

RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

**à l'interpellation Laurence Cretegy et consorts - Comment favoriser un meilleur respect des règles de circulation par les conducteurs de vélos, e-bikes et e-trottinettes ?
(25_INT_82)**

Rappel de l'intervention parlementaire

Selon la brochure annuelle de l'OFROU sur les statistiques des accidents de la route en Suisse, il ressort qu'en 2024 les accidents impliquant au moins un vélo, un e-bike 25 / 45 et une e-trottinette totalisaient 6'256 accidents. Si cela ne représente « que » 12.03% des accidents totaux, ce sont plus de 6'000 accidents de trop. Surtout que les vélos, e-bikes et e-trottinettes représentent 31.9% de la totalité des accidents avec des dommages corporels. Cette vulnérabilité des vélos, e-bikes 25/45 et e-trottinettes est encore plus criante lorsque l'on constate que la part des accidents impliquant un de ces trois modes et ayant causé des dommages corporels est de 88.86% des 6'256 accidents.

Cet aspect de vulnérabilité bien connu de la mobilité douce en général se double malheureusement d'un problème de responsabilité face aux accidents impliquant ces mêmes conducteurs de vélos, e-bikes 25/45 et de e-trottinettes. En effet, toujours en 2024, sur les 6'256 accidents impliquant au moins un de ces trois modes, 60.18 de ces derniers étaient responsables de l'accident dans lequel ils étaient impliqués et 60.80% étaient aussi responsables des accidents ayant généré un dommage corporel.

Difficile ici de ne pas faire le lien entre ce fort taux de responsabilité dans les accidents impliquant des vélos, des e-bikes 25/45 ou des e-trottinettes et la rumeur ambiante, qui parle d'un respect lacunaire des règles de circulation de la part des conducteurs vélos, e-bikes et e-trottinettes.

L'observation montre également que la plupart des utilisatrices et utilisateurs d'e-bikes 25/45 ou de e-trottinettes n'ont pas conscience qu'elles conduisent un véhicule de la catégorie cyclomoteurs et qu'elles ou ils sont soumis aux règles de la circulation routière.

Sur ces bases, je me permets d'adresser les questions suivantes au Conseil d'État :

- 1. Le Conseil d'État est-il informé de ce taux important de responsabilité des conducteurs de vélos, e-bikes et e-trottinettes face aux nombreux accidents dans lesquels ils sont impliqués ?*
- 2. Quelles sont les mesures prises ou envisagées par le canton sur le plan de la prévention des accidents et de l'information pour les catégories d'usagers les plus vulnérables ?*
- 3. Finalement, le Conseil d'État envisage-t-il de renforcer les contrôles pour permettre un meilleur respect des règles de circulation ainsi qu'une réduction du nombre des accidents ? Quels moyens techniques seraient susceptibles de soutenir l'action de la police pour le respect de ces règles ?*

Réponse du Conseil d'État

Le Conseil d'État reconnaît l'importance de la mise en place de mesures préventives et répressives afin de réduire au maximum le nombre de victimes sur les routes en général et sur le territoire vaudois en particulier. Le but de ces mesures est donc d'encourager un comportement adéquat de la part de tous les usagers de la route. Celui-ci passe par le respect des règles de circulation qui constitue une condition sine qua non pour la sécurité dans la circulation, mais aussi par la réalisation d'infrastructures sécurisées et attractives pour l'ensemble des modes de déplacement.

Pour rappel, la mobilité douce (marche, vélo - avec ou sans assistance électrique -, trottinette, etc.) constitue un levier essentiel dans le développement de politiques de mobilité multimodale. En effet, ces modes de déplacement contribuent à améliorer la santé publique, à réduire le bruit et la pollution de l'air, et, grâce à leur faible empreinte spatiale, permettent de libérer de l'espace public.

