

Par courriel

Direction générale de la mobilité et des routes
Section juridique
Place de la Riponne 10
1014 Lausanne

Pully, le 25 septembre 2026

Mise en consultation publique de la révision de la LRou / avant-projet LMob

Madame, Monsieur,

Nous faisons suite à la consultation lancée par le Conseil d'État le 24 juin 2026 concernant l'avant-projet de loi cantonale sur la mobilité (LMob).

L'Union des Communes Vaudoises (UCV) a procédé à une analyse approfondie des documents mis en consultation. Elle remercie le Canton pour la qualité de la documentation transmise ainsi que pour les échanges. Le projet d'EMPL permet notamment de comprendre les objectifs poursuivis par le Conseil d'État et la systématique retenue.

Dans le prolongement de cette analyse, le Secrétariat de l'UCV a présenté les grandes lignes de l'avant-projet aux communes à l'occasion de ses traditionnelles visites de district. Ces échanges n'ont pas fait apparaître d'opposition de principe parmi nos membres. Certaines communes ont toutefois fait part directement au Canton d'observations particulières, auxquelles nous renvoyons pour les problématiques qui leur sont propres.

Par la présente, l'UCV souhaite ainsi formuler les observations suivantes :

Une approche globale et multimodale de la mobilité

L'UCV salue tout d'abord l'approche générale retenue par l'avant-projet. Le remplacement de la loi sur les routes par une loi sur la mobilité constitue une évolution substantielle : la nouvelle législation ne se limite plus à la seule infrastructure routière, mais appréhende de manière coordonnée les différentes composantes du système de mobilité.

Cette évolution correspond aux réalités auxquelles les communes sont aujourd'hui confrontées. Les politiques communales doivent en effet prendre simultanément en considération les déplacements individuels motorisés, les transports publics, la marche, le vélo, le stationnement ainsi que leurs interactions. L'approche multimodale retenue par l'avant-projet permet ainsi de disposer d'un cadre légal mieux adapté à ces enjeux.

Nous relevons également favorablement l'effort entrepris pour clarifier la répartition des compétences entre le Canton et les communes, notamment en matière de planification et d'entretien des

infrastructures. La lisibilité de cette répartition est essentielle pour les communes, tant du point de vue opérationnel que financier.

Des outils permettant aux communes de mener leur politique de mobilité

L'avant-projet met à disposition des communes plusieurs outils de planification et de gestion de la mobilité, tout en rendant certaines planifications obligatoires. L'UCV considère positivement le fait que la loi fournisse ainsi une base légale à l'action communale.

Il convient néanmoins de veiller, dans la mise en œuvre de ces instruments, à maintenir une distinction claire entre les obligations imposées aux communes et les outils dont celles-ci peuvent librement se saisir en fonction de leurs besoins et des caractéristiques de leur territoire. Les réalités en matière de mobilité diffèrent en effet considérablement entre les communes urbaines, périurbaines et rurales. L'UCV estime dès lors essentiel que la mise en œuvre de la nouvelle loi préserve une marge de manœuvre suffisante pour les communes et n'aboutisse pas, notamment par le biais des dispositions d'exécution ou de la pratique administrative, à restreindre leur autonomie au-delà de ce qui est nécessaire à la coordination du système cantonal de mobilité.

Politique de stationnement

L'UCV salue le fait que l'avant-projet consacre le stationnement comme un instrument à part entière de la politique de mobilité tout en maintenant les compétences en la matière dans le giron des communes. Celles-ci demeurent notamment 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 projet d'EMPL reconnaît par ailleurs une marge d'appréciation aux communes leur permettant d'adapter leur politique de stationnement à leur contexte local.

L'UCV relève toutefois que certains instruments prévus par l'avant-projet peuvent devenir obligatoires dans certaines circonstances. Tel est notamment le cas du concept communal de stationnement prévu à l'article 38. Le projet d'EMPL énumère les nombreuses situations envisagées dans une formulation large comprenant des notions juridiques indéterminées. Ainsi, l'Etat aurait tout pouvoir de s'immiscer dans les projets communaux. Il s'agit donc de limiter ces obligations pour les communes de se doter d'un concept communal de stationnement à des cas précis mentionnés dans la base légale et non dans le règlement.

