

Consultation publique

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

Formulaire à retourner d'ici au 25 septembre 2026

par e-mail à consultation.lmob@vd.ch

Entité	Prométerre, Avenue des Jordils 1, 1001 Lausanne
Personne de contact et coordonnées	Guyliane Leuba g.leuba@prometerre.ch 021 612 24 36

Documents fournis pour permettre la prise de position :

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

Appréciation générale

Êtes-vous globalement favorables au projet soumis ?	
Réponse	☐ oui ☐ plutôt oui ☒ plutôt non ☐ non
Explication	Prométerre est globalement réservée quant au projet soumis à consultation. Elle regrette en premier lieu de ne pas avoir été directement intégrée à la liste des organismes consultés, alors même qu'elle a participé au Groupe de discussion Stratégie LMob. Au regard de l'importance des enjeux de mobilité pour le secteur agricole, une consultation directe de Prométerre aurait été souhaitable. Voici quelques enjeux principaux pour l'agriculture dans cette LMob : Le développement des routes et des infrastructures de transport doit tenir compte des besoins spécifiques de l'agriculture et de la nécessité de préserver les conditions d'exploitation. Les gabarits nécessaires au passage des engins agricoles, et non uniquement pour les convois exceptionnels, doivent être garantis et l'accès aux exploitations et aux parcelles ne doit en aucun cas être restreint ou rendu plus difficile. Les nouvelles infrastructures de mobilité doivent limiter autant que possible leur emprise sur les terres agricoles et, lorsqu'elles sont nécessaires, apporter une plus-value au fonctionnement du territoire et à l'activité agricole. À titre d'exemple, elles peuvent contribuer à délester le réseau des routes secondaires

	desservant les localités rurales. Le développement des réseaux ferroviaires et des réseaux cyclables exerce également une pression importante sur les surfaces agricoles. Il convient dès lors de privilégier des solutions évitant l'élargissement des routes existantes et la consommation supplémentaire de surfaces cultivables. Ainsi, une attention particulière doit également être portée à la mise en œuvre de la Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2035. Le développement du réseau cyclable est susceptible d'entraîner une emprise significative sur les surfaces d'assolement (SDA). Selon le rapport explicatif, le scénario prévoirait à lui seul une consommation d'environ 100 hectares de SDA. Une pesée rigoureuse des intérêts devra être menée pour chaque projet. La réalisation d'infrastructures cyclables ne doit ainsi pas conduire à considérer les SDA comme une réserve foncière destinée au développement de la mobilité douce. Les dessertes agricoles doivent conserver leur fonction prioritaire pour l'activité agricole. Lorsque ces infrastructures sont également intégrées à des itinéraires cyclables, il peut être envisagé d'y autoriser le passage des cyclistes, pour autant que cet usage reste secondaire et ne compromette pas la fonction agricole de ces dessertes. Il est notamment courant que le bétail utilise ces dessertes pour transiter, le passage des animaux doit dès lors demeurer prioritaire, et les autres usagers sont tenus de s'adapter à ces mouvements et de ne pas les entraver. L'usage de ces infrastructures par les agriculteurs doit ainsi demeurer prioritaire. Les usagers des réseaux cyclables doivent s'adapter aux contraintes et aux besoins de l'activité agricole et veiller à ne pas entraver le travail des exploitants. Une attention particulière doit être portée au développement des réseaux cantonaux dédiés aux loisirs. Il ne saurait être demandé à l'agriculture de cohabiter avec des activités de loisirs sur les terres qui lui sont nécessaires pour exercer son activité. Dans le cadre de la pesée des intérêts, la fonction agricole et productive des terres doit primer sur les usages de loisirs, notamment au regard de leur importance pour la production et la sécurité alimentaire. Il est ainsi nécessaire de tenir compte de l'article 16, alinéa 4 de la LAT. L'agriculture peut tolérer, dans la mesure où cela ne porte pas atteinte à l'exploitation, aux travaux agricoles ou à la qualité des surfaces exploitées, la présence d'autres usagers de loisir. La cohabitation doit toutefois toujours être organisée de manière à préserver la primauté de l'activité agricole : les autres usagers doivent s'adapter aux besoins et aux contraintes de l'exploitation, et non l'inverse. De manière générale, les réseaux cantonaux dédiés aux loisirs ne doivent pas être considérés comme prioritaires par rapport aux besoins de l'agriculture. De plus, le développement des réseaux dédiés aux loisirs doit respecter la propriété privée et être réalisé après information préalable et accord des propriétaires concernés. Enfin, Prométerre est particulièrement attentive aux conséquences que pourrait avoir la simplification des procédures d'expropriation. La recherche d'une accélération des procédures ne doit pas se faire au détriment des droits des propriétaires et exploitants agricoles concernés.
--	---

