



Questionnaire relatif à la révision partielle de huit ordonnances accompagnant la révision de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR)

Auteur de l'avis :

<input type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Forum bikesharing Suisse Valérie Sauter Secrétaire générale valerie.sauter@bikesharing.ch Tél. 031 318 54 17
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (document Word et PDF) d'ici au 12.12.2020 à l'adresse suivante : svg@astra.admin.ch

A) Mesures visant à réduire les émissions de CO₂ des véhicules routiers

1. Accord de principe

1. Acceptez-vous le principe de la reprise des prescriptions de l'UE visant à réduire les émissions de CO ₂ et à accroître la sécurité des véhicules utilitaires lourds (nouvelles cabines optimisées, becquets allongés et compensation du poids des systèmes de propulsion alternative et non polluante pour les véhicules automobiles jusqu'à trois essieux ainsi que les trains routiers formés à partir de ceux-ci) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

2. Acceptez-vous qu'il soit également possible, en Suisse, de compenser le surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative (max. 1 tonne ou 2 tonnes en cas de propulsion non polluante) pour les camions à quatre et cinq essieux, contrairement à ce que prévoit l'UE ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

3. Acceptez-vous qu'il soit en outre possible, en Suisse, de compenser la longueur excédentaire du réservoir d'hydrogène des camions, des tracteurs à sellette et des semi-remorques fonctionnant à l'hydrogène, contrairement à ce que prévoit l'UE ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

4. Acceptez-vous que le Conseil fédéral relève les poids maximaux légalement admis pour le transport combiné (40 ou 44 tonnes) et la longueur maximale de 18,75 m dans une réglementation temporaire conforme à l'art. 106, al. 5, LCR, avant même que soit adoptée la proposition de modification de loi qui lui confèrera la compétence de mettre en place des réglementations de durée illimitée (cf. art. 9, al. 2 ^{bis} , projet LCR) ? (Remarque : seuls le surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative et la longueur excédentaire des éléments aérodynamiques visant à réduire les émissions de CO ₂ peuvent être compensés, pour autant que la capacité de chargement ne s'en trouve pas augmentée).		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

5. Acceptez-vous que les camions dotés d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes ne soient plus considérés à l'avenir comme des poids lourds, mais comme des voitures de livraison (voitures automobiles légères) et, partant, que l'ensemble des règles en vigueur concernant l'utilisation des voitures de livraison leur soient appliquées (promotion des systèmes de propulsion alternative en vue de réduire les émissions de CO ₂) ?		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

2. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)

2.1. Cabines aérodynamiques allongées

6. Acceptez-vous que les cabines des poids lourds et des tracteurs à sellette qui sont optimisées du point de vue de l'aérodynamisme et de la sécurité dépassent la longueur admise ? (art. 94, al. 1 ^{er} , let. a, du projet OETV et 65, al. 5 et 6, du projet OCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

2.2. Becquets dépassant à l'arrière des véhicules utilitaires lourds

7. Acceptez-vous que les véhicules utilitaires lourds puissent être dotés de becquets allongés aux fins d'optimisation de l'aérodynamisme et de réduction des émissions de CO ₂ ? (art. 38, al. 1, let. s, et al. 1 ^{bis} , let. o, du projet OETV)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

2.3. Règles d'utilisation relatives aux becquets allongés rétractables à l'arrière des poids lourds et des tracteurs à sellette

8. Acceptez-vous que les becquets visant à réduire les émissions de CO ₂ et dépassant à l'arrière la longueur maximale admise du véhicule ne puissent être déployés ou sortis que sur les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 50 km/h (protection des usagers de la route vulnérables dans les agglomérations) ? (art. 58, al. 6, du projet OCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

2.4. Compensation de la longueur du réservoir d'hydrogène

<p>9. Acceptez-vous que la longueur du réservoir d'hydrogène des poids lourds et tracteurs à sellette fonctionnant à l'hydrogène ainsi que des trains routiers formés à partir de ces véhicules puisse être compensée en Suisse et que ces véhicules et trains routiers puissent dépasser la longueur admise en conséquence ? (art. 94, al. 1^{ter}, let. b, du projet OETV et art. 65, al. 5 et 6, du projet OCR)</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

2.5. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative

<p>10. Acceptez-vous que le poids des ensembles de véhicules dotés d'un système de propulsion alternative puisse être relevé dans la limite d'une tonne ? (Remarque : afin de protéger les routes, aucune augmentation des charges par essieu ne sera admise.) (art. 95, al. 1^{bis} et 1^{ter}, du projet OETV et art. 67, al. 1^{ter} et 1^{quater}, du projet OCR)</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

2.6. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion non polluante

<p>11. Acceptez-vous que le poids des véhicules et ensembles de véhicules dotés d'un système de propulsion non polluante puisse être relevé dans la limite de deux tonnes ? (Remarque : afin de protéger les routes, aucune augmentation des charges par essieu ne sera admise.) (art. 95, al. 1^{bis} et 1^{ter}, du projet OETV, et art. 67, al. 1^{ter} et 1^{quater}, du projet OCR)</p>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

3. Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC)

3.1. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3,5 tonnes uniquement en raison dudit surplus de poids

12. Acceptez-vous que le permis de conduire de la catégorie B ou BE autorise la conduite des voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total dépasse 3,50 tonnes, mais pas 4,25 tonnes, ainsi que des trains routiers correspondants ? <i>(art. 4, al. 5, let. f, ch. 2, et h, du projet OAC)</i>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

13. Acceptez-vous que le permis de conduire de la catégorie B ou BE autorise à l'avenir la conduite de voitures d'habitation lourdes dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total dépasse 3,50 tonnes, mais pas 4,25 tonnes, ainsi que des trains routiers correspondants (promotion des systèmes de propulsion alternative visant à réduire les émissions de CO ₂) ? <i>(art. 4, al. 5, let. f, ch. 2, et h, du projet OAC)</i>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

4. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

Ordonnance du 19 juin 1995 sur les chauffeurs (OTR 1)

4.1. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3,5 tonnes uniquement en raison dudit surplus de poids

14. Acceptez-vous que les exceptions relatives à la durée du travail et du repos des chauffeurs soient accordées aux conducteurs des voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total dépasse 3,50 tonnes, mais pas 4,25 tonnes, ainsi que des trains routiers formés à partir de ces véhicules ? <i>(art. 4, al. 2, let. j, du projet OTR 1 ; l'exception à l'obligation d'équiper le véhicule d'un tachygraphe découle du texte de l'OTR 1)</i>		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

15. Acceptez-vous que la définition des voitures automobiles légères soit modifiée de manière à pouvoir être appliquée aux voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes ? (Remarque : les règles de circulation et la signalisation concernant spécifiquement les « voitures automobiles lourdes » ne seraient donc plus valables pour les véhicules conformes à la nouvelle définition.) <i>(art. 10, al. 2, let. b, du projet OETV)</i>		
---	--	--

<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

16. Acceptez-vous que les voitures de livraison mentionnées (dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes) ne soient pas soumises à l'interdiction de circuler le dimanche et de nuit ?
(En raison de l'art. 10, al. 2, let. b, et 3, du projet OETV, l'art. 91, al. 3, let. a, OCR ne s'applique plus.)

