

Future loi vaudoise sur la mobilité: l'Etat, votre allergologue?

Actualités
vaudoises

N°54 – 15 octobre 2026

L'avant-projet de loi sur la mobilité (LMob) suscite une forte gronde des milieux économiques vaudois ainsi que des commerçants, des restaurateurs et des transporteurs routiers. Impraticabilité, inaccessibilité et dogmatisme sont les maîtres-mots de ce projet de loi. La copie est à revoir.



La nouvelle loi vaudoise sur la mobilité a pour ambition de remplacer la loi sur les routes, devenue désuète puisqu'elle a été rédigée dans un contexte de mobilité fort différent. Néanmoins, le transport individuel motorisé reste et restera le principal moyen de déplacement d'ici 2050. La Confédération estime qu'entre 63 et 67% des trajets s'effectueront encore en véhicule individuel en 2050.

Haro sur les places de parc...

Un des objectifs majeurs de la «Stratégie cantonale de mobilité multimodale» est de réduire la part modale du transport individuel afin qu'il corresponde à 50% des déplacements en 2050. Ce report modal doit se faire en «*réduisant notre dépendance à la voiture*» et en utilisant le stationnement comme levier principal.

En voulant contraindre le dimensionnement des stationnements ou réévaluer le nombre de places existantes lors de la transformation de locaux, la loi – certes bien rédigée et en apparence plus innocente qu'elle ne l'est – dévoile son vrai visage: bannir l'usage de la voiture, ou plutôt le «maîtriser».

On se contentera ici de dire qu'un véhicule électrique n'émet pas de carbone mais a besoin d'une place de parc au même titre qu'un véhicule thermique.

L'autonomie communale en matière de stationnement est donc remise en question par

l'Etat qui en profite pour s'octroyer, dans la LMob, un droit de recours contre certaines décisions communales en matière de mobilité.

Les transporteurs, commerçants, restaurateurs et entreprises actives dans le domaine de l'énergie apprécieront ces restrictions d'accès aux centres urbains.

L'Etat pourvoyeur de bonnes conditions-cadres en matière de mobilité se transforme ainsi en Etat régulateur des comportements de mobilité. En hiérarchisant les moyens de transport selon leur impact environnemental et leur efficacité spatiale, l'avant-projet porte une atteinte directe et assumée à la liberté du choix du mode de déplacement.

... et sur la multimodalité

La multimodalité, autre principe qui nous est cher, est donc également bafouée car la loi ne vise pas à inciter la multimodalité mais à désavantager les déplacements en véhicule individuel, ce qui ne va pas dans la direction d'une coexistence des moyens de transport.

Un langage très orienté vers la transition climatique

L'avant-projet de LMob se distingue par un vocabulaire particulièrement inspiré du langage relatif à la transition climatique, au point d'en oublier ce qui devrait être son objectif premier: fournir de bonnes conditions-cadres de mobilité

Suite au verso

«L'Etat introduit une logique de hiérarchisation et d'orientation des comportements au détriment du libre choix du moyen de transport.»

dans le canton. Dès le premier article, la loi se donne pour but de «*diminuer les externalités négatives*» de la mobilité. L'article 2 exige de «*favoriser les modes de déplacement durables, la réduction des nuisances et des impacts environnementaux*».

A cela s'ajoute l'officialisation au niveau de la loi de la «Commission cantonale des espaces publics», composée d'experts externes et de l'administration, dans laquelle l'Etat a «oublié» d'intégrer les milieux intéressés. Nous n'hésiterons d'ailleurs pas à envoyer nos CV pour manifester notre intérêt à intégrer cette commission afin d'éviter que trop de «*mesures d'apaisement de la circulation, d'aménagement urbain et paysager ainsi que d'adaptation aux changements climatiques*» (article 51) ne soient mises en place.

Surveillance des pendulaires

Enfin, la volonté d'instaurer un monitoring de la mobilité, incluant la collecte de données sensibles et le recours à la vidéosurveillance d'observation, frappe par son atteinte à la sphère privée. Cette première étape vise à établir des profils de comportements de mobilité qu'il s'agira ensuite de planifier et d'influencer, premier pas en direction d'une éventuelle tarification ou taxation de la mobilité.

Nous pouvons donc nous réjouir: un fonctionnaire cantonal est en train, en ce moment même, de planifier votre manière de vous déplacer demain matin.

Espérons qu'il ait l'intelligence de placer des P+R en périphérie afin de réellement inciter au report modal et surtout, qu'il sache nous soigner de notre dépendance à la voiture.

Gaël Coronel

De la bureaucratie et des contraintes supplémentaires dans un contexte économique défavorable.

La LMob a pour ambition de «tenir compte des activités économiques», et nous remercions ses rédacteurs de ce geste. Il serait encore plus souhaitable que les entreprises ne soient pas soumises à des plans de mobilité obligatoires dès 100 personnes sur sites, à des concepts d'accessibilité multimodale ou à la «*mutualisation des places de stationnement*».

Imaginez-vous cette discussion cocasse avec vos voisins, lors de laquelle vous dessinez sur une feuille de papier qui occupe quelle place de parc de 13 à 15h et ensuite de 16 à 18h. Il appartient à chaque entreprise de se sentir libre d'élaborer ou non un plan de mobilité. Les besoins d'une entreprise de services, de transport ou de construction ne sont pas les mêmes. En imposant un carcan commun uniforme et en se laissant le droit de définir le contenu des plans de mobilité par voie réglementaire, le canton va fortement prêterit les activités économiques.

Impressum

Editeur :
Fédération patronale
vaudoise (FPV)
Rédacteur responsable :
B. Müller

Route du Lac 2
1094 Paudex
Case Postale 1215
1001 Lausanne
T +41 58 796 33 00
info@centrepatronal.ch

La reproduction de nos articles est soumise à autorisation. Dans tous les cas, il s'agit de mentionner la source («*Actualités vaudoises* de la FPV»), ainsi que la date de parution.