inspire également de la directive ASTRA 16310 pour le tableau des actifs immobilisés endommagés, avec indication de la durée de vie et des valeurs actuelles des matériaux de l'infrastructure routière.

Art. 84 Infrastructures écologiques liées à l'infrastructure de mobilité et passages à faune

Alinéa 1 : Par *« infrastructures écologiques »*, on entend la définition donnée à l'article 3, alinéas 6 à 8 LPrPNP qui dit que : *« Par infrastructure écologique, on entend le réseau de milieux naturels qui participent au maintien durable de la biodiversité et au déplacement des espèces. Il est composé d'aires centrales, reliées entre elles par des aires de mise en réseau réparties sur l'entier du territoire ».* Les bords de routes et talus qui ont de belles valeurs peuvent être des aires de mise en réseau permettant ainsi de compléter et consolider l'infrastructure écologique cantonale.

Les passages à faune sont des ouvrages techniques construits pour permettre aux animaux de franchir un obstacle, en l'espèce une infrastructure de mobilité telle que la route, afin de permettre la continuité du corridor à faune (chemin écologique à l'échelle du paysage).

Alinéa 2 : La coordination prévue par cet alinéa signifie que lorsque des travaux de construction ou d'entretien constructif d'infrastructures écologiques liées à la route sont envisagés par le département en charge de l'environnement, il convient de vérifier si d'éventuels travaux pour l'infrastructure de mobilité doivent aussi être réalisés. Il en va de même lorsque les travaux sont initiés par le département en charge de la mobilité. Cela vise tant les infrastructures de mobilité de l'Etat que celles des Communes.

Alinéa 3 : Dans la mesure où le département en charge de l'environnement ne dispose pas de personnel qualifié sur le terrain pouvant réaliser l'entretien des infrastructures écologiques, cet entretien pourra être assuré par le département en charge de la mobilité ou les communes territoriales. Les modalités d'entretien et la répartition des coûts entre doivent être formalisées par convention.

4.3.4 Chapitre IV – Equipements

Art. 85 Eclairage

Alinéa 1 : Comme c'est le cas dans la législation actuelle, les communes restent compétentes pour l'entretien, l'installation et la gestion de l'éclairage sur les routes communales ainsi que sur les routes cantonales en et hors traversée de localité.

Les dispositifs d'éclairage doivent pouvoir rester fonctionnels également en cas de rupture de l'approvisionnement énergétique (pénurie et blackout).

Alinéa 2 : Afin de mettre en œuvre la jurisprudence récurrente (arrêt CDAP AC.2017.0209 du 10 décembre 2020 qui établit, en substance, que la procédure à suivre pour l'implantation de candélabres est celle du projet d'infrastructures. En l'occurrence, on appliquera en général la procédure du permis de construire applicable au projet d'infrastructures communal sans emprise sur le domaine privé (art. 54 et art. 58). Dans tous les cas un examen préalable est requis.

Cette disposition permet également de mettre en œuvre la loi sur la protection du patrimoine naturel et paysager, en particulier l'article 35, alinéa 5, LPrPNP et les articles 29 et 30 de son règlement d'application (RLPrPNP). Il répond aussi aux dispositions de l'article 44 P-LVEne (loi vaudoise sur l'énergie). Dans le cadre du permis de construire, le service en charge de la protection du patrimoine naturel et paysager est consulté dans tous les cas.

Alinéa 3 : Cet alinéa permet aux communes de limiter l'éclairage public.

Alinéa 4 : Les passages piétons et autres aides à la traversée bénéficient d'un éclairage suffisant. Il en va de même des endroits et tronçons particulièrement dangereux. Les normes techniques s'appliquent, le service est compétent pour régler les cas particuliers.

De manière générale, les passages piétons et autres aides à la traversée sont éclairés. Il peut y avoir des cas particuliers qui permettent que l'aide à la traversée ne soit pas éclairée, il s'agit de cas exceptionnels d'où la nécessité pour le service de pouvoir trancher certains cas.

Les cas où la sécurité doit être assurée sont réservés, en particulier l'éclairage des passages piétons et des aides à la traversée ne peut être ni éteint ni diminué car il est essentiel à la sécurité des personnes. Pour des raisons de sécurité, les passages piétons doivent en principe être au moins éclairés au moment où ils sont empruntés par un piéton ou une piétonne. La réduction ou l'extinction dynamique de l'éclairage est recommandée aux périodes où la circulation est moins dense, à condition que la sécurité soit assurée.

Les directives d'application pourront faire référence à l'application des normes.

Alinéa 5 : L'Etat peut financer l'éclairage sur les tronçons situés sur l'infrastructure de mobilité cantonale (routes cantonales, voies cyclables pour la vie quotidienne), à la fois en ou hors traversée de localité.

Art. 86 Signalisation

Alinéa 1 : Cet alinéa est le pendant des dispositions d'application de l'Ordonnance sur la signalisation routière, en l'occurrence de la loi vaudoise sur la signalisation routière (LVCR) et son règlement d'application (RLVCR) qui donne la compétence au département en charge de la mobilité pour la signalisation routière.

Les dispositifs de signalisation doivent pouvoir rester fonctionnels également en cas de rupture de l'approvisionnement énergétique (pénurie et blackout).

Il est utile de rappeler que la signalisation des réseaux de compétence communale est assurée par les communes. On encourage notamment les communes à baliser les réseaux de chemins pour piétons pour promouvoir la marche à pied. Il est important de préciser que la signalisation officielle (panneaux jaunes pour la randonnée) est réservée aux itinéraires des réseaux cantonaux.

Il est important de rappeler que le Canton n'a pas de compétence pour la signalisation des itinéraires de randonnée hivernale.

Alinéa 2 : Conformément à l'article 8, alinéa 2, LCPR et 10, alinéa 2, LVC, la signalisation des réseaux de loisir peut être déléguée à des organisations privées spécialisées dans la mobilité active de loisir telle que l'association vaudoise de randonnée Vaud Rando (anciennement connue sous le nom d'Association vaudoise du tourisme pédestre AVTP). Cette délégation est formalisée par le département par acte officiel. Des indemnités sont versées en compensation de l'accomplissement de ces tâches (art. 9).

Alinéa 3 : L'OSR régit les marques et signaux situés sur les routes et leurs abords (c'est-à-dire du réseau routier, du réseau cantonal de voies cyclables pour la vie quotidienne et des chemins pour piétons). La LVCR fixe les compétences en la matière.

En plus des signalisations mentionnées dans la disposition, il est utile de préciser que le service en charge de la mobilité et celui de l'économie collaborent pour la signalétique touristique (brune) et la signalétique des zones d'activités. Le règlement cantonal pourra en faire mention.

Art. 87 Randonnée pour personnes à mobilité réduite

Alinéa 1 : Par *« chemins de randonnée favorables aux personnes à mobilité réduite »*, on désigne les itinéraires favorables à ce public (c'est-à-dire aux personnes qui éprouvent des difficultés de déplacement, temporaires ou permanentes, en raison d'un handicap physique (moteur, sensoriel, intellectuel), de l'âge, de l'état de santé ou d'autres facteurs tels que le port de bagages lourds, la grossesse ou l'utilisation d'une poussette). On vise en particulier les personnes handicapées, avec des itinéraires tels que le sentier Handicap et nature (créé par la Fondation vaudoise de probation – atelier de travail d'intérêt général (TIG) dans la région de Peney le Jorat), les balades groupées de l'Association des Sourds et Malentendants pour les randonnées de montagne (randosourd), l'action de Procap pour faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite aux Slow Up ou des balades accompagnées pour seniors ou personnes handicapées à l'Etang de la Bressonne et Sauvabelin organisée par la Ville de Lausanne.

Ces chemins répondent à une demande et leur mise en valeur est bienvenue. Ils restent néanmoins sous la responsabilité des initiateurs des projets et bénéficient d'une gestion locale.

Ils peuvent comprendre les itinéraires dits *« chemins sans obstacles »* qui répondent à des critères très rigoureux (Cahier des charges selon le manuel *« Chemins sans obstacles »* publié en 2020 par SuisseMobile et l'Association suisse de et pour personnes avec handicap Procap 2), mais pas uniquement.

Il y a lieu de préciser que, tout comme les autres chemins thématiques et sentiers de promenade, les chemins de randonnée favorables aux personnes à mobilité réduite ne peuvent pas tous figurer dans le réseau du plan cantonal des chemins pédestres balisés selon les normes VSS. Par ailleurs, ils ne sont pas tous inscrits dans SuisseMobile, qui n'a pas vocation à servir de base de recensement à tous les chemins de randonnée vaudois.

