



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des routes OFROU
Division Circulation routière

04.04.2024

Aires de circulation destinées à la mobilité douce

Rapport de résultat de la consultation

Table des matières

1	Introduction	4
1.1	Contexte	4
1.2	Contenu du projet.....	4
1.3	Procédure de consultation	5
2	Avis	6
2.1	Avis reçus.....	6
2.2	Procédure d'évaluation des avis	7
3	Appréciation générale des projets d'ordonnance	8
3.1	Remarques préliminaires	8
3.2	Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)	9
3.2.1	Abrogation de la catégorie « vélos-taxis électriques » (question 1)	9
3.2.2	Catégorie « cyclomoteurs rapides » toujours équipés d'un moteur à essence (question 2)	12
3.2.3	Poids total des cyclomoteurs légers.....	14
3.2.4	Nouvelle catégorie « cyclomoteurs lourds » (question 4)	16
3.2.5	Abrogation de la catégorie «fauteuils roulants motorisés» (question 5).....	19
3.2.6	Vitesse maximale des cyclomoteurs et des gyropodes (question 6).....	21
3.2.7	Vitesse maximale des fauteuils roulants motorisés (question 7).....	24
3.2.8	Largeur maximale pour les vélos-cargos lourds destinés au transport de choses (question 8)	27
3.2.9	Guidon ou barre de maintien pour les cyclomoteurs sans place assise (question 9).....	30
3.2.10	Abrogation de la limitation du nombre de places pour les cyclomoteurs (question 10)..	32
3.2.11	Frein à friction pour les cyclomoteurs lourds (question 11)	35
3.2.12	Clignoteurs de direction pour cyclomoteurs légers (question 12).....	37
3.2.13	Exigences concernant les freins pour les cyclomoteurs légers visées dans la norme EN 12184 (question 13)	39
3.2.14	Pas de moteur pour les remorques sauf en guise d'aide à la propulsion (question 14). 41	
3.2.15	Décélération frein de service pour cyclomoteurs lourds (question 15).....	44
3.3	Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR)	46
3.3.1	Pas d'obligation de porter le casque lors de la conduite d'un fauteuil roulant motorisé au sens de l'ancien droit (question 16)	46
3.3.2	Largeur maximale des objets transportés (question 17).....	48
3.3.3	Abrogation de l'obligation de circuler sur les pistes cyclables pour les cyclomoteurs lourds et rapides (question 18).....	50
3.3.4	Nouveau terme « cyclomoteurs à voies multiples dépourvus de pédalier » (question 19)	54
3.3.5	Nombre de personnes autorisé pour les cyclomotoristes et les cyclistes (question 20) 56	
3.3.6	Nombre de places assises protégées autorisées pour les enfants (question 21)	59
3.3.7	Interdiction de transporter des personnes sur les trottinettes électriques (question 22) 62	
3.3.8	Délai de transition pour le changement de catégorie des vélos-taxis électriques (question 23)	64
3.4	Ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC).....	66

3.4.1	Âge minimal pour la conduite de cyclomoteurs légers (vélos électriques lents) (question 24)	66
3.4.2	Maintien de l'âge minimum pour les autres cyclomoteurs légers (question 25)	70
3.4.3	Âge minimum des personnes assurant la surveillance (question 26).....	72
3.4.4	Pas d'obligation de porter un casque entre 12 et 16 ans pour les vélos électriques lents (question 27).....	74
3.4.5	Pas de permis de conduire obligatoire pour les personnes à mobilité réduite pour les « fauteuils roulants motorisés » (question 28)	76
3.4.6	Pas de permis de conduire suisse requis pour les experts de la circulation (question 29)	79
3.4.7	Adaptation consécutive à l'abrogation de la catégorie « fauteuils roulants motorisés » (question 30)	82
3.4.8	Dispositions transitoires pour l'actuelle catégorie « fauteuils roulants motorisés » (question 31)	84
3.5	Ordonnance sur la signalisation routière (OSR)	86
3.5.1	Signal « Circulation interdite aux cyclomoteurs » (question 32)	86
3.5.2	Signal « Parcage avec disque de stationnement » (question 33).....	89
3.5.3	Signification du symbole « Cycle » sur les plaques complémentaires dans le trafic automobile et le stationnement (question 34)	92
3.5.4	Signification du symbole « Vélo-cargo » (question 35).....	95
3.5.5	Signification du symbole « Cycle » sur les plaques complémentaires aux abords des aires piétonnes (question 36).....	97
3.5.6	Mise en relief des bandes cyclables continues par des éléments de construction (question 37)	100
3.5.7	Cases de stationnement réservées avec le symbole « Vélo-cargo » (question 38).....	103
3.6	Ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO)	106
3.6.1	Adaptations par l'OAO (question 39)	106
3.7	Remarques	108
3.7.1	Autres remarques sur les modifications d'ordonnances proposées (question 40)	108
Annexe 1 : Participants à la consultation		112

1 Introduction

1.1 Contexte

Dans les villes et les agglomérations, la diversité grandissante des véhicules empruntant les mêmes aires de circulation accroît le risque d'accident. À la suite d'interventions parlementaires, le Conseil fédéral a examiné comment optimiser l'utilisation des aires de circulation exigües et améliorer la cohabitation des usagers de la route.

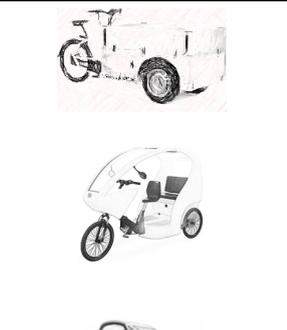
Dans son rapport « Aires de circulation destinées à la mobilité douce »¹ du 10 décembre 2021 en réponse aux postulats Burkart (18.4291 « Mobilité douce. Une vue d'ensemble est indispensable ») et Candinas (15.4038 « Contrôle facilité pour les petits véhicules »), le Conseil fédéral a défini les éléments clés en vue d'une révision du droit de la circulation routière :

- Adaptation de la classification, des prescriptions techniques et de la formation à la conduite pour les cyclomoteurs et les cyclomoteurs légers,
- Levée de l'obligation d'utiliser les pistes cyclables pour les conducteurs de cyclomoteurs lourds ou rapides (les vélos électriques rapides et les vélos-cargos lourds sont donc également autorisés à circuler sur les autres aires de circulation si souhaité),
- Bandes cyclables protégées par des éléments de construction,
- Aires de stationnement spécifiques pour les vélos-cargos et plaques complémentaires correspondantes.

Le présent projet de consultation avait pour objectif de remplir le mandat du Conseil fédéral. La révision en question a également pour objet de mettre en œuvre la motion Nantermod (20.3080 « Vélo électrique. Adapter la législation à la pratique touristique »)² et d'adapter les exigences imposées aux experts de la circulation qui procèdent aux contrôles de véhicules et aux examens de conduite.

1.2 Contenu du projet

- Mise à jour de la classification des petits véhicules autorisés à circuler sur les aires cyclables :

Cyclomoteurs			
« Cyclomoteurs légers »	« Gyropodes électriques »	« Cyclomoteurs lourds »	« Cyclomoteurs rapides »
			

¹ www.parlament.ch > Travail parlementaire > Recherche Curia Vista > Postulat 18.4291 > [Rapport du 10.12.2021 en réponse à l'intervention parlementaire](#).

² www.parlament.ch > Travail parlementaire > Curia Vista > Recherche > numéro d'objet [20.3080](#)

- Application de la même vitesse maximale (25 km/h) à tous les cyclomoteurs légers, gyropodes électriques et cyclomoteurs lourds, indépendamment du fait qu'ils soient équipés d'une assistance au pédalage ou d'une propulsion électrique uniquement.
- Poids total autorisé des cyclomoteurs lourds : 450 kg. Largeur des cyclomoteurs lourds mono-places affectés au transport de choses : jusqu'à 1,20 m. Objectif : exploiter le potentiel des vélos-cargos pour la logistique urbaine des marchandises.
- Aucune limitation du nombre de places assises ne sera prescrite pour les cyclomoteurs légers et pour les cyclomoteurs lourds dont la largeur ne dépasse pas 1 m. En effet, c'est la charge utile garantie par le constructeur dans le cadre du poids total fixé par la loi qui sera déterminante pour la définition du nombre maximal de places assises.
- Adaptation de la signification de certains signaux concernant la mobilité douce. Objectif : favoriser une utilisation plus pratique et plus efficace des aires de circulation. Les aires piétonnes resteront réservées aux piétons, sachant que les véhicules semblables à des cycles dépourvus de propulsion électrique (p. ex. planches à roulettes), les vélos d'enfants et les véhicules motorisés destinés aux personnes à mobilité réduite y seront également autorisés. Lorsqu'il existe une piste cyclable ou un chemin pour piétons et une piste cyclable sans partage de l'aire de circulation, les conducteurs de cyclomoteurs rapides et lourds seront aussi autorisés à utiliser la chaussée destinée au reste du trafic.
- Les autorités responsables disposeront désormais du symbole « vélo-cargo » () pour la signalisation et le marquage des aires de stationnement destinées aux cycles et aux cyclomoteurs conçus pour le transport d'enfants, de passagers ou de choses.
- Il est également prévu de réglementer explicitement les « bandes cyclables protégées » (protected bike lanes). À cet effet, il a été proposé de préciser les bases légales relatives aux bandes cyclables de telle sorte que les bandes cyclables marquées par des lignes continues puissent en outre être mises en relief par des éléments de construction. Ces bandes cyclables protégées permettent d'améliorer la sécurité sur l'infrastructure cyclable existante.
- Par ailleurs, il sera permis de conduire des vélos électriques lents dès 12 ans sous la surveillance d'une personne majeure.
- Enfin, il est prévu que les experts de la circulation qui procèdent aux contrôles de véhicules et aux examens de conduite ne soient plus tenus d'être titulaires d'un permis de conduire suisse.

1.3 Procédure de consultation

Le Conseil fédéral a lancé la procédure de consultation 2023/53 le 28 juin 2023. Ont été invités les cantons, les conférences et organisations intercantionales, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faîtières nationales des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie ainsi que d'autres associations, organisations et milieux intéressés. La consultation a couru du 28 juin au 18 octobre 2023. Les documents ci-après ont été mis à la disposition des destinataires de la consultation :

- Lettre d'accompagnement relative à l'ouverture de la procédure de consultation
- Projet de consultation : modification de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (ordonnance réglant l'admission à la circulation routière, OAC), de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR), de l'ordonnance sur l'assurance des véhicules (OAV), de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR), de l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (ORT), de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), de l'ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO) et de l'ordonnance concernant la reconnaissance des réceptions UE et les exigences techniques requises pour les motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur, tricycles à moteur ainsi que pour les cyclomoteurs (OETV 3), présentation synoptique.
- Rapport explicatif
- Liste des destinataires
- Questionnaire

Les documents de la consultation sont disponibles sur le site de la Chancellerie fédérale : www.admin.ch > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2023 > DETEC > Procédure de consultation 2023/53.

2 Avis

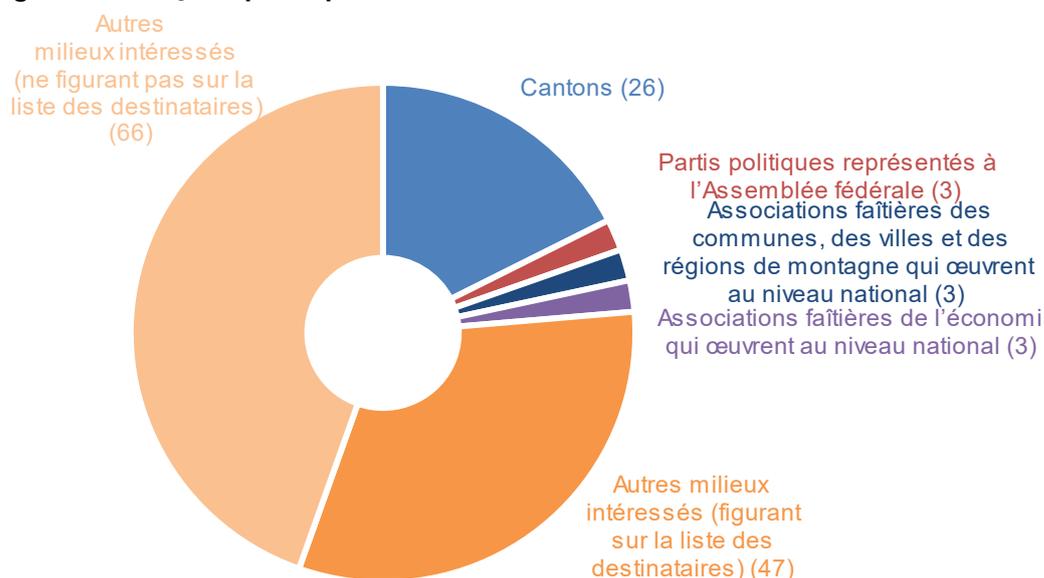
2.1 Avis reçus

Un total de 209 destinataires (cantons, partis politiques, associations faïtières et autres milieux intéressés) ont été invités à prendre position concernant la consultation sur les aires de circulation destinées à la mobilité douce. Parmi ces 209 destinataires, 82 ont donné leur avis, notamment les 26 cantons et 3 partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale (Les VERT-E-S, PS, UDC), tandis que 127 n'ont pas donné leur avis. En plus de ces 82 avis, 66 autres ont été déposés par des organisations et des milieux intéressés ne figurant pas sur la liste des destinataires.

Les avis et considérations ont été exprimés dans le questionnaire, uniquement dans une lettre d'accompagnement (sans questionnaire) ou à plusieurs reprises (p. ex. questionnaire et lettre d'accompagnement). Le questionnaire est structuré sur la base des modifications de l'ordonnance proposées et comprend 40 questions. Il se compose d'une grille de questions qualitatives et d'une partie de réponse quantitative, pour laquelle il était possible de cocher « oui », « non » ou « sans avis / non concerné ». Comme certains sujets concernent différentes ordonnances, les réponses contiennent de nombreuses références à d'autres réponses du questionnaire.

Pour faciliter l'interprétation des résultats, les 148 participants sont classés d'une part selon la liste des destinataires de l'OFROU (fig. 1) et d'autre part selon des groupes thématiques (fig. 2). Les groupes « cantons » et « partis politiques » sont identiques dans les deux classifications.

Fig. 1 Avis reçus : participants selon la liste des destinataires

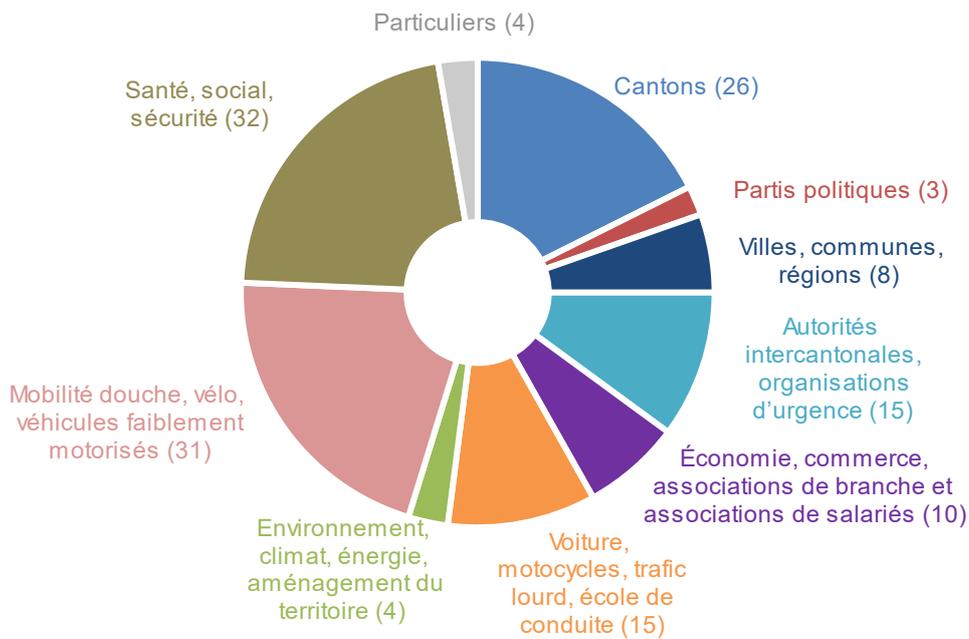


$n = 148$ avis

Parmi les « participants selon la liste des destinataires » (fig. 1), 6 avis ont été fournis par les associations faïtières des régions de montagne (SAB), des communes (ACS) et des villes (UVS) ainsi qu'économiesuisse, l'Union syndicale suisse (USS) et l'Union suisse des arts et métiers (USAM). Les 47 avis des « autres milieux intéressés » qui figuraient dans la liste d'adresses sont des organisations intercantionales, des associations nationales du trafic et de la mobilité et d'autres associations et fédérations dont les activités ont un lien avec les aires de circulation destinées à la mobilité douce. Sur les 66 avis des « autres milieux intéressés » qui ne figuraient pas dans la liste des destinataires, environ

un tiers sont des associations et des fédérations, des villes et des communes ainsi que des établissements cantonaux d'assurance immobilière ou des sapeurs-pompiers. Environ deux tiers de cette catégorie sont des sociétés et des entreprises qui, pour la plupart, sont déjà représentées par leurs associations respectives. 4 avis proviennent de particuliers.

Fig. 2 Avis reçus : participants par groupes thématiques



n = 148 avis

Dans la fig. 2, les participants sont répartis en 10 groupes thématiques. Aucune distinction n'est faite selon que les participants figurent ou non dans la liste des destinataires. Des organisations nationales tout comme des sociétés et des entreprises individuelles sont ainsi représentées. Une liste complète des 148 participants avec leur répartition dans les groupes thématiques se trouve en annexe.

2.2 Procédure d'évaluation des avis

La majorité des participants ont rempli au moins partiellement la partie quantitative du questionnaire (cf. chap. 3). Pour les participants qui ont remis leur avis sans questionnaire (notamment l'UDC, l'ACS, l'USS), la partie quantitative du questionnaire a été complétée de manière cohérente en se basant autant que possible sur leurs remarques dans les lettres d'accompagnement.

Outre les données quantitatives contenues dans le questionnaire, il était possible de formuler des remarques et des demandes de modification sur les différentes questions et de faire part de ses préoccupations générales concernant la consultation. L'évaluation des 1964 remarques et demandes de modification reçues ou saisies s'est déroulée en plusieurs étapes. Toutes les contributions ont été interprétées de la manière la plus uniforme possible et condensées en 637 « déclarations centrales » (cf. chap. 3) qui reprennent en substance les avis similaires de différents participants. Le contenu de ces « déclarations centrales » est parfois identique, notamment lorsqu'elles ont été mentionnées aussi bien par des participants ayant exprimé leur approbation de principe que par des participants ayant exprimé un rejet de principe ou lorsqu'elles ont été mentionnées pour plus d'une question. L'Union des villes suisses (UVS) a, dans certaines situations, présenté les arguments majoritaires tout en prenant en compte les divergences exprimées par une minorité de ses membres. Le cas échéant, des déclarations centrales correspondantes ont été établies pour l'UVS.

Les « déclarations centrales » permettent d'obtenir un aperçu équilibré et clair des différents avis. Les textes des différents avis peuvent être consultés dans le document « Avis » du dossier de consultation

sur le site Internet de la Chancellerie fédérale : www.admin.ch > *Droit fédéral* > *Procédures de consultation* > *Procédures de consultation terminées* > 2023 > DETEC > *Procédure de consultation 2023/53* > *Avis*.

3 Appréciation générale des projets d'ordonnance

3.1 Remarques préliminaires

La structure de l'évaluation s'inspire du questionnaire de la consultation. Les évaluations comprennent à chaque fois les éléments suivants :

- figures sur l'évaluation de base (approbation, rejet, sans avis)
- liste des différents participants selon leur évaluation (approbation, rejet)
- déclarations centrales avec les participants concernés

L'évaluation de principe comprend une répartition par liste de destinataires et par groupes thématiques de participants. Cette approche permet de mettre en perspective les éventuelles parts majoritaires pour l'ensemble des avis, qui peuvent survenir en cas de nombreuses soumissions de même nature par certaines entreprises.

Tous les participants ayant exprimé leur approbation ou leur rejet de principe sont listés sous « Évaluation ». Les propositions et les remarques des participants, résumées sous la forme de « déclarations centrales », sont également mentionnées pour chaque question. Les « déclarations centrales » des participants qui n'ont ni exprimé leur approbation ni leur rejet concernant une question sont listées sous « Remarque ». Les cantons sont mis en évidence en bleu et les partis politiques en rouge. Les « déclarations centrales » résument les propositions et remarques similaires. Les déclarations ne correspondent donc que partiellement aux réponses à la consultation, et les énumérations et justifications données à titre d'exemple ne s'appliquent pas toujours entièrement à l'ensemble des participants. Le texte exact des réponses à la consultation figure dans le document « Avis » (cf. chap. 2.2).

Une liste de tous les participants avec leur abréviation et leur désignation complète ainsi que leur affectation respective aux destinataires et aux groupes thématiques se trouve en annexe.

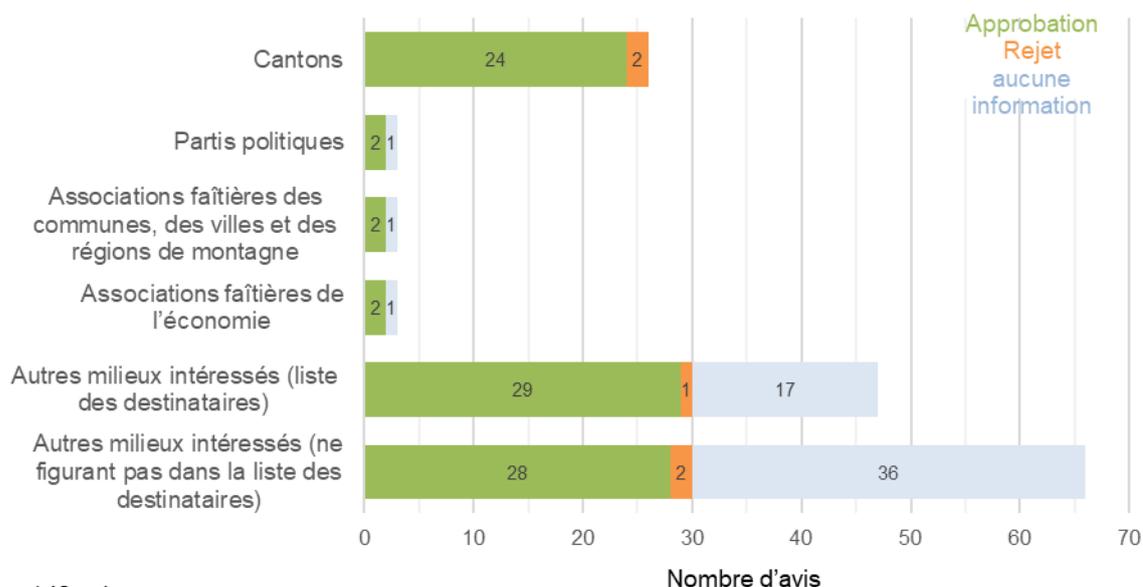
3.2 Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

3.2.1 Abrogation de la catégorie « vélos-taxis électriques » (question 1)

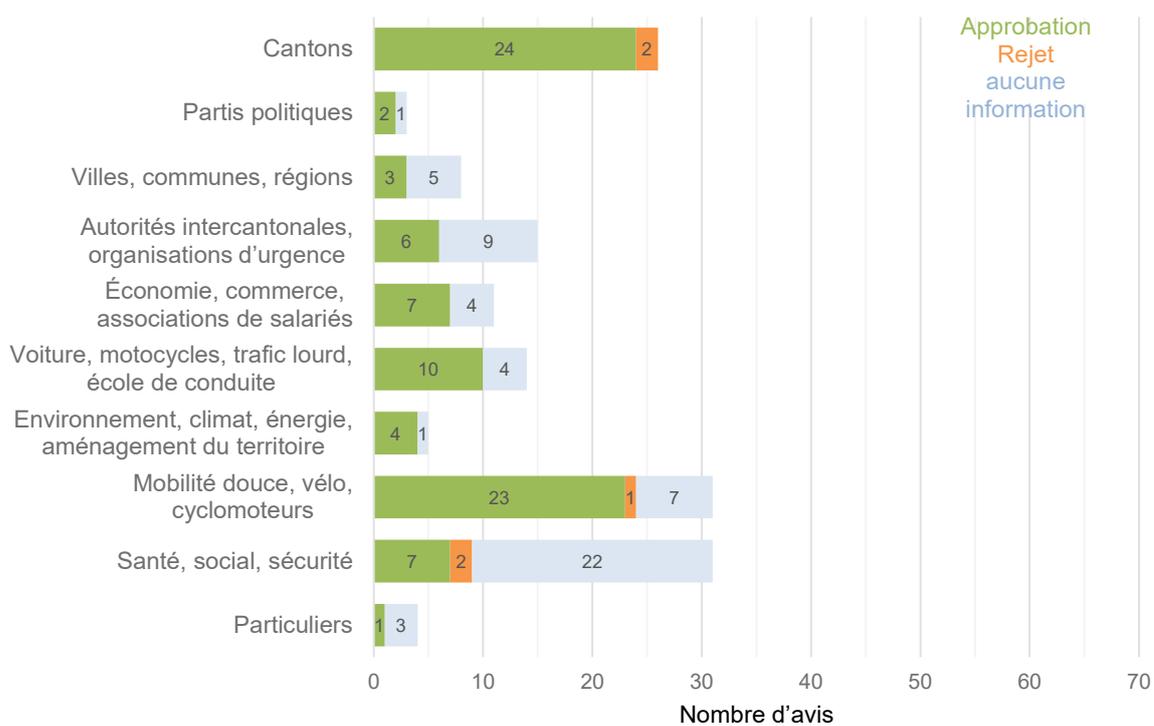
Acceptez-vous que la sous-catégorie de véhicules « vélos-taxis électriques » soit abrogée et que les véhicules analogues soient considérés à l'avenir non plus comme des motocycles légers, mais comme des cyclomoteurs lourds (art. 14, let. B, ch. 3, et 18, let. C, P-OETV) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>ZH, BE, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, VERT-E-S, PS, SAB, UVS, economiesuisse, USS, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, CCCS, UPSA, AllianceActivité physique, Arbenz, ASA, auto-suisse, BFH-TI, BPA, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-Ermofa, eMobility, Fribourg (ville), FRS, Mobilité piétonne, Greenpeace, HCP, Infinity, IRAP, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Mobil2, Obst+Gemüse, Primebike, ProVelo, Santé publique, Riese+Müller, RoadCross, FSA, SuisseMobile, SML, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, SVI, ASETA, SCPVS, swisscleantech, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS</p>		
1.101	Le délai de reclassification devrait être fixé à un an.	FR, SH, AR, AI, GR, VS, JU, ASA
1.102	L'augmentation de la vitesse de 5 km/h des objets pesant jusqu'à 450 kg devrait faire l'objet d'une étude scientifique sur la sécurité routière.	VERT-E-S, PS, Greenpeace, ATE
1.103	L'âge minimum pour les conducteurs devrait être abaissé à 14 ans (avec permis de conduire de catégorie M).	SO, VERT-E-S, SAB
1.104	Pour les cyclomoteurs légers, il s'agirait de clarifier quelles mentions doivent être inscrites dans les permis de circulation et comment (p. ex. nombre de places assises, date de première mise en circulation, puissance de 2 kW pour les « vélos-taxis électriques » régis par l'ancien droit).	VD
1.105	Les contradictions d'évaluation qui existaient jusqu'à présent entre les cyclomoteurs et les vélos-taxis électriques (annexe 1 OAO) seront éliminées par la classification des vélos-taxis électriques comme « cyclomoteurs lourds ».	LU
1.106	Les cyclomoteurs lourds devraient obligatoirement être équipés d'un frein de stationnement.	SO
1.107	Avec la nouvelle réglementation, les GoKarts électriques seraient désormais également autorisés (jusqu'à présent interdits).	UVS, CCCS, CCPCS
1.108	La catégorie actuelle des « vélos-taxis électriques » devrait être maintenue, faute de quoi les nouveaux véhicules mis sur le marché (notamment pour le transport de personnes à titre professionnel) ne seraient plus contrôlés par les autorités d'admission quant à leur sécurité de fonctionnement et leur sécurité routière.	CCCS, CCPCS
1.109	La nouvelle catégorie ne devrait servir qu'à simplifier la classification, l'autorisation de conduire et l'admission, et ne devrait pas accorder de nouvelles libertés qui auraient un effet négatif sur la sécurité routière.	UPSA
1.110	Le transport de personnes sur des « vélos-taxis » deviendrait plus attractif et plus simple.	2roues, Alliance Activité physique, Cycla, Obst+Gemüse, ProVelo, Santé publique, SSPH+
1.111	Il conviendrait de maintenir la réglementation d'admission actuelle (permis de conduire cat. A1, B ou F).	BPA
1.112	Il devrait être possible d'interdire l'accès des cyclomoteurs lourds (p. ex. les vélos-taxis électriques) aux chemins pour piétons et aux pistes cyclables si nécessaire.	Mobilité piétonne
1.113	Les vélos-taxis électriques devraient disposer de leur propre catégorie ou être catégorisés comme des véhicules à moteur et ne devraient pas être autorisés sur les chemins pour piétons et les trottoirs en raison de leur largeur (sécurité routière).	FSA
1.114	Les exceptions touristiques pour les vélos-taxis électriques devraient être soumises à des réglementations spéciales (autorisation de circuler spécifique à la localité).	FSA
1.115	Il conviendrait de déterminer si une puissance maximale inférieure (1 kW au lieu de 2) est suffisante pour les véhicules de 450 kg.	SML
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>UR, NE, Architecture sans obstacles, Procap, Sunel</p>		
1.201	La catégorie « cyclomoteurs lourds » est rejetée (risque de blessure accru, « aires sûres » pour les usagers de la route plus vulnérables, puissance maximale du moteur de 1 kW trop faible, poids total de 450 kg trop élevé).	UR

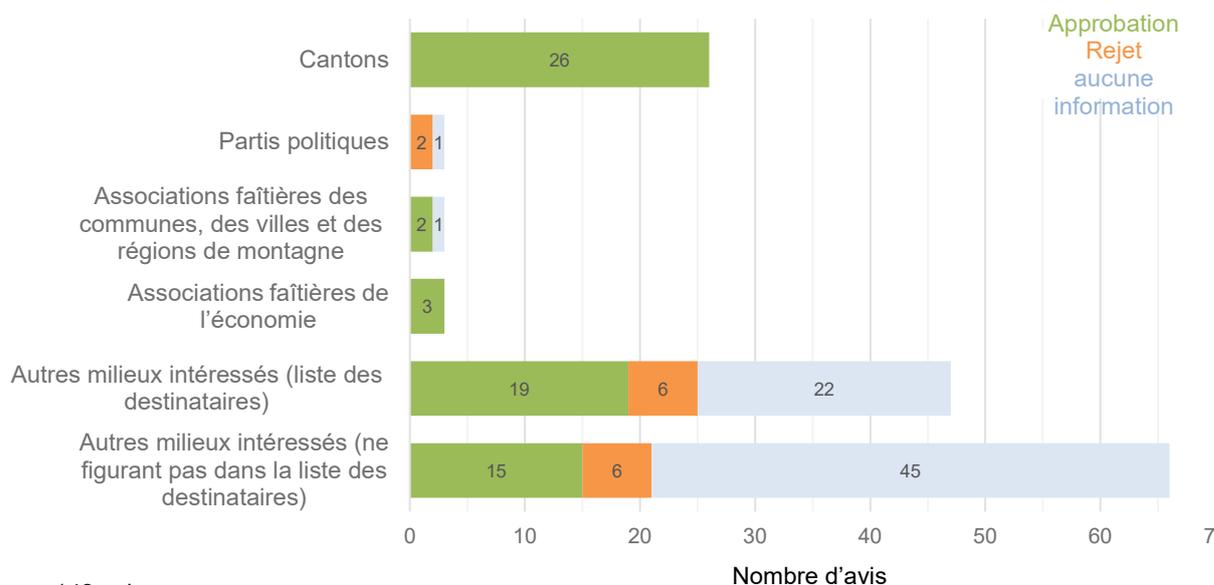
1.202	Conduire des véhicules pesant jusqu'à 450 kg avec un permis de cat. M est trop dangereux pour les jeunes de 14 ans (créer un permis de conduire cat. AM pour les cyclomoteurs lourds).		NE
1.203	Le délai de reclassification devrait être fixé à un an.		NE
1.204	Les vélos-taxis électriques devraient disposer de leur propre catégorie ou être catégorisés comme des véhicules à moteur et ne devraient pas être autorisés sur les chemins pour piétons et les trottoirs en raison de leur largeur (sécurité routière).	Architecture sans obstacles, Procap	
1.205	Les exceptions touristiques pour les vélos-taxis électriques devraient être soumises à des réglementations spéciales (autorisation de circuler spécifique à la localité).	Architecture sans obstacles	
Remarque (sans approbation ou rejet de principe)			
1.301	Les cyclomoteurs lourds ne devraient pas être autorisés à circuler sur les pistes cyclables, l'âge minimum ne devrait pas être réduit à 14 ans et la vitesse propre ne devrait pas être augmentée à 25 km/h.		MfE

3.2.2 Catégorie « cyclomoteurs rapides » toujours équipés d'un moteur à essence (question 2)

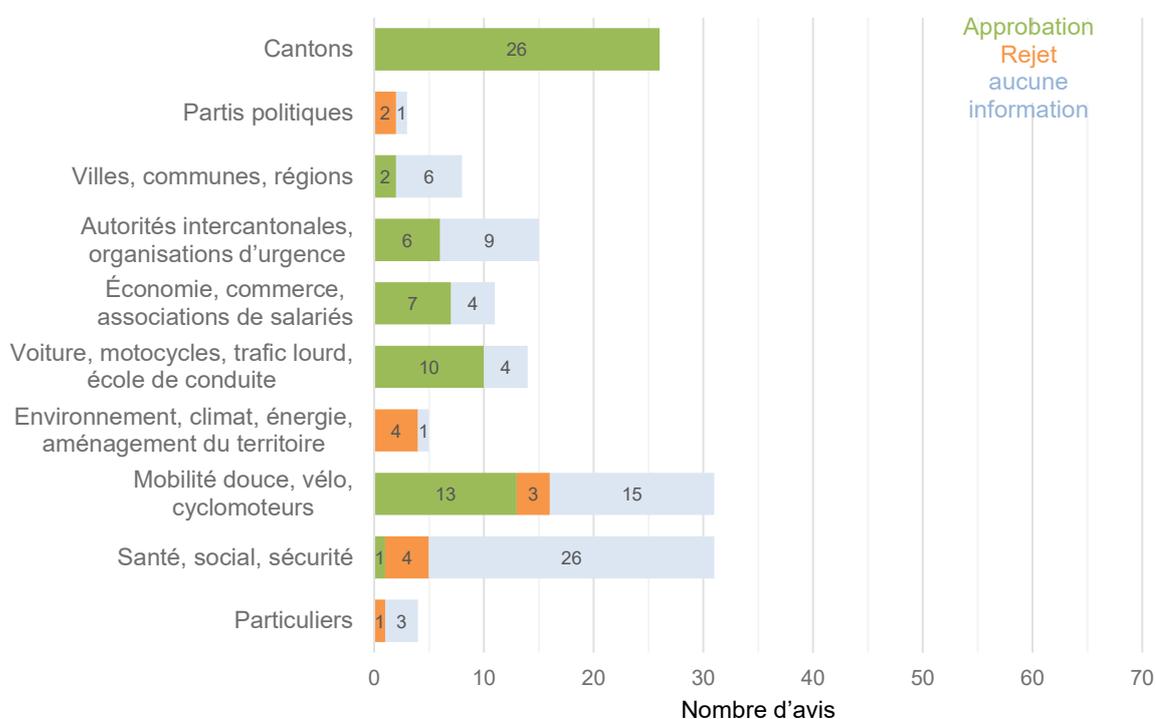
Acceptez-vous qu'il reste possible de mettre en circulation des cyclomoteurs neufs équipés d'un moteur à essence dans la sous-catégorie des cyclomoteurs rapides (art. 18, let. A, P-OETV) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, SAB, UVS, economiesuisse, USS, USAM, 2roues, ACS, CCCS, UPSA, ASA, auto-suisse, BennoBikes, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, FRS, Infinity, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, motosuisse, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, SVI, ASETA, SCPVS, swisscleantech, TCS, Velociped, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS

2.101	Il conviendrait de considérer la mise en circulation de nouveaux cyclomoteurs à essence de manière critique (p. ex. protection du climat dans la constitution cantonale, objectifs de la nouvelle réglementation dans le rapport explicatif).	BE, VD
2.102	Tant que d'autres véhicules à moteur à combustion sont mis en service, les cyclomoteurs à essence devraient également être autorisés (ont de toute façon une importance secondaire).	BE
2.103	En raison de la neutralité technologique, les cyclomoteurs à essence devraient continuer à être autorisés.	USAM, DTC, motosuisse, VFAS
2.104	L'influence des cyclomoteurs à essence sur la circulation est négligeable (pas de nouvelle réglementation nécessaire).	BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Infinity, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

VERT-E-S, PS, MfE, Alliance Activité physique, elektromobil-Emofa, Mobilité piétonne, Gähler, Greenpeace, IRAP, ProVelo, Santé publique, RoadCross, SSPH+, ATE

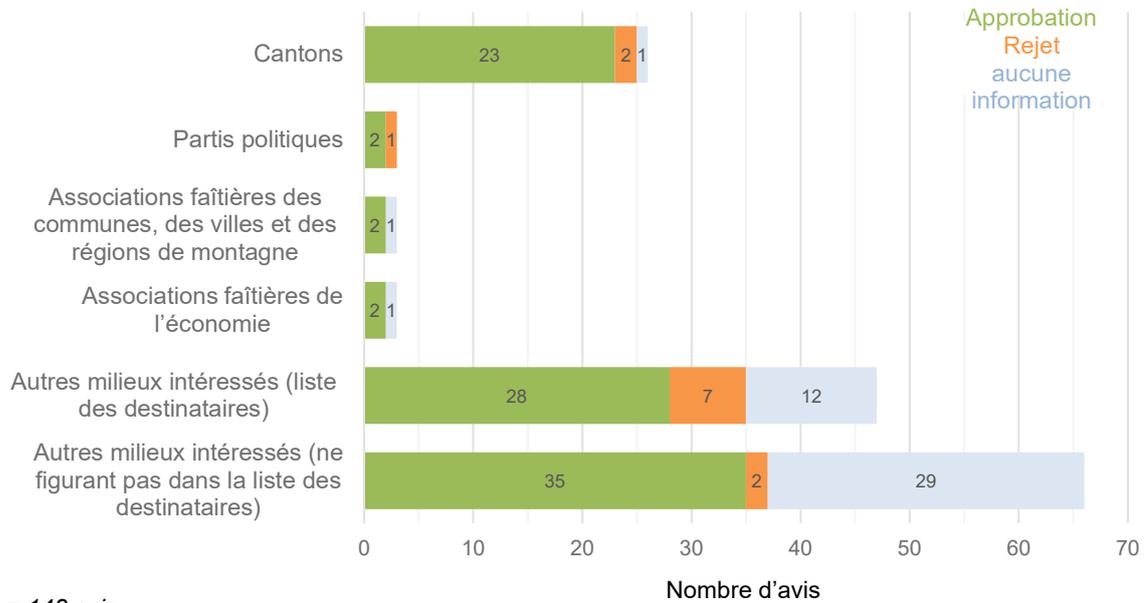
2.201	Les cyclomoteurs à essence ne devraient plus pouvoir être mis en circulation (p. ex. réduction du bruit et des gaz d'échappement, objectif de zéro net, existence d'alternatives).	VERT-E-S, PS, MfE, Alliance Activité physique, Mobilité piétonne, Gähler, Greenpeace, ProVelo, Santé publique, RoadCross, SSPH+, ATE
2.202	Il conviendrait de privilégier les vélos électriques pour des questions de protection de l'environnement.	IRAP
2.203	Les vélomoteurs à essence, les vélos électriques rapides et les gyropodes électriques devraient pouvoir être réglementés individuellement (pas de regroupement de tous les types de cyclomoteurs sous « vélo »).	MfE

3.2.3 Poids total des cyclomoteurs légers

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

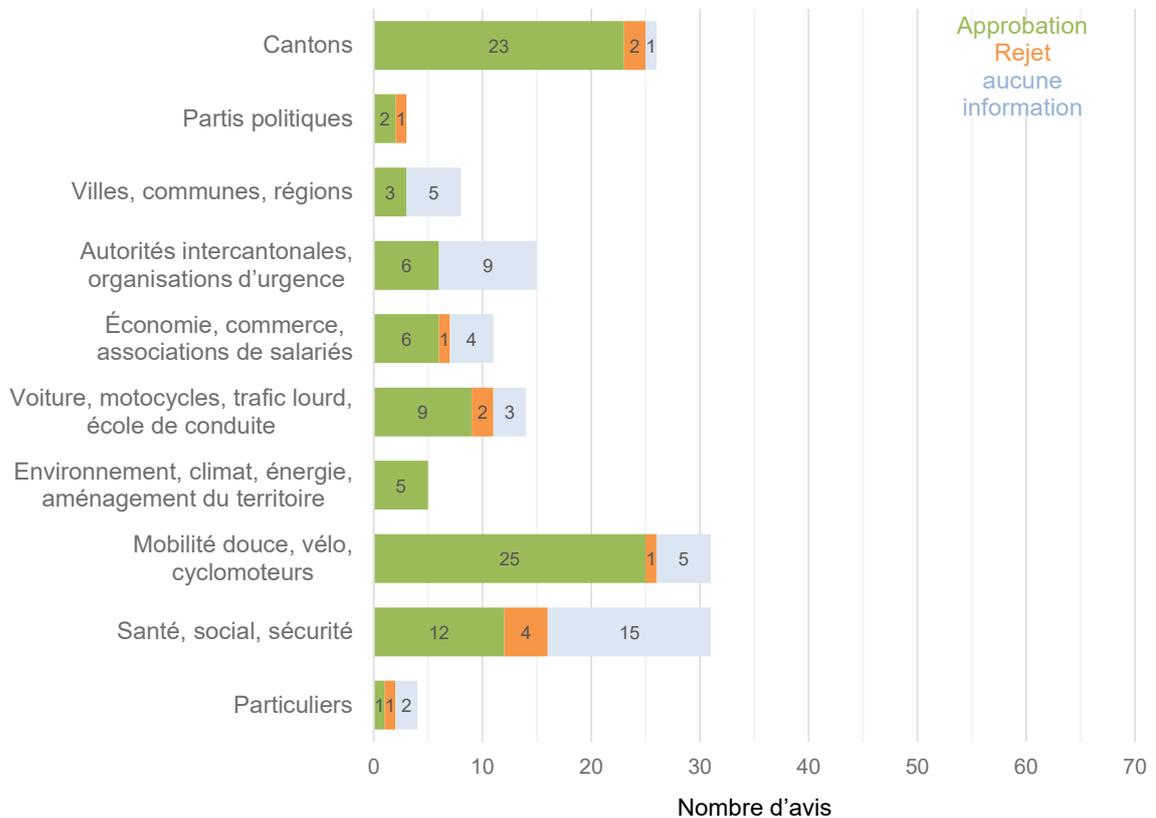
Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



n = 148 avis

Participants par groupes thématiques



n = 148 avis

Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, VERT-E-S, PS, SAB, UVS, economiesuisse, USS, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, CCCS, MfE, UPSA, Alliance Activité physique, ASA, auto-suisse, BennoBikes, BFH-TI, BPA, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, dynaMot, elektromobil-Emofa, eMobility, Flyer, Fribourg (ville), FRS, Gähler, Greenpeace, HCP, Infinity, IRAP, iwaz, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Medtech, Mobil2, Obst+Gemüse, Portmann, Primebike, ProVelo, Santé publique, Riese+Müller, RoadCross, SuisseMobile, SKS Rehab, SML, Specialized, SSPH+, SunriseMedical, SuterIndustries, ASETA, SCPVS, swisscleantech, SwissCycling, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, Vermeiren, VFAS, SPC

3.101	L'utilisation des vélos-cargos comme moyen de transport pour les familles et les marchandises serait facilitée.	NW, VD, VERT-E-S, UVS, 2roues, MfE, Alliance Activité physique, Cycla, elektromobil-Emofa, Greenpeace, ProVelo, Santé publique, RoadCross, SSPH+, TCS, ATE
3.102	Le poids maximal devrait être identique pour tous les cyclomoteurs non lourds (200 ou 250 kg).	BE, UR
3.103	L'augmentation du poids des cyclomoteurs légers devrait s'accompagner de mesures de sensibilisation, de formation et de surveillance des accidents.	VD, VERT-E-S
3.104	Le poids total devrait également être augmenté à 250 kg pour les vélos-cargos rapides.	PS, Alliance Activité physique, Obst+Gemüse, ProVelo, Santé publique, SSPH+, swisscleantech
3.105	L'augmentation du poids total des cyclomoteurs légers deviendrait problématique lorsqu'ils sont conduits par des enfants dès l'âge de 12 ans (risque d'accident).	UVS, CCCS, CCPCS, CDSVS
3.106	La fonctionnalité et la sécurité des véhicules sont en principe garanties même s'ils ont un poids plus élevé (250 kg).	BPA
3.107	L'augmentation du poids total à 250 kg pour les cyclomoteurs légers et l'alignement sur la législation européenne sont salués.	BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, Primebike, Riese+Müller, SML, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
3.108	Il conviendrait d'augmenter le poids maximal des remorques de cyclomoteurs légers si le poids total du véhicule tracteur n'atteint pas 250 kg et si la remorque dispose de freins à inertie.	Gähler

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

LU, GL, UDC, ACS, Arbenz, DTC, Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, motosuisse, Procap, FSA, SVI

3.201	Le poids maximal devrait être identique pour tous les cyclomoteurs non lourds (200 ou 250 kg).	LU, GL
3.202	Le poids total ne devrait pas être augmenté pour des raisons de sécurité routière (p. ex. davantage de difficultés pour manœuvrer, distances de freinage plus longues, accidents plus graves, mise en danger de personnes vulnérables, permis de conduire non requis).	ACS, Arbenz, DTC, Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, motosuisse, Procap, FSA, SVI

Remarque (sans approbation ou rejet de principe)

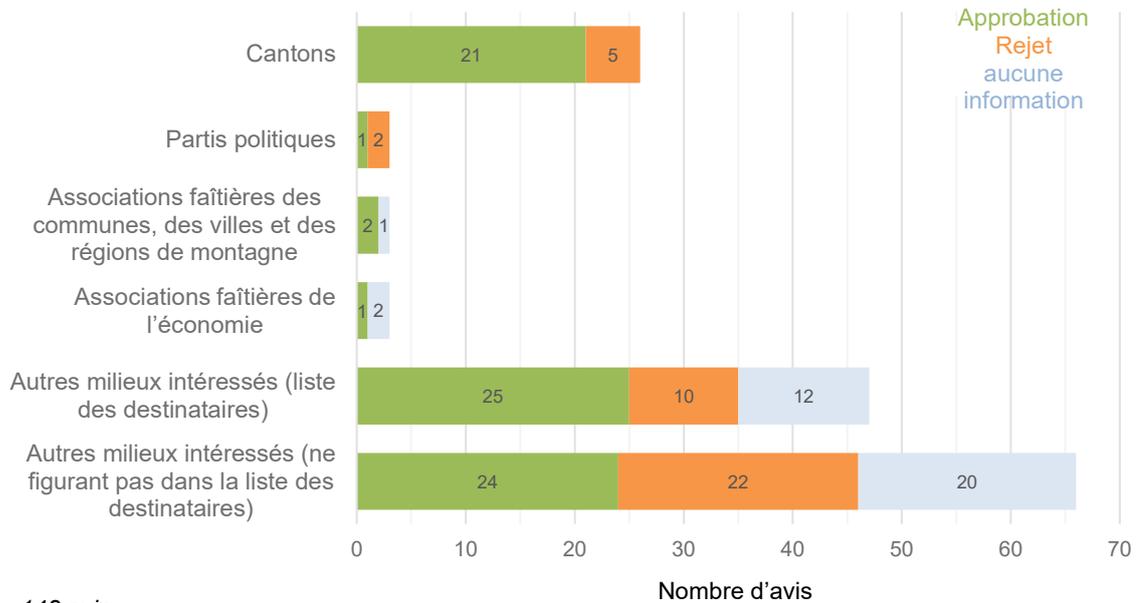
3.301	Le poids maximal devrait être identique pour tous les cyclomoteurs non lourds (200 ou 250 kg).	ZG
-------	--	----