<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

17. Acceptez-vous que l'obligation de munir le véhicule d'un limiteur de vitesse ne s'applique pas aux voitures de livraison dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes ?
(art. 99, al. 2, let. e, du projet OETV)

<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

5. Ordonnance du 6 mars 2000 relative à une redevance sur les poids lourds (ORPL)

5.1. Compensation du surplus de poids induit par les systèmes de propulsion alternative pour les voitures de livraison et les camping-cars qui dépassent la limite de 3,5 tonnes uniquement en raison dudit surplus de poids

18. Acceptez-vous que les voitures de livraison mentionnées (dotées d'un système de propulsion alternative et dont le poids total ne dépasse pas 4,25 tonnes) ne soient pas soumises à la redevance sur le trafic des poids lourds ?
(art. 3, al. 1, let. n, projet ORPL)

<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

B) Mesures visant à accroître la sécurité routière pour les vélos électriques

1. Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)

1.1. Port du casque

Les arguments ci-dessous s'appliquent à l'obligation du port du casque, que ce soit pour les passagers de cyclomoteurs, les conducteurs de cyclomoteurs ou les enfants sur des cyclomoteurs. Cet argumentaire est donc à reprendre pour les questions 19, 20, et 21.

Le Forum bikesharing Suisse est contre l'introduction de l'obligation du port du casque pour les vélos à assistance électrique jusqu'à 25km/h (VAE « lents ») qui menace l'existence même des systèmes de vélos en libre-service et de micromobilité partagée.

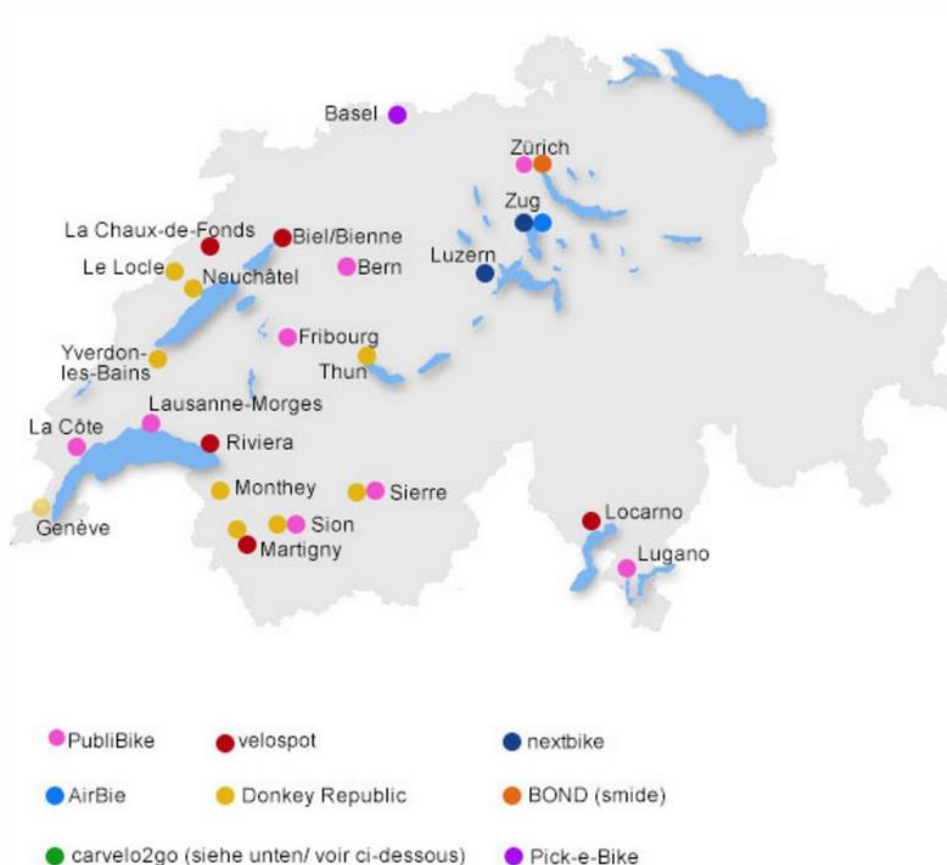
Le Forum bikesharing Suisse, centre de compétence et plateforme d'échange et d'information sur le bikesharing, se permet de prendre position ici car :

1. L'obligation du port du casque menace l'existence des systèmes de vélos en libre-service (VLS). Les réseaux de vélos en libre-service sont de plus en plus nombreux en Suisse et de plus en plus nombreux également à être composés d'une flotte de vélos électriques « lents ». L'attractivité principale de ces vélos en libre-service consiste à pouvoir être empruntés n'importe quand (24h/24) et n'importe où, que l'on ait ou non auparavant planifié de le faire. L'obligation du port du casque serait clairement un frein à cette spontanéité et cette flexibilité, qui constituent l'atout principal de ces services de VLS, puisqu'il faudra avoir un casque avec soi ! Et si l'attractivité de ces réseaux baisse drastiquement, leur existence est clairement menacée.