Alinéa 2 : Cette disposition permet d'octroyer une aide financière aux associations œuvrant pour la mise en place des chemins favorables aux personnes à mobilité réduite. Les communes ne sont pas visées par cette disposition car elles peuvent requérir une subvention pour le balisage des itinéraires de mobilité active par le biais de l'article 47 de la présente loi.

Art. 88 Changements climatiques

Alinéa 1 : Les équipements contribuant à l'adaptation aux changements climatiques sont notamment la végétalisation, la gestion de l'eau, le choix des matériaux et la planification urbaine. Il s'agit notamment de lutter

contre les îlots de chaleur par le choix de revêtements spécifiques (pour leur propriété de désimperméabilisation des sols ou leur couleur), de la gestion de l'eau (y compris le ruissèlement) ou le choix de plantations.

Les mesures prises doivent participer à la prévention et à la réduction des impacts environnementaux et climatiques.

Alinéa 2 : L'ombrage suffisant peut notamment être produit par la végétalisation, l'arborisation ou les abris bus pour les piétons. En effet, l'ombre fait partie intégrante des aménagements piétons et contribue au bon fonctionnement des réseaux piétons et vélos. L'aménagement pour les piétons doit être construit pour être fonctionnel au travers de l'ombre produite.

Les mobilités actives de loisir ne sont pas concernées par cet alinéa.

Art. 89 Végétalisation et arborisation

Cet alinéa vise à promouvoir la végétalisation et l'arborisation sur le domaine public ainsi qu'aux abords immédiats des infrastructures de mobilité. Le propriétaire de l'infrastructure (Canton ou Commune) est responsable de la gestion des plantations et veille, lors de leur mise en œuvre, au respect des exigences de sécurité et de visibilité, ainsi que des contraintes techniques applicables.

Parmi ces contraintes figurent notamment les prescriptions liées aux réseaux souterrains, aux conditions constructives, ainsi que les règlements communaux de protection du patrimoine arboré en vigueur. Une attention particulière est portée aux plantations d'arbres en alignement, dont le développement peut, à terme, présenter des risques pour la chaussée ou les ouvrages adjacents, notamment en raison des systèmes racinaires.

La disposition concerne en particulier la plantation d'arbres et la végétalisation des accotements et des talus. Les mesures mises en œuvre doivent contribuer à la prévention et à la réduction des impacts environnementaux et climatiques. Elles participent notamment à la diminution des îlots de chaleur, au lien avec le cycle de l'eau, à la préservation des sols, ainsi qu'au développement de l'infrastructure écologique et à l'amélioration de la qualité paysagère, conformément à la LPrPNP.

Les normes VSS sont applicables tant en localité qu'hors localité. Les enjeux liés à la sécurité des infrastructures de mobilité et des usagers, ainsi qu'à la visibilité doivent systématiquement être pris en compte.

Sur demande des Communes, celles-ci peuvent être autorisées à réaliser des plantations hors localité, dans le respect des prescriptions cantonales et à leur frais. Une convention définit alors les modalités de financement et d'entretien.

Art. 90 Bornes de recharge pour véhicules électriques

Alinéa 1 : Les places de stationnement visées sont les installations de stationnement sur domaine public, qui comprennent notamment celles sur les aires de repos.

La part adéquate pourra être définie par voie règlementaire.

Il est utile de relever que l'équipement des places de stationnement sur le domaine public avec des bornes de recharge devra être pris en considération dans le cadre de l'article 39 sur le dimensionnement des installations de stationnement.

Alinéa 2 : La nouvelle loi sur l'énergie (LVLEne) contient un article traitant des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (art. 42 LVLEne). Il vise les places de stationnement destinées à l'habitation et aux employés des bâtiments et parkings. Des dispositions spécifiques s'y rapportent.

Il y a lieu de préciser que les aires de ravitaillement font l'objet de concessions à des sociétés privées. Ainsi, les règles de la LVLEne (art. 42 al. 2 et 3) s'appliquent aux places de stationnement destinées aux employés des bâtiments et parkings des aires de ravitaillement. C'est-à-dire que la part de stationnement qui n'est pas destinée aux employés mais aux usagers de la route n'est pas concernée par ce projet de loi.

4.3.5 Chapitre V –Usages et riverains

Section 1 – Usages

Il est important de souligner que les *« places publiques »* ou *« places rattachées au domaine public »* sont soumises aux dispositions de la présente section puisqu'elles sont incluses dans la définition des infrastructures de mobilité au sens de l'article 4, alinéa 2, lettre h.

Art. 91 Usage commun

Alinéa 1 : La notion d'usage commun vise notamment la circulation routière, le parcage ordinaire, le cheminement des piétons et des cycles. Il est libre – c'est-à-dire non soumis à autorisation ; il est de surcroit régi par la législation sur la circulation routière.

Par *« extension »*, on admet que d'autres usagers des infrastructures de mobilité sont admis lorsqu'ils en font un usage commun, comme par exemple le passage des cavaliers.

Par *« circulation dans de bonnes conditions de sécurité »*, on entend que l'infrastructure, la signalisation, le trafic et le comportement des usagers permettent de circuler en toute sécurité, minimisant les risques d'accident. Il convient également de prendre en compte la protection de l'usager le plus vulnérable.

Alinéa 2 : Renvoi à la loi sur la circulation routière (LCR), ses ordonnances (notamment OSR, OCR, etc.) et les dispositions d'application dans le droit cantonal vaudois, comme la législation vaudoise sur la circulation routière (LVCR et RLVLCR) ou la loi sur les procédés de réclame (LPR).

Art. 92 Usage accru

Alinéa 1 : Tout autre usage dépassant l'usage commun a un caractère accru dans la mesure où aucune emprise ne soit présente (par emprise, il faut entendre une construction fixée au sol, inamovible et pérenne qui modifie durablement la configuration du domaine public), auquel cas l'usage sera qualifié de privatif (voir article 94 sur l'usage privatif). Le critère de distinction est donc l'emprise (comme préconisé par René Meyer, Du droit de l'Etat sur le domaine public et des utilisations privatives de ce domaine par les particuliers, Lausanne 1953, p. 107 ss). On parle d'usage accru du domaine public pour, par exemple, les terrasses des cafés-restaurants, des étalages de marché, des dépôts, des échafaudages ou encore des travaux sur le domaine public (traité en particulier à l'art. 93).

Alinéa 2 : Le règlement fixant les émoluments en matière administrative s'applique. L'émolument peut être unique et/ou périodique.

Alinéa 3 : Les usages accrus, sans emprise sur le domaine public, sont soumis à autorisation de l'autorité compétente. Il s'agit notamment des dévalages de bois sur une pente aboutissant à une infrastructure de mobilité, ainsi que du transport de bois en traîne, des écoulements d'eaux drainées ou captées dans le collecteur d'une route, des dépôts ou échafaudages provisoires sur la voie publique.

Art. 93 Travaux sur la voie publique

La voie publique désigne tout espace public à la disposition des usagers pour se déplacer, toute voie ouverte à la circulation par terre (routes, rues, places publiques, chemins, autoroutes, ponts, sentiers, etc.) sur le domaine public. Cette disposition peut concerner les cas de travaux sur un bien-fonds privé, dans le cas où celui-ci serait grevé d'une servitude de passage public.

L'utilisation de grues sur des chantiers en bordure des routes est soumise à conditions.

Cette disposition permet également de garantir la mise en place de déviations sécurisées pour tous les modes concernées (véhicules à moteurs, vélos ou piétons) lorsque des travaux de tiers impactent le réseau routier cantonal ou communal. La mise en place de spécificités modales lors de travaux, par exemple d'un dispositif temporaire, est nécessaire surtout pour les modes actifs.

Art. 94 Usage privatif

Alinéa 1 : Tout usage qui implique une construction ou une installation rattachée de manière fixe et durable à la route ou à ses annexes constitue un usage privatif ; tel sera nécessairement le cas de la pose de ligne aériennes au-dessus du domaine public, de conduits sous le domaine public, d'abris pour les transports publics, de rails de chemin de fer ou des terrasses des cafés-restaurants, des étalages de marché, des dépôts, des échafaudages par exemple. En l'absence d'une telle emprise (comme préconisé par Réné Meyer, Du droit de l'Etat sur le domaine public et des utilisations privatives de ce domaine par les particuliers, Lausanne 1953, p. 107 ss), tout autre usage dépassant l'usage commun n'aura qu'un caractère accru. Concernant les terrasses des cafés-restaurants notamment, il est important de rappeler que celles-ci doivent faire en outre l'objet d'un permis de construire.