3.2.4 Nouvelle catégorie « cyclomoteurs lourds » (question 4)

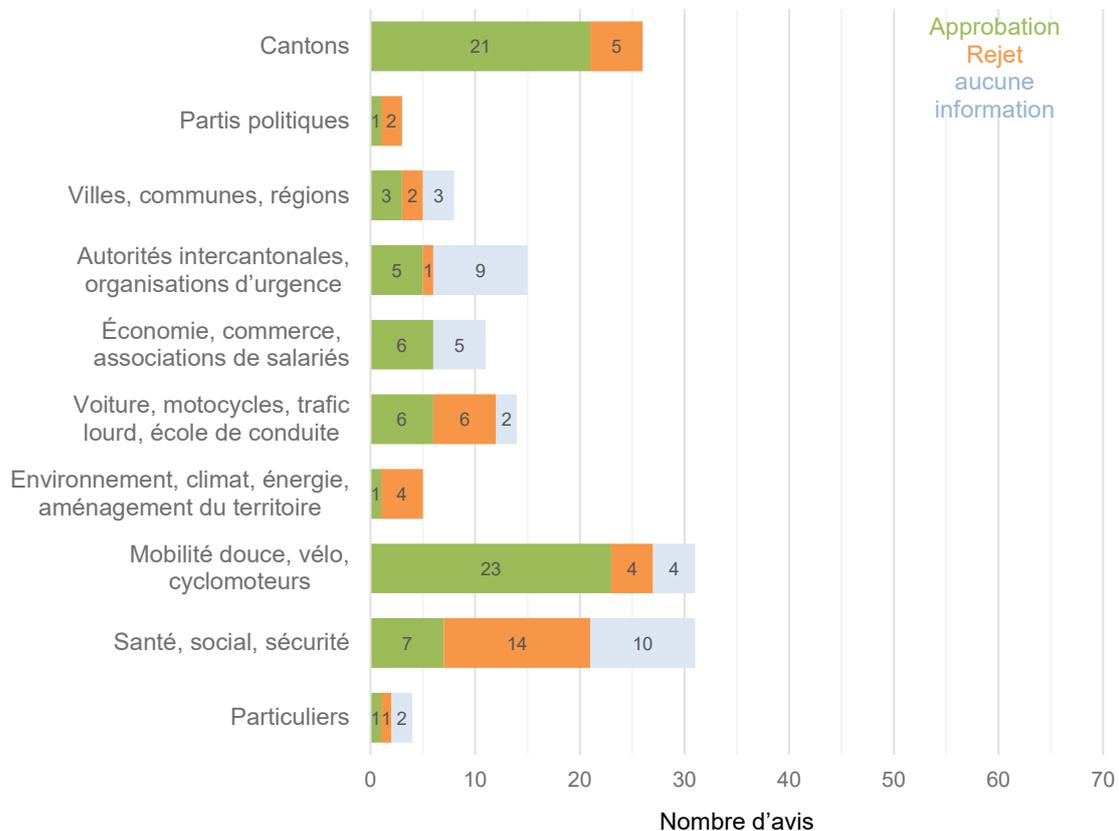
Approuvez-vous la nouvelle sous-catégorie « cyclomoteurs lourds » prévue pour des véhicules dont le poids total ne dépasse pas 450 kg et dont la vitesse maximale est de 25 km/h (art. 18, let. c, P-OETV) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
ZH, BE, SZ, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, JU, VERT-E-S, SAB, UVS, USS, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, CCCS, UPISA, ASA, BennoBikes, BFH-TI, BPA, CHACOMO, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-Emofa, Fribourg (ville), Mobilité piétonne, Gähler, HCP, Architecture sans obstacles, Infinity, IRAP, CCPCS, CDSVS, Mobil2, Primebike, Procap, ProVelo, Riese+Müller, RoadCross, FSA, SuisseMobile, SML, Specialized, SuterIndustries, SVI, ASETA, SCPVS, swisscleantech, SwissCycling, TCS, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC		
4.101	L'absence d'obligation de contrôle pour les cyclomoteurs lourds d'un poids total de 450 kg est considérée comme problématique.	UR, OW, NW, SH, AR, AI, GR, VS, NE, ASA
4.102	La vérification du bon fonctionnement devrait être garantie aussi bien lors de l'admission à la circulation que lors de l'utilisation.	SH, AR, AI, GR, VS, ASA
4.103	La hausse du nombre de ces véhicules ne devrait pas surcharger la circulation routière (surtout les routes étroites sans piste cyclable).	VD, JU
4.104	La conduite de véhicules pesant jusqu'à 450 kg avec un permis de conduire de catégorie M est trop dangereuse pour les jeunes de 14 ans (créer un permis de conduire cat. AM pour les cyclomoteurs lourds).	NE
4.105	L'âge minimum pour conduire un véhicule est abaissé à 14 ans (avec permis de conduire de catégorie M)	SO
4.106	Les cyclomoteurs lourds devraient obligatoirement être équipés d'un frein de stationnement.	SO
4.107	L'utilisation de vélos-cargos à trois roues serait facilitée.	NW
4.108	Les freins devraient agir sur toutes les roues des véhicules à voies multiples.	BE
4.109	La catégorie « cyclomoteurs lourds » peut poser des problèmes (p. ex. la vitesse maximale de 25 km/h peut gêner le trafic motorisé hors des localités, la largeur maximale de 1,2 m peut compliquer la planification des infrastructures, le poids maximal de 450 kg peut compromettre la sécurité si les installations sont sous-dimensionnées).	VD
4.110	Les cyclomoteurs lourds ne devraient pas être autorisés à circuler sur les pistes cyclables pour des raisons de sécurité.	VERT-E-S, USS, Mobilité piétonne
4.111	Il s'agirait de clarifier la catégorie dans laquelle sont classés les « vélos-cargos rapides » (jusqu'à 45 km/h et 200 kg).	UVS, CCCS, CCPCS, CDSVS
4.112	Les cyclomoteurs (rapides et lourds en particulier) ne devraient pas être autorisés à circuler sur les pistes cyclables pour des raisons de sécurité.	Architecture sans obstacles, Procap, FSA
4.113	Les cyclomoteurs lourds ne devraient pas être autorisés à rouler à 45 km/h pour des raisons de sécurité.	ProVelo, SML
4.114	Seules les personnes titulaires d'un permis cat. A1, B ou F avec examen pratique de conduite et ayant l'âge minimum requis devraient pouvoir conduire les cyclomoteurs lourds.	BPA
4.115	Des mesures d'accompagnement devraient être prises en ce qui concerne la sécurité routière avec les cyclomoteurs lourds (p. ex. vitesse de 30 km/h, rues cyclables, vérification des normes pertinentes, observation des accidents).	BPA
4.116	L'augmentation de la puissance maximale à 2-4 kW devrait être étudiée (plus adaptée pour 450 kg).	elektromobil-Emofa, ASETA
4.117	La vitesse maximale devrait être considérée de manière spécifique pour les cyclomoteurs lourds.	swisscleantech
4.118	Les preuves de contrôle devraient être obligatoires.	DTC
4.119	Il conviendrait de définir la charge de la remorque.	2roues-Bike4-Artisans

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

LU, UR, OW, GL, GE, PS, UDC, ACS, MfE, Arbenz, Aforum, auto-suisse, Embrach, eMobility, FRS, Greenpeace, Hägeli, Helios, Hermap, HuberTech, Pol cant OW, Kyburz, L-drive, Medtech, moveme, ORS, Portmann, Rehabil, RehaSys, FSCMA, Schär, Stöckli, Sunel, SunriseMedical, ASA, ATE, Vermeiren, ZSS, ZürcherUnterland

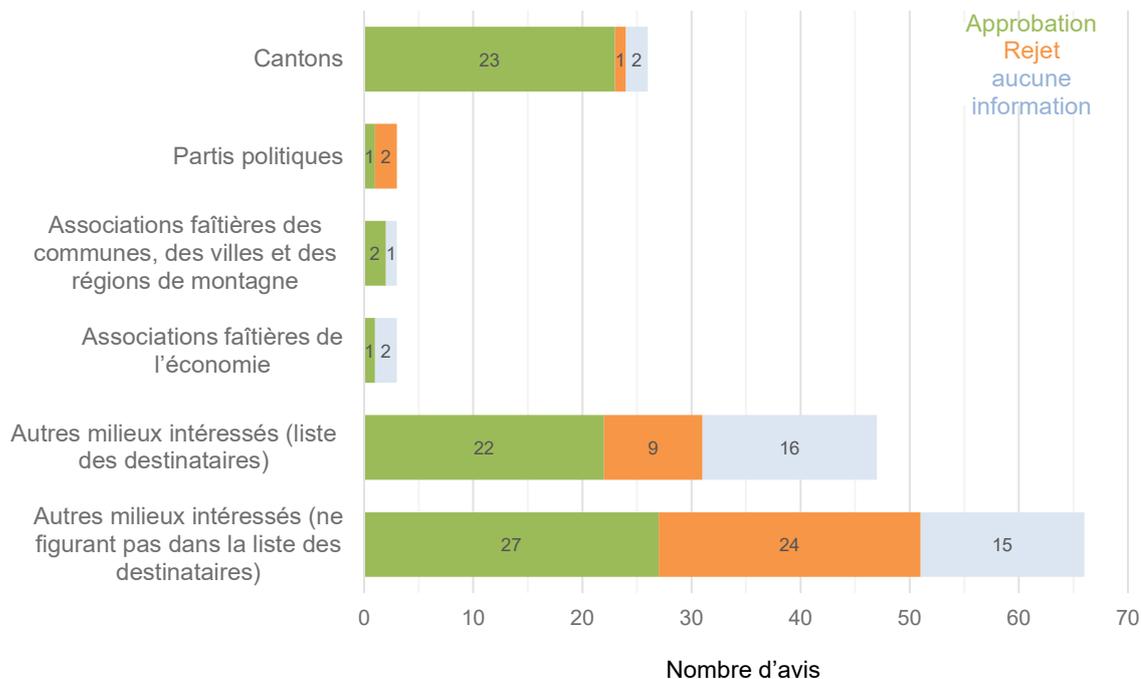
4.201	La catégorie « cyclomoteurs lourds » ne devrait pas être introduite (p. ex. augmentation du risque d'accident, surfaces sûres pour les usagers de la route plus vulnérables, puissance maximale du moteur de 1 kW trop faible, poids total de 450 kg trop élevé).	LU, UR, OW, GE, ACS, MfE, auto-suisse, FRS, L-drive
4.202	Les cyclomoteurs lourds destinés au transport de marchandises ne devraient pas être autorisés sur les pistes cyclables pour des raisons de sécurité routière (utiliser la route et les bandes cyclables).	PS, Greenpeace, ATE
4.203	Les « vélos-cargos » ne peuvent pas garantir une logistique des marchandises efficace et fiable dans les villes (p. ex. capacité de transport, résistance aux intempéries), il faudrait pour cela des camions et des voitures de livraison modernes, dont les moteurs sont de plus en plus écologiques.	UDC
4.204	Les cyclomoteurs lourds ne sont pas soumis à une obligation de contrôle périodique (examen critique).	GL
4.205	Les exigences peuvent être différentes en milieu urbain et dans les régions de montagne (exigences relatives au frein de service et au frein de stationnement, manœuvres sans alimentation en énergie).	Pol cant OW
4.206	Avec l'abrogation de la catégorie « fauteuils roulants motorisés », nombre de ces véhicules ne répondent plus aux critères des cyclomoteurs légers ni à ceux des cyclomoteurs lourds, ce qui entraîne une réduction de la disponibilité des véhicules et une limitation de la mobilité (laisser le poids jusqu'à 460 kg et la vitesse jusqu'à 30 km/h).	Aforum, Embrach, Hägeli, Hermap, HuberTech, Kyburz, moveme, ORS, Rehabil, RehaSys, FSCMA, Schär, Stöckli, Sunel, ASA, ZSS, ZürcherUnterland
4.207	Les fauteuils roulants électriques ne devraient pas figurer dans cette catégorie.	Medtech, SunriseMedical
4.208	Des exigences techniques supplémentaires devraient être appliquées à partir d'un poids total de 200 kg.	Arbenz

3.2.5 Abrogation de la catégorie «fauteuils roulants motorisés» (question 5)

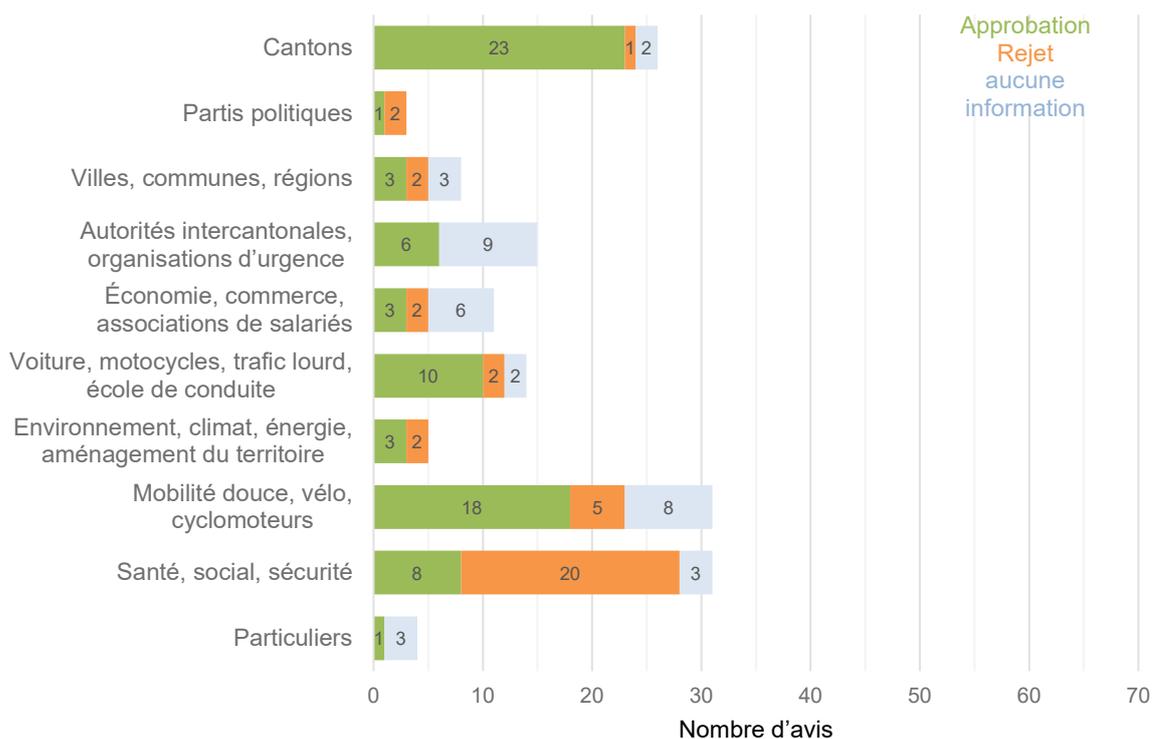
Approuvez-vous l'abrogation de la sous-catégorie de cyclomoteurs « fauteuils roulants motorisés » et la classification future des véhicules correspondants en tant que cyclomoteurs légers ou cyclomoteurs lourds (art. 18, let. c, P-OETV) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, SAB, UVS, USS, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, CCCS, UPSA, Alliance Activité physique, Arbenz, ASA, auto-suisse, BennoBikes, BPA, CHACOMO, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, Flyer, Fribourg (ville), FRS, Greenpeace, HCP, Infinity, IRAP, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Levo, Primebike, ProVelo, Santé publique, RehaHilfen, Riese+Müller, RoadCross, SML, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, SVI, ASETA, SCPVS, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Veloteria, Velotrend, VFAS

5.101	Les dispositions légales et le rapport n'indiquent pas clairement comment les « fauteuils roulants motorisés » actuellement admis devraient être traités à l'avenir et quelles mentions devraient être ajoutées sur le permis de circulation.		VD
5.102	Les modifications limitent les personnes à mobilité réduite dans le choix du moyen de transport le plus approprié.	PS, Alliance Activité physique, ProVelo, Santé publique, SML, SSPH+	
5.103	Les catégories seront harmonisées et simplifiées.	DTC, RoadCross, TCS	
5.104	Les personnes âgées devraient pouvoir conserver une mobilité autonome le plus longtemps possible, même sans permis de conduire.	Greenpeace, ATE	
5.105	Les fauteuils roulants motorisés jusqu'à 250 kg devraient être considérés comme des cyclomoteurs légers (pas de permis de conduire nécessaire).		SAB

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

UR, UDC, VERT-E-S, MfE, AUFORUM, BFH-TI, Embrach, eMobility, Mobilité piétonne, Hägeli, Helios, Hermap, Architecture sans obstacles, HuberTech, iwaz, Kyburz, Medtech, moveme, ORS, Portmann, Procap, Rehabil, RehaHuus, RehaSys, FSCMA, FSA, Schär, SKS Rehab, Stöckli, Sunel, SunriseMedical, ASA, swisscleantech, Vermeiren, ZSS, ZürcherUnterland

5.201	En cas d'abrogation de la catégorie « cyclomoteurs lourds » (question 4), il conviendrait de maintenir la réglementation existante.		UR
5.202	La Suisse devrait continuer à s'aligner sur l'admission harmonisée au niveau international pour les moyens auxiliaires motorisés (sinon il pourrait y avoir des problèmes comme une absence d'admission des moyens auxiliaires lors de voyages, un choix limité des moyens auxiliaires, une fabrication spéciale coûteuse pour la Suisse).	VERT-E-S, Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, iwaz, Procap, FSA	
5.203	Les prescriptions pour les véhicules destinés aux personnes en situation de handicap (ne pas se limiter aux personnes à mobilité réduite) devraient s'orienter sur les besoins spécifiques et non sur les catégories pour les cyclomoteurs (conserver la catégorie « fauteuils roulants motorisés »).	VERT-E-S, MfE, Mobilité piétonne, Medtech, FSA, SunriseMedical	
5.204	Avec l'abrogation de la catégorie « fauteuils roulants motorisés », nombre de ces véhicules ne répondent plus aux critères des cyclomoteurs légers ni à ceux des cyclomoteurs lourds, ce qui entraîne une réduction de la disponibilité des véhicules et une limitation de la mobilité (laisser le poids jusqu'à 460 kg et la vitesse jusqu'à 30 km/h).	AUFORUM, Embrach, Hägeli, Helios, Hermap, HuberTech, Kyburz, moveme, ORS, Rehabil, RehaHuus, RehaSys, FSCMA, Schär, Stöckli, Sunel, ASA, swisscleantech, ZSS, ZürcherUnterland	
5.205	Les moyens auxiliaires motorisés devraient être équipés d'un mode de déplacement lent pour les trajets sur les aires de circulation piétonne (max. 10 km/h).		FSA
5.206	Les modifications ont des conséquences indésirables pour les personnes obèses (qui peuvent peser plus de 250 kg) et les jeunes utilisateurs de fauteuils roulants électriques (âge minimum et permis de conduire obligatoire).		SKS Rehab

Remarque (sans approbation ou rejet de principe)

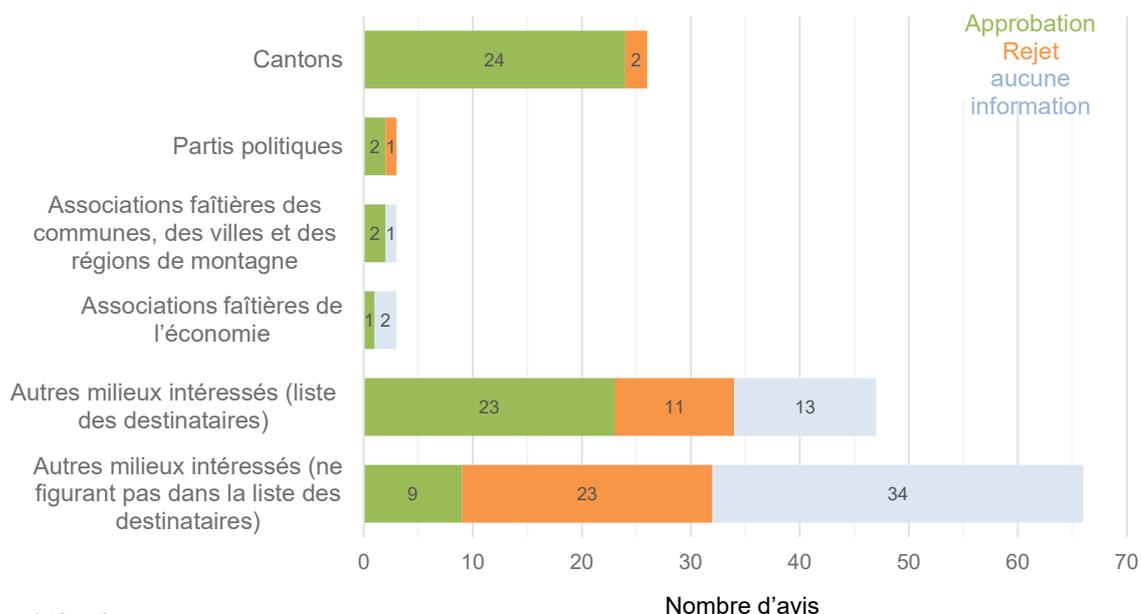
5.301	La modification n'a de sens que si l'utilisation par des personnes handicapées est assurée et ne remplace pas la catégorie « quadricycles à moteur » actuellement en vigueur.		LU
5.302	En raison de dimensions extérieures non définies, le poids total de 450 kg entraînerait des problèmes de mise en œuvre en ce qui concerne les autorisations de conduire et de stationnement.		LU

3.2.6 Vitesse maximale des cyclomoteurs et des gyropodes (question 6)

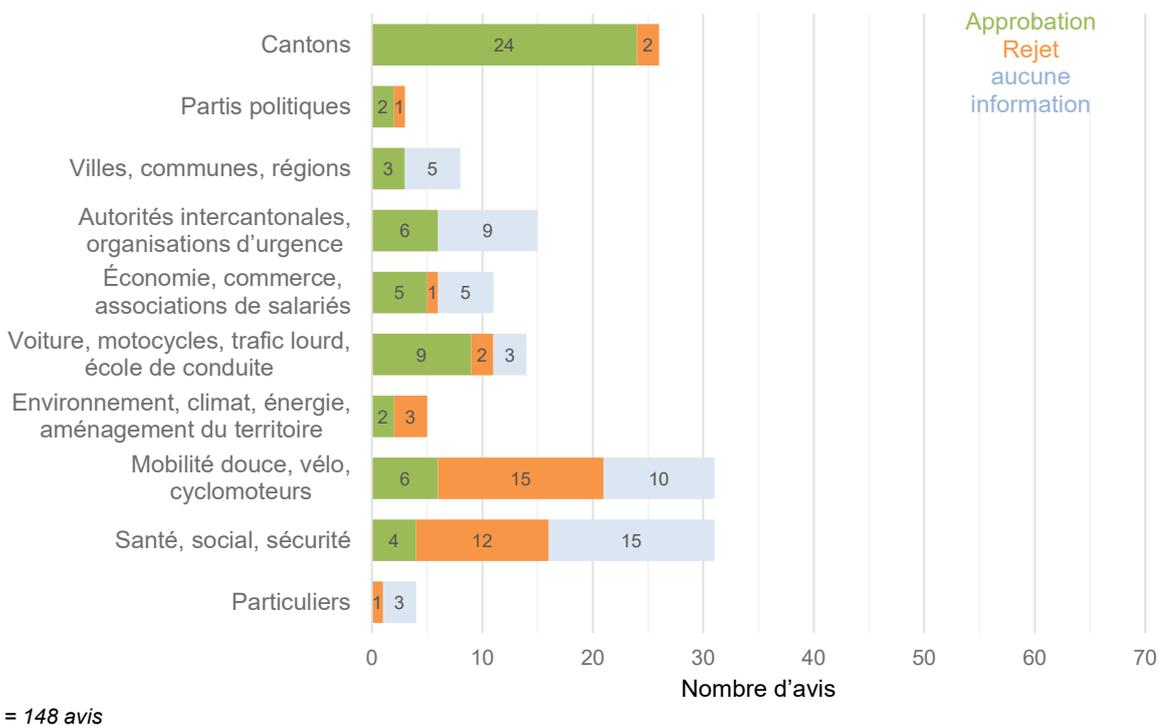
Acceptez-vous que la vitesse maximale des cyclomoteurs légers, des cyclomoteurs lourds et des gyropodes électriques soit désormais fixée de manière générale à 25 km/h, et non plus comme aujourd'hui à 20 km/h pour une propulsion par la seule force du moteur et à 25 km/h avec une assistance au pédalage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

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
ZH, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, VERT-E-S, UDC, SAB, UVS, USS, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, CCCS, UPSA, ASA, auto-suisse, BFH-TI, CHACOMO, CP, elektromobil-Emofa, eMobility, Fribourg (ville), FRS, Mobilité piétonne, HCP, IRAP, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, motosuisse, RehaHilfen, FSA, SuisseMobile, SKS Rehab, SVI, ASETA, SCPVS, TCS, Velosuisse, VFAS, SPC		
6.101	La nouvelle réglementation serait plus conviviale et faciliterait la mise en œuvre.	UR, NW, SG, GR, UPSA, SCPVS
6.102	L'augmentation de la vitesse accroîtrait le risque d'accident.	UR, SG, VERT-E-S, SCPVS
6.103	La réglementation devrait être harmonisée avec celle de l'Union européenne.	GE
6.104	La réglementation uniformiserait la vitesse maximale et améliorerait la sécurité routière.	UDC, SAB, CHACOMO, TCS
6.105	Pour améliorer la sécurité routière, les lois en vigueur devraient être appliquées de manière cohérente pour tous les types de vélos.	UDC
6.106	L'évolution de la sécurité routière devrait être surveillée et la vitesse maximale éventuellement réduite à nouveau si nécessaire.	VERT-E-S
6.107	La majorité des villes soutient l'augmentation de la vitesse à 25 km/h, tandis qu'une minorité s'y oppose en raison de la charge supplémentaire sur les chemins pour piétons qui serait causée par les engins motorisés (maintien de la limite à 20 km/h).	UVS
6.108	L'introduction de « mesures d'accompagnement » devrait permettre aux autorités de surveillance du marché de retirer de la circulation les véhicules non conformes et de restreindre leur mise en circulation (au moyen de la loi sur la sécurité des produits et de l'ordonnance correspondante).	Mobilité piétonne, FSA
6.109	Des améliorations de l'infrastructure devraient garantir que l'espace de circulation est adapté à des vitesses plus élevées.	CHACOMO
6.110	La vitesse maximale devrait être de 25 km/h pour le transport de personnes et d'enfants.	2roues-Bike4-Artisans
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
BE, LU, PS, MfE, Alliance Activité physique, Arbenz, BennoBikes, BPA, Ciclosport, DriftBike, DTC, dynaMot, Flyer, Greenpeace, Infinity, iwaz, L-drive, Medtech, Portmann, Primebike, ProVelo, Santé publique, Riese+Müller, RoadCross, Specialized, SSPH+, SunriseMedical, SuterIndustries, SUVA, swisscleantech, SwissCycling, ATE, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend, Vermeiren		
6.201	L'augmentation de la vitesse accroîtrait le risque d'accident.	BE, LU, MfE, BPA, DTC, L-drive, ProVelo, RoadCross, SUVA, SwissCycling
6.202	La vitesse maximale de 20 km/h devrait être maintenue pour des raisons de sécurité routière (notamment pour les trottinettes électriques et les scooteurs électriques) et de promotion de la santé.	PS, Alliance Activité physique, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Greenpeace, Infinity, Primebike, Santé publique, Riese+Müller, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, swisscleantech, ATE, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
6.203	Le principe d'une vitesse uniformisée sur les pistes cyclables est considérablement remis en question par les cyclomoteurs rapides.	LU
6.204	Selon la législation sur les dispositifs médicaux, une vitesse plus élevée ne peut pas être mise en œuvre pour les dispositifs médicaux (fauteuils roulants électriques).	Medtech, SunriseMedical
6.205	La vitesse de cette catégorie de véhicules devrait être limitée à 15 km/h.	Arbenz
Remarque (sans approbation ou rejet de principe)		

6.301 L'augmentation de la vitesse accroîtrait le risque d'accident et favoriserait inutilement les véhicules uniquement motorisés.

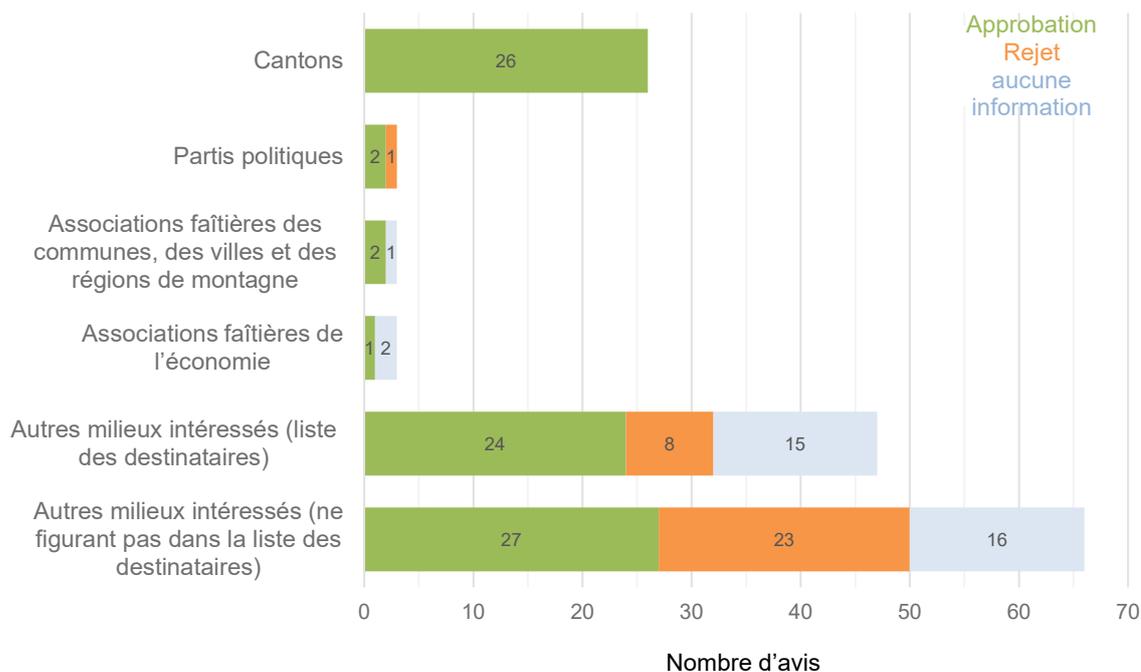
Conférence Vélo

3.2.7 Vitesse maximale des fauteuils roulants motorisés (question 7)

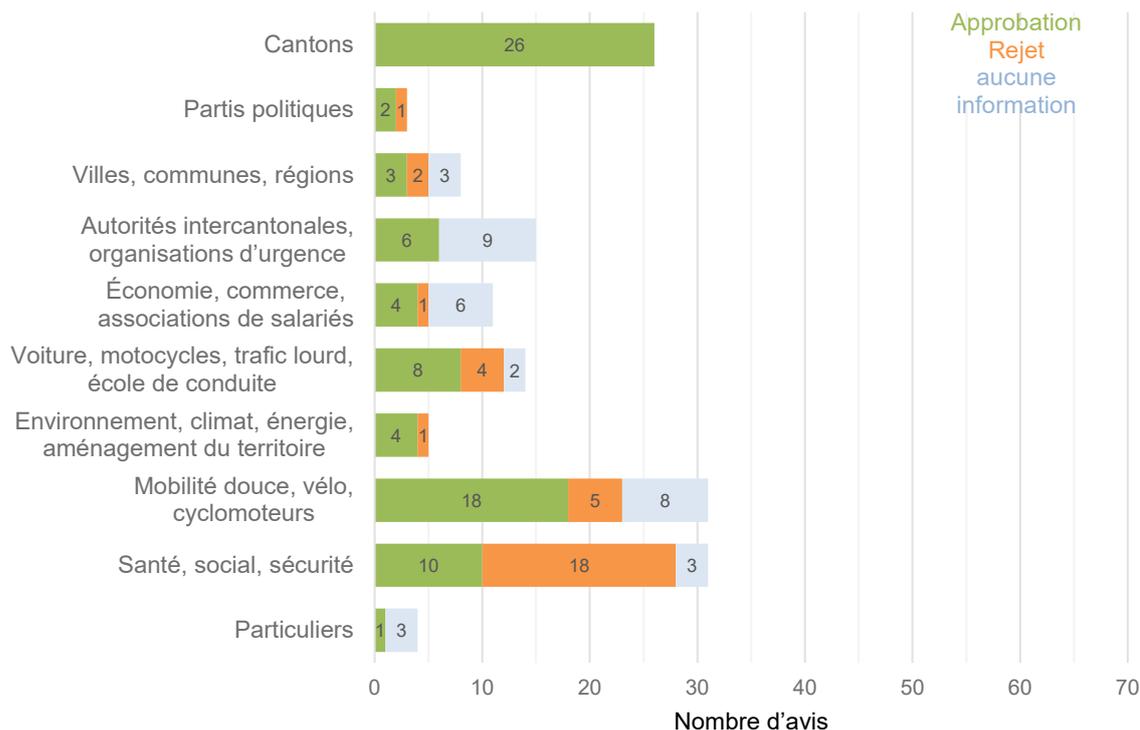
Acceptez-vous que par suite de l'abrogation de la sous-catégorie de cyclomoteurs « fauteuils roulants motorisés » (voir aussi la question 6), la vitesse maximale autorisée pour les véhicules en question destinés aux personnes à mobilité réduite soit à l'avenir non plus de 30 km/h, mais seulement de 25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

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PS, UDC, SAB, UVS, USS, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, CCCS, MfE, UPSA, Alliance Activité physique, Arbenz, ASA, auto-suisse, BennoBikes, BFH-TI, BPA, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-Emofa, Fribourg (ville), Greenpeace, HCP, Infinity, IRAP, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Mobil2, motosuisse, Primebike, Santé publique, RehaHilfen, Riese+Müller, RoadCross, FSCMA, SKS Rehab, SML, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, SVI, SCPVS, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

7.101	L'harmonisation des vitesses maximales des différents cyclomoteurs légers améliorerait l'uniformisation et la sécurité routière.	SO, UDC, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-Emofa, Infinity, motosuisse, Primebike, Riese+Müller, SML, Specialized, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
7.102	Les « fauteuils roulants motorisés » et les « cyclomoteurs rapides » ne seraient pas traités de la même manière en ce qui concerne la vitesse maximale.	BE
7.103	La réglementation ne devrait s'appliquer que si la nouvelle catégorie « cyclomoteurs lourds » est mise en œuvre.	UR
7.104	Les dispositions légales et le rapport n'indiquent pas clairement comment les « fauteuils roulants motorisés » actuellement admis devraient être traités à l'avenir et quelles mentions devraient être ajoutées sur le permis de circulation.	VD
7.105	Pour améliorer la sécurité routière, les lois en vigueur devraient être appliquées de manière cohérente pour tous les types de vélos.	UDC
7.106	La majorité des villes soutient la réduction de la vitesse à 25 km/h, une minorité s'y oppose pour des questions purement réglementaires (maintenir 30 km/h) en raison d'autres restrictions pour les personnes concernées (brider ou retirer les véhicules existants de la circulation, diminution de la mobilité).	UVS
7.107	Les fauteuils roulants motorisés existants ne devraient pas être limités à 25 km/h (sécurité juridique).	RoadCross, TCS
7.108	La vitesse de cette catégorie de véhicules devrait être limitée à 15 km/h.	Arbenz

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

VERT-E-S, Aforum, Embrach, eMobility, FRS, Mobilité piétonne, Hägeli, Helios, Hermap, Architecture sans obstacles, HuberTech, iwaz, Kyburz, Levo, Medtech, moveme, ORS, Portmann, Procap, Rehabil, RehaSys, FSA, Schär, Stöckli, Sunel, SunriseMedical, ASETA, ASA, swisscleantech, Vermeiren, ZSS, ZürcherUnterland

7.201	En cas d'abrogation de la catégorie « fauteuils roulants motorisés », des dispositions d'exception devraient être adoptées en fonction des besoins des personnes en situation de handicap et garantir une harmonisation internationale.	VERT-E-S
7.202	La réduction de la vitesse à 25 km/h ne peut pas être justifiée (aucun problème ni plainte), elle limiterait les personnes concernées (réduction de la mobilité, permis de conduire obligatoire) et compliquerait l'importation des véhicules (conçus à l'international pour 30 km/h).	Aforum, Embrach, FRS, Mobilité piétonne, Hägeli, Hermap, Architecture sans obstacles, HuberTech, Kyburz, moveme, ORS, Procap, Rehabil, RehaSys, FSA, Schär, Stöckli, Sunel, ASETA, ASA, swisscleantech, ZSS, ZürcherUnterland
7.203	Les fauteuils roulants électriques sont soumis à la loi sur les dispositifs médicaux et ne peuvent pas rouler à plus de 20 km/h.	Medtech
7.204	Il conviendrait de reconsidérer la vitesse maximale générale des fauteuils roulants motorisés et des engins tracteurs à 20 km/h (car le port du casque n'est pas obligatoire).	iwaz
7.205	Selon la législation sur les dispositifs médicaux, une vitesse plus élevée ne peut pas être mise en œuvre pour les dispositifs médicaux (fauteuils roulants électriques).	SunriseMedical

Remarque (sans approbation ou rejet de principe)

7.301 Les « fauteuils roulants motorisés » légers devraient continuer à être limités à 20 km/h, et les lourds à 25 km/h.

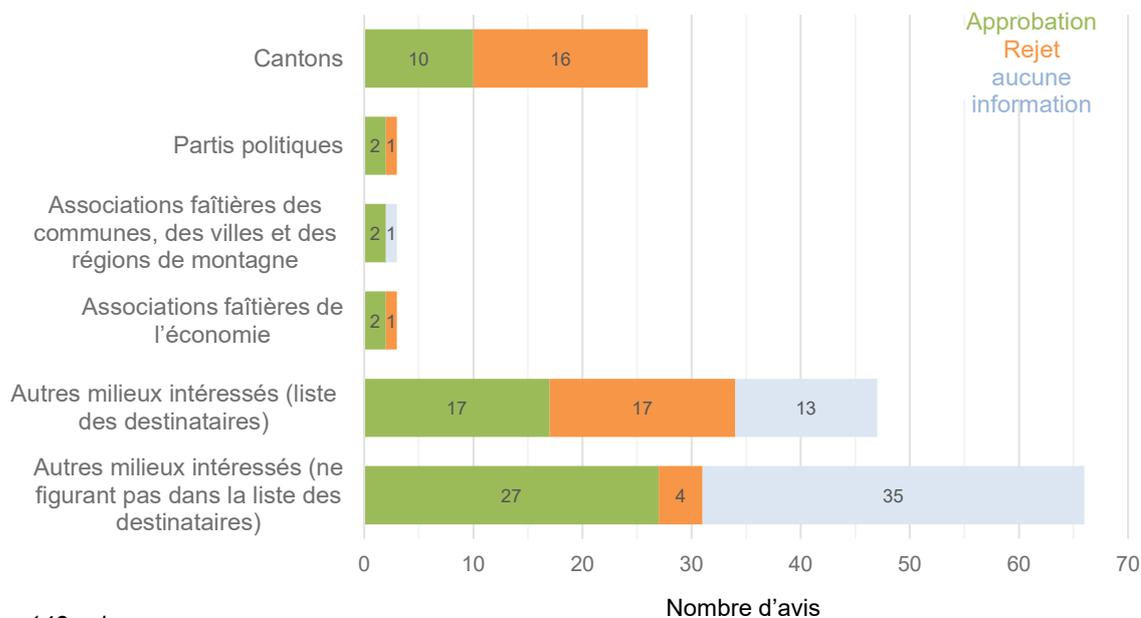
ProVelo

3.2.8 Largeur maximale pour les vélos-cargos lourds destinés au transport de choses (question 8)

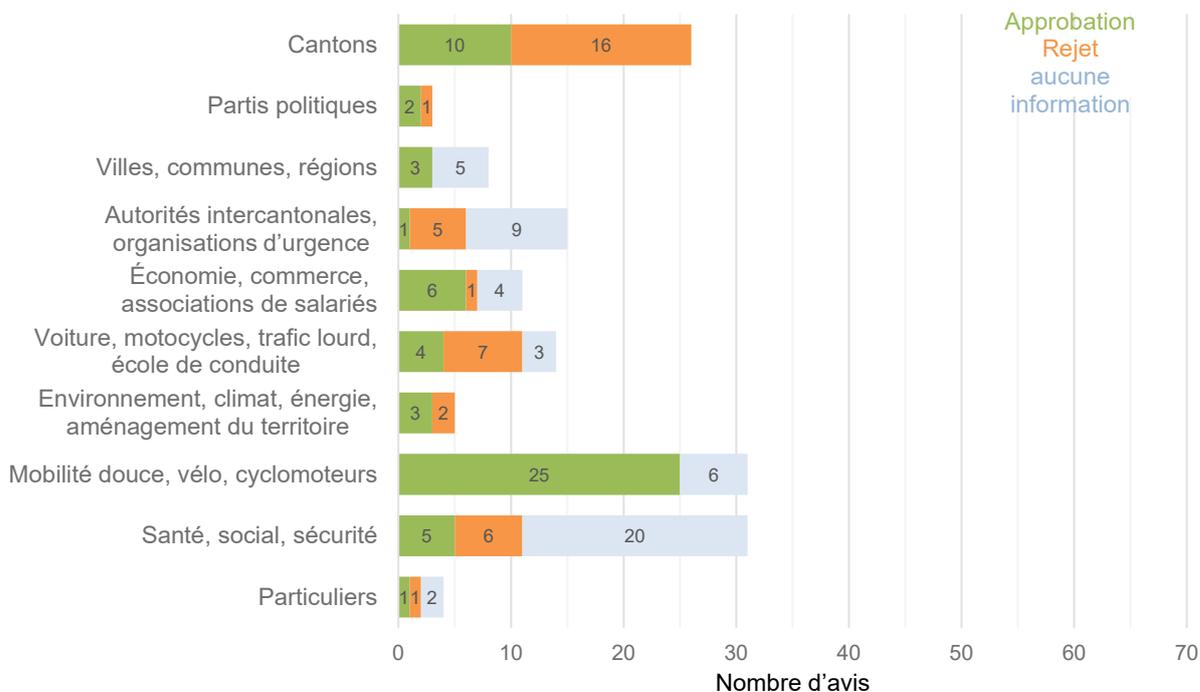
Acceptez-vous que la largeur admise pour les cyclomoteurs lourds monoplaces affectés au transport de choses ne soit plus de 1 m, mais de 1,20 m (art. 175, al. 2, P-OETV) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>ZH, SZ, FR, BS, BL, SH, AG, TI, VD, GE, VERT-E-S, PS, SAB, UVS, economiesuisse, USS, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, MfE, BennoBikes, BFH-TI, BPA, CHACOMO, Ciclosport, CP, DriftBike, dynaMot, elektromobil-Emofa, eMobility, Flyer, Fribourg (ville), Mobilité piétonne, Gähler, HCP, Infinity, IRAP, CDSVS, Medtech, Mobil2, Obst+Gemüse, Primebike, ProVelo, Riese+Müller, SuisseMobile, SML, Specialized, SunriseMedical, SuterIndustries, ASETA, swisscleantech, SwissCycling, TCS, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, Vermeiren, SPC</p>		
8.101	Une largeur de 1,2 m peut poser des problèmes (p. ex. infrastructure dimensionnée pour 1,0 m, risque d'accident accru pour les véhicules lents et les voitures, écart par rapport à la largeur de 1,0 m pour les autres cyclomoteurs).	TI, VD
8.102	Il conviendrait de surveiller l'évolution de la fréquence des accidents et de prendre des mesures si nécessaire.	AG
8.103	Les cyclomoteurs lourds destinés au transport de marchandises ne devraient pas être autorisés sur les pistes cyclables (utiliser la route et les bandes cyclables).	VERT-E-S, USS, MfE, Mobilité piétonne
8.104	Une largeur de 1,2 m permettrait le transport d'europalettes et renforcerait la micrologistique sur le dernier kilomètre.	SAB, UVS, BPA, Obst+Gemüse, ProVelo, SML, swisscleantech, TCS
8.105	L'OFROU devrait déterminer si les cyclomoteurs légers (p. ex. les vélos-cargos) peuvent également avoir une largeur de 1,2 m.	UVS
8.106	La largeur de 1,2 m ne devrait pas affecter la répartition des aires de circulation ni conduire à l'éviction d'autres moyens de transport.	economiesuisse
8.107	La conception et l'exploitation des routes devraient tenir compte des nouvelles dimensions des véhicules.	BPA
8.108	La largeur des cyclomoteurs lourds destinés au transport de personnes (vélos-taxis) devrait également être portée à 1,2 m (espace restreint, réglementation uniforme, construction simplifiée).	2roues, 2roues-Bike4-Artisans, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, HCP, Infinity, Mobil2, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
8.109	L'obligation d'utiliser les pistes cyclables devrait être supprimée pour les cyclomoteurs lourds.	IRAP
8.110	Au niveau international, les vélos-cargos fabriqués ont une largeur de 1,2 m.	elektromobil-Emofa
8.111	La largeur de 1,2 m devrait également s'appliquer aux remorques et aux surcharges.	Gähler
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, SO, AR, AI, SG, GR, TG, VS, NE, JU, UDC, ACS (communes), ACS, CCCS, UPSA, Arbenz, ASA, auto-suisse, DTC, FRS, Greenpeace, Architecture sans obstacles, Pol cant OW, CCPCS, L-drive, motosuisse, Procap, RoadCross, FSA, SUVA, SCPVS, ATE, VFAS</p>		
8.201	L'infrastructure de transport existante n'est pas adaptée à une largeur de 1,2 m (les coûts d'aménagement sont disproportionnés par rapport aux avantages, l'aménagement est parfois impossible en raison de l'espace disponible).	BE, LU, UR, OW, NW, ZG, SO, AR, AI, SG, GR, TG, VS, NE, ACS (communes), CCCS, Arbenz, Greenpeace, Pol cant OW, CCPCS, ATE, VFAS
8.202	L'augmentation de la largeur maximale des véhicules à 1,2 m accroîtrait le risque d'accident.	BE, LU, UR, NW, GL, ZG, SO, AR, SG, ACS, UPSA, auto-suisse, FRS, Greenpeace, Architecture sans obstacles, L-drive, motosuisse, Procap, RoadCross, FSA, SUVA, SCPVS, ATE
8.203	La largeur du véhicule de 1,0 m est suffisante pour le transport de choses avec un cyclomoteur-cargo (possibilité de transporter les europalettes dans le sens de la longueur).	LU, UR, NW, ZG, CCCS, DTC, Pol cant OW, CCPCS

8.204	Un moteur d'une puissance de 1 kW est insuffisant pour certains types de transport.	LU, UR
8.205	La largeur maximale des véhicules devrait être identique pour tous les cyclo-moteurs (1,0 m).	ZG, JU
8.206	Pour les véhicules-cargos d'une largeur de 1,2 m, il conviendrait d'envisager une autre admission (circulation en dehors de l'infrastructure cyclable).	LU
8.207	Le transfert du trafic automobile vers les vélos-cargos correspondrait à la stratégie cantonale de mobilité globale.	BE
8.208	Les « vélos-cargos » ne peuvent pas garantir une logistique des marchandises efficace et fiable dans les villes (p. ex. capacité de transport, résistance aux intempéries), il faudrait pour cela des camions et des voitures de livraison modernes, dont les moteurs sont de plus en plus écologiques.	UDC

Remarque (sans approbation ou rejet de principe)

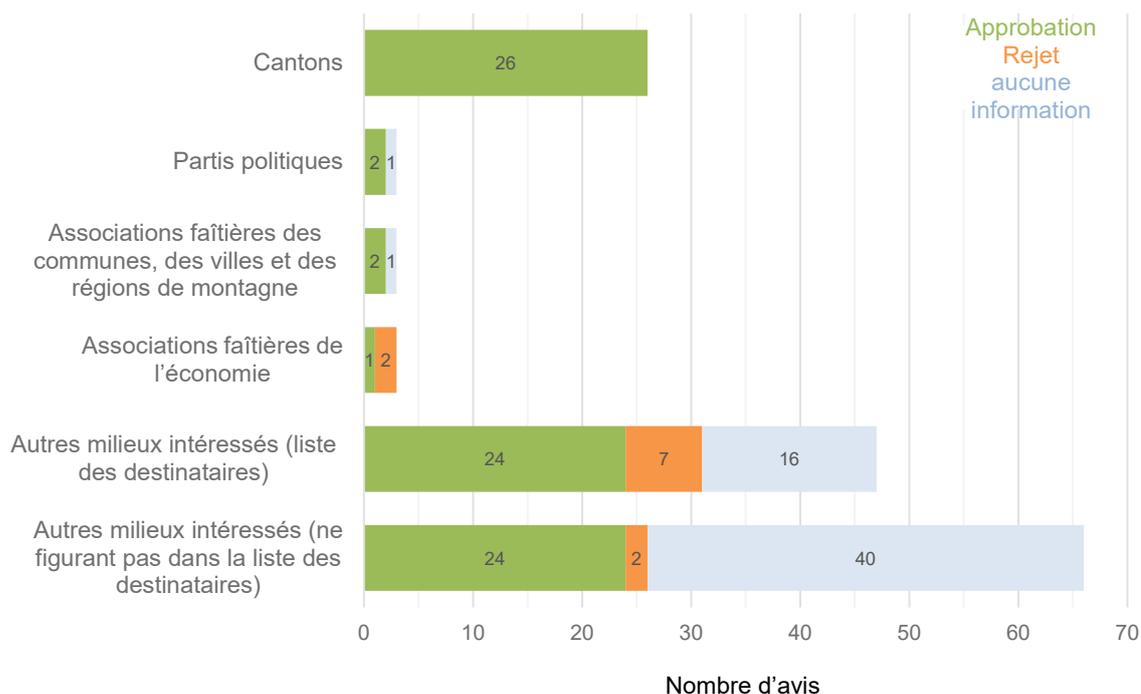
8.301	L'augmentation de la largeur maximale des véhicules à 1,2 m accroîtrait le risque d'accident.	SVI
-------	---	-----

