



Berne, le 22 mai 2023

Aires de circulation destinées à la mobilité douce

Rapport explicatif pour l'ouverture de la procédure de consultation



Résumé

Le projet de révision en question a pour but :

- *de créer une réglementation uniforme et claire pour les cyclomoteurs ;*
- *de garantir une utilisation efficace des aires de circulation ;*
- *de permettre la priorisation de la mobilité douce aux endroits névralgiques ;*
- *d'améliorer la sécurité routière.*

Contexte

De plus en plus de véhicules différents circulent sur les mêmes aires de circulation dans les villes et les agglomérations, ce qui augmente le risque d'accidents. À la suite d'interventions parlementaires, le Conseil fédéral a analysé les moyens permettant d'optimiser l'utilisation des aires de circulation exigües et d'améliorer la cohabitation entre les usagers de la route.

Dans son rapport « Aires de circulation pour la mobilité douce »¹ du 10 décembre 2021 en réponse aux postulats Burkart (18.4291 « Mobilité douce. Une vue d'ensemble est indispensable »)² et Candinas (15.4038 « Contrôle facilité pour les petits véhicules »)³, le Conseil fédéral a défini les éléments clés en vue d'une révision du droit de la circulation routière :

- adaptation de la classification, des prescriptions techniques et de la formation à la conduite pour les cyclomoteurs et les cyclomoteurs légers ;
- levée de l'obligation d'utiliser les pistes cyclables pour les cyclomoteurs (les vélos électriques rapides et les vélos-cargos lourds sont donc également autorisés à circuler sur les autres aires de circulation si souhaité) ;
- bandes cyclables protégées par des éléments de construction ;
- aires de stationnement spécifiques pour les cyclomoteurs légers et plaques complémentaires correspondantes⁴.

La révision en question a également pour objet de mettre en œuvre la motion Nantermod (20.3080 « Vélo électrique. Adapter la législation à la pratique touristique »)⁵ et d'adapter les exigences imposées aux experts de la circulation qui procèdent aux contrôles de véhicules et aux examens de conduite.

¹ www.parlement.ch > Travail parlementaire > Recherche Curia Vista > Postulat 18.4291 > [Rapport du 10.12.2021 en réponse aux postulats parlementaires](#)

² www.parlement.ch > Travail parlementaire > Curia Vista > Recherche > Numéro d'objet [18.4291](#)

³ www.parlement.ch > Travail parlementaire > Curia Vista > Recherche > Numéro d'objet [15.4038](#)

⁴ Cf. rapport en réponse aux postulats, ch. 8.1.1

⁵ www.parlement.ch > Travail parlementaire > Curia Vista > Recherche > Numéro d'objet [20.3080](#)

Contenu du projet

Afin d'actualiser et d'harmoniser la classification des petits véhicules autorisés à circuler sur les aires cyclables, la révision en question propose la nouvelle réglementation ci-après pour la catégorie des « cyclomoteurs », conformément au mandat donné dans le rapport du Conseil fédéral précité :

| | Cyclomoteurs | | | | | |
|----------------------|---|--|---|--|-----------------------------------|---|
| | Cyclomoteurs légers | | Gyropodes électriques | Cyclomoteurs lourds | Cyclomoteurs rapides | |
| |  | |  |  | |  |
| v_{max} | 25 km/h | | | 25 km/h | 45 km/h | 30 km/h |
| Poids total | ≤ 250 kg | | | ≤ 450 kg | ≤ 200 kg | |
| Largeur | ≤ 1,00 m | | | ≤ 1,00 m (véhicules monoplaces affectés au transport de choses : ≤ 1,20 m) | ≤ 1,00 m | |
| Propulsion | Moteur électrique ou assistance électrique au pédalage | | Moteur électrique | Moteur électrique ou assistance électrique au pédalage | Assistance électrique au pédalage | Moteur électrique ou à combustion |
| Puissance, cylindrée | ≤ 0,5 kW | | ≤ 2 kW | ≤ 1 kW | | ≤ 1 kW ≤ 50 cm ³ |
| Nombre de roues | Au choix | | | Au moins trois roues, voies multiples | Deux roues, voie unique | |
| Places assises | Nombre de places assises au choix selon la charge utile disponible (véhicules sans siège tels que trottinettes : une seule personne) | | | Nombre de places assises au choix selon la charge utile disponible | Monoplace | |
| Admission | Non | | Oui | Oui | | |
| Permis de conduire | Sans permis dès 16 ans, avec catégorie M dès 14 ans | | Sans permis dès 16 ans, avec cat. M dès 14 ans | Catégorie M (réglementations spéciales pour les personnes à mobilité réduite) | | Catégorie M |

