

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

X

Entité	Objectif Climat Vaud
Personne de contact et coordonnées	Marion Lanci marion.lanci@objectifclimat.ch 079 934 14 13 Rue de Genève 52, 1004 Lausanne

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	Objectif Climat Vaud est plutôt favorable à cet avant-projet qui apporte une approche systémique de la mobilité du canton, plus proche des enjeux actuels du territoire. Nous saluons l'approche de priorisation des modes, le renforcement de la planification piétonne et cyclable et la requalification de l'espace public. Nous déplorons une présence trop faible des enjeux climatiques et des pressions sur les limites planétaires qui devraient pourtant encadrer cette nouvelle loi. La mobilité est le secteur le plus émetteur du canton selon le dernier bilan carbone cantonal. De nombreuses mesures, qui auraient pourtant des effets bénéfiques sur la santé publique, la qualité de vie et l'adaptation urgente de notre territoire au réchauffement climatique, tardent à être mises en œuvre. La mobilité est au cœur des mesures d'atténuation et d'adaptation et pourtant cette compréhension nécessaire semble absente de cet avant-projet. En effet, si le lien entre la Loi cadre sur la durabilité et le climat et cet avant-projet sur la mobilité n'est pas clairement nommé et inscrit ici, nous nous inquiétons de l'absence de cohérence entre les projets développés et les objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre. Il s'agirait de transformer les exigences climatiques et le respect des limites planétaires en principes applicables, assortis

	d'exceptions motivées (art. 52 et 88), de renforcer le rôle englobant de la Loi-cadre sur la durabilité et le climat (art. 11). Nous tenons à porter l'attention sur la nécessité de : • renforcer la prise en compte du réchauffement climatique, et les objectifs cantonaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la mobilité, tout au long de la loi (art. 1, 2, 6, 10, 11, 88) ; • faire de la priorisation des modes un critère explicite des décisions, projets et subventions (art. 15, 33 et 119) ; • renforcer les dispositifs de suivi de la mise en œuvre de cette loi cadre, notamment des plans de mobilité des entreprises (art. 33, 34, 45) ; • garantir que ce suivi soit transparent et accessible par la population (art. 6, 33, 34) ; • définir et accélérer les délais de mises en œuvre, notamment ceux des plans cantonaux des réseaux cyclables ; • consulter les acteurs experts de la mobilité comme l'ATE, actif-traffic, Pro Velo et le réseau Rue de l'Avenir, notamment dans la planification des réseaux (art. 19) et la Commission cantonale des espaces publics (art. 13).
--	---

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	→ La diminution des externalités négatives doit être mesurable et compatible avec les objectifs climatiques et le non-dépassement des limites planétaires (art 33, 34). → Préciser que la « diminution des externalités négatives » doit se faire autant d'un point de vue de réduction des émissions de gaz à effet de serre, des émissions de polluants atmosphériques, des microplastiques et du bruit. Elle doit se réaliser pour des raisons de santé publique et de sécurité. → Ajouter un alinéa : <i>“Elle a pour but de réduire l'empreinte écologique de la mobilité, notamment les émissions de gaz à effet de serre en accord avec les objectifs de la Loi-cadre sur la durabilité et le climat et la Loi climat et innovation.”</i>
--------	--------------	---