Les prestataires pourraient proposer des casques avec leurs vélos en location, mais là aussi l'obligation constituerait un frein au développement de ces systèmes de VLS. En effet, l'exploitation de réseaux de VLS n'est pas facile et l'équilibre financier constitue déjà actuellement un défi. Devoir ajouter la logistique pour la mise à disposition de casques propres, de taille adaptée et surtout n'ayant reçu aucun choc sera difficile et coûteuse à assurer, sans compter que les clients se montrent réfractaires à porter des casques déjà utilisés par d'autres, d'autant plus après des périodes de pandémie. L'expérience est actuellement faible en matière de prêt de casques incorporés aux systèmes de VLS. Mais pourquoi prendre ce risque pour une mesure qui n'a pas fait ses preuves à termes et risque au contraire d'avoir l'effet pervers de décourager les cyclistes et en particulier les utilisateurs de VLS ?

A cela s'ajoute le fait que les vélos en libres-services s'adressent aussi particulièrement aux touristes. Ceux-ci ne voyagent en général pas avec leur casque à vélo, mais utilisent volontiers les vélos en libre-service pour se déplacer dans les villes qu'ils visitent. Cela nuit donc à une part parfois importante des utilisateurs des systèmes de VLS. Mais pas uniquement aux touristes, puisqu'une grande part des utilisateurs de VLS les utilisent spontanément, sans avoir de casques sur eux, que ce soient des touristes, des pendulaires, ou tout utilisateur spontané.

D'autre part, les flottes de vélos en libre-service en Suisse sont de plus en plus souvent constituées de VAE à 25 km/h :



Source : Forum bikesharing Suisse, www.bikesharing.ch

Tous les prestataires présents en Suisse proposent des VAE 25 km/h (PubliBike, Velospot, AirBie, Donkey Republic, Lime, carvelo2go) ou 45 km/h (pour Bond et Pick-e-Bike).

Seul Nextbike, présent dans la région de Lucerne ne propose pas de VAE, mais la Ville de Lucerne vient d'annoncer que dans son prochain appel d'offre, le prestataire choisi devra proposer des VAE 25 km/h. Et plusieurs villes qui ne proposent actuellement pas de VAE « lents » dans leur flotte de VLS songent à en proposer à l'avenir, comme la ville de Thonon par exemple.

De plus, les VAE « lents » sont particulièrement appréciés des utilisateurs. A Berne, 50% de la flotte de 1600 vélos (un des réseaux le plus dense d'Europe) est constituée de VAE « lents », et environ 75 % des vélos empruntés sont des VAE « lents » (avec en tout près de 1 Million de trajets effectués en VLS par année).

La plupart des réseaux de VLS existants en Suisse seront donc touchés par cette mesure, soit qu'ils aient déjà des VAE 25 km/h, soit qu'ils souhaitent en proposer à l'avenir.

Pour les opérateurs de vélos et de trottinettes en libre-service, cette obligation rendrait tout opération économiquement difficile, voire impossible.

Pour ne citer que Lime, qui propose des trottinettes et des vélos en libre-service, une telle obligation serait clairement rédhitoire. Jashar Seyfi, Directeur de Lime Suisse le dit «Mit Einführung einer generellen Helmpflicht für E-Velos erwarten wir eine geringere Nachfrage - vor allem im Bike-Sharing-Bereich. Damit stehen unseren Investitions- und Expansionspläne in den Schweizer Markt 2021 auf der Kippe» [Traduction : Avec l'introduction d'une obligation générale du port du casque pour les vélos électriques, nous nous attendons à une baisse de la demande, en particulier

dans le secteur du vélo en libre-service. Cela signifie que nos projets d'investissement et d'expansion sur le marché suisse en 2021 seraient sur le point de s'effondrer.]

AireBie actif en Suisse propose d'ailleurs uniquement des VAE-25 justement car il n'y a pas d'obligation pour les clients de porter un casque. Ce prestataire le dit aussi « Ce serait clairement une catastrophe pour nous si cette loi venait à être mise en vigueur. ».

Les réseaux de trottinettes en libre-service seront également particulièrement touchés. Pour le moment ces systèmes de trottinettes se trouvent surtout dans les grandes villes suisses, mais certaines petites villes ont aussi fait le choix de permettre à des prestataires de proposer des trottinettes en libre-service, comme Bulle après quelques mois de test. Nous ne pouvons pas prédire ce que nous réserve le futur en termes de mobilité, mais cette obligation freinera, voir éliminera ce type d'offres qui pourraient s'avérer positives pour toutes sortes de défis auxquelles notre société se voit confrontée.

Cette obligation qui vise de manière infondée les VAE 25 km/h (voir ci-dessous), serait donc particulièrement négative pour les systèmes de VLS en Suisse et leur développement futur. Nous voyons donc un risque majeur à ce qu'elle affaiblisse l'utilisation des systèmes de VLS et nuise de manière significative à leur bon fonctionnement ainsi que de manière plus générale à la mobilité combinée. Alors que de grands efforts ont été faits de la part de nombreuses collectivités publiques pour que la population puisse profiter d'offres en libre-service, la mesure envisagée par la Confédération menace de réduire à néant ces réseaux de mobilité partagée et compromettra leur existence (que ce soient les vélos en libre-service, les trottinettes en libre-service ou tout autres moyens de micromobilité partagée qui pourrait voir le jour à l'avenir).

2. La sécurité des cyclistes (réelle mais également ressentie) est déterminante pour la pratique du vélo et donc aussi pour la pratique du vélo en libre-service. Il s'agit donc de prendre des mesures qui ont fait leur preuve pour rendre la pratique du vélo plus sûre.

Plusieurs méthodes ont montré leur efficacité, comme la réalisation de bonnes infrastructures cyclables continues et sécurisées (et une bonne formation des professionnels les mettant en œuvre), une réduction de la vitesse maximale des véhicules motorisés (zones à 30 km/h, zones de rencontre), un cadre réglementaire favorable à la pratique du vélo, une communication axée sur l'invitation à faire du vélo, une sensibilisation des personnes empruntant les routes, des offres de cours de conduites à vélo, etc.

Ces mesures permettraient d'améliorer la sécurité des cyclistes et d'augmenter leur nombre. L'obligation du port du casque risquerait d'avoir l'effet inverse (pratique moins attractive due à l'obligation, dissuasion de certains cyclistes et réduction du nombre d'utilisateurs). Cela a notamment été observé en Australie, où le port du casque est obligatoire pour tous les vélos depuis le début des années 90, et où l'obligation du port du casque a amené de nombreuses personnes à renoncer au vélo au profit de la voiture ou de la sédentarité, découlant sur un problème de santé publique, d'après le Sénat australien. Le nombre de pays du monde où le casque est obligatoire se compte d'ailleurs sur les doigts de la main.