Il y a lieu de préciser que la législation fédérale prévoit de règles particulières pour le cas des conduites de télécommunication. L'article 35, alinéa 4, de la loi du 30 avril 1997 sur les télécommunications (LTC) dispose que : *« la procédure régissant la délivrance de l'autorisation est simple et rapide. Il peut être perçu des émoluments en vue de couvrir les frais, mais il ne peut être exigé de dédommagement pour l'utilisation d'un fonds, à moins que celle-ci n'entrave l'usage du domaine public »*.

Alinéa 2 : La 3ème phrase *« sauf convention contraire, elles doivent être adaptées »* permet que la disposition reste applicable aux installations existantes par exemple lors de croisement de conduites.

Alinéa 3 : Seuls les usages privatifs liés à des investissements importants feront l'objet de concession ; il est normal en effet de conférer une situation juridique stable à celui qui engage des moyens financiers importants dans une réalisation sur ou sous le domaine public. Dans ce type d'hypothèse, le régime de l'autorisation à bien plaire ne convient à l'évidence pas. En outre, les constructions en question font l'objet de servitudes de superficie (art. 675ss CC) qui sont la plupart du temps des droits distincts et permanents vu leur durée (art. 655 al. 2 ch. 2 CC).

Alinéa 4 : Cet alinéa permet de tenir compte de la présence d'installation sous ou sur la route qui engendreraient des dommages à l'infrastructure de mobilité non seulement en cas de défaut de conception ou d'entretien, mais également du seul fait de leur présence. Les dommages sur les infrastructures de mobilité résultant de défauts ou de la présence d'installations faisant l'objet de permis ou de concessions engagent donc la responsabilité exclusive de leurs bénéficiaires.

Art. 95 Usage abusif

Alinéa 1 : Cette disposition traite également des cas d'érosion qui viendraient endommager ou salir la route.

Alinéa 2 : L'article 45 LRou sur les fossés et caniveaux a été intégré ici au vu de son contenu.

Alinéa 3 : Les mesures d'exécution prévues dans les dispositions finales sont applicables (art. 121). Les frais d'entretien ou de réparation sont mis à la charge de la personne responsable de l'usage abusif. Les frais mis à la charge de l'administré font l'objet d'une décision de l'autorité compétente. Une fois définitive, la décision vaut titre exécutoire au sens de la loi fédérale du 11 avril 1889 sur la poursuite pour dettes et la faillite (LP).

Art. 96 Relevés, piquetages et entretien sur parcelle privée

Alinéa 1 : La d'*« ouvrages annexes »* notion figurant dans la loi précédente est maintenant couverte par la définition des *« infrastructures de mobilité »* en début de loi (art. 3). Il n'est dès lors plus nécessaire de le préciser.

Cette disposition peut être rapprochée de l'article 74 du code rural et foncier.

Alinéa 2 : Les travaux d'entretien constructif et d'exploitation doivent être tolérés. Seuls les travaux constructifs feront l'objet d'un avis à l'avance au propriétaire.

Alinéa 3 : Le préjudice éventuel résultant de l'application de cet article est réparé conformément aux règles relatives à l'expropriation.

Art. 97 Gabarit d'espace libre

Alinéa 1 : Cette règle n'est pas applicable aux divers éléments d'un ouvrage routier, glissière de sécurité (art. 103 OSR), signaux électriques ou non, bacs à fleurs et autres modérateurs de trafic. En revanche, on doit réserver les règles relatives aux procédés de réclame à l'intérieur des localité (conformément à l'art. 97 al. 2 OSR et à la législation vaudoise sur les procédés de réclame) ; les règlements communaux pourront en particulier prescrire des règles particulières pour les enseignes en zone piétonne.

Alinéa 3 : Les convois exceptionnels sont, par définition, des transports de charges indivisibles dont les dimensions dépassent les valeurs limites légales fixées par l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR). Les itinéraires pour convois exceptionnels (également appelés routes d'approvisionnement ou d'exportation) sont des routes dimensionnées en fonction des valeurs seuils supérieures. Il en va de même pour les giratoires.

Section 2 – Riverains

Art. 98 Equipements nécessaires

Alinéa 1 : Les équipements nécessaires à l'exploitation d'une infrastructure que le propriétaire riverain est tenu de tolérer sont notamment les drainages, canalisations, ouvrages et mesures de protection contre les dangers naturels, ouvrages anti-bruit, signaux ou marques (signalisation), dispositifs d'éclairage et de sécurité, miroirs, pare-neige, les dispositifs de support de transports publics, tels que mâts ou ancrages sur les façades de l'immeuble, pour les lignes de contact des transports publics (trolleybus, tramway, chemin de fer).

Il convient de mentionner à ce sujet :

- arts 689 et 690 CC : Un propriétaire foncier a le devoir d'accepter les eaux du bien-fonds situés en amont du sien (clause utilisée dans le cadre des Plans généraux d'évacuation des eaux - PGEE).
- art. 679 CC : Le principe de responsabilité veut que le report de risque ne soit pas admis : le projet constructif d'un propriétaire ne devrait pas péjorer son voisin en se protégeant. Et CO art 58 : un ouvrage défectueux générant un dommage peut faire l'objet demande de remboursement / remise en état du propriétaire de l'ouvrage.

Cette disposition permet de renforcer la pesée d'intérêt en faveur de l'infrastructure de mobilité.

Les équipements d'une certaine envergure feront l'objet d'une servitude de superficie, en particulier les ouvrages anti-bruit, les ouvrages de protection, etc. Ils sont dans la plupart des cas inclus dans les projets d'infrastructures de mobilité.

Alinéa 2 : En particulier pour les itinéraires de mobilité active, le service en charge de la mobilité doit pouvoir accéder aux propriétés pour effectuer des contrôles et inspections et poser la signalisation nécessaire.

Alinéa 3 : Le préjudice éventuel résultant de l'application de cet article est réparé conformément aux règles relatives à l'expropriation.

Art. 99 Accès, règle générale

La création des accès est soumise au régime de l'autorisation, la réalisation de l'accès se fait aux frais du propriétaire. L'examen de la demande porte essentiellement sur les conditions de sécurité du trafic en général, mais aussi des usagers empruntant l'accès.

Alinéa 1 : Il faut préciser que la compétence pour accorder un accès privé aux routes cantonales et communales est donnée au service en charge de la mobilité pour tous les accès sur routes cantonales, indépendamment qu'elles soient situées en ou hors traversée de localité.

Les accès débouchant sur une infrastructure du réseau routier cantonal ou du réseau cantonal des voies cyclables pour la vie quotidienne concerne également les accès piétons. Selon une jurisprudence rendue en 2022, cette disposition s'applique aux portails.

Alinéa 2 : le système prévu aux alinéa 1 et 2 permet d'ajuster les accès en fonction du niveau hiérarchique du réseau routier concerné, de garantir la sécurité et d'éviter les engorgements du réseau ainsi que de vérifier les interactions avec les planifications supérieures.

Alinéa 4 : Par *« frais liés à l'aménagement de l'accès »,* on entend tant les frais propres à l'accès que ceux indirectement liés à sa réalisation, par exemple le déplacement d'arbres ou d'autres équipements (drains, conduites, dispositif de sécurité, etc.). L'entier de ceux-ci incombent au propriétaire intéressé qui est l'origine de la modification.

Art. 100 Accès existants

Alinéa 1 : Les accès modifiés ou supprimés par des travaux sur les infrastructures de mobilité sont rétablis aux frais de la collectivité publique.

Alinéa 2 : L'autorité peut ordonner l'aménagement ou la suppression d'accès n'offrant pas des conditions de sécurité suffisantes, à condition qu'un accès, ne serait-ce qu'indirect, soit maintenu.

La possibilité d'exproprier des droits de tiers vise à garantir la mise en œuvre effective des mesures ordonnées lorsque celles-ci sont indispensables à la sécurité des infrastructures et des usagers. L'expropriation constitue une mesure de dernier recours et doit respecter les principes de légalité, de proportionnalité et d'indemnisation, conformément au droit applicable. Elle s'applique notamment lorsque l'adaptation, la suppression ou le regroupement des accès privés ne peut être réalisé sans porter atteinte à des droits réels ou personnels existants.

Art. 101 Miroirs routiers

Les problèmes de sécurité au droit des accès riverains doivent être réglés avant tout par des travaux d'amélioration de la visibilité directe. La pose d'un miroir doit être considérée comme un palliatif et n'être utilisée que si les travaux nécessaires à l'amélioration de la visibilité ne peuvent être réalisés ou si même réalisés, ils n'atteignent pas le but visé (réf. VSS 640 273a, ch.13.2). En effet, les miroirs donnent :

- une mauvaise appréciation de la vitesse des véhicules et en particulier des cycles ;
- un faux sentiment de sécurité ;
- une fiabilité altérée en regard des conditions météo et de luminosité (brouillard, givre, pluie, nuit, etc.).