Art. 2	Objectifs	→ Ajouter à l'alinéa 1c. : <i>“favoriser les modes de déplacement durables, la réduction des nuisances et des impacts environnementaux en accord avec la Loi-cadre sur la durabilité et le climat”</i> L'alinéa 1e doit faire référence à une perspective de sobriété, soit de réduction des besoins et des distances de déplacement par une organisation territoriale compacte et de proximité. Cet objectif est cohérent avec les objectifs définis dans la Stratégie cantonale de mobilité multimodale d' « éviter et rapprocher ». → Ajouter à l'alinéa 1e : <i>“soutenir l'innovation et l'évolution des pratiques de mobilité vers d'avantage de sobriété et dans une perspective de réduction des émissions de gaz à effet de serre”</i> À l'article 2a, il est mention de mettre en place un « système de mobilité répondant aux besoins de la population et des activités économiques ». Nous pensons que la logique devrait être inversée : l'objectif de l'Etat ne devrait pas être prioritairement de répondre à des « besoins de mobilité » résultant de politiques d'aménagement du territoire mais bien d'assurer plutôt que les distances de déplacements contraintes soient les moins importantes possibles. → Modifier l'alinéa 2a : supprimer « répondant aux besoins de la population et des activités économiques », et remplacer par <i>“répondant aux objectifs de réduction du trafic individuel motorisé”</i>.
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	→ Ajouter à l'alinéa 2 : <i>“Il veille à la mise en œuvre de la stratégie cantonale de mobilité et sa cohérence avec la Loi-cadre sur la durabilité et le climat”</i>. → Ajouter un alinéa 5 après alinéa 4 : <i>Il agit pour réduire les freins à l'augmentation du report modal vers les mobilités actives et les transports publics auprès des cantons et de la Confédération.</i>
--------	----------------	---

		→ Ajouter alinéa 6 après nouvel alinéa 5 : <i>Il veille à assurer la transparence sur le développement, la mise en œuvre et le suivi des impacts des mesures de la loi.</i>
Art. 7	Département en charge de la mobilité	
Art. 8	Service en charge de la mobilité	→ Ajouter un alinéa f : <i>Il développe des indicateurs de suivi et assure le suivi de la mise en œuvre et des impacts.</i>
Art. 9	Délégation	
Art. 10	Communes	→ Ajouter un alinéa e : <i>s'assurer de la cohérence de leur système de mobilité avec la Loi-cadre sur la durabilité et le climat.</i>
Art. 11	Collaboration et coordination	→ Ajouter à l'alinéa 3 : "Les autorités cantonales et communales en charge de la mobilité tiennent compte des conceptions et plans sectoriels de la Confédération et du Canton, du plan directeur cantonal, de la Loi-cadre sur la durabilité et le climat, des plans directeurs prévus par la loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions, des projets d'agglomération ainsi que des programmes de développement économique régional."
Art. 12	Arrondissements de voyers	
Art. 13	Commission cantonale des espaces publics	Très favorable à l'ancrage légal de la Commission. Pour les projets d'espace public importants, elle devrait être associée en amont dans une logique de co-construction, et non seulement consultée ponctuellement par les communes. Son avis devrait être coordonné avec le préavis cantonal ; toute divergence ultérieure devrait être motivée. Sa composition doit réunir les compétences relatives à la marche, au vélo, à l'accessibilité universelle, à l'enfance, au paysage, au climat et aux usages sociaux.

Titre II Système de mobilité

La mise en œuvre de la Loi doit s'accompagner d'une évolution des pratiques : Canton, communes et mandataires devraient co-construire les projets dès l'amont, avec les usagères et usagers, plutôt que juxtaposer des avis successifs. Le soutien cantonal doit inclure l'ingénierie, la participation citoyenne et l'évaluation des effets sur la sécurité, les mobilités actives et la qualité de l'espace public.

Nous sommes également favorables à un programme cantonal global pour l'assainissement du bruit routier (art.30), qui est un véritable enjeu de santé publique et d'amélioration de la qualité de vie.

