



Q402-0890

Questionnaire relatif à la consultation

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

Auteur de l'avis :

Canton Association Organisation Autres milieux intéressés

Expéditeur :

République et Canton de Neuchâtel

Collégiale

2000 Neuchâtel

Important :

Veillez envoyer votre avis sous forme de document Word à l'adresse électronique [V-FA@astra.admin.ch](mailto:FA@astra.admin.ch), d'ici au **18 octobre 2023**.

Questions

Aires de circulation pour la mobilité douce

Révision partielle de l'OETV :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Il est trop dangereux de laisser des enfants de 14 ans circuler avec un véhicule pouvant atteindre 450kg et uniquement un permis de conduire de la catégorie M. Cependant, si cela devait être accepté il s'agirait de créer une catégorie de permis AM pour ces cyclomoteurs lourds et y mettre aussi les motocycles légers actuels. De cette manière, les cyclomoteurs de la catégorie L1e selon le droit de l'UE seraient répertoriés dans la même catégorie de permis de conduire et auraient alors le même niveau d'exigence s'agissant du permis de conduire.

Fixer par ailleurs à 1 an le délai pour le changement de catégorie de véhicules existants.

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Voir réponse à la question 1 pour les conditions

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Les infrastructures ne sont pas adaptées et impossibles à adapter sur certains tronçons de route.

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Cette réglementation de la charge utile disponible en lieu et place du nombre de place demande un grand renfort de moyen et il nous semble disproportionné de devoir peser des véhicules pour savoir s'ils sont conformes ou non. Il faudra dès lors déterminer le nombre de place dans le document d'immatriculation.

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Révision partielle de l'OCR :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Voir point 8

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

La règle qui n'oblige pas d'emprunter les pistes cyclables devrait être aussi valable pour les cyclistes sportifs

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Voir point 10

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Cette modification va à l'encontre de la sécurité routière et est trop risquée pour les enfants.

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Il ne devrait pas y avoir de régime transitoire.

Révision partielle de l'OAC :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Du point de vue de la sécurité routière il n'est pas envisageable d'autoriser des enfants de 12 ans à conduire ce genre de véhicule même sous la surveillance d'un adulte qui n'aurait que peu, voire pas de possibilité d'intervenir directement en cas de danger.

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :
Voir point 24

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :
Si l'abaissement de l'âge pour la conduite de vélos électriques lents à 12 ans devait être introduit, l'obligation de porter un casque doit être obligatoire pour la sécurité routière.

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :
La loi sur la fonction publique neuchâteloise ne permet pas de résider à l'étranger.

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Le permis de circulation actuel ne contient pas de mention relative aux fauteuils roulants motorisés. Il n'est donc pas possible de les différencier d'un cyclomoteur ordinaire.

Révision partielle de l'OSR :

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Ce n'est pas envisageable pour une question d'égalité de traitement pour le même genre de véhicule.

Cette modification va mettre de la confusion, les nouvelles catégories devraient être représentées par des signaux personnalisés.

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Certains endroits ne seront pas dotés de places spécifiques, dès lors les véhicules ne pourront pas se garer. S'il n'y a pas d'autre possibilité, ils doivent pouvoir utiliser ce genre de parkings.

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :


Mise en œuvre trop compliquée et qui va engendrer de la confusion. Les nouvelles catégories devraient être représentées par des signaux personnalisés.

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Cette règle va trop dans les détails

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Voir réponse question 34

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Pour autant que cela reste franchissable et utiliser toute la largeur de la chaussée

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

OUI NON Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Trop spécifique

Révision partielle de l'OAO :

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

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Autres remarques concernant le projet de modification :

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

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition d'amendement :

Art. 179, al. 3 => Largeur guidon insuffisante, minimum 50 cm.

Les cyclomoteurs rapides doivent être équipés d'un guidon d'au moins 0,5 m de largeur, de deux roues, d'une selle et de pédales. Ils doivent pouvoir être actionnés par un pédalier.

Le commentaire de la page 15 du rapport explicatif mentionne que sur les permis de cyclomoteur il y a la mention "fauteuil roulant motorisé", en réalité, cette mention ne figure pas sur les permis de cyclomoteur actuel.

Le commentaire de la page 39 du rapport explicatif concernant l'al. 5 indique que le permis de cyclomoteur indique le nombre de place, mais ce n'est pas le cas.

Notre proposition serait de créer un permis spécifique de la catégorie AM, comme c'est le cas en Europe, pour les cyclomoteurs lourds et les motocycles légers, lesquels sont classifiés dans la catégorie L1e selon le droit de l'UE. En effet, selon le projet, on aboutirait à la situation suivante :

- Dès l'âge de 14 ans, il serait possible de circuler avec un cyclomoteur lourd, pouvant atteindre 450 kg, avec un permis M (vélomoteur) obtenu uniquement suite à un examen théorique simplifié.

- Or, dès l'âge de 15 ans, il peut être obtenu un permis de la catégorie A1 pour scooter 45 km/h, moyennant les démarches suivantes :

1. Réussite d'un examen théorique de base (idem permis voiture)
2. Suivi d'un cours de théorie de la circulation d'une durée de 8h,
3. Suivi d'un cours d'instruction pratique de base (12h de pratique moto avec moniteur)
4. Réussite d'un examen pratique

Cette situation crée une grande distorsion d'exigences pour des véhicules qui rentrent dans la même catégorie dans le droit européen et les classifie tous les 2 en tant que vélomoteur.

Remarques / Proposition d'amendement :

1. Nous ne sommes pas favorables à l'absence de contrôle pour les cyclomoteurs lourds d'un poids total de 450 kg.

2. Compléments :

2.1 Reformuler l'art. 65 al. 4 OAC comme suit : « Les exigences de l'alinéa 2, lettres d et e, ne sont pas requises des experts de la circulation chargés des contrôles des véhicules. »

2.2 Modifier l'en-tête de l'annexe 1 de l'OAC en ajoutant « Experts de la circulation chargés des examens de conduite » dans la colonne du 2e groupe médical, lettre d. Motif :

Il manque une différenciation des exigences médicales minimales imposées aux experts de la circulation chargés d'une part des examens officiels de conduite et d'autre part des contrôles périodiques des véhicules, telle qu'elle a été effectuée à l'art. 65 OAC, par exemple en ce qui concerne l'examen d'aptitude en matière de psychologie du trafic. Ainsi, les experts de la circulation chargés des contrôles périodiques des véhicules sont actuellement affectés au 2e groupe médical.

Il convient d'assouplir cette exigence par les compléments susmentionnés, de sorte que les exigences médicales minimales du 2e groupe médical ne s'appliquent plus aux experts de la circulation chargés des contrôles périodiques des véhicules.

Ce projet semble assez compliqué et son exécution par les autorités d'immatriculation et de police pose de sérieux problèmes. La simplification visée ne peut pas être atteinte ou seulement en partie. En outre, il est sur que cette dernière va aller à l'encontre de l'amélioration de la sécurité routière