Alinéa 1 : L'implantation doit faire l'objet d'une demande officielle auprès du service en charge de la mobilité. Plusieurs conditions cumulatives devront être remplies (actuellement selon Directive 05/17 de la DGMR sur la Pose de miroir routier ; voir également commentaire num. 2 de l'art. 36 OSR).

Alinéa 3 : L'accord du propriétaire du fonds est requis, néanmoins la sécurité de la voie principale primera. Les voies de recours sur la décision du service sont ouvertes.

Art. 102 Limites des constructions en général

Alinéa 1 : La commune doit planifier les limites des constructions sur tout son territoire. En principe, elles sont établies dans un plan. Il peut s'agir soit d'un plan ad hoc qui ne règle que cette question, soit d'un plan d'affectation, soit de plans couvrant des zones spécifiques complétés par des dispositions règlementaires pour le reste du territoire (notamment hors localité). Les plans peuvent comporter un gabarit d'espace libre, ainsi qu'une limite secondaire pour les constructions souterraines et les dépendances de peu d'importance.

Alinéa 2 : Par *« en principe »*, on entend que les distances minimales fixées dans la loi ne peuvent pas toujours être appliquées. En effet, il peut y avoir des plans, établis et approuvés sous l'égide de l'ancien droit, qui fixent des distances inférieures aux distances minimales prévues. Ces plans restent valables et peuvent être retranscrits dans les nouvelles planifications. Ces plans peuvent avoir été approuvés soit par le département soit figurer dans des plans d'affectation approuvés par l'Etat.

Par ailleurs, et en l'absence de plans réalisés en vertu de l'ancien droit, des constructions existantes forcent à prévoir des limites dérogeant aux distances minimales prévues (on pense notamment aux centres de villages qui impliquent la fixation de distances minimales allant de « façade à façade »).

Le règlement cantonal précisera ces éléments.

En ce qui concerne la classification des routes, on renvoie à l'article 23.

Alinéa 3 : L'application de la procédure du plan d'affectation permet de viser les deux types de plans, à savoir les plans *ad hoc* et les plans d'affectation.

Il est important de rappeler que les plans aux limites bénéficient de l'effet anticipé conformément à l'article 47 LATC, ce qui était déjà le cas dans la LRou.

Art. 103 Limites aux constructions souterraines et dépendances de peu d'importance

Alinéa 1 : Le principe de l'article relatif aux limites de construction subit quelques exceptions en faveur des constructions souterraines et dépendances de peu d'importance. Ces notions sont reprises de la loi sur l'aménagement du territoire (art. 84 et 85 LATC et 39 RLATC), sous réserve toutefois des murs, clôtures et places de stationnement à l'air libre qui sont régis non pas par cette disposition, mais par l'article relatif aux aménagements extérieurs.

Par *« constructions souterraines »*, on entend l'ensemble des ouvrages, bâtiments ou installations réalisés totalement ou partiellement en dessous du niveau naturel du sol, indépendamment de la route, même s'ils sont situés à proximité immédiate ou sous l'emprise d'une infrastructure de mobilité. Les équipements de l'infrastructure ne font partie des constructions souterraines.

Le règlement cantonal précisera en outre le traitement des balcons, empiètements aériens et piscines et les cas dans lesquels ils peuvent être considérés comme des dépendance de peu d'importance.

Art. 104 Limites aux constructions existantes

Alinéa 1 : Les articles visés sont les actuels articles 82 et 80 (par renvoi) de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC).

Art. 105 Dérogation aux limites

Alinéa 1 : Les bâtiments d'intérêt public visés peuvent être une école ou une station de pompage par exemple.

Alinéa 2 : L'article précisant ces éléments est l'article 82 de la loi sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC).

Art. 106 Limites des aménagements extérieurs

Alinéa 1 : Afin de préciser la base légale et concrétiser la jurisprudence en la matière, cette disposition précise que les places de stationnement à l'air libre sont soumises au régime des aménagements extérieurs sur fonds riverains et non pas des dépendances de peu d'importance. En effet, selon la jurisprudence (CDAP AC.2018.0215 du 29 octobre 2019 consid. 6b), une place de parc est assimilée à un aménagement extérieur.

Les aménagements réalisés sur le domaine public, tels que modération de trafic, ne sont pas touchés par cette disposition.

Alinéa 2 : Le règlement fixe les distances et hauteurs, il sera modifié afin de distinguer les possibilités de plantations hors et en localité pour être plus permissif en localité concernant les distances à la limite du domaine public. Le règlement doit en outre être adapté aux normes et directives en vigueur, sans négliger la sécurité des usagers.

Art. 107 Carrières et autres excavations permanentes

Aucun commentaire.

Art. 108 Fouilles, remblais

Cette disposition peut être également appliquée pour les cheminements piétonniers.

Art. 109 Dépôts et installations de chantier

Cette disposition peut être également appliquée pour les cheminements piétonniers. La normes VSS 40 560 sur la sécurité passive est applicable.

Alinéa 3 : Par *« dépôt »*, on entend tout objet mobilier déposé sur le domaine public. L'enlèvement de véhicule stationné illicitement est réglé par l'article 26 LVCR.

Art. 110 Ecoulement des eaux

Alinéa 1 : L'écoulement des eaux issu d'une infrastructure de mobilité vers un fond privé est admis (article 689 et 690 CC). Cette disposition vise notamment les eaux pluviales, mais aussi l'eau issue de la fonte de la neige et celle consécutive au service hivernal. Le service en charge de la mobilité s'efforce, dans la mesure du possible, de maintenir les dépôts de neige pollués à l'intérieur des surfaces d'installation de la route (art. 33 LPE).

Lorsque cela est possible, les eaux restent non concentrées. Les eaux non concentrées permettent d'éviter l'érosion des sols et les dégâts qu'elle occasionne en termes de fertilité des sols, de production agricole et de pollutions des eaux (art. 6 OSol). Néanmoins, il convient de maintenir la possibilité de les concentrer, en particulier pour assurer la protection des nappes phréatiques.

Le service en charge de la mobilité peut examiner si les rejets issus de ses infrastructures sont conformes en matière de protection des eaux et planifier ses mises en conformité, au plus tôt lors de prochaines réfections du caisson de la chaussée, et en tenant compte des enjeux sanitaires (p.ex. protection de l'eau potable) et environnementaux.

Alinéa 2 : Cet alinéa permet l'élargissement des frais à toutes les infrastructures de mobilité (pistes cyclables et chemins piétons) et plus seulement aux routes comme sous l'égide de la LRou. Cet alinéa pourra, le cas échéant, être complété par des règles communales, comme le permet l'article 102 du code rural et foncier.

Il y a lieu de favoriser l'infiltration des eaux pluviales non polluées si les terrains et les conditions légales le permettent (art. 7, al. 2, LEaux), respect PGEE.

Alinéa 3 : L'autorité compétente pour rendre l'autorisation est le département en charge de la mobilité ; il a la possibilité de déléguer celle-ci au voyer sur le réseau des routes cantonales.

La modification du régime de l'écoulement des eaux de surface ne doit pas aggraver le danger de ruissellement pour les biens et les personnes.

On renvoie également aux articles 83 et suivants du Code rural et foncier vaudois.

Alinéa 4 : Alors que les communes perçoivent actuellement une redevance auprès du Canton pour les volumes d'eaux de ruissellement dirigés vers leurs réseaux d'évacuation, la présente disposition permet d'établir la réciprocité pour les apports d'eaux acheminés vers les réseaux cantonaux.

Par *« frais d'entretien »*, il convient d'entendre l'ensemble des prestations d'exploitation ainsi que les interventions d'entretien constructif.

4.3.6 Chapitre V – Dispositions financières

Section 1 – Financement

Art. 111 Compétences pour le financement

Alinéa 1 : Les infrastructures de mobilité visées par cette disposition sont celles appartenant à l'État, en principe situées hors traversée de localité. Le financement de l'aménagement, de la construction et de l'entretien constructif des voies cyclables du réseau cantonal pour la vie quotidienne comprend les infrastructures prises en charge par l'État, y compris lorsque des itinéraires empruntent une route communale à titre d'alternative à une route cantonale hors traversée de localité ou lorsqu'une nouvelle infrastructure cyclable cantonale est créée.

La distinction des compétences financières en fonction du seuil de Fr. 1'000'000.- est conforme aux principes fixés par la loi vaudoise sur les finances (LFin). La possible délégation au département permet d'assurer une mise en œuvre efficiente.

Alinéa 2 : Cet alinéa règle les situations d'urgence liées à des dangers naturels (tels qu'un éboulement, une inondation ou un affaissement de chaussée), qu'ils soient avérés ou potentiels, lorsque la sécurité de la circulation est menacée ou atteinte. Il confère au département la compétence d'intervenir immédiatement afin de garantir la sécurité des usagers.