C'est dans cette perspective qu'a été adoptée en 2022 par le Grand Conseil la stratégie cantonale de promotion du vélo 2035, portée par la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR). Celle-ci définit le cadre de l'action cantonale et prévoit un engagement plus volontariste de l'État en matière de développement des infrastructures cyclables, de promotion de ce mode de déplacement mais aussi de prévention liée à son usage. La stratégie ambitionne notamment de porter la part modale du vélo à au moins 10 % d'ici 2035, en créant un territoire propice à la pratique du vélo. Les cycles à assistance électrique jouent un rôle central dans cette vision, car ils permettent de parcourir efficacement de plus longues distances, de transporter plus aisément du matériel, des achats, des documents ou même des passagers (vélo-cargo), et constitue ainsi une alternative crédible à la voiture pour les déplacements quotidiens.

Concernant l'accidentologie, les accidents impliquant les usagers de la mobilité douce, en particulier les cycles, les cyclomoteurs légers (e-bike lent 25 km/h), les cyclomoteurs électriques (e-bike rapide 45 km/h) et les trottinettes électriques sont globalement en hausse. Les dernières statistiques de l'OFROU pour l'année 2024 ne révèlent pas d'amélioration significative par rapport à 2023. Toutes catégories confondues, le nombre de blessés graves a légèrement diminué mais le nombre de tués a augmenté pour les e-bikes (12 tués en 2024 contre 9 en 2023) et les cycles (10 tués en 2024 contre 9 en 2023). Cette situation s'inscrit dans un contexte de croissance continue du parc de mobilité douce en Suisse, avec notamment 1,4 million de e-bikes en circulation sur un total de 5.2 millions de cycles.

En analysant les accidents graves impliquant des cycles en Suisse en 2024¹, il apparaît que dans la majorité des cas, la responsabilité principale incombe aux cyclistes eux-mêmes. Les cyclistes sont en effet principalement responsables dans 66.4% des accidents graves impliquant des cycles, tandis que les usagers de vélos électriques sont quant à eux principalement responsables dans 74.8% des accidents graves impliquant ce type de véhicules. A titre de comparaison, les conducteurs de voitures de tourisme sont principalement responsables dans 77.3% des accidents graves impliquant ces véhicules (cf. ch. 3.1.2), alors que cette proportion est de 68.4% s'agissant des motocyclistes. Les dérapages et les pertes de maîtrise constituent en effet le type d'accident le plus courant, aussi bien pour les cycles, les e-bikes que les trottinettes électriques. Les causes d'accident les plus fréquemment relevées sont l'inattention, la distraction ainsi que l'influence de l'alcool, en particulier chez les usagers de vélos électriques et de trottinettes. Les accidents dus à des influences externes ou survenus lors de dépassements ont enregistré une légère augmentation. Selon la statistique, les accidents graves impliquant des vélos électriques ont entraîné plusieurs décès et de nombreux blessés graves, tant parmi les conducteurs que les passagers. La majorité des victimes circulaient avec un vélo électrique à 25 km/h, tandis qu'une proportion moindre utilisait un modèle à 45 km/h. Les utilisateurs de vélos électriques à 25 km/h touchés par des accidents graves étaient majoritairement des personnes âgées, tandis que pour les modèles rapides, les victimes appartenaient principalement à une tranche d'âge intermédiaire.

L'OFROU analyse toutefois que « la modification du nombre d'accidents résulte d'une interaction complexe entre les personnes et les véhicules impliqués, l'infrastructure et les circonstances situationnelles. Des facteurs d'influence tels que les conditions météorologiques, l'offre de formation et de perfectionnement, les campagnes d'information, les nouvelles réglementations légales ou le

¹ Rapport de l'OFROU du 3 mars 2025, Statistique des accidents de la route 2024, Rapport sur les principales évolutions (<https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/92348.pdf>)

développement des infrastructures peuvent entraîner des fluctuations annuelles, des changements de tendance ou des stabilisations malgré une exposition croissante ».

Selon un mandat de recherche de 2023 sur la sécurité du trafic cycliste sur les routes et dans les carrefours¹, les auteurs, dont le BPA, mettent donc en évidence la nécessité de disposer de meilleures données afin de mieux comprendre le rôle de ces différents facteurs dans les causes d'accidents.