1.3 Chapitre I Principes

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

Art. 14	Accessibilité	
Art. 15	Priorisation des modes	Nous saluons cet article et la volonté de prioriser les modes de déplacements en fonction des 4 critères. Cet article doit être conservé intégralement. Pour lui donner une portée concrète, ajouter que les planifications, préavis, projets d'infrastructures, décisions de gestion et subventions exposent la manière dont la priorisation a été appliquée. Dans toute pesée d'intérêts, la sécurité des usager·ères les plus exposé·es et l'efficacité spatiale des modes doivent être déterminantes. → Ajouter à l'alinéa 1b : "de leur impact sur l'environnement et de leur consommation d'énergie" et d'électricité dans une approche de sobriété
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	Nous saluons l'établissement et la révision périodique de plans de réseaux pour les mobilités actives, préciser le terme.
Art. 20	Planification communale ou intercommunale	Préciser le terme "périodiquement".
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	Disposition essentielle, à maintenir et préciser. Les réseaux doivent être maillés, sûrs, continus, directs, attractifs, confortables, accessibles universellement et praticables toute l'année. Les plans doivent identifier les coupures, traversées, itinéraires scolaires, accès aux transports publics et espaces de séjour, avec priorités et calendrier de réalisation.
Art. 26	Réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne	Compléter par l'obligation de planifier les réseaux cyclables locaux, et pas seulement les liaisons régionales. Les réseaux doivent être continus, directs, sûrs, attractifs, adaptés à des publics divers et, lorsque les vitesses ou volumes l'exigent, séparés du trafic motorisé et des piétons.
Art. 27	Réseaux des transports publics	
Art. 28	Installations utiles au transport ferroviaire de marchandises	
Art. 29	Convois exceptionnels	
Art. 30	Programme cantonal global d'assainissement et études d'assainissement du bruit routier	Le programme d'assainissement doit prioriser la réduction à la source, notamment par l'abaissement des vitesses et la diminution du trafic. Il doit être public, territorialisé et assorti d'un calendrier détaillant les délais de mise en œuvre.
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	Un suivi rigoureux et transparent est nécessaire pour apprécier l'effectivité des articles 1, 2 et 15. Cela nécessite de pouvoir mesurer la réduction des externalités négatives (art. 1). → Prévoir au moins un rapport par législature ainsi que des synthèses annuelles, sur le modèle du suivi du Plan climat. Ce suivi nécessite le développement d'indicateurs et de critères comme le % de parts modales, les distances et besoins de déplacement, nombre de pistes cyclables, les émissions de gaz à effet de serre, le bruit, les décès et blessures graves, l'accessibilité, la continuité des réseaux, le stationnement et végétalisation et l'ombrage afin de détailler l'état d'avancement des planifications. → Remplacer à l'al. 4 « peuvent être publiés » par « <i>sont publiés périodiquement</i> ».
Art. 34	Collecte et mise à disposition des données	Le suivi du déploiement des mesures de mobilité doit être régulier et accessible à la population. Cela pourrait passer par une publication régulière d'indicateurs de suivi ou d'objectifs numériques (voir commentaire de l'article précédent). → Les données par mode, y compris marche et vélo, doivent être comparables, géoréférencées, documentées et librement accessibles pour permettre le suivi citoyen des objectifs. → Modifier alinéa 2 : "La publication des données précitées est réalisée par le service et les communes. Le Conseil d'Etat <i>garantit la transparence sur les résultats observés</i> et détermine par voie réglementaire les données qui doivent être publiées."
Art. 35	Utilisation de la vidéosurveillance d'observation	
Art. 36	Géodonnées de base	
Art. 37	Stationnement	Disposition essentielle, à maintenir. Le stationnement doit rester un outil de report modal et d'occupation pertinente de l'espace public. Préciser que le stationnement sur rue est subordonné aux besoins de sécurité, d'accessibilité, de mobilité active, de transports publics, de végétalisation et de séjour. Concernant le stationnement vélo, il est critique que le règlement d'application prenne en compte l'importance pour le transfert modal de bien équiper en stationnement de quantité et qualité suffisante pour tous types de vélo.
Art. 38	Concept communal de stationnement	→ Modifier et compléter l'alinéa 2 : "Il est adopté par les municipalités et transmis pour information au département