La disposition s'applique aux infrastructures du réseau des routes cantonales ainsi qu'au réseau cantonal des voies cyclables pour la vie quotidienne, y compris lorsque celui-ci emprunte une route communale ou une route cantonale en traversée de localité. En revanche, elle ne s'applique pas aux réseaux de loisirs, tels que les réseaux cantonaux de chemins de randonnée pédestre ou de voies cyclables pour les loisirs.

Alinéa 3 : Lorsque le réseau cantonal des voies cyclables pour la vie quotidienne emprunte, hors traversée de localité, un itinéraire alternatif à une route cantonale, situé sur une route communale ou sur un tracé nouvellement créé, l'État prend en charge les coûts d'étude, de réalisation et d'entretien des aménagements cyclables (entretien constructif), à l'exclusion des frais d'exploitation tels que le balayage et le déneigement (entretien d'exploitation).

Dans ces situations, les communes délèguent à l'État la compétence de réaliser les aménagements et d'en assurer l'entretien, les modalités organisationnelles étant réglées par voie de convention.

Les éléments de la route communale sans lien avec les aménagements cyclables ne sont pas financés par l'Etat.

Alinéa 4 : Cet alinéa concerne la construction de nouvelles infrastructures relevant des réseaux cantonaux de mobilité active, à savoir les réseaux cantonaux de voies cyclables pour la vie quotidienne et pour les loisirs, ainsi que le réseau cantonal de randonnée pédestre. Le cas échéant, cette disposition s'appliquerait également à un éventuel futur réseau cantonal de chemins pour piétons.

Les projets concernés sont pilotés par le département selon la procédure applicable aux infrastructures cantonales et peuvent faire l'objet d'un cofinancement avec les communes à hauteur de 50%, sur la base d'une initiative étatique, selon une logique comparable à celle prévue à l'article 114 de la présente loi.

Art. 112 Ouvrages demandés par les communes

Alinéa 1 : Cet alinéa permet aux communes de solliciter, sur des routes cantonales hors traversée de localité, la construction ou l'aménagement d'ouvrages contribuant à la multimodalité ou au bon fonctionnement du système de mobilité. Sont notamment visés les trottoirs, voies cyclables, baies d'arrêt de bus, ainsi que certains aménagements fonctionnels tels que les voies de présélection ou les giratoires.

Les abris-bus, qu'ils soient situés en ou hors traversée de localité, ne relèvent pas de l'État et ne font pas l'objet de subventions au titre de la présente loi.

Alinéa 2 : Cette disposition constitue une exception au principe général selon lequel la construction et l'aménagement des infrastructures de mobilité incombent à leur propriétaire. En effet, l'État ne prend en charge l'entier des frais de construction, d'acquisition des terrains et d'entretien constructif que pour les ouvrages dont il admet la nécessité au regard des objectifs de multimodalité et de bon fonctionnement du système de mobilité.

L'examen de cette nécessité repose notamment sur l'inscription des ouvrages dans les plans des réseaux communaux et sur des critères cantonaux spécifiques fixés par voie règlementaire. La disposition vise en particulier les chemins pour piétons des réseaux communaux (y compris les trottoirs) ainsi que les voies cyclables des liaisons communales complétant le réseau cantonal des voies cyclables pour la vie quotidienne. Les infrastructures communales destinées exclusivement aux loisirs, telles que les chemins de randonnée pédestre ou les itinéraires cyclables pour les loisirs, sont en principe exclues.

Alinéa 3 : Les frais liés à l'aménagement des croisements entre infrastructures cantonales et communales sont assumés par leurs propriétaires respectifs. En cas d'intérêt prépondérant de l'une des parties, une répartition différente des coûts peut être convenue en fonction des bénéfices respectifs, les modalités étant alors réglées par voie de convention.

Alinéa 4 : Les passages dénivelés et accès rendus nécessaires par de nouvelles zones de construction font l'objet d'une convention fixant notamment les responsabilités et la répartition des coûts.

Art. 113 Évitement des localités

Cette disposition assure un partage équitable des coûts entre l'État et les Communes, en fonction des bénéfices retirés par la collectivité locale, et permet au Canton de tenir compte des spécificités locales pour fixer le montant de la contribution.

Le montant de la participation prend en compte à la fois :
- les circonstances locales (taille de la commune, caractéristiques du tracé, impacts sur le territoire communal, etc.) ;
- l'intérêt que représente la déviation pour la Commune (réduction du trafic, amélioration de la sécurité, qualité de vie, développement futur).

Section 2 – Subventions

Art. 114 Traversées de localités

La subvention couvre tous les modes de déplacement sur routes cantonales en traversée de localité, notamment les piétons, et inclut la mise en conformité des arrêts de bus à la LHand. Les équipements tels que l'éclairage, la signalisation ou les abris bus ne sont pas subventionnés par cette disposition.

Le taux maximal de 50% est déterminé pour l'ensemble d'un projet selon les critères cantonaux fixés dans le règlement. Il peut être ajusté pour tenir compte des routes à fort trafic ou des projets d'agglomération bénéficiant d'un financement fédéral complémentaire pour les mobilités actives afin de pouvoir cumuler ces subventions.

Les travaux de renouvellement des revêtements peuvent également bénéficier d'une subvention à taux réduit.

Art. 115 Réseau cyclable cantonal pour la vie quotidienne

Pour les voies cyclables du réseau cantonal pour la vie quotidienne, l'État prend en charge l'intégralité des coûts lorsqu'elles empruntent une route cantonale hors traversée de localité ou une route communale comme alternative

à la route cantonale (voir art. 111 al. 3). Lorsque ces voies se trouvent sur une route cantonale en traversée de localité, seule la subvention de l'article 114 s'applique.

La subvention prévue dans cette disposition vise le cas où le réseau cantonal cyclable utilitaire emprunte une route communale, autre qu'une route cantonale en traversée de localité. Cela peut concerner soit une route alternative à la route cantonale en traversée de localité soit un itinéraire planifié visant à accroître la densité du réseau cantonal cyclable (voir commentaire art. 19 al. 1, lettre c.).

Art. 116 Aménagements des réseaux cantonaux pour les loisirs

Cette disposition permet au Canton de soutenir les Communes dans l'entretien constructif et la mise en valeur des infrastructures de mobilité pour les loisirs, quel que soit le type de terrain emprunté (chemin communal, servitude ou terrain privé), et d'encourager le développement des mobilités actives pour les activités de loisir.

Alinéa 1 : Les aménagements légers devront être définis plus précisément dans le règlement. Ces aménagements permettent une rapide amélioration de la sécurité et/ou de la qualité de certains points problématiques du réseau, il s'agit en particulier des :

- lettre a : aménagements pour les chemins de randonnée pédestre, tels que la réfection de passerelles, la pose de mains courantes ;
- lettre b : aménagements pour les voies cyclables pour le loisir, comme le marquage, aides à la traversée, portails adaptés aux VTT, séparations entre randonneurs et parcours VTT, etc.

Le solde est assumé par les communes et autres communautés d'intérêt touristique.

Alinéa 2 : Le Conseil d'État peut fixer un plafond de subvention pour chaque projet.

Art. 117 Ouvrages d'importance destinés à la mobilité active

Alinéa 1 : Par *« ouvrages d'importance »*, on entend notamment des aménagements nécessitant des travaux de génie civil importants, tels que les franchissements de voies ou les pistes de mobilité active en estacade. La notion d'ouvrage d'importance sera définie de manière détaillée dans le règlement, en cohérence avec la Stratégie cantonale vélo 2035 et les standards cantonaux pour les infrastructures de mobilité active.

Art. 118 Bases de calcul des subventions

Alinéa 2 : Cet alinéa précise que le calcul des subventions tient compte des autres aides financières reçues par le projet, qu'il s'agisse de subventions fédérales, cantonales au titre d'autres lois ou de contributions de tiers. Ces montants sont déduits du calcul afin d'éviter un double financement.

Art. 119 Conditions et suivi des subventions

Pour bénéficier des subventions, la municipalité adresse sa demande au département, par l'intermédiaire du voyer, avant le début des travaux. Le dossier de demande comprend un descriptif de ceux-ci, un devis détaillé et les plans d'exécution.

Art. 120 Obligation de renseigner du bénéficiaire de subvention

Aucun commentaire.

4.4 Titre IV – Dispositions pénales, finales et transitoires

Art. 121 Mesures d'exécution, en général

Cet article a pour vocation de clarifier l'application des mesures décidées par les autorités pour mettre en œuvre les dispositions de la présente loi, conformément à l'article 61 LPA-VD et la jurisprudence y relative.