Une mesure non fondée et inconsidérée

Le Forum bikesharing Suisse ne comprend pas comment le Conseil fédéral peut proposer une telle mesure qui, de l'avis de nombreux spécialistes, n'aura pas un effet positif sur la pratique du vélo et sur la diminution des accidents.

Cette mesure semble basée uniquement sur la corrélation « Plus de vélos électriques sur les routes, plus d'accidents ». Certes, le nombre d'accidents a augmenté, mais de façon proportionnelle aux nombres de vélos électriques « lents » vendus, et

probablement moins fortement que l'augmentation du nombre total de vélos électriques « lents » sur les routes.

Bien sûr, si l'on diminue le nombre de cyclistes sur les routes (ce qui est un effet très probable de l'obligation du port du casque comme cela a été vu ailleurs), il y aura probablement moins d'accidents. Mais est-ce bien là le but de la Confédération de diminuer les accidents simplement en diminuant le nombre de cyclistes ? Ceci alors qu'il s'agirait plutôt d'augmenter le nombre des déplacements à vélo, et ce pour de nombreuses raisons : de protection du climat, de santé publique, de congestion des routes, de qualité de vie... et sécuritaires ! En effet, plus les cyclistes sont nombreux sur les routes, plus le risque d'accident diminue (sécurité par le nombre). Cette corrélation est montrée par la comparaison internationale, contrairement à l'obligation du port du casque, dont il n'y a aucun effet démontré sur la réduction du nombre d'accidents graves et dont les effets à termes peuvent se révéler contreproductif (diminution du nombre de cyclistes, augmentation de la proportion des cyclistes accidentés, sédentarité, report sur la voiture). **L'obligation du port du casque est donc à proscrire tant qu'il n'est pas démontré que son application aura, à terme, des effets positifs pour la santé et la sécurité des cyclistes.**

Pourquoi donc prendre une mesure qui n'a pas fait ses preuves et a au contraire montré des effets contre-productifs ailleurs ? Bien que cela parte d'une bonne intention, le Forum bikesharing Suisse ne peut pas concevoir une telle démarche de la part du Conseil fédéral et de l'Office fédéral des routes. Ceci alors que dans l'application d'autres mesures (rues cyclables, tourner à droite,...), l'OFROU réalise des recherches et des études pilotes sérieuses, cela quand bien même ces mesures auraient fait leur preuves ailleurs.

De plus, la Confédération a jusqu'à présent soutenu le développement des réseaux de vélos en libre-service, notamment en soutenant le Forum bikesharing Suisse, mais aussi en lançant le projet de carte interactive et de base de données partagée pour permettre le développement d'applications multimodales. L'OFEN et l'OFT, qui travaillent à une base de données nationale « Shared Mobility », a justement commencé à développer cette base de données avec les prestataires de vélos et de trottinettes en libre-service. Pourquoi soutenir et travailler avec ces prestataires pour maintenant vouloir faire entrer en vigueur une loi qui menace leur existence ?

Il est également incompréhensible que deux ans seulement après l'Arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres", la Confédération puisse envisager une nouvelle restriction substantielle pour les déplacements à vélo, particulièrement néfaste pour le bikesharing.

Une cible injustifiée

Il est aussi incompréhensible que les VAE avec une assistance jusqu'à 25 km/h soient ciblés par cette mesure. En effet, les comportements sur des VAE « lents » ne sont pas foncièrement différents de ceux sur des vélos mécaniques classiques. Et leurs vitesses sur les routes diffèrent peu. Les VAE « lents » offrent d'autres avantages qu'une vitesse plus élevée : ils permettent de transporter plus facilement des charges (transport d'enfants et de marchandises/commissions) ou de couvrir plus facilement de longues distances et des dénivelés en particulier pour les personnes âgées. Une grande partie de l'argumentation des personnes favorables à l'introduction de l'obligation se base sur la vitesse excessive de ces VAE, en ne distinguant pas les VAE 25 km/h des VAE 45 km/h, alors que les VAE « lents » ne sont pas beaucoup plus rapides que les vélos non motorisés. Ce sont les VAE « rapides » qui vont réellement plus vite que les vélos classiques et ceux-ci sont déjà concernés par l'obligation du port du casque.

De plus l'augmentation des accidents sur des VAE 25 km/h n'a pas non plus soudainement augmenté de manière disproportionnellement élevée, mais uniquement proportionnellement au nombre de ventes. Les vélos électriques ne sont donc pas particulièrement dangereux : le nombre d'accidents ne progresse pas davantage que l'exposition à ceux-ci. C'est pour les VAE « rapide » que l'augmentation du nombre de

cyclistes gravement blessés a été disproportionnée. Là aussi, les arguments en faveur de l'obligation confondent VAE « lents » et « rapides ».

Il n'y a donc pas de raison valable de cibler les VAE 25 km/h avec une mesure incertaine et infondée.

Le Forum bikesharing Suisse n'est pas contre l'usage du casque. Cependant, son obligation risque fort de nuire à l'usage du vélo et à fortiori du vélo en libre-service. Le Forum bikesharing Suisse estime que les avantages de l'obligation de porter un casque ne sont pas fondés à termes et que la cible (VAE 25 km/h) est injustifiée. Les avantages seraient au mieux minimales en comparaison aux inconvénients que l'obligation du port du casque engendrerait pour l'ensemble de la société. Il est essentiel d'éviter que des mesures bien intentionnées au nom de la sécurité n'entraînent une réduction de l'utilisation de la bicyclette et n'aient ainsi, en fin de compte, un effet contre-productif. Pour toutes ces raisons, le Forum bikesharing Suisse rejette l'obligation de porter le casque sur les VAE 25 km/h. Ceci tant pour les passagers que pour les conducteurs de tout âge.

C'est le confort et la sécurité des infrastructures qui sont à privilégier pour augmenter la sécurité routière.

19. Acceptez-vous qu'à l'avenir, les passagers de cyclomoteurs soient eux aussi tenus de porter un casque ?

(art. 3b, al. 1, du projet OCR)

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition de modification :

Pour toutes les raisons citées ci-dessus, l'obligation du port du casque ne doit pas être introduite.

