



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 034-2021
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2021.RRGR.59

Déposée le : 11.03.2021

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : von Arx (Schliem b. Köniz, pvl) (porte-parole)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 991/2021 du 25 août 2021
Direction : Direction de la sécurité
Classification : Non classifié

A-t-on vraiment encore besoin des vélomoteurs ?

Le vélomoteur séduisait il y a bien des années les personnes qui préféraient ou avaient besoin d'un moyen de locomotion pas trop gourmand en carburant et peu encombrant. Aujourd'hui, les vélos et les vélomoteurs électriques ont toutefois détrôné ce véhicule à deux temps, dont les émissions polluantes sont devenues un inconvénient qui s'étale au grand jour. Il est ainsi insupportable, pour les cyclistes en particulier, de circuler derrière un tel engin. En outre, le niveau sonore des vélomoteurs n'a plus lieu d'être.

Dans certaines villes à l'étranger ainsi qu'à Genève, les véhicules avec des valeurs de gaz d'échappement trop élevées sont proscrits dans certaines zones. Se pose ainsi la question de la marge de manœuvre juridique dont le canton de Berne dispose pour édicter des restrictions similaires à l'égard, par exemple, des vélomoteurs.

Aux termes de l'article 53, alinéa 1 de l'ordonnance fédérale concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV), « les émissions sonores causées par le véhicule ne doivent pas dépasser le niveau qu'il est techniquement impossible de réduire ». Comme il existe aujourd'hui d'excellentes alternatives au vélomoteur, on se demande si cette disposition ne devrait pas être durcie (voir question 3).

Le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Le Conseil-exécutif estime-t-il lui aussi que les vélomoteurs sont insatisfaisants en termes d'émissions de bruit et de polluants, notamment en comparaison avec d'autres deux-roues tels que les vélos électriques et les vélomoteurs électriques ?
2. Quelles mesures juridiques les communes bernoises et le canton peuvent-ils prendre, dans le respect du droit supérieur, pour limiter l'utilisation de véhicules en raison de leurs émissions de polluants ?

3. Cantons et communes peuvent restreindre l'emploi d'appareils bruyants tels que les tondeuses à gazon ou les souffleurs de feuilles, souvent pourvus d'un moteur à deux temps. Pourrait-on s'inspirer de cette approche pour faire baisser le nombre de vélomoteurs ?
4. L'article 53, alinéa 1 de l'OETV interdit le bruit techniquement évitable en exigeant des mesures propres à l'atténuer. Toutefois, cette disposition autorise implicitement les moteurs inutilement bruyants dont les émissions sonores ne peuvent pas être réduites de manière satisfaisante par ces mesures. Le Conseil-exécutif considère-t-il que cette disposition peut s'appliquer aux vélomoteurs, notamment en regard des alternatives (vélo électrique et vélomoteur électrique)?
5. Les vélomoteurs produisent-ils plus de gaz d'échappement et d'émissions sonores au fil du temps ? Dans l'affirmative, ces engins subissent-ils un contrôle régulièrement ?
6. Comment l'achat et l'utilisation de vélomoteurs se justifient-ils encore aujourd'hui ? Le Conseil-exécutif considère-t-il lui aussi que les nouvelles immatriculations de tels véhicules n'ont aujourd'hui plus aucun sens ?
7. Quelle place le vélomoteur occupera-t-il dans le système des transports de demain (p. ex. celle de véhicule ancien) ?
8. Les jeunes découvrent parfois le monde des véhicules à moteur au guidon d'un vélomoteur. Lors des cours d'éducation routière dispensés dans le cadre scolaire, attire-t-on leur attention sur l'alternative moderne que sont le vélo électrique et le vélomoteur électrique ? Si tel n'est pas le cas, le Conseil-exécutif est-il disposé à mener des actions de sensibilisation en ce sens à l'avenir ?
9. Le Conseil-exécutif envisage-t-il d'autres moyens pour favoriser le remplacement des vélomoteurs par des vélos électriques ou des vélomoteurs électriques ?

Réponse du Conseil-exécutif

Remarques liminaires

Conformément à l'article 82, alinéa 1 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101), la Confédération légifère sur la circulation routière. La loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01) règle la circulation sur la voie publique. Les compétences des cantons et des communes sont régies par l'article 3 LCR. Ainsi, les cantons ont compétence pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes au niveau local, hors routes de transit gérées par la Confédération.

Le Conseil fédéral édicte des prescriptions sur la construction et l'équipement des véhicules automobiles et de leurs remorques. Il prend à cet égard les mesures indiquées en vue de sauvegarder la sécurité de la circulation et d'empêcher le bruit, la poussière, la fumée, l'odeur ainsi que les autres effets nuisibles ou incommodants qui résultent de l'emploi des véhicules (art. 8, al. 1 et 2 LCR). La catégorie de véhicule "cyclomoteur" est définie dans l'article 18 de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV; RS 741.41). Sont compris dans cette définition des véhicules équipés de moteurs à combustion ainsi que des véhicules avec un dispositif de propulsion électrique avec ou sans assistance au pédalage. Les cyclomoteurs doivent être conformes aux articles 175 ss OETV pour ce qui est des exigences techniques. L'admission des véhicules est régie par les articles 90 ss de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (ordonnance réglant l'admission à la circulation routière, OAC; RS 741.51).

En 2019, 42 325 cyclomoteurs étaient admis à circuler dans le canton de Berne. Parmi eux, 25 000 étaient des vélos électriques rapides (assistance au pédalage permettant d'atteindre 45 km/h). Fin 2020, le nombre total de cyclomoteurs avait augmenté pour atteindre 45 000 environ. Fin 2021, ce nombre sera d'environ 47 000. Cette augmentation est uniquement due à l'admission de nouveaux cyclomoteurs à propulsion électrique, notamment de vélos électriques. En raison de la structure vieillissante des cyclomoteurs équipés de moteurs à combustion, il est probable que leur nombre continuera à diminuer ou stagnera à un maximum de 17 000.

Les données de l'Office de la circulation routière et de la navigation (OCRN) fournissent les informations suivantes sur les détenteurs et detentrices de cyclomoteurs.

Cyclomoteurs classiques équipés de moteurs à deux temps

14 – 16 ans 40 %

17 – 64 ans 25 %

> 65 ans 35 %

⇒ Vivent majoritairement à la campagne

Vélos électriques (assistance au pédalage permettant d'atteindre 45 km/h)

< 30 ans 15 %

30 – 60 ans 65 %

> 60 ans 20 %

⇒ Vivent majoritairement dans des villes et des agglomérations

D'après les estimations du domaine concerné, 43 pour cent des personnes possédant un cyclomoteur ne sont pas en âge d'exercer une activité lucrative.

Point 1

Le Conseil-exécutif estime que les cyclomoteurs équipés de moteurs à deux temps sont plus insatisfaisants en termes d'émissions de bruit et de polluants que les vélos électriques et les cyclomoteurs à propulsion électrique. C'est ce que montre une étude internationale de l'Institut Paul Scherrer publiée en 2014¹.

Point 2

Comme expliqué dans les remarques liminaires, les cantons et les communes ont compétence, dans une mesure limitée, pour interdire, restreindre ou régler la circulation au niveau local. Des limitations ou prescriptions peuvent être édictées lorsqu'elles sont nécessaires pour protéger les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre le bruit et la pollution de l'air, pour éliminer les inégalités frappant les personnes handicapées, pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route, ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales. Pour de telles raisons, la circulation peut être restreinte et le parage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation (art. 3, al. 4 LCR). Les compétences cantonales sont définies dans l'article 66 de la loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR; RSB 732.11). Le prononcé de mesures en matière de circulation routière est régi par les prescriptions contenues dans les articles 42 ss de l'ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (OR; RSB 732.111.1).

Point 3

L'imposition de restrictions au niveau local n'est possible que dans le cadre des bases légales mentionnées précédemment. Conformément à l'article 44, alinéa 2, lettre *b* OR, seules des interdictions limitées de circuler au niveau local sur des tronçons ou dans des zones sont envisageables. Cela étant, une in-

¹ <https://www.psi.ch/fr/media/actualites-recherche/des-deux-roues-tres-polluants>

terdiction de circuler pour les cyclomoteurs équipés de moteurs à deux temps pourrait paraître inappropriée tant que les conditions d'admission sont remplies et que les conducteurs et conductrices ne causent pas de bruit inutile au sens de la LCR.

Point 4

Les prescriptions sur le niveau sonore établies par la Confédération pour les cyclomoteurs équipés de moteurs à deux temps ont évolué de la façon suivante au cours des années.

Introduction	Valeur limite	Méthode de mesure	Remarques
01.01.1952	90 dB (B)	Mesurage à l'arrêt à sept mètres au régime maximal de la puissance utile du moteur	
01.01.1953	85 dB (B)	Mesurage à l'arrêt à sept mètres au régime maximal de la puissance utile du moteur	80 dB (B) et cinq dB (B) supplémentaires tolérés pour le bruit des machines
01.01.1958	75 dB (B)	Mesurage à l'arrêt à sept mètres au régime maximal de la puissance utile du moteur	
01.01.1961	73 dB (B)	Mesurage à l'arrêt à sept mètres au régime maximal de la puissance utile du moteur	
01.01.1963	70 dB (B)	Mesurage à l'arrêt à sept mètres au régime maximal de la puissance utile du moteur	
01.01.1969	90 dB (A)	Mesurage à l'arrêt à sept mètres au régime maximal de la puissance utile du moteur	Entrée en vigueur de l'ordonnance du 28 août 1969 sur la construction et l'équipement des véhicules routiers (OCE; RS 741.41). Plus en vigueur aujourd'hui.
01.07.1977	68 dB (A)	Mesurage du niveau sonore au passage du véhicule à la vitesse maximale	Mesure transitoire, mesurage à l'arrêt renforcé jusqu'au 31 décembre 1978
01.10.1982	67 dB (A)	Mesurage du niveau sonore au passage du véhicule à la vitesse maximale	
01.10.1986	66 dB (A)	Mesurage du niveau sonore au passage du véhicule à la vitesse maximale	Cette valeur limite est toujours valable aujourd'hui. Comparaison: Pour les motos légères dès le 1 ^{er} octobre 2003: valeur limite de 71 dB (A) à la vitesse maximale (véhicules allant de 25 km/h à 45 km/h)

Étant donné que les véhicules dont il est question ici sont autorisés à atteindre une vitesse maximale de 30 km/h, ils sont le plus souvent utilisés à leur régime maximal. Par conséquent, le bruit apparaît comme incommodant.

Point 5

Les bases et l'évolution des valeurs limites des émissions peuvent être consultées dans le rapport "Évolution de la législation suisse relative aux gaz d'échappement des véhicules à moteur et des machines" (OFEV, mars 2019, pt 1.8, tab. 7)².

L'ordonnance du 22 octobre 1986 sur les émissions de gaz d'échappement des cyclomoteurs (OEV 4; RS 741.435.4) est entrée en vigueur le 1^{er} octobre 1988 et s'applique à tous les véhicules admis à la circulation depuis cette date. Les valeurs limites ont ainsi été réduites de 90 à 94 pour cent. Cette nouvelle norme prévoit également que les cyclomoteurs soient équipés d'un catalyseur et qu'ils fonctionnent avec un carburant sans plomb. Les véhicules admis avant cette date doivent satisfaire aux normes précédemment en vigueur.

En ce qui concerne l'exploitation des véhicules, c'est principalement l'article 29 LCR qui est appliqué. Il prévoit que les véhicules ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement et répondent aux prescriptions. Ils doivent être construits et entretenus de manière que les règles de la circulation puissent être observées, que le conducteur, les passagers et les autres usagers de la route ne soient pas mis en danger et que la chaussée ne subisse aucun dommage.

Conformément à l'article 33 de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11), les conducteurs, les passagers et les auxiliaires ne causeront aucun bruit pouvant être évité, notamment dans les quartiers habités, près des lieux de repos et pendant la nuit. Il est notamment interdit de faire fonctionner longtemps le démarreur, de faire tourner et chauffer inutilement le moteur d'un véhicule à l'arrêt; de faire tourner à vide le moteur à un régime élevé, de circuler à un régime élevé en petite vitesse; d'accélérer trop rapidement, notamment au démarrage et d'effectuer dans une localité des va-et-vient ou des circuits inutiles. L'article 34 OCR régit ce qui concerne le gaz d'échappement et la fumée. Il dispose que les véhicules automobiles doivent être entretenus et utilisés de manière à ne pas dégager de la fumée qu'il est possible d'éviter. Même lors d'une courte halte, le moteur du véhicule doit être arrêté, sauf si le démarrage risque d'en être retardé.

Les cyclomoteurs ne produisent pas plus de gaz d'échappement et de bruit au fil du temps, à la condition qu'ils soient entretenus conformément aux prescriptions du fabricant et qu'ils ne soient pas modifiés.

L'article 33 OETV ne prévoit pas de contrôle périodique pour les cyclomoteurs. Lors de la révision de l'OETV, entrée en vigueur le 1^{er} juin 2015, l'article 33, alinéa 4 OETV, qui permettait à l'autorité d'immatriculation de procéder aussi à des contrôles subséquents de cyclomoteurs, a été abrogé. En revanche, le contrôle obligatoire extraordinaire défini à l'article 34 OETV et qui a lieu suite à un rapport de police ou lors de modifications techniques existe toujours.

La Police cantonale a procédé à des expertises techniques sur le nombre de cyclomoteurs suivants.