Dans le canton de Vaud, les problématiques identifiées incluent les méconnaissances des règles de la circulation et l'usage inapproprié de l'espace public, notamment des trottoirs, créant un sentiment d'insécurité, en particulier chez les personnes âgées, mais également le manque d'infrastructures cyclables sécurisées. Pour répondre à la « rumeur ambiante » mentionnée, il est important de relativiser l'importance du taux de responsabilité lié au respect des règles de circulation et le nombre d'accidents recensés pour ces catégories d'utilisateurs.

En effet, la croissance continue du nombre d'utilisateur des modes doux dans le canton, ainsi que les perceptions souvent biaisées du comportement des cyclistes, viennent nuancer ces chiffres. Aujourd'hui, la multiplication des modes de déplacement, les modifications fréquentes des règles de circulation et la cohabitation entre utilisateurs accentuent les incompréhensions. Le manque de connaissance mutuelle des pratiques et des contraintes propres à chaque mode de transport nourrit régulièrement des jugements erronés.

1. Le Conseil d'État est-il informé de ce taux important de responsabilité des conducteurs de vélos, e-bikes e-trottinettes face aux nombreux accidents dans lesquels ils sont impliqués ?

Le Conseil d'État est pleinement informé du bilan des accidents impliquant les conducteurs de vélos, e-bikes et trottinettes électriques, ainsi que de leur part de responsabilité dans ces événements. Ces informations sont régulièrement transmises par la Police cantonale (PCV), les services de santé, la direction générale de la mobilité et des routes qui établissent des statistiques détaillées sur la fréquence, la gravité et les causes des accidents.

Il ressort de ces données que, bien que ces modes de déplacement soient essentiels dans une politique de mobilité durable, ils sont aussi associés, à l'instar des autres modes, à des comportements à risque, tels que le non-respect de la signalisation, la vitesse excessive, la consommation d'alcool, la distraction, et de manière spécifique, la circulation sur des trottoirs ou des voies interdites, ainsi qu'un manque d'équipement de protection. Ces facteurs contribuent à une part significative de responsabilité de leurs conducteurs dans les accidents, y compris ceux entraînant des conséquences graves ou mortelles.

Conscient de cette situation, le Conseil cantonal de sécurité a inscrit la sécurité routière comme une priorité dans son Plan d'actions coordonnées 2022–2027, qui a ensuite été validé par le Conseil d'État. Ce plan vise explicitement à réduire les accidents mortels et à améliorer la sécurité pour tous les utilisateurs de la route, y compris les utilisateurs « mobilité douce ». Il prévoit des mesures ciblées telles que le renforcement des contrôles, l'aménagement d'infrastructures sécurisées, et le développement de campagnes de sensibilisation adaptées à ces nouveaux profils de mobilité.

L'approche est donc globale, elle ne se limite pas à la répression, mais combine prévention, formation, aménagement d'infrastructures adaptées et adaptation du cadre légal pour répondre à l'évolution des modes de déplacement sur l'ensemble du territoire vaudois. Le Conseil d'État reste attentif à l'évolution de la situation et adapte ses actions en fonction des résultats observés et des besoins identifiés sur le terrain.

2. Quelles sont les mesures prises ou envisagées par le canton sur le plan de la prévention des accidents et de l'information pour les catégories d'utilisateurs les plus vulnérables ?

Les mesures concrètes de nature préventive contre l'inattention et la distraction au volant déjà prises par la PCV et les polices communales vaudoises en 2024 seront reconduites en 2025, ceci avec la

¹ Transitec, OUVEMA et BPA, « Situation en matière de sécurité du trafic cycliste sur les routes et dans les carrefours », mandat de recherche de juillet 2023.

volonté d'intensifier la coopération entre l'ensemble des polices. Par ailleurs, les polices vaudoises examinent avec les polices des autres cantons latins la possibilité de mettre en œuvre des actions unifiées de prévention, d'inattention et distraction au volant, avec éventuellement le concours du BPA et du Touring club suisse (TCS).