En ce qui concerne en particulier les passagers :

Le transport d'enfants dans des remorques et plus particulièrement dans des vélos-cargos pour ce qui concerne le bikesharing est un moyen de transport important pour de nombreuses familles dans le trafic quotidien et de loisirs et permet souvent de remplacer le transport motorisé privé, surtout depuis la propagation de l'assistance électrique. Ici aussi, il faut maintenir un accès facile pour cette option de transport importante et durable dont le succès est grandissant.

Dans d'autres pays des systèmes de bikesharing proposent même des vélos en libre-service avec sièges pour enfants. En Suisse, les familles ont souvent la possibilité d'emprunter des vélos-cargos, comme ceux de carvelo2go, ce qui leur donne une importante alternative au transport privé motorisé. Carvelo2go rencontre un certain succès, avec déjà plus de 20'000 locations cette année, et le Forum bikesharing Suisse espère voir ce type d'offre de vélo-cargos en libre-service encore se renforcer à l'avenir. Ce type de service doit être encouragé et non pas soumis à des restrictions supplémentaires.

De plus, de nombreux parents décident déjà volontairement de mettre un casque pour eux-mêmes et leurs enfants. Mais il doit rester possible d'emprunter spontanément un vélo cargo avec sa famille. Lorsqu'un casque n'est pas disponible, l'emprunt d'un vélo-cargo ne devrait en aucun cas être criminalisé.

20. Acceptez-vous qu'à l'avenir, les conducteurs de tous les cyclomoteurs soient tenus de porter un casque (désormais obligatoire aussi sur les vélos électriques lents et les trottinettes électriques notamment ; seule exception : fauteuils roulants motorisés) ?

(art. 3b, al. 2, let. e, du projet OCR)

OUI

NON

Sans avis / non concerné

Remarques / Proposition de modification :

Ici sont reprises telles quelles les remarques citées ci-dessus en préambule et qui concernent les conducteurs, passagers et enfants :

Le Forum bikesharing Suisse est contre l'introduction de l'obligation du port du casque pour les vélos à assistance électrique jusqu'à 25km/h (VAE « lents ») qui menace l'existence même des systèmes de vélos en libre-service et de micromobilité partagée.

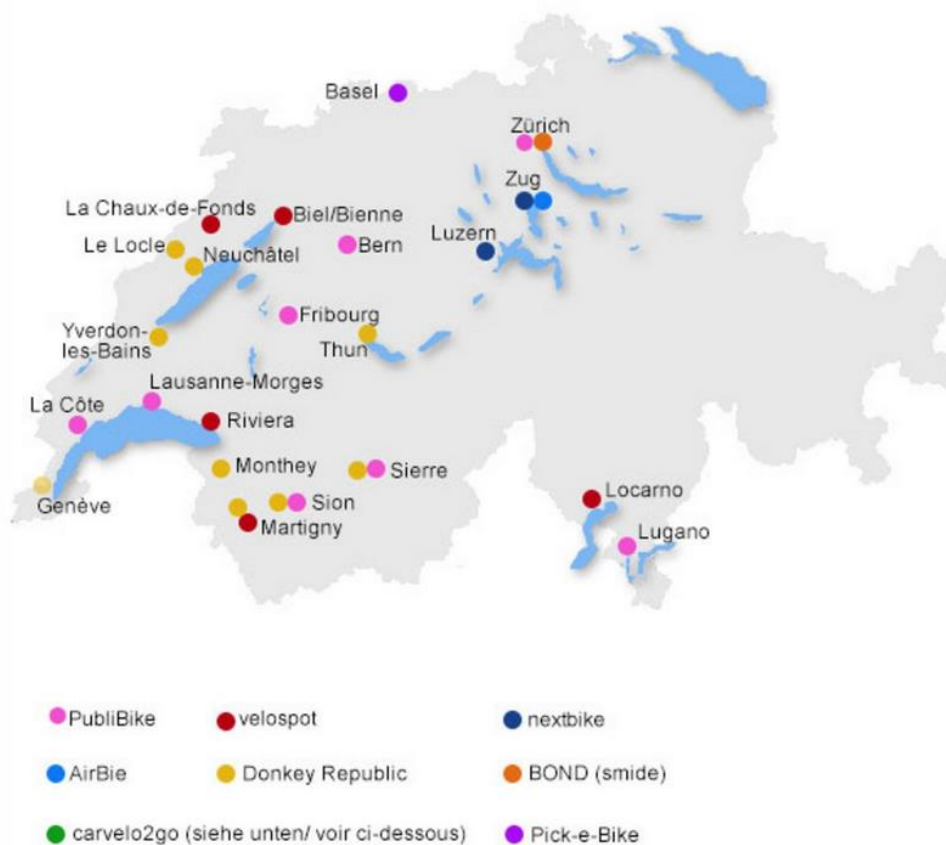
Le Forum bikesharing Suisse, centre de compétence et plateforme d'échange et d'information sur le bikesharing, se permet de prendre position ici car :

1. **L'obligation du port du casque menace l'existence des systèmes de vélos en libre-service (VLS).** Les réseaux de vélos en libre-service sont de plus en plus nombreux en Suisse et de plus en plus nombreux également à être composé d'une flotte de vélos électriques « lents ». L'attractivité principale de ces vélos en libre-service consiste à pouvoir être empruntés n'importe quand (24h/24) et n'importe où, que l'on ait ou non auparavant planifié de le faire. L'obligation du port du casque serait clairement un frein à cette spontanéité et cette flexibilité, qui constituent l'atout principal de ces services de VLS, puisqu'il faudra avoir un casque avec soi ! Et si l'attractivité de ces réseaux baisse drastiquement, leur existence est clairement menacée.

Les prestataires pourraient proposer des casques avec leurs vélos en location, mais là aussi l'obligation constituerait un frein au développement de ces systèmes de VLS. En effet, l'exploitation de réseaux de VLS n'est pas facile et l'équilibre financier constitue déjà actuellement un défi. Devoir ajouter la logistique pour la mise à disposition de casques propres, de taille adaptée et surtout n'ayant reçu aucun choc sera difficile et coûteuse à assurer, sans compter que les clients se montrent réfractaires à porter des casques déjà utilisés par d'autres, d'autant plus après des périodes de pandémie. L'expérience est actuellement faible en matière de prêt de casques incorporés aux systèmes de VLS. Mais pourquoi prendre ce risque pour une mesure qui n'a pas fait ses preuves à termes et risque au contraire d'avoir l'effet pervers de décourager les cyclistes et en particulier les utilisateurs de VLS ?