	De manière générale, l'accent doit être mis sur le développement d'infrastructures fonctionnelles permettant aux usagers de se déplacer facilement et efficacement dans le canton, plutôt que sur une régulation des comportements individuels et de la manière dont chacun choisit de se déplacer. En matière d'agriculture, la planification de la mobilité doit s'inscrire dans une pesée équilibrée des intérêts, en reconnaissant la fonction essentielle des terres agricoles pour la production et la sécurité alimentaire. À ce titre, les besoins spécifiques de l'agriculture doivent être pleinement pris en compte dans la planification, la conception et la réalisation des infrastructures de mobilité, afin de préserver les conditions nécessaires à l'exercice de l'activité agricole.
--	--

Titre I Dispositions générales

Remarques :

1.1 Chapitre I But et champ d'application

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

Art. 1	Objet et but	
Art. 2	Objectifs	La formulation des lettres a et c appelle une clarification ainsi qu'une hiérarchisation des objectifs poursuivis. En effet, si la promotion d'une mobilité durable et la réduction des nuisances et des impacts environnementaux constituent des objectifs importants,

		ceux-ci peuvent, entrer en tension avec les besoins de la population et des activités économiques. Il apparaît dès lors nécessaire de hiérarchiser ces objectifs. La satisfaction des besoins de la population et des activités économiques, telle que prévue à la lettre a, doit primer sur les objectifs énoncés à la lettre c. Les mesures visant à favoriser les modes de déplacement durables et à réduire les nuisances et les impacts environnementaux doivent ainsi être mises en œuvre dans la mesure où elles restent compatibles avec les besoins de la population et des activités économiques. c. favoriser, dans la mesure où cela est compatible avec les activités économiques, les modes de déplacement durables, la réduction des nuisances et des impacts environnementaux ;
Art. 3	Champ d'application	
Art. 4	Définitions	
Art. 5	Terminologie	

1.2 Chapitre II Compétences

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☐ oui ☐ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

Art. 6	Conseil d'Etat	
--------	----------------	--

Art. 7	Département en charge de la mobilité	
Art. 8	Service en charge de la mobilité	
Art. 9	Délégation	
Art. 10	Communes	
Art. 11	Collaboration et coordination	
Art. 12	Arrondissements de voyers	
Art. 13	Commission cantonale des espaces publics	

Titre II Système de mobilité

Remarques générales :

1.3 Chapitre I Principes

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☒ oui ☐ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

Art. 14	Accessibilité	La mention des « transports liés à l'activité économique dans l'espace urbain » nécessite une modification. Il n'apparaît pas justifié de limiter la prise en compte des transports liés à l'activité économique aux seuls espaces urbains. L'activité économique en milieu rural, et en particulier l'agriculture, dépend également d'une accessibilité adaptée. Les exploitations agricoles doivent notamment pouvoir être accessibles aux véhicules nécessaires à leur fonctionnement, au transport des intrants et à l'acheminement des produits agricoles. Les infrastructures routières et leurs gabarits doivent ainsi être adaptés au passage des engins agricoles dans les zones rurales. b. aux transports liés à l'activité économique, tant dans l'espace urbain que dans les espaces ruraux ;
Art. 15	Priorisation des modes	
Art. 16	Concordance des réseaux	

Art. 17	Intégration au plan directeur cantonal	
Art. 18	Subventions	

1.4 Chapitre II Planification

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☐ oui ☐ plutôt oui ☒ plutôt non ☐ non

Art. 19	Planification cantonale	La planification des réseaux de mobilité doit tenir compte de la préservation des terres agricoles et limiter autant que possible l'emprise des nouvelles infrastructures sur les surfaces agricoles. Les projets de mobilité doivent, dans la mesure du possible, apporter une plus-value à l'activité agricole, par exemple en permettant de délester le réseau routier secondaire desservant les localités rurales et en améliorant ainsi les conditions de circulation des engins agricoles. Les dessertes agricoles doivent rester prioritairement destinées à l'activité agricole et leur fonction doit être préservée. Lorsque ces infrastructures sont intégrées à des réseaux cyclables ou utilisées par d'autres usagers, ces derniers doivent s'adapter aux contraintes liées à l'activité agricole et ne pas entraver le travail des exploitants. Enfin, le développement des réseaux ferroviaires et des infrastructures cyclables peut exercer une pression importante sur les terres agricoles. Il convient dès lors de privilégier, lorsque cela est possible, des solutions limitant la consommation de surfaces agricoles, notamment en évitant les élargissements de routes existantes nécessitant une emprise supplémentaire sur les terres cultivables.
---------	-------------------------	---