3.2.9 Guidon ou barre de maintien pour les cyclomoteurs sans place assise (question 9)

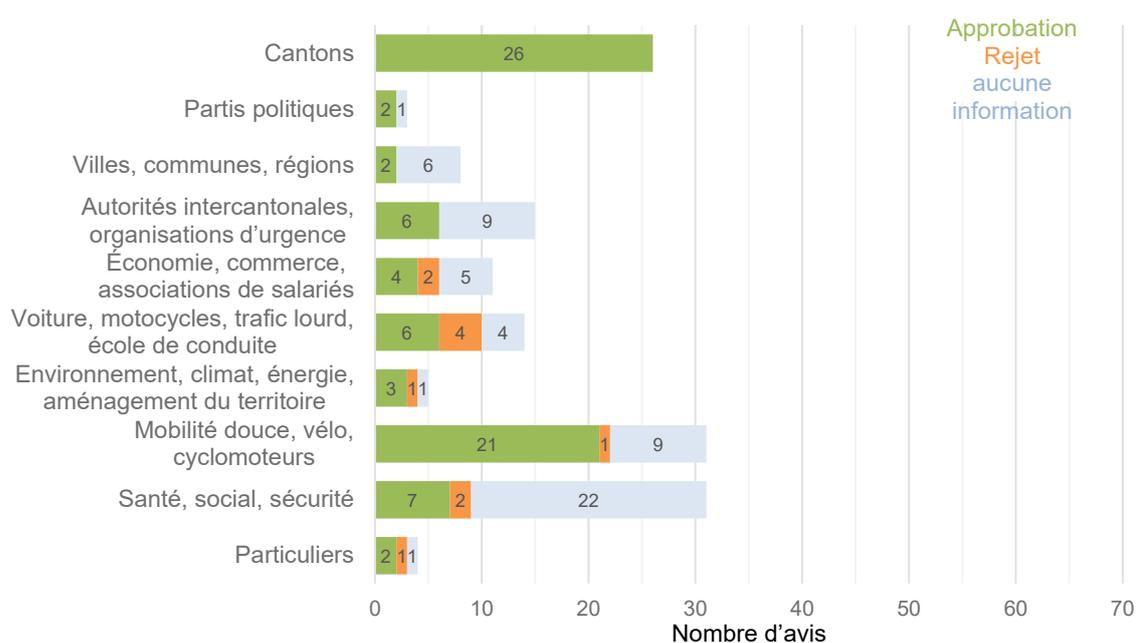
Approuvez-vous la future obligation d'équiper d'un guidon ou d'une barre de maintien l'ensemble des cyclomoteurs qui ne comportent pas de place assise et se conduisent donc forcément debout (trottinettes électriques et gyropodes auto-équilibrés ; art. 175, al. 3, et 181a, al. 5, P-OETV) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, VERT-E-S, PS, SAB, UVS, USS, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, CCCS, MfE, UPVA, Alliance Activité physique, Arbenz, ASA, Benno-Bikes, BPA, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, Mobilité piétonne, Gähler, Greenpeace, HCP, Infinity, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, motosuisse, Obst+Gemüse, Primebike, ProVelo, Santé publique, Riese+Müller, FSA, SML, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, SUVA, ASETA, SCPVS, swisscleantech, SwissCycling, VCS, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend

9.101	La réglementation clarifierait la situation en ce qui concerne les véhicules admis dans la circulation routière (p. ex. pas d'hoverboards, de solowheels, de skateboards électriques) et améliorerait la sécurité routière.	SH, VD, GE, Arbenz
9.102	Les guidons ou barres de maintien améliorent le contrôle du véhicule et la sécurité.	UVS, BPA, Obst+Gemüse, SML, SUVA
9.103	Les véhicules électriques sans guidon ne devraient pas être autorisés sur les routes et les infrastructures cyclables (véhicules de loisir).	Alliance Activité physique, Obst+Gemüse, ProVelo, Santé publique, SML, SSPH+
9.104	La possibilité d'utiliser un joystick ne devrait être accordée qu'aux personnes en situation de handicap sur des véhicules disposant d'au moins trois roues.	BPA

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

economiesuisse, ACS (communes), auto-suisse, elektromobil-Emofa, eMobility, FRS, RoadCross, Shehata, TCS, VFAS, SPC

9.201	Les gyropodes autoéquilibrés et autres appareils similaires présentent un potentiel intéressant, raison pour laquelle il ne faudrait pas limiter leur développement (attendre et vérifier).	ACS (communes), Road-Cross, TCS, VFAS, SPC
9.202	Les skateboards électriques ne représentent pas un risque plus élevé pour la sécurité que les skateboards classiques et devraient donc être traités ou admis de la même manière (la barre de maintien entrave la liberté individuelle).	Shehata

Remarque (sans approbation ou rejet de principe)

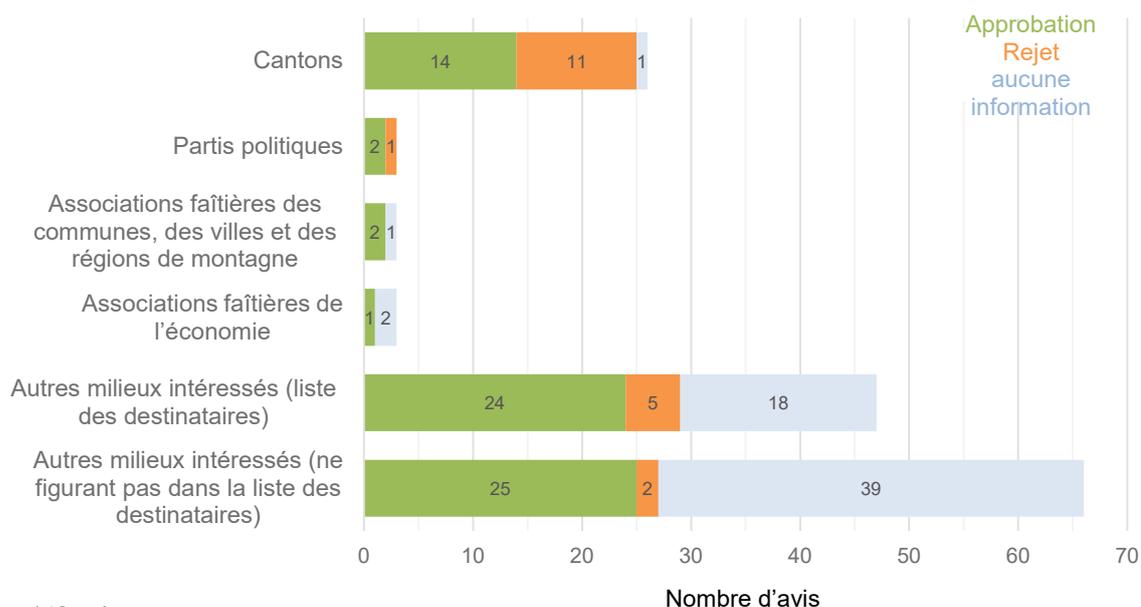
9.301	Les trottinettes électriques avec place assise (construction personnelle) ne devraient pas être interdites.	Luder
-------	---	-------

3.2.10 Abrogation de la limitation du nombre de places pour les cyclomoteurs (question 10)

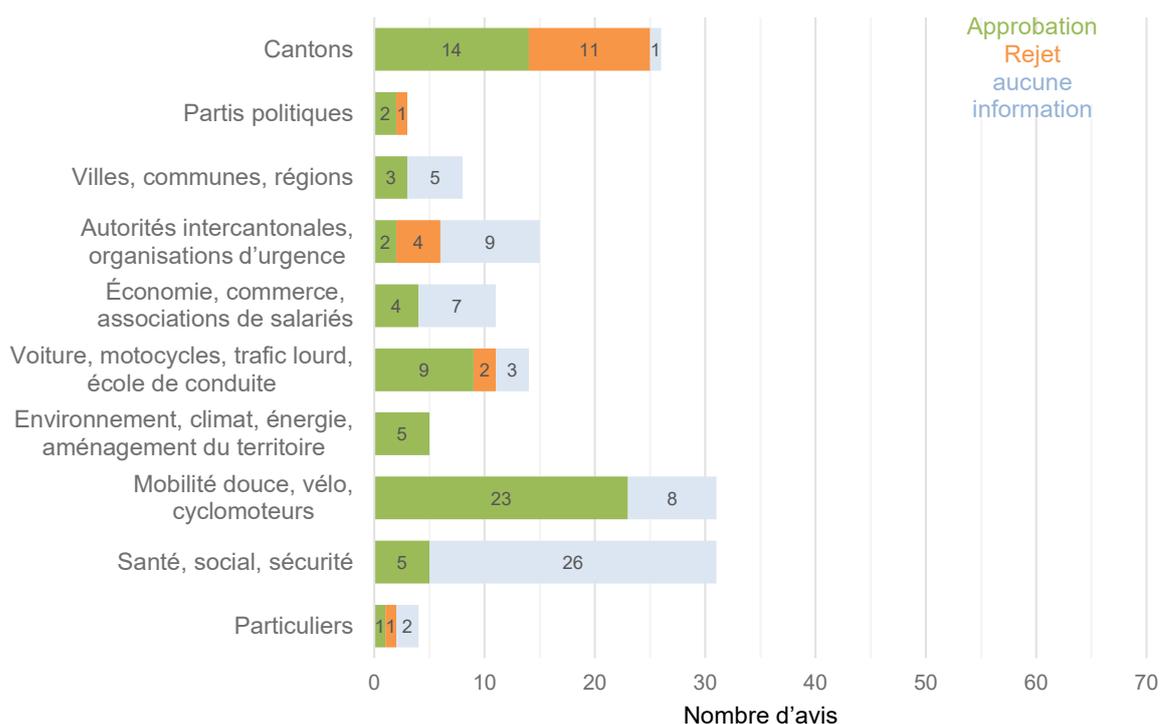
Acceptez-vous qu'à l'avenir, la limitation du nombre de places assises soit abrogée pour les cyclomoteurs légers et les cyclomoteurs lourds d'une largeur maximale de 1,00 m et que ce nombre ne dépende plus que de la charge utile disponible (au moins 65 kg par place pour une personne adulte et poids définissable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

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

SZ, GL, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, TI, VD, VS, VERT-E-S, PS, SAB, UVS, USS, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, MfE, UPSA, ASA, auto-suisse, BennoBikes, BPA, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-Emofa, eMobility, Flyer, Fribourg (Stadt), FRS, Mobilité piétonne, Gähler, Greenpeace, Infinity, IRAP, Mobil2, motosuisse, Obst+Gemüse, Primebike, ProVelo, Riese+Müller, RoadCross, FSA, Specialized, SuterIndustries, ASETA, SCPVS, swisscleantech, SwissCycling, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

10.101	Le terme « place assise protégée » devrait être précisé de manière à ce que les places pour enfants soient autorisées sur tous les cyclomoteurs légers, rapides et lourds admis dans l'UE.	BL, PS, 2roues, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Greenpeace, Infinity, Primebike, ProVelo, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, ATE, Velociped, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend
10.102	Le contrôle serait plus difficile et la charge de travail liée au pesage du véhicule serait disproportionnée (contrôler la limitation du nombre de places selon la catégorie de véhicule est plus simple).	AG, UVS, CP
10.103	Les enfants devraient uniquement être transportés à des places désignées, clairement définies et sécurisées (p. ex. à l'instar de la législation européenne, compléter « place assise protégée » par « dispositifs de retenue et repose-pieds pour les passagers »).	BL, BPA, DTC
10.104	Le développement de ce type de véhicules devrait s'accompagner de mesures de sensibilisation, de formation et de surveillance des accidents.	VD, CP
10.105	Le poids des personnes devrait être fixé selon l'annexe 4 de l'OETV (71 ou 75 kg au lieu de 65 kg).	SO
10.106	Pour les cyclomoteurs lourds, le nombre autorisé de places assises devrait être inscrit dans le permis de circulation, pour les cyclomoteurs légers, le nombre autorisé de passagers devrait être réglé dans l'OETV.	AG
10.107	Les termes « enfants » et « place assise protégée » devraient être précisés et le nombre de places assises devrait être fixé sur la base du nombre de « sièges individuels » disponibles avec une garantie de sécurité du fabricant.	VD
10.108	Le nombre de places autorisées devrait être réglementé au niveau national et pouvoir être inscrit dans les permis de circulation (impossible actuellement).	VD
10.109	Il existe un risque d'inégalité de traitement entre les cyclomoteurs légers et les cyclomoteurs lourds (détermination du nombre de places assises par le fabricant ou l'autorité d'admission).	VD
10.110	L'article devrait servir de directive pour déterminer le nombre de places en cas d'adoption.	VD
10.111	Il conviendrait également d'autoriser le transport d'enfants dans une remorque pour cycles.	UVS, Conférence Vélo
10.112	La réglementation étendrait la possibilité de transporter des enfants et des adultes sur des vélos équipés en conséquence.	Cycla, Mobilité piétonne, Obst+Gemüse
10.113	Sur les vélos-cargos électriques rapides à empattement long, le transport d'enfants serait à l'avenir également autorisé sur la surface de charge devant les conducteurs du véhicule (dans une « place assise protégée » prévue à cet effet et équipée de ceintures de retenue).	2roues, Conférence Vélo, Velosuisse
10.114	La largeur des véhicules devrait être fixée à 1,2 m (sécurité, praticabilité).	Mobil2
10.115	Il conviendrait de renoncer à la formulation « largeur maximale de 1,0 m ».	2roues-Bike4-Artisans
10.116	La disposition selon laquelle les passagers doivent être assis « à califourchon » (art. 63, ch. 1, OCR) devrait être abrogée.	Gähler

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, LU, UR, OW, NW, ZG, FR, GR, NE, GE, JU, UDC, ACS, CCCS, Arbenz, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive

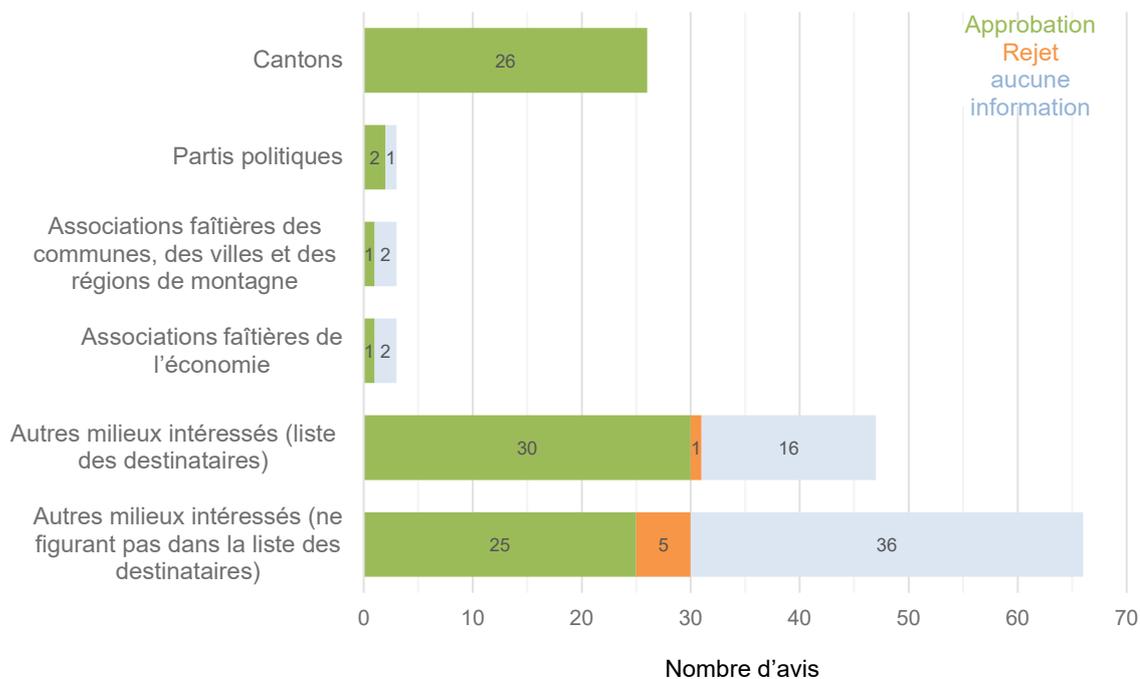
10.201	Le contrôle serait plus difficile et la charge de travail liée au pesage du véhicule serait disproportionnée (contrôler la limitation du nombre de places selon la catégorie de véhicule est plus simple).	ZH, UR, ZG, FR, GR, NE, CCCS, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS
10.202	Le nombre de passagers (4 personnes au maximum) et les paires de pédales nécessaires devraient être réglementés de manière exhaustive à l'art. 215, al. 2, P-OETV (en particulier pour la catégorie des cyclomoteurs légers).	LU, NW
10.203	L'absence de limitation du nombre de places réduirait la sécurité routière des passagers et pourrait conduire à des abus.	OW, ACS
10.204	L'augmentation du nombre de places assises est rejetée pour les cyclomoteurs légers à une voie sans assistance au pédalage (p. ex. scooteur électrique) (réduction de la stabilité de trajectoire).	ZH
10.205	Les cyclomoteurs légers ne disposent pas d'un permis de circulation indiquant le nombre de places assises autorisées.	ZG
10.206	Le nombre de places devrait être défini dans le document d'admission.	NE
10.207	Le terme « poids librement définissable » n'est pas clair.	GE
10.208	Les places assises devraient être disposées uniquement l'une derrière l'autre, le port du casque serait obligatoire et le poids par place devrait être augmenté.	Arbenz
Remarque (sans approbation ou rejet de principe)		
10.301	Le nombre de places devrait être déterminé sur la base d'une combinaison de limites de poids et de nombre de places libres, le terme « place protégée » devant encore être défini et la compétence pour définir le nombre de places devant être déterminée.	BE
10.302	La réglementation devrait également s'appliquer aux « cyclomoteurs rapides » ainsi qu'à toutes les remorques.	BE
10.303	La largeur des véhicules devrait être fixée à 1,2 m (sécurité, praticabilité).	HCP
10.304	Les réglementations existantes pour les cyclomoteurs rapides devraient continuer à s'appliquer (deux enfants dans une remorque).	SVI

3.2.11 Frein à friction pour les cyclomoteurs lourds (question 11)

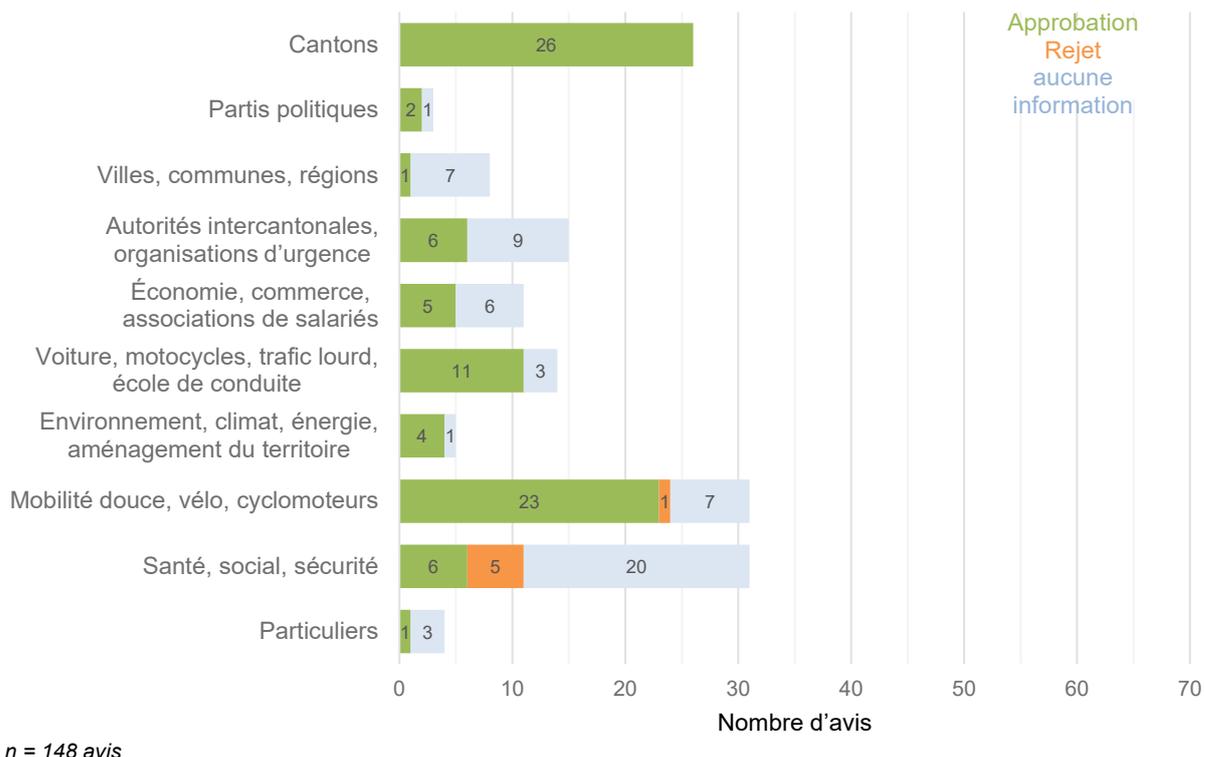
Approuvez-vous l'obligation d'équiper d'un frein à friction mécanique chacune des roues des cyclomoteurs rapides et des cyclomoteurs lourds (art. 179, al. 6 et 181, al. 1, P-OETV) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, VERT-E-S, PS, UVS, USS, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, CCCS, MfE, UPSA, Arbenz, ASA, auto-suisse, BennoBikes, BFH-TI, BPA, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, eMobility, Flyer, FRS, Mobilité piétonne, Greenpeace, HCP, Infinity, iwaz, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Mobil2, motosuisse, Obst+Gemüse, Primebike, ProVelo, Riese+Müller, RoadCross, Specialized, SuterIndustries, SUVA, ASETA, SCPVS, swisscleantech, SwissCycling, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

11.101	Il conviendrait de choisir une désignation générale pour le système de freinage (ne pas limiter le développement technique).	UR, NW, AG
11.102	Les freins à friction hydrauliques et mécaniques devraient être considérés comme équivalents (p. ex. supprimer le terme « mécanique »).	BE, ZG
11.103	Le frein à friction sur chaque roue améliore la sécurité pour les cyclomoteurs rapides et lourds.	UVS, 2roues, Arbenz, Cycla, Greenpeace, Obst+Gemüse, ProVelo, RoadCross, SUVA, ATE
11.104	La notion de « frein à friction mécanique » devrait être remplacée par « frein à disque hydraulique ».	HCP, Mobil2

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

Medtech, Portmann, SKS Rehab, SML, SunriseMedical, Vermeiren

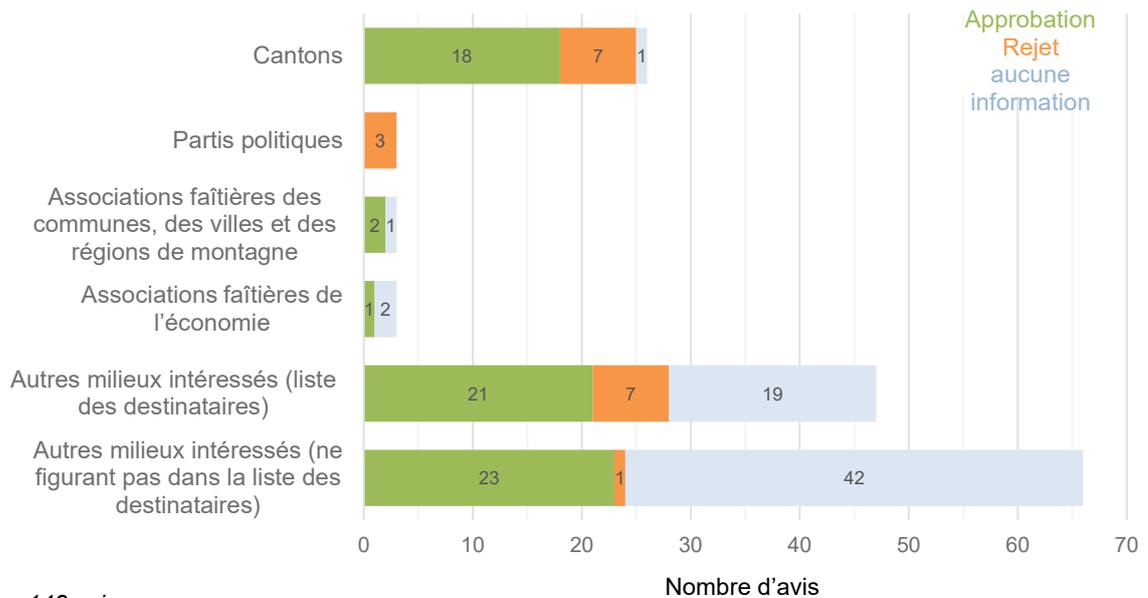
11.201	Les fauteuils roulants électriques ne sont pas équipés de freins à friction.	Medtech, SunriseMedical
--------	--	-------------------------

3.2.12 Clignoteurs de direction pour cyclomoteurs légers (question 12)

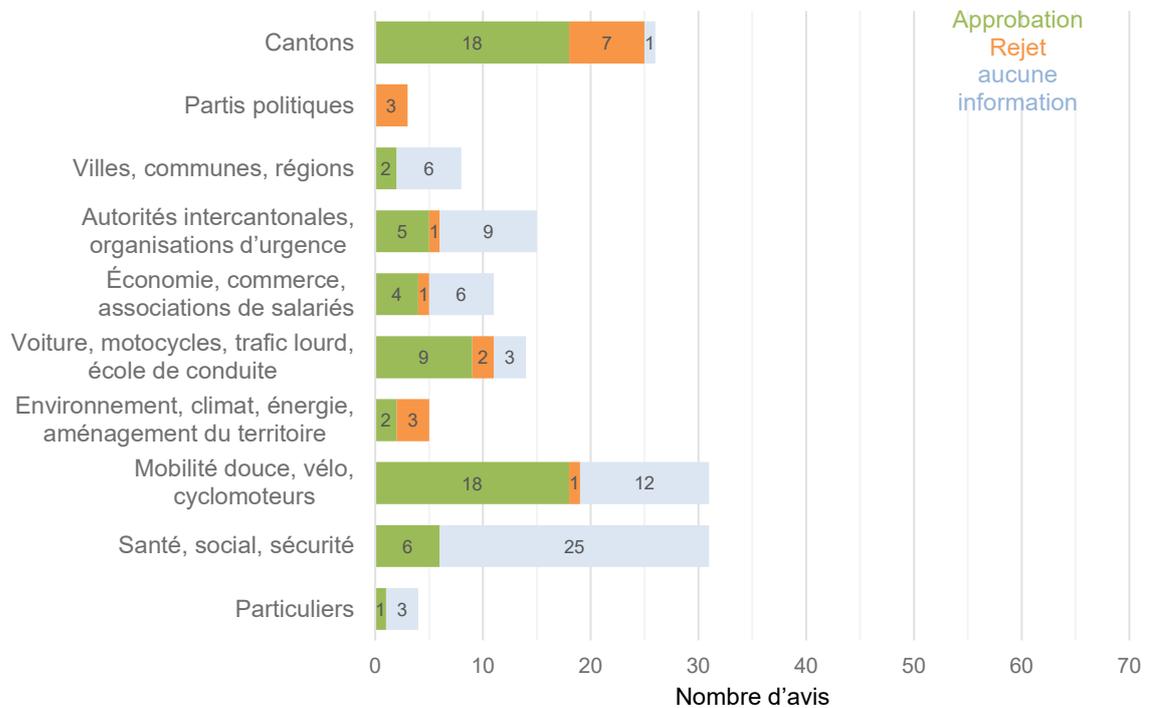
Acceptez-vous que les cyclomoteurs légers puissent à l'avenir aussi comporter seulement deux clignoteurs de direction installés aux extrémités droite et gauche du guidon et éclairant chacun vers l'avant et vers l'arrière (à la place des deux paires de clignoteurs de direction prescrites respectivement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

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, SZ, OW, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, NE, GE, SAB, UVS, USS, 2roues-Bike4-Artisans, CCCS, Arbenz, ASA, auto-suisse, BennoBikes, BFH-TI, BPA, CHACOMO, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-Emofa, eMobility, FRS, HCP, Infinity, IRAP, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Mobil2, motosuisse, Primebike, Riese+Müller, RoadCross, SKS Rehab, Specialized, SuterIndustries, SUVA, ASETA, swisscleantech, TCS, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

12.101	Les cyclomoteurs légers peuvent être mis en circulation sans réception par type et sans admission, ce qui explique qu'il existe des produits qui ne répondent pas aux exigences techniques.	AR
12.102	La sécurité routière n'en sera pas affectée de manière significative.	UVS
12.103	Les clignoteurs devraient également être bien visibles à l'arrière et ne devraient pas être obstrués par la personne qui conduit.	BFU, RoadCross, SUVA
12.104	Les clignoteurs de direction devraient rester optionnels (autorisés en plus) pour les cyclomoteurs.	TCS
12.105	Les trottinettes électriques devraient être équipées de clignoteurs à l'avant au bout du guidon et à l'arrière, qui clignotent dans les deux sens.	CHACOMO
12.106	Il est particulièrement compliqué de faire des signes de la main sur les trottinettes électriques et les clignoteurs constituent un complément pratique.	RoadCross
12.107	Les pannes et les réparations sont moins nombreuses avec une seule paire de clignoteurs de direction.	Arbenz

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

LU, UR, NW, GL, SG, VD, JU, VERT-E-S, PS, UDC, 2roues, ACS, MfE, UPSA, Greenpeace, ProVelo, SCPVS, ATE

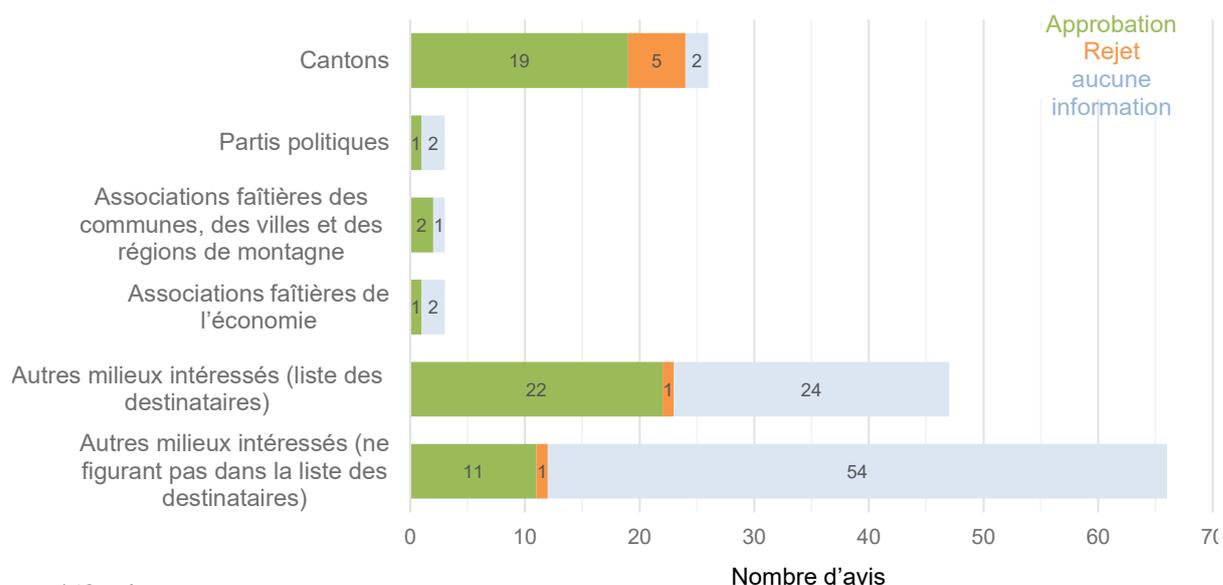
12.201	Pour les cyclomoteurs légers sans carrosserie fermée, il ne faut pas autoriser à nouveau une seule paire de clignoteurs de direction (p. ex. sécurité routière, visibilité réduite, signes de la main plus visibles, volontairement interdits pour les motocycles). Les clignoteurs devraient continuer à être installés à l'avant et à l'arrière (visibilité maximale).	LU, NW, GL, SG, VD, VERT-E-S, PS, 2roues, ACS, UPSA, Greenpeace, ProVelo, SCPVS, ATE
12.202	Il est particulièrement compliqué de faire des signes de la main sur les trottinettes électriques et les clignoteurs constituent un complément pratique.	PS, Greenpeace, ATE

3.2.13 Exigences concernant les freins pour les cyclomoteurs légers visées dans la norme EN 12184 (question 13)

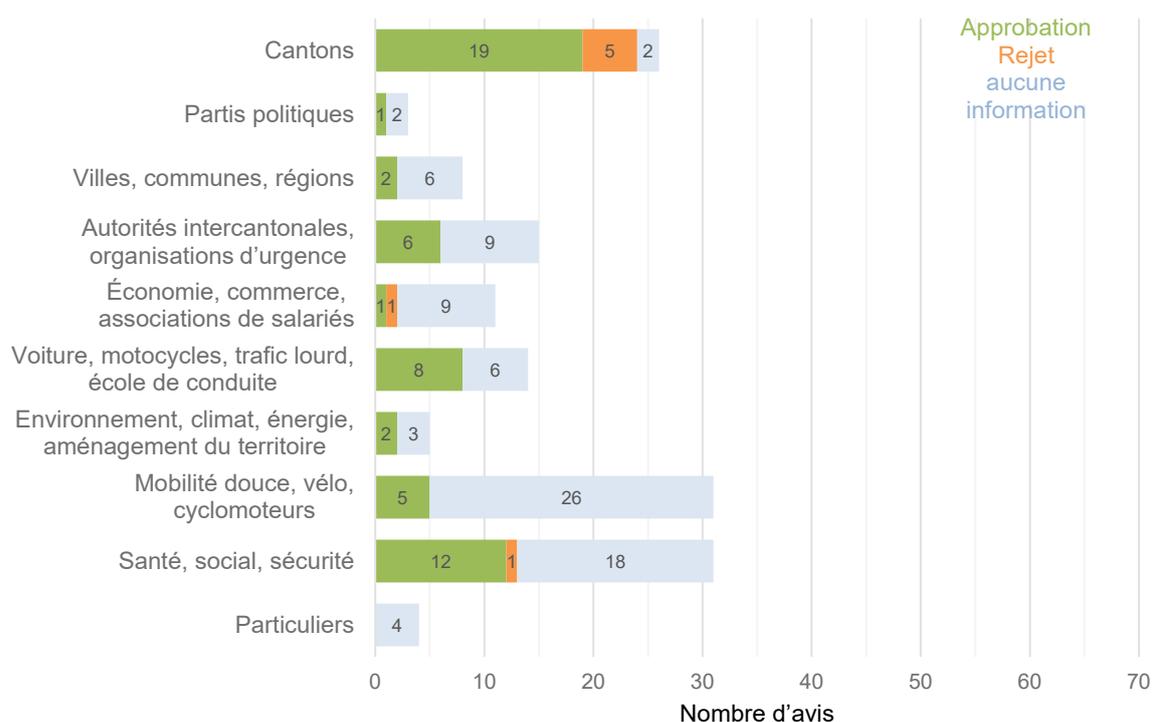
Acceptez-vous que la conformité aux exigences concernant les freins visées dans la norme EN 12184 « Fauteuils roulants électriques, scooters et leurs chargeurs – Exigences et méthodes d’essai » soit reconnue comme suffisante pour les cyclomoteurs légers certifiés selon celle-ci (art. 180, al. 3, P-OETV)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

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, SZ, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, VD, VS, NE, JU, VERT-E-S, SAB, UVS, USS, CCCS, UPSA, ASA, auto-suisse, DTC, elektromobil-Emofa, eMobility, FRS, Mobilité piétonne, HCP, Architecture sans obstacles, IRAP, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Levo, Medtech, Mobil2, motosuisse, Portmann, Procap, RoadCross, FSA, SKS Rehab, SunriseMedical, ASETA, SCPVS, TCS, Conférence Vélo, Vermeiren, VFAS, SPC

13.101	Les exigences concernant les freins devraient être au moins équivalentes.		TG
13.102	Les exigences concernant les freins devraient être réglementées directement au niveau de l'ordonnance (le renvoi à une norme privée payante est discutable du point de vue de l'État de droit).	CCCS, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS	
13.103	L'adaptation à la norme européenne est nécessaire (p. ex. importation d'outils appropriés).	Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, Medtech, Procap, SunriseMedical	
13.104	La norme ne devrait être acceptée que jusqu'à 15 km/h. À partir de 25 km/h et d'un poids allant jusqu'à 250 kg, un frein à friction serait impérativement requis.		DTC

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

LU, UR, OW, NW, BS, BFH-TI, RehaHilfen

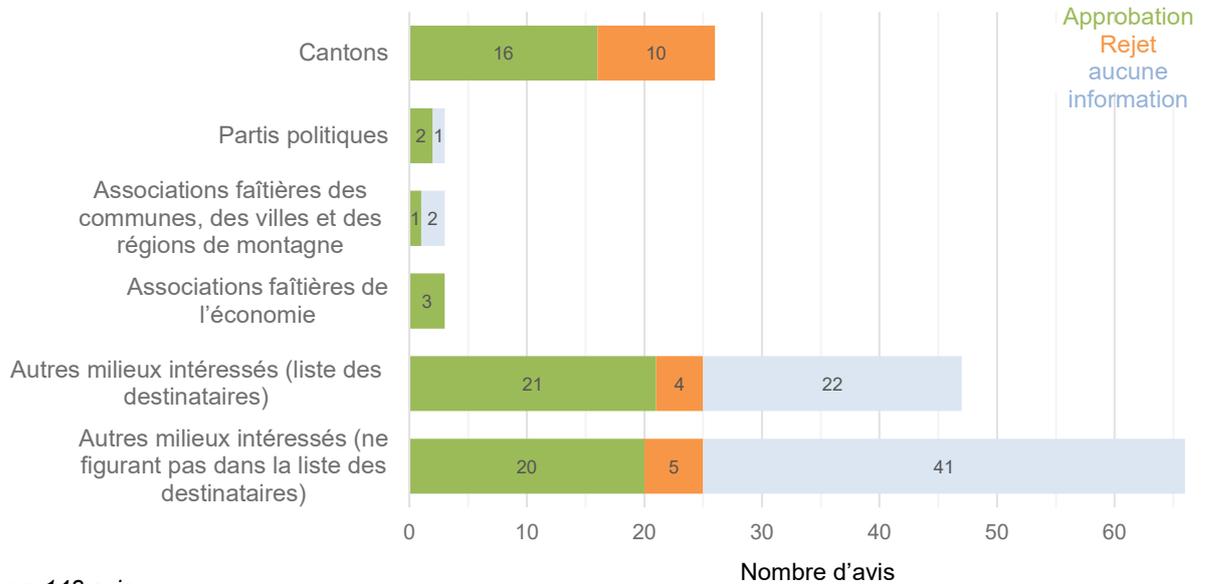
13.201	La norme EN 12184 ne se rapporte pas aux cyclomoteurs et n'est ni adaptée à la pratique ni accessible gratuitement (exigences concernant les freins spécifiées à l'annexe 7, ch. 315, OETV).		LU, UR, OW, NW, BS
--------	--	--	--------------------

3.2.14 Pas de moteur pour les remorques sauf en guise d'aide à la propulsion (question 14)

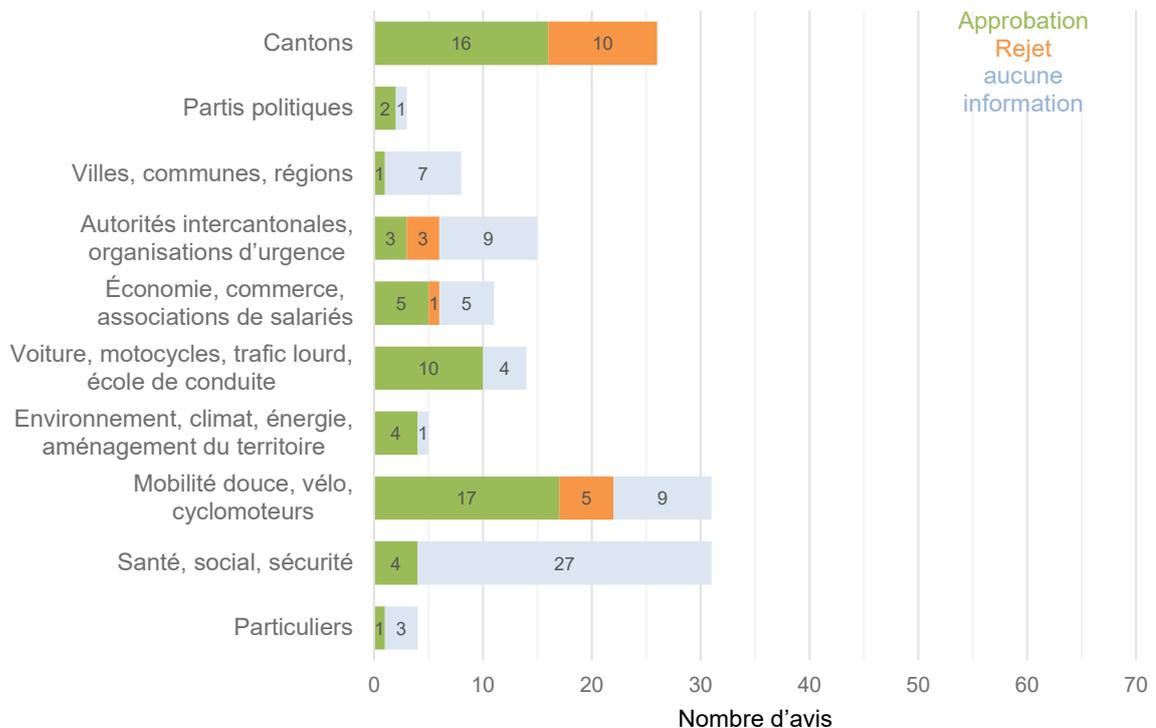
Acceptez-vous que les remorques pour les cycles ou les cyclomoteurs puissent être équipées d'un moteur uniquement en guise d'aide à la propulsion jusqu'à 6 km/h (art. 210, al. 6, P-OETV) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, SZ, OW, GL, SO, BL, SH, AR, AI, SG, TI, VD, VS, NE, GE, VERT-E-S, PS, UVS, economiesuisse, USS, USAM, 2roues, ACS, MfE, UPSA, Arbenz, ASA, auto-suisse, BennoBikes, BPA, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-Ernofa, Flyer, FRS, Greenpeace, Infinity, IRAP, CDSVS, L-drive, Mobil2, motosuisse, Primebike, Riese+Müller, Road-Cross, Specialized, SuterIndustries, ASETA, SCPVS, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

14.101	L'utilisation exclusive du moteur en guise d'aide à la propulsion devrait être expressément mentionnée.	ZH
14.102	La puissance du moteur électrique des remorques devrait être limitée.	SO
14.103	L'aide à la propulsion de la remorque augmenterait la sécurité au démarrage (feu rouge, pente raide).	VD
14.104	Le moteur ne devrait être autorisé que pour le transport de choses.	GE
14.105	La sécurité routière n'en sera pas affectée de manière significative.	UVS
14.106	L'aide à la propulsion serait utile pour les manœuvres et les démarrages des attelages cycle-remorque et améliorerait l'attractivité des vélos-cargos.	USAM, 2roues, Arbenz, BennoBikes, Ciclosport, Cycla, DriftBike, dynaMot, Flyer, Greenpeace, Infinity, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, ATE, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
14.107	Les remorques destinées au transport de choses sur des cyclomoteurs lourds devraient avoir une largeur de 1,2 m et les freins à friction mécaniques devraient être autorisés comme freins à inertie pour toutes les remorques pour cycles et cyclomoteurs.	2roues, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

LU, UR, NW, ZG, FR, BS, GR, AG, TG, JU, 2roues-Bike4-Artisans, CCCS, Pol cant OW, CCPCS, Obst+Gemüse, ProVelo, SML, swisscleantech, Velosuisse

14.201	La réglementation est rejetée pour des raisons de sécurité (p. ex. stabilité des véhicules à voie unique, propulsion par l'arrière, système facilement manipulable, utilisation sur un terrain inapproprié).	LU, UR, NW, ZG, FR, BS, GR, AG, JU, CCCS, Pol cant OW, CCPCS
14.202	L'aide à la propulsion sur les remorques de cycles ne devrait être autorisée que si la remorque est utilisée comme voiture à bras.	LU, NW, BS, AG
14.203	La puissance du moteur électrique des remorques devrait être limitée et identique pour toutes les remorques.	LU, UR
14.204	Au sens de l'art. 19 OETV, les remorques sont des véhicules sans système de propulsion propre et construits pour être tractés par d'autres véhicules.	TG
14.205	L'art. 210, al. 6, P-OETV devrait être adapté : « Les remorques attelées à des cycles ou à des cyclomoteurs peuvent disposer de leur propre système de propulsion actif jusqu'à 6 km/h. » (biffer « est »)	LU
14.206	Les remorques pour cycles à un ou deux essieux avec système de propulsion et de freinage devraient être autorisées.	2roues-Bike4-Artisans, Obst+Gemüse, ProVelo, SML, Velosuisse
14.207	Le poids effectif des remorques devrait être porté à 130 kg et leur largeur à 1,2 m.	Obst+Gemüse, SML

Remarque (sans approbation ou rejet de principe)

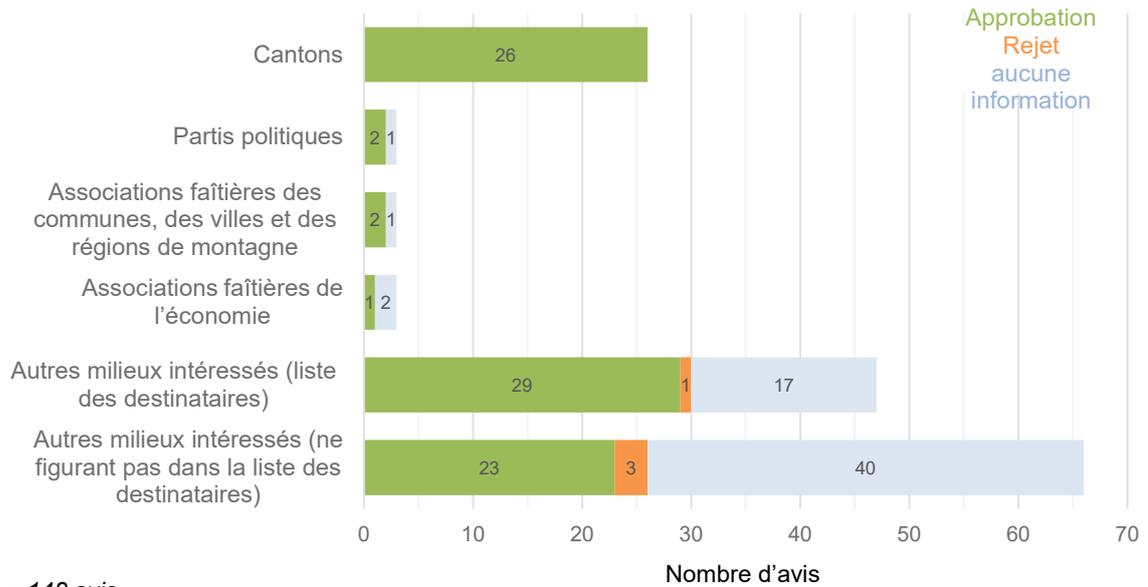
14.301	Les remorques de vélo avec frein devraient absolument être autorisées.	Wil (ville)
14.302	Le poids maximal des remorques devrait être augmenté et la limitation du dépassement de charge supprimée.	Gähler

3.2.15 Décélération frein de service pour cyclomoteurs lourds (question 15)

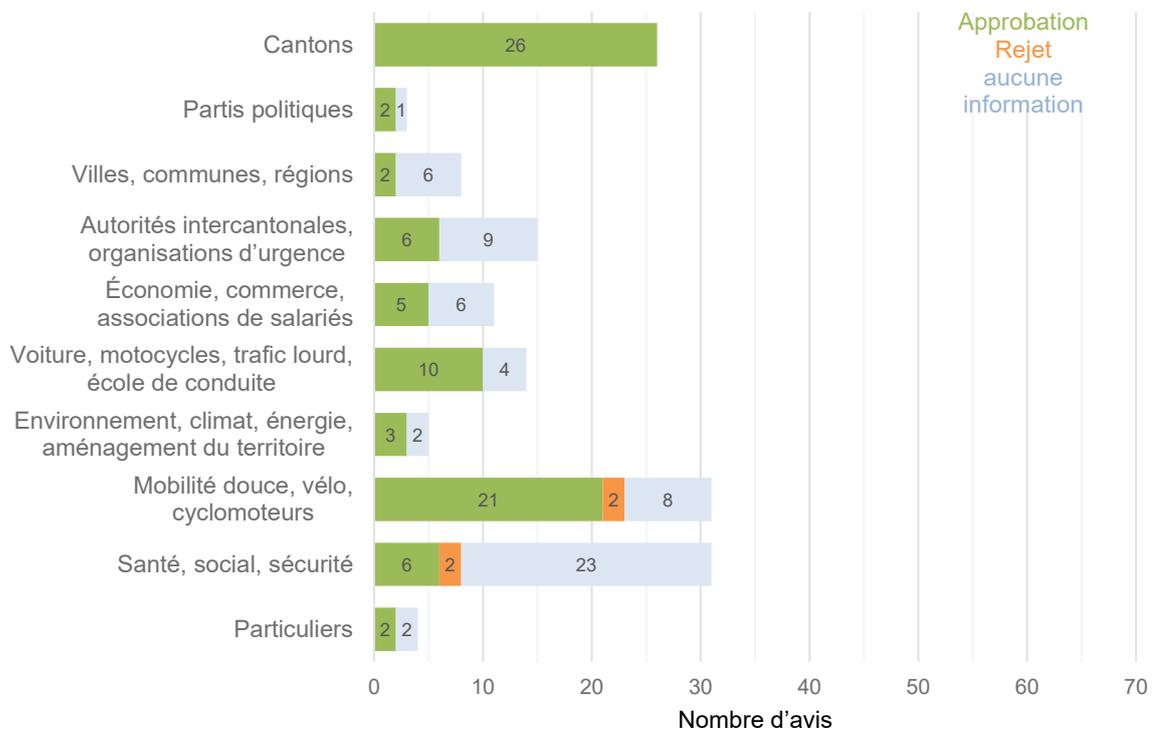
Acceptez-vous que les cyclomoteurs lourds soient soumis à des exigences plus strictes en matière de décélération du frein de service (annexe 7, ch. 316, P-OETV) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, VERT-E-S, PS, SAB, UVS, USS, 2roues, ACS, CCCS, MfE, UPSA, Arbenz, ASA, auto-suisse, BennoBikes, BFH-TI, BPA, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-Emofa, FRS, Mobilité piétonne, Gähler, Greenpeace, HCP, Infinity, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Mobil2, Primebike, ProVelo, Riese+Müller, RoadCross, FSA, Specialized, SuterIndustries, SUVA, ASETA, SCPVS, swisscleantech, SwissCycling, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