A cela s'ajoute le fait que les vélos en libres-services s'adressent aussi particulièrement aux touristes. Ceux-ci ne voyagent en général pas avec leur casque à vélo, mais utilisent volontiers les vélos en libre-service pour se déplacer dans les villes qu'ils visitent. Cela nuit donc à une part parfois importante des utilisateurs des systèmes de VLS. Mais pas uniquement aux touristes, puisqu'une grande part des utilisateurs de VLS les utilisent spontanément, sans avoir de casques sur eux, que ce soient des touristes, des pendulaires, ou tout utilisateur spontané.

D'autre part, les flottes de vélos en libre-service en Suisse sont de plus en plus souvent constituées de VAE à 25 km/h :



Source : Forum bikesharing Suisse, www.bikesharing.ch

Tous les prestataires présents en Suisse proposent des VAE 25 km/h (PubliBike, Velospot, AirBie, Donkey Republic, Lime, carvelo2go) ou 45 km/h (pour Bond et Pick-e-Bike).

Seul Nextbike, présent dans la région de Lucerne ne propose pas de VAE, mais la Ville de Lucerne vient d'annoncer que dans son prochain appel d'offre, le prestataire choisi devra proposer des VAE 25 km/h. Et plusieurs villes qui ne proposent actuellement pas de VAE « lents » dans leur flotte de VLS songent à en proposer à l'avenir, comme la ville de Thonon par exemple.

De plus, les VAE « lents » sont particulièrement appréciés des utilisateurs. A Berne, 50% de la flotte de 1600 vélos (un des réseaux le plus dense d'Europe) est constituée de VAE « lents », et environ 75 % des vélos empruntés sont des VAE « lents » (avec en tout près de 1 Million de trajets effectués en VLS par année).

La plupart des réseaux de VLS existants en Suisse seront donc touchés par cette mesure, soit qu'ils aient déjà des VAE 25 km/h, soit qu'ils souhaitent en proposer à l'avenir.

Pour les opérateurs de vélos et de trottinettes en libre-service, cette obligation rendrait tout opération économiquement difficile, voire impossible.

Pour ne citer que Lime, qui propose des trottinettes et des vélos en libre-service, une telle obligation serait clairement rédhibitoire. Jashar Seyfi, Directeur de Lime Suisse le dit «Mit Einführung einer generellen Helmpflicht für E-Velos erwarten wir eine geringere Nachfrage - vor allem im Bike-Sharing-Bereich. Damit stehen unseren Investitions- und Expansionspläne in den Schweizer Markt 2021 auf der Kippe» [Traduction : Avec l'introduction d'une obligation générale du port du casque pour les vélos électriques, nous nous attendons à une baisse de la demande, en particulier dans le secteur du vélo en libre-service. Cela signifie que nos projets

d'investissement et d'expansion sur le marché suisse en 2021 seraient sur le point de s'effondrer.]

AireBie actif en Suisse propose d'ailleurs uniquement des VAE-25 justement car il n'y a pas d'obligation pour les clients de porter un casque. Ce prestataire le dit aussi « Ce serait clairement une catastrophe pour nous si cette loi venait à être mise en vigueur. ».

Les réseaux de trottinettes en libre-service seront également particulièrement touchés. Pour le moment ces systèmes de trottinettes se trouvent surtout dans les grandes villes suisses, mais certaines petites villes ont aussi fait le choix de permettre à des prestataires de proposer des trottinettes en libre-service, comme Bulle après quelques mois de test. Nous ne pouvons pas prédire ce que nous réserve le futur en termes de mobilité, mais cette obligation freinera, voir éliminera ce type d'offres qui pourraient s'avérer positives pour toutes sortes de défis auxquelles notre société se voit confrontée.

Cette obligation qui vise de manière infondée les VAE 25 km/h (voir ci-dessous), serait donc particulièrement négative pour les systèmes de VLS en Suisse et leur développement futur. Nous voyons donc un risque majeur à ce qu'elle affaiblisse l'utilisation des systèmes de VLS et nuise de manière significative à leur bon fonctionnement ainsi que de manière plus générale à la mobilité combinée. Alors que de grands efforts ont été faits de la part de nombreuses collectivités publiques pour que la population puisse profiter d'offres en libre-service, la mesure envisagée par la Confédération menace de réduire à néant ces réseaux de mobilité partagée et compromettra leur existence (que ce soient les vélos en libre-service, les trottinettes en libre-service ou tout autres moyens de micromobilité partagée qui pourrait voir le jour à l'avenir).

2. La sécurité des cyclistes (réelle mais également ressentie) est déterminante pour la pratique du vélo et donc aussi pour la pratique du vélo en libre-service. Il s'agit donc de prendre des mesures qui ont fait leur preuve pour rendre la pratique du vélo plus sûre.

Plusieurs méthodes ont montré leur efficacité, comme la réalisation de bonnes infrastructures cyclables continues et sécurisées (et une bonne formation des professionnels les mettant en œuvre), une réduction de la vitesse maximale des véhicules motorisés (zones à 30 km/h, zones de rencontre), un cadre réglementaire favorable à la pratique du vélo, une communication axée sur l'invitation à faire du vélo, une sensibilisation des personnes empruntant les routes, des offres de cours de conduites à vélo, etc.

Ces mesures permettraient d'améliorer la sécurité des cyclistes et d'augmenter leur nombre. L'obligation du port du casque risquerait d'avoir l'effet inverse (pratique moins attractive due à l'obligation, dissuasion de certains cyclistes et réduction du nombre d'utilisateurs). Cela a notamment été observé en Australie, où le port du casque est obligatoire pour tous les vélos depuis le début des années 90, et où l'obligation du port du casque a amené de nombreuses personnes à renoncer au vélo au profit de la voiture ou de la sédentarité, découlant sur un problème de santé publique, d'après le Sénat australien. Le nombre de pays du monde où le casque est obligatoire se compte d'ailleurs sur les doigts de la main.

Une mesure non fondée et inconsidérée

Le Forum bikesharing Suisse ne comprend pas comment le Conseil fédéral peut proposer une telle mesure qui, de l'avis de nombreux spécialistes, n'aura pas un effet positif sur la pratique du vélo et sur la diminution des accidents.