| | | | | |
|----------------------|--|---|--|--|
| | Vélos électriques équipés d'une assistance au pédalage : sans permis dès 12 ans sous la surveillance d'une personne majeure | | | |
| Aires de circulation | Comme pour les cyclistes | Comme pour les cyclistes (aucune obligation d'emprunter les pistes cyclables, non-admission sur les chemins pour piétons signalés avec la plaque complémentaire «  autorisés ») | | |

Tableau 1 : Vue d'ensemble de la catégorisation planifiée des cyclomoteurs

Désormais, la même vitesse maximale par construction (25 km/h) s'appliquera à tous les cyclomoteurs légers, gyropodes électriques et cyclomoteurs lourds, indépendamment du fait que celle-ci soit atteinte avec une assistance au pédalage ou par propulsion électrique uniquement. Il s'agit ainsi d'uniformiser la vitesse sur les aires cyclables.

Afin d'exploiter le potentiel des vélos-cargos pour la logistique urbaine des marchandises, il est prévu de porter à 450 kg le poids total autorisé des cyclomoteurs lourds et à 1,20 m la largeur maximale admise pour les cyclomoteurs lourds monoplaces affectés au transport de choses.

Aucune limitation du nombre de places assises ne sera prescrite pour les cyclomoteurs légers et pour les cyclomoteurs lourds dont la largeur ne dépasse pas 1 m. En effet, c'est la charge utile garantie par le constructeur dans le cadre du poids total fixé par la loi qui sera déterminante pour la définition du nombre maximal de places assises.

Afin de favoriser une utilisation plus pratique et plus efficace des aires de circulation, la signification de certains signaux qui concernent la mobilité douce sera adaptée en tenant compte de la nouvelle catégorisation des cyclomoteurs. Les aires piétonnes resteront réservées aux piétons, sachant que les véhicules semblables à des cycles dépourvus de propulsion électrique (par ex. planches à roulettes), les vélos d'enfants et les véhicules motorisés destinés aux personnes à mobilité réduite y seront également autorisés. Là où il existe une piste cyclable ou un chemin pour piétons et une piste cyclable sans partage de l'aire de circulation, les conducteurs de cyclomoteurs rapides et lourds seront aussi autorisés à utiliser la chaussée destinée au reste du trafic.

Pour la signalisation et le marquage des aires de stationnement destinées aux cycles et aux cyclomoteurs conçus pour le transport d'enfants, de passagers ou de choses, les autorités responsables disposeront désormais du symbole « vélo-cargo » ().

Il est également prévu de réglementer explicitement les « bandes cyclables protégées » (*protected bike lanes*). À cet effet, il est proposé de préciser les bases légales relatives aux bandes cyclables de telle sorte que les bandes cyclables marquées par des lignes continues puissent en plus être mises en relief par des éléments de construction. Ces bandes cyclables protégées permettent d'améliorer la sécurité sur l'infrastructure cyclable existante.

Par ailleurs, il sera permis de conduire des vélos électriques lents dès 12 ans sous la surveillance d'une personne majeure.

Enfin, il est prévu que les experts de la circulation qui procèdent aux contrôles de véhicules et aux examens de conduite ne soient plus obligés d'être titulaires d'un permis de conduire suisse.

