



CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
3003 Berne

V-FA@astra.admin.ch

Réf. : 23_COU_5715

Lausanne, le 4 octobre 2023

Consultation fédérale sur les aires de circulation pour la mobilité douce

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat vaudois vous remercie de l'associer à cette procédure de consultation et de lui permettre de donner ses observations jointes dans le questionnaire en annexe. A l'heure où l'espace public est sollicité par un nombre croissant de véhicules, le Conseil d'Etat partage les constats du Conseil fédéral sur le besoin d'améliorer la cohabitation et la sécurité des usagères et usagers sur la route, et notamment sur les aires de mobilité douce et de favoriser l'utilisation des modes actifs et de petits véhicules pour le transport de personnes et de marchandises afin de réduire l'impact de la mobilité sur le climat.

Favorable aux adaptations visant à autoriser les cyclomoteurs rapides ainsi que la nouvelle catégorie des cyclomoteurs lourds à circuler sur la route, à étendre le poids et la largeur maximale des vélos de transport ainsi qu'à sécuriser les bandes cyclables par des éléments constructifs, le Conseil d'Etat regrette toutefois que le projet se limite à considérer le seul périmètre des aires de mobilité douce, qu'il ne tienne pas suffisamment compte de ses différents contextes d'application et qu'il ne propose pas une signalisation assez explicite pour les usagers.

En effet, dans une vision multimodale de la mobilité et compte tenu des contraintes de dimensionnement, la sécurisation des déplacements requiert une vision sur l'ensemble de l'espace public et de sa répartition entre utilisateurs et utilisatrices, incluant le trafic individuel motorisé.

La réduction du différentiel de vitesse aussi bien sur la chaussée que sur les aires de mobilité douce est un élément-clé pour la sécurité routière. Faute d'espace suffisant, il n'est pas toujours possible de séparer les différents types de trafic et d'assurer des gabarits suffisants à la protection des catégories d'usagers les plus vulnérables. De plus, les besoins des cyclistes et usagers de petits véhicules sont différents selon qu'ils se déplacent en milieu urbain avec un trafic automobile ralenti ou en périphérie sur des routes où le trafic individuel motorisé circule à 80km/h. De leur côté, les usagers les plus vulnérables – piétons sur des aires de circulation mixte ou randonneurs sur des chemins pédestres par exemple – ont besoin de confort et d'une protection accrue, tout comme les usagers et usagères des modes actifs ou de petits véhicules sans carrosserie lorsqu'ils roulent sur la chaussée.

C'est pourquoi le Conseil d'Etat salue l'harmonisation recherchée mais souligne que la protection des plus vulnérables requiert des solutions différenciées tenant compte de tout l'espace public disponible et des différentiels de vitesse entre toutes les catégories d'usagers qui varient beaucoup selon le contexte. Le Conseil d'Etat préconise une approche plus flexible de l'utilisation des aires cyclable pour tous les types de cycles et pas seulement pour certains types de cyclomoteurs. Il demande une signalisation plus claire et plus compréhensible, en particulier pour les usagers de cyclomoteurs rapides et de cyclomoteurs lourds, qui puisse être utilisée au cas par cas en fonction des conditions locales. Le développement de la mobilité cycliste et l'usage accru de petits véhicules ne devrait pas se faire au détriment de la mobilité piétonne.

Le Conseil d'Etat estime également indispensable d'accompagner l'évolution des prescriptions et des dispositions de signalisation par des études et un suivi de l'accidentologie et par des mesures en matière de formation et de sensibilisation à l'utilisation de vélos de transport et de petits véhicules en plein essor.

A contrario, le Conseil d'Etat ne soutient pas l'abaissement de l'âge pour les enfants circulant à vélo électrique 25km/h sans permis, même accompagnés d'un adulte, et la proposition de ne pas rendre obligatoire le port du casque pour les enfants entre 12 et 16 ans, dans les deux cas pour garantir la sécurité de ce jeune public.

Enfin, le Conseil d'Etat estime important de profiter de cette révision pour inclure les cyclomoteurs dans le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC), dès lors qu'actuellement ils n'y figurent pas et ne disposent donc pas de permis de circulation "standards" dans lesquels sont inscrites des données importantes en rapport avec les propositions qui figurent dans le projet du Conseil fédéral.

En conclusion, le Conseil d'Etat est favorable à des adaptations facilement compréhensibles et tenant compte des différents contextes dans lesquels elles s'appliquent, permettant la mise à disposition d'infrastructures de mobilité sûres et continues protégeant les usagères et usagers les plus vulnérables. Les modifications doivent favoriser l'utilisation des modes actifs pour la logistique urbaine et le transport familial, favoriser l'utilisation des cycles et cyclomoteurs pour les déplacements quotidiens et de loisirs afin de favoriser en général le report modal et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre de la mobilité, tout en tenant compte des besoins de sécurité et de confort des déplacements à pied et des besoins de sécurisation des personnes les plus vulnérables, notamment les enfants.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre meilleure considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER a.i.