15.101	Il est important pour la sécurité routière que les exigences en matière de frein de service soient plus élevées pour les cyclomoteurs lourds.	BE, UR, GE, 2roues, Arbenz, Cycla, elektromobil-Emofa, Greenpeace, ProVelo, ATE
15.102	Les cyclomoteurs lourds devraient faire l'objet d'un contrôle périodique (p. ex. tous les 5 ans).	VD
15.103	Si les conclusions des rapports de recherche sont positives, il conviendrait d'autoriser les remorques pour cycles équipées d'un moteur pouvant atteindre jusqu'à 25 km/h avec une puissance de freinage adéquate (comme dans l'UE).	Greenpeace, ATE

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

2roues-Bike4-Artisans, Architecture sans obstacles, Procap, SML

15.201	Il s'agirait d'éviter des barrières commerciales supplémentaires lors de l'importation de moyens auxiliaires pour les personnes en situation de handicap.	Architecture sans obstacles, Procap
15.202	Les constructeurs existants ont déjà prouvé que leurs véhicules sont conformes aux réglementations techniques et de sécurité.	2roues-Bike4-Artisans

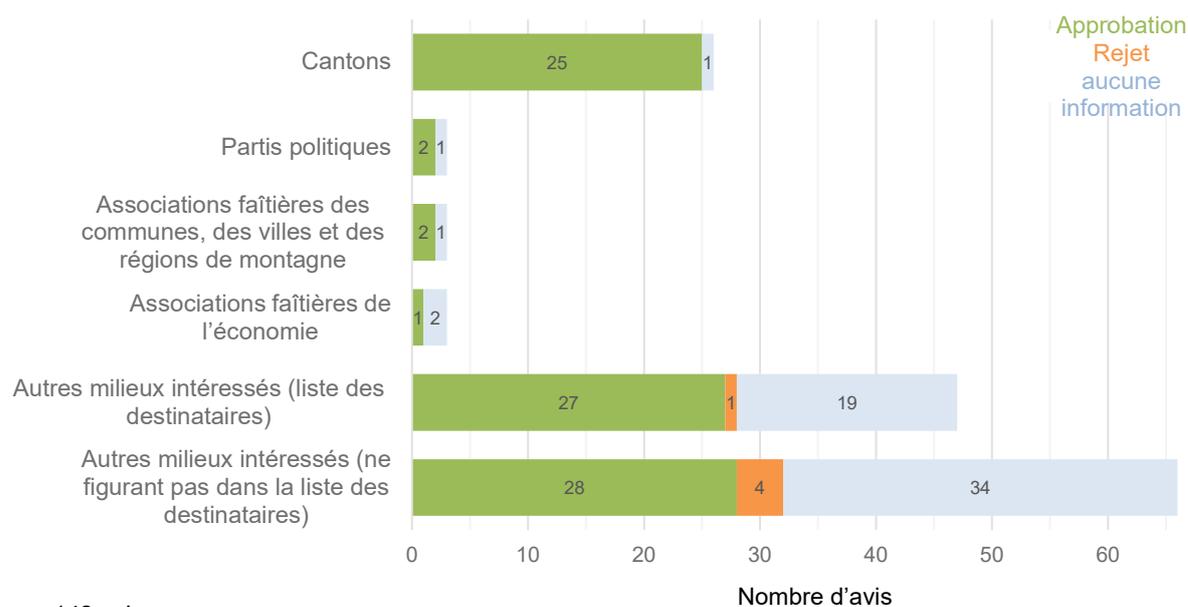
3.3 Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR)

3.3.1 Pas d'obligation de porter le casque lors de la conduite d'un fauteuil roulant motorisé au sens de l'ancien droit (question 16)

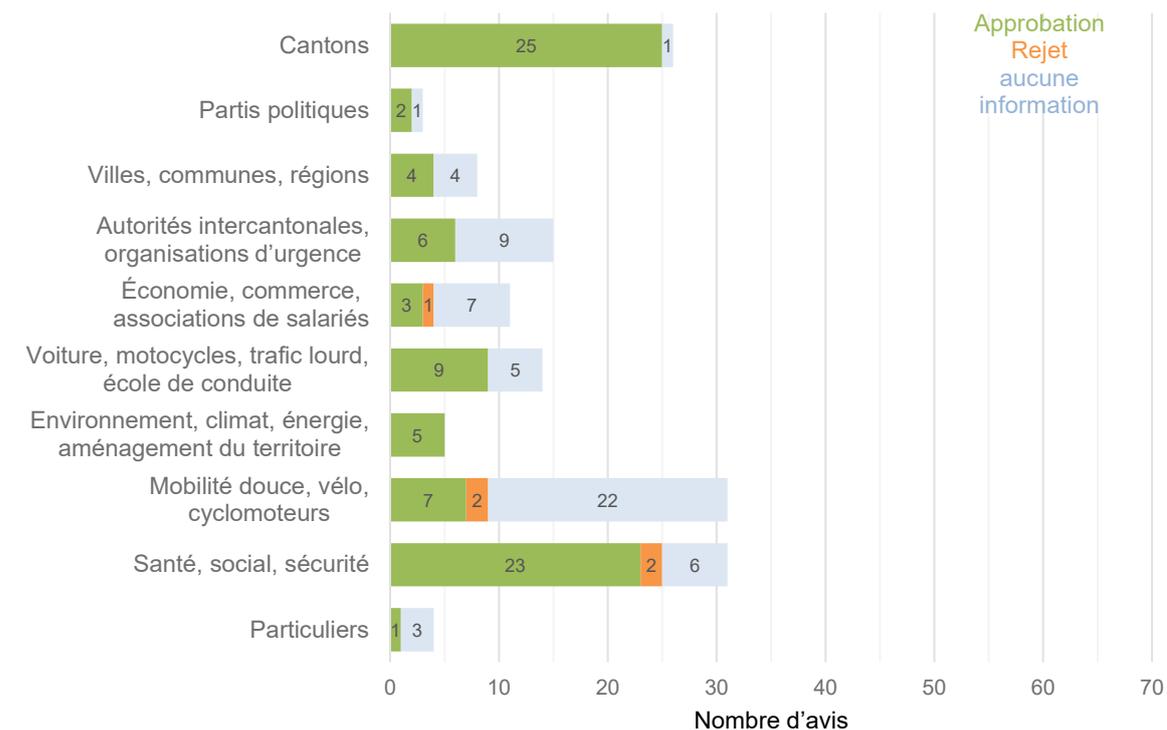
Acceptez-vous que les conducteurs de fauteuils roulants motorisés au sens de l'ancien droit ayant une vitesse maximale par construction de 30 km/h et déjà en circulation soient toujours dispensés à l'avenir de l'obligation de porter le casque (art. 3B, al. 2, let. h, P-OCR) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, VERT-E-S, PS, SAB, UVS, USS, CCCS, MfE, UPSA, Arbenz, ASA, Aforum, auto-suisse, BPA, CP, DTC, elektromobil-Emofa, Embrach, eMobility, FRS, Mobilité piétonne, Greenpeace, Hägeli, Helios, Hermap, Architecture sans obstacles, HuberTech, IRAP, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, Kyburz, L-drive, Medtech, moveme, ORS, Portmann, Procap, Rehabil, RehaHilfen, RehaSys, RoadCross, FSCMA, FSA, Schär, SKS Rehab, Stöckli, Sunel, SunriseMedical, ASETA, ASA, SCPVS, swisscleantech, TCS, ATE, Conférence Vélo, Vermeiren, VFAS, SPC, ZSS, ZürcherUnterland

16.101	La réglementation est accueillie favorablement comme solution transitoire (l'exception est acceptable en ce qui concerne le nombre d'accidents ou la sécurité routière).	NW, SO
16.102	Le port obligatoire du casque est impossible à mettre en œuvre pour de nombreuses personnes en situation de handicap (le casque ne peut pas être mis de manière autonome) ou n'a pas de sens (capacité de mouvement et perception de la circulation limitées).	UR, Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, Procap, FSA, Sunel
16.103	L'art. 18, let. b, P-OETV, ne prévoit plus de vitesse maximale par construction, raison pour laquelle l'art. 3b, let. e, P-OCR devrait être abrogé et intégré à l'art. 3b, let. g, P-OCR.	NW
16.104	Les moyens auxiliaires sont utilisés longtemps (remplacement uniquement lorsqu'ils ne sont plus fonctionnels) et l'assurance-invalidité ne finance pas un nouveau moyen auxiliaire parce que les utilisateurs ne peuvent pas mettre de casque.	Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, FSA
16.105	Le port du casque devrait être obligatoire lorsque la vitesse maximale dépasse 15 km/h.	Arbenz

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

BFH-TI, HCP, iwaz, Levo, Mobil2

16.201	La vitesse maximale générale de 20 km/h pour les fauteuils roulants motorisés et les engins tracteurs devrait être reconsidérée (le port du casque n'étant pas obligatoire).	iwaz
16.202	Le port du casque devrait être rendu obligatoire pour tous les types de cycles.	HCP

Remarque (sans approbation ou rejet de principe)

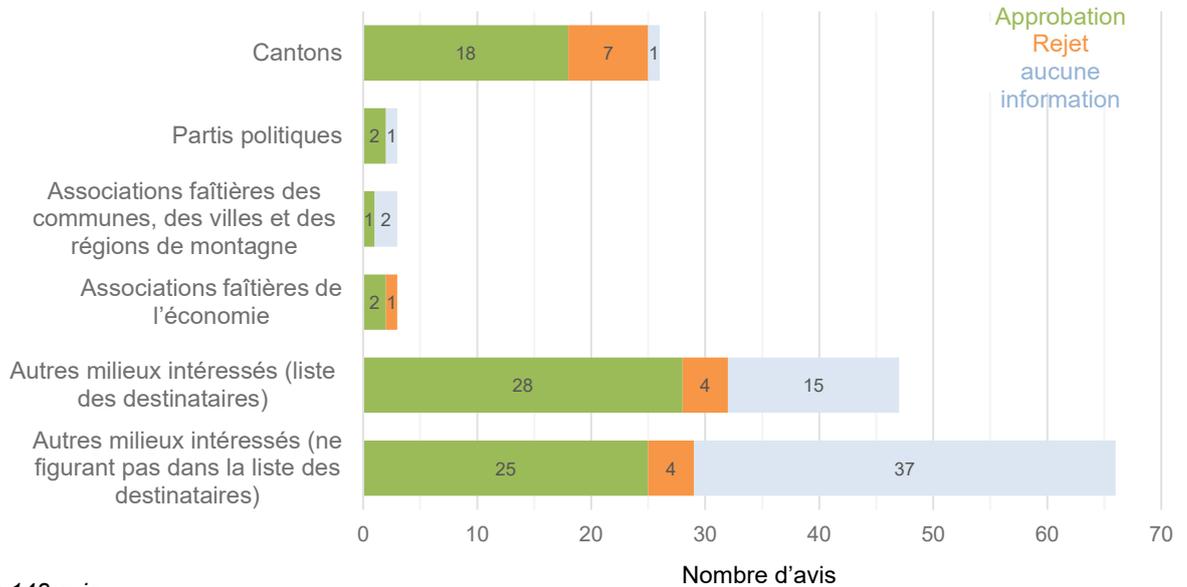
16.301	La réglementation est accueillie favorablement comme solution transitoire (l'exception est acceptable en ce qui concerne le nombre d'accidents ou la sécurité routière).	LU
16.302	L'art. 18, let. b, P-OETV, ne prévoit plus de vitesse maximale par construction, raison pour laquelle l'art. 3b, let. e, P-OCR devrait être abrogé et intégré à l'art. 3b, let. g, P-OCR.	LU

3.3.2 Largeur maximale des objets transportés (question 17)

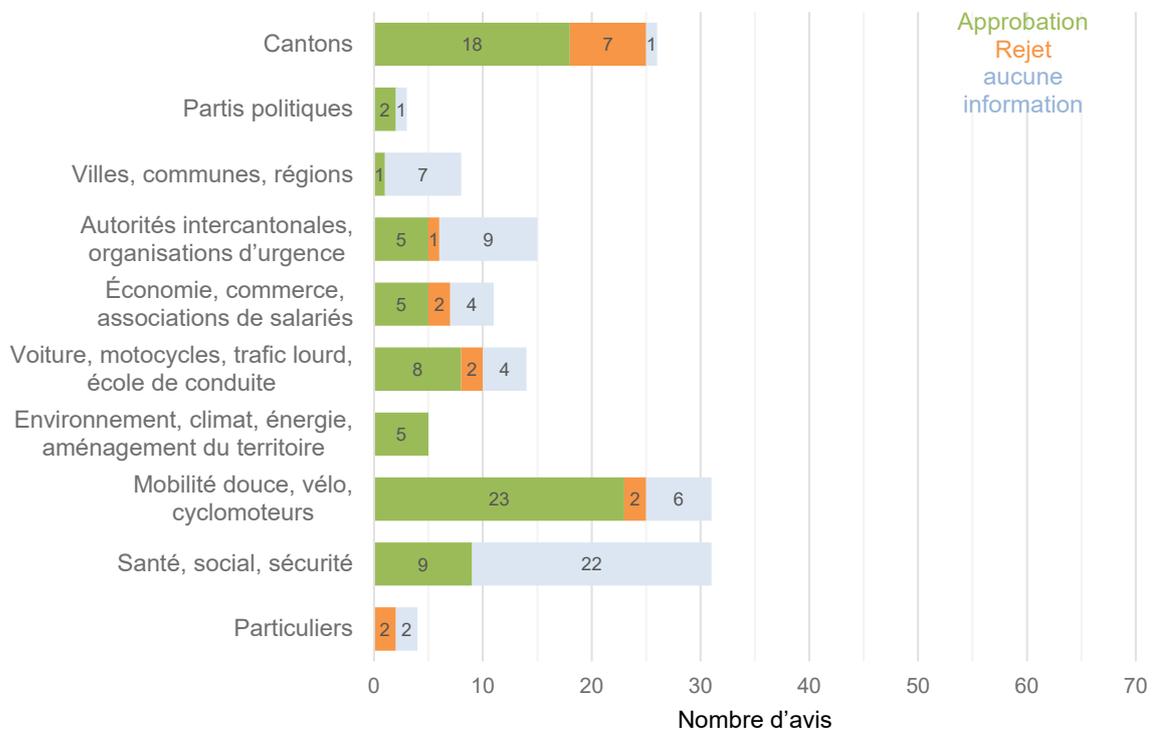
Acceptez-vous que la largeur des objets transportés ne puisse dorénavant plus dépasser la largeur du véhicule lorsque celle-ci est supérieure à 1,00 m (art. 42, al. 2, P-OCR) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, SZ, OW, NW, GL, FR, BS, BL, SH, SG, GR, AG, TG, TI, VD, GE, JU, VERT-E-S, PS, UVS, economiesuisse, USS, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, CCCS, MfE, UPSA, auto-suisse, BennoBikes, BPA, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-Emofa, eMobility, Flyer, FRS, Mobilité piétonne, Greenpeace, HCP, Architecture sans obstacles, Infinity, IRAP, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Mobil2, motosuisse, Primebike, Procap, ProVelo, Riese+Müller, RoadCross, FSA, SKS Rehab, Specialized, SuterIndustries, SUVA, SCPVS, swisscleantech, SwissCycling, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, SPC

17.101	La largeur du véhicule de 1,0 m est suffisante pour le transport de choses avec un cyclomoteur-cargo (possibilité de transporter les europalettes dans le sens de la longueur).	NW, CCCS, DTC, Greenpeace, CCPCS, motosuisse, ATE
17.102	Limitier la largeur des objets transportés à celle du véhicule augmente la sécurité des autres usagers de la route.	SG
17.103	La plupart des villes estiment que les objets transportés devraient respecter la largeur des véhicules dépassant 1 mètre, tandis qu'une minorité rejette cette idée en raison de son caractère disproportionné et irréalisable.	UVS
17.104	Les objets transportés devraient être correctement positionnés et sécurisés.	RoadCross, TCS
17.105	Les cyclomoteurs lourds ne devraient pas être autorisés à circuler sur les aires piétonnes ou sur les aires utilisées conjointement avec les piétons (sécurité routière).	MfE, Architecture sans obstacles, FSA
17.106	Les vélos-cargos lourds et les marchandises transportées d'une largeur de 1,2 m poseraient problème pour des raisons de confort et de sécurité.	2roues, Cycla, Mobilité piétonne, ProVelo
17.107	Si les véhicules n'étaient autorisés à circuler que sur les chaussées routières, il serait possible de transporter des objets plus larges.	Mobilité piétonne
17.108	L'adaptation faciliterait le transport de choses sur des cyclomoteurs lourds.	BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
17.109	La largeur maximale devrait être de 1,2 m pour les véhicules et les marchandises transportées.	2roues-Bike4-Artisans, HCP

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

LU, UR, ZG, AR, AI, VS, NE, USAM, Arbenz, ASA, BFH-TI, Gähler, Obst+Gemüse, SML, ASETA, VFAS

17.201	L'infrastructure de transport existante n'est pas adaptée à une largeur de 1,2 m (les coûts d'aménagement seraient disproportionnés par rapport aux avantages, l'aménagement serait parfois impossible en raison de l'espace disponible, effets négatifs sur la sécurité routière).	AR, AI, VS, NE, USAM, VFAS
17.202	La largeur du véhicule de 1,0 m est suffisante pour le transport de choses avec un cyclomoteur-cargo (possibilité de transporter les europalettes dans le sens de la longueur).	LU, UR, ZG, Arbenz
17.203	Les restrictions et l'effort de contrôle devraient être minimales, et un léger dépassement serait toléré (conformément à l'art. 73 al. 2 let. D, OCR).	Obst+Gemüse, SML, ASETA
17.204	La largeur maximale devrait être de 1,2 m pour les véhicules et les marchandises transportées.	Gähler

Remarque (sans approbation ou rejet de principe)

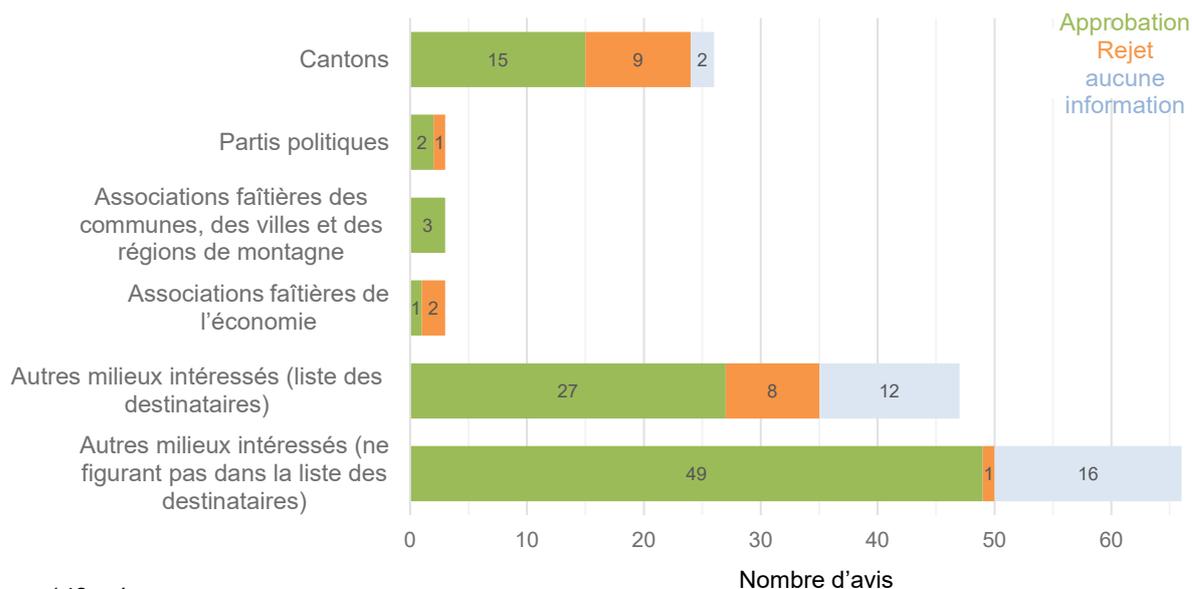
17.301	L'infrastructure de transport existante n'est pas adaptée à une largeur de 1,2 m (les coûts d'aménagement seraient disproportionnés par rapport aux avantages, l'aménagement serait parfois impossible en raison de l'espace disponible, effets négatifs sur la sécurité routière).	SO
--------	---	----

3.3.3 Abrogation de l'obligation de circuler sur les pistes cyclables pour les cyclomoteurs lourds et rapides (question 18)

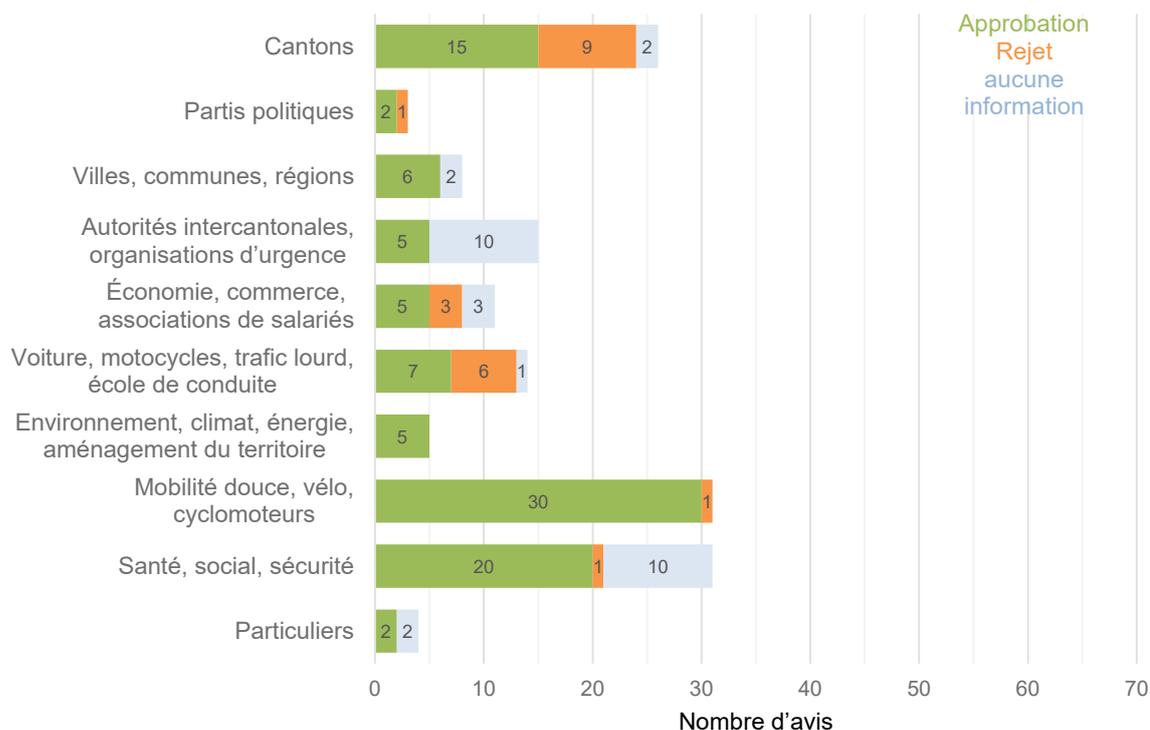
Acceptez-vous que les conducteurs de cyclomoteurs lourds et de cyclomoteurs rapides ne soient plus concernés à l'avenir par l'obligation de circuler sur les pistes cyclables et que le signal « Piste cyclable » (2.60) n'impose qu'aux conducteurs de cycles, de cyclomoteurs légers et de gyropodes électriques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

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>ZH, BE, SZ, GL, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TI, VD, VS, NE, GE, VERT-E-S, PS, SAB, ACS (communes), UVS, USS, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, CCCS, MfE, Alliance Activité physique, Arbenz, AUFORUM, BennoBikes, BPA, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, dynaMot, Embrach, eMobility, Flyer, Fribourg (ville), Mobilité piétonne, Gähler, Greenpeace, Hägeli, HCP, Helios, Hermap, HuberTech, Infinity, IRAP, iwaz, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, Kyburz, Levo, Mobil2, motosuisse, moveme, Obst+Gemüse, ORS, ParksSwiss, Primebike, ProVelo, Santé publique, Rehabil, RehaHilfen, RehaSys, Riese+Müller, Road-Cross, FSCMA, Schär, SuisseMobile, SML, Specialized, SSPH+, Stöckli, Sunel, SuterIndustries, SUVA, ASETA, ASA, SCPVS, swisscleantech, SwissCycling, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, SPC, Suisse Rando, ZSS, ZürcherUnterland</p>		
18.101	L'obligation d'utiliser les aires de circulation dans le domaine de la mobilité douce devrait être supprimée de manière générale (p. ex. obligation d'utilisation non connue, les cyclistes cherchent des aires de circulation dont la vitesse est similaire à celle des usagers), les tronçons dangereux (p. ex. tunnels) pouvant être exclus par une interdiction de circuler (p. ex. signal 2.05 : circulation interdite aux cycles et cyclomoteurs).	BE, VD
18.102	Selon la situation (p. ex. à l'intérieur des localités), il serait judicieux de séparer de manière flexible les usagers de la route lents et rapides.	BE
18.103	L'abrogation de l'obligation d'utiliser les pistes cyclables devrait également s'appliquer aux cycles de sport.	NE, Gähler
18.104	L'obligation d'utiliser les pistes cyclables devrait être abrogée en raison des différences de vitesse.	TI
18.105	L'obligation d'utiliser les pistes cyclables pour les cycles, les cyclomoteurs légers et les gyropodes électriques est compréhensible du point de vue de la sécurité routière, mais peu intuitive pour les usagers.	GE
18.106	L'obligation d'utiliser les pistes cyclables devrait être abrogée pour tous les cyclistes ou son abrogation devrait être examinée (p. ex. réglementation plus simple, cycles de course rapides, manœuvres d'évitement, mauvais éclairage, neige, feuilles ou irrégularités sur la chaussée), les tronçons dangereux (p. ex. tunnels) pouvant être exclus avec interdiction de circuler.	SP, UVS, USS, MfE, Greenpeace, CDSVS, Obst+Gemüse, SML, ATE
18.107	L'obligation d'utiliser les pistes cyclables devrait être abrogée pour les cyclomoteurs rapides et lourds et l'utilisation des pistes cyclables avec des cyclomoteurs lourds devrait être interdite.	VERT-E-S
18.108	La séparation des différents types de transport permettrait de réduire le potentiel de conflits.	SAB
18.109	L'utilisation des pistes cyclables devrait être interdite aux cyclomoteurs lourds.	UVS, Greenpeace, ATE
18.110	Il conviendrait d'examiner l'introduction d'un signal « rue cyclable », y c. les droits et obligations (selon la réglementation en vigueur dans de nombreux pays de l'UE).	UVS
18.111	L'abrogation de l'obligation d'utiliser les pistes cyclables pourrait entraîner des conflits d'utilisation (surtout à l'intérieur des localités, la séparation du trafic rapide et du trafic lent favoriserait la sécurité routière).	CCCS, Pol cant OW, CCPCS
18.112	L'abrogation de l'obligation d'utilisation désengorgerait les pistes cyclables et rendrait l'utilisation de cyclomoteurs rapides et lourds plus attrayante.	ACS (communes), 2roues, Alliance Activité physique, Cycla, Obst+Gemüse, ProVelo, Santé publique, SML, SSPH+, SwissCycling
18.113	L'utilisation des pistes cyclables devrait être interdite aux cyclomoteurs rapides à partir de 30 km/h.	Greenpeace, ATE
18.114	L'effet de l'abrogation de l'obligation d'utiliser les pistes cyclables sur les accidents devrait être surveillé et la réglementation adaptée si nécessaire.	BPA, CP
18.115	L'obligation d'utiliser les pistes cyclables devrait être abrogée de manière générale, l'utilisation par les cyclomoteurs lourds interdite et l'utilisation par les cyclomoteurs rapides autorisée uniquement jusqu'à	Mobilité piétonne

	25 km/h (l'interdiction de circuler sur les pistes cyclables pour les cycles non souhaités nécessite une signalisation supplémentaire).	
18.116	Il conviendrait d'introduire le signal « piste cyclable facultative » ou « piste cyclable recommandée » (comme en Autriche, en France et en Allemagne).	ProVelo, SwissCycling
18.117	Des exigences minimales devraient être définies pour la mise en place d'une piste cyclable obligatoire (signaux 2.60, 2.63 et 2.63.1).	SwissCycling
18.118	Les cyclomoteurs lourds et rapides devraient également être exemptés de l'obligation de circuler sur les bandes cyclables (et pas seulement sur les pistes cyclables).	SPC
18.119	L'utilisation des pistes cyclables devrait être interdite aux cyclomoteurs rapides à partir de 30 km/h et aux cyclomoteurs lourds à partir de 250 kg.	MfE
18.120	Il conviendrait d'introduire le signal « Applicable à tous les cyclomoteurs ».	Arbenz
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
LU, UR, OW, NW, FR, SO, BS, TG, JU, UDC, economiesuisse, ACS (communes), ACS, UPSA, auto-suisse, BFH-TI, DTC, elektromobil-Emofa, FRS, L-drive, VFAS		
18.201	L'obligation d'utiliser les pistes cyclables hors des localités pour les cyclomoteurs rapides et lourds contribuerait à fluidifier le trafic et à améliorer la sécurité routière (p. ex. pas de manœuvres de dépassement risquées).	LU, TG
18.202	L'obligation d'emprunter les pistes cyclables n'est pas connue du grand public, les cyclistes empruntent le chemin le plus pratique pour eux.	SO
18.203	L'obligation d'utiliser les pistes cyclables devrait être considérée différemment pour les cyclomoteurs rapides (situations de danger différentes) et les cyclomoteurs lourds (infrastructure non conçue pour la largeur).	SO
18.204	L'obligation d'utiliser les pistes cyclables devrait être abrogée pour tous les cyclomoteurs munis d'une plaque de contrôle (facile à comprendre pour tous).	BS
18.205	L'obligation d'utiliser les pistes cyclables devrait être maintenue pour les cyclomoteurs lourds et rapides.	NW
18.206	Les véhicules plus larges de plus d'un mètre et la catégorie « cyclomoteurs lourds » sont rejetés (conséquences négatives sur la sécurité sur les pistes cyclables et les routes).	UR
18.207	La séparation des usagers de la route lents et rapides devrait pouvoir être réglementée de manière flexible en fonction de la situation (p. ex. à l'intérieur des localités).	LU
18.208	Les pistes cyclables assurent la sécurité du trafic lent et la séparation du trafic motorisé (éviter les conflits), les cycles et cyclomoteurs rapides devant respecter les autres usagers de la route sur les pistes cyclables.	OW
18.209	L'abrogation de l'obligation générale d'utiliser les pistes cyclables pourrait donner lieu à des malentendus.	FR
18.210	L'utilisation des pistes cyclables devrait être obligatoire pour tous les cycles et cyclomoteurs (en particulier les vélos-cargos) et la route devrait en principe être réservée aux automobiles et aux motocycles (sécurité des usagers de la route, fluidité du trafic).	UDC, economiesuisse, USAM, ACS, UPSA, auto-suisse, DTC, elektromobil-Emofa, FRS, L-drive, VFAS
18.211	Les droits d'utilisation de l'infrastructure ne devraient pas être déterminés en fonction des sous-catégories de la mobilité douce (la distinction entre les différents moyens de transport n'est pas compréhensible pour les profanes).	economiesuisse
Remarque (sans approbation ou rejet de principe)		

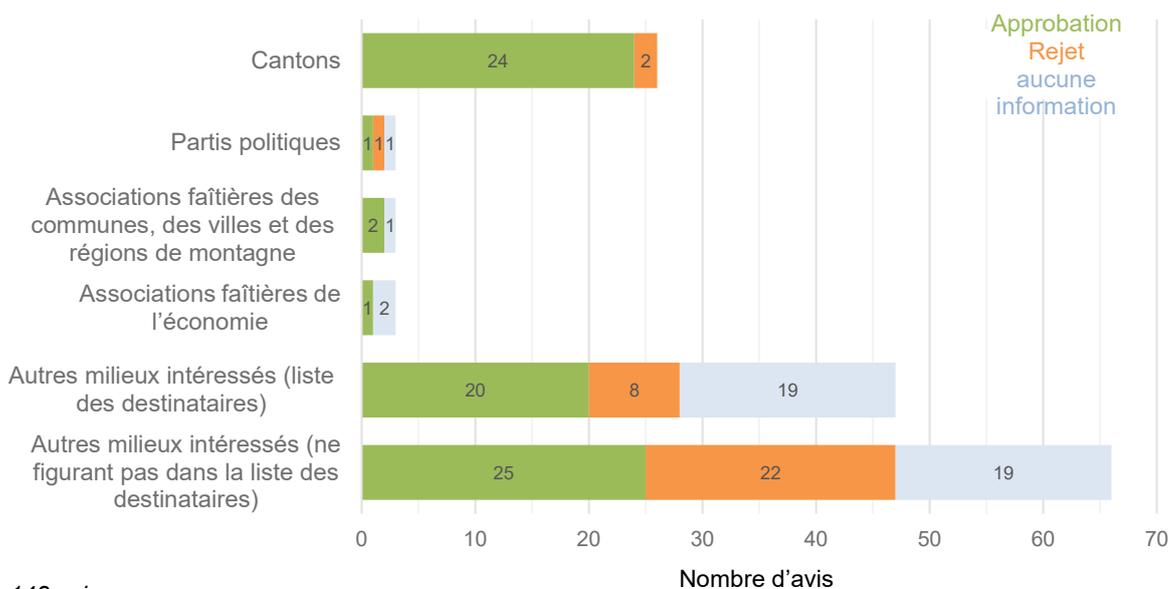
18.301	L'obligation d'utiliser les pistes cyclables devrait être abrogée pour les cyclomoteurs rapides et maintenue pour les cyclomoteurs lourds (sécurité routière).	AG
18.302	L'abrogation de l'obligation d'utiliser les pistes cyclables pour les cyclomoteurs rapides et lourds est saluée, mais l'utilisation des aires de circulation et la signalisation correspondante devraient faire l'objet d'une réglementation spécifique (évaluer la sécurité routière de tous les usagers de la route en fonction de la situation).	ZG
18.303	L'obligation d'utiliser les pistes cyclables devrait être abrogée pour tous les cyclomoteurs et les gyropodes électriques (protéger les personnes en situation de handicap sur les aires de circulation communes aux piétons et aux cyclistes).	Architecture sans obstacles, Procap, FSA
18.304	L'utilisation des pistes cyclables devrait être interdite pour les cyclomoteurs lourds et autorisée pour les cyclomoteurs rapides uniquement à une vitesse inférieure à 25 km/h.	FSA
18.305	L'obligation d'utiliser les pistes cyclables devrait être abrogée pour tous les cycles (p. ex. cycles de course) et les cyclomoteurs (éviter les conflits avec les autres usagers de la route, ne pas orienter les cyclistes plus rapides vers les aires de circulation mixte).	SVI

3.3.4 Nouveau terme « cyclomoteurs à voies multiples dépourvus de pédalier » (question 19)

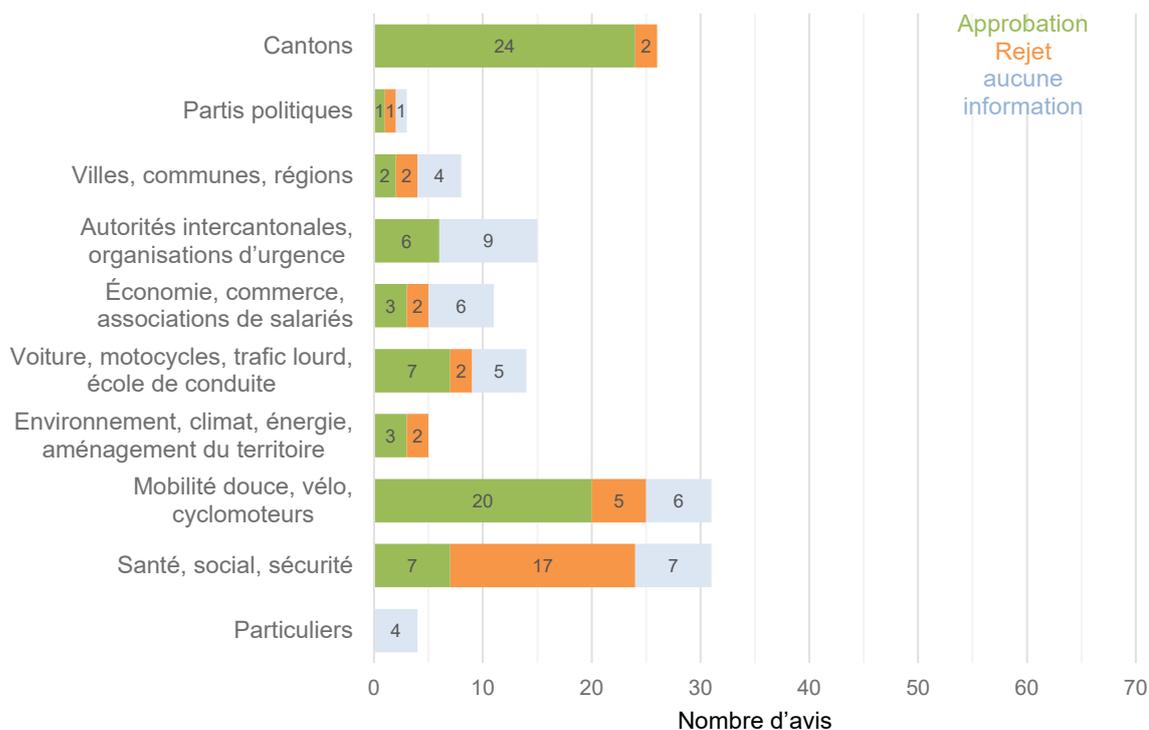
Approuvez-vous le remplacement des termes « fauteuils roulants motorisés » et « gyropodes électriques » par celui de « cyclomoteurs à voies multiples dépourvus de pédalier » dans la disposition autorisant la circulation des personnes à mobilité réduite sur les aires piétonnes (art. 43A, al. 1, P-OCR)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

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VS, NE, GE, JU, PS, SAB, UVS, USS, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, CCCS, Alliance Activité physique, ASA, auto-suisse, BennoBikes, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-Emofa, Flyer, FRS, Greenpeace, Hägeli, Infinity, IRAP, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Primebike, ProVelo, Santé publique, RehaHilfen, Riese+Müller, RoadCross, SML, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, ASETA, SCPVS, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS

19.101	Les gyropodes électriques ne devraient pas être favorisés pour des raisons liées à l'activité physique et à la santé.	Alliance Activité physique, Santé publique, SSPH+
19.102	Les personnes à mobilité réduite devraient pouvoir circuler sur des aires piétonnes.	2roues, Cycla, ProVelo
19.103	Les véhicules électriques pourraient également être dépourvus de pédales.	elektromobil-Emofa
19.104	La catégorie des véhicules en tant que moyens auxiliaires (« fauteuil roulant motorisé », « aide à la conduite motorisée ») devrait être maintenue, sinon les moyens auxiliaires nécessaires pour les personnes à mobilité réduite seraient supprimés (p. ex. engins tracteurs couplés, Handy-Bikes avec moteur d'assistance).	Hägeli

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

SO, VD, VERT-E-S, MfE, AUFORUM, BFH-TI, Embrach, eMobility, Mobilité piétonne, Helios, Hermap, Architecture sans obstacles, HuberTech, iwaz, Kyburz, Levo, Medtech, moveme, ORS, Portmann, Procap, Rehabil, RehaSys, FSCMA, Schär, Stöckli, Sunel, SunriseMedical, ASA, swisscleantech, Vermeiren, ZSS, ZürcherUnterland

19.201	La catégorie des véhicules en tant que moyens auxiliaires (« fauteuil roulant motorisé », « aide à la conduite motorisée ») devrait être maintenue, sinon les moyens auxiliaires nécessaires pour les personnes à mobilité réduite seraient supprimés (p. ex. engins tracteurs couplés, Handy-Bikes avec moteur d'assistance).	VERT-E-S, AUFORUM, Embrach, Mobilité piétonne, Hermap, Architecture sans obstacles, HuberTech, iwaz, Kyburz, Medtech, moveme, ORS, Procap, Rehabil, RehaSys, FSCMA, Schär, Stöckli, Sunel, SunriseMedical, ASA, ZSS, ZürcherUnterland
19.202	Le terme « cyclomoteurs à voies multiples dépourvus de pédalier » est difficile à comprendre (conserver les termes).	SO
19.203	Les termes « à une voie » ou « à voies multiples » sont difficiles à comprendre (à clarifier).	VD
19.204	La distinction entre les moyens auxiliaires pour personnes à mobilité réduite et les gyropodes électriques devrait être maintenue pour des raisons de sécurité routière (pas de gyropodes électriques sur les aires piétonnes).	MfE

Remarque (sans approbation ou rejet de principe)

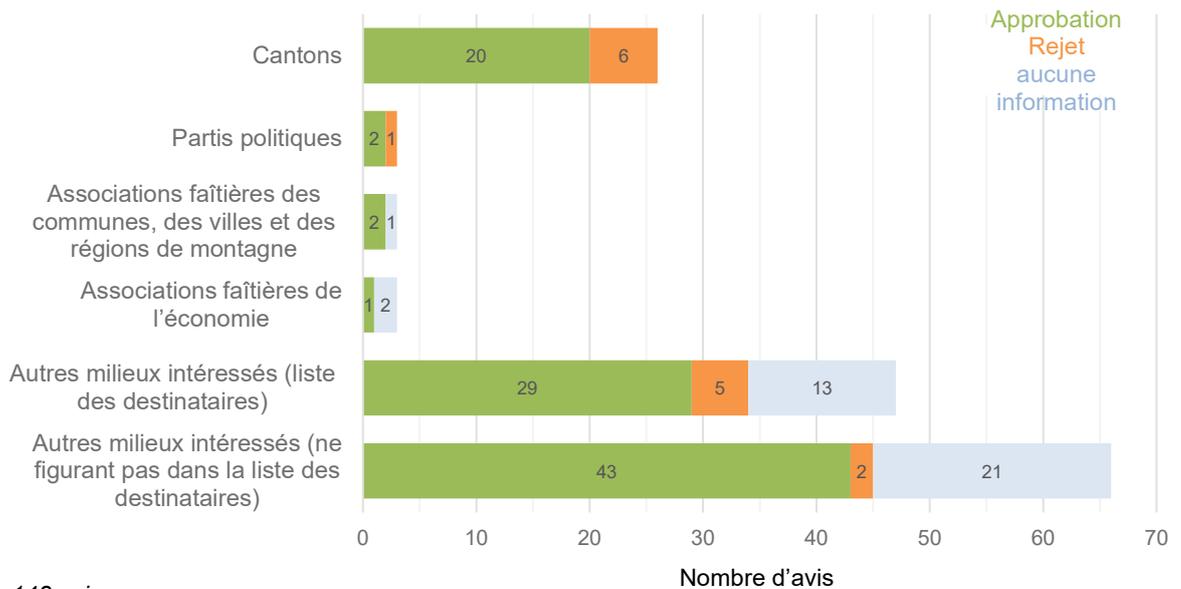
19.301	Les véhicules pour personnes en situation de handicap équipés de pédales devraient également être autorisés.	Mobil2
19.302	Les dispositions légales et la classification des handbikes électriques ne sont pas claires et devraient être précisées (p. ex. utilisation des pistes cyclables, équipement technique comme l'éclairage, le casque, les systèmes de freinage).	FSP

3.3.5 Nombre de personnes autorisé pour les cyclomotoristes et les cyclistes (question 20)

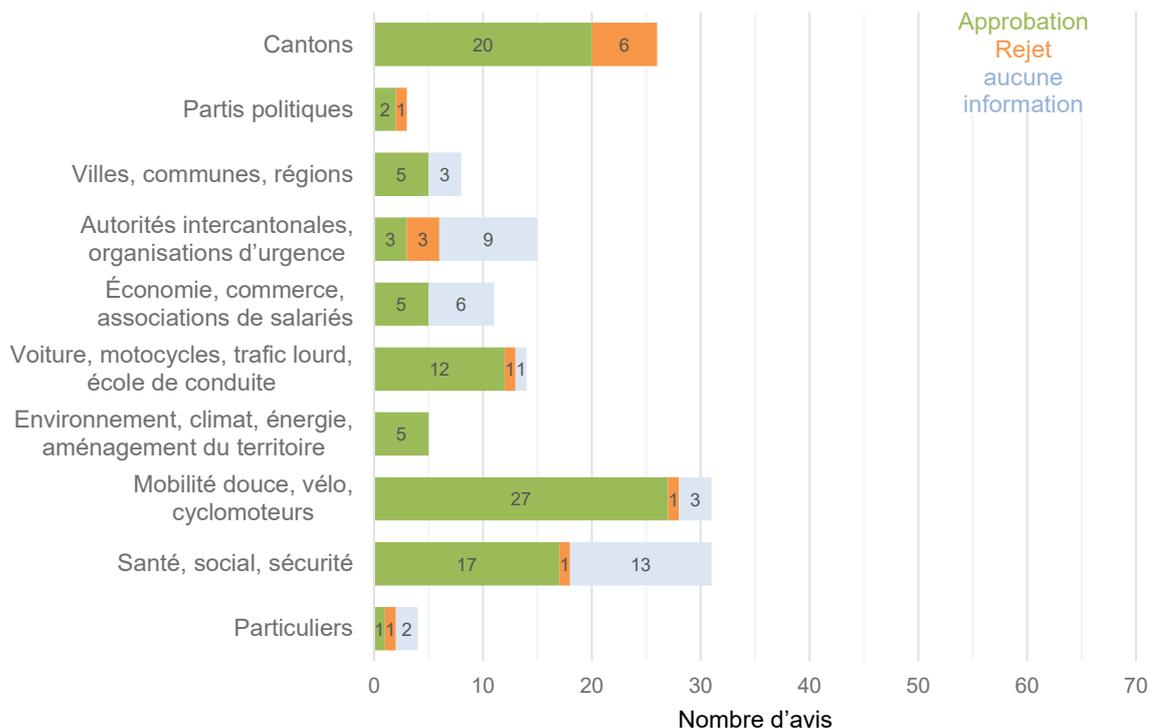
Acceptez-vous que les cyclistes et les cyclomotoristes puissent à l'avenir transporter autant de personnes qu'il y a de places assises disponibles et que le nombre de paires de pédales éventuellement prescrites ne figure plus aussi dans les règles de la circulation routière, mais uniquement dans les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

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>BE, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, VERT-E-S, PS, SAB, UVS, USS, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, MfE, UPISA, Alliance Activité physique, ASA, Auforum, auto-suisse, BennoBikes, BPA, CHA-COMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, Embrach, eMobility, Flyer, Fribourg (ville), FRS, Gähler, Greenpeace, Hägeli, HCP, Helios, Hermap, HuberTech, Infinity, IRAP, CCPCS, Kyburz, Mobil2, motosuisse, moveme, Obst+Gemüse, ORS, Primebike, ProVelo, Santé publique, Rehabil, RehaSys, Riese+Müller, FSCMA, Schär, SuisseMobile, Specialized, SSPH+, Stöckli, Sunel, SuterIndustries, SUVA, SVI, ASETA, ASA, SCPVS, swisscleantech, SwissCycling, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC, ZSS, ZürcherUnterland</p>		
20.101	La réglementation devrait également s'appliquer aux « cyclomoteurs rapides » et à toutes les remorques.	BE
20.102	Il conviendrait d'envisager de combiner limites de poids et nombre de places assises (la simple définition d'une limite de poids ne permet pas d'atteindre l'objectif), tout en clarifiant la responsabilité de la détermination du nombre de sièges ainsi que le terme « place assise protégée ».	BE
20.103	Pour les cyclomoteurs lourds, le nombre autorisé de places assises devrait être inscrit dans le permis de circulation, pour les cyclomoteurs légers, le nombre autorisé de passagers devrait être réglé dans l'OETV.	AG
20.104	Les cyclomoteurs légers peuvent être mis en circulation sans réception par type et sans immatriculation, ce qui explique qu'il existe des produits qui ne répondent pas aux exigences techniques.	AR
20.105	Pour des raisons de sécurité routière, les véhicules électriques devraient être soumis à une admission à la circulation et à une réception par type.	UVS, CCPCS
20.106	L'adaptation faciliterait le transport de personnes supplémentaires et exploiterait mieux les possibilités des véhicules.	2roues, Alliance Activité physique, Cycla, Greenpeace, ProVelo, Santé publique, SSPH+, ATE
20.107	Chaque enfant transporté devrait disposer d'une place assise protégée avec un système de retenue approprié (distinguer dans le texte de loi entre place assise « protégée » et place assise « adaptée à sa taille »).	BPA, DTC
20.108	La stabilité du véhicule est essentielle pour la sécurité routière et devrait être prise en compte de manière appropriée (p. ex. systèmes de sécurité).	SUVA
20.109	Le terme « enfants » devrait être clairement défini en ce qui concerne la limite d'âge ou la taille (sécurité juridique, mise en œuvre de l'idée de base, harmonisation avec le droit de l'UE).	BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Infinity, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
20.110	Les personnes adultes en situation de handicap devraient pouvoir voyager sur des éléments remorqués, comme les enfants (si les pédales sont actionnées ou atteintes en position assise).	MfE
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>ZH, LU, UR, NW, GR, NE, UDC, CCCS, Arbenz, Mobilité piétonne, Pol cant OW, CDSVS, L-drive, RoadCross</p>		
20.201	La vérification deviendrait plus difficile (le contrôle de la limitation du nombre de places en fonction de la catégorie de véhicule est plus simple).	UR, GR
20.202	Des sièges construits pour transporter plusieurs personnes sur des cyclomoteurs lents non soumis à immatriculation (véhicules électriques tendance) entraîneraient des incertitudes pour les autorités (mise en œuvre) et les utilisateurs.	LU, NW
20.203	Le nombre de passagers (4 personnes au maximum) et les paires de pédales nécessaires devraient être réglementés de manière exhaustive à l'art. 215, al. 2, P-OETV (en particulier pour la catégorie des cyclomoteurs légers).	LU, NW
20.204	Pour des raisons de sécurité routière, les véhicules électriques devraient être soumis à une admission à la circulation et à une réception	ZH, CCCS, Pol cant OW, CDSVS