		³ La planification des réseaux de mobilité veille à limiter autant que possible l'emprise des infrastructures sur les surfaces agricoles et à préserver la fonctionnalité des terres agricoles. Les infrastructures existantes sont privilégiées lorsque cela permet d'éviter la consommation de nouvelles surfaces agricoles.
Art. 20	Planification communale ou intercommunale	
Art. 21	Autres planification communales ou intercommunales	
Art. 22	Soutien aux planifications communales	
Art. 23	Réseau des routes	
Art. 24	Domaine public des routes	
Art. 25	Réseaux des chemins pour piétons	
Art. 26	Réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne	Les dessertes agricoles doivent rester prioritairement destinées à l'activité agricole et leur fonction doit être préservée. Lorsque ces infrastructures sont intégrées à des réseaux cyclables, ces derniers doivent s'adapter aux contraintes liées à l'activité agricole et ne pas entraver le travail des exploitants. Le développement des réseaux cyclables peut exercer une pression importante sur les terres agricoles. Il

		convient dès lors de privilégier, lorsque cela est possible, des solutions limitant la consommation de surfaces agricoles, notamment en évitant les élargissements de routes existantes nécessitant une emprise supplémentaire sur les terres cultivables.
Art. 27	Réseaux des transports publics	
Art. 28	Installations utiles au transport ferroviaire de marchandises	Nous soutenons. Cette compétence est utile et nécessaire pour les betteraves, les céréales et les engrais. Il convient toutefois de tenir compte des besoins de transbordement temporaire, ceux-ci étant directement liés aux périodes de récolte.
Art. 29	Convois exceptionnels	L'avant-projet de loi traite des convois exceptionnels, du transport de marchandises et de la mobilité économique, mais ne fait à aucun moment référence aux transports agricoles. Or, leur prise en compte apparaît essentielle à la production et à l'acheminement des denrées alimentaires. Il apparaît dès lors nécessaire d'introduire une disposition reconnaissant explicitement les besoins spécifiques liés aux transports agricoles et précisant le rôle de l'État et des communes dans la planification et l'aménagement d'infrastructures permettant à ces transports de s'effectuer de manière efficace, sûre et sans entraves. Art. 29 ap-LMob Convois exceptionnels et transports agricoles ¹ Le Conseil d'Etat désigne les itinéraires cantonaux pour convois exceptionnels et fixe les exigences minimales en la matière par voie réglementaire. ² Il s'assure, en collaboration avec les communes, de la continuité, des gabarits d'espace libre et de la sécurité de ces itinéraires. ³ L'Etat et les communes veillent à garantir la circulation des transports agricoles. Lors de l'aménagement, de la transformation ou de l'équipement des infrastructures de mobilité, ils s'assurent du maintien des gabarits, rayons de giration et conditions d'exploitation nécessaire aux activités agricoles.

Art. 30	Programme cantonal global d'assainissement et études d'assainissement du bruit routier	
Art. 31	Projets d'exécution de l'assainissement du bruit routier	
Art. 32	Allègements	

1.5 Chapitre III Fonctionnement et gestion du système de mobilité

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☐ oui ☐ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

Art. 33	Suivi et analyse de la mobilité	
Art. 34	Collecte et mise à disposition des données	
Art. 35	Utilisation de la vidéosurveillance d'observation	
Art. 36	Géodonnées de base	

Art. 37	Stationnement	
Art. 38	Concept communal de stationnement	
Art. 39	Dimensionnement des installations de stationnement	
Art. 40	Réévaluation du besoin en stationnement	
Art. 41	Usage effectif des places	
Art. 42	Interfaces de transport de voyageurs	
Art. 43	Transport ferroviaire de marchandises	
Art. 44	Gestion coordonnée du trafic	
Art. 45	Plan de mobilité d'entreprise	

Art. 46	Mobilité partagée	
Art. 47	Concept d'accessibilité aux grandes manifestations	
Art. 48	Covoiturage	
Art. 49	Mesures de promotion	

Titre III Infrastructures de mobilité

Remarques générales :

Procédures d'officialisation des parcours VTT et cyclotouristiques

Nous sommes opposés à ce que l'officialisation ou la création de parcours VTT et cyclotouristiques entraîne une emprise supplémentaire sur les terres agricoles, des conflits d'intérêts ou une restriction de leur utilisation à des fins agricoles. Dans le cadre de la pesée des intérêts, la préservation des surfaces agricoles et leur fonction productive doivent primer sur les activités de loisirs, compte tenu de leur importance pour la production et la sécurité alimentaire de la population.