François Vodoz

Annexe

- Questionnaire

Copies

- Office des affaires extérieures
- Direction générale de la mobilité et des routes



Q402-0890

Questionnaire relatif à la consultation

Prescriptions concernant les véhicules – aires de circulation pour la mobilité douce

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autres milieux intéressés
Expéditeur : Vaud
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme de document Word à l'adresse électronique V-FA@astra.admin.ch , d'ici au 18 octobre 2023 .

Questions

Aires de circulation pour la mobilité douce

Révision partielle de l'OETV :

1. Acceptez-vous que la sous-catégorie de véhicules « vélos-taxis électriques » soit abrogée et que les véhicules analogues soient considérés à l'avenir non plus comme des motocycles légers, mais comme des cyclomoteurs lourds (art. 14, let. b, ch. 3, et 18, let. c, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Actuellement ces véhicules sont considérés comme des motocycles légers et disposent donc d'un permis de circulation "standard" dans lequel de nombreuses données sont inscrites. Les permis de circulation cyclomoteur contiennent beaucoup moins de données et ne sont pas nécessairement adaptés pour inscrire, par exemple, le nombre de places ou la date de première mise en circulation. Ainsi la question du permis de circulation à établir et de l'introduction de ces véhicules dans SIAC doivent se poser et une solution fédérale doit être donnée par l'OFROU. Les dispositions légales et le rapport ne déterminent pas clairement la manière dont les "vélos-taxis électriques" immatriculés actuellement devront être traités à l'avenir et les inscriptions qui devront figurer au permis de circulation. En effet:

- cette catégorie est supprimée des catégories de l'OETV

- les dispositions transitoires de l'art. 222t al. 1 mentionnent qu'ils peuvent être immatriculés en tant que cyclomoteurs lourds même s'ils dérogent aux dispositions de l'art. 18 let. c

- le rapport précise que "sauf demande du détenteur dans ce sens, les véhicules en question continuent d'être considérés comme des vélos-taxis électriques (selon l'ancien droit), en vertu de l'art. 4 al. 1 OETV.

Les permis de circulation pour les cyclomoteurs ne contiennent pas de champ qui permette d'indiquer la première date de mise en circulation; de plus, il y a peu de place pour inscrire des annexes.

Il est donc nécessaire de déterminer la manière dont ces dispositions devront être traitées dans les permis de circulation, respectivement si ces permis cyclomoteurs devront être adaptés.

Actuellement, les vélos-taxis électriques peuvent atteindre une puissance maximale de 2 kW. Avec la proposition du nouveau droit, ils seront limités à 1 kW seulement. Dès lors, conformément à l'article 4/1 OETV (droit acquis), il serait judicieux qu'une inscription puisse figurer dans le permis de circulation des anciens vélos-taxis électriques ayant changé de classification, afin de justifier leur puissance originale de 2 kW).

2. Acceptez-vous qu'il reste possible de mettre en circulation des cyclomoteurs neufs équipés d'un moteur à essence dans la sous-catégorie des cyclomoteurs rapides (art. 18, let. a, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Ce maintien est toutefois peu compatible avec la volonté de réduction du bruit et des émissions de CO₂ mise en avant par le rapport explicatif.

-
3. Acceptez-vous que le poids total maximum admis pour les cyclomoteurs légers passe de 200 kg à 250 kg désormais (art. 18, let. b, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Cette évolution facilite l'utilisation des vélos cargos comme moyen de transport familial et pour le transport des marchandises. Toutefois, 25% de poids en plus, même à vitesse réduite, représente une augmentation importante en cas de collision, considérant que ces véhicules pourront circuler sur des espaces partagés avec les piétons. Le développement de ce type de véhicules doit s'accompagner de mesures de sensibilisation, de formation et de suivi de l'accidentologie.

Pour des raisons de simplifications, il serait pertinent d'uniformiser le poids total de tous les cyclomoteurs (max 250 kg), à l'exception des cyclomoteurs lourds (max 450 kg).

4. Approuvez-vous la nouvelle sous-catégorie « cyclomoteurs lourds » prévue pour des véhicules dont le poids total ne dépasse pas 450 kg et dont la vitesse maximale est de 25 km/h (art. 18, let. c, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

1. La nouvelle catégorisation ne tient pas compte de l'existence de vélos-cargos 45 km/h existants sur le marché. Lorsque le vélo-cargo est utilisé à vide sur de longues distances, particulièrement à plat et en dehors des localités, une limitation à 25 km/h ne facilite pas la cohabitation avec le trafic motorisé en raison d'un différentiel de vitesse plus grand. Une limitation de la vitesse à 25 km/h pour tous les vélos de transport (cyclomoteurs légers ou lourds) est en revanche cohérente en milieu urbain.

2. L'élargissement à 1,2 m des véhicules affectés au transport de choses peut poser selon les contextes un problème d'aménagement des infrastructures si l'espace à disposition n'est pas suffisant.

3. Le poids croissant des véhicules peut poser un problème de sécurité pour les usagers de vélos et de cyclomoteurs légers (et les piétons en cas d'aménagements mixtes) circulant sur les mêmes aménagements, en particulier si ces derniers sont sous-dimensionnés.

4. La multiplication de tels véhicules risque d'encombrer le trafic routier, ceci principalement sur les artères étroites dépourvues de piste cyclable.

5. Approuvez-vous l'abrogation de la sous-catégorie de cyclomoteurs « fauteuils roulants motorisés » et la classification future des véhicules correspondants en tant que cyclomoteurs légers ou cyclomoteurs lourds (art. 18, let. c, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Les dispositions légales et le rapport ne déterminent pas clairement la manière dont les "fauteuils roulants motorisés" immatriculés actuellement devront être traités à l'avenir et les inscriptions qui devront figurer au permis de circulation. En effet,

- cette catégorie est supprimée des catégories de l'OETV

- les dispositions transitoires de l'art. 222t al. 2 mentionnent qu'ils peuvent être immatriculés en tant que cyclomoteurs lourds même s'ils dérogent aux dispositions de l'art. 18 let. c, à savoir par exemple la vitesse de 25km/h

- le rapport précise que "sauf demande du détenteur dans ce sens, les véhicules en question continuent d'être considérés comme des fauteuils roulants motorisés (selon l'ancien droit), en vertu de l'art. 4 al. 1 OETV.

Cela signifie que l'on pourrait avoir des permis de circulation avec une sous-catégorie de véhicule "fauteuils roulants motorisés" selon le droit actuel, ou une sous-catégorie cyclomoteurs lourds avec une autorisation à circuler à 30km/h selon le droit actuel ou une sous-catégorie cyclomoteurs lourds autorisés à circuler à 25km/h selon le nouveau droit.

Les permis de circulation pour les cyclomoteurs ne contiennent pas de champ qui permettent d'indiquer la première date de mise en circulation; de plus, il y a peu de place pour inscrire des annexes.

Il est donc nécessaire de déterminer la manière dont ces dispositions devront être traitées dans les permis de circulation, respectivement si ces permis cyclomoteurs devront être adaptés.

A l'instar des vélos-taxis électriques (puissance), il apparaît nécessaire d'envisager une inscription dans le permis de circulation des « anciens » fauteuils roulants motorisés atteignant une vitesse de 30 km/h. Une telle mesure est primordiale pour la police, notamment lors de contrôles ou d'accidents de la circulation.

6. Acceptez-vous que la vitesse maximale des cyclomoteurs légers, des cyclomoteurs lourds et des gyropodes électriques soit désormais fixée de manière générale à 25 km/h, et non plus comme aujourd'hui à 20 km/h pour une propulsion par la seule force du moteur et à 25 km/h avec une assistance au pédalage (art. 18, let. b à d, et 178b, al. 3, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

7. Acceptez-vous que par suite de l'abrogation de la sous-catégorie de cyclomoteurs « fauteuils roulants motorisés » (voir aussi la question 6), la vitesse maximale autorisée pour les véhicules en question destinés aux personnes à mobilité réduite soit à l'avenir non plus de 30 km/h, mais seulement de 25 km/h (art. 18, let. c, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :
cf question 5

8. Acceptez-vous que la largeur admise pour les cyclomoteurs lourds monoplaces affectés au transport de choses ne soit plus de 1 m, mais de 1,20 m (art. 175, al. 2, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Cependant, l'élargissement proposé peut poser des problèmes de différentes natures:

1. de dimensionnement des infrastructures, particulièrement hors milieu urbain, si les vélos-cargos optent pour les pistes cyclables en raison du différentiel de vitesse important avec le trafic automobile.
2. de sécurité et de confort pour les déplacements des piétons et des cycles et cyclomoteurs légers en milieu urbain, si les vélos-cargos circulent sur des pistes cyclables ou mixtes sous-dimensionnées.
3. Soumis à l'obligation d'emprunter les bandes / pistes cyclables, les véhicules d'une largeur conséquente (1.20 m) pourraient accroître le risque de conflits et d'incidents avec les autres usagers (cyclistes, cyclomotoristes légers, etc.). Par ailleurs, par analogie aux motocycles légers (OETV 135/2), il serait préférable de maintenir une largeur maximale de 1 mètre.

9. Approuvez-vous la future obligation d'équiper d'un guidon ou d'une barre de maintien l'ensemble des cyclomoteurs qui ne comportent pas de place assise et se conduisent donc forcément debout (trottinettes électriques et gyropodes auto-équilibrés ; art. 175, al. 3, et 181a, al. 5, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Cette modification législative exclura définitivement l'utilisation, sur la voie publique, d'engins tels que « Solowheel », « Hoverboard » ou planches à roulettes électriques sur la voie publique.

10. Acceptez-vous qu'à l'avenir, la limitation du nombre de places assises soit abrogée pour les cyclomoteurs légers et les cyclomoteurs lourds d'une largeur maximale de 1,00 m et que ce nombre ne dépende plus que de la charge utile disponible (au moins 65 kg par place pour une personne adulte et poids définissable librement s'agissant des places protégées destinées aux enfants ; art. 175, al. 4 ; voir aussi l'art. 215, al. 2, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

1. Le transport de plusieurs enfants avec un vélo spécialement conçu à cet effet, répandu dans des pays comme la Hollande ou le Danemark, est préférable en termes de sécurité et de stabilité que la solution combinant un siège enfant à une remorque ou à un vélo-cargo. Cette modification doit être toutefois suivie de près et assorties de mesures d'accompagnement (cf. remarque question 3) afin d'en maîtriser la conduite et d'assurer la sécurité des enfants

2. Si cet article est adopté en l'état, il devra faire l'objet d'instruction ou de directives pour la détermination du nombre de places.

3. Il y a également un risque d'inégalité entre les cyclomoteurs légers - dont le nombre de places sera fixé par le constructeur - et le cyclomoteur lourd immatriculé, dont le nombre de places sera fixé par l'autorité d'immatriculation.

De plus, tel que mentionné ci-dessus, les permis de circulation pour les cyclomoteurs ne permettent actuellement pas d'inscrire le nombre de places autorisées; ceux-ci devront être adaptés et des instructions, pour l'entier de la Suisse, devront être données. L'inscription d'une annexe concernant le nombre de places sera également difficile, au vu du peu de places.

4. Pour assurer une sécurité optimale, particulièrement en ce qui concerne le transport d'enfants, il serait avisé d'explicitier la signification que le législateur attache au terme « enfants » et de définir clairement la notion « places assises protégées ». En effet, tant pour les autorités de contrôle que pour les marchands de cycles, ces notions suscitent des interrogations et sont fréquemment interprétées de différentes façons. Le nombre de places, hormis celle du conducteur, devrait être établi en fonction du nombre de sièges « individuels » disponibles, lesquels doivent offrir toutes les garanties de sécurité, et des recommandations du fabricant.

11. Approuvez-vous l'obligation d'équiper d'un frein à friction mécanique chacune des roues des cyclomoteurs rapides et des cyclomoteurs lourds (art. 179, al. 6, et 181, al. 1, P-OETV) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

12. Acceptez-vous que les cyclomoteurs légers puissent à l'avenir aussi comporter seulement deux clignoteurs de direction installés aux extrémités droite et gauche du guidon et éclairant chacun vers l'avant et vers l'arrière (à la place des deux paires de clignoteurs de direction prescrites respectivement à l'avant et à l'arrière du véhicule ; art. 180, al. 1, let. a, P-OETV) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Par analogie aux motocycles, ces clignotants ne doivent pas être admis, d'autant plus que la plus-value sécuritaire n'est pas démontrée. De plus, en l'absence d'une homologation, des clignotants de qualité médiocre pourraient être installés sur ces véhicules, suscitant des préoccupations quant aux intentions véritables du conducteur, accroissant par conséquent le risque d'accidents.

Dans ce contexte, il serait préférable de privilégier une installation en bonne et due forme ou tout simplement un signe de la main.

13. Acceptez-vous que la conformité aux exigences concernant les freins visées dans la norme EN 12184 « Fauteuils roulants électriques, scooters et leurs chargeurs – Exigences et méthodes d'essai » soit reconnue comme suffisante pour les cyclomoteurs légers certifiés selon celle-ci (art. 180, al. 3, P-OETV) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

14. Acceptez-vous que les remorques pour les cycles ou les cyclomoteurs puissent être équipées d'un moteur uniquement en guise d'aide à la propulsion jusqu'à 6 km/h (art. 210, al. 6, P-OETV) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

L'aide au démarrage de la remorque est gage de sécurité, par exemple aux feux ou lors d'une montée raide.

15. Acceptez-vous que les cyclomoteurs lourds soient soumis à des exigences plus strictes en matière de décélération du frein de service (annexe 7, ch. 316, P-OETV) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

La question d'un contrôle subséquent tous les 5 ans (par exemple) doit se poser pour ces véhicules de 450kg, dont certains transportent des personnes.

Révision partielle de l'OCR :

16. Acceptez-vous que les conducteurs de fauteuils roulants motorisés au sens de l'ancien droit ayant une vitesse maximale par construction de 30 km/h et déjà en circulation soient toujours dispensés à l'avenir de l'obligation de porter le casque (art. 3b, al. 2, let. h, P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

17. Acceptez-vous que la largeur des objets transportés ne puisse dorénavant plus dépasser la largeur du véhicule lorsque celle-ci est supérieure à 1,00 m (art. 42, al. 2, P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

18. Acceptez-vous que les conducteurs de cyclomoteurs lourds et de cyclomoteurs rapides ne soient plus concernés à l'avenir par l'obligation de circuler sur les pistes cyclables et que le signal « Piste cyclable » (2.60) n'impose qu'aux conducteurs de cycles, de cyclomoteurs légers et de gyropodes électriques l'utilisation de la piste qui leur est indiquée (art. 42, al. 4, P-OCR et art. 33, al. 1, P-OSR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Seul le signal 2.60 est mentionné mais nous partons du principe que les signaux 2.63 et 2.63.1 sont également concernés par cette modification.

Le projet de recherche VSS 2016/623 d'avril 2023 relatif au thème "conception et aménagement des surfaces utilisées conjointement par les piétons et les cycles ou les voitures en milieu urbain" mentionne qu' "il n'existe actuellement aucun principe de guidage pour les espaces partagés qui puisse être recommandé de manière inconditionnelle. Il est donc recommandé de supprimer l'obligation de circuler sur les pistes cyclables lors de l'utilisation du panneau 2.63.1 ("piste cyclable et piétonne partagée")".

Compte tenu des contraintes d'espace qui ne permettent pas toujours de réaliser des aménagements cyclables dédiés, de largeur suffisante et adaptés à la diversité des besoins (cycloportifs, loisirs, pendulaires, scolaires, etc.), cet assouplissement est indispensable.

Toutefois, l'usage obligatoire de pistes cyclables, en particulier mixtes vélos-piétons avec ou sans partage des aires de circulation, peut poser des problèmes de cohabitation, de sécurité mais aussi de confort avec tous les types de vélos, par exemple dans les cas suivants: flux de piétons et/ou de vélos importants, revêtement inapproprié pour les vélos de route, visibilité insuffisante en présence de nombreux débouchés de riverains ou d'arrêts de bus, pertes de priorité multiples ou différentiels de vitesse entre piétons et vélos trop élevés (par exemple en descente, où le différentiel de vitesse peut être plus grand entre un vélo et un piéton qu'entre une voiture et un vélo).

Par conséquent, nous recommandons d'étendre la possibilité d'emprunter ou non la piste cyclable à toutes les catégories de vélos. Ceux-ci tendent à privilégier les surfaces où leur vitesse se rapproche des autres catégories d'usagers. Par ailleurs, le signal 2.05 peut être utilisé lorsque l'usage de la chaussée est jugé inadapté ou dangereux pour les vélos.

Par ailleurs, il pourrait être pertinent d'étudier la question de la limitation de vitesse sur les pistes mixtes, pour des questions de sécurité.

19. Approuvez-vous le remplacement des termes « fauteuils roulants motorisés » et « gyropodes électriques » par celui de « cyclomoteurs à voies multiples dépourvus de pédalier » dans la disposition autorisant la circulation des personnes à mobilité réduite sur les aires piétonnes (art. 43a, al. 1, P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

La notion de voie unique ou de voies multiples est difficilement compréhensible et nécessite un terme plus explicite.

20. Acceptez-vous que les cyclistes et les cyclomotoristes puissent à l'avenir transporter autant de personnes qu'il y a de places assises disponibles et que le nombre de paires de pédales éventuellement prescrites ne figure plus aussi dans les règles de la circulation routière, mais uniquement dans les prescriptions sur la construction et l'équipement des véhicules (OETV ; art. 63, al. 3, let. a, P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

21. Acceptez-vous qu'à l'avenir, la limitation à deux places assises protégées pour les enfants ne s'applique plus qu'aux remorques attelées à des cycles et à des cyclomoteurs, et qu'il soit possible de prévoir plus de deux places assises protégées pour les enfants sur les cycles et les cyclomoteurs eux-mêmes (art. 63, al. 3, let. d, P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Cf. remarque question 10

22. Approuvez-vous l'interdiction de transporter des personnes sur les cyclomoteurs qui ne comportent pas de place assise et doivent donc être conduits debout, tels que les trottinettes électriques (art. 63, al. 4, P-OCR ; voir aussi les art. 175, al. 3, et 215, al. 3, P-OETV) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

23. Approuvez-vous l'obligation imposée aux détenteurs de vélos-taxis électriques d'une largeur inférieure ou égale à 1,00 m qui ne feront pas immatriculer leurs véhicules comme cyclomoteurs lourds après l'entrée en vigueur de la révision selon l'art. 222t, al. 1, P-OETV de se conformer aux prescriptions applicables aux cyclistes pendant encore six ans à compter de l'entrée en vigueur des modifications (art. 98b P-OCR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

La disposition transitoire de l'article 222t de l'OETV n'inclut pas explicitement la période de 6 ans. Par ailleurs, en accord avec la réglementation actuelle (OCR 42/2), le nouvel article 98b de l'OCR apparaît superflu.

Révision partielle de l'OAC :

24. Vélos électriques lents : acceptez-vous que l'âge minimal fixé pour la conduite sans permis de cyclomoteurs légers (art. 18, let. b, OETV) équipés d'une assistance au pédalage par actionnement des pédales active jusqu'à 25 km/h, dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 6 km/h avec la seule force du moteur le cas échéant et dont la puissance du moteur ne dépasse pas 0,50 kW soit abaissé à 12 ans si la course est surveillée par une personne d'au moins 18 ans (art. 6, al. 1, let. f, P-OAC) ? Aujourd'hui, les jeunes peuvent conduire sans surveillance des vélos électriques lents à partir de 16 ans s'ils n'ont pas de permis ou à partir de 14 ans s'ils possèdent le permis de conduire de la catégorie spéciale M.

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Garantir la sécurité des enfants et éviter tout comportement dangereux ou excessif grâce à la surveillance d'un adulte ne semble pas réaliste.

Pour garantir la sécurité des enfants, non seulement dans le contexte d'une pratique touristique, nous pourrions accepter le projet d'abaissement de l'âge à la condition que l'enfant soit formé à se déplacer dans le trafic compte tenu de la vitesse et du poids/de la taille de son véhicule, c'est-à-dire qu'il soit titulaire d'un permis M au même titre qu'un jeune de 14 ans doit l'être pour le vélomoteur.

-
25. Acceptez-vous que l'âge minimal prescrit pour la conduite des autres cyclomoteurs légers au sens de l'art. 18, let. b, P-OETV (par ex. les scooters électriques tels que les Vespinos ou les trottinettes électriques) ne soit pas abaissé (art. 6, al. 1, let. g, P-OAC) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

26. Acceptez-vous que la personne assurant la surveillance au sens de la question 24 doit être âgée d'au moins 18 ans (art. 6, al. 1, let. f, P-OAC) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :
Cf. question 24

27. Acceptez-vous que le port du casque ne soit dorénavant plus imposé aux conducteurs de vélos électriques lents (jusqu'à 25 km/h max.) ayant entre 12 et 16 ans ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Il ne s'agit pas d'une modification, dès lors que dans le droit en vigueur le port du casque pour les véhicules qui sont équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25km/h sont dispensés de l'obligation du port du casque (art. 3b al. 2 let. e OCR)

Pour des questions de sécurité, le port du casque doit être obligatoire pour les jeunes de moins de 16 ans.

28. Acceptez-vous qu'à l'avenir, seules les personnes à mobilité réduite puissent conduire sans permis les véhicules nouvellement mis en circulation conformes aux actuels « fauteuils roulants motorisés » d'un poids total supérieur à 250 kg et que les autres personnes doivent posséder au minimum le permis de conduire de la catégorie spéciale M (art. 5, al. 2, let. g, P-OAC) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Les personnes en situation de mobilité réduite doivent également être en possession d'un permis de conduire, afin de garantir l'égalité et de faciliter les contrôles policiers. Néanmoins, sur présentation d'un certificat médical, l'autorité compétente à la possibilité d'accorder ce document avec des aménagements spécifiques pour ces personnes.

29. Acceptez-vous que les experts de la circulation qui font passer des examens de conduite et effectuent des contrôles de véhicules ne soient plus tenus de posséder un permis de conduire spécifiquement suisse (art. 65, al. 2, let. c, P-OAC) ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Les règles de circulation ne sont pas les mêmes selon les pays.

Il serait difficile de contrôler le droit de conduire des experts (qu'en serait-il en cas de retrait dans le pays de base, par ex. un frontalier français). 12/15

Le contrôle médical devrait être effectué dans le pays de base (pour autant qu'il soit obligatoire) aux conditions du pays, lesquelles peuvent être différentes de nos exigences suisses.