Table des matières

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Contexte | 8 |
| 1.1 | Nécessité d'agir et objectifs | 8 |
| 1.2 | Mandats d'examen découlant du rapport en réponse aux postulats | 9 |
| 1.2.1 | Cyclomoteurs légers : extension de la réception par type obligatoire | 9 |
| 1.2.2 | Remorques pour cycles : motorisation et augmentation du poids effectif ... | 10 |
| 1.3 | Classement d'interventions parlementaires | 10 |
| 2 | Comparaison avec le droit étranger | 11 |
| 3 | Grandes lignes du projet | 11 |
| 3.1 | Adaptation de la classification et des prescriptions techniques pour les cyclomoteurs | 11 |
| 3.1.1 | Classification..... | 11 |
| 3.1.2 | Admission à la circulation routière | 13 |
| 3.2 | Adaptation de l'autorisation de conduire des cyclomoteurs (fauteuils roulants motorisés, vélos-taxis électriques et âge minimal requis pour les vélos électriques lents) | 13 |
| 3.2.1 | Contexte | 13 |
| 3.2.2 | Nouvelle réglementation proposée et motifs | 14 |
| 3.2.3 | Autres solutions étudiées dans le cadre de la motion Nantermod 20.3080. | 16 |
| 3.3 | Adaptation des règles de la circulation et des prescriptions en matière de signalisation..... | 18 |
| 3.3.1 | Levée de l'obligation d'utiliser les pistes cyclables pour les conducteurs de cyclomoteurs rapides et de cyclomoteurs lourds..... | 18 |
| 3.3.2 | Aires de stationnement spécifiques pour certains types de cyclomoteurs .. | 19 |
| 3.3.3 | Création de bases juridiques pour pouvoir protéger les bandes cyclables par des éléments de construction..... | 21 |
| 3.3.4 | Autres adaptations de l'ordonnance sur la signalisation routière | 23 |
| 3.4 | Exigences imposées aux experts de la circulation qui procèdent aux contrôles de véhicules et aux examens de conduite | 29 |
| 4 | Commentaires des dispositions | 29 |
| 4.1 | Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) | 29 |
| 4.2 | Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR)..... | 36 |
| 4.3 | Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC)..... | 40 |
| 4.4 | Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR) | 42 |
| 4.5 | Ordonnance du 16 janvier 2019 sur les amendes d'ordre (OAO)..... | 46 |
| 4.6 | Ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV) | 46 |
| 4.7 | Ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT) | 47 |
| 4.8 | Ordonnance du 16 novembre 2016 concernant la reconnaissance des réceptions UE et les exigences techniques requises pour les motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur, tricycles à moteur ainsi que pour les cyclomoteurs (OETV 3) | 48 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 5 | Conséquences | 48 |
| 5.1 | Conséquences pour la Confédération | 48 |
| 5.2 | Conséquences pour les cantons et les communes ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne | 49 |
| 5.2.1 | Nouvelles règles de la circulation et nouvelle signalisation | 49 |
| 5.2.2 | Diminution du trafic | 49 |
| 5.2.3 | Suppression de l'obligation de posséder un permis de conduire suisse pour les experts de la circulation qui procèdent aux contrôles de véhicules et aux examens de conduite..... | 49 |
| 5.2.4 | Régions de montagne..... | 49 |
| 5.3 | Conséquences pour l'économie..... | 50 |
| 5.3.1 | Attractivité de la mobilité douce | 50 |
| 5.3.2 | Cyclologistique et innovation | 50 |
| 5.4 | Conséquences pour la société..... | 50 |
| 5.4.1 | Santé | 50 |
| 5.4.2 | Conséquences pour la mobilité piétonne..... | 51 |
| 5.4.3 | Égalité pour les handicapés..... | 51 |
| 5.5 | Conséquences pour l'environnement | 51 |
| 5.5.1 | Gaz d'échappement..... | 51 |
| 5.5.2 | Nuisances sonores | 52 |
| 6 | Aspects juridiques | 52 |
| 6.1 | Constitutionnalité..... | 52 |
| 6.2 | Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse | 52 |
| 6.3 | Forme de l'acte à adopter | 52 |
| 7 | Liste des abréviations | 52 |
| 8 | Glossaire | 54 |