Une éventuelle cohabitation entre l'activité agricole et les activités de loisirs doit dès lors toujours être organisée en faveur de l'activité agricole. Les itinéraires de loisirs ne doivent pas entraver le travail des exploitants, compromettre l'utilisation des terres ou entraîner des dommages aux cultures et aux surfaces de promotion de la biodiversité, susceptibles notamment de provoquer une perte de rendements ou/et de paiements directs, voire des coûts d'exploitation supplémentaires (ex : clôtures adaptées).

Lorsque des atteintes aux surfaces agricoles ne peuvent être évitées, elles doivent être dûment justifiées et faire l'objet d'une indemnisation adéquate. Les intérêts des exploitants agricoles et des propriétaires doivent être pleinement pris en compte dans la procédure d'officialisation des itinéraires.

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

(voir chapitre 3.4.2 de l'EMPL)

Nous sommes opposés à l'introduction d'une procédure d'expropriation combinée. La simplification et l'accélération des procédures ne doivent pas se faire au détriment des droits des propriétaires et exploitants concernés.

Une procédure distincte permet de garantir une meilleure prise en compte des intérêts des personnes touchées par une expropriation et de leur laisser le temps nécessaire pour faire valoir leurs droits. Cet enjeu est particulièrement important pour les exploitations agricoles, pour lesquelles une expropriation peut entraîner la perte de terres indispensables à leur fonctionnement et avoir des conséquences durables sur leur viabilité.

Il convient dès lors de maintenir des garanties procédurales suffisantes et de ne pas privilégier la simplification de la procédure au détriment des droits des personnes expropriées.

1.6 Chapitre I Généralités

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☐ oui ☐ plutôt oui ☒ plutôt non ☐ non

Art. 50	Principes	Le développement des routes et des infrastructures de transport doit tenir compte des besoins de l'agriculture. Les gabarits agricoles actuels doivent être garantis et les accès pour les tracteurs ne doivent en aucun cas être restreints ou compliqués. Les nouvelles infrastructures de mobilité doivent avoir une emprise minimale sur les terres agricoles et apporter un bénéfice à l'activité agricole.
Art. 51	Qualité de l'espace public	
Art. 52	Aspects environnementaux	
Art. 53	Interdiction d'entraver les travaux	

1.7 Chapitre II Aménagement et construction

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☐ oui ☐ plutôt oui ☒ plutôt non ☐ non

Art. 54	Procédure d'autorisation	
Art. 55	Dispense d'autorisation	
Art. 56	Projet cantonal	
Art. 57	Projet communal	
Art. 58	Projet communal sans emprise sur le domaine privé	
Art. 59	Caducité des projets communaux	
Art. 60	Acquisition de terrains	Nous nous opposons à la modification de l'alinéa 2, particulièrement, à la suppression de la mention selon laquelle les expropriations font l'objet d'une procédure distincte. Cette modification pourrait ouvrir la voie à une procédure combinée regroupant l'approbation du projet et l'expropriation. Du point de vue agricole, il convient de maintenir une séparation claire entre la procédure d'approbation d'un projet routier ou d'infrastructures et la procédure d'expropriation. Une telle séparation garantit une meilleure protection des propriétaires et exploitants concernés et leur permet de faire valoir leurs droits dans le cadre d'une procédure spécifique.

		¹ Les terrains nécessaires à des projets d'infrastructures à l'ouvrage peuvent être acquis de gré à gré, par remaniement parcellaire ou par expropriation. ² Les expropriations nécessaires à la réalisation de l'ouvrage font l'objet d'une procédure distincte. La loi sur l'expropriation est applicable.
Art. 61	Remaniements parcellaires	Les coûts liés aux remaniements parcellaires doivent être supportés par les acteurs qui en sont à l'origine.
Art. 62	Etude d'impact	
Art. 63	Désaffectation et cadastration	
Art. 64	Affectation et décadastration	
Art. 65	Déclassement	
Art. 66	Délimitation	
Art. 67	Remplacement des itinéraires de mobilité active	