		<i>qui s'assure de la cohérence avec la Loi-cadre sur la durabilité et le climat."</i>
Art. 39	Dimensionnement des installations de stationnement	
Art. 40	Réévaluation du besoin en stationnement	→ Compléter l'alinéa 1 : "Le dimensionnement des installations de stationnement existantes est réévalué, <i>au vue des objectifs de report modal</i>, par les autorités communales lors de ..." → Remplacer à l'alinéa 2 : « <i>peuvent réévaluer</i> » par « <i>réévaluent</i> ». Lorsque l'écart est manifeste, des mesures de mutualisation, suppression ou reconversion doivent être engagées ; la disproportion doit être définie par le règlement et motivée. → De plus, il serait pertinent de définir un délai de réévaluation à préciser à l'alinéa 2.
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	Les plans de mobilité d'entreprise sont un outil important de réduction du transport individuel motorisé. Cet article doit être préservé. Toutefois, l'article ne traite que de l'établissement d'un plan de mobilité, mais aucunement de sa mise en œuvre et de son suivi. Dans la pratique actuelle, on constate que des plans de mobilité sont écrits, mais que leur mise en œuvre tarde ou est incomplète. De plus, même après la mise en œuvre, les objectifs visés peuvent ne pas être atteints. Il apparaît nécessaire que l'autorité contrôle la mise en œuvre dans des délais fixés, puisse éventuellement prononcer des sanctions, et puisse demander un monitoring régulier, ainsi qu'une mise à jour du plan de mobilité en cas de non-atteinte des objectifs fixés. → La base légale devrait être claire dans cet article, les modalités étant fixées par voie réglementaire. → Le règlement doit imposer aux entreprises et entités publiques d'établir un diagnostic, des objectifs mesurables, des mesures de réduction du stationnement,

		d'encouragement de la marche et du vélo, ainsi qu'un suivi périodique et publication des résultats pour les entités publiques.
Art. 46	Mobilité partagée	
Art. 47	Concept d'accessibilité aux grandes manifestations	Soutien, à condition de prévoir un accès priorisé à la marche, au vélo et aux transports publics.
Art. 48	Covoiturage	
Art. 49	Mesures de promotion	Nous saluons la présence d'objectifs de sobriété et de santé publique jusqu'ici absents de cet avant-projet.

Titre III Infrastructures de mobilité

Remarques générales :

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)

Sans avis.

1.6 Chapitre I Généralités

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☐ oui ☒ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

Art. 50	Principes	
Art. 51	Qualité de l'espace public	Nous saluons la présence de cet article qui propose une approche cohérente de la mobilité et de l'espace public. Nous relevons particulièrement l'alinéa 2 qui vise à voir l'espace public comme espace clé dans l'adaptation au réchauffement climatique. Chaque alinéa doit être maintenu. L'article devrait être renforcé. → Remplacer à l'alinéa 1 « veillent à » par « <i>assurent</i> ». → Ajouter un sous alinéa à l'alinéa 2 : « <i>En milieu bâti, la conception et la gestion des infrastructures visent en principe des vitesses compatibles avec la cohabitation, la sécurité des usagers les plus exposés et les fonctions de séjour.</i> » → Mentionner l'accessibilité universelle, le lien social, le jeu et le repos.

		→ Pour les projets importants, la Commission cantonale des espaces publics devrait être associée en amont et son avis coordonné avec le préavis cantonal.
Art. 52	Aspects environnementaux	Le dépassement des limites planétaires, dont l'accumulation des émissions de GES, causé par le secteur de la mobilité dépend également des infrastructures, il est donc important de favoriser des matériaux écologiques, notamment les alternatives au béton. Les canicules de cet été renforcent la nécessité de préserver les zones forestières et les terres agricoles afin de maximiser les possibilités d'adaptation alors dans une démarche de sobriété, limiter les nouvelles infrastructures tout en priorisant celles encore nécessaires pour la mobilité active est important. Les emprises nécessaires doivent d'abord être recherchées dans les surfaces routières et de stationnement existantes. → Remplacer dans l'article 1 : <i>"Dans la mesure du possible"</i> par <i>"En principe"</i>. L'écoconception, le réemploi, l'arborisation, la perméabilité et la gestion des eaux doivent être intégrés à tout projet ; les exceptions doivent être objectivement justifiées.
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	
Art. 61	Remaniements parcellaires	
Art. 62	Etude d'impact	
Art. 63	Désaffectation et cadastration	

