

Cycles et Trotinettes électriques : quelles mesures de sécurité prendre ?

Madame la Syndique,

Mesdames et Messieurs les membres de la Municipalité,

Depuis quelques années, les rues de nombreuses villes voient se multiplier les personnes circulant à vélos ou en trottinettes électriques, allant à vive allure, ce quasiment sans bruit, et souvent dans des rues emplies de piétons, voire en slalomant entre ceux-ci.

À Vevey, on peut notamment citer le Quai Perdonnet, le Quai Maria-Belgia, les Rue du Conseil, du Lac ou Louis-Meyer, soit – plus généralement – les quais, la vieille-ville, les places arborées et leurs abords.

Malheureusement, la cohabitation entre ces véhicules et les piétons n'est pas sans risque, comme cela s'est encore tragiquement vérifié à Lausanne à la fin du mois de mai 2026.

Des mesures peuvent et doivent être prises pour éviter les accidents et garantir la sécurité des piétons. Toutefois, la simple prévention ne suffit manifestement pas ; la campagne lausannoise "MOLLO" illustre l'utilité de la prévention, mais également ses limites.

Il convient donc d'examiner l'opportunité de prendre des mesures plus restrictives. Cependant, la signalisation prévue par le droit fédéral distingue, d'une part, les cycles classiques et les trottinettes électriques et, d'autre part, les cycles électriques. Il ne semble donc pas possible de réglementer simultanément les seuls cycles électriques et les trottinettes électriques sans affecter également la circulation des cycles classiques. (étant précisé que le cadre légal applicable est mentionné en annexe).

Dès lors, il est demandé à la Municipalité :

1. D'étudier la possibilité de renforcer les mesures de prévention, voire les mesures coercitives, en vue de faire respecter la signalisation d'ores et déjà existante.
2. D'étudier les conditions légales et factuelles qui permettraient de réglementer la circulation des cycles et trottinettes électriques dans la Commune de Vevey, sans pour autant interdire la circulation des cycles classiques, au besoin en interpellant le département en charge des routes, voire l'OFROU.
3. D'étudier les rues et autres zones où il serait nécessaire ou opportun de réglementer par une signalisation routière la circulation de cycles et trottinettes électriques.

Postulat déposé le 17 septembre 2026

4. De proposer un plan des rues et autres zones où la mise en œuvre d'une telle signalisation est envisagée.
5. Si nécessaire, de demander une délégation de compétence en matière de signalisation routière, conformément à l'art. 22 al. 1 RLVCR, afin de pouvoir agir dans le sens de ce qui précède.
6. D'étudier la mise en place la signalisation routière retenue et d'assurer des contrôles réguliers, dans un premier temps dans un objectif informatif et préventif, puis répressif.

Il est précisé que la question de la cohabitation entre piétons, cycles et trottinettes sur le Quai Perdonnet a déjà fait l'objet de l'interpellation de Mme Anna lamartino du 15 mai 2025 et de la réponse municipale RI 06/2025. La Municipalité indiquait alors évaluer différentes mesures, notamment le renforcement de la signalétique, la création de chicanes et l'obligation de mettre pied à terre en cas de forte affluence. Le présent postulat porte toutefois sur une problématique plus large, à l'échelle de l'ensemble du territoire communal, et vise à examiner les moyens juridiques permettant de réglementer spécifiquement la circulation des cycles et trottinettes électriques sans interdire les cycles classiques.

En vous remerciant de votre attention,

* * *

Au nom du groupe PLR.Vevey,

Florian Girardoz, Conseiller communal

Annexe : cadre légal applicable

Annexe :

Cadre légal applicable à la compétence de la Municipalité :

- Art. 3 al. 2 LCR : Les cantons sont compétents pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes. Ils peuvent déléguer cette compétence aux communes sous réserve de recours à une autorité cantonale.
- Art. 4 al. 2 LVCR : Pour la signalisation à l'intérieur des localités, [*le département en charge des routes*] peut déléguer sa compétence aux municipalités ou à certaines d'entre elles; il peut limiter cette délégation à certaines catégories de signaux ou de marques et à certains tronçons de route. En l'absence d'une telle délégation, la municipalité est préalablement consultée.
- Art. 22 al. 1 RLVCR : Les municipalités qui désirent obtenir une délégation de compétence en matière de signalisation routière en font la demande au département en charge des routes.
- « Les limitations fonctionnelles du trafic, au sens de l'art. 3 al. 4 LCR, 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.

L'art. 107 al. 5 OSR précise, quant à lui, que s'il est nécessaire d'ordonner une réglementation locale du trafic, on optera pour la mesure qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation. Cette disposition consacre le principe de la proportionnalité. » (Arrêt du TF 1C_150/2019 du 24 février 2020 , consid. 3.1 ; https://search.bger.ch/ext/eurospider/live/de/php/aza/http/index.php?lang=de&type=show_document&highlight_docid=aza%3A%2F%2F24-02-2020-1C_150-2019)

Cadre légal applicable aux cycles et trottinettes et signalisation :

- Art. 18 OETV : Sont réputés «cyclomoteurs»:
 - o Let. a. les «cyclomoteurs rapides», c'est-à-dire les véhicules monoplaces à voie unique pouvant atteindre, avec la seule force du moteur, une vitesse de 30 km/h au maximum de par leur construction, dont la puissance du moteur n'excède pas 1,00 kW au total, dont le poids total ne dépasse pas 200 kg et équipés:
 - Ch. 1. d'un moteur à combustion dont la cylindrée n'est pas supérieure à 50 cm³, ou
 - Ch. 2. d'un système de propulsion électrique et d'une éventuelle assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h;

- Let. b. les «cyclomoteurs légers», c'est-à-dire les véhicules dont le poids total ne dépasse pas 250 kg et dont la puissance du moteur n'excède pas 0,50 kW au total, qui sont équipés d'un système de propulsion électrique actif:
 - Ch. 1. jusqu'à 25 km/h au maximum s'ils disposent d'une place assise pour le conducteur, ou
 - Ch. 2. jusqu'à 20 km/h au maximum s'ils ne disposent pas de place assise pour le conducteur
- Pour une présentation synthétique et imagée, voir le Rapport de l'OFROU qui indique que les trottinettes électriques sont – en principe et selon la vitesse maximale – des cyclomoteurs légers au sens de l'art. 18 let. b ch. 2 OETV :
<https://www.astra.admin.ch/dam/fr/sd-web/0j-sb10OY--z/vorschriften-zulassung-betrieb-motorfahrraeder.pdf>
- Art. 19 al. 1 OSR : Les interdictions partielles de circuler interdisent le passage à des véhicules déterminés ; elles ont la signification suivante :
 - Let. c : le signal «Circulation interdite aux cycles et cyclomoteurs» (2.05) interdit de circuler avec des cycles ou des cyclomoteurs; quant au signal «Circulation interdite aux cyclomoteurs» (2.06), il interdit de circuler avec des cyclomoteurs lourds ou des cyclomoteurs rapides.

En bref :

- Les cycles électriques font l'objet de la signalisation suivante :



2.06 Circulation interdite aux
cyclomoteurs
(art. 19)

- Les trottinettes électriques doivent faire l'objet de la même signalisation que les vélos classiques :



2.05 Circulation interdite
aux cycles et
cyclomoteurs
(art. 19)