Cette mesure semble basée uniquement sur la corrélation « Plus de vélos électriques sur les routes, plus d'accidents ». Certes, le nombre d'accidents a augmenté, mais de façon proportionnelle aux nombres de vélos électriques « lents » vendus, et probablement moins fortement que l'augmentation du nombre total de vélos

électriques « lents » sur les routes.

Bien sûr, si l'on diminue le nombre de cyclistes sur les routes (ce qui est un effet très probable de l'obligation du port du casque comme cela a été vu ailleurs), il y aura probablement moins d'accidents. Mais est-ce bien là le but de la Confédération de diminuer les accidents simplement en diminuant le nombre de cyclistes ? Ceci alors qu'il s'agirait plutôt d'augmenter le nombre des déplacements à vélo, et ce pour de nombreuses raisons : de protection du climat, de santé publique, de congestion des routes, de qualité de vie... et sécuritaires ! En effet, plus les cyclistes sont nombreux sur les routes, plus le risque d'accident diminue (sécurité par le nombre). Cette corrélation est montrée par la comparaison internationale, contrairement à l'obligation du port du casque, dont il n'y a aucun effet démontré sur la réduction du nombre d'accidents graves et dont les effets à termes peuvent se révéler contreproductif (diminution du nombre de cyclistes, augmentation de la proportion des cyclistes accidentés, sédentarité, report sur la voiture). **L'obligation du port du casque est donc à proscrire tant qu'il n'est pas démontré que son application aura, à terme, des effets positifs pour la santé et la sécurité des cyclistes.**

Pourquoi donc prendre une mesure qui n'a pas fait ses preuves et a au contraire montré des effets contre-productifs ailleurs ? Bien que cela parte d'une bonne intention, le Forum bikesharing Suisse ne peut pas concevoir une telle démarche de la part du Conseil fédéral et de l'Office fédéral des routes. Ceci alors que dans l'application d'autres mesures (rues cyclables, tourner à droite,...), l'OFROU réalise des recherches et des études pilotes sérieuses, cela quand bien même ces mesures auraient fait leur preuves ailleurs.

De plus, la Confédération a jusqu'à présent soutenu le développement des réseaux de vélos en libre-service, notamment en soutenant le Forum bikesharing Suisse, mais aussi en lançant le projet de carte interactive et de base de données partagée pour permettre le développement d'applications multimodales. L'OFEN et l'OFT, qui travaillent à une base de données nationale « Shared Mobility », a justement commencé à développer cette base de données avec les prestataires de vélos et de trottinettes en libre-service. Pourquoi soutenir et travailler avec ces prestataires pour maintenant vouloir faire entrer en vigueur une loi qui menace leur existence ?

Il est également incompréhensible que deux ans seulement après l'"Arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres", la Confédération puisse envisager une nouvelle restriction substantielle pour les déplacements à vélo, particulièrement néfaste pour le bikesharing.

Une cible injustifiée

Il est aussi incompréhensible que les VAE avec une assistance jusqu'à 25 km/h soient ciblés par cette mesure. En effet, les comportements sur des VAE « lents » ne sont pas foncièrement différents de ceux sur des vélos mécaniques classiques. Et leurs vitesses sur les routes diffèrent peu. Les VAE « lents » offrent d'autres avantages qu'une vitesse plus élevée : ils permettent de transporter plus facilement des charges (transport d'enfants et de marchandises/commissions) ou de couvrir plus facilement de longues distances et des dénivelés en particulier pour les personnes âgées. Une grande partie de l'argumentation des personnes favorables à l'introduction de l'obligation se base sur la vitesse excessive de ces VAE, en ne distinguant pas les VAE 25 km/h des VAE 45 km/h, alors que les VAE « lents » ne sont pas beaucoup plus rapides que les vélos non motorisés. Ce sont les VAE « rapides » qui vont réellement plus vite que les vélos classiques et ceux-ci sont déjà concernés par l'obligation du port du casque.

De plus l'augmentation des accidents sur des VAE 25 km/h n'a pas non plus soudainement augmenté de manière disproportionnellement élevée, mais uniquement proportionnellement au nombre de ventes. Les vélos électriques ne sont donc pas particulièrement dangereux : le nombre d'accidents ne progresse pas davantage que l'exposition à ceux-ci. C'est pour les VAE « rapide » que l'augmentation du nombre de cyclistes gravement blessés a été disproportionnée. Là aussi, les arguments en faveur

<p>de l'obligation confondent VAE « lents » et « rapides ».</p> <p>Il n'y a donc pas de raison valable de cibler les VAE 25 km/h avec une mesure incertaine et infondée.</p> <p>Le Forum bikesharing Suisse n'est pas contre l'usage du casque. Cependant, son obligation risque fort de nuire à l'usage du vélo et à fortiori du vélo en libre-service. Le Forum bikesharing Suisse estime que les avantages de l'obligation de porter un casque ne sont pas fondés à termes et que la cible (VAE 25 km/h) est injustifiée. Les avantages seraient au mieux minimales en comparaison aux inconvénients que l'obligation du port du casque engendrerait pour l'ensemble de la société. Il est essentiel d'éviter que des mesures bien intentionnées au nom de la sécurité n'entraînent une réduction de l'utilisation de la bicyclette et n'aient ainsi, en fin de compte, un effet contre-productif. Pour toutes ces raisons, le Forum bikesharing Suisse rejette l'obligation de porter le casque sur les VAE 25 km/h. Ceci tant pour les passagers que pour les conducteurs de tout âge. C'est le confort et la sécurité des infrastructures qui sont à privilégier pour augmenter la sécurité routière.</p>
--