De manière plus générale, la PCV et les polices communales vaudoises mènent de nombreuses actions de prévention et répression tout au long de l'année afin de rendre les routes du canton les plus sûres possible. Parmi les actions de prévention, ces polices donnent des cours d'éducation routière aux élèves des classes de la 1^{re} à la 11^e année ainsi qu'aux étudiants de 3^e année des écoles professionnelles du canton. Elles sont également présentes à des stands lors de diverses manifestations afin d'informer la population sur les différents moyens de prévenir les accidents de la route. Les campagnes de prévention routière menées au niveau national par le BPA et tous les autres acteurs de la prévention routière (TCS, ACS, ATE, PRO VELO, Fondation AXA, FSR, etc.) se basent sur les mêmes constats et rappellent les bons comportements à adopter pour diminuer le risque d'accident, ceci pour tous les usagers de la route, y compris les pratiquants des nouvelles formes de mobilité douce.

Dans le cadre de la stratégie cyclable cantonale, et parallèlement aux mesures de promotion, plusieurs actions sont en vigueur ou en cours de planification afin d'accompagner l'évolution des pratiques (vélos classiques, électriques 25/45 km/h, vélos-cargos), de favoriser une meilleure cohabitation entre les modes de déplacement et d'encourager les bons comportements.

Afin de compléter le programme de prévention de la PCV destiné aux écoliers (jardin de la circulation et interventions en classe), la DGMR soutient l'action Défi Vélo, qui permet à plus de 3'500 jeunes vaudois chaque année de développer leurs compétences de conduite et d'agilité dans le trafic.

Le développement d'un programme touchant un plus grand nombre d'élèves dans le canton est en cours d'étude, notamment en collaboration avec le Service de l'éducation physique et du sport (SEPS).

Par ailleurs, la DGMR a lancé à l'été 2025, dans le cadre d'un projet pilote, une campagne de sensibilisation visant à améliorer la sécurité et la cohabitation entre les modes de déplacement sur la route de la Petite Corniche, en Lavaux. Cette campagne qui s'adresse également aux cyclistes accompagne des mesures de signalisation, marquages au sol et abaissement de la vitesse. Bien que limitée à un périmètre local, l'opération fera l'objet d'un monitoring afin d'évaluer l'efficacité du dispositif. Si les résultats sont satisfaisants, celui-ci pourra être pérennisé et déployé sur d'autres axes cantonaux présentant des caractéristiques similaires.

Les mesures de promotion s'accompagnent de nombreux projets d'aménagement menés par les Communes et le Canton, visant à améliorer les infrastructures destinées aux usagers de la mobilité douce. À noter que la stratégie de promotion du vélo 2035 prévoit un soutien cantonal pour la mise en œuvre des projets communaux.

Ces nouveaux aménagements s'efforcent de répondre à l'article 6 de la loi fédérale sur les voies cyclables, entrée en vigueur en janvier 2023, qui prévoit que les autorités planifient des réseaux cyclables continus, sûrs et attrayants. Le principe de séparation des flux — entre piétons et cyclistes d'une part, et entre cyclistes et trafic motorisé d'autre part — est également inscrit dans la loi. Afin que les cyclistes puissent s'orienter facilement et comprendre clairement quelle est leur place dans l'espace public, la cohérence et la lisibilité des aménagements sont primordiales.

3. Finalement, le Conseil d'État envisage-t-il de renforcer les contrôles pour permettre un meilleur respect des règles de circulation ainsi qu'une réduction du nombre des accidents ? Quels moyens techniques seraient susceptibles de soutenir l'action de la police pour le respect de ces règles ?

Il est important de viser un équilibre entre l'encouragement à la mobilité douce et la protection des piétons, des cyclistes et des usagers eux-mêmes. L'enjeu est de garantir que ces véhicules soient utilisés de manière responsable, encadrée et sûre, sans pour autant dissuader leur adoption. Les moyens techniques utilisés dans les pays nordiques, sont la vidéosurveillance, les radars portables et les contrôles ponctuels avec alcootests.

Sachant que l'influence de l'alcool, l'inattention et la vitesse inadaptée sont systématiquement présents dans les causes d'accidents mortels de tous les modes confondus sur le territoire vaudois, la PCV et les polices communales vaudoises ont également prévu des mesures tant préventives que répressives pour lutter contre ces deux causes.

Sur les 157 accidents graves impliquant au moins une trottinette électrique survenus en 2024, en Suisse, 135 avaient pour responsable principal les conducteurs de ces engins. Le plus souvent, ces accidents ont été dus à l'influence de l'alcool (39 accidents graves ; + 4 par rapport à 2023), à l'inattention et à la distraction (18 accidents graves, comme en 2023) ainsi qu'à la vitesse (14 accidents graves ; + 9 par rapport à 2023).

Le 26 avril 2024, les polices vaudoises ont mené un contrôle dans plusieurs villes et districts, au cours duquel 163 véhicules liés à la mobilité douce ont été vérifiés. Cette opération a donné lieu à 26 dénonciations ainsi qu'à la remise de quelques fiches techniques en vue de la mise en conformité des véhicules. Le 14 mai 2024, une nouvelle intervention a été organisée dans d'autres localités du canton, permettant le contrôle de 149 véhicules. À cette occasion, 16 rapports de dénonciation ont été établis et des fiches techniques ont également été remises.

Dans le cadre de ces actions, les polices vaudoises disposent, depuis 2022, d'appareils Speed Control permettant de mesurer la vitesse des véhicules, y compris ceux de la mobilité douce. Ces outils renforcent les capacités de contrôle et contribuent à mieux faire respecter les limitations de vitesse, notamment en milieu urbain, où les piétons, cyclistes et utilisateurs de trottinettes électriques sont les plus exposés.

Dans le cadre de la planification des objectifs de circulation pour 2025, deux périodes de contrôles, chacune d'une durée de deux semaines, ont été mises en place après la campagne de prévention vaudoise. Celle-ci avait pour but de sensibiliser les utilisateurs de trottinettes électriques à l'importance du respect des règles de circulation, afin d'assurer leur sécurité ainsi que celle des autres usagers de la route. Au total, durant ces quatre semaines de contrôles effectués par les polices vaudoises, 730 personnes ont été contrôlées, dont 5 % ont fait l'objet d'une dénonciation (110 amendes d'ordre et 38 rapports de dénonciation).

Il est bon de rappeler que s'il est possible de quantifier les accidents sur la route, il est cependant difficile d'évaluer les accidents que la prévention a permis d'éviter. En 2003, le nombre de personnes tuées sur les routes vaudoises était de 61. Il a par la suite diminué, pour arriver à 18 personnes tuées en 2019, année où le nombre de victimes de la route a été le plus faible depuis tous les temps. Depuis, ce chiffre a tendance à augmenter avec notamment de plus en plus de victimes qui sont des usagers de la mobilité douce (piétons, cyclistes, e-bike, trottinettes électriques, etc.). Les actions de prévention et les contrôles effectués par les polices tiennent compte de ces constats. L'analyse des causes d'accident permet d'adapter les mesures prises année après année.

En conclusion, le Conseil d'État rappelle que chaque décès sur la route constitue un drame et qu'une vigilance constante reste nécessaire. Des moyens importants sont déjà mobilisés par la Police cantonale vaudoise et les polices communales pour lutter contre l'inattention et la distraction, principales causes des accidents avec victimes. Ces efforts de prévention et de répression visent l'ensemble des usagers de la route, mais sont particulièrement cruciaux pour les usagers de la mobilité douce, cyclistes, piétons, utilisateurs de trottinettes électriques qui restent les plus exposés aux risques.

Dans ce contexte, les autorités continueront à renforcer leurs actions, notamment par des campagnes de sensibilisation ciblées et par le développement d'infrastructures sécurisées, afin de mieux protéger les usagers vulnérables et de réduire durablement le nombre de victimes sur les routes vaudoises.

Ainsi adopté, en séance du Conseil d'État, à Lausanne, le 12 novembre 2025.

La présidente :

Le chancelier :

C. Luisier Brodard

M. Staffoni