Bureau d'information et de communication

Rue de la Barre 2
1014 Lausanne

COMMUNIQUÉ DU CONSEIL D'ETAT

POLITIQUE CANTONALE DE MOBILITÉ

Le Canton met en consultation l'avant-projet de loi sur la mobilité (LMob) et présente sa stratégie cantonale de mobilité multimodale

Afin de se doter d'une loi en phase avec l'évolution des pratiques et les enjeux de mobilité actuels, le Conseil d'Etat autorise le Département des institutions, de la culture, des infrastructures et des ressources humaines (DICIRH) à mettre en consultation publique un avant-projet de loi sur la mobilité (LMob) pour remplacer la loi sur les routes (LRou). La réforme permet d'amener plusieurs simplifications administratives, tout en tenant mieux compte de l'évolution des pratiques et des modes de déplacement. Parallèlement, le Gouvernement présente sa stratégie cantonale de mobilité multimodale. Elle permettra de structurer le déploiement des différentes politiques sectorielles, en construisant un système de mobilité cohérent, sûr, efficient, de proximité et à faibles émissions, tenant compte à la fois des besoins des habitantes, habitants et entreprises, ainsi que des différences d'accessibilité sur le territoire cantonal.

La mobilité des personnes et des biens constitue un enjeu central dans notre société. Elle représente un outil essentiel au service du bien-être individuel et commun ainsi qu'au fonctionnement de l'économie. En contrepartie, son empreinte environnementale et ses répercussions sur la qualité de vie (bruit, pollution, santé) posent des défis majeurs aux collectivités publiques, chargées de concevoir, développer et entretenir les différents réseaux de mobilité.

Dans ce contexte, la loi sur les routes (LRou), entrée en vigueur en 1991, est devenue 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 cadre marqué par une approche essentiellement routière et monomodale, cette loi 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, le développement des outils numériques ainsi qu'une interdépendance croissante entre les politiques de mobilité,

d’aménagement du territoire et de durabilité. Pour doter le Canton d’outils légaux à même de répondre aux nouveaux enjeux et besoins, le Conseil d’Etat a ainsi inscrit la révision totale de la LRou dans son programme de législature 2022-2027.

Les évolutions apportées par l’avant-projet LMob

L’avant-projet propose de passer d’une logique centrée sur les infrastructures routières à une logique centrée sur le système de mobilité dans son ensemble. Il ne s’agit plus uniquement de construire et d’entretenir des routes, mais de planifier, coordonner et gérer un système où interagissent de nombreux modes de transport et de nombreux acteurs.

Concrètement, la loi ne se limite plus à la chaussée. Elle reconnaît désormais comme des infrastructures de mobilité à part entière les trottoirs, les aménagements cyclables, les interfaces de transport ou encore certains outils de gestion de la mobilité.

Outre la multimodalité, la complémentarité des modes ainsi que leur priorisation – pleinement intégrées dans la planification – la réalisation et l’entretien des infrastructures de mobilité, les principales évolutions proposées intègrent les thématiques d’apaisement de la circulation, de qualité des espaces publics, d’interfaces de transport ou encore de politique de stationnement dans la base légale.

L’avant-projet mis en consultation permet également de mettre en application deux lois fédérales, celle sur les voies cyclables (LVC) et celle sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR). Il répartit les compétences entre le Canton et les Communes et adapte les instruments pour la planification et la réalisation du système de mobilité. L’avant-projet apporte plusieurs simplifications administratives, en particulier pour la procédure d’autorisation des projets routiers communaux. En outre, il propose l’introduction d’une subvention multimodale unique pour tous les travaux liés aux infrastructures de mobilité situées sur les routes cantonales en traversée de localité, tandis que sur les routes cantonales en dehors des localités, le financement cantonal est désormais élargi aux infrastructures pour tous les modes.

Par ailleurs, l’avant-projet LMob intègre une partie de l’actuelle loi sur la mobilité et les transports publics (LMTP) pour les thématiques ayant trait à la mobilité active, au transport de marchandises et à la mobilité durable. Les aspects relatifs au subventionnement des transports publics faisant l’objet de dispositions spécifiques et complexes demeurent dans la LMTP et ne sont donc pas concernés par la révision.

La consultation sur l’avant-projet de loi sur la mobilité (LMob) s’ouvrira le 24 juin et se poursuivra jusqu’au 25 septembre 2026.

Stratégie cantonale de mobilité multimodale

Le Conseil d’Etat se dote d’une stratégie cantonale de mobilité multimodale qui concrétise la vision à long terme portée par les politiques publiques en matière d’aménagement du territoire et de protection du climat. La stratégie multimodale oriente le déploiement des politiques sectorielles, qu’il s’agisse des transports publics et individuels, du vélo, des interfaces de transport de voyageurs ou du transport de marchandises.

La stratégie vise une diminution des distances parcourues et du besoin de se déplacer, notamment par la coordination entre urbanisation et transport ou le développement d'un territoire propice aux déplacements à pied et à vélo ; elle favorise le report modal vers les transports publics et les mobilités actives par une amélioration de leur offre et de leurs réseaux ; elle soutient également la mobilité individuelle partagée et à faibles émissions. L'envergure et l'intensité des actions à entreprendre sont déterminées par l'objectif de zéro émission nette à l'horizon 2050. Elles tiennent compte des types de territoire et de leurs différences en termes d'accessibilité et de report modal potentiel.

L'évolution du cadre légal cantonal répond aux objectifs de la stratégie, qui sont d'assurer la fonctionnalité du système de mobilité et de réduire les externalités négatives des déplacements.

Les représentantes et représentants des groupes d'intérêt, des associations de communes, des groupes politiques du Grand Conseil et des autres services de l'administration concernés ont été associés aux réflexions qui ont accompagné l'élaboration de ces deux instruments. Ceux-ci portent l'ambition du Conseil d'Etat de construire un système de mobilité multimodal intégré et résilient, bénéfique pour la qualité de vie, la santé et la compétitivité économique, et dans lequel chaque citoyenne et citoyen dispose d'options de déplacement fiables et attractives.

Bureau d'information et de communication de l'État de Vaud

Lausanne, le 19 juin 2026

DICIRH, Nuria Gorrite, conseillère d'Etat
DICIRH, Laurent Tribolet, chef de la division Entretien, Direction générale de la mobilité et des routes

Page de présentation de la stratégie cantonale de mobilité multimodale