Plus généralement, l'UCV considère important que la mise en œuvre des articles 37 ss LMob préserve une marge d'appréciation suffisante aux communes afin qu'elles puissent mener une politique de stationnement adaptée aux caractéristiques et aux besoins de leur territoire. Elle renvoie, pour le surplus, aux observations plus détaillées formulées individuellement par les communes.

Planification communale et réseaux de mobilité active

L'UCV relève en particulier les nouvelles dispositions relatives à la planification communale des réseaux de mobilité. Selon l'avant-projet, les communes sont notamment appelées à établir et réviser les plans des réseaux communaux de chemins pour piétons ainsi que les liaisons régionales et communales des voies cyclables destinées à la vie quotidienne.

L'UCV est favorable à une planification cohérente de ces réseaux. Elle relève toutefois que l'utilité de certains instruments de planification peut être perçue différemment selon la taille, la situation et les besoins des communes. Certaines petites communes s'interrogent notamment sur la nécessité de mettre en place de nouveaux instruments de planification lorsque les enjeux de mobilité auxquels elles sont confrontées sont limités. Il importe dès lors que les modalités de mise en œuvre de ces nouvelles obligations tiennent compte, dans toute la mesure permise par le droit supérieur, du principe de proportionnalité et des réalités communales.

Une attention particulière devra également être portée à l'articulation entre les planifications existantes et les nouveaux instruments prévus par la LMob. Il convient notamment d'éviter que les communes ayant récemment achevé, ou étant sur le point d'achever, la révision de leur plan d'affectation communal (PACom) soient contraintes de reprendre à brève échéance des travaux de planification déjà effectués. Des modalités transitoires appropriées devraient permettre d'éviter de devoir reprendre ce gros travail.

Il importe également que les communes puissent bénéficier d'un accompagnement adéquat du Canton lors de l'élaboration de ces planifications. Nous relevons à cet égard favorablement la possibilité prévue à l'article 22 de soutenir financièrement les études relatives aux planifications obligatoires. Le projet d'EMPL indique que cette possibilité vise à généraliser le soutien cantonal aux planifications obligatoires communales, avec un taux maximal de subventionnement de 75 %.

Entretien des chemins de randonnée pédestre

L'UCV souhaite aussi attirer l'attention du Canton sur la répartition des charges liées à l'entretien des chemins de randonnée pédestre.

L'article 72 de l'avant-projet prévoit que l'entretien des chemins appartenant au réseau cantonal de randonnée pédestre incombe aux communes. Le projet d'EMPL précise à cet égard que l'ensemble de l'entretien de ces chemins est assuré par les communes, y compris lorsque ceux-ci empruntent le domaine public cantonal ou certaines parcelles privées, sous réserve notamment des situations dans lesquelles l'itinéraire emprunte une infrastructure dont l'entretien d'exploitation relève de son propriétaire selon convention.

Si cette répartition des tâches correspond pour l'essentiel à la pratique actuelle, bien qu'elle ne repose sur aucune base légale claire, sa consécration dans la nouvelle loi ne doit pas occulter les conséquences financières qu'elle peut entraîner pour certaines communes. La charge est en effet répartie de manière très inégale sur le territoire cantonal. Certaines communes doivent assurer l'entretien de plusieurs kilomètres de chemins appartenant au réseau cantonal, alors que ces itinéraires répondent à un intérêt qui dépasse largement les limites de la commune concernée. Cette charge tend par ailleurs à s'alourdir. Les épisodes de sécheresse, de fortes précipitations et, plus généralement, les événements susceptibles de déstabiliser les forêts peuvent nécessiter des interventions supplémentaires afin de maintenir la sécurité des itinéraires, notamment face au risque de chute d'arbres ou de branches. Les coûts qui en résultent peuvent être substantiels. Une commune concernée estime ainsi le coût de certaines interventions de sécurisation entre CHF 600.– et CHF 1'000.– par 100 mètres de chemin selon les conditions topographiques du sentier à sécuriser, le nombre d'arbres à abattre et la gestion de ces arbres après abattage. À cette dimension financière s'ajoute la question de la responsabilité liée à la sécurité des usagers. Des cas récents portés devant les tribunaux sont venus déstabiliser les élus communaux qui craignent d'engager une responsabilité en cas d'accident.