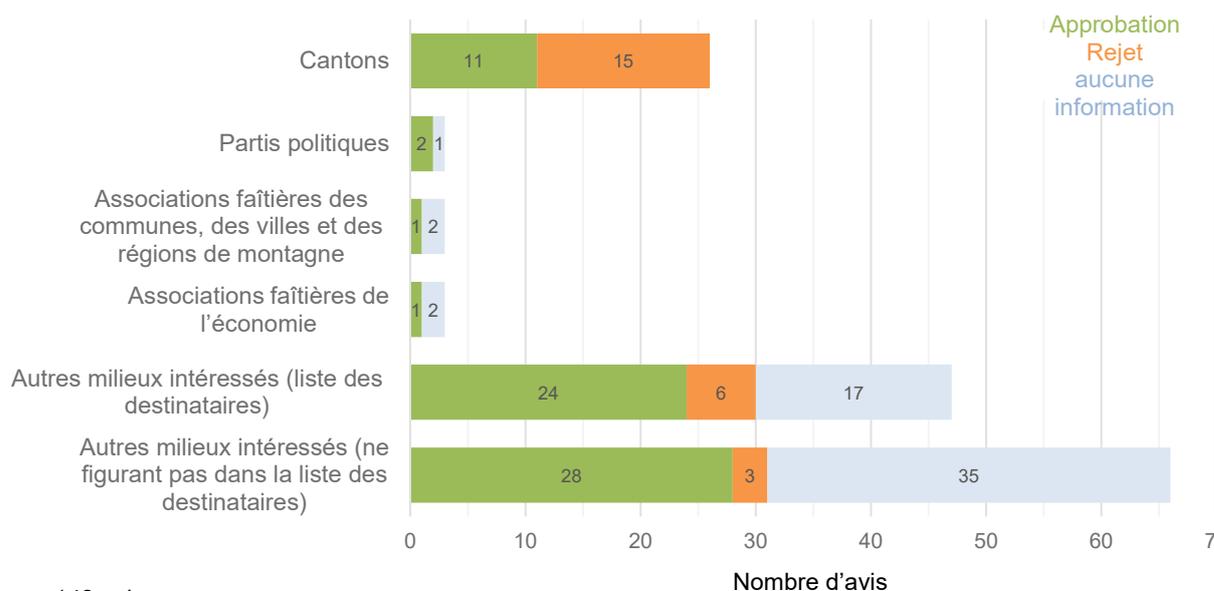
	par type (il est désormais possible de transporter deux personnes ou plus sur des cyclomoteurs légers).	
20.205	L'augmentation du nombre de places assises est rejetée pour des raisons de sécurité routière.	ZH
20.206	Le nombre de places devrait être défini dans le document d'admission.	NE
20.207	La formulation des catégories de l'art. 63 de l'OCR devrait être adaptée.	NW
20.208	La charge utile et la charge de la sellette d'appui ne correspondent souvent pas au poids effectif (chargé).	RoadCross
20.209	Les cycles et les cyclomoteurs ne devraient être autorisés que si les places assises se trouvent l'une derrière l'autre.	Arbenz

3.3.6 Nombre de places assises protégées autorisées pour les enfants (question 21)

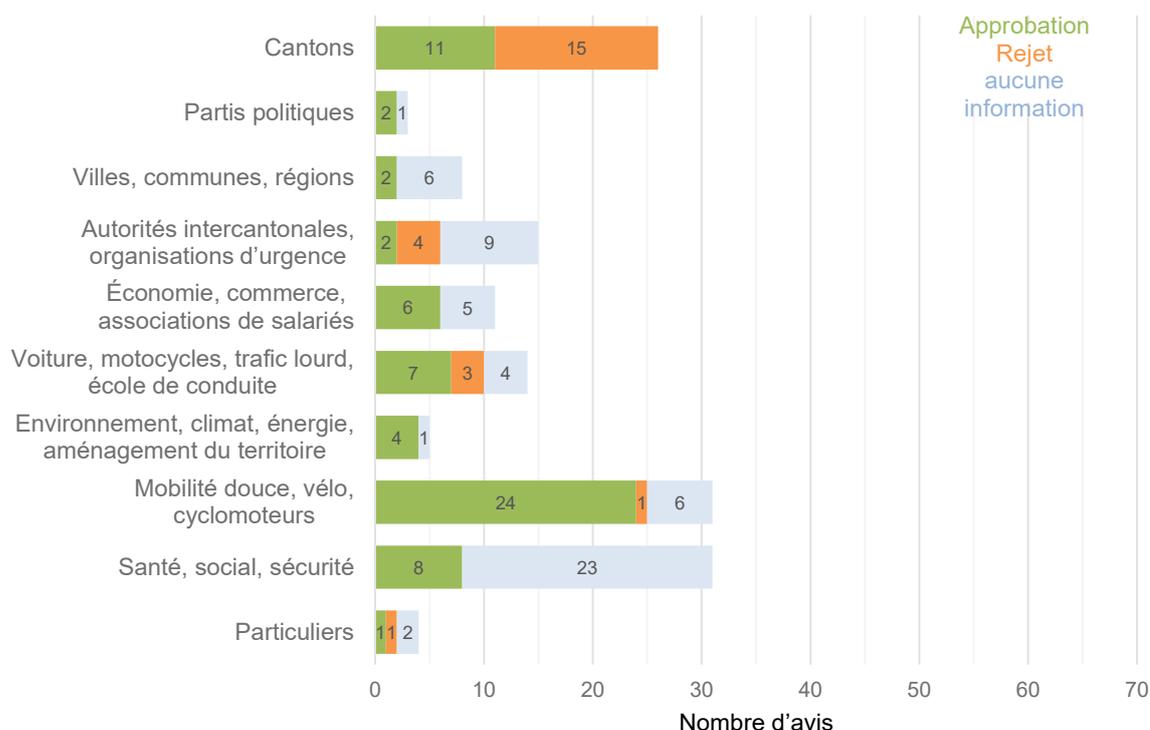
Acceptez-vous qu'à l'avenir, la limitation à deux places assises protégées pour les enfants ne s'applique plus qu'aux remorques attelées à des cycles et à des cyclomoteurs, et qu'il soit possible de prévoir plus de deux places assises protégées pour les enfants sur les cycles et les cyclomoteurs eux-mêmes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

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>SZ, GL, SO, BS, BL, SH, AI, TG, VD, VS, GE, VERT-E-S, PS, SAB, USS, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, MfE, Alliance Activité physique, ASA, auto-suisse, BennoBikes, BFH-TI, BPA, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-Emofa, Flyer, Fribourg (ville), FRS, Mobilité piétonne, Gähler, Greenpeace, HCP, Infinity, IRAP, CDSVS, Kyburz, Mobil2, Primebike, ProVelo, Santé publique, Riese+Müller, RoadCross, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, SUVA, SVI, ASETA, swisscleantech, SwissCycling, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC</p>		
21.101	La combinaison siège enfant et remorque devrait permettre de continuer à transporter trois enfants.	PS, 2roues, MfE, Alliance Activité physique, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Greenpeace, Infinity, Primebike, ProVelo, Santé publique, Riese+Müller, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend
21.102	Le terme de « place assise protégée » devrait être précisé afin que les places assises pour enfants soient autorisées sur tous les cyclomoteurs légers, rapides et lourds immatriculés dans l'UE (art. 63 OCR, art. 175 et 215 OETV).	PS
21.103	Les termes « enfants » et « place assise protégée » devraient être précisés et le nombre de places assises devrait être fixé sur la base du nombre de « sièges individuels » disponibles avec une garantie de sécurité du fabricant.	VD
21.104	La compétence pour fixer le nombre de places assises devrait être clarifiée et déterminée, tout en évitant une inégalité de traitement entre les cyclomoteurs légers (fabricant) et les cyclomoteurs lourds (autorité d'admission).	VD
21.105	Le développement de ce type de véhicules devrait s'accompagner de mesures de sensibilisation, de formation et de surveillance des accidents.	VD
21.106	Le nombre de places autorisées devrait être réglementé au niveau national et pouvoir être inscrit dans les permis de circulation (impossible actuellement).	VD
21.107	La modification faciliterait l'accès au moyen de transport qu'est le cycle.	SO
21.108	Le contrôle serait plus difficile et la charge de travail liée au pesage du véhicule serait disproportionnée (contrôler la limitation du nombre de places selon la catégorie de véhicule est plus simple).	CDSVS
21.109	Chaque enfant transporté devrait disposer d'une place assise protégée avec un système de retenue approprié (distinguer dans le texte de loi entre place assise « protégée » et place assise « adaptée à sa taille »).	BPA, DTC
21.110	La stabilité du véhicule est essentielle pour la sécurité routière et devrait être prise en compte de manière appropriée (p. ex. systèmes de sécurité).	SUVA
21.111	Il devrait pouvoir être possible de transporter jusqu'à trois enfants sur les cyclomoteurs rapides et lourds, à condition que ces derniers disposent de places protégées.	BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
21.112	Il devrait être possible de transporter plus de deux enfants avec des remorques, à condition que des places adaptées soient disponibles.	Conférence Vélo
21.113	Pour des raisons de sécurité, le transport d'enfants ne devrait être autorisé qu'avec des cycles et cycles légers, et seulement pour 2 à 3 enfants, ces derniers ne pouvant être transportés soit uniquement sur le véhicule, soit uniquement dans une remorque.	2roues-Bike4-Artisans
21.114	Il devrait également être possible de transporter des adultes dans les remorques (le poids maximal doit être respecté).	Gähler

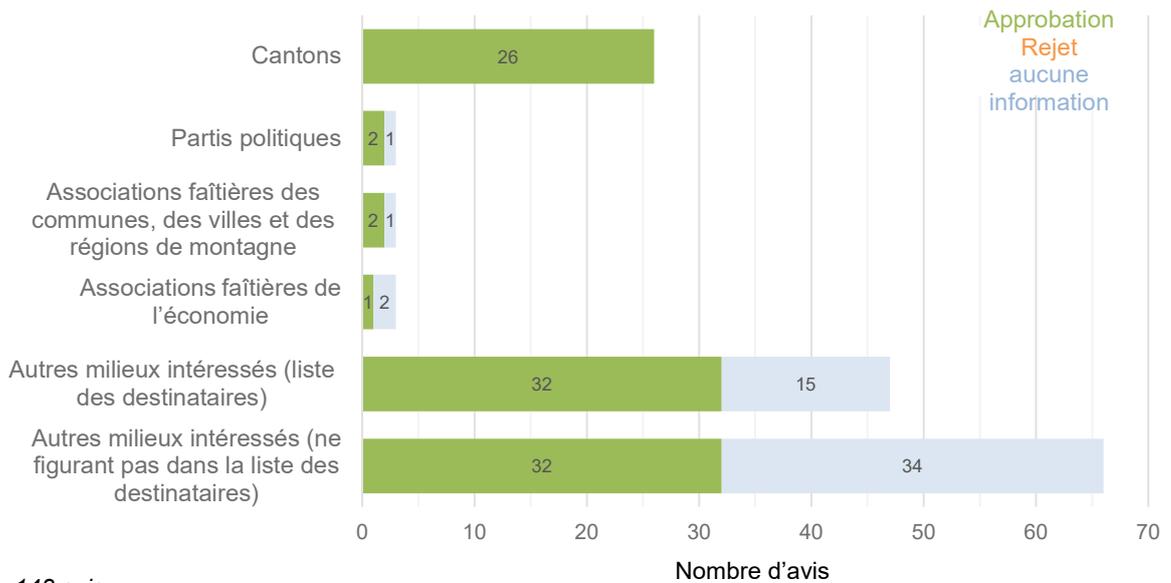
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
ZH, BE, LU, UR, OW, NW, ZG, FR, AR, SG, GR, AG, TI, NE, JU, ACS, CCCS, UPSA, Arbenz, Pol cant OW, CCPCS, L-drive, Obst+Gemüse, SCPVS		
21.201	L'augmentation du nombre de places assises est rejetée pour des raisons de sécurité routière.	ZH, OW, ZG, FR, AR, SG, TI, NE, ACS, UPSA, Arbenz, SCPVS
21.202	Le contrôle serait plus difficile et la charge de travail liée au pesage du véhicule serait disproportionnée (contrôler la limitation du nombre de places selon la catégorie de véhicule est plus simple).	UR, GR, CCCS, CCPCS
21.203	Le nombre de passagers (4 personnes au maximum) et les paires de pédales nécessaires devraient être réglementés de manière exhaustive à l'art. 215, al. 2, P-OETV (en particulier pour la catégorie des cyclomoteurs légers).	LU, NW
21.204	Il conviendrait de définir le nombre de places assises.	JU
21.205	Le nombre de places protégées pour les enfants dans les remorques ne devrait être réglementé que dans les prescriptions sur la construction et l'équipement (OETV) et non dans les règles de la circulation routière (OCR) (à l'instar des cyclomoteurs légers et des vélos-cargos).	AG
21.206	Il devrait être précisé que les dispositions ne s'appliquent qu'aux cycles et aux cyclomoteurs légers non soumis à admission.	LU
21.207	Le nombre de places assises devrait être fixé sur la base d'une combinaison entre limites de poids et places assises libres (également pour les « cyclomoteurs rapides » et les remorques), le terme « place assise protégée » devant encore être défini et la compétence pour la fixation du nombre de places assises devant être déterminée.	BE
21.208	Le nombre de places assises devrait être déterminé par les sièges disponibles (comme jusqu'à présent) et non par le poids total.	CCPCS
21.209	Le nombre maximal de places protégées pour les enfants ne devrait ni être limité pour les cycles et les cyclomoteurs, ni pour les remorques.	Obst+Gemüse
Remarque (sans approbation ou rejet de principe)		
21.301	Les villes ont des avis divergents (assouplissement vs exécution), mais il devrait être possible de transporter des enfants dans une remorque avec deux places en plus du transport d'une personne sur le cycle ou le cyclomoteur.	UVS

3.3.7 Interdiction de transporter des personnes sur les trottinettes électriques (question 22)

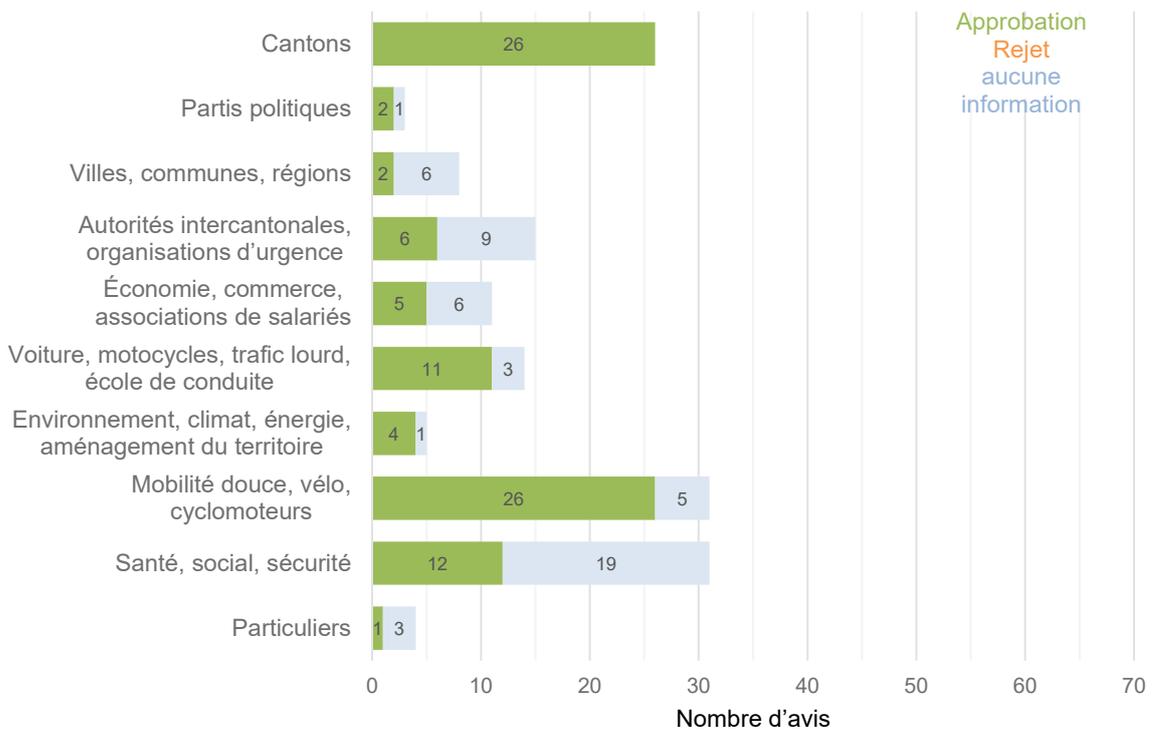
Approuvez-vous l'interdiction de transporter des personnes sur les cyclomoteurs qui ne comportent pas de place assise et doivent donc être conduits debout, comme les trottinettes électriques (art. 63, al. 4, P-OCR ; voir aussi les art. 175, al. 3, et 215, al. 3, P-OETV) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, VERT-E-S, PS, SAB, UVS, USS, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, CCCS, MfE, UPSA, Alliance Activité physique, Arbenz, ASA, auto-suisse, BennoBikes, BFH-TI, BPA, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-Emofa, Flyer, FRS, Mobilité piétonne, Greenpeace, HCP, Architecture sans obstacles, Infinity, IRAP, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Levo, Mobil2, motosuisse, Obst+Gemüse, Primebike, Procap, ProVelo, Santé publique, Riese+Müller, RoadCross, FSA, SML, Specialized, SSPH+, Sunel, SuterIndustries, SUVA, ASETA, SCPVS, swisscleantech, SwissCycling, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

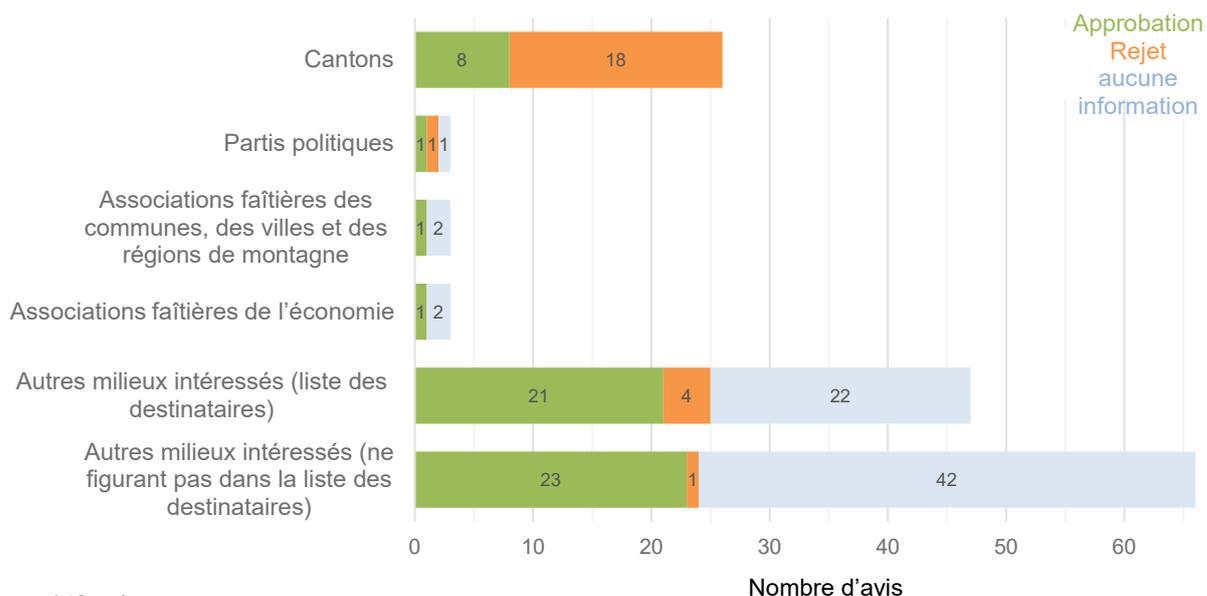
22.101	Pour des raisons de sécurité routière, personne ne devrait être transporté sur un cyclomoteur sans siège (conduit debout).	BE, SO, GR, UVS, 2roues, Alliance Activité physique, Cycla, DTC, Greenpeace, Architecture sans obstacles, ProVelo, Santé publique, FSA, SSPH+, ATE
22.102	La formulation de l'art. 63, al. 4, P-OCR est pertinente et exhaustive.	LU, NW
22.103	La réglementation est déjà en vigueur.	GE
22.104	Réfléchir à la possibilité que le transport d'une personne soit interdit mais non poursuivi (en raison de la charge de travail de la police).	SPC
22.105	Une fixation stable au véhicule (dispositif de direction ou de maintien) devrait être présente.	Arbenz

3.3.8 Délai de transition pour le changement de catégorie des vélos-taxis électriques (question 23)

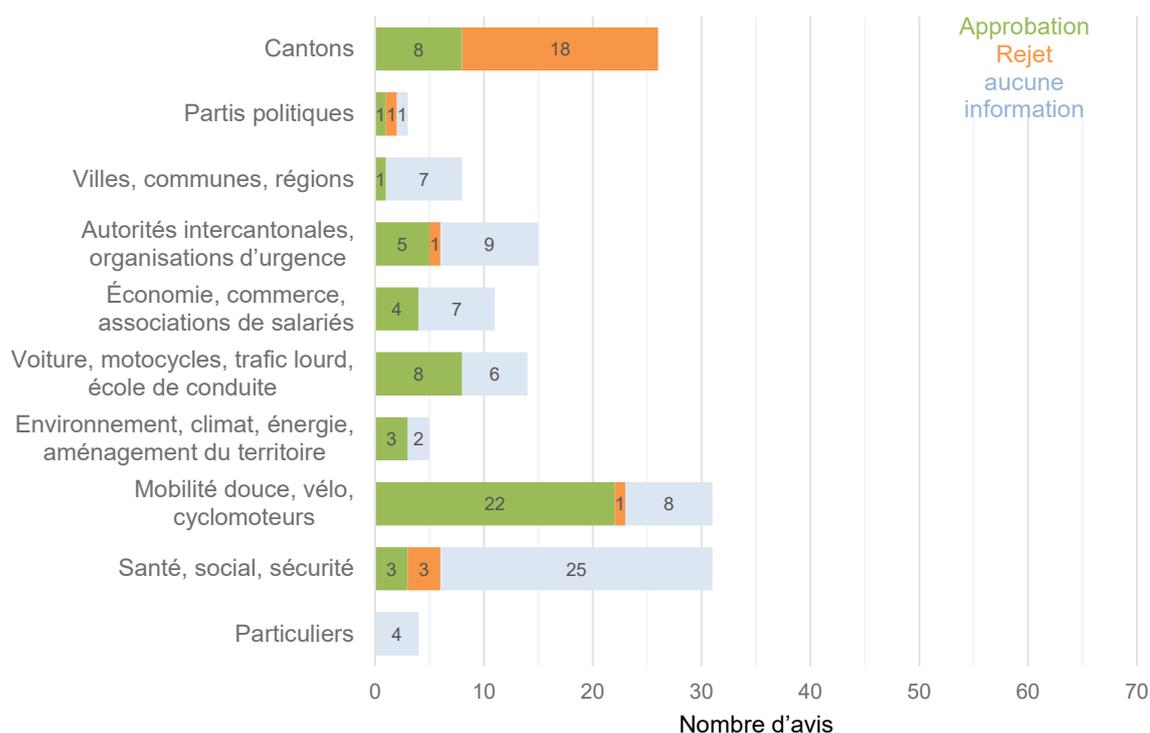
Approuvez-vous l'obligation imposée aux détenteurs de vélos-taxis électriques d'une largeur inférieure ou égale à 1,00 m qui ne feront pas immatriculer leurs véhicules comme cyclomoteurs lourds après l'entrée en vigueur de la révision selon l'art. 222t, al. 1, P-OETV de se conformer aux prescriptions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

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, SZ, SO, BS, BL, SG, TI, GE, PS, UVS, USS, 2roues, ACS, CCCS, MfE, auto-suisse, BennoBikes, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-Emofa, Flyer, FRS, Greenpeace, HCP, Infinity, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Mobil2, Obst+Gemüse, Primebike, ProVelo, Riese+Müller, RoadCross, SML, Specialized, SuterIndustries, ASETA, SCPVS, swisscleantech, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, [Veloteria](#), [Velotrend](#), [VFAS](#), [SPC](#)

23.101	La période de transition devrait être raccourcie.	TI, CCCS, CCPCS
23.102	Le délai de transition de 6 ans n'est pas justifié (le délai habituel est de 5 ans).	SG, SCPVS
23.103	Les vélos-taxis électriques devraient pouvoir mesurer jusqu'à 1,2 m de large.	2roues, MfE, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SH, AR, AI, GR, AG, TG, VD, VS, NE, JU, [VERT-E-S](#), ASA, Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, Procap, FSA

23.201	Le délai de transition devrait être réduit à 1 an (GL : 2 ans).	BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, AR, AG, TG
23.202	Il ne devrait pas y avoir de régime transitoire.	SH, AI, GR, VD, VS, NE, JU, ASA
23.203	Le régime transitoire sèmerait la confusion chez les personnes concernées.	FR
23.204	L'exception pour les vélos-taxis électriques n'est pas justifiée (l'inégalité de traitement peut diminuer l'acceptation lors de la mise en œuvre du projet).	VERT-E-S
23.205	L'obligation d'utiliser les pistes cyclables communes devrait être immédiatement supprimée pour les vélos-taxis électriques (comme pour les autres cyclomoteurs lourds).	Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, Procap, FSA

Remarque (sans approbation ou rejet de principe)

23.301	Le délai de transition devrait être raccourci (pas de garantie des droits acquis pour les interdictions illimitées soumises à autorisation).	Arbenz
--------	--	--------

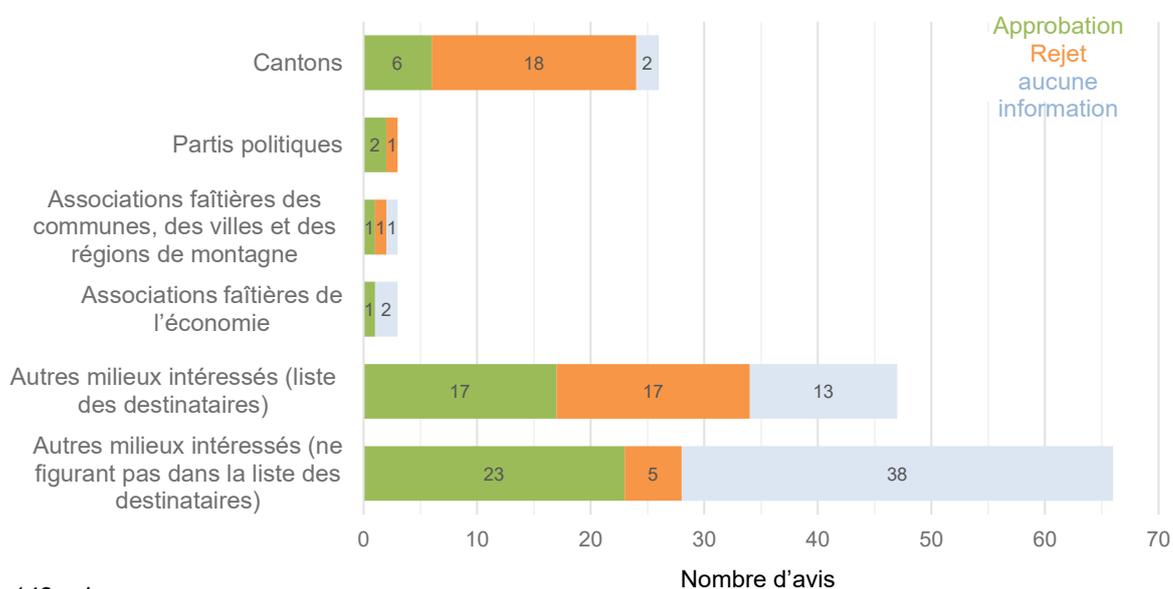
3.4 Ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC)

3.4.1 Âge minimal pour la conduite de cyclomoteurs légers (vélos électriques lents) (question 24)

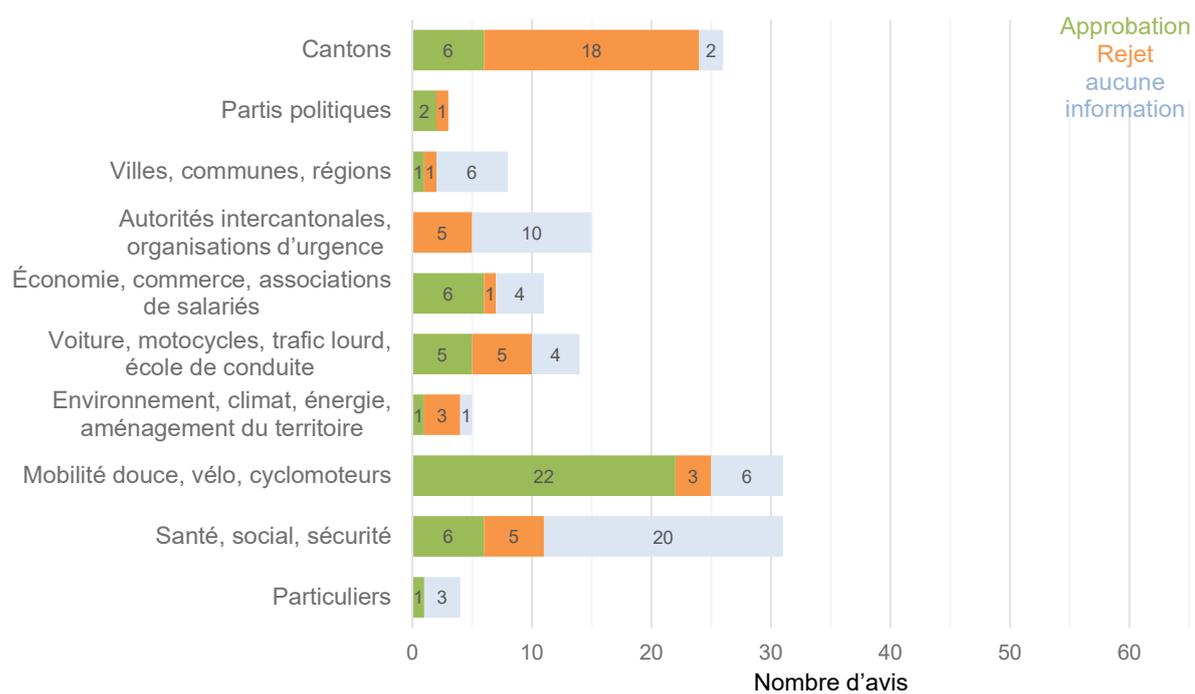
Vélos électriques lents : acceptez-vous que l'âge minimal fixé pour la conduite sans permis de cyclomoteurs légers (art. 18, let. b, OETV) équipés d'une assistance au pédalage par actionnement des pédales active jusqu'à 25 km/h, dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 6 km/h avec la seule 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.

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

SZ, GR, AG, TI, VS, JU, VERT-E-S, PS, SAB, USS, Alliance Activité physique, Arbenz, BennoBikes, CHACOMO, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, Flyer, Mobilité piétonne, HCP, Infinity, IRAP, Mobil2, ParksSwiss, Primebike, ProVelo, Santé publique, Riese+Müller, RoadCross, SuisseMobile, Specialized, SSPH+, FST, Sunel, SuterIndustries, SVI, ASETA, swisscleantech, SwissCycling, TCS, Velociped, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC, Suisse Rando

24.101	En cas d'abaissement de l'âge minimum, la nouvelle réglementation devrait faire l'objet d'un suivi scientifique et être adaptée si le nombre d'accidents est disproportionné.	VERT-E-S
24.102	L'adaptation apporterait une valeur ajoutée au tourisme.	SAB, SuisseMobile, FST
24.103	La présence d'une personne accompagnante devrait être rendue obligatoire tout comme le port du casque.	RoadCross, TCS
24.104	La mesure est expressément saluée du point de vue de la promotion de l'activité physique et de la santé.	Alliance Activité physique, Santé publique, SSPH+
24.105	Les jeunes de 12 ans devraient pouvoir conduire des cycles électriques équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h, même sans personne pour les surveiller et sans permis de conduire.	BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
24.106	En cas d'abaissement de l'âge minimum, la limite d'âge pour la conduite sur le trottoir devrait être abaissée à 10 ans (pas de jeunes de 12 ans avec un cyclomoteur sur le trottoir).	Mobilité piétonne
24.107	Les cycles électriques lents devraient, dans la mesure du possible, être mis sur un pied d'égalité avec les cycles sans moteur.	ProVelo
24.108	En cas d'abaissement de l'âge minimum, la question de l'examen pour les cyclomoteurs légers (cat. M) à partir de 12 ans devrait être examinée.	SwissCycling
24.109	L'âge de la personne chargée de la surveillance devrait être abaissé à 16 ans minimum.	Velosuisse
24.110	Les enfants à mobilité réduite de plus de 12 ans devraient avoir la possibilité d'obtenir une dérogation pour se rendre à l'école sans surveillance.	Mobil2
24.111	Il conviendrait de préciser les modalités de surveillance (la personne chargée de la surveillance doit se trouver sur le cycle ou le cyclomoteur).	Arbenz

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, SH, AR, AI, TG, VD, NE, GE, UDC, UVS, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, CCCS, MfE, UPSA, auto-suisse, BPA, elektromobil-Emofa, FRS, Greenpeace, Architecture sans obstacles, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Procap, FSA, SUVA, SCPVS, ATE, Conférence Vélo

24.201	L'âge minimum ne devrait pas être abaissé pour des raisons de sécurité routière chez les enfants (p. ex. manque de capacités cognitives, déclin des compétences en matière de conduite cycliste), de mise en œuvre et de contrôlabilité de la surveillance (p. ex. en présence de plusieurs enfants, sur le chemin de l'école).	ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, AR, AI, TG, NE, UDC, UVS, ACS, CCCS, MfE, UPSA, BPA, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, SUVA, SCPVS
24.202	En cas d'abaissement de l'âge minimum, l'examen devrait être obligatoire pour les cyclomoteurs légers (cat. M).	SO, SH, VD, elektromobil-Emofa
24.203	Les jeunes adolescents sans permis de conduire pourraient développer de mauvaises habitudes.	GE
24.204	La réglementation actuelle (14 ans avec permis de conduire cat. M et 16 ans sans permis) deviendrait encore plus incompréhensible.	GE
24.205	En cas d'abaissement de l'âge minimum, la nouvelle réglementation devrait faire l'objet d'un suivi scientifique et être adaptée si le nombre d'accidents est disproportionné.	Greenpeace, ATE
24.206	En raison du risque élevé d'accidents, le port du casque devrait être rendu obligatoire.	auto-suisse, FRS, L-drive

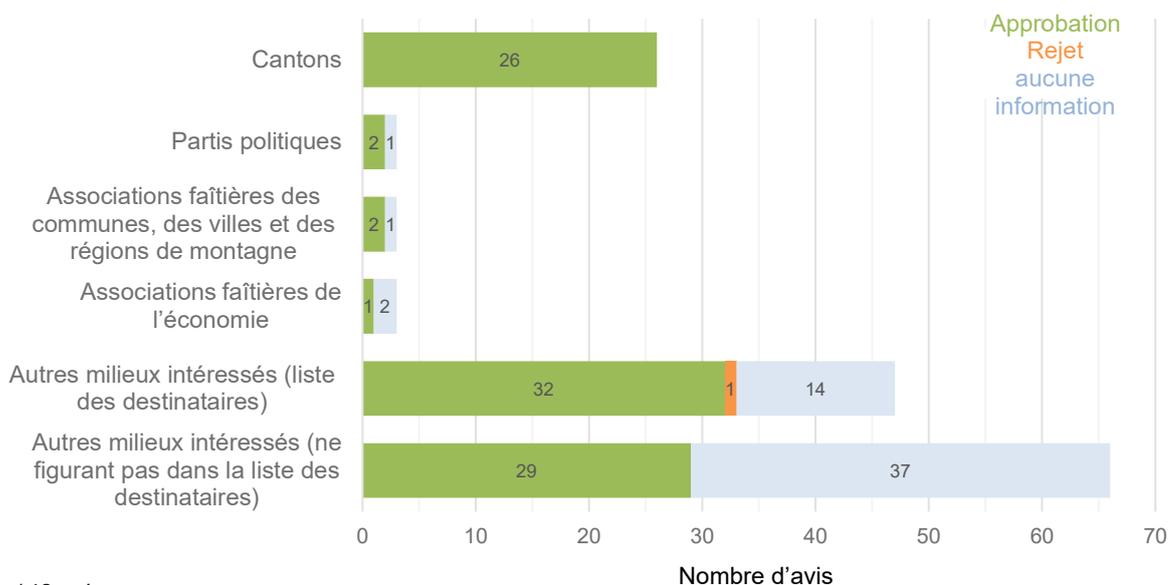
24.207	La conduite de cyclomoteurs entre 12 et 18 ans devrait être obligatoirement soumise à l'obtention d'un permis de conduire (afin de tenir compte des différences de développement et de compétences).	Architecture sans obstacles, Procap, FSA
24.208	En cas d'abaissement de l'âge minimum, la limite d'âge pour la conduite sur le trottoir devrait être abaissée à 10 ans (pas de jeunes de 12 ans avec un cyclomoteur sur le trottoir).	Architecture sans obstacles, FSA
24.209	L'âge de la personne chargée de la surveillance devrait être abaissé à 16 ans (alternative : admission à partir de 12 ans sans personne chargée de la surveillance).	2roues
24.210	L'âge minimum pour les vélos électriques lents devrait être fixé à 14 ans, avec permis de conduire cat. M et sans obligation d'accompagnement (sécurité routière, les enfants de 12 ans sont exemptés de peine).	Conférence Vélo
Remarque (sans approbation ou rejet de principe)		
24.301	L'âge minimum ne devrait pas être abaissé pour des raisons de sécurité routière chez les enfants (p. ex. manque de capacités cognitives, déclin des compétences en matière de conduite cycliste), de mise en œuvre et de contrôlabilité de la surveillance (p. ex. en présence de plusieurs enfants, sur le chemin de l'école).	SG
24.302	L'âge minimum pour les vélos électriques lents devrait être abaissé à 14 ans sans obligation d'accompagnement (accompagnement permanent impossible à mettre en œuvre, inégalités difficiles à communiquer).	BL
24.303	Les charges administratives des services des automobiles pour les autorisations d'examens anticipés de vélomoteurs seraient supprimées.	SG
24.304	Aucune limite d'âge ne devrait s'appliquer aux fauteuils roulants électriques.	SKS Rehab

3.4.2 Maintien de l'âge minimum pour les autres cyclomoteurs légers (question 25)

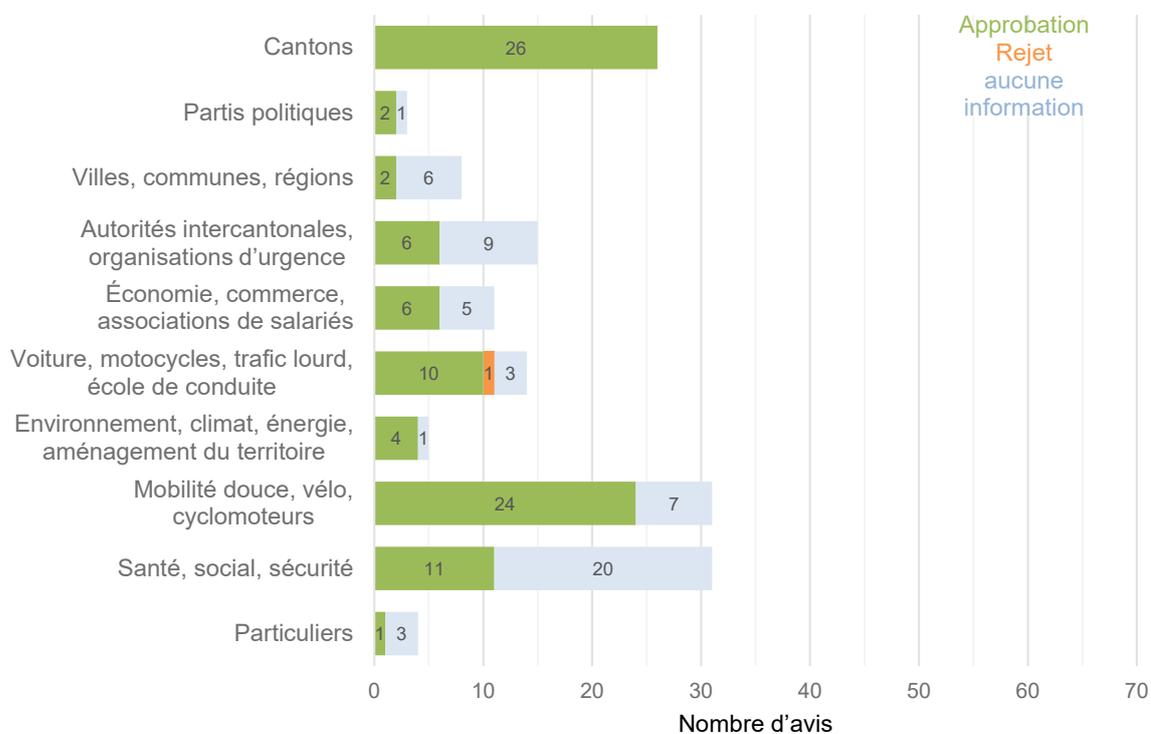
Acceptez-vous que l'âge minimal prescrit pour la conduite des autres cyclomoteurs légers au sens de l'art. 18, let. b, P-OETV (p. ex. les scooters électriques tels que les Vespinos ou les trottinettes électriques) ne soit pas abaissé (art. 6, al. 1, let. g, P-OAC) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, VERT-E-S, PS, SAB, UVS, USS, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, CCCS, MfE, UPSA, Alliance Activité physique, Arbenz, ASA, auto-suisse, BennoBikes, BFH-TI, BPA, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-Ermofa, Flyer, FRS, Mobilité piétonne, Greenpeace, HCP, Architecture sans obstacles, Infinity, IRAP, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Mobil2, motosuisse, Primebike, Procap, ProVelo, Santé publique, Riese+Müller, RoadCross, FSA, Specialized, SSPH+, Sunel, SuterIndustries, SUVA, SVI, SCPVS, swisscleantech, SwissCycling, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

25.101	L'abaissement de la limite d'âge aurait un impact négatif sur la sécurité routière (p. ex. manque de capacités cognitives, déclin des compétences en matière de conduite cycliste).	BE, MfE, Greenpeace, RoadCross, ATE
25.102	Pour les enfants, la conduite de véhicules entièrement électriques ne devrait ni être facilitée ni encouragée.	2roues, Alliance Activité physique, Cycla, ProVelo, Santé publique, SSPH+
25.103	Pour les personnes de moins de 16 ans, un permis de conduire de cat. M devrait être nécessaire pour tous les cyclomoteurs légers (afin d'éviter des règlements inutiles et compliqués).	Mobilité piétonne, FSA

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ASETA

25.201	Il serait préférable d'avoir des exigences uniformes plutôt que différentes, l'argument « tourisme » s'appliquerait également à d'autres cyclomoteurs légers.	ASETA
--------	---	-------

Remarque (sans approbation ou rejet de principe)

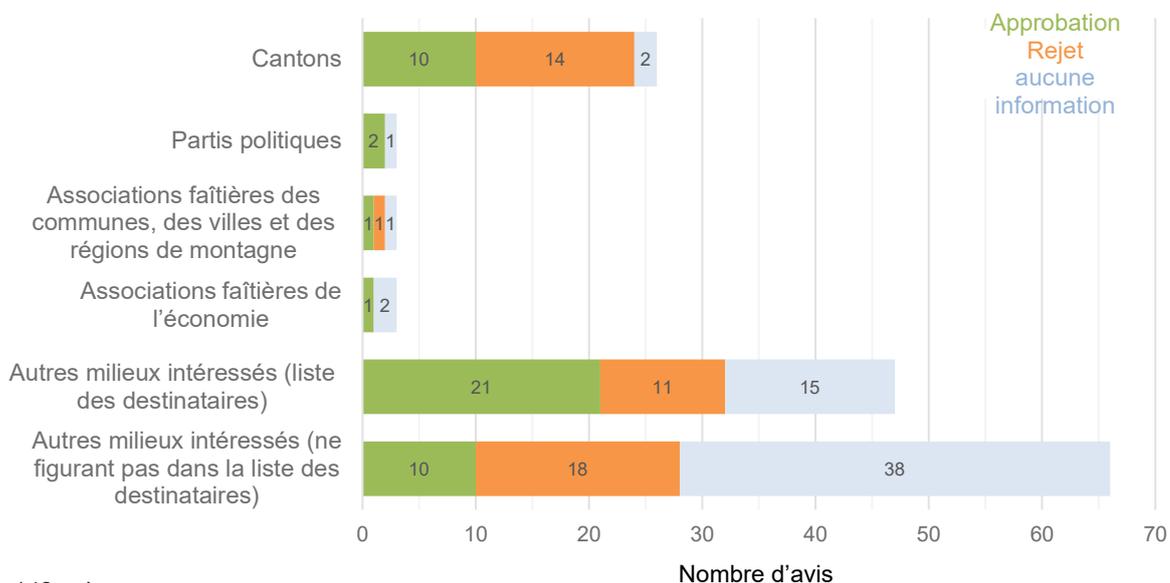
25.301	Aucune limite d'âge ne devrait être fixée pour les fauteuils roulants électriques.	SKS Rehab
--------	--	-----------

3.4.3 Âge minimum des personnes assurant la surveillance (question 26)

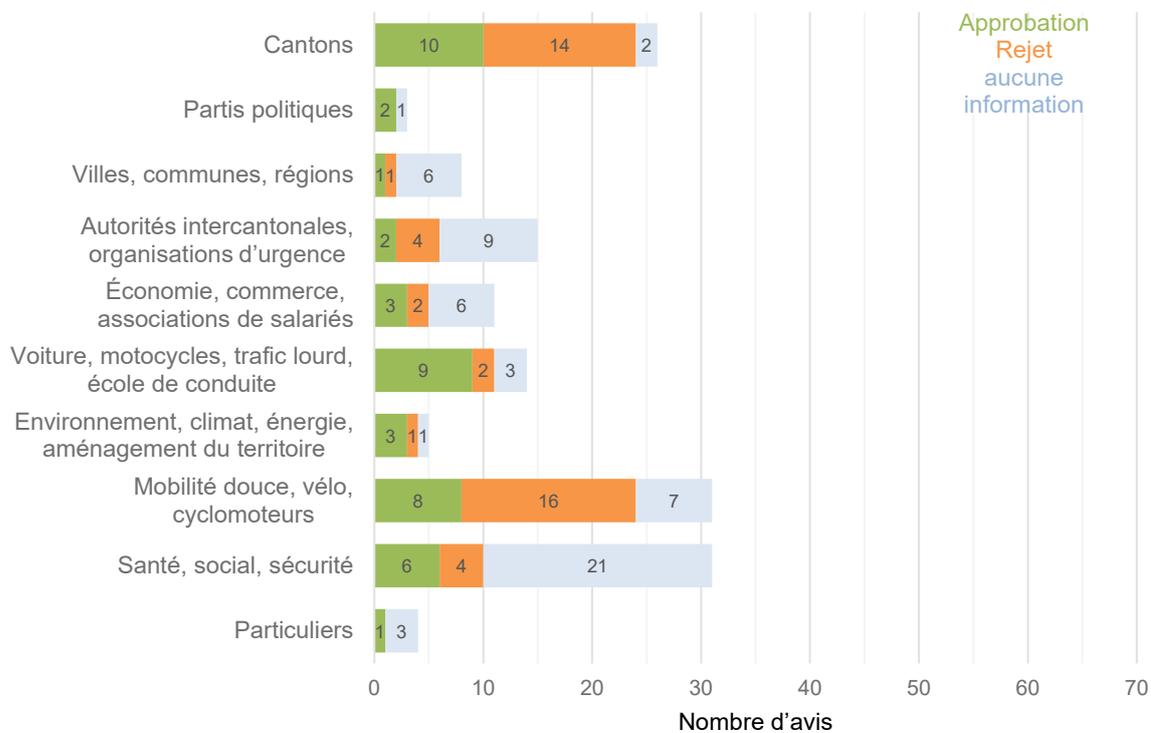
Acceptez-vous que la personne assurant la surveillance au sens de la question 24 doive être âgée d'au moins 18 ans (art. 6, al. 1, let. f, P-OAC) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