Art. 68	Installations de tourisme	
---------	---------------------------	--

1.8 Chapitre III Entretien

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☐ oui ☐ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

Art. 69	Règle générale	
Art. 70	Biodiversité et géodiversité	
Art. 71	Chemins pour piétons	
Art. 72	Chemins de randonnée pédestre	
Art. 73	Baies d'arrêts des transports publics	
Art. 74	Voies cyclables du réseau cantonal pour la vie quotidienne	

Art. 75	Voies cyclables du réseau cantonal pour les loisirs	
Art. 76	Surveillance des ouvrages d'art par les communes	
Art. 77	Murs de soutènement	
Art. 78	Mesures de protection	
Art. 79	Passage inférieurs ou supérieurs et à niveau	
Art. 80	Service hivernal	
Art. 81	Sécurité des infrastructures	
Art. 82	Accidents majeurs	
Art. 83	Frais en cas d'accident et d'intervention	

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

1.9 Chapitre IV Equipements

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

Art. 85	Eclairage	
Art. 86	Signalisation	
Art. 87	Randonnée pour personnes à mobilité réduite	
Art. 88	Changements climatiques	
Art. 89	Végétalisation et arborisation	
Art. 90	Bornes de recharge pour véhicules électriques	

1.10 Chapitre V Usages et riverains

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☐ oui ☐ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

1.10.1 Section I Usages

Art. 91	Usage commun	
Art. 92	Usage accru	
Art. 93	Travaux sur la voie publique	
Art. 94	Usage privatif	
Art. 95	Usage abusif	
Art. 96	Relevés, piquetages et entretien sur parcelle privée	
Art. 97	Gabarit d'espace libre	L'expérience montre que les dimensions des véhicules agricoles et forestiers ne sont pas suffisamment prises en compte lors de la planification. On se réfère alors le plus souvent aux normes VSS, qui ne s'appliquent qu'aux camions. Il convient donc de compléter l'article 97 et de mentionner explicitement les véhicules agricoles et forestiers : ⁴ Le service peut prescrire un gabarit d'espace libre plus étendu lorsque les circonstances l'exigent, en particulier sur les routes cantonales ainsi que sur les itinéraires utilisés par le trafic agricole et forestier. Lors de la définition des gabarits d'espace libre sur ces tronçons, il

		convient de tenir compte de la largeur maximale autorisée pour les véhicules agricoles et forestiers exceptionnels (jusqu'à 3,50 m) et de leur hauteur.
--	--	---

1.10.2 Section II Riverains

Art. 98	Equipements nécessaires	
Art. 99	Accès, règle générale	
Art. 100	Accès existants	
Art. 101	Miroirs routiers	
Art. 102	Limites des constructions en général	
Art. 103	Limites aux constructions souterraines et dépendances de peu d'importance	
Art. 104	Limites aux constructions existantes	

Art. 105	Dérogation aux limites	
Art. 106	Limites des aménagements extérieurs	
Art. 107	Carrières et autres excavations permanentes	
Art. 108	Fouilles, remblais	
Art. 109	Dépôts et installations de chantier	
Art. 110	Ecoulement des eaux	

1.11 Chapitre VI Dispositions financières

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☐ oui ☐ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

1.11.1 Section I Financement

Art. 111	Compétences pour le financement	
----------	---------------------------------	--

Art. 112	Ouvrages demandés par les communes	
Art. 113	Evitement des localités	

1.11.2 Section II Subventions

Art. 114	Traversées de localités	
Art. 115	Réseau cyclables cantonal pour la vie quotidienne	
Art. 116	Aménagements des réseaux cantonaux pour les loisirs	
Art. 117	Ouvrages d'importance destinés à la mobilité active	
Art. 118	Bases de calcul des subventions	
Art. 119	Conditions et suivi des subventions	

Art. 120	Obligation de renseigner du bénéficiaire de la subvention	
----------	---	--

Titre IV Dispositions transitoires et finales

Remarques générales :

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☐ oui ☐ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

Art. 121	Mesures d'exécution	
Art. 122	Carence	
Art. 123	Sanctions pénales	
Art. 124	Qualité pour recourir du département	
Art. 125	Dispositions d'application	

1.12 Section I Dispositions transitoires

Art. 126	Plan de mobilité d'entreprise	
Art. 127	Limites des constructions	
Art. 128	Plans des réseaux de mobilité cantonaux	

1.13 Section II Dispositions finales

Art. 129	Abrogation	
Art. 130	Entrée en vigueur	