Rapport explicatif

1 Contexte

1.1 Nécessité d'agir et objectifs

Une réglementation efficace et tournée vers l'avenir des petits véhicules de la mobilité douce peut favoriser l'efficacité des transports, la sécurité routière, le développement du transport à émission nulle ainsi que la santé. Pour cette raison, il est prévu d'adapter les règles en matière de catégorisation et d'utilisation des véhicules de la mobilité douce aux besoins de la pratique et aux défis futurs.

Au cours des dernières années, le nombre d'accidents graves impliquant des vélos électriques a augmenté de manière disproportionnée en comparaison des chiffres de vente⁶. Des règles claires et compréhensibles en matière de mobilité douce contribuent au respect des prescriptions et, partant, de la sécurité routière. Des mesures telles que l'uniformisation de la vitesse autorisée et la protection des aires cyclables par des éléments de construction peuvent favoriser une coexistence sûre des différents moyens et types de transport sur les aires de circulation exigües.

La place disponible sur les aires de circulation existantes est limitée. Le nombre croissant de petits véhicules présentant des caractéristiques de conduite, des vitesses et des dimensions différentes accentue la pression sur l'espace routier. Il est donc nécessaire d'accroître l'efficacité de l'utilisation des aires de circulation.

La nouvelle réglementation proposée soutient l'évolution générale vers des véhicules à émission zéro, plus petits et plus lents, ce qui contribue à réduire les émissions de CO₂ et le bruit.

Pour les raisons ci-dessus, dans son rapport en réponse aux postulats⁷, le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'élaborer un projet de consultation en vue d'adapter la catégorie des « cyclomoteurs » (art. 18 OETV⁸), les prescriptions techniques applicables et les dispositions régissant la formation des conducteurs. Le projet prévoit en outre de lever l'obligation d'utiliser les pistes cyclables pour les conducteurs de certains cyclomoteurs. Il vise également à créer des bases juridiques pour la construction de bandes cyclables protégées et à donner aux autorités responsables de la signalisation des possibilités spécifiques en matière de signalisation et de marquage des aires de stationnement destinées à certains cycles et cyclomoteurs⁹.

Compte tenu de sa corrélation thématique, la motion Nantermod (20.3080 « Vélo électrique. Adapter la législation à la pratique touristique ») sera mise en œuvre en même temps¹⁰. À l'avenir, il sera permis de conduire des vélos électriques lents dès l'âge de 12 ans, à condition qu'une personne majeure soit présente pour surveiller les enfants.

⁶ www.ofrou.admin.ch > Documentation > Communiqués de presse > Archive communiqués de presse > Accidents de la route en 2021 : moins de morts, mais plus de blessés graves > Documents > Statistique des accidents de la route 2017-2021

⁷ www.parlement.ch > Travail parlementaire > Recherche Curia Vista > Postulat 18.4291 > [Rapport du 10.12.2021 en réponse aux postulats parlementaires](#)

⁸ Ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, RS 741.41

⁹ Cf. [rapport en réponse aux postulats](#), ch. 8.1.1

¹⁰ Cf. Motion Nantermod du 10 mars 2020 (20.3080 « Vélo électrique. Adapter la législation à la pratique touristique ») : www.parlement.ch > Travail parlementaire > Curia Vista > Recherche > Numéro d'objet [20.3080](#)

Enfin, il est prévu d'adapter les exigences imposées aux experts qui procèdent aux contrôles de véhicules et aux examens de conduite afin de lutter contre la pénurie de personnel qualifié.