SZ, OW, BL, AR, SG, GR, AG, TI, VS, JU, VERT-E-S, PS, SAB, USS, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, Arbenz, ASA, auto-suisse, CHACOMO, CP, DTC, elektromobil-Emofa, FRS, Mobilité piétonne, Greenpeace, HCP, Architecture sans obstacles, IRAP, L-drive, Mobil2, motosuisse, Procap, RoadCross, FSA, Sunel, SVI, ASETA, SCPVS, SwissCycling, TCS, ATE, VFAS, SPC, Suisse Rando

26.101	L'âge minimum pour les vélos électriques lents ne devrait pas être abaissé à 12 ans.	OW, AR, SG, SCPVS
26.102	Cette mesure s'avèrerait judicieuse pour des raisons de sécurité.	Greenpeace, SwissCycling, ATE
26.103	Si l'âge minimum de la personne chargée de la surveillance était plus bas, les enfants pourraient se rendre à l'école à vélo électrique en compagnie d'enfants plus âgés ou d'adolescents (ce qui serait problématique du point de vue de la sécurité routière).	Greenpeace, ATE
26.104	Les enfants ne devraient pas être surveillés par d'autres enfants dans la circulation routière.	Arbenz

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, GL, FR, SO, BS, SH, AI, TG, VD, NE, GE, UVS, 2roues, CCCS, MfE, UPSA, Alliance Activité physique, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, Primebike, ProVelo, Santé publique, Riese+Müller, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, SUVA, swisscleantech, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend

26.201	L'âge minimum pour les vélos électriques lents ne devrait pas être abaissé à 12 ans.	ZH, BE, LU, UR, GL, FR, SO, BS, AI, TG, NE, GE, CCCS, UPSA, CCPCS, CDSVS, SUVA
26.202	En cas d'abaissement de l'âge minimum, l'examen devrait être obligatoire pour les cyclomoteurs légers (cat. M).	SH, VD
26.203	L'âge minimum de la personne chargée de la surveillance devrait être abaissé à 16 ans.	2roues, Alliance Activité physique, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, Primebike, ProVelo, Santé publique, Riese+Müller, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, swisscleantech, Velociped, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend
26.204	Si l'âge minimum requis pour être une personne chargée de la surveillance était trop bas, les enfants et les jeunes n'accepteraient pas l'autorité (ne pas abaisser la limite d'âge à 12 ans).	MfE
26.205	En cas d'abaissement à 12 ans, la personne chargée de la surveillance devrait être âgée d'au moins 23 ans, en cas d'abaissement à 14 ans, aucune surveillance ne devrait être nécessaire.	Conférence Vélo

Remarque (sans approbation ou rejet de principe)

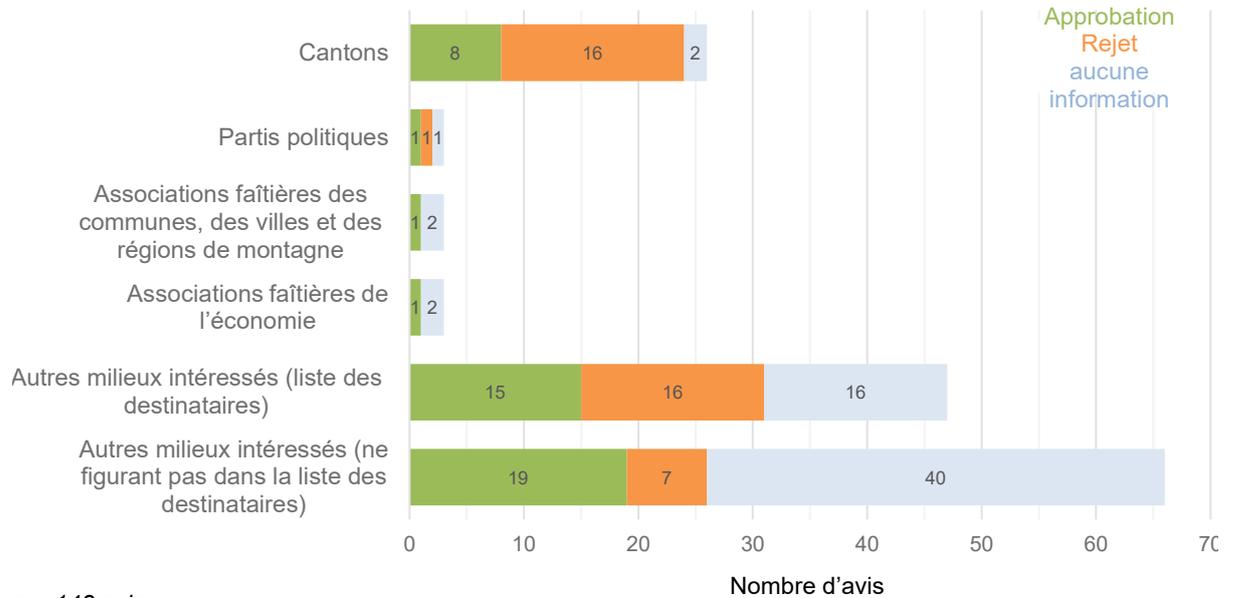
26.301	L'âge minimum pour les vélos électriques lents ne devrait pas être abaissé à 12 ans.	NW, ZG, BPA
--------	--	-------------

3.4.4 Pas d'obligation de porter un casque entre 12 et 16 ans pour les vélos électriques lents (question 27)

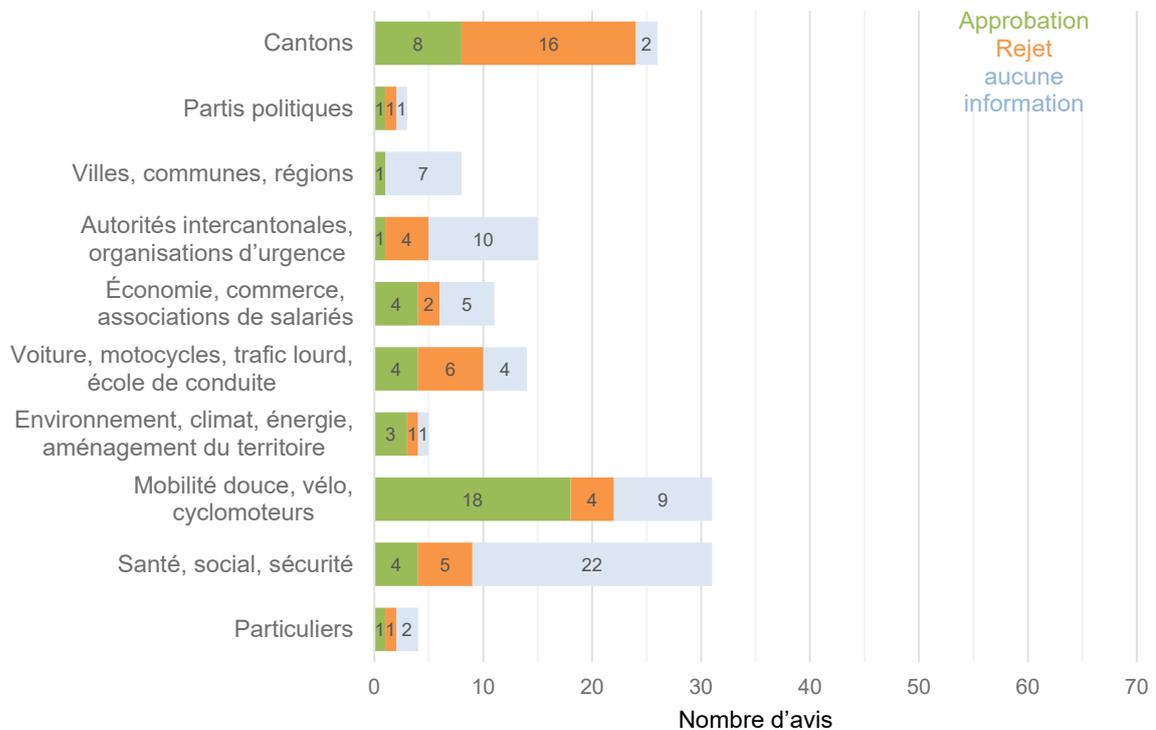
Acceptez-vous que le port du casque ne soit dorénavant plus imposé aux conducteurs de vélos électriques lents (jusqu'à 25 km/h max.) ayant entre 12 et 16 ans ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

LU, SZ, ZG, BL, AR, AI, TI, GE, PS, SAB, USS, 2roues, Alliance Activité physique, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, DTC, dynaMot, Flyer, Gähler, Greenpeace, Infinity, IRAP, CDSVS, motosuisse, Primebike, ProVelo, Santé publique, Riese+Müller, SuisseMobile, Specialized, SuterIndustries, SVI, ASETA, swisscleantech, SwissCycling, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

27.101	Une obligation générale du port du casque devrait être instaurée pour les cyclomoteurs légers (prévention, sécurité routière, accidents plus graves).	LU, TI
27.102	La décision de porter un casque devrait revenir à l'adulte accompagnateur (le casque est généralement recommandé).	BL, Greenpeace, ProVelo, ATE
27.103	Le port du casque devrait être réglementé indépendamment de l'âge (soit pour tous, soit pour personne).	AR, DTC
27.104	Le grand public ne connaît pas cette règle.	GE
27.105	L'âge minimal pour les vélos électriques lents ne devrait pas être abaissé à 12 ans et le port du casque ne devrait pas être obligatoire à partir de 14 ans (principe de responsabilité personnelle).	AI
27.106	Le port obligatoire du casque rendrait l'utilisation de vélos électriques moins attractive et entraverait le partage de vélos.	Alliance Activité physique, Santé publique
27.107	Une catégorie spécifique ne devrait pas être créée.	SwissCycling
27.108	Le port obligatoire du casque pour cette tranche d'âge serait difficile à contrôler et à faire respecter.	BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Infinity, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, UR, OW, NW, GL, FR, SO, BS, SH, SG, GR, AG, TG, VD, NE, VERT-E-S, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, CCCS, UPSA, Arbenz, auto-suisse, BFH-TI, BPA, CP, eMobility, FRS, Mobilité piétonne, HCP, Pol cant OW, CCPCS, L-drive, Levo, Mobil2, Portmann, RoadCross, SUVA, SCPVS, TCS

27.201	En cas d'abaissement de l'âge à 12 ans pour les vélos électriques lents, le port du casque devrait être obligatoire (sécurité routière).	ZH, NW, FR, GR, AG, VD, NE, ACS, CCCS, CCPCS, TCS
27.202	L'âge minimum pour les vélos électriques lents ne devrait pas être abaissé à 12 ans.	BE, UR, BS, TG
27.203	Une obligation générale du port du casque devrait être instaurée pour les cyclomoteurs légers (prévention, sécurité routière, accidents plus graves).	SH, SG, UPSA, auto-suisse, BPA, FRS, Mobilité piétonne, L-drive, RoadCross, SUVA, SCPVS
27.204	Il conviendrait de ne pas renoncer au port obligatoire du casque en raison de la sécurité routière (risque d'accident élevé).	OW, GL, SO, Arbenz, CP
27.205	Les jeunes, en particulier, devraient s'habituer à porter un casque, afin que cela devienne plus tard une habitude naturelle.	UR
27.206	Le taux de port du casque est une question de culture routière et non de dispositions légales.	SO
27.207	La décision de porter un casque devrait revenir à l'adulte accompagnateur (le casque est généralement recommandé).	VERT-E-S
27.208	Le port du casque devrait être obligatoire pour tous les cyclistes.	RoadCross

Remarque (sans approbation ou rejet de principe)

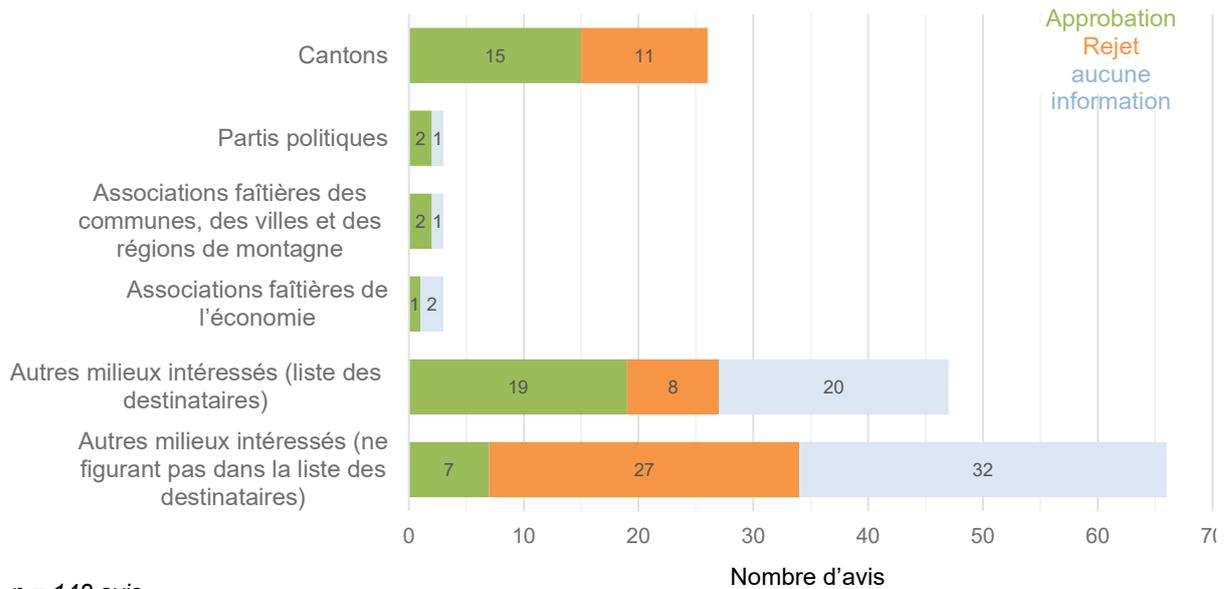
27.301	Les villes ont des avis divergents (certaines n'imposent pas le port du casque à partir de 14 ans au lieu de 12, tandis que d'autres considèrent l'obligation du casque comme une mesure de sécurité pertinente).	UVS
--------	---	-----

3.4.5 Pas de permis de conduire obligatoire pour les personnes à mobilité réduite pour les « fauteuils roulants motorisés » (question 28)

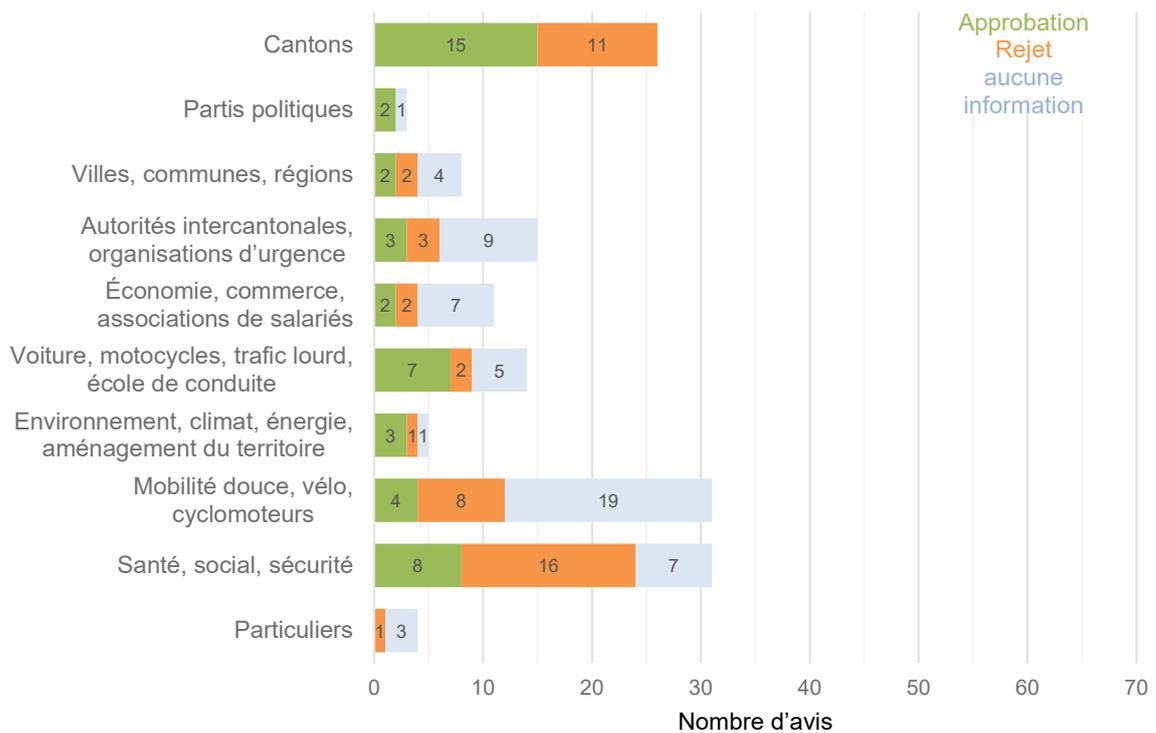
Acceptez-vous qu'à l'avenir, seules les personnes à mobilité réduite puissent conduire sans permis les véhicules nouvellement mis en circulation conformes aux actuels « fauteuils roulants motorisés » d'un poids total supérieur à 250 kg et que les autres personnes doivent posséder au minimum le permis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

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, SZ, OW, GL, FR, BL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, TI, VS, NE, VERT-E-S, PS, SAB, UVS, USS, MfE, UPSA, ASA, auto-suisse, BPA, CP, DTC, FRS, Mobilité piétonne, Greenpeace, HCP, CDSVS, L-drive, Levo, Medtech, Mobil2, RehaHilfen, RoadCross, SunriseMedical, ASETA, SCPVS, TCS, ATE, Conférence Vélo, Vermeiren, VFAS

28.101	Il conviendrait de préciser le terme « personnes à mobilité réduite » ainsi que le degré de mobilité réduite.	FR, MfE
28.102	La limitation aux personnes à mobilité réduite serait insuffisante et la suppression de la catégorie « fauteuils roulants motorisés » entraînerait des problèmes dans la pratique (p. ex. critères et constatation du « handicap moteur », personnes à mobilité réduite et personnes âgées sans handicap moteur, hôtes étrangers ayant besoin de moyens auxiliaires, examen cat. M en cas de retrait du permis de conduire en raison de l'âge).	VERT-E-S, Mobilité piétonne
28.103	Il est difficile de vérifier si une personne est ou non une personne à mobilité réduite lors d'un contrôle routier (l'inscription dans le permis de circulation ou la possession d'un certificat médical faciliterait le contrôle).	UVS, CDSVS
28.104	Du point de vue de la sécurité routière, les personnes en situation de handicap ne devraient pas être privilégiées et aucune inégalité de traitement ne devrait être créée (permis de conduire de cat. M requis pour toutes les personnes).	CDSVS
28.105	L'accès à cette sous-catégorie de véhicules devrait être simplifié au sens de la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand).	BPA
28.106	L'abrogation de l'obligation du permis de conduire ne devrait s'appliquer que jusqu'à 20 km/h.	SunriseMedical

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

BE, LU, UR, NW, ZG, SO, BS, AG, VD, GE, JU, 2roues-Bike4-Artisans, CCCS, Arbenz, AUFORUM, BFH-TI, elektromobil-Emofa, Embrach, eMobility, Hægeli, Helios, Hermap, Architecture sans obstacles, HuberTech, iwaz, Pol cant OW, CCPCS, Kyburz, moveme, Obst+Gemüse, ORS, Procap, Rehabil, RehaHuus, RehaSys, FSCMA, FSA, Schär, SKS Rehab, SML, Stöckli, Sunel, ASA, swisscleantech, ZSS, ZürcherUnterland

28.201	Du point de vue de la sécurité routière, les personnes en situation de handicap ne devraient pas être privilégiées et aucune inégalité de traitement ne devrait être créée (permis de conduire de cat. M requis pour toutes les personnes).	LU, UR, NW, ZG, SO, AG, VD, CCCS, Arbenz, Pol cant OW, CCPCS
28.202	Il est difficile de vérifier si une personne est ou non une personne à mobilité réduite lors d'un contrôle routier (l'inscription dans le permis de circulation ou la possession d'un certificat médical faciliterait le contrôle).	LU, NW, BS, VD, CCCS, Pol cant OW, CCPCS
28.203	Du point de vue de la sécurité routière, les personnes en situation de handicap ne devraient pas être privilégiées et aucune inégalité de traitement ne devrait être créée (permis de conduire de cat. M requis pour toutes les personnes ou, en raison d'un faible potentiel de danger, réglementation sans examen).	BE
28.204	Les personnes à mobilité réduite devraient pouvoir conduire leur fauteuil roulant motorisé à l'allure du pas sur les trottoirs et dans les zones piétonnes (contrôle sur la base d'un certificat médical).	AG
28.205	La réglementation entraînerait une inégalité de traitement inexplicable, les cyclomoteurs lourds ne sont pas nécessaires pour les personnes en situation de handicap.	GE
28.206	Dans des cas spécifiques, l'autorité compétente devrait pouvoir délivrer le permis de conduire sur la base d'un certificat médical.	VD
28.207	La limitation aux personnes à mobilité réduite serait insuffisante et la suppression de la catégorie « fauteuils roulants motorisés » entraînerait des problèmes dans la pratique (p. ex. critères et constatation du « handicap moteur », personnes à mobilité réduite et personnes âgées sans handicap moteur, hôtes étrangers ayant besoin de moyens auxiliaires, examen cat. M en cas de retrait du permis de conduire en raison de l'âge).	AUFORUM, Hægeli, Hermap, Architecture sans obstacles, HuberTech, Kyburz, moveme, ORS, Procap, Rehabil, RehaHuus, RehaSys, FSCMA, FSA, Schär, Stöckli, Sunel, ASA, swisscleantech, ZSS

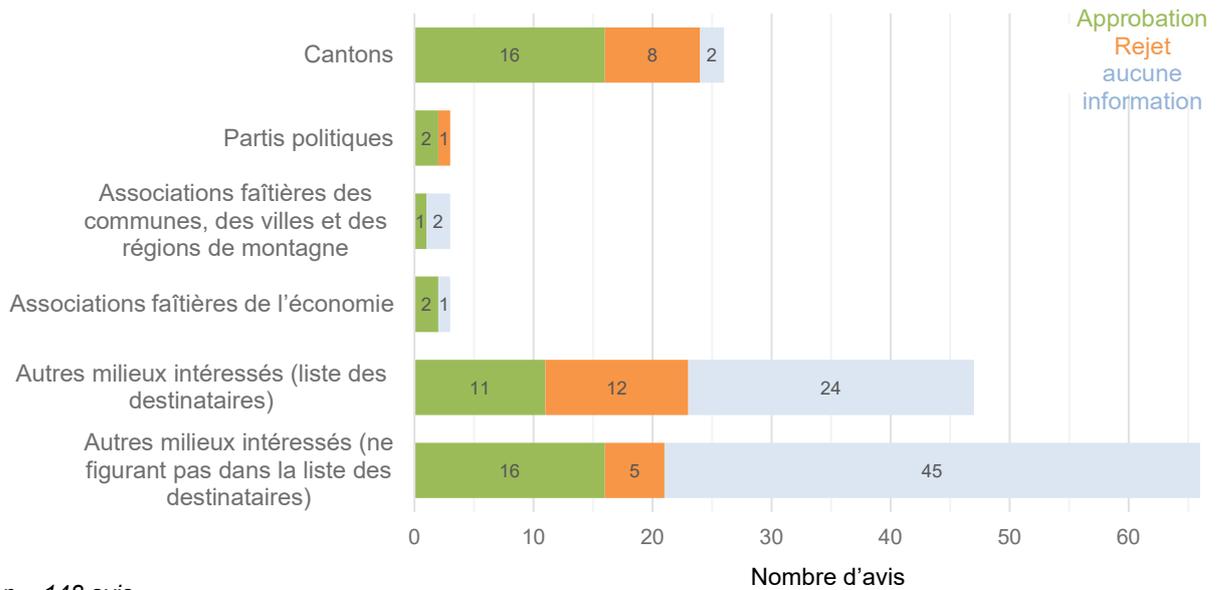
28.208	Pour exploiter le potentiel des vélos-cargos écologiques et économiques, la logistique urbaine des marchandises a besoin de solutions flexibles et de barrières bureaucratiques limitées (p. ex. pas de permis de conduire pour tous les véhicules jusqu'à 25 km/h, alternative pour les « fauteuils roulants motorisés »).	Embrach, Obst+Gemüse, SML, swisscleantech, Zürcher Unterland
28.209	À partir de 14 ans, un permis de conduire cat. M devrait être requis, et à partir de 16 ans, aucun permis de conduire ne devrait être nécessaire.	elektromobil-Emofa
28.210	Aucune limite d'âge ne devrait s'appliquer aux fauteuils roulants électriques.	SKS Rehab

3.4.6 Pas de permis de conduire suisse requis pour les experts de la circulation (question 29)

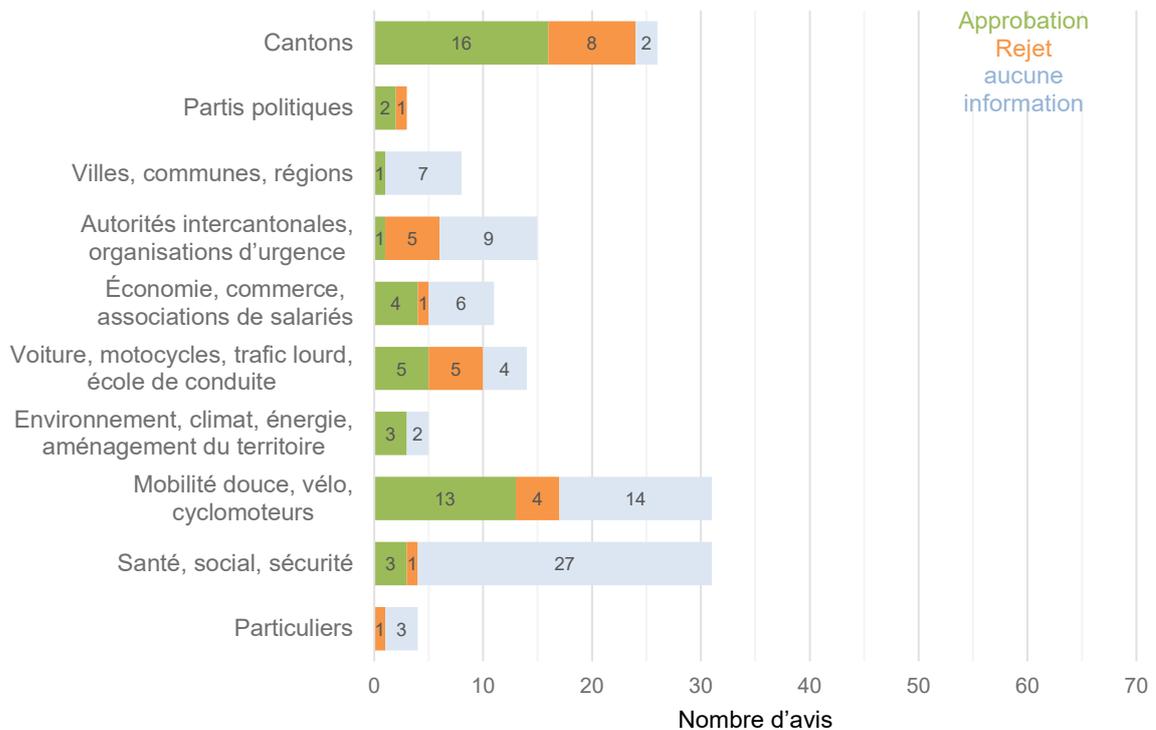
Acceptez-vous que les experts de la circulation qui font passer des examens de conduite et effectuent des contrôles de véhicules ne soient plus tenus de posséder un permis de conduire spécifiquement suisse (art. 65, al. 2, let. c, P-OAC) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>SZ, OW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, VS, GE, VERT-E-S, PS, UVS, USS, USAM, MfE, ASA, Benno-Bikes, BPA, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, Greenpeace, Infinity, Mobil2, motosuisse, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, ASETA, swisscleantech, TCS, ATE, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC</p>		
29.101	La modification serait utile pour les experts de la circulation frontaliers étrangers.	AI
29.102	Les experts de la circulation peuvent disposer des connaissances techniques nécessaires pour faire passer l'examen de conduite suisse même s'ils ne sont pas titulaires d'un permis de conduire spécifiquement suisse.	SH
29.103	La majorité des villes soutient le fait de faire passer les expertises de véhicules et les examens de conduite sans permis de conduire suisse, une minorité s'y oppose car les experts devraient être familiarisés avec le droit suisse de la circulation. Le délai de trois ans pourrait toutefois être raccourci ou supprimé.	UVS
29.104	Pas de baisse de qualité à prévoir, réduirait la pénurie de personnel qualifié.	USAM
29.105	Les connaissances des experts en matière de droit suisse de la circulation devraient être garanties par un examen (p. ex. test interne à l'asa).	BPA
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>ZH, BE, UR, NW, TI, VD, NE, JU, UDC, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, CCCS, UPSA, Arbenz, auto-suisse, BFH-TI, elektromobil-Emofa, FRS, Mobilité piétonne, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, FSA, Sunel, SCPVS</p>		
29.201	Les connaissances des experts en matière de droit suisse de la circulation (p. ex. mode de conduite spécifique au pays, règles et comportement dans la circulation routière) devraient être assurées par un permis de conduire suisse.	UR, NW, JU, UDC, ACS, UPSA, Arbenz, auto-suisse, elektromobil-Emofa, FRS, L-drive, SCPVS
29.202	Le permis de conduire suisse devrait être une condition de base, mais le délai de trois ans pourrait être raccourci ou supprimé (mesure contre la pénurie de personnel qualifié).	ZH, BE, CCCS, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS
29.203	Le contrôle de l'exigence « sans avoir compromis, pendant cette période, la sécurité routière en violant des règles de la circulation » est problématique (p. ex. prescriptions différentes dans les pays voisins, impossibilité de consulter le registre des mesures étrangères, retrait à l'étranger, tests médicaux, demandes pas toujours possibles).	BE, UR, VD
29.204	L'admission de permis de conduire étrangers peut entraîner une inégalité de traitement par rapport aux personnes titulaires de permis de conduire nationaux.	BE, VD
29.205	La décision concernant la capacité de futurs employés à occuper un poste devrait être laissée aux employeurs (services des automobiles, contrôle des véhicules à moteur) sans vérification des exigences.	UR
29.206	La loi cantonale sur la fonction publique n'autorise pas la résidence à l'étranger.	NE
29.207	La cat. B ou C peut être réduite à la cat. B (personne ne possède la cat. C sans la cat. B).	UR
29.208	Il s'agirait d'attirer l'attention des experts sur les règles de circulation qui sont souvent oubliées lors de la formation des conducteurs (p. ex. accorder la priorité aux personnes malvoyantes lorsqu'elles indiquent qu'elles vont traverser en levant leur canne blanche).	FSA
Remarque (sans approbation ou rejet de principe)		
29.301	Le contrôle de l'exigence « sans avoir compromis, pendant cette période, la sécurité routière en violant des règles de la circulation » est problématique (p. ex. prescriptions différentes dans les pays voisins, impossibilité de consulter le registre des mesures étrangères, retrait à l'étranger, tests médicaux, demandes pas toujours possibles).	LU

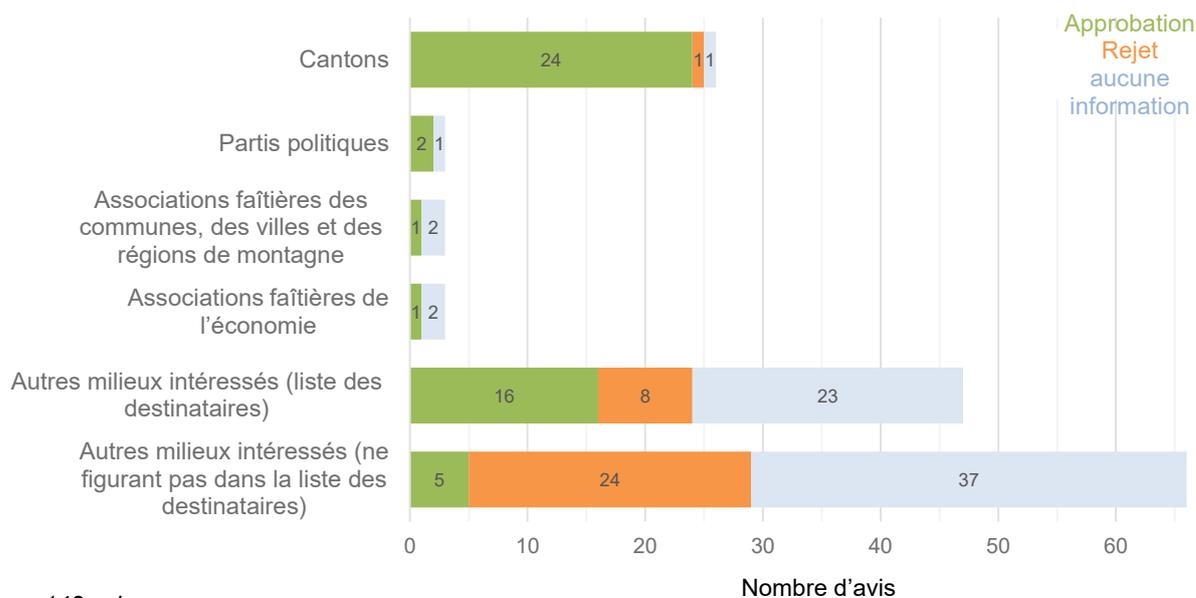
29.302	La décision concernant la capacité de futurs employés à occuper un poste devrait être laissée aux employeurs (services des automobiles, contrôle des véhicules à moteur) sans vérification des exigences.	LU
29.303	L'admission de permis de conduire étrangers peut entraîner une inégalité de traitement par rapport aux personnes titulaires de permis de conduire nationaux.	LU
29.304	La cat. B ou C peut être réduite à la cat. B (personne ne possède la cat. C sans la cat. B).	LU
29.305	Les connaissances des experts en matière de droit suisse de la circulation (p. ex. mode de conduite spécifique au pays, règles et comportement dans la circulation routière) devraient être assurées par un permis de conduire suisse.	Architecture sans obstacles, Procap
29.306	Il s'agirait d'attirer l'attention des experts sur les règles de circulation qui sont souvent oubliées lors de la formation des conducteurs (p. ex. accorder la priorité aux personnes malvoyantes lorsqu'elles indiquent qu'elles vont traverser en levant leur canne blanche).	Architecture sans obstacles, Procap

3.4.7 Adaptation consécutive à l'abrogation de la catégorie « fauteuils roulants motorisés » (question 30)

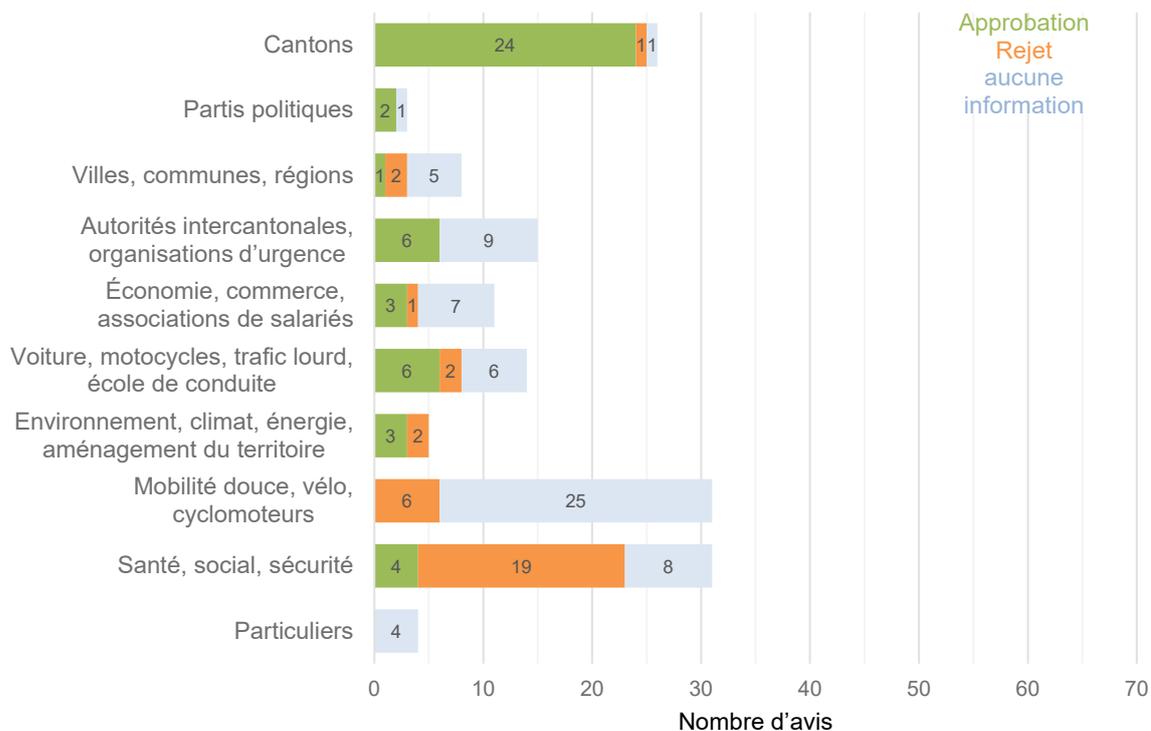
Approuvez-vous l'adaptation de l'art. 72, al. 1, let. I, P-OAC, qui résulte de l'abrogation de la catégorie de véhicules « fauteuils roulants motorisés » ? (Voir aussi l'art. 38, al. 1, let. d, P-OAV et l'annexe 1, ch. 1.2, dernier tiret, P-ORT)

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, VERT-E-S, PS, UVS, USS, CCCS, ASA, auto-suisse, BFH-TI, CP, DTC, FRS, Greenpeace, IRAP, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Levo, RehaHilfen, RoadCross, ASETA, SCPVS, TCS, ATE, VFAS

- | | | |
|--------|---|----------|
| 30.101 | La catégorie « fauteuils roulants motorisés » ne devrait pas être supprimée, sinon des adaptations consécutives seraient nécessaires (la limitation aux personnes à mobilité réduite est trop restreinte, l'harmonisation internationale doit être garantie). | VERT-E-S |
|--------|---|----------|

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

UR, MfE, Aforum, elektromobil-Emofa, Embrach, eMobility, Mobilité piétonne, Hägeli, Helios, Hermap, Architecture sans obstacles, HuberTech, iwaz, Kyburz, Medtech, moveme, ORS, Portmann, Procap, Rehabil, RehaSys, FSCMA, FSA, Schär, SKS Rehab, Stöckli, Sunel, SunriseMedical, ASA, swisscleantech, Vermeiren, ZSS, ZürcherUnterland

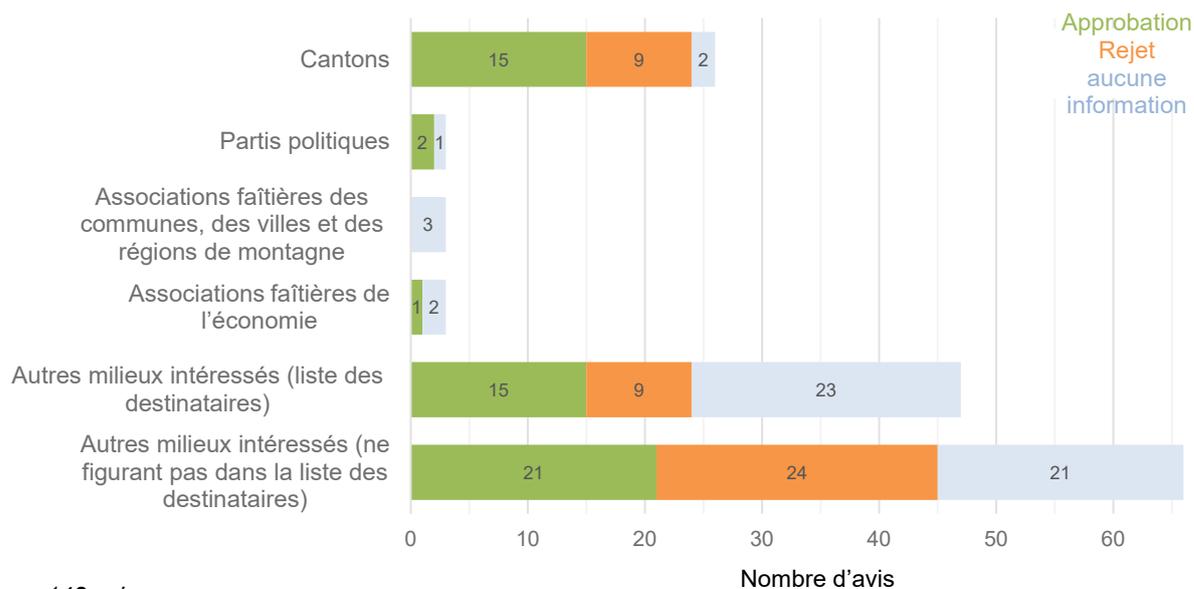
- | | | |
|--------|--|---|
| 30.201 | La catégorie « fauteuils roulants motorisés » ne devrait pas être supprimée. | UR |
| 30.202 | La catégorie « aides à la conduite motorisées » devrait être conservée (la description ne comprend pas tous les moyens auxiliaires pertinents), l'obligation de plaques de contrôle pour les moyens auxiliaires de plus de 10 km/h et les cyclomoteurs légers jusqu'à 25 km/h devant être harmonisée (la réglementation actuelle est discriminatoire). | Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, Procap, FSA |
| 30.203 | En supprimant la catégorie de véhicules « fauteuils roulants motorisés », des véhicules appréciés des seniors dans la logistique urbaine ne répondent plus aux critères des cyclomoteurs légers ou lourds (les véhicules de remplacement sont moins attrayants). | Aforum, Embrach, Hägeli, Hermap, HuberTech, Kyburz, moveme, ORS, Rehabil, RehaSys, FSCMA, Schär, Stöckli, Sunel, ASA, ZSS, ZürcherUnterland |
| 30.204 | Une catégorie spécifique « cyclomoteurs pour personnes à mobilité réduite » devrait être créée. | MfE, Medtech, SunriseMedical, Vermeiren |

3.4.8 Dispositions transitoires pour l'actuelle catégorie « fauteuils roulants motorisés » (question 31)

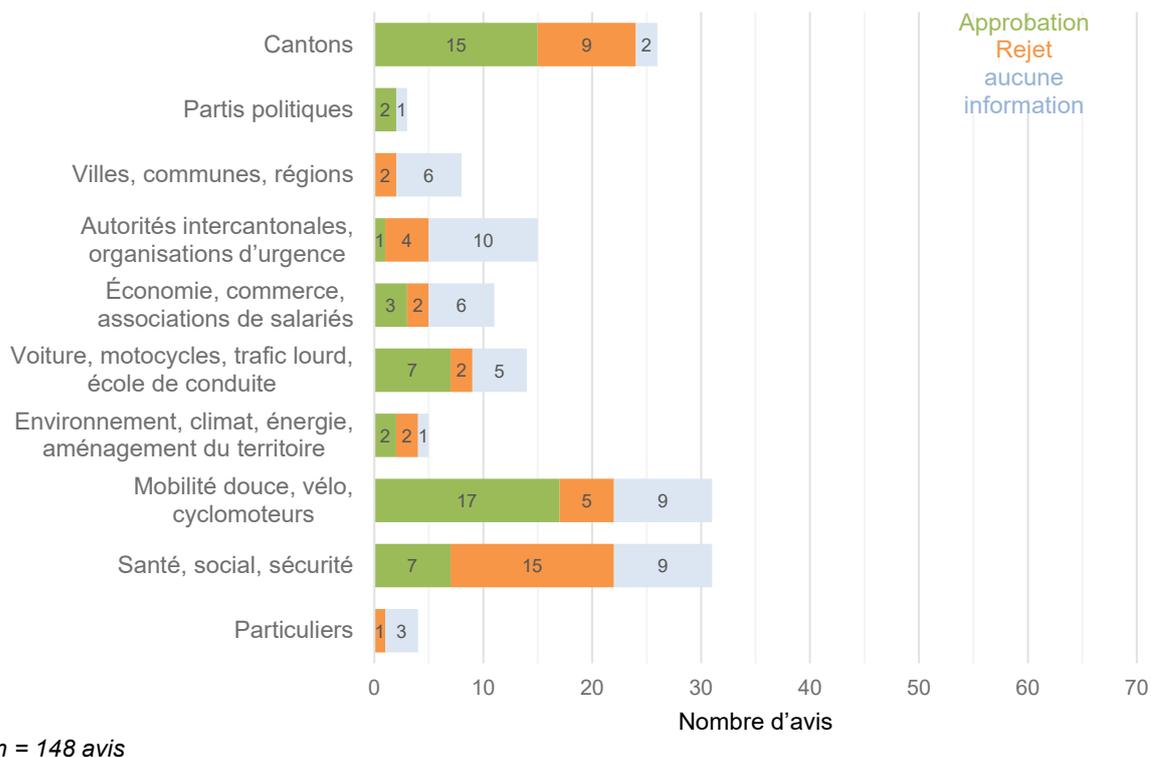
Approuvez-vous la disposition transitoire édictée à l'art. 151q P-OAC (en guise de protection des investissements, il ne sera toujours pas nécessaire de posséder un permis de conduire pour circuler avec des cyclomoteurs lourds conformes aux actuels « fauteuils roulants motorisés » et mis en circulation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

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

SZ, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, GE, JU, VERT-E-S, PS, USS, 2roues, auto-suisse, BennoBikes, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, Flyer, FRS, Mobilité piétonne, Greenpeace, Architecture sans obstacles, Infinity, L-drive, Levo, Mobil2, Obst+Gemüse, Primebike, Procap, RehaHilfen, Riese+Müller, RoadCross, FSA, SML, Specialized, SuterIndustries, ASETA, SCPVS, TCS, ATE, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend, VFAS

31.101 VERT-E-S, Mobilité piétonne,
Architecture sans obstacles

31.102 Pour exploiter le potentiel des vélos-cargos écologiques et économiques, la logistique urbaine des marchandises a besoin de solutions flexibles et de barrières bureaucratiques limitées (p. ex. pas de permis de conduire pour tous les véhicules jusqu'à 25 km/h, alternative pour les « fauteuils roulants motorisés »). SML

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, UR, OW, NW, TG, VD, NE, CCCS, MfE, Arbenz, Aforum, BFH-TI, elektromobil-Emofa, Embrach, eMobility, Hägeli, Helios, Hermap, HuberTech, iwaz, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, Kyburz, Medtech, moveme, ORS, Portmann, Rehabil, RehaSys, FSCMA, Schär, Stöckli, Sunel, SunriseMedical, ASA, swisscleantech, Vermeiren, ZSS, ZürcherUnterland

31.201 Le délai devrait être raccourci (p. ex. 1 an). LU, UR, OW, NW, TG

31.202 Aucune mention relative à l'autorisation de conduire ne devrait figurer dans le permis de circulation (les conducteurs ne sont pas nécessairement détenteurs de véhicules, aucun autre type de véhicule ne comporte de mention relative à l'autorisation de conduire, les employés de guichet ne sont pas en mesure de juger de la mention et de la suppression). ZH, CCCS, Pol cant OW,
CCPCS

31.203 Il conviendrait de clarifier si la protection des investissements est transférée lors du changement de propriétaire du véhicule (la formulation actuelle se base uniquement sur la mise en circulation) et si une disposition transitoire est nécessaire (p. ex. réglementation sans examen). BE

31.204 Il conviendrait d'examiner si le permis de circulation doit être adapté en ce qui concerne les possibilités de mention (p. ex. date de mise en circulation, mention de la suppression de l'obligation de permis de conduire pour les personnes à mobilité réduite). VD

31.205 La disposition transitoire sera difficile à contrôler (date de première mise en circulation non mentionnée sur le permis de circulation). VD

31.206 Le permis de circulation actuel ne fait pas mention des fauteuils roulants motorisés (aucune distinction possible avec les cyclomoteurs). NE

31.207 La catégorie « cyclomoteurs lourds » est rejetée. UR

31.208 L'exigence d'un permis de conduire cat. M ne semble pas judicieuse pour le groupe d'intérêt (surtout les personnes de plus de 80 ans). Aforum, Embrach, Hägeli,
Hermap, HuberTech, Kyburz,
moveme, ORS, Rehabil, Re-
haSys, FSCMA, Schär,
Stöckli, Sunel, ASA, ZSS, Zür-
cherUnterland

31.209 La période de transition devrait être plus courte pour les personnes qui ne sont pas en situation de handicap. MfE

31.210 À partir de 14 ans, un permis de conduire cat. M devrait être requis, et à partir de 16 ans, aucun permis de conduire ne devrait être nécessaire. elektromobil-Emofa

31.211 Il n'y a pas de garantie de droits acquis pour les interdictions illimitées sou- mises à autorisation. Arbenz

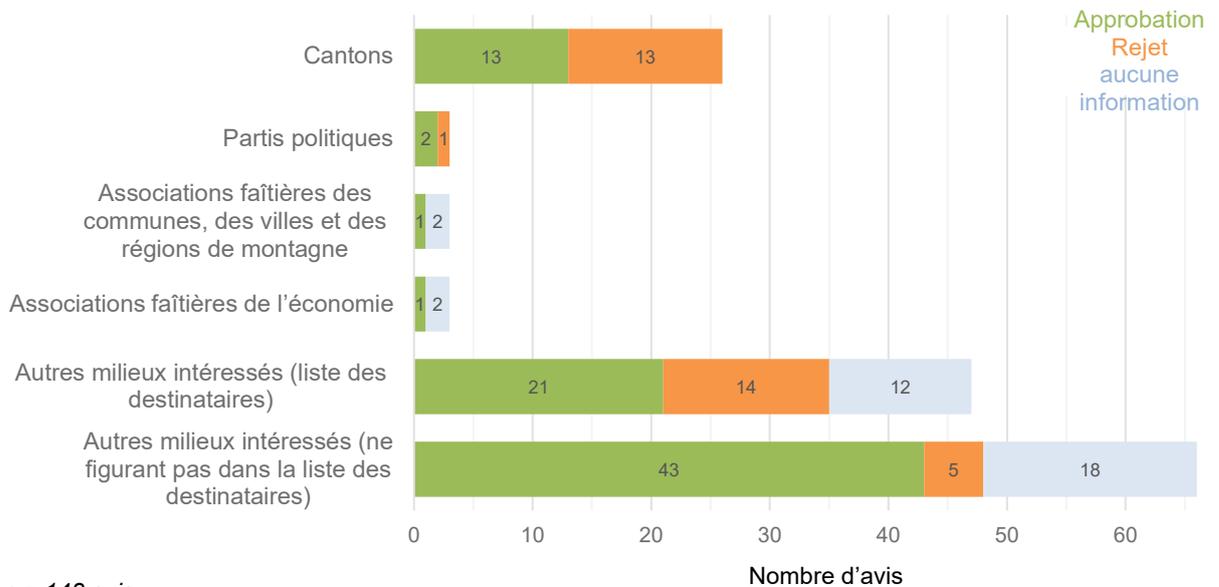
3.5 Ordonnance sur la signalisation routière (OSR)

3.5.1 Signal « Circulation interdite aux cyclomoteurs » (question 32)

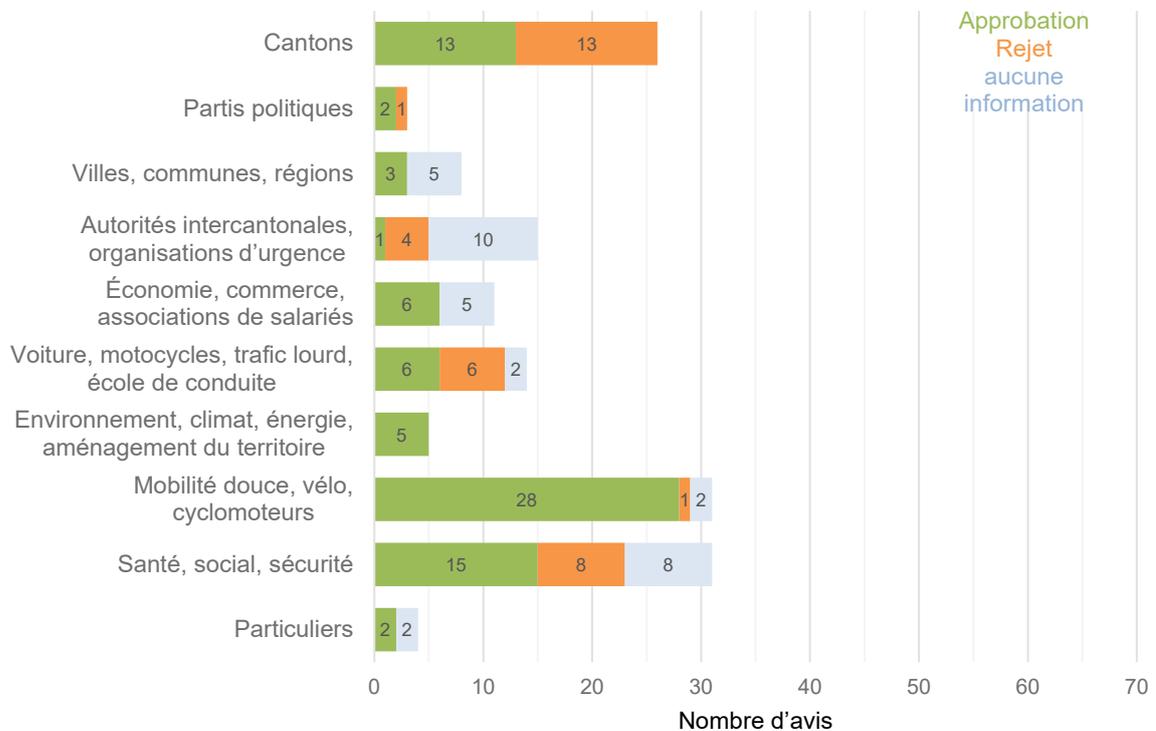
Acceptez-vous que le signal « Circulation interdite aux cyclomoteurs » (2.06) ne s'applique plus à l'avenir qu'aux cyclomoteurs à voie unique fonctionnant à l'essence (art. 19, al. 1, let. C, P-OSR) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>BE, SZ, OW, SO, BL, SG, GR, TG, TI, VD, VS, GE, JU, VERT-E-S, PS, SAB, USS, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, MfE, Arbenz, Aforum, BennoBikes, BPA, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, dynaMot, elektromobil-Emofa, Embrach, eMobility, Flyer, Gähler, Greenpeace, Hägeli, HCP, Helios, Hermap, HuberTech, Infinity, IRAP, iwaz, Kyburz, Levo, Mobil2, moveme, ORS, ParksSwiss, Primebike, ProVelo, Rehabil, RehaSys, Riese+Müller, RoadCross, FSCMA, Schär, SuisseMobile, Specialized, Stöckli, Sunel, SuterIndustries, SVI, ASETA, ASA, SCPVS, swisscleantech, SwissCycling, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, SPC, Suisse Rando, ZSS, ZürcherUnterland</p>		
32.101	Il devrait rester possible d'interdire le passage aux vélos électriques rapides, ce qui nécessiterait la création d'un symbole supplémentaire « Vélo électrique rapide » ou d'un signal « Passage interdit aux vélos électriques rapides ».	VD, PS, USS, MfE, Greenpeace, ProVelo, ATE, Velosuisse
32.102	La modification permettrait aux cyclomoteurs d'avoir accès aux routes ou chemins sans nuisances sonores ni impact environnemental.	VD
32.103	Les signaux d'interdiction font également office de limitation de vitesse (la limite supprimée devrait être compensée).	SO
32.104	La réglementation représente une mesure contre le bruit.	BE
32.105	L'utilisation conjointe de la route avec des cyclomoteurs rapides, la sécurité des autres usagers dépend du comportement des conducteurs de cyclomoteurs rapides (réduction de la vitesse, manœuvres de dépassement).	VS
32.106	Les vélos électriques rapides ne devraient être autorisés que sous certaines conditions pour des raisons de sécurité routière (vitesse maximale de 25 km/h).	VERT-E-S, Arbenz
32.107	Le défaut de signalisation entraînant l'interdiction involontaire des vélos électriques rapides serait corrigé.	2roues, Greenpeace, ProVelo, ATE, Velosuisse
32.108	Les chemins de randonnée pédestre ne devraient pas être davantage empruntés par des vélos électriques rapides (interdire le passage des vélos électriques rapides par un signal « Chemin pédestre », incluant le symbole « Cycle »).	Suisse Rando
32.109	Le moteur à combustion est plus difficile à contrôler à basse vitesse.	2roues-Bike4-Artisans
32.110	Les différents types de cyclomoteurs ne devraient pas être considérés comme des « cycles ».	MfE
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>ZH, LU, UR, NW, GL, ZG, FR, BS, SH, AR, AI, AG, NE, UDC, ACS, CCCS, UPSA, auto-suisse, DTC, FRS, Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Medtech, Portmann, Procap, FSA, SunriseMedical, Vermeiren, VFAS</p>		
32.201	Les catégories de cyclomoteurs nouvellement créées devraient correspondre à des signaux et des symboles selon l'OSR, afin que les aires de circulation puissent être signalisées de manière adaptée à chaque cas et sûre pour la circulation (la réglementation proposée entraînerait de nouvelles lacunes).	ZH, ZG, AG, NE, CCCS, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS
32.202	Le signal devrait s'appliquer à tous les cyclomoteurs (indépendamment du type de propulsion) et être installé là où les piétons risquent d'être mis en danger par des véhicules motorisés rapides (p. ex. vitesse, perception).	LU, NW, GL, ZG, BS, AI, Architecture sans obstacles, FSA
32.203	La signalisation devrait être cohérente, compréhensible et simple à comprendre pour les usagers de la route (pas de différences en fonction du mode de propulsion).	LU, UR, AG
32.204	Il ne faudrait pas faire de distinction entre les cyclomoteurs selon leur propulsion (neutralité technologique, pas d'inégalité de traitement).	NE, UPSA, auto-suisse, DTC, FRS, L-drive, VFAS
32.205	Pour des raisons de sécurité routière, il serait complexe de traiter de manière égale les cycles non motorisés et les quatre catégories de cycles motorisés.	AR
32.206	En cas de mise en œuvre, le signal devrait être le suivant : « Circulation interdite aux cyclomoteurs équipés d'un moteur à combustion ».	AR

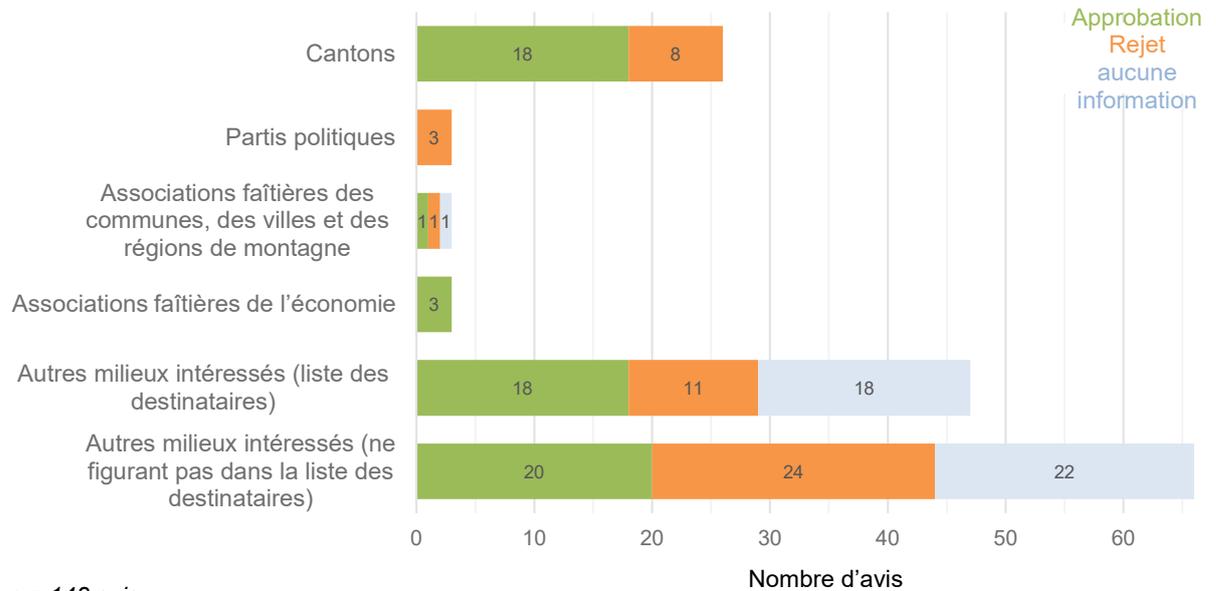
32.207	La disposition irait à l'encontre de l'harmonisation souhaitée.	FR
32.208	Les vélos électriques rapides ne devraient être autorisés que sous certaines conditions pour des raisons de sécurité routière (p. ex. vitesse maximale de 25 km/h).	Mobilité piétonne, Procap
Remarque (sans approbation ou rejet de principe)		
32.301	Certaines villes soutiennent la limitation « Circulation interdite aux cyclomoteurs » aux cyclomoteurs à essence, d'autres demandent la possibilité d'une signalisation claire, adaptée à chaque cas et sûre pour la circulation dans les aires de circulation (p. ex. des signaux et des pictogrammes pour les nouvelles catégories de véhicules).	UVS

3.5.2 Signal « Parcage avec disque de stationnement » (question 33)

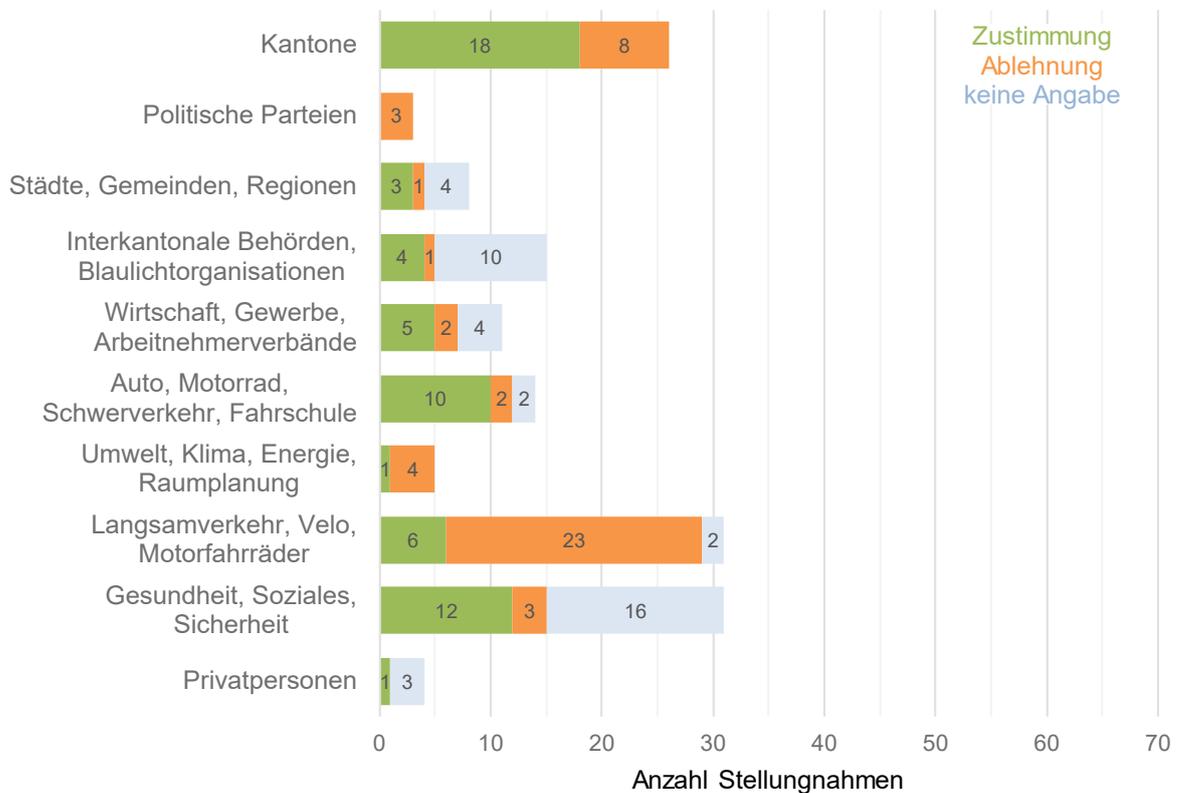
Acceptez-vous que l'interdiction faite aux cyclomoteurs à voies multiples d'utiliser les parkings indiqués par le signal « Parcage avec disque de stationnement » (4.18) soit expressément prévue dans l'ordonnance (art. 48A, al. 1, P-OSR) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

BE, LU, SZ, OW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, TG, TI, VD, GE, JU, SAB, economiesuisse, USS, USAM, 2roues, ACS, CCCS, UPSA, Arbenz, Aforum, auto-suisse, CHACOMO, CP, DTC, Embrach, eMobility, FRS, Hägeli, Helios, Hermap, Huber-Tech, iwaz, Pol cant OW, CCPCS, Kyburz, moveme, ORS, ProVelo, Rehabil, RehaSys, Schär, Stöckli, Sunel, ASETA, ASA, SCPVS, SwissCycling, TCS, VFAS, SPC, ZSS, ZürcherUnterland

33.101	La réglementation impliquerait davantage de possibilités de stationnement pour les cyclomoteurs à plusieurs voies (actuellement insuffisantes).	SO, VD, CHACOMO
33.102	Il conviendrait de conserver quelques places de stationnement pour les voitures et les voitures de livraison et de faire en sorte qu'elles ne soient pas occupées de manière inefficace par des cyclomoteurs.	USAM, TCS, VFAS
33.103	Les places de stationnement pour les voitures et les cyclomoteurs à plusieurs voies devraient continuer à faire l'objet d'une séparation claire.	SAB
33.104	Il devrait être possible de garer les cyclomoteurs à plusieurs voies sur des places de stationnement pour cycles prévues à cet effet.	SPC
33.105	Des places de stationnement appropriées devraient être prévues pour chaque catégorie de véhicules autorisés.	Arbenz

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, UR, NW, BS, GR, AG, VS, NE, VERT-E-S, PS, UDC, UVS, 2roues-Bike4-Artisans, MfE, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, elektromobil-Emofa, Flyer, Mobilité piétonne, Greenpeace, HCP, Infinity, IRAP, CDSVS, L-drive, Levo, Mobil2, Obst+Gemüse, Primebike, Riese+Müller, RoadCross, FSA, SuisseMobile, SML, Specialized, SuterIndustries, SVI, swisscleantech, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend

33.201	À l'inverse, cela signifierait que le stationnement des cyclomoteurs à plusieurs voies serait autorisé sur les autres places de stationnement réservées aux voitures automobiles (séparation en deux régimes de stationnement év. difficile à comprendre pour les usagers de la route).	ZH, UR, NW, BS
33.202	Il conviendrait de définir la notion de « véhicules de dimensions analogues » (une largeur minimale de plus de 1 m serait judicieuse, év. une longueur minimale).	BS, VS
33.203	S'il n'existe pas de places de stationnement spécifiques, les vélos-cargos devraient pouvoir se stationner en zone bleue (réglementation plus flexible).	AG, NE
33.204	Les cyclomoteurs à plusieurs voies devraient également pouvoir se stationner sur les places pour voitures (les places de stationnement pour vélos sont trop étroites, la réglementation sur la durée de stationnement doit être respectée).	VERT-E-S, MfE, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Mobilité piétonne, Infinity, Obst+Gemüse, Primebike, Riese+Müller, FSA, SuisseMobile, SML, Specialized, SuterIndustries, SVI, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
33.205	Les cyclomoteurs à plusieurs voies devraient également pouvoir se stationner sur les places longitudinales (sans subdivision en places de stationnement individuelles) avec le signal « Parcage avec disque de stationnement » (les places de stationnement pour vélos sont trop étroites).	PS, Greenpeace, ATE
33.206	En raison du manque de place et de besoin, il conviendrait de ne pas introduire de nouvelles signalisations et de nouveaux marquages pour les aires de stationnement destinées aux cycles et aux cyclomoteurs.	UDC
33.207	La possibilité de stationner des motocycles sur le trottoir devrait être réétudiée (avec une largeur minimale de 1,5 m pour les piétons).	BS
33.208	Le stationnement des cyclomoteurs à plusieurs voies devrait être simplifié et non complexifié.	VS
33.209	La majorité des villes souhaite que la possibilité de stationner les cyclomoteurs lourds sur des places signalées avec disque de stationnement soit à nouveau examinée (pour la zone située en dehors du centre-ville).	UVS

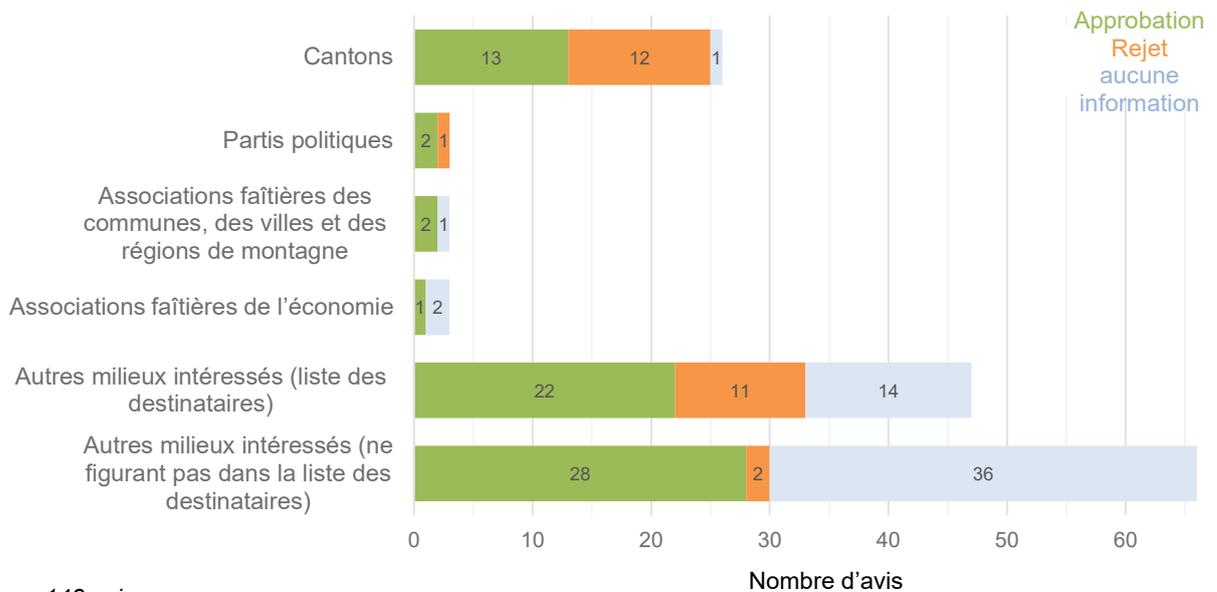
33.210	La nouvelle réglementation entraînerait une division en deux du régime de stationnement pour les cyclomoteurs à plusieurs voies et se révélerait difficile à comprendre (places de stationnement pour voitures avec signal « Parcage avec disque de stationnement » interdit, autres places de stationnement pour voitures autorisées).	CDSVS
33.211	Les cycles à une voie devraient pouvoir se stationner le long du trottoir s'il reste au moins 2,0 m de libre pour les piétons et s'il n'y a pas de places de stationnement public pour cycles le long de ce tronçon.	Mobilité piétonne, FSA
33.212	Un système de stationnement efficace devrait être élaboré pour les motos.	RoadCross
33.213	Dans les quartiers urbains où le stationnement est réglementé pour les riverains (uniquement des places avec signal « Parcage avec disque de stationnement »), il est difficile de savoir où les cyclomoteurs à plusieurs voies peuvent se garer.	swisscleantech

3.5.3 Signification du symbole « Cycle » sur les plaques complémentaires dans le trafic automobile et le stationnement (question 34)

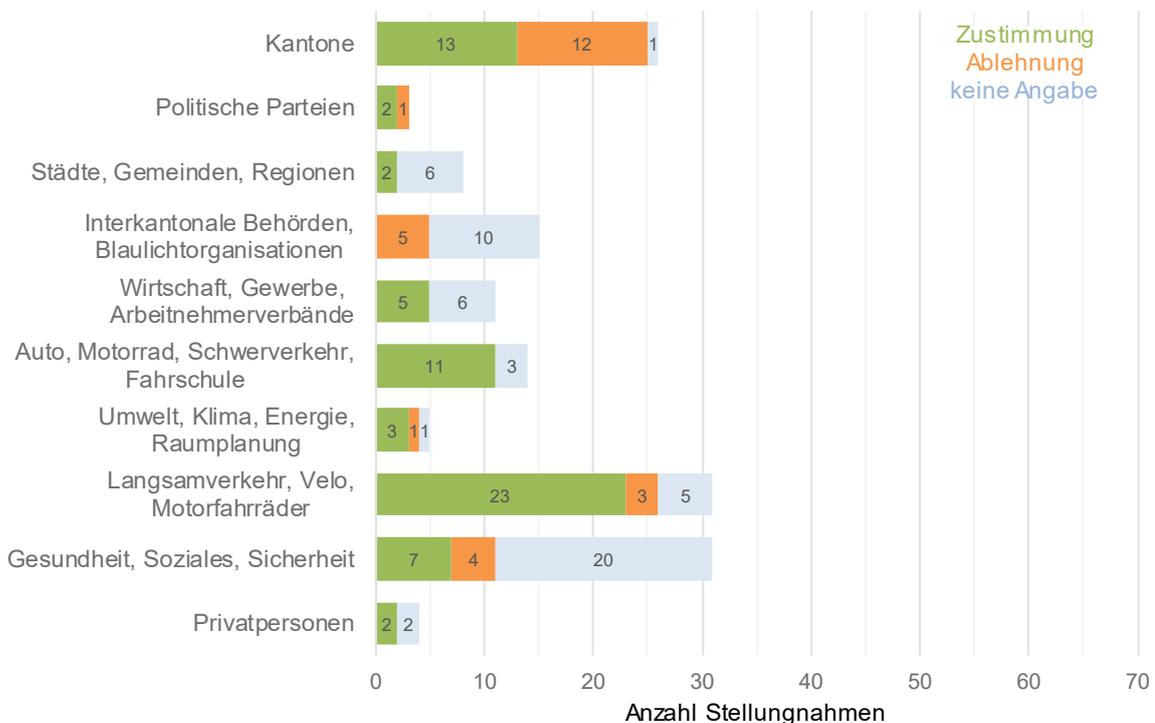
Acceptez-vous que le symbole « Cycle » (5.31) figurant sur des plaques complémentaires s'applique en principe (exception faite de l'art. 65, al. 8, OSR) aux cycles et à tous les cyclomoteurs dont le moteur est allumé (art. 64, al. 6, P-OSR) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>SZ, OW, FR, SO, BL, SH, AI, GR, TG, TI, VD, GE, JU, VERT-E-S, PS, SAB, UVS, USS, 2roues, ACS, UPSA, Alliance Activité physique, Arbenz, auto-suisse, BennoBikes, BPA, CHACOMO, Ciclosport, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-Emofa, Flyer, FRS, Gähler, Greenpeace, HCP, Infinity, IRAP, L-drive, Mobil2, motosuisse, Obst+Gemüse, ParksSwiss, Primebike, ProVelo, Santé publique, Riese+Müller, RoadCross, SML, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, SVI, ASETA, swisscleantech, SwissCycling, TCS, ATE, Velociped, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC, Suisse Rando</p>		
34.101	La réglementation actuelle devrait être simplifiée et rendue plus compréhensible par l'ajout du symbole « Cycle » sur l'ensemble des signaux et plaques complémentaires pour englober tous les cycles et cyclomoteurs sans plaques de contrôle.	GR, UVS
34.102	L'uniformisation constituerait une simplification de la situation actuelle.	SO
34.103	La possibilité d'utiliser ou non les pistes cyclables devrait être étendue à tous les types de cycles (ne pas se limiter aux cyclomoteurs lourds et rapides).	VD
34.104	Le symbole « Cycle » devrait toujours avoir la même signification (jusqu'à 25 km/h et 1 m de large, indépendamment du fait qu'ils soient capables de rouler plus vite).	VERT-E-S
34.105	Une nouvelle réglementation encouragerait l'utilisation des vélos électriques.	Alliance Activité physique, Santé publique, SSPH+
34.106	En incluant tous les cyclomoteurs dans les zones piétonnes, de nouveaux scénarios de danger apparaîtraient (introduire une plaque complémentaire « Vitesse au pas » au signal « Zone piétonne »).	BPA
34.107	La nouvelle réglementation corrigerait une anomalie et faciliterait la conduite de vélos électriques rapides.	2roues, Cycla, Obst+Gemüse, ProVelo, SML
34.108	Protègerait les piétons et mettrait les vélos électriques lents et rapides sur un pied d'égalité sur ces chemins, ce qui est judicieux.	Arbenz
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>ZH, LU, UR, NW, GL, ZG, BS, AR, SG, AG, VS, NE, UDC, CCCS, MfE, Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, Procap, FSA, SuisseMobile, SUVA, SCPVS, Conférence Vélo</p>		
34.201	La réglementation actuelle devrait être simplifiée et rendue plus compréhensible, p. ex. en faisant figurer le symbole « Cycle » sur tous les signaux et plaques complémentaires pour englober l'ensemble des cycles et des cyclomoteurs sans plaques de contrôle.	ZH, LU, UR, NW, BS, SG, AG, CCCS, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS
34.202	Il est complexe de traiter les cycles non motorisés et les cyclomoteurs de la même manière pour des raisons de sécurité routière.	AR, SUVA
34.203	Les nouvelles catégories devraient être représentées par des signaux spécifiques et appropriés, sans quoi la mise en place sera complexe et risque de provoquer de la confusion.	NE
34.204	Outre la désignation « Cycle », la désignation « Vélos/Vélocycle » utilisée aujourd'hui sur les signaux et les plaques complémentaires devrait rester autorisée (sinon, les signaux et les plaques complémentaires devront être remplacés).	BS
34.205	La réglementation actuelle devrait être simplifiée et rendue plus compréhensible par l'ajout du symbole « Cycle » sur l'ensemble des signaux et plaques complémentaires pour englober tous les cycles, cyclomoteurs légers et gyropodes électriques.	VS
34.206	La réglementation actuelle s'est avérée efficace.	GL
34.207	L'utilisation des aires de circulation et la signalisation correspondante devraient être réglementées de manière spécifique pour les cyclomoteurs dont le moteur est allumé et les cycles (pour les conducteurs de cyclomoteurs rapides et lourds, la piste cyclable offre une plus grande sécurité, mais pour les autres usagers de la piste cyclable, le risque d'accident augmente).	ZG

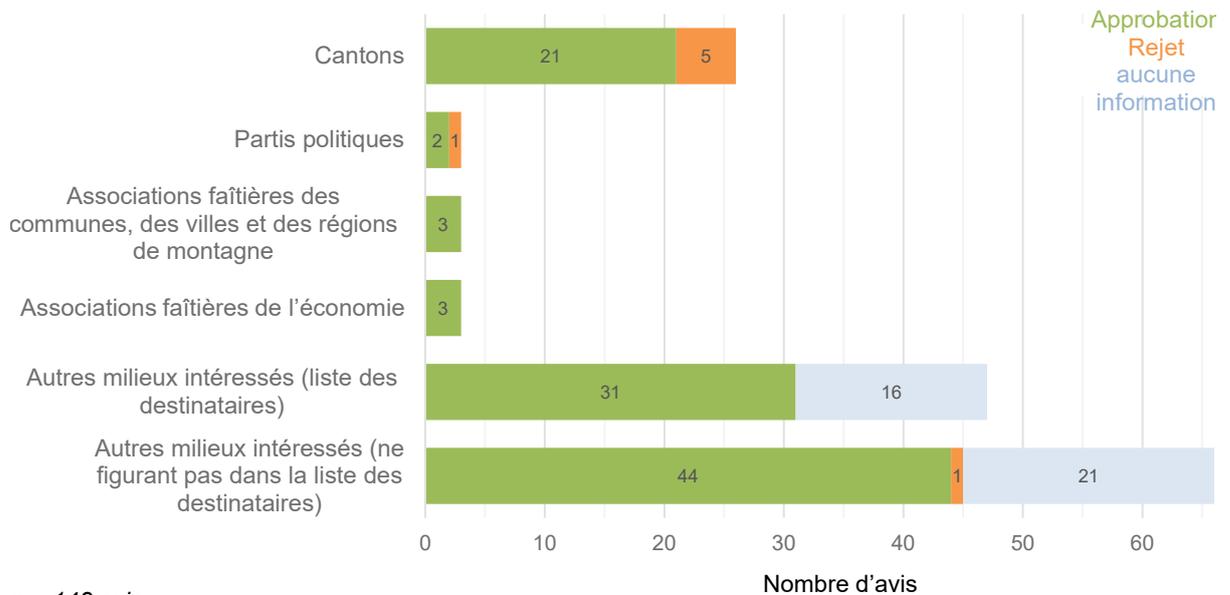
34.208	Le symbole « Cycle » devrait toujours avoir la même signification (jusqu'à 25 km/h et 1 m de large), les cyclomoteurs rapides, lourds et larges ne devraient pas être autorisés à circuler sur les trottoirs (réglementation incompréhensible sinon).	Mobilité piétonne, FSA
34.209	La réglementation actuelle devrait être simplifiée et rendue plus compréhensible en fixant une vitesse maximale (p. ex. 10 ou 25 km/h) ou en excluant les cyclomoteurs rapides (l'exception est difficile à faire comprendre et à appliquer).	SuisseMobile, Conférence Vélo
34.210	La plaque complémentaire « Cycle » ne devrait en principe pas s'appliquer aux cyclomoteurs.	Architecture sans obstacles, Procap
34.211	Différents types de cyclomoteurs ne devraient pas être classés comme « Cycle » et les vélomoteurs à essence ne devraient pas être assimilés à des cycles.	MfE
Remarque (sans approbation ou rejet de principe)		
34.301	Une signification différente du symbole « Cycle » avec plaque complémentaire « Cycle autorisé » serait probablement incomprise ou ignorée.	BE
34.302	Le partage du trottoir pour les catégories « cyclomoteurs légers » et « gyropodes électriques » est accueilli favorablement lorsque la signalisation correspondante est mise en place, mais tous les cyclomoteurs devraient être autorisés lorsque le symbole « Cycle » serait utilisé pour favoriser le flux des deux-roues (p. ex. impasse avec possibilité de passage, circulation en sens inverse).	BE

3.5.4 Signification du symbole « Vélo-cargo » (question 35)

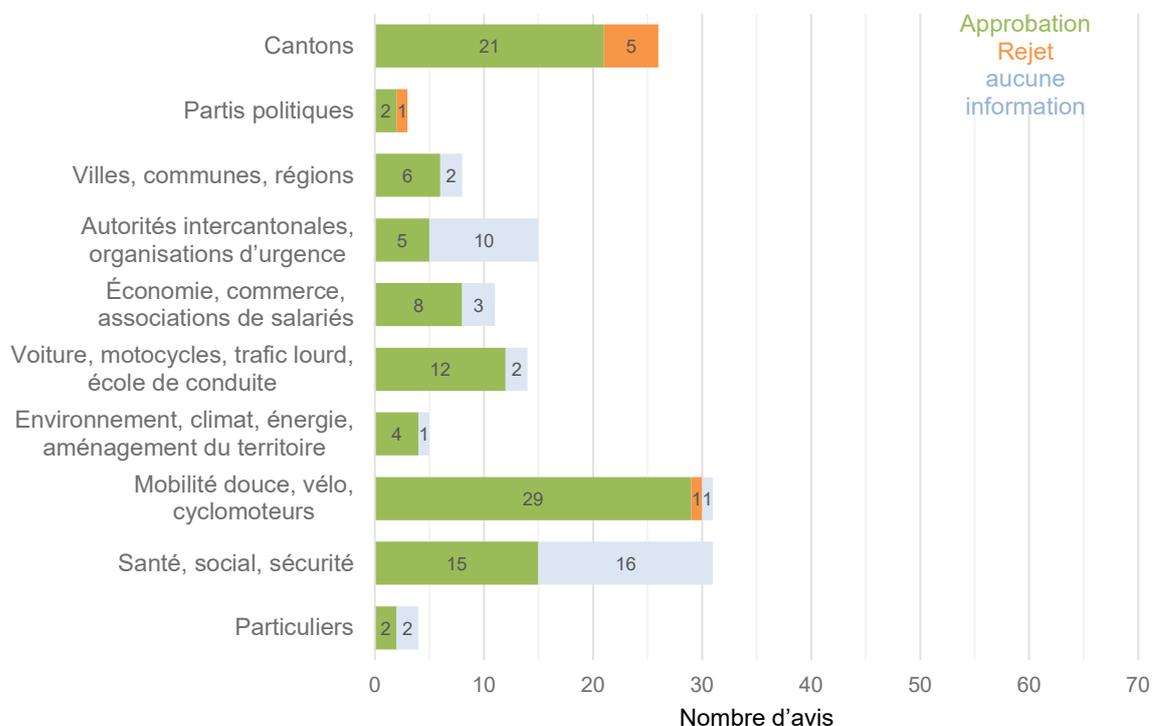
Approuvez-vous le nouveau symbole « Vélo-cargo » (5.31.1) et son champ d'application (cycles et cyclomoteurs destinés au transport d'enfants de passagers ou de choses ainsi que cycles et cyclomoteurs avec une remorque ; art. 64, al. 6bis, P-OSR) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, LU, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, GE, JU, VERT-E-S, PS, SAB, ACS (communes), UVS, economiesuisse, USS, USAM, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, CCCS, MfE, UPSA, Arbenz, Aforum, auto-suisse, BennoBikes, BFH-TI, BPA, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-Emofa, Embrach, eMobility, Flyer, Fribourg (ville), FRS, Mobilité piétonne, Gähler, Greenpeace, Hägeli, Helios, Hermap, HuberTech, Infinity, iwaz, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, Kyburz, L-drive, Mobil2, moveme, Obst+Gemüse, ORS, Primebike, ProVelo, Rehabil, RehaSys, Riese+Müller, RoadCross, Schär, SuisseMobile, SML, Specialized, Stöckli, Sunel, SuterIndustries, SUVA, SVI, ASETA, ASA, SCPVS, swisscleantech, SwissCycling, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC, ZSS, ZürcherUnterland

35.101	S'il n'existe pas de places de stationnement spécifiques, les vélos-cargos devraient pouvoir se stationner en zone bleue (réglementation plus flexible).	AG
35.102	Les autorités urbaines, communales et cantonales devraient pouvoir désigner des aires de stationnement spécifiques.	ACS (communes), 2roues, Cycla, Greenpeace, Obst+Gemüse, ProVelo, SML, ATE
35.103	L'utilisation du nouveau symbole devrait être limitée aux places de stationnement explicitement aménagées pour les vélos-cargos (sans réaffecter les places existantes pour voitures).	UPSA, auto-suisse, FRS, L-drive
35.104	Le champ d'application devrait également inclure les cyclomoteurs lourds qui transportent des personnes en situation de handicap.	Mobil2
35.105	Le champ d'application devrait également inclure les vélos-taxis à plusieurs voies.	Arbenz

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

BE, OW, NW, VS, NE, UDC, HCP

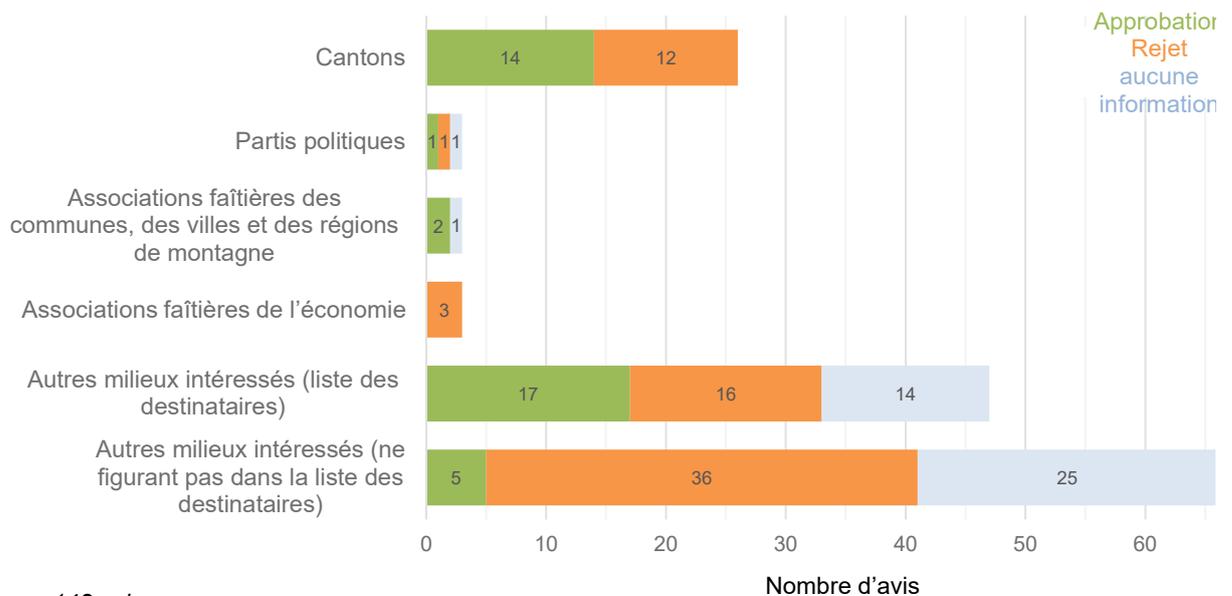
35.201	La réglementation ne devrait pas être intégrée dans l'OSR (trop détaillée, superflue, problèmes de délimitation).	BE, OW, NW, VS, NE
35.202	Les vélos-cargos devraient être stationnés sur des places pour cycles prévues à cet effet (avec des dimensions éventuellement adaptées).	NW, VS
35.203	Le champ d'application devrait également inclure les cyclomoteurs lourds.	HCP

3.5.5 Signification du symbole « Cycle » sur les plaques complémentaires aux abords des aires piétonnes (question 36)

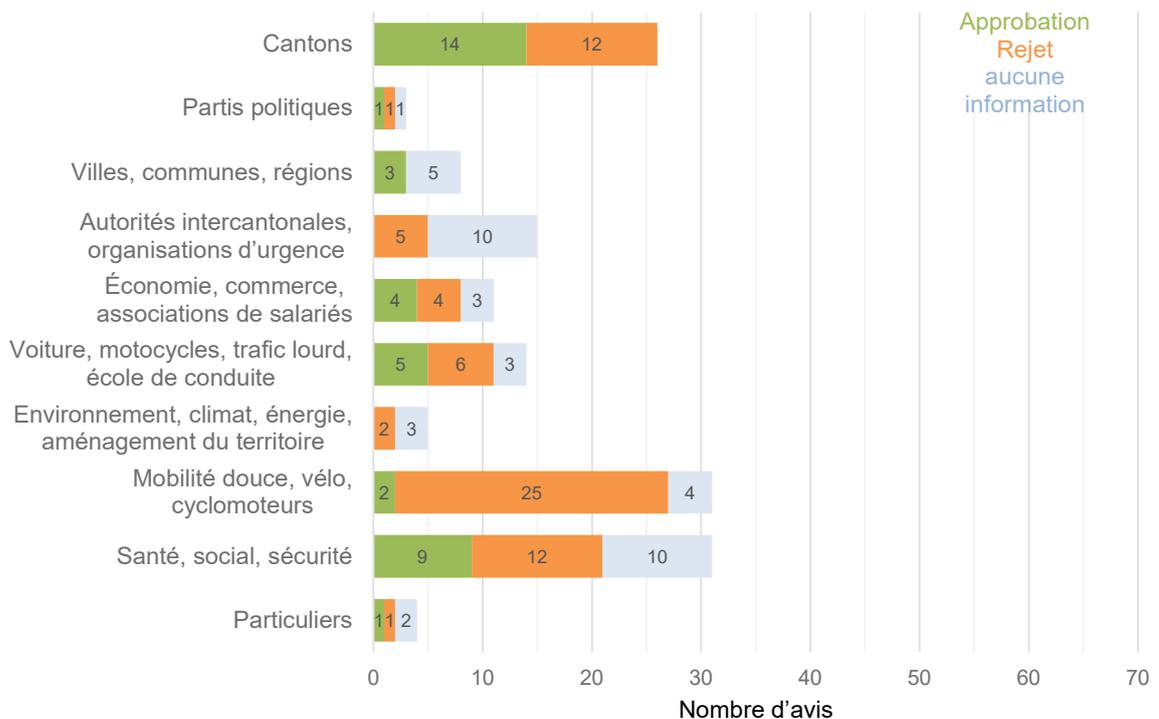
Acceptez-vous que les aires de circulation indiquées par le signal « Chemin pour piétons » (2.61) et la plaque complémentaire « Vélo autorisé » ne puissent être empruntées à l'avenir que par les cycles, les cyclomoteurs légers et les gyropodes électriques (art. 65, al. 8, P-OSR) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>SZ, OW, GL, FR, SO, BL, SH, AI, GR, TG, TI, VD, GE, JU, VERT-E-S, SAB, UVS, 2roues, Alliance Activité physique, auto-suisse, BFH-TI, BPA, CP, DTC, Fribourg (ville), FRS, Gähler, L-drive, ParksSwiss, Santé publique, RoadCross, SuisseMobile, SKS Rehab, SSPH+, SUVA, ASETA, TCS, SPC, Suisse Rando</p>		
36.101	La réglementation actuelle devrait être simplifiée et rendue plus compréhensible par l'ajout du symbole « Cycle » sur l'ensemble des signaux et plaques complémentaires pour englober tous les cycles, cyclomoteurs légers et gyropodes électriques.	VD
36.102	Le risque de confusion avec le signal « Piste cyclable et chemin pour piéton sans partage de l'aire de circulation » est grand (créer une nouvelle plaque complémentaire claire).	SO
36.103	Le symbole « Cycle » devrait toujours avoir la même signification (jusqu'à 25 km/h et 1 m de large, indépendamment du fait qu'ils soient capables de rouler plus vite (l'exception sera incomprise).	VERT-E-S
36.104	La majorité des villes soutient les modifications, une minorité souhaite une application uniforme pour le symbole « Cycle » (risque de confusion).	UVS
36.105	Sur certains itinéraires cyclables, les cyclomoteurs rapides devraient être exclus ou contraints de rouler moins vite (potentiel de conflit avec les piétons) et seuls les cycles et les cyclomoteurs légers devraient être autorisés.	SuisseMobile, Suisse Rando
36.106	Les gyropodes électriques ne devraient pas être autorisés à circuler sur les chemins pour piétons.	Alliance Activité physique, Santé publique, SSPH+
36.107	Il conviendrait de prévoir suffisamment de place pour les piétons et les cyclistes sur les aires de circulation (les zones mixtes augmentent le risque d'accident).	SUVA
36.108	La réglementation est judicieuse sur le plan du contenu, mais elle est en contradiction avec l'intention d'une réglementation compréhensible (le non-respect de l'interdiction en raison de la méconnaissance par des cyclomoteurs rapides augmenterait le risque d'accident).	BPA
36.109	L'ouverture des chemins pour piétons au trafic cycliste est en grande partie inutile (autorisée pour les enfants jusqu'à 12 ans et les gyropodes) et se fait souvent au détriment de mesures plus sûres (solution rapide et peu coûteuse au lieu de la mise en place de zones 30 ou développement de l'infrastructure cycliste conformément à la loi sur les pistes cyclables p. ex.).	BPA
36.110	La séparation des catégories de véhicules augmenterait la sécurité routière pour les usagers de la route plus lents.	SAB
36.111	Les cycles de course devraient également être exemptés s'ils roulent p. ex. à une vitesse supérieure à 35 km/h.	Gähler
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>ZH, BE, LU, UR, NW, ZG, BS, AR, SG, AG, VS, NE, SVP, economiesuisse, USS, USAM, 2roues-Bike4-Artisans, ACS, CCCS, MfE, UPSA, Arbenz, AUFORUM, BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, elektromobil-Emofa, eMobility, Flyer, Mobilité piétonne, Hægeli, HCP, Helios, Hermap, HuberTech, Infinity, iwaz, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, Kyburz, moveme, ORS, Primebike, ProVelo, Rehabil, RehaSys, Riese+Müller, FSCMA, FSA, Schär, SML, Specialized, Stöckli, Sunel, SuterIndustries, ASA, SCPVS, swisscleantech, SwissCycling, Velociped, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, VFAS, ZSS</p>		
36.201	Le signal « Chemin pour piétons » avec plaque complémentaire « Cycle autorisé » devrait être conçu de manière à ce que l'interdiction de circuler pour les cyclomoteurs rapides et lourds soit clairement visible (la réglementation spéciale ne devrait pas être connue de tous et donc difficile à mettre en œuvre).	BE, AG, NE, economiesuisse, USAM, Arbenz, Mobilité piétonne, FSA, VFAS
36.202	Le signal « Chemin pour piétons » avec plaque complémentaire « Cycle autorisé » devrait être limité aux cycles et les trottoirs devraient être réservés en priorité aux piétons (les zones mixtes augmentent le risque d'accident).	ZG, AR, SG
36.203	Les cyclomoteurs lourds devraient circuler sur les pistes cyclables, la route est en principe réservée aux automobiles et aux motocycles (sécurité des usagers, fluidité du trafic).	UDC, ACS