Alinéa 3 : L'hypothèque légale de droit cantonal est prévue par l'art. 836 CC, la créance doit être en rapport direct avec l'immeuble grevé et requiert une inscription au Registre foncier.

Alinéa 5 : La réquisition indique le nom du débiteur, les immeubles grevés et la durée de la garantie ; elle est accompagnée d'une copie de l'avis de perception certifié conforme à l'original ainsi que, le cas échéant, des décisions prises par l'autorité de recours.

Alinéa 6 : L'hypothèque légale est privilégiée conformément à l'article 89, alinéa 2, du Code de droit privé judiciaire vaudois (CDPJ).

Alinéa 7 : Une fois définitive, la décision vaut titre exécutoire au sens de l'article 80 de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et faillites. La décision permet la mainlevée définitive de l'opposition.

Art. 122 Carence

Cette disposition constitue une exception au mécanisme de mise en demeure prévu à l'article 121 de la présente loi : en cas de carence manifeste, le Conseil d'État peut intervenir immédiatement aux frais de la commune.

Art. 123 Sanctions pénales

Cet article introduit une base légale permettant de sanctionner les violations, intentionnelles ou par négligence, des obligations prévues par la présente loi et son règlement d'application.

Il fixe le montant maximal de l'amende à 20'000 francs et renvoie, pour la poursuite et la procédure, à la loi du 19 mai 2009 sur les contraventions (LContr).

Art. 124 Qualité pour recourir du département

Cette disposition introduit un droit de recours du département contre certaines décisions communales afin de garantir l'application de la présente loi. Ce droit de recours s'appliquera dans trois cas de figure :

1. dans le cadre des projets d'infrastructures communaux sans emprise sur le domaine privé et suivant la procédure du permis de construire ;
2. lorsqu'un permis de construire octroyé par la commune ne respecterait pas une autorisation spéciale instaurée par la présente loi ;
3. lors de décisions relatives à la signalisation.

Alinéa 1 : On vise ici les permis de construire délivrés par la municipalité pour les projets d'infrastructures communaux ne comportant pas d'emprise sur le domaine privé et suivant la procédure du permis de construire en vertu des articles 54, alinéa 3, et 58.

Il y a lieu de rappeler que, conformément à l'article 120 LATC, le préavis d'un service peut mettre en exergue des exigences résultant directement du droit fédéral ou cantonal (voir à ce sujet commentaire de l'article 8). Dans ces cas, il ne s'agit plus de simples recommandations, mais bien du rappel de l'application de dispositions légales impératives dont le non-respect peut être l'objet du droit de recours du département.

Alinéa 2 : Les autorisations spéciales prévues dans le projet de loi sont celles relatives aux accès (art. 99), au remplacement des itinéraires de mobilité active (art. 67) et dérogations aux limites des constructions (art. 105).

Il y a lieu de rappeler que, conformément à l'article 120 LATC, les préavis matériellement assimilables à une autorisation spéciale, par exemple lorsqu'une disposition du droit fédéral ou cantonal l'exige, revêtent un caractère contraignant pour l'autorité en charge de statuer sur la demande de permis de construire, qui aura l'obligation de le refuser.

Alinéa 3 : Le droit de recours s'applique également lorsque la commune agit dans le cadre d'une délégation de compétence accordée par le département en vertu des articles 3, alinéa 2, LCR et 104, alinéa 2, OSR, notamment pour les décisions communales de légalisation de la signalisation routière (art. 107 OSR).

Art. 125 Dispositions d'application

Alinéa 1 : Cette disposition confère au Conseil d'État la compétence d'édicter les dispositions d'application nécessaires à la mise en œuvre de la présente loi.

Alinéa 2 : Les communes sont habilitées à adopter des règlements relatifs à la mobilité, sous réserve de l'approbation du chef de département concerné. Ces règlements communaux complètent le règlement cantonal ; les dispositions cantonales demeurent applicables dans la mesure où elles ne sont pas réglées au niveau communal.

4.4.1 Section 1 Dispositions transitoires

Art. 126 Plan de mobilité d'entreprise

Cet article prévoit une disposition transitoire accordant aux entreprises et administrations déjà implantées sur le territoire cantonal un délai de cinq ans dès l'entrée en vigueur de la loi pour établir leur plan de mobilité. Ce délai vise à permettre aux entités concernées d'anticiper les adaptations organisationnelles nécessaires et d'intégrer progressivement les exigences légales, tout en tenant compte des situations existantes.

Art. 127 Limites des constructions

Alinéa 1 : Conformément à l'article 27 LATC, les plans d'affectation des communes sont réexaminés au moins tous les quinze ans. Ils sont révisés lorsque les circonstances ont sensiblement changé. En l'espèce, étant donné que la planification des limites des constructions doit couvrir l'entier du territoire communal, on admet un délai maximum de 15 ans pour l'établissement de ces plans. Une planification morcelée, au fil des révision des planifications existantes, n'est pas souhaitable.

Alinéa 2 : Cet alinéa permet de remplacer non seulement les plans communaux mais aussi les éventuels plans cantonaux encore en vigueur par l'adoption des nouveaux plans communaux visés par l'article 102 en dérogation

au principe de parallélisme des formes (adoption et abrogation d'un plan par la même autorité). En effet, au cours du temps les limites de la localité ont bougé et ont par conséquent modifiés les compétences y relatives. Certains anciens plans cantonaux, datant d'il y a 50 ans et plus, régissant un tronçon de route situé à l'époque hors traversée de localité et adopté par le Canton subsiste encore aujourd'hui alors que le secteur visé par ledit plan est désormais de compétence communale en raison de la modification des limites de la localité. Cette situation pose donc problème sous l'angle de l'autorité compétente pour les abroger. Cette disposition règle le problème.

Selon le nouvel article 102 la compétence pour établit les nouveaux plans fixant les limites des constructions se détermine en fonction de la limite territoriale des communes et non en fonction de la notion *« en ou hors localité »*.

Alinéa 3 : Dans la mesure où les plans aux limites des constructions bénéficient de l'effet anticipé conformément à l'article 47 LATC (commentaire art. 102), il est nécessaire de préciser ici qu'en cas de concurrence entre un plan existant en vertu de l'ancien droit et un plan en cours d'élaboration par la commune, ce dernier déploiera son effet anticipé.

Alinéa 4 à 7 : Ces alinéas reprennent le texte de l'ancien article 36 LRou.

Alinéa 7 : Le règlement concerné est le règlement sur la classification des routes cantonales (RCRC).

Art. 128 Plans des réseaux de mobilité cantonaux

Les plans des réseaux de mobilité cantonaux existants à l'entrée en vigueur de la loi sont ceux du réseau routier, du réseau de chemins de randonnées pédestre et du réseau des voies cyclables. En effet, ils ont déjà été développés, cartographiés et introduits dans les bases de géodonnées cantonales.

Art. 129 Abrogation et modification d'autres actes

Aucun commentaire.

Art. 130 Entrée en vigueur

Aucun commentaire.

5. MODIFICATION DE LA LMTP

5.1 Introduction

Dans le cadre de l'avant-projet LMob, il est nécessaire d'adapter la législation existante afin d'en assurer la cohérence. À cette fin, la LMTP sera partiellement remaniée, en se recentrant sur les seuls aspects relatifs au subventionnement et au financement des prestations de transport public.

5.2 Commentaire par article LMTP modifiée

Art. 1 Champ d'application et but

L'article 1 de la loi, concernant notamment le champ d'application de celle-ci, est modifié afin notamment d'en écarter les domaines de la mobilité douce et celui du transport de marchandises.

Alinéa 1 : Cet alinéa est ainsi modifié dans la mesure où la mobilité douce et le transport de marchandises ne relèvent plus du champ d'application de la loi, mais sont désormais régis par la nouvelle loi cantonale sur la mobilité, qui appréhende la mobilité dans sa conception globale. La LMTP s'appliquera dès lors uniquement aux transports publics, aux transports à câble et à l'aviation.

Alinéa 1bis : La définition de la mobilité douce à cet alinéa n'a plus lieu d'être et doit également être supprimée ; étant précisé que la nouvelle loi cantonale sur la mobilité emploie le terme de « mobilité active » en lieu et place de « mobilité douce ».

Alinéa 2bis : Cet alinéa est supprimé car cet aspect est consacré par la nouvelle loi cantonale sur la mobilité (cf. art. 1 ap-LMob).

Alinéa 4 : Dans un souci de clarification, cet alinéa est modifié en ce sens que la loi fixe désormais également les prérogatives et charges des communes dans le domaine des transports publics (art. 4abis LMTP).

Art. 2 Collaboration entre autorités

Cet article est modifié afin de s'aligner avec le champ d'application de la loi.