L'UCV estime dès lors qu'une réflexion devrait être menée sur une participation financière du Canton à l'entretien des chemins appartenant au réseau cantonal de randonnée pédestre. Une telle participation permettrait de mieux tenir compte de l'intérêt supra communal de ces infrastructures et d'éviter que les coûts correspondants ne reposent de manière disproportionnée sur les seules communes territoriales concernées.

Cette réflexion nous paraît d'autant plus justifiée que l'avant-projet prévoit déjà, pour la construction de nouvelles infrastructures relevant notamment du réseau cantonal de randonnée pédestre, la possibilité d'un cofinancement avec les communes (projet d'EMPL, ad art. 111 p. 79). L'UCV invite dès lors le Canton à examiner si un mécanisme de soutien pérenne, adapté aux spécificités de l'entretien, pourrait être prévu dans la future législation.

Enfin, l'intégration d'une clause qui permette aux communes de fermer un chemin du réseau cantonal pour des raisons de sécurité, respectivement de ne pas l'entretenir, doit être envisagée dans la base légale.

Nouvelles formes de mobilité

L'évolution rapide des pratiques de mobilité conduit également à s'interroger sur le traitement des nouvelles formes de déplacement, en particulier les trottinettes électriques et autres engins qui ne relèvent pas nécessairement, dans le langage courant, des catégories traditionnelles de la marche ou du vélo.

L'UCV invite dès lors le Canton à veiller à ce que le champ d'application de la loi et, le cas échéant, ses dispositions d'exécution permettent de prendre suffisamment en considération l'évolution de ces modes de déplacement. Pour les communes, il est important que le cadre légal demeure suffisamment adaptable pour permettre la gestion de ces usages dans l'espace public.

Simplification des procédures et régime des subventions

L'UCV accueille également favorablement les efforts de simplification administrative contenus dans l'avant-projet. Elle relève notamment les adaptations de la procédure applicable aux projets d'infrastructures ainsi que le regroupement du régime des subventions. Ces évolutions sont susceptibles de faciliter le traitement des projets communaux et d'améliorer la lisibilité du dispositif légal. Notre analyse identifie en particulier la procédure prévue aux articles 54 ss ainsi que le regroupement des subventions à l'article 114 parmi les mesures de simplification introduites par le projet.

Conclusion

Dans son ensemble, l'avant-projet de LMob constitue une évolution importante du cadre légal vaudois en matière de mobilité. L'UCV relève favorablement l'approche multimodale retenue, l'effort de clarification de la répartition des compétences ainsi que la mise à disposition d'instruments permettant aux communes de développer leurs politiques de mobilité.

La mise en œuvre de cette nouvelle législation devra toutefois veiller à préserver une marge de manœuvre suffisante pour les communes, à tenir compte de la diversité de leurs situations et à éviter que les nouvelles exigences ne se traduisent par des charges administratives ou financières disproportionnées. L'UCV attire en particulier l'attention du Canton sur l'entretien des chemins appartenant au réseau cantonal de randonnée pédestre.

La coordination entre le Canton et les communes constituera, à cet égard, un élément déterminant du fonctionnement du nouveau dispositif.

L'UCV reste à disposition du Canton pour examiner les retours des communes auxquels elle n'aurait pu avoir accès dans le temps imparti pour la consultation et poursuivre les échanges en vue de l'élaboration d'un cadre légal répondant aux enjeux de mobilité tout en tenant compte des réalités communales. Nous demandons ainsi à être impliqués en amont de l'adoption des règlements d'application de la future LMob.

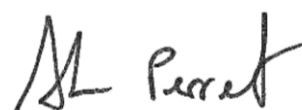
En vous remerciant d'avoir consulté notre Association, nous vous prions de recevoir, Madame, Monsieur, nos meilleures salutations.

Eloi Fellay



Directeur

Amélie Ramoni-Perret



Juriste