Année	2020	2019	2018	2017	2016
Nombre	233	171	221	193	173

Les Centres d'expertises et d'exams de l'OCRN contrôlent chaque année environ 100 cyclomoteurs suite à des rapports de police.

Point 6

Plus d'un demi-million de cyclomoteurs circulaient en Suisse en 1970. "Le Conseil fédéral justifia sa décision par la volonté de permettre aux jeunes des campagnes de se rendre plus facilement au gymnase ou à l'école professionnelle. Avec succès: les régions rurales vallonnées avec un habitat clairsemé devinrent les zones de prédilection des vélomoteurs, qui n'étaient d'ailleurs pas seulement utilisés par les

² https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/fr/dokumente/luft/fachinfo-daten/entwicklung_der_schweizerischengesetzgebungimbereichderabgasemis.pdf.download.pdf/evolution_de_la_legislation_suisse_relative_aux_gaz_d_echappement_des_ve.pdf

jeunes, mais également par les agriculteurs et les ouvriers. Au plus fort de cette mode, les cantons de Berne, Obwald ou Soleure ne comptaient pas moins d'un vélomoteur pour sept habitants. ³"

Sur le marché des véhicules, il n'y a pratiquement plus d'admission de nouveaux cyclomoteurs équipés de moteurs à deux temps. Les véhicules en circulation ont généralement plus de 30 ans. Ils répondent aux exigences en vigueur au moment de leur première immatriculation et sont donc admis à la circulation.

Bien qu'il existe aujourd'hui des moyens de transport plus écologiques que les cyclomoteurs équipés de moteurs à combustion, ces derniers inspirent un sentiment de nostalgie à une partie de la population. Le choix d'un moyen de transport individuel repose aussi sur des émotions et pas uniquement sur des critères objectifs. Le pouvoir d'achat est également important dans le choix d'un véhicule (neuf ou d'occasion) et ce critère peut être particulièrement important pour les jeunes usagers de la route. Ces éléments ne s'appliquent d'ailleurs pas uniquement aux cyclomoteurs.

Point 7

Seule la Confédération peut édicter des restrictions d'admission ou des interdictions en raison des caractéristiques techniques inhérentes à un véhicule. Les restrictions du marché doivent être fondées sur des accords internationaux. Renseignements pris auprès des autorités fédérales, il apparaît qu'elle n'ont pas l'intention d'agir en ce sens.

Restreindre l'utilisation des cyclomoteurs en les considérant comme des véhicules vétérans ne répondrait pas aux objectifs. Les instructions de l'Office fédéral des routes concernant les véhicules vétérans n'ont pas d'influence directe sur l'admission des véhicules. Elles fixent simplement les conditions permettant aux véhicules d'obtenir un statut spécial et donc aux propriétaires de bénéficier de certains allègements. Ces instructions visent les voitures automobiles et les motocycles soumis aux contrôles subséquents.

Point 8

Lors des cours d'éducation routière donnés par la police, les élèves sont informés sur l'utilisation de différents véhicules et sensibilisés aux problèmes qui y sont liés. Lors du cours de 7^e année sur le thème des êtres humains et de la mobilité, les jeunes sont notamment sensibilisés dans les communes sous contrat de ressources au fait que le système de la circulation routière a des effets sur les êtres humains et l'environnement. Il n'est pas fait mention spécifiquement des effets des vélomoteurs sur l'environnement puisqu'il ne s'agit pas d'un sujet au programme des cours d'éducation routière donnés par la police. Toutefois, grâce aux sujets abordés, les élèves devraient être capables de reconnaître les formes de mobilité ayant un impact négatif sur l'environnement et les conséquences qui en découlent. Grâce à la discipline scolaire "connaissance de l'environnement", les élèves peuvent établir des liens dans les thèmes de la charge environnementale, des ressources, etc.. Il est surtout question spécifiquement du vélomoteur lorsque le thème des modifications de véhicules est abordé.

Point 9

Actuellement, le Conseil-exécutif ne voit pas d'autres moyens pour favoriser l'élimination des cyclomoteurs équipés de moteurs à deux temps et leur remplacement par des vélos électriques ou d'autres cyclomoteurs à propulsion électrique. Compte tenu de la stagnation du nombre de cyclomoteurs équipés de moteurs à deux temps et des distances généralement courtes pour lesquelles ils sont utilisés, le Conseil-exécutif estime que de telles mesures n'auraient qu'un faible impact.

Destinataire
– Grand Conseil

³ <https://blog.nationalmuseum.ch/fr/2020/03/le-velomoteur-conquiert-la-suisse/>