Alinéa 1 : Ainsi, l'alinéa 1 de l'article 2 a été modifié et fait désormais référence uniquement au transport public.

Alinéa 3 : Cet alinéa a également été modifié afin de se référer uniquement aux transports publics.

Art. 3 Autorités cantonales : Conseil d'Etat

Alinéa 2, lettre a : la lettre a de l'alinéa 2 est supprimée, car la nouvelle loi cantonale sur la mobilité dispose que le département en charge de la mobilité a la compétence d'établir la stratégie cantonale de mobilité et les stratégies sectorielles qui la mettent en œuvre. La stratégie de développement des transports publics, de la mobilité douce et du transport de marchandises en font partie (art. 7 ap-LMob). Le Conseil d'Etat veille à la mise en œuvre de la stratégie cantonale de mobilité (art. 6 ap-LMob). Les plans des réseaux de mobilité, dont le réseau de transports publics, est régit par la LMTP (cf. arts 19 et 27 ap-LMob).

Art. 4 Autorités cantonales : département

Alinéa 1 : Plusieurs lettres ont été modifiées.

- Lettre b : la lettre b de l'alinéa 1 est modifiée afin de préciser les tâches de planification des réseaux de transport public relevant de l'autorité cantonal ; ces tâches sont désormais partagées entre le Canton et les communes (cf. nouvel art. 4abis infra). Les lignes assimilées au trafic régional sont celles indiquées à l'art. 7 al. 3 LMTP.
- Lettre d : la lettre d de l'alinéa 1 est modifiée car la loi ne s'applique plus aux domaines de la mobilité douce et du transport de marchandises.
- Lettre e : la lettre e de l'alinéa 1 est supprimée et déplacée à l'article 4a alinéa 1 lettre d de la loi. Il est en effet cohérent de laisser cette prérogative au service, car celui-ci est de facto l'autorité qui au vu de son expertise technique rend le préavis cantonal dans les situations visées ; dans les faits le service est plus à même de répondre au vu de son expertise technique ; cette modification simplifie le processus de délivrance de ce genre de préavis.

Art. 4a Autorités cantonales : service

Alinéa 1 : Plusieurs lettres sont modifiées.

- Lettre a : cette lettre est modifiée afin de préciser que le Canton est responsable de l'organisation du réseau de transport public régional.
- Lettre c : cette lettre est modifiée en ce sens qu'elle ne cite plus les subventions en faveur de la mobilité douce, qui sont désormais réglées dans la nouvelle loi cantonale sur la mobilité.
- Lettre d : cette lettre est modifiée par la suppression du domaine du transport de marchandises, qui fait désormais partie du champ d'application de la nouvelle loi cantonale sur la mobilité. En sus, une tâche supplémentaire est ici attribuée au service, à savoir celle de rendre le préavis cantonal sur les concessions de compétence du Conseil fédéral (cf. explication art. 4 let. e supra).
- Lettre e : cette lettre est supprimée car le domaine de la mobilité douce est réglé par la nouvelle loi cantonale sur la mobilité.

Art. 4a^{bis} Communes

Le nouvel article 4abis a pour but de fixer la compétence des communes quant à la planification de leurs réseaux de trafic urbain (al. 1) et à la commande des prestations (al. 2).

Par ailleurs, il sied de préciser que le trafic local inclut le trafic urbain. Pour mémoire, la définition du trafic urbain est donnée par l'article 7 alinéa 2 de la LMTP.

Art. 6 Champ d'application de la subvention

Cette disposition concerne les subventions d'exploitation accordées aux entreprises de transport public uniquement. Étant donné que les subventions d'exploitation accordées en faveur du transport de voyageurs sont réglées par cette loi, la disposition en question permet de traiter de manière homogène l'ensemble des subventions d'exploitation accordées aux entreprises de transport public.

Les aides financières en faveur du fret ferroviaire prévues à la nouvelle loi cantonale sur la mobilité (art. 43 LMob) sont des subventions d'investissement portant sur la réalisation d'installations de transbordement et de chargement multimodales utiles au transport ferroviaire de marchandises. Cette subvention-là n'est pas explicitement destinée aux entreprises de transport public.

Chapitre Vbis Subventions en faveur de la mobilité douce

Chapitre supprimé.

Art. 29a Aménagement d'infrastructures

Cet article est supprimé car le subventionnement qu'il prévoit est désormais réglementé par la nouvelle loi cantonale sur la mobilité (cf. notamment l'art. 114 ap-LMob de celle-ci).

Art. 29b Mesures de promotion

La suppression de cet article se justifie par la reprise de ce thème dans la nouvelle loi cantonale sur la mobilité (art. 49 ap-LMob ainsi que l'art. 86, alinéa 2 et art. 9 ap-LMob pour la signalisation des itinéraires de mobilité douce).

Art. 29c

Article supprimé.

Chapitre Vquater Subvention d'investissement en faveur du transport ferroviaire de marchandises

Chapitre supprimé.

Art. 29g Installations de transbordement et de chargement multimodales

Cet article a été repris dans l'avant-projet LMob. Les installations de transbordement et de chargement multimodales de marchandises ont été introduites dans la définition des infrastructures de mobilité (art. 4 al. 2 litt. h).

La planification de ces installations est fixée dans l'article 28 ap-LMob.

La subvention a été reprise à l'article 43 ap-LMob.

Art. 29h Conditions d'octroi

Les conditions d'octroi de la subvention ont été reprises à l'article 43 ap-LMob.

Art. 30 Terrains et droits nécessaires

Alinéa 1 : cet alinéa est modifié en ce sens qu'il ne concerne plus les aménagements en faveur de la mobilité douce, car ceux-ci sont traités par la nouvelle loi cantonale sur la mobilité (cf. spécifiquement à propos de terrains et droits nécessaires voir les arts 54 et 60 ap-LMob).

6. CONSEQUENCES

6.1 Constitutionnelles, légales et réglementaires, en particulier compatibilité avec l'art. 163 al. 2 Cst-VD relatif aux charges nouvelles ou liées

L'avant-projet LMob s'inscrit dans le cadre des articles 57 (transports et communications) et 6, alinéa 1, lettre e de la Constitution vaudoise (protection du climat et de la biodiversité ainsi que la lutte contre le réchauffement climatique et les dérèglements qu'il génère).

L'avant-projet LMob abroge la LRou et modifie la LMTP.

6.2 Financières (budget ordinaire, charges d'intérêt, autres)

L'avant-projet de LMob a des conséquences financières limitées (voir chapitre 3.7 de l'EMPL). Il formalise principalement des stratégies déjà existantes ou en préparation, sans générer de charges supplémentaires majeures. Les dépenses actuelles (env. 75 millions CHF/an en investissements et 53 millions CHF/an en fonctionnement) restent la référence. Les éventuelles charges supplémentaires proviennent principalement de changements de répartition des tâches entre Canton et Communes :

- un accroissement des coûts de l'ordre de 3.28 millions CHF/an pour le Canton ;
- une diminution des coûts de l'ordre de 3.14 millions CHF/an pour les Communes.

Globalement, cela représente une hausse limitée qui s'élève à :

- environ 4,4 % des investissements consacrés à la route (75 millions) ;
- moins de 1 % si l'on compte la part d'investissements total pour la mobilité (347 millions dont 272 millions pour les transports publics).

L'avant-projet LMob s'inscrit ainsi dans la continuité des politiques existantes tout en renforçant leur base légale. Il est important de préciser que seules des décisions politiques et des demandes de crédits d'investissement sauraient activer les outils inscrits dans l'avant-projet LMob et en déterminer les conséquences financières.

Par ailleurs, la modification de la LMTP, présentée simultanément à l'avant-projet LMob, répond à une recommandation du Contrôle cantonal des finances demandant de fixer la compétence des Communes quant à la planification de leurs réseaux de trafic urbain et à la commande des prestations. Cette modification n'entraîne pas de conséquences financières.

6.3 Conséquences en terme de risques et d'incertitudes sur les plans financier et économique

Néant

6.4 Ressources humaines

Néant

6.5 Programme de législature et PDCn (conformité, mise en œuvre, autres incidences)

La mise en consultation publique de l'avant-projet LMob est une étape en vue de mettre en œuvre la première action de la Mesure 2.5 du Programme de législature 2022-2027 : *« Réviser la loi sur les routes pour favoriser la création de réseaux continus de mobilité multimodale afin de favoriser le report modal et de consolider les réseaux du tourisme pédestre et du cyclotourisme »*. L'avant-projet permet par ailleurs la mise en œuvre des diverses mesures en matière de mobilité du PDCn.

6.6 Environnement, durabilité et climat

Le Plan climat vaudois consacre l'élaboration d'une loi cantonale sur les réseaux de mobilité dans sa Mesure MO-2. L'avant-projet permet non seulement de répondre à cette mesure mais également de mettre en œuvre les quatre mesures stratégiques du domaine de la mobilité du Plan climat 1ère génération : mettre en place une politique active de report modal, modifier les pratiques de mobilité individuelle, améliorer le bilan énergétique de la construction et de l'exploitation des infrastructures de transport, rendre plus efficient le transport de marchandises. Par ailleurs, elle met en œuvre les mesures suivantes du Plan climat 2e génération :

- Mesure MO-1 : Renforcer la politique cantonale de mobilité en lien avec le Plan climat ;
- Mesure MO-6 : Aménager le réseau cyclable cantonal (structurant et complémentaire) ;
- Mesure MO-7 : Favoriser un report du transport de marchandises de la route au rail ;
- Mesure MO-9 : Déployer des plans de mobilité dans les services de l'administration cantonale et les établissements scolaires publics ;
- Mesure MO-11 : Augmenter l'utilisation de matériaux recyclés dans la construction d'infrastructures.

Par ailleurs, plusieurs dispositions de l'avant-projet LMob traitent plus spécifiquement du sujet de l'environnement, de la durabilité et du climat. On pense notamment aux articles sur les aspects environnementaux et de la qualité de l'espace public à respecter dans le cadre des projets d'infrastructures de mobilité, sur le respect de la biodiversité et le traitement des eaux dans le cadre de l'entretien des infrastructures de mobilité ou sur les mesures à prendre afin d'anticiper ou de résoudre des situations liées aux changements climatiques (sécurisation des infrastructures, végétalisation, etc.).

6.7 Egalité entre femmes et hommes et inclusion

L'avant-projet LMob est rédigé de manière non sexiste, en appliquant les principes présentés dans le guide de rédaction du Bureau de l'égalité entre les femmes et les hommes (BEFH) *« L'égalité s'écrit »* DRUIDE 5.8.1.

6.8 Enfance et jeunesse (art. 2a LSAJ)

L'avant-projet LMob ne cible pas directement l'enfance et la jeunesse, mais il prend en compte leurs besoins en promouvant la marche et le vélo qui contribuent à la santé des jeunes générations, en améliorant l'aménagement des espaces publics afin de sécuriser les trajets (notamment vers l'école et les transports publics) et en intégrant ces enjeux dans les plans de mobilité des établissements de formation.

6.9 Communes

Dans l'ensemble, l'avant-projet LMob confirme et étend le rôle des Communes comme acteurs clés de la planification et de la gestion locale de la mobilité. Les conséquences sur leurs compétences portent principalement sur la planification des réseaux de mobilité, incluant les chemins piétons, les liaisons cyclables (en coordination avec le Canton) et le réseau routier communal.

Elles restent également responsables de la gestion du stationnement, avec dans certains cas l'élaboration d'un concept communal de stationnement. Par ailleurs, les Communes doivent veiller à l'établissement de plans de mobilité pour les grandes entités publiques présentes sur leur territoire. Enfin, elles disposent d'une compétence renforcée en matière de définition des limites de construction en bordure des routes.

Plusieurs simplifications visant les Communes sont énoncées au point 4.12.

Une vue synthétique des vingt-six dispositions dont découlent des tâches communales est donnée ci-dessous. En découlent sept nouvelles tâches dont seules 4 sont obligatoires soit :

- Planification des réseaux de chemins pour piétons (art. 20 ap-LMob)
- Stationnement (arts 37 à 42 ap-LMob)
- Concept d'accessibilité (art. 47 ap-LMob)
- Surveillance des ouvrages d'art (art. 76 ap-LMob)

Les nouvelles tâches concernent principalement le nouveau titre sur le système de mobilité. Les autres sont soit facultatives soit ne s'imposent pas à toutes les communes ou tous les cas de figure.

Articles ap-LMob	Complément d'information DICIRH
Art. 10 Communes	Liste non exhaustive résumant les tâches principales des communes en vertu de l'avant-projet. En elle-même la disposition ne donne pas de nouvelles tâches.
Art. 20 Planification communale ou intercommunale	Al.1, lettre a (routes) : tâche déjà réalisée par les communes, art. 6 LRou Al.1, lettre b (chemins pour piétons) : tâche nouvelle, mise en œuvre la LCPR. Al.1, lettre c (liaisons régionales cyclables) : tâche déjà réalisée par les communes, Stratégie vélo, LVC. Al.1, lettre e (TP) : tâche déjà réalisée par les communes, trafic urbain selon LMTP. Al. 2 (concept de stationnement) : tâche nouvelle, mais pas pour toutes les communes.
Art. 21 Autres planifications communales ou intercommunales	Tâches nouvelles, mais facultatives
Art. 27 Réseaux des transports publics	Tâche existante (LMTP)
Art. 33 Suivi et analyse de la mobilité	Al. 5 : tâches nouvelles, mais facultatives
Art. 37 Stationnement	Tâche déjà réalisée par les communes (art. 24 LATC et 40a RLATC)

Art. 38 Concept de stationnement	Al. 1 : tâche nouvelle, mais facultative Al. 2 : tâche nouvelle, mais pas pour toutes les communes (l'EMPL et le commentaire par article désigne les communes qui seraient concernées)
Art. 40 Réévaluation du besoin en stationnement	Tâche nouvelle
Art. 41 Usage effectif des places	Tâche nouvelle
Art. 42 Interfaces de transport de voyageurs	Tâche déjà réalisée par les communes (Stratégie des interfaces de transports voyageurs)
Art. 44 Gestion coordonnée du trafic	Tâche déjà réalisée par les communes pour l'agglomération Lausanne-Morges (GCTA), ne visera pas pour toutes les communes
Art. 45 Plan de mobilité d'entreprise	Al. 2, lettre b : tâche nouvelle, mais pas pour toute les communes (seulement celles avec + de 50 emplois sur le même site)
Art. 47 Concept d'accessibilité multimodale	Alinéa 1 : tâche nouvelle Alinéa 2 : tâche nouvelle, seulement pour les manifestations communales ayant pour conséquence le déplacement de plus de 1000 personnes (via POCAMA)
Art. 50 Principes	Tâches existantes (LRou)
Art. 57 Projet communal	Tâche existante (art. 13 al. 3 LRou)
Art. 58 Projet communal sans emprise sur le domaine privé	Tâche existante (art. 13 al. 2 LRou), simplification administrative
Art. 71 Chemins pour piétons	Tâche déjà réalisée par les communes (art. 22 LRou), allégée par la reprise de l'entretien constructif des trottoirs hors localité par l'Etat (art. 111, 112 ap-LMob) et le subventionnement des trottoirs en localité (art. 114 ap-LMob)
Art. 72 Chemins de randonnée pédestre	Tâche déjà effectuée par les communes
Art. 73 Baies d'arrêts des transports publics	Tâche déjà effectuée par les communes (art. 54 al. 3 LRou)
Art. 75 Voies cyclables du réseau cantonal pour les loisirs	Tâche déjà effectuée par les communes
Art. 76 Surveillance des ouvrages d'art par les communes	Tâche nouvelle, seulement pour l'information, la surveillance est déjà réalisée par les communes (art. 51 al. 1 CO)
Art. 79 Passages inférieurs ou supérieurs et à niveau	Tâche reprise par l'Etat, était précédemment assumée par les communes
Art. 80 Service hivernal	Tâches déjà existante (arts 23, 48 al. 1 et 51 LRou)
Art. 82 Accidents majeurs	Tâches déjà existante (OPAM)
Art. 85 Eclairage	Tâches déjà existante (art. 21 LRou)
Art. 101 Limites des constructions en général	Tâche existante (art. 36 LRou)

6.10 Loi sur les subventions (application, conformité) et conséquences fiscales TVA

L'avant-projet LMob a été rédigé afin de rendre les bases légales en matière de subvention issues de la LRou, de la LMTP et des stratégies sectorielles conformes à la LSubv. Le projet n'a pas de conséquences fiscales TVA.

6.11 Incidences informatiques

Néant.

6.12 Simplifications administratives

L'avant-projet apporte plusieurs simplifications administratives, en particulier en élargissant l'usage du permis de construire pour les projets d'infrastructures, en regroupant les subventions de mobilité en une seule et en

simplifiant les règles de construction en bordure de route. Ces éléments permettent d'avoir des procédures plus rapides, des calculs de subventions facilités et donnent des compétences accrues aux Communes.

6.13 Protection des données

L'avant-projet apporte des bases légales améliorant l'accès et l'utilisation des données utiles à la gestion de la mobilité, mais dans le strict respect des règles de protection des données personnelles.

6.14 Autres

Néant.

7. CONCLUSION

Vu ce qui précède, …

8. ANNEXES

- Liste des abréviations