1.2 Mandats d'examen découlant du rapport en réponse aux postulats

Dans le cadre du rapport en réponse aux postulats¹¹, le Conseil fédéral a notamment confié au DETEC deux mandats d'examen en matière de réglementations techniques applicables aux véhicules. Il s'agissait d'une part d'évaluer la nécessité de mesures visant à garantir la conformité aux prescriptions des cyclomoteurs légers autopropulsés (cf. rapport en réponse aux postulats, ch. 6.1.2 et note de bas de page relative au tableau 6). L'OFROU s'est donc penché sur la possibilité de soumettre à la réception par type et à l'immatriculation tous les cyclomoteurs légers qui peuvent circuler avec la force du moteur uniquement (sans pédalage). Le Conseil fédéral a d'autre part ordonné d'examiner la motorisation des remorques de transport de charges pour les cycles et les cyclomoteurs légers (cf. rapport en réponse aux postulats, ch. 6.1.4). Le texte qui suit expose brièvement les résultats de ces évaluations, étant donné qu'ils ont une influence sur les règles.

1.2.1 Cyclomoteurs légers : extension de la réception par type obligatoire

S'agissant des scooters électriques (cyclomoteurs légers équipés d'une selle et autopropulsés), une réception par type obligatoire permettrait d'harmoniser la réglementation suisse avec celle de l'UE.



Cela ne serait par contre pas le cas pour d'autres cyclomoteurs légers autopropulsés, tels que les trottinettes électriques. La réglementation suisse serait par conséquent plus stricte que le traitement qui prévaut dans les États membres de l'UE.

En outre, l'extension de la réception par type et de l'immatriculation obligatoires occasionnerait des coûts élevés ainsi qu'un net surcroît de travail pour les autorités d'exécution cantonales, les commerçants, les constructeurs, les importateurs et les consommateurs. Selon la statistique des accidents à l'échelle de l'UE, la probabilité d'avoir un accident n'est pas plus élevée avec une trottinette électrique qu'avec des vélos électriques lents équipés d'une assistance au pédalage (cf. aussi le communiqué de presse de l'OFROU du 15 septembre 2022 au sujet de la statistique des accidents de la route sur les routes suisses, paragraphes consacrés aux conducteurs de vélos électriques et aux trottinettes électriques¹²). Il ne serait donc pas justifié, sur la base de la statistique des accidents, de traiter les trottinettes électriques de manière plus stricte que les vélos électriques lents équipés d'une assistance au pédalage.

À la lumière des considérations ci-dessus, il est renoncé à la proposition de mettre en consultation l'extension de la réception par type et de l'immatriculation obligatoires aux cyclomoteurs légers autopropulsés.

Il est en revanche prévu, sur la base des clarifications réalisées dans le cadre du mandat d'examen, de conserver la réception par type et l'immatriculation obligatoires déjà en vigueur pour les gyropodes. Contrairement à la proposition de catégorisation

¹¹ www.parlement.ch > Travail parlementaire > Recherche Curia Vista > Postulat 18.4291 > [Rapport du 10.12.2021 en réponse aux postulats parlementaires](#)

¹² www.ofrou.admin.ch > Documentation > Communiqués de presse > [15.9.2022](#)

initiale formulée dans le rapport en réponse aux postulats, il n'est donc pas prévu de reclasser les gyropodes dans les cyclomoteurs légers. Techniquement, les gyropodes sont très différents des autres petits véhicules électriques. Ils gardent l'équilibre et freinent grâce à des moteurs contrôlés par un logiciel. La puissance autorisée est donc nettement plus élevée que pour les cyclomoteurs légers. Les mécanismes de freinage et d'équilibrage ne peuvent être contrôlés que moyennant des vérifications techniques complexes. La réception par type et l'immatriculation obligatoires garantissent la sécurité routière de ces véhicules.



1.2.2 Remorques pour cycles : motorisation et augmentation du poids effectif

L'OFROU a fait réaliser une étude externe sur la sécurité routière en cas d'utilisation de remorques pour cycles affectées au transport de marchandises. Cette étude a comparé trois modèles de remorque de constructeurs différents et présentant une charge utile comprise entre 200 et 250 kg. Deux remorques étaient équipées d'une propulsion électrique. Un cyclomoteur léger (assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h) et un vélo électrique rapide (assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h) ