

**RAPPORT DE MINORITE DE LA COMMISSION THÉMATIQUE DES
INFRASTRUCTURES LIÉES AUX TRANSPORTS ET À LA MOBILITÉ
chargée d'examiner l'objet suivant :**

**Motion David Raedler et consorts au nom Les Vert.e.s vaudois.e.s - Favorisons les nouvelles formes de
mobilité pour la sécurité de toutes et tous**

1. PREAMBULE

Pour l'ensemble des informations relatives à la composition de la commission, aux personnes représentant l'administration et au déroulement de la séance, il y a lieu de se référer au rapport de majorité rédigé par le Président et rapporteur de majorité de la commission, Monsieur le Député Pierre-Alain Favrod.

La minorité de la commission, composée de MM Loïc Bardet, Jean-Luc Bezençon, Jean-François Cachin, Xavier de Haller, Stéphane Jordan et Fabrice Tanner, s'oppose aux conclusions de la majorité pour différentes raisons.

2. RAPPEL DES POSITIONS

Le motionnaire demande une modification de la Loi vaudoise sur la circulation routière (LVCR) ou de son Règlement d'application (RLVCR) afin d'adapter le nombre de passagers autorisés sur les vélos à voie unique, c'est-à-dire les vélos ou les vélos-cargos comprenant une lignée de deux roues et reposant donc sur l'équilibre. A ce titre, il souligne qu'il est actuellement permis d'y transporter jusqu'à 4 enfants. En effet, dans un néo-cargo, il est possible de mettre deux enfants dans la benne de devant, un enfant sur un siège additionnel fixé à l'arrière conducteur ou de la conductrice et un enfant au sein d'une remorque reliée au véhicule.

Si ce système est légal, il n'est pas le plus sécurisé puisque des enfants peuvent être installés de tous les côtés et selon des méthodes loin d'être idéales. En ce qui concerne ces vélos-cargos, une alternative consisterait à autoriser l'installation de plus d'enfants dans les bennes à condition bien sûr que le fabricant certifie la présence du nombre de places adéquat. Actuellement toutefois, la législation fédérale rend impossible l'application d'une telle option, puisqu'elle impose une limite de deux enfants par benne. Ce problème a été remarqué par le Conseil fédéral qui estime en effet que cette législation incite à recourir à des méthodes moins sécurisées allant à l'encontre de l'intérêt public. Pour cette raison, un assouplissement de l'OCR visant à remplacer ce critère absolu (deux enfants maximums par benne) par un critère relatif (nombre d'enfants calqué sur la capacité de la benne) est en cours d'examen mais ne devrait pas intervenir avant 2025 ou 2026. Le motionnaire demande ainsi au canton de Vaud d'autoriser ces véhicules à transporter un nombre de passagers supérieur au nombre de pédales, à condition que les critères du fabricant soient respectés. Il cite l'exemple de Bâle-Ville.

La discussion générale a soulevé de nombreuses questions liées à la compétence exacte laissée aux cantons, à la sécurité des passagers et aux différences de traitement entre les types de véhicules ou entre les usagers. Ceci a amené le motionnaire à proposer de lui-même une transformation de son texte en postulat, ce qui a été accepté par 14 voix pour, 0 voix contre et 1 abstention. Sur la prise en considération du postulat, la commission la recommande au Grand Conseil par 7 voix pour (avec la voix prépondérante du président), 6 contre et 3 abstentions, et de le renvoyer au Conseil d'Etat, conformément à la requête de son auteur.

3. POSITION DES COMMISSAIRES DE MINORITE

Pour commencer, l'Art. 3 LCR indique que les Cantons ne sont pas compétents pour légiférer en matière de cycles, ce qui a de quoi interpeler. Les représentants de l'administration cantonale ont indiqué que l'office fédéral des routes (OFROU) avait été sollicité afin d'éclaircir ce point. Dans ce cadre, il a indiqué que les Cantons pouvaient légiférer en matière de circulation routière sauf pour les véhicules automobiles, les cycles, etc. Le pouvoir dont disposent les Cantons en la matière est donc très limité. En ce qui concerne la compétence cantonale énoncée au sein de l'Art. 63, al. 6 OCR, l'OFROU a répondu au Canton qu'il n'était pas possible d'établir une disposition cantonale, car celle-ci relèverait du droit général, ce qui contreviendrait à l'Art. 3 LCR. Dès lors, le principal système envisageable se caractériserait par des autorisations cantonales individuelles et non par une réglementation cantonale. Bien qu'il s'agisse d'une communication informelle de l'OFROU, il est fort probable que le rapport issu de l'acceptation du postulat arriverait aux mêmes conclusions.

De manière plus générale, la pertinence d'une disposition cantonale spécifique se pose en ce qui concerne un objet par nature mobile. En effet, pour les régions limitrophes, l'existence de législations différentes entre les Cantons risquerait de poser des problèmes. Or, en ce qui concerne les autres Cantons latins, aucun d'entre eux n'a pris de disposition. Il en va d'ailleurs de même pour les Cantons de Berne et de Zurich.

Enfin, s'il faut reconnaître au motionnaire la volonté d'améliorer la sécurité des usagers par rapport à la situation actuelle, il faut se demander si la formule proposée est vraiment la bonne. En effet, il est surprenant de vouloir faciliter le transport des enfants sur des vélos-cargos. Aujourd'hui, la législation sur la circulation routière impose des exigences relativement importantes pour la sécurité des enfants – notamment en bas âge – au sein des voitures. Alors que ces dispositions concernent des structures déjà protégées, il s'agit-là de favoriser le vélo-cargo, soit un véhicule particulièrement dangereux pour les enfants ; ces derniers étant placés à hauteur des pots d'échappement et des pare-chocs. En outre, il est surprenant de constater que des mineurs de 16 ans peuvent conduire des vélos-cargos transportant des enfants. Au niveau de la sécurité et de la responsabilité, cette situation est questionnable.

4. CONCLUSION

En conclusion, la minorité de la commission recommande donc au Grand conseil de classer la motion, même transformée en postulat.

Vulliens, le 23 janvier 2022.

*Le rapporteur de minorité :
(Signé) Loïc Bardet*