Afin d'assurer la crédibilité et l'équité des procédures, il est nécessaire qu'un expert de la circulation soit titulaire d'un permis de conduire suisse.

30. Approuvez-vous l'adaptation de l'art. 72, al. 1, let. l, P-OAC, qui résulte de l'abrogation de la catégorie de véhicules « fauteuils roulants motorisés » ? (Voir aussi l'art. 38, al. 1, let. d, P-OAV et l'annexe 1, ch. 1.2, dernier tiret, P-ORT)

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

31. Approuvez-vous la disposition transitoire édictée à l'art. 151q P-OAC (en guise de protection des investissements, il ne sera toujours pas nécessaire de posséder un permis de conduire pour circuler avec des cyclomoteurs lourds conformes aux actuels « fauteuils roulants motorisés » et mis en circulation dans les six ans suivant l'entrée en vigueur de la révision en question) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Attention: dès lors que la date de première mise en circulation ne figure pas sur les permis de circulation pour les cyclomoteurs, cette disposition sera difficilement contrôlable. La question de l'adaptation des permis de circulation se pose également dans ce cas; ces permis disposent de peu de places pour y inscrire qu'il peut être conduit sans permis de conduire, tel que le prévoit l'alinéa 2 de l'art. 151q.

Révision partielle de l'OSR :

32. Acceptez-vous que le signal « Circulation interdite aux cyclomoteurs » (2.06) ne s'applique plus à l'avenir qu'aux cyclomoteurs à voie unique fonctionnant à l'essence (art. 19, al. 1, let. c, P-OSR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Les modifications proposées aux questions 32, 34 et 36 vont dans le sens d'une harmonisation et d'une simplification bienvenue en matière de catégories de véhicules et de comportements à adopter. Elles permettent d'autoriser l'accès à certaines routes ou certains chemins adaptés à tous les types de cycles et de cyclomoteurs qui ne génèrent pas de nuisances sonores ou environnementales. Et d'en interdire l'accès aux cyclomoteurs fonctionnant à l'essence.

Toutefois, en l'absence de signal d'interdiction ciblée sur les cyclomoteurs lourds et rapides, la cohabitation avec les piétons sur certains sentiers pédestres peut poser problème. Nous recommandons, du point de vue touristique, un signal d'interdiction spécifique pour les cyclomoteurs lourds et rapides. Dans ce cas, l'interdiction n'est pas liée à des questions de bruit, mais permet d'éviter la circulation de cyclomoteurs lourds et rapides sur des chemins ne s'y prêtant pas. Les raisons peuvent être diverses : par exemple en présence de nombreux piétons, d'un milieu naturel fragile, d'un revêtement meuble (création d'ornières), d'un sentier de randonnée pédestre, etc.

Attention, il est à préciser la nécessité de maintenir une équité de traitement entre les véhicules d'une même catégorie

-
33. Acceptez-vous que l'interdiction faite aux cyclomoteurs à voies multiples d'utiliser les parkings indiqués par le signal « Parcage avec disque de stationnement » (4.18) soit expressément prévue dans l'ordonnance (art. 48a, al. 1, P-OSR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :
Cette interdiction est nécessaire mais intervient toutefois de manière prématurée car les places pour vélos-cargos ne sont pas encore disponibles en suffisance.

34. Acceptez-vous que le symbole « Cycle » (5.31) figurant sur des plaques complémentaires s'applique en principe (exception faite de l'art. 65, al. 8, OSR) aux cycles et à tous les cyclomoteurs dont le moteur est éteint (art. 64, al. 6, P-OSR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :
Cf. remarque générale 32.


Le texte de cette question a été adapté en cours de consultation ("dont le moteur est éteint" a été remplacé par "dont le moteur est allumé" dans le formulaire en ligne fin août).

Le maintien d'une distinction est nécessaire lorsque qu'on souhaite éviter que des cyclomoteurs rapides et lourds empruntent des sentiers non adéquats, que le moteur soit éteint ou allumé.

35. Approuvez-vous le nouveau symbole « Vélo-cargo » (5.31.1) et son champ d'application (cycles et cyclomoteurs destinés au transport d'enfants, de passagers ou de choses ainsi que cycles et cyclomoteurs avec une remorque ; art. 64, al. 6^{bis}, P-OSR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

36. Acceptez-vous que les aires de circulation indiquées par le signal « Chemin pour piétons » (2.61) et la plaque complémentaire «  autorisés » ne puissent être empruntées à l'avenir que par les cycles, les cyclomoteurs légers et les gyropodes électriques (art. 65, al. 8, P-OSR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Le pictogramme n'est pas assez explicite pour exclure les cyclomoteurs rapides et lourds. Une solution de pictogramme sans équivoque devrait être trouvée pour englober de manière constante tous les cycles, cyclomoteurs légers et gyropodes électriques.

37. Acceptez-vous que la possibilité de mettre en relief les bandes cyclables continues par des éléments de construction supplémentaires soit intégrée dans la disposition régissant le marquage de bandes cyclables et de voies de circulation sur les pistes cyclables (art. 74a, al. 1, P-OSR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :
Cette possibilité est indispensable pour mettre rapidement et à moindre coût en place des séparations physiques entre trafic cycliste et trafic motorisé sur la chaussée, préconisées par la loi fédérale sur les voies cyclables. Il faut cependant veiller à garantir les marges de manœuvre nécessaire à assurer la sécurité des cycles et des cyclomoteurs empruntant ce type d'aménagement dans le cadre du travail prévu sur les normes tel que le prévoit le rapport explicatif.
Compte tenu de l'inquiétude exprimée par les services d'urgence quant aux possibles difficultés d'intervenir en présence de tels équipements, il y aura lieu de prêter une attention particulière à cette question dans le cadre de la révision des normes prévue pour définir dans quelles situations de circulation les bandes cyclables protégées sont judicieuses et comment elles peuvent mises en œuvre.

38. Approuvez-vous la future possibilité de réserver des cases de stationnement en y marquant le symbole « Vélo-cargo » (art. 79, al. 4, let. e, P-OSR) ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Révision partielle de l'OAO :

39. Approuvez-vous les adaptations apportées dans l'OAO ?

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Autres remarques concernant le projet de modification :

40. Avez-vous d'autres remarques à faire concernant les modifications d'ordonnances proposées ?

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Le projet mis en consultation contribue à promouvoir et à sécuriser la mobilité douce ainsi qu'à favoriser le développement de la logistique urbaine et le transport familial avec de petits véhicules à assistance électrique. Ces objectifs rejoignent pleinement les ambitions du Plan climat vaudois, de la stratégie cantonale de promotion du vélo 2035 et de la Stratégie cantonale du transport de marchandises.

Les modifications proposées vont dans le sens d'une harmonisation et d'une simplification bienvenue des catégories de véhicules. Elles posent toutefois un problème de compréhension pour les usagers et usagères sur le terrain, en particulier pour les cyclomoteurs lourds et rapides. Sans pictogramme dédié, il restera difficile d'identifier quand ils seront ou non concernés par une autorisation ou une interdiction de circuler.

Le projet ne tient pas suffisamment compte des différences de contexte où il s'applique et des enjeux de dimensionnement de l'espace public qui nécessite une prise en compte de l'ensemble des modes de transport et pas seulement de certaines catégories de véhicules. Au vu du manque d'espace dans les zones urbaines, une séparation des aires de circulation entre trafic motorisé, vélos et piétons n'est pas toujours possible. Les nouvelles dispositions en matière de signalisation mériteraient d'être accompagnées de recommandations en matière d'apaisement du trafic qui facilite la cohabitation entre différentes catégories de véhicules sur la chaussée et le développement de la mobilité active sans préteriter la mobilité piétonne.

Enfin, compte tenu de la diversité des contextes où ces règles doivent s'appliquer, la possibilité d'utiliser ou non les pistes cyclables ne doit pas se restreindre aux seuls cyclomoteurs lourds ou rapides mais s'étendre à tous les types de cycles.

De manière générale, il semble important de profiter de cette révision pour inclure les cyclomoteurs dans SIAC, dès lors qu'actuellement ils n'y figurent pas et ne disposent donc pas de permis de circulation "standards"; dans lesquels sont inscrites des données importantes en rapport avec les propositions ci-dessus (notamment nombre de places et première mise en circulation). Concernant la révision de l'OETV:

- art. 178 al. 7: cette proposition est refusée; il faut se référer à l'art. 69 OETV qui fixe les conditions concernant les inscriptions, peintures et marquages à grande visibilité, respectivement à l'art. 139 al. 4 qui prévoit uniquement que des peintures pour les motocycles peuvent être lumineuses.
- art. 178 al. 6 : cet alinéa (qui concerne les clignoteurs de direction des cyclomoteurs disposant d'une carrosserie fermée) doit être déplacé à l'art. 178a qui traite de l'éclairage
- Art. 178a al. 1 dernière phrase: cette exception doit être supprimée et, par simplification, tous les cyclomoteurs doivent être équipés de feux.

Malgré cette éventuelle révision législative, l'utilisation d'un « vélo-cargo rapide » destiné au transport d'enfants restera interdite. Actuellement, de

nombreux commerçant proposent ce type de véhicules, lesquels deviennent de plus en plus courants sur nos routes.