Art. 64	Affectation et décadastation	
Art. 65	Déclassement	
Art. 66	Délimitation	
Art. 67	Remplacement des itinéraires de mobilité active	Tout itinéraire de mobilité active supprimé ou atteint doit être remplacé avant son interruption par un itinéraire au moins équivalent en sécurité, continuité, directivité, confort, accessibilité et attractivité. Les exceptions doivent être limitatives et motivées ; les liaisons publiques utiles non encore inscrites dans un plan doivent aussi être prises en compte.
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	Nous saluons l'intégration des enjeux de préservation de biodiversité dans la réflexion des infrastructures de mobilité, cela montre qu'il est possible de faire coïncider des enjeux, mêmes dans des lois-cadre. → Nous encourageons donc à faire de même avec l'enjeu de réduction de l'empreinte écologique, carbone et environnementale des infrastructures de mobilité, en cohérence avec le Plan climat et la Loi-cadre sur la durabilité et le climat.

1.9 Chapitre IV Equipements

Êtes-vous globalement favorables au contenu de ce chapitre ?

☐ oui ☒ plutôt oui ☐ plutôt non ☐ non

Art. 85	Eclairage	Soutien à un éclairage parcimonieux et adéquat. Préciser les besoins particuliers des traversées, cheminements actifs et arrêts de transports publics, tout en limitant l'éblouissement, la consommation et la pollution lumineuse dans une logique de sobriété.
Art. 86	Signalisation	
Art. 87	Randonnée pour personnes à mobilité réduite	
Art. 88	Changements climatiques	Cet article sur "les conséquences du changement climatique" est essentiel mais beaucoup trop faible après l'été que nous venons de vivre. Aborder cette réalité uniquement dans cette partie de l'avant-projet, soit qu'au vu des infrastructures est très insuffisant. Il s'agirait d'intégrer les dimensions d'atténuation et d'adaptation tout au long de la loi, en créant par exemple un nouvel alinéa à l'article 2. De plus, une approche systémique nécessite de comprendre le réchauffement climatique comme l'une des 9 limites planétaires à ne pas dépasser. Ainsi les évolutions des politiques de mobilité devraient être attentives à limiter et réduire les impacts de ce secteur sur ces 9 dimensions.

		→ Ajouter un alinéa (ici ou plus haut (article 2?) si inadéquat ici) : <i>“L’Etat et les communes s’assurent que les systèmes de mobilité ne contribuent pas au dépassement des limites planétaires, notamment en respectant les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre inscrits dans la Loi-cadre sur la durabilité et le climat, en procédant à l’adaptation des pratiques de mobilité requises.”</i> Le règlement doit définir des standards de confort thermique et intégrer les besoins des enfants, des aîné-es et personnes sensibles à la chaleur. → À l’alinéa 2, écrire : « <i>En principe, un ombrage suffisant est mis en place pour les chemins pour piétons et les voies cyclables pour la vie quotidienne. Les exceptions sont motivées.</i> »
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	

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	Soutien à l'élargissement du financement cantonal à tous les modes hors traversée de localité et au co-financement des liaisons actives communales. → Conditionner les dépenses au respect des art. 2, 15 et 50 à 52, y compris pour les projets routiers.
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	Le délai de 5 ans est bien trop long, cela devrait être maximum dans les deux ans. Les entités publiques devraient être exemplaires et adopter leurs plans plus rapidement, avec objectifs, moyens, suivi et publication des résultats.
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	La date d'entrée en vigueur n'est pas précisée, elle doit l'être le plus rapidement possible.