21. Seriez-vous favorable à un port du casque obligatoire pour les enfants jusqu'à seize ans sur les vélos non motorisés ? (<i>Question indépendante des modifications proposées</i>)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
<p>Remarques / Proposition de modification :</p> <p>Pour toutes les raisons citées ci-dessus, l'obligation du port du casque ne doit pas être introduite, et pas non plus pour les enfants. Ceci d'autant plus qu'en Suisse la pratique du vélo diminue chez les jeunes. Il ne s'agit donc pas de les décourager avec de nouvelles contraintes, mais bien de les encourager. La mise à disposition de vélos en libre-service est, parmi d'autre, un moyen de les remettre en selle. On le voit par exemple à Berne, où les vélos en libre-service sont particulièrement appréciés des adolescents et des jeunes adultes.</p> <p>Une obligation de porter le casque serait contreproductive, puisqu'elle constitue un obstacle avéré à l'utilisation du vélo chez les jeunes et également du vélo en libre-service.</p> <p>Là encore, d'autres mesures auraient des effets positifs sur la pratique du vélo chez les jeunes et seraient à termes favorables pour leur santé et leur sécurité :</p> <p>une infrastructure cyclable sûre et attrayante, des offres et des mesures promotionnelles dans les écoles telles que des jardins de circulation ou des stations de pompage, etc. Certaines villes proposent même des vélos en libre-service spécialement destinés aux enfants, comme les petits Velib à Paris. Chaque occasion de faire de l'exercice contribue à rendre les enfants plus sûrs sur le vélo. Une obligation de port du casque entraverait cette pratique plutôt que de l'encourager.</p> <p>D'une manière générale il est important de maintenir ou d'augmenter l'utilisation de la bicyclette par les enfants et les jeunes à l'encontre de la tendance nationale, ceci aussi pour que ces enfants puissent ensuite avoir accès aux services de vélos en libre-service avec l'expérience nécessaire.</p>		

a. Usage diurne obligatoire des phares

22. Acceptez-vous qu'à l'avenir, les conducteurs de cyclomoteurs ainsi que de quadricycles légers à moteur, de quadricycles à moteur et de tricycles à moteur soient eux aussi tenus de rouler de jour avec les phares allumés ? (art. 30, al. 2, du projet OCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Le Forum bikesharing n'est pas favorable à toute mesure contraignante supplémentaire à l'usage des vélos électriques lents, mais prône des mesures d'encouragement, de prévention et des mesures ayant fait leur preuve au niveau sécuritaire comme mentionnées ci-dessus (infrastructures continues, etc.). Les vélos en libre-service ne pourraient plus être utilisés de jour en cas d'un phare défectueux, sans pour autant constituer un danger direct pour son utilisateur. Là aussi, avant d'introduire une obligation d'éclairage de jour pour les vélos électriques, il conviendrait d'examiner comment cela affectera la sécurité des autres usagers de la route qui ne disposent pas d'un éclairage de jour (piétons, vélos normaux, trottinettes électriques, etc.). De plus, là aussi, cibler particulièrement les vélos électriques lents ne fait pas sens, en ce sens qu'ils ne se distinguent pas particulièrement des vélos normaux, ni en termes de vitesse, ni en termes de comportements.		

23. Acceptez-vous les exceptions à l'obligation de rouler de jour avec les phares allumés (notamment pour les véhicules jusqu'à 10 km/h, par ex. les fauteuils roulants motorisés) ? (art. 30, al. 2, let. a à c, du projet OCR)		
<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

b. Respect des limitations générales de vitesse et des vitesses maximales signalées

24. Acceptez-vous que les conducteurs de cyclomoteurs ainsi que de vélos-taxis dont la largeur ne dépasse pas 1,00 m doivent à l'avenir respecter les limitations générales de vitesse et les vitesses maximales signalées ? (art. 42, al. 4, du projet OCR)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

2. Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV)

a. Obligation d'équiper les véhicules d'un compteur de vitesse

25. Acceptez-vous que les cyclomoteurs pouvant atteindre plus de 20 km/h par la seule force du moteur ou dotés d'une assistance au pédalage active au-delà de 25 km/h doivent être équipés d'un compteur de vitesse ? (art. 178b, al. 3, du projet OETV)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

2.2. Obligation d'équiper rétroactivement les véhicules d'un compteur de vitesse

26. Acceptez-vous que les cyclomoteurs déjà en circulation au moment de l'entrée en vigueur de l'obligation d'équipement ci-dessus doivent eux aussi être dotés d'un compteur de vitesse au sens de l'art. 178b, al. 3, du projet OETV, au plus tard dans un délai de cinq ans ? (art. 222q, al. 1, du projet OETV)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

3. Ordonnance du 16 janvier 2019 sur les amendes d'ordre (OAO)

3.1. Être passager sur un cyclomoteur sans porter le casque

27. Acceptez-vous que les passagers qui ne portent pas le casque sur les cyclomoteurs puissent à l'avenir être sanctionnés d'une amende d'ordre de 30 francs ? (annexe 1, ch. 800.3, du projet OAO)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		
Par analogie avec nos remarques sur l'obligation de porter un casque pour les vélos électriques lents, nous rejetons l'adaptation correspondante de l'ordonnance sur les amendes.		

3.2. Transporter un enfant de moins de douze ans ne portant pas le casque

28. Acceptez-vous que les personnes qui transportent des enfants âgés de moins de douze ans ne portant pas le casque puissent à l'avenir être sanctionnées d'une amende d'ordre de 30 francs ? (annexe 1, ch. 601.2, du projet OAO)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Par analogie avec nos remarques sur l'obligation de porter un casque pour les passagers sur des vélos électriques lents, nous rejetons l'adaptation correspondante de l'ordonnance sur les amendes.		

3.3. Circuler sans feu

29. Acceptez-vous que les personnes qui circulent de jour sans feu sur des cyclomoteurs puissent à l'avenir être sanctionnées d'une amende d'ordre de 20 francs ? (annexe 1, ch. 604.4, du projet OAO)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input checked="" type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification : Par analogie avec nos remarques sur l'éclairage pour les vélos électriques, nous rejetons l'adaptation correspondante de l'ordonnance sur les amendes.		

3.4. Dépasser la limitation générale de vitesse ou la vitesse maximale signalée

30. Acceptez-vous que les personnes qui ne respectent pas, avec un cyclomoteur, la limitation générale de vitesse ou la vitesse maximale signalée soient passibles à l'avenir d'une amende de 30 francs ? (annexe 1, ch. 625, du projet OAO)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		

3.5. Circuler sans le compteur de vitesse prescrit

31. Acceptez-vous que les conducteurs de cyclomoteurs pouvant atteindre plus de 20 km/h par la seule force du moteur ou dotés d'une assistance électrique au pédalage active au-delà de 25 km/h puissent à l'avenir être sanctionnés d'une amende de 20 francs s'ils circulent sans compteur de vitesse ? (annexe 1, ch. 703.4, du projet OAO)		
<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
Remarques / Proposition de modification :		