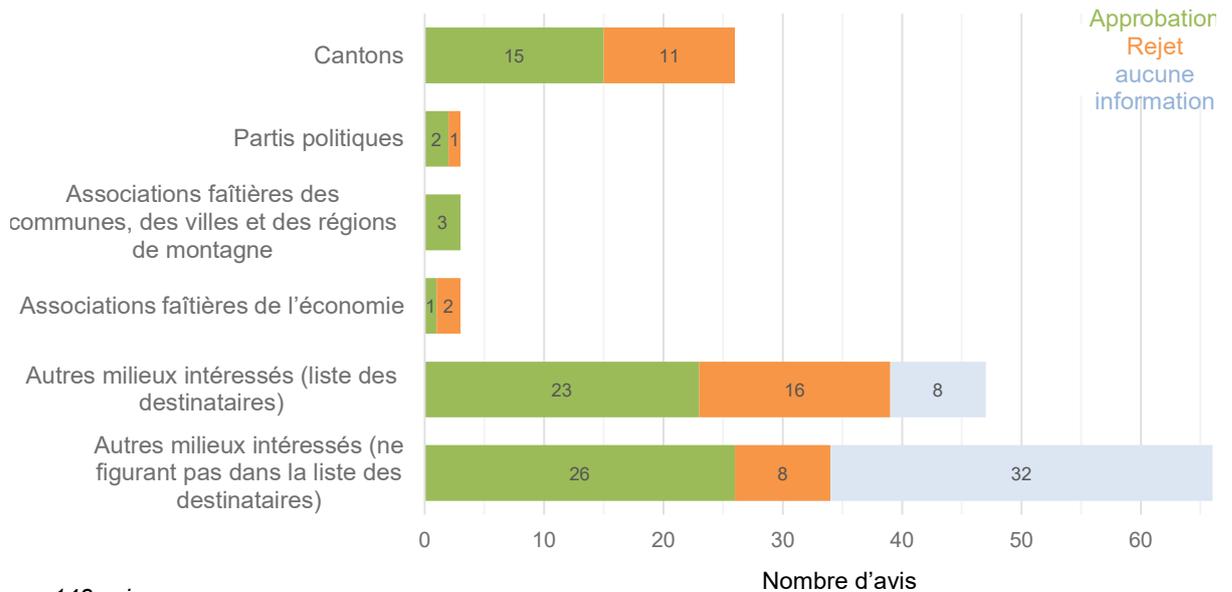
36.204	La signalisation devrait être uniforme, claire et compréhensible pour les usagers de la route.	LU
36.205	Les cyclomoteurs lourds devraient continuer à être conduits ou poussés avec le moteur éteint (le transfert sur la route augmente le risque d'accident en l'absence de bande cyclable).	UPSA
36.206	Le symbole « Chemin pour piétons » devrait être réservé aux piétons et aux cycles.	SCPVS
36.207	Sur les aires de circulation comportant un signal « Chemin pour piétons » et une plaque complémentaire « Cycle autorisé », les gyropodes électriques ne devraient être autorisés que pour les personnes à mobilité réduite (risque d'accident).	USS, MfE, SwissCycling
36.208	Sur les aires de circulation comportant un signal « Chemin pour piétons » et une plaque complémentaire « Cycle autorisé », les gyropodes électriques ne devraient être autorisés que pour les personnes à mobilité réduite (risque d'accident). Les cyclomoteurs rapides devraient également être autorisés même avec le moteur allumé (cyclomoteurs lourds non autorisés).	ProVelo, Velosuisse
36.209	Sur les aires de circulation comportant un signal « Chemin pour piétons » et une plaque complémentaire « Cycle autorisé », les gyropodes électriques ne devraient pas être autorisés (risque d'accident) et les cyclomoteurs lourds devraient être autorisés pour le transport de choses (accès au dernier kilomètre).	BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, Primebike, Riese+Müller, SML, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend
36.210	Tous les véhicules destinés aux personnes âgées et en situation de handicap (quelle que soit leur catégorie) devraient être autorisés à circuler à vitesse réduite sur les trottoirs.	Auforum, elektromobil-Emofa, eMobility, Hägeli, Hermap, HuberTech, iwaz, Kyburz, moveme, ORS, Rehabil, RehaSys, FSCMA, Schär, Stöckli, Sunel, ASA, ZSS
36.211	Les vélos-cargos devraient pouvoir circuler jusqu'à 6 km/h sur les chemins pour piétons (promotion de la micrologistique).	2roues-Bike4-Artisans
36.212	Les cyclomoteurs lourds jusqu'à 25 km/h devraient également être autorisés.	HCP
Remarque (sans approbation ou rejet de principe)		
36.301	Sur les aires de circulation comportant un signal « Chemin pour piétons » et une plaque complémentaire « Cycle autorisé », les gyropodes électriques ne devraient être autorisés que pour les personnes à mobilité réduite (risque d'accident). Les cyclomoteurs rapides devraient également être autorisés même avec le moteur allumé.	PS, Greenpeace, Architecture sans obstacles, Procap, ATE
36.302	La réglementation est judicieuse sur le plan du contenu, mais elle est en contradiction avec l'intention d'une réglementation compréhensible (le non-respect de l'interdiction en raison de la méconnaissance par des cyclomoteurs rapides augmenterait le risque d'accident).	Conférence Vélo
36.303	Les gyropodes électriques et les cyclomoteurs légers ne devraient pas être autorisés sur les aires de circulation comportant un signal « Chemin pour piétons » et une plaque complémentaire « Cycle autorisé ».	IRAP
36.304	Il existe un risque que la dérogation ne soit pas comprise (év. créer un symbole pour les vélos électriques rapides).	SVI
36.305	Tous les véhicules destinés aux personnes âgées et en situation de handicap (quelle que soit leur catégorie) devraient être autorisés à circuler à vitesse réduite sur les trottoirs.	Mobil2

3.5.6 Mise en relief des bandes cyclables continues par des éléments de construction (question 37)

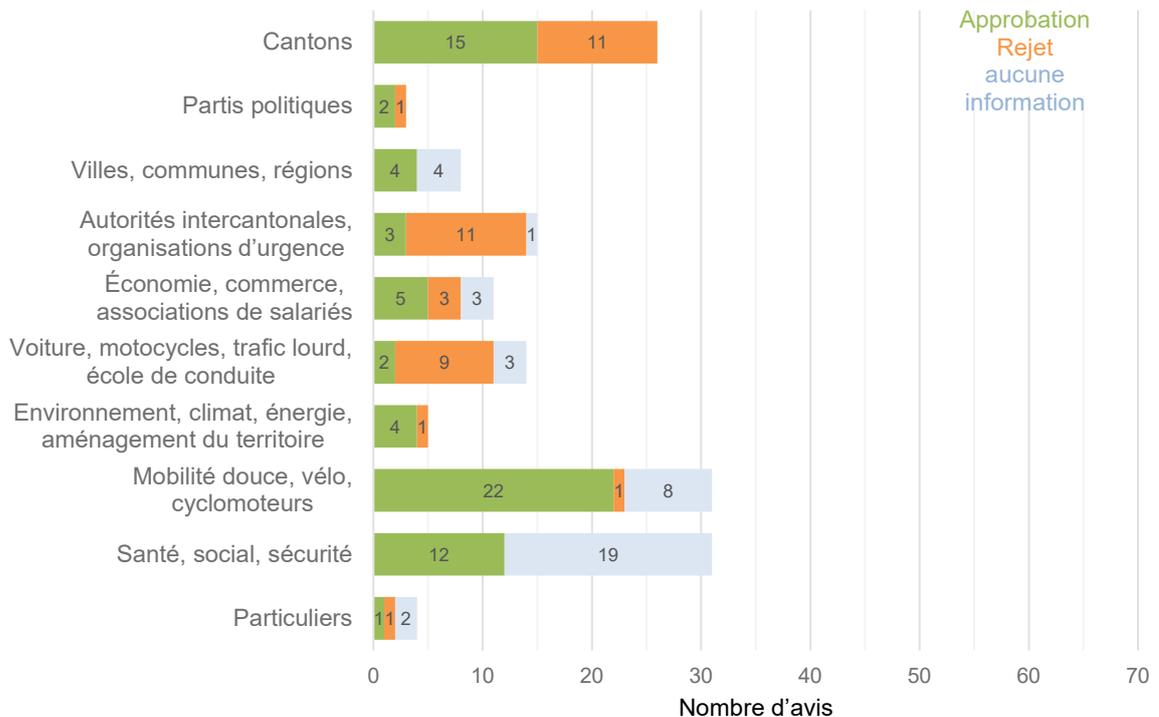
Acceptez-vous que la possibilité de mettre en relief les bandes cyclables continues par des éléments de construction supplémentaires soit intégrée dans la disposition régissant le marquage de bandes cyclables et de voies de circulation sur les pistes cyclables (art. 74A, al. 1, P-OSR) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>ZH, LU, SZ, FR, SO, BS, SH, AR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, JU, VERT-E-S, PS, SAB, ACS (communes), UVS, USS, CCCS, MfE, Alliance Activité physique, BennoBikes, BPA, CHACOMO, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, Flyer, Fribourg (ville), Mobilité piétonne, Gähler, Greenpeace, HCP, Architecture sans obstacles, Infinity, IRAP, CCPCS, CDSVS, Levo, Mobil2, ParksSwiss, Primebike, Procap, ProVelo, Santé publique, Riese+Müller, RoadCross, FSA, SuisseMobile, Specialized, SSPH+, SuterIndustries, SUVA, SVI, swisscleantech, SwissCycling, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, SPC, Suisse Rando</p>		
37.101	Les mesures de construction devraient être examinées au cas par cas et faire l'objet d'une concertation avec toutes les parties concernées (p. ex. organisations d'urgence, service hivernal, entretien, risque d'accident, fluidité du trafic).	LU, SO
37.102	Les éléments de construction supplémentaires et la réduction de l'aire de circulation ne devraient pas entraver le passage des organisations d'urgence.	SO, BS
37.103	Les éléments de construction ne devraient être installés que si les dimensions des pistes cyclables sont respectées et ne constituent pas un obstacle.	VS, NE
37.104	Les éléments de construction jouent un rôle important dans l'amélioration de la sécurité pour les cyclistes et le trafic motorisé.	PS, SAB, UVS, Alliance Activité physique, Greenpeace, Santé publique, RoadCross, SSPH+, ATE
37.105	Des éléments de construction seraient indispensables pour mettre en œuvre rapidement et à moindre coût la séparation du trafic cycliste et motorisé exigée par la loi sur les voies cyclables (LVC), en tenant compte, lors de l'élaboration des normes, de la sécurité pour les cycles et les cyclomoteurs et des préoccupations des organisations d'urgence.	VD
37.106	L'utilisation et l'aménagement des éléments de construction devraient être réglementés en détail dans la norme.	AG
37.107	Les éléments de construction entraveraient le déneigement des bandes cyclables (risque d'accident).	FR
37.108	Les mesures de construction sont en principe judicieuses, mais elles devraient être facultatives et non obligatoires.	ACS (communes)
37.109	Les mesures de construction réduiraient la mixité du trafic cycliste et piéton et diminueraient ainsi la pression sur les aires piétonnes (piétons, personnes en situation de handicap).	Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, Procap, FSA
37.110	La protection des tronçons de bandes cyclables est en principe judicieuse, mais elle devrait être réglementée au niveau des normes (p. ex. VSS, documents auxiliaires).	BPA
37.111	Les bandes cyclables traversées devraient pouvoir être mises en évidence et mieux protégées.	ProVelo
37.112	Les cyclomoteurs lourds et rapides devraient être exemptés de l'obligation d'emprunter les pistes et bandes cyclables (les éléments de construction peuvent représenter un danger pour les cyclistes).	SPC
37.113	Les mesures de construction augmentent la sécurité et devraient être obligatoires sur les routes très fréquentées, tout en permettant aux cycles de se dépasser et l'utilisation d'« éléments lumineux ».	MfE
37.114	Les règles de priorité pour les cyclistes sur les bandes cyclables devraient être formulées plus clairement (p. ex. les cyclistes et les cyclomotoristes qui vont tout droit ont la priorité sur les véhicules à moteur qui tournent à droite).	Gähler
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>BE, UR, OW, NW, GL, ZG, BL, AI, SG, GR, GE, UDC, economiesuisse, USAM, 2roues, ACS, UPSA, Arbenz, auto-suisse, elektromobil-Emofa, eMobility, CSSP, FRS, GV-AG, GV-FR, GV-ZG, GV-ZH, IAS, Pol cant OW, L-drive, motosuisse, FSSP, ASETA, SCPVS, TCS, VFAS, AECA, ASSPP</p>		

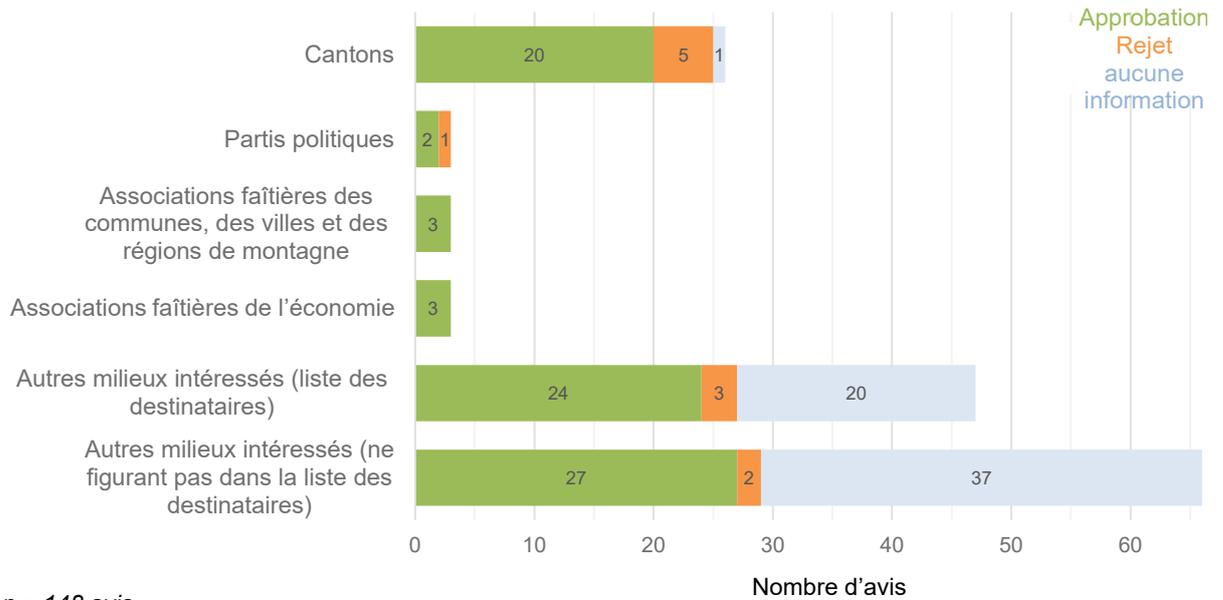
37.201	Les mesures de construction peuvent entraver la fluidité du trafic (p. ex. moins de zones de dépassement, passage plus difficile pour les organisations d'urgence, capacité de trafic réduite), nuire à la réactivité (risque d'accident), compliquer l'entretien des routes (p. ex. déneigement) et augmenter les nuisances sonores (freinage et accélération).	UR, OW, NW, GL, ZG, BL, AI, SG, GR, GE, UDC, USAM, ACS, Arbenz, CSSP, GV-AG, GV-FR, GV-ZG, GV-ZH, IAS, FSSP, SCPVS, AECA, ASSPP
37.202	La protection des tronçons de bandes cyclables est en principe judicieuse, mais elle devrait être réglementée au niveau des normes (p. ex. VSS, documents auxiliaires).	BE
37.203	La différence entre piste cyclable et bande cyclable avec éléments de construction n'est pas claire (p. ex. en ce qui concerne l'obligation d'utilisation pour les cyclomoteurs lourds et rapides).	GE
37.204	Les éléments de construction réduiraient l'espace routier et ne contribueraient pas à augmenter la sécurité (p. ex. croisement avec des camions et des véhicules agricoles, risque d'endommagement et d'accident pour les voitures et les motocycles, risque de chute pour les cyclistes).	UPSA, Arbenz, auto-suisse, FRS, Pol cant OW, L-drive, motosuisse, ASETA, TCS, VFAS
37.205	L'utilisation des bandes cyclables devrait être précisée en ce sens que les cyclistes tournant à droite devraient se ranger sur le bord droit de la route et bloquer ainsi la piste cyclable (éviter les accidents de changement de direction).	Pol cant OW
37.206	La dissociation du trafic routier et du trafic lent est en principe judicieuse, des itinéraires différents pour le trafic motorisé et le trafic lent permettant d'atteindre l'objectif plutôt que de redistribuer les aires de circulation existantes par des mesures de construction.	economiesuisse

3.5.7 Cas de stationnement réservés avec le symbole « Vélo-cargo » (question 38)

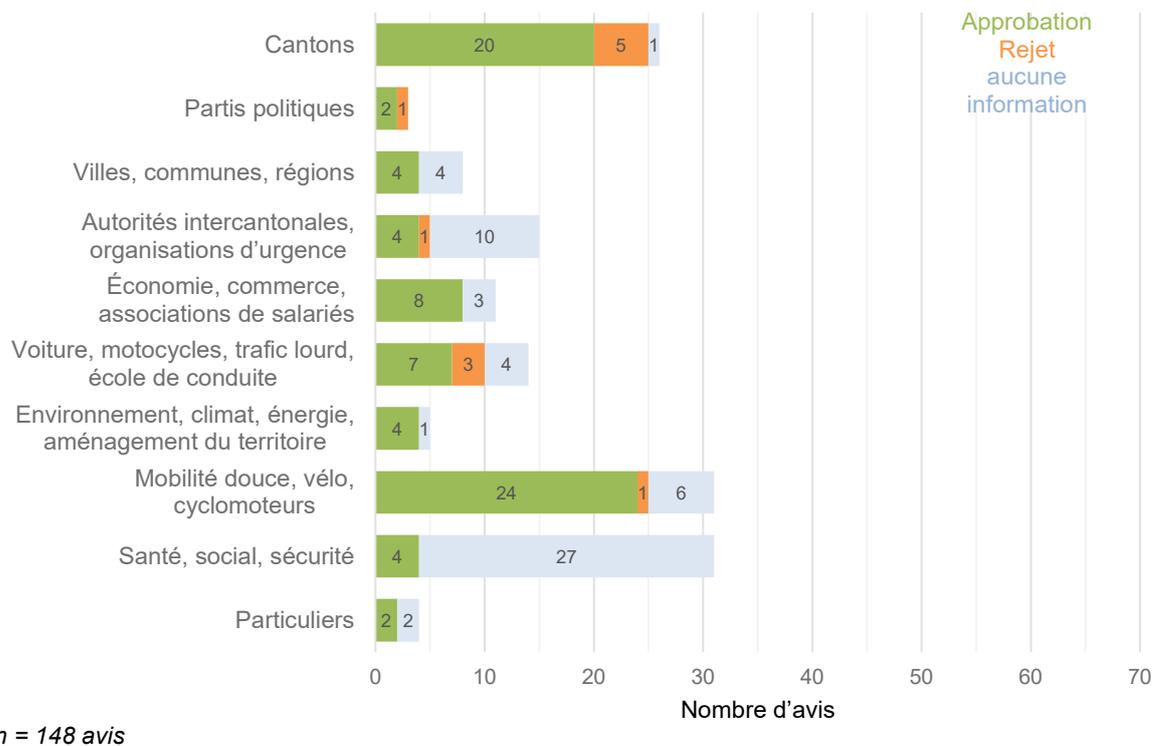
Approuvez-vous la future possibilité de réserver des cases de stationnement en y marquant le symbole « Vélo-cargo » (art. 79, al. 4, let. e, P-OSR) ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>ZH, UR, SZ, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, VERT-E-S, PS, SAB, ACS (communes), UVS, economiesuisse, USS, USAM, 2roues, 2roues-Bike4-Artisans, CCCS, MfE, Arbenz, auto-suisse, BennoBikes, BFH-TI, BPA, CHACOMO, Ciclosport, CP, Cycla, DriftBike, DTC, dynaMot, Flyer, Fribourg (ville), FRS, Gähler, Greenpeace, HCP, Infinity, IRAP, CCPCS, CDSVS, L-drive, Mobil2, Obst+Gemüse, Primebike, ProVelo, Riese+Müller, RoadCross, SuisseMobile, SML, Specialized, SuterIndustries, SVI, ASETA, SCPVS, swisscleantech, SwissCycling, TCS, ATE, Velociped, Conférence Vélo, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend, SPC</p>		
38.101	Les cases de stationnement concernées devraient pouvoir être dimensionnées en conséquence.	SG, VS, RoadCross, TCS, Conférence Vélo
38.102	Les places de stationnement pour vélos peuvent déjà être dimensionnées pour les vélos-cargos ou les cycles avec remorque (pas de surréglementation, davantage de places de stationnement pour vélos au lieu de nouveaux symboles).	SO
38.103	Les cases de stationnement pour les vélos-cargos ne devraient pas être créées au détriment des places de stationnement pour les voitures et les camions.	economiesuisse, USAM
38.104	Les autorités municipales, communales et cantonales devraient pouvoir définir des aires de stationnement spécifiques pour les vélos-cargos (nombre de vélos-cargos en augmentation).	ACS (communes), 2roues, Cycla, Greenpeace, ATE
38.105	Les villes devraient pouvoir définir des aires de stationnement spécifiques pour les vélos-cargos tandis que les cyclomoteurs lourds, les vélos-cargos et les vélos avec remorque devraient pouvoir se stationner sur des places pour voitures (p. ex. « Parcage avec disque de stationnement »).	BennoBikes, Ciclosport, DriftBike, dynaMot, Flyer, Infinity, Obst+Gemüse, Primebike, ProVelo, Riese+Müller, SML, Specialized, SuterIndustries, Velociped, VeloLukas, Velosuisse, Veloteria, Velotrend
38.106	Les motocycles lourds destinés au transport de personnes devraient également pouvoir se stationner sur les cases.	Mobil2
38.107	En ce qui concerne une signalisation uniforme des surfaces de partage, des solutions appropriées devraient être rapidement développées avec les acteurs concernés (villes, prestataires de mobilité partagée).	CHACOMO
38.108	Les cases de stationnement pour les vélos-cargos ne devraient pas être créées au détriment des places de stationnement pour vélos et les vélos-cargos devraient pouvoir continuer à se stationner sur des places pour vélos classiques.	MfE
38.109	Il conviendrait de créer des possibilités de stationnement appropriées pour toutes les catégories de véhicules autorisées.	Arbenz
Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)		
<p>BE, OW, NW, AI, NE, UDC, ACS, UPSA, elektromobil-Emofa, Pol cant OW, VFAS</p>		
38.201	La réglementation ne devrait pas être intégrée dans l'OSR (trop détaillée, problèmes de délimitation).	BE, NE
38.202	Les dimensions des cases de stationnement pour petits véhicules et véhicules légers à moteur ne devraient pas correspondre à celles des cases de stationnement pour voitures automobiles.	NW
38.203	Les vélos-cargos devraient pouvoir se stationner sur les places à vélos prévues à cet effet.	OW
38.204	Les « vélos-cargos » ne peuvent pas garantir une logistique des marchandises efficace et fiable dans les villes (p. ex. capacité de transport, résistance aux intempéries), il faudrait pour cela des camions et des voitures de livraison modernes, dont les moteurs sont de plus en plus écologiques.	UDC
38.205	L'offre de places de stationnement dans les villes est déjà très limitée aujourd'hui, il ne devrait pas y avoir d'utilisation exclusive des places de stationnement par les vélos-cargos.	ACS, UPSA, Pol cant OW
38.206	Les nouvelles aires de stationnement ne devraient pas être créées au détriment des places existantes pour les voitures et les camions.	VFAS

Remarque (sans approbation ou rejet de principe)

38.301	La case de stationnement équipée du symbole « Vélo-cargo » devrait également être accessible aux petits véhicules et aux véhicules légers à moteur, même si elle ne devait pas nécessairement avoir les mêmes dimensions que la place de stationnement pour véhicules à moteur.	LU
38.302	Les cases de stationnement devraient également pouvoir être réservées avec le symbole marqué « Motorcycle/scooteur ».	motosuisse

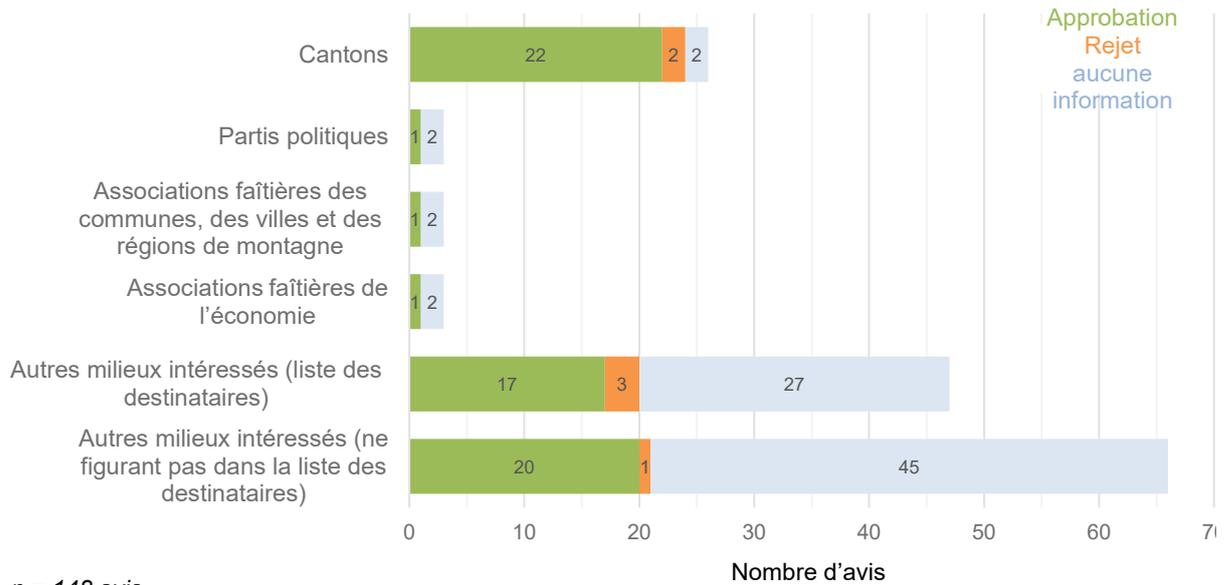
3.6 Ordonnance sur les amendes d'ordre (OAO)

3.6.1 Adaptations par l'OAO (question 39)

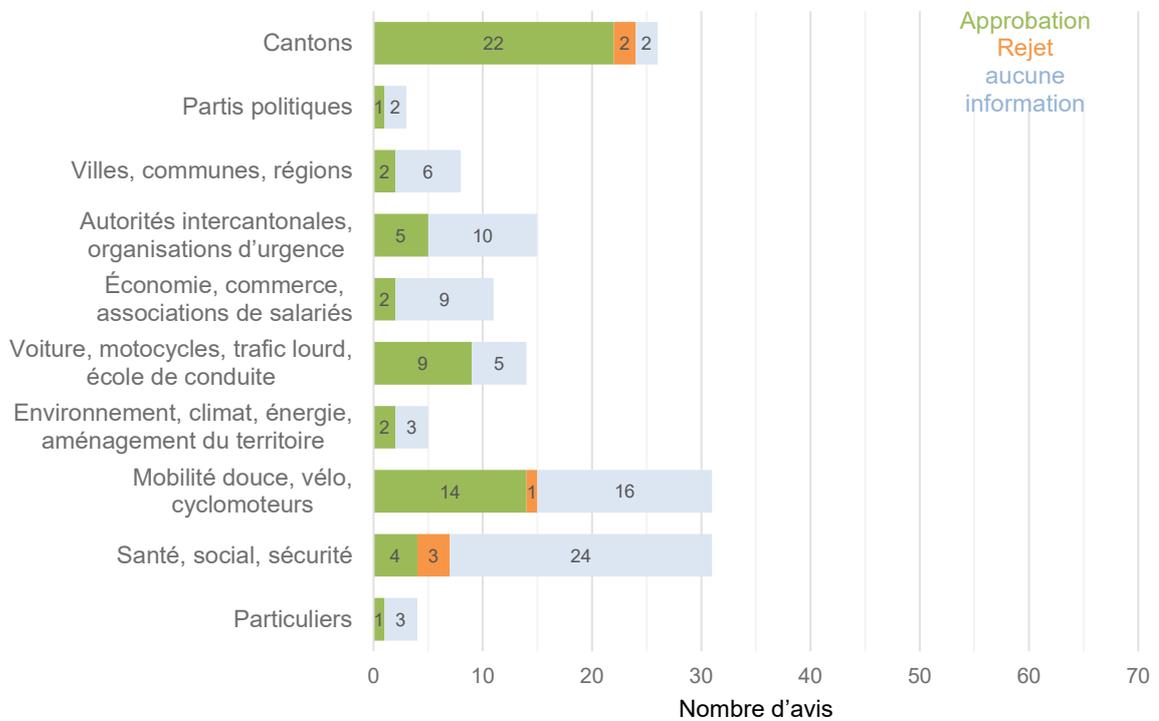
Approuvez-vous les adaptations apportées par l'OAO ?

Évaluation de principe

Participants selon la liste des destinataires



Participants par groupes thématiques



Évaluation, déclarations centrales et propositions

Approbation de principe (« oui » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

ZH, BE, LU, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, NE, JU, VERT-E-S, UVS, USS, ACS, CCCS, UPISA, Arbenz, auto-suisse, BennoBikes, BPA, Ciclosport, CP, DriftBike, DTC, dynaMot, elektromobil-Emofa, eMobility, Flyer, Fribourg (ville), FRS, Infinity, IRAP, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS, L-drive, Levo, Primebike, Riese+Müller, Specialized, SuterIndustries, ASETA, SCPVS, TCS, Velociped, VeloLukas, Veloteria, Velotrend, VFAS, SPC

39.101 Le ch. 339 de l'annexe 1 de l'OAO peut être supprimé (les ch. 605 et 611 couvrent déjà le fait de circuler sur une aire de circulation affectée aux piétons). ZH, UVS, CCCS, CCPCS, CDSVS

Rejet de principe (« non » coché dans le questionnaire ou déclaration équivalente)

UR, BS, Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, Procap, FSA

39.201 Le ch. 339 de l'annexe 1 de l'OAO peut être supprimé (les ch. 605 et 611 couvrent déjà le fait de circuler sur une aire de circulation affectée aux piétons). BS

39.202 Compte tenu du fait qu'il n'existe aucune réglementation sur la manière de constater ou de prouver une mobilité réduite, une amende de 40 CHF pour l'utilisation d'une aide à la conduite pour les personnes à mobilité réduite sur une aire piétonne serait inappropriée (amende trop élevée). Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, Procap, FSA

3.7 Remarques

3.7.1 Autres remarques sur les modifications d'ordonnances proposées (question 40)

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

Classification et aspects techniques		
40.101	Les cyclomoteurs légers autopropulsés (p. ex. gyropodes et scooteurs électriques) devraient être soumis à l'obligation d'obtenir une réception par type et une plaque de contrôle.	ZH, LU, NW, ZG, BS, AG, CCCS, CCPCS, VFAS
40.102	La catégorie des cyclomoteurs légers devrait être rebaptisée « Cyclomoteurs lents ».	ZH, UVS, CCCS, Pol cant OW, CCPCS, SuisseMobile, Conférence Vélo
40.103	Il n'est pas nécessaire de créer une catégorie spécifique pour les gyropodes électriques, celles-ci peuvent être intégrées dans la catégorie des cyclomoteurs lourds.	BE
40.104	Concernant l'immatriculation (identification via une étiquette adhésive p. ex.), deux solutions devraient être envisagées : a) tous les véhicules de la catégorie cyclomoteurs (légers, lourds, rapides), b) uniquement les cyclomoteurs rapides (renoncer à l'immatriculation des catégories intermédiaires jusqu'à 25 km/h max.).	BE
40.105	L'immatriculation des nouvelles catégories proposées est incohérente.	BE
40.106	L'utilisation du type de propulsion comme critère pour les différentes réglementations (p. ex. catégories de permis de conduire, immatriculation, obligations d'assurance) devrait être repensée.	AG
40.107	La réception par type devrait être vérifiée (modifications du poids/de la puissance).	BL
40.108	Les cyclomoteurs rapides devraient avoir un guidon d'une largeur d'au moins 0,5 m (compléter l'art. 179, al. 3, OETV).	NE
40.109	L'art. 178, al. 6, OETV devrait être déplacé à l'art. 178a OETV (éclairage) et l'exception à l'art. 178a, al. 1, OETV devrait être supprimée (tous les cyclomoteurs devraient être équipés de feux).	VD
40.110	La formulation de l'art. 18, let. a, OETV « la puissance du ou des moteurs n'excède pas 1,00 kW au total » devrait être placée après la formulation « système de propulsion électrique [dont] » au ch. 2.	UVS, CCCS, Pol cant OW, CCPCS, CDSVS
40.111	Les vélos-cargos à une voie devraient également toujours être reconnus comme « cyclomoteurs rapides », comme c'est le cas actuellement.	UVS
40.112	La classification des cyclomoteurs et des cyclomoteurs légers devrait également être présentée de manière cohérente dans l'OSR.	CCCS, CCPCS
40.113	Les catégories de véhicules et les possibilités de signalisation devraient être fondamentalement repensées.	CDSVS
40.115	Les catégories de véhicules devraient être clairement définies et correspondre à leurs besoins en surface et à leur utilisation.	Architecture sans obstacles, FSA
Transport d'enfants et de marchandises		
40.201	Il devrait être possible de transporter les cyclomoteurs sur les portevélos arrière des véhicules à moteur (extension de l'art. 73, al. 2 let. d, OCR).	LU, UR
40.202	Le thème « Arrimage des charges » devrait être réexaminé (adaptation des catégories art. 63 OCR).	UR, NW
40.203	Les réglementations concernant les remorques devraient être examinées.	Embrach, ZürcherUnterland

40.204	Les décisions concernant l'importation et l'admission des vélos-cargos et des remorques devraient être simplifiées et accélérées, tout en tenant compte des rapports d'expertise étrangers.	Obst+Gemüse
Aires de circulation, vitesse et sécurité		
40.301	Les cyclomoteurs rapides à deux roues devraient pouvoir utiliser toutes les infrastructures de transport mises à la disposition des cycles (envisager l'interdiction sur les chemins pour piétons au moyen d'une plaque complémentaire).	NW
40.302	Il conviendrait également de créer des zones de coexistence sur les routes affectées à la circulation générale (davantage de marge de manœuvre pour les villes, les villages et les régions).	PS, MfE, Greenpeace, ATE
40.303	Le modèle de zones visant à promouvoir la coexistence devrait continuer à être développé.	VERT-E-S
40.304	Les vélos devraient uniquement pouvoir se stationner sur les trottoirs s'il n'y a pas de places pour vélos.	VERT-E-S
40.305	La largeur de trottoir de 1,5 m, qui devrait être laissée libre lors du stationnement des vélos, ne correspond pas à la norme VSS.	VERT-E-S
40.306	L'art. 8, al. 4, OCR devrait être reformulé : « Les cyclistes peuvent déroger à l'obligation de rouler à droite lorsqu'ils tournent à gauche ou lorsque cela améliore leur sécurité, notamment : a. lorsque la chaussée ou la voie n'est pas suffisamment large pour que les véhicules à moteur puissent dépasser ou croiser les cyclistes en respectant la distance de sécurité prescrite, b. sur les voies à double sens où il y a danger sur le bord droit de la route (voitures stationnées, chantiers, etc.), c. dans les virages à droite sans visibilité. »	UVS, CDSVS, Obst+Gemüse, ProVelo, SuisseMobile, SML
40.307	L'art. 40 de l'OCR devrait être reformulé : « Les cyclistes qui quittent la bande cyclable, par exemple pour tourner ou dépasser, ont les mêmes droits et obligations que s'il n'y avait pas de bande cyclable. »	UVS, Obst+Gemüse, ProVelo, SuisseMobile, SML
40.308	La circulation de front devrait être autorisée sur les routes secondaires, dans les zones 30, sur les rues cyclables et sur les bandes cyclables suffisamment larges.	UVS, SwissCycling, Conférence Vélo
40.309	La liste des exceptions pour la circulation de front (art. 43 OCR) devrait être complétée par « lorsque l'infrastructure pour vélos présente une largeur suffisante ».	UVS
40.310	Une distance de dépassement de 1,5 m entre les véhicules motorisés et les cyclistes devrait être introduite.	UVS
40.311	Il conviendrait soit de réduire le poids et la puissance des gyropodes électriques, soit de les autoriser exclusivement sur la chaussée.	Mobilité piétonne, Architecture sans obstacles, FSA
40.312	Les exceptions dans l'ordonnance sur l'assurance des véhicules (OAV) et l'ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers (ORT) ne devraient s'appliquer qu'aux aides à la conduite motorisées des personnes à mobilité réduite (pas aux « véhicules routiers »), les aires de circulation devraient être perceptibles tactilement (séparées par des constructions).	Mobilité piétonne, FSA
40.313	L'art. 43 de l'OCR devrait être reformulé : « À condition que cela ne gêne pas les autres usagers de la route, la circulation à deux de front est toutefois autorisée : a. lorsqu'ils roulent sous conduite en formation de plus de dix cycles ou cyclomoteurs ; b. lorsque la circulation des cycles et des cyclomoteurs est dense ; c. sur les pistes cyclables et sur les chemins de randonnée pour cyclistes indiqués par des signaux sur des routes secondaires ; d. dans les zones de rencontre ; e. dans les zones 30 ; f. à l'intérieur des bandes cyclables. »	Gähler, Obst+Gemüse, ProVelo, SuisseMobile, SML
40.314	Seules deux vitesses (25 et 45 km/h) devraient être envisagées (harmonisation, fluidité du trafic).	DTC
40.315	Les cyclomoteurs rapides devraient être limités à 25 km/h à l'intérieur des localités.	Arbenz

40.316	Des distances minimales devraient être définies pour le dépassement des vélos.	Gähler
Signalisation		
40.401	De nouvelles dispositions sur la signalisation devraient s'accompagner de recommandations sur le ralentissement du trafic et le respect mutuel des différentes catégories de véhicules.	VD
40.402	Un nouveau pictogramme devrait être introduit pour les cyclomoteurs lourds et rapides.	VD
40.403	Les inscriptions et les peintures devraient être rétro réfléchissantes et/ou lumineuses (l'art. 178, al. 7, est rejeté ; il est renvoyé aux art. 69 et 139, al. 4, OETV).	VD
40.404	Il conviendrait de créer un signal d'indication « Piste cyclable facultative » et d'aborder la suppression générale de l'obligation d'utilisation.	PS, MfE, Cycl, Obst+Gemüse, SML
40.405	L'art. 75, al. 6, OSR devrait mentionner la possibilité de renoncer à la signalisation. Il est toutefois possible de placer la ligne d'attente afin de clarifier les rapports de priorité.	UVS, CDSVS
40.406	Les lignes de guidage destinées exclusivement aux cycles et motocycles devraient pouvoir être de couleur jaune.	UVS, CDSVS
40.407	Les flèches de direction pour les cyclistes devraient pouvoir être jaunes si leur taille diffère de celles pour les bus.	UVS
40.408	L'infrastructure cyclable devrait pouvoir être peinte en rouge conformément aux dispositions nationales.	UVS
40.409	L'ASA n'est pas conforme à la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand) (les signaux et les lignes peintes ne sont pas identifiables par les personnes malvoyantes).	Architecture sans obstacles, FSA
40.410	Les nouveaux signaux « Feu vert permanent » et « Passage tout droit autorisé pour les cyclistes » devraient être introduits.	Obst+Gemüse, ProVelo, SML
40.411	Un nouveau signal « Interdiction aux vélos de dépasser » devrait être introduit.	Obst+Gemüse, ProVelo, SML, SwissCycling
40.412	Le signal « Carrefour à sens giratoire » devrait être associé à la vitesse maximale générale de 30 km/h à l'intérieur des localités.	Obst+Gemüse, ProVelo, SML
40.413	L'art. 75, al. 6, OSR devrait être complété : « Les lignes d'arrêt, les lignes d'attente et les lignes de guidage qui concernent exclusivement les conducteurs de cycles et de cyclomoteurs (p. ex. sur des bandes cyclables, des pistes cyclables et des passages cyclables) peuvent être jaunes. »	ProVelo, Zurich (ville)
40.414	Le terme « aveugles » devrait être remplacé par « malvoyants » à l'art. 71, al. 2, ch. 6, OSR.	MfE
40.415	Le débouché des pistes cyclables sur les routes ne devrait plus être automatiquement prioritaire.	Gähler
40.416	Une nouvelle plaque complémentaire pour les panneaux stop avec la signification « Cédez le passage » pour les vélos et les cyclomoteurs devrait être introduite.	Gähler
Autres déclarations et propositions		
40.501	L'exigence médicale minimale et l'aptitude en matière de psychologie du trafic pour les experts de la circulation devraient être adaptées : Art. 65, al. 4, OAC : « L'exigence de l'al. 2, let. d et e, n'est pas requise des experts de la circulation chargés des contrôles des véhicules » et annexe 1 OAC (ajouter) : « expert de la circulation chargé des examens de conduite ».	NW, GL, FR, SH, AR, AI, GR, VS, NE, ASA
40.502	Les modifications prévues devraient être examinées en fonction de leur impact potentiel sur l'efficacité et la sécurité routière.	SO
40.503	Un permis de conduire de catégorie AM devrait être introduit pour les cyclomoteurs légers et lourds (correspondant à la classe L1e dans l'UE).	NE

40.504	Les permis de circulation pour les cyclomoteurs ne comportent pas de mentions telles que fauteuil roulant motorisé ou nombre de places (contrairement aux remarques du rapport explicatif).	NE
40.505	Les cyclomoteurs devraient être intégrés dans le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC).	VD
40.506	Le projet n'apporte qu'une simplification partielle, l'exécution par les autorités d'admission et de police continuerait à poser des problèmes considérables et parfois nouveaux.	UVS, CDSVS
40.507	Un chiffre d'amende d'ordre devrait être créé pour les entraves au trafic cycliste sur les bandes cyclables (art. 40, al. 3, OCR).	UVS, CDSVS
40.508	Le terme « mobilité douce » ne devrait plus être utilisé, on ne parlera plus que de mobilité piétonne et de trafic cycliste.	UVS
40.509	Il est proposé de rétablir l'obligation d'équiper les vélos d'une cloche.	ProVelo, SuisseMobile
40.510	Le formulaire de consultation n'est pas accessible aux personnes en situation de handicap.	Architecture sans obstacles, FSA
40.511	Un poids total autorisé de 200 kg devrait également être autorisé pour les véhicules de service identiques et bridés (p. ex. DXS et DX2).	Embrach, ZürcherUnterland
40.512	La vente de véhicules non autorisés sur l'espace routier public devrait être davantage réglementée.	Mobilité piétonne
40.513	La délivrance des permis de circulation devrait devenir plus efficace et une base de données nationale devrait être créée.	Flyer

Annexe 1 : Participants à la consultation

Thème = code pour le groupe thématique des participants

10	Cantons
20	Partis politiques
30	Villes, communes, régions
40	Autorités intercantionales, organisations d'urgence
50	Économie, artisanat, associations sectorielles et de travailleurs
60	Économie, commerce, associations de branche et associations de salariés
71	Environnement, climat, énergie, aménagement du territoire
72	Mobilité douce, vélo, véhicules faiblement motorisés
73	Santé, social, sécurité
90	Particuliers

Abréviations	Désignation	GT
Cantons		
ZH	Canton de Zurich	10
BE	Canton de Berne	10
LU	Canton de Lucerne	10
UR	Canton d'Uri	10
SZ	Canton de Schwyz	10
OW	Canton d'Obwald	10
NW	Canton de Nidwald	10
GL	Canton de Glaris	10
ZG	Canton de Zoug	10
FR	Canton de Fribourg	10
SO	Canton de Soleure	10
BS	Canton de Bâle-Ville	10
BL	Canton de Bâle-Campagne	10
SH	Canton de Schaffhouse	10
AR	Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures	10
AI	Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures	10
SG	Canton de Saint-Gall	10
GR	Canton des Grisons	10
AG	Canton d'Argovie	10
TG	Canton de Thurgovie	10
TI	Canton du Tessin	10
VD	Canton de Vaud	10
VS	Canton du Valais	10
NE	Canton de Neuchâtel	10
GE	Canton de Genève	10
JU	Canton du Jura	10
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale		
VERT-E-S	Les VERT-E-S suisses	20
PS	Parti socialiste suisse	20
UDC	Union démocratique du centre	20
Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national		
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne	30
ACS (communes)	Association des Communes Suisses	30
UVS	Union des villes suisses	30
Associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national		
economiesuisse	Fédération des entreprises suisses	50
USS	Union syndicale suisse	50
USAM	Union suisse des arts et métiers	50

Abréviations	Désignation	GT
Autres organisations et milieux intéressés		
2roues	2roues Suisse	50
2roues-Bike4-Artisans	Associations 2 Roues Genève, Bike4Smartcities et Artisans à Vélos	72
ACS	Automobile Club de Suisse	60
CCCS	Communauté de travail des chefs des polices de circulation routière de Suisse et de la Principauté du Liechtenstein	40
MfE	Médecins en faveur de l'Environnement	71
UPSA	Union professionnelle suisse de l'automobile	60
Alliance Activité physique	Alliance Activité physique, sport et santé	73
Arbenz	Ueli Arbenz	90
ASA	Association des services des automobiles	40
Auforum	Auforum AG	73
auto-suisse	Association des importateurs officiels d'automobiles en Suisse	60
BennoBikes	Benno Bikes Swiss GmbH	72
BFH-TI	Haute école spécialisée bernoise, département Technique et informatique	50
BPA	Bureau de prévention des accidents	73
CHACOMO	Swiss Alliance for Collaborative Mobility	60
Ciclosport	Ciclosport Mollis AG	72
CP	Centre Patronal	50
Cycla	Cycla - Alliance suisse pour le vélo	72
DriftBike	Drift Bike Shop GmbH	72
DTC	Dynamic Test Center AG	73
dynaMot	dynaMot Kommunikation GmbH	72
elektromobil-Emofa	Mein elektromobil GmbH et Emofa AG	72
Embrach	Commune d'Embrach	30
eMobility	Swiss eMobility	71
CSSP	Coordination suisse des sapeurs--pompiers	40
Flyer	Flyer AG	72
Fribourg (ville)	Ville de Fribourg	30
FRS	routesuisse – Fédération routière suisse	60
Mobilité piétonne	Mobilité piétonne Suisse	72
Gähler	Sandro Gähler	90
Greenpeace	Greenpeace Suisse	71
GV-AG	Aargauische Gebäudeversicherung, Feuerwehr	40
GV-FR	Kantonale Gebäudeversicherung Freiburg, Feuerwehr	40
GV-ZG	Gebäudeversicherung Zug, Feuerwehr	40
GV-ZH	Gebäudeversicherung Kanton Zürich, Feuerwehr	40
Hägeli	W. Hägeli AG	73
HCP	Human Cycling Performance Swiss GmbH	72
Helios	Helios Handicap	73
Hermap	Hermap AG	73
Architecture sans obstacles	Architecture sans obstacles - Le centre spécialisé suisse	73
HuberTech	HuberTech GmbH	60
Infinity	Infinity Bike Shop GmbH	72
IRAP	Institut für Raumentwicklung der Ostschweizer Fachhochschule	71
IAS	Interassociation du sauvetage	40
iwaz	iwaz - Das Sozialunternehmen	73
Pol cant OW	Police cantonale d'Obwald	40
CCPCS	Conférence des commandantes et commandants des polices cantonales de Suisse	40
CDSVS	Conférence des directrices et directeurs de la sécurité des villes suisses	40
KYBURZ	KYBURZ Switzerland SA	72
L-drive	Association suisse des moniteurs de conduite	60
Levo	Levo AG	73

Abréviations	Désignation	GT
Luder	Adrian Luder	90
Medtech	Swiss Medtech	73
Mobil2	Mobil2 GmbH	72
motosuisse	Association des importateurs suisses de motos et de scooters	60
moveme	moveme AG	72
BNA & FNG	Bureau national suisse d'assurance & Fonds national suisse de garantie	50
Obst+Gemüse	Obst&Gemüse jam GmbH	72
ORS	Ortho Reha Suisse	73
ParksSwiss	Réseau des parcs suisses	50
Portmann	Apotheke Dr. Portmann AG	73
Primebike	Swiss Primebike Group AG	72
Procap	Procap Suisse	73
ProVelo	Pro Velo Suisse	72
Santé publique	Santé publique Suisse	73
Rehabil	Rehabil SA	73
RehaHilfen	Reha Hilfen AG	73
RehaHuus	Reha-Huus GmbH	73
RehaSys	Rehabilitations Systeme AG	73
Riese+Müller	Riese & Müller GmbH	72
RoadCross	RoadCross	73
	Fédération suisse de consultation en moyens auxiliaires pour personnes handicapées et âgées	73
FSCMA		
FSA	Fédération suisse des aveugles et malvoyants	73
Schär	Schär Elektrofahrzeuge GmbH	72
SuisseMobile	Fondation SuisseMobile	72
FSSP	Fédération suisse des sapeurs-pompiers	40
Shehata	Daniel Shehata	90
SHVF	Swiss Historic Vehicle Federation	60
SKS Rehab	SKS Rehab AG	73
SML	Swiss Messenger Logistic	72
Specialized	Specialized Europe GmbH	72
FSP	Fondation suisse pour paraplégiques	73
SSPH+	Swiss School of Public Health	73
Stöckli	Stöckli AG	60
FST	Fédération suisse du tourisme	50
Sunel	Sunel AG	72
SunriseMedical	Sunrise Medical	73
SuterIndustries	Suter Industries AG	60
SUVA	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents	73
SVI	Association suisse des spécialistes en mobilité et transports	50
ASETA	Association suisse pour l'équipement technique de l'agriculture	60
ASA	Association suisse des aînés	73
SCPVS	Association suisse des chefs de police municipale	40
swisscleantech	swisscleantech	50
SwissCycling	Swiss Cycling	72
TCS	Touring Club Suisse	60
ATE	Association transports et environnement	71
Velociped	Velociped Cargobike-Center	72
Conférence Vélo	Conférence Vélo Suisse	72
VeloLukas	Velo Lukas GmbH	72
Velosuisse	Association suisse des fournisseurs des bicyclettes	72
Veloteria	Veloteria GmbH	72
Velotrend	Velotrend AG	72
Vermeiren	Vermeiren AG	73

Abréviations	Désignation	GT
VFAS	Association suisse du commerce automobile indépendant	60
SPC	Société Suisse de Psychologie de la Circulation	73
AECA	Association des établissements cantonaux d'assurance	40
ASSPP	Association suisse des sapeurs-pompiers professionnels	40
Suisse Rando	Chemins de randonnée pédestre en Suisse	72
Wil (ville)	Stadt Wil	30
ZSS	Zürcher Seniorinnen und Senioren	73
ZürcherUnterland	Standort Zürcher Unterland	30
Zurich (ville)	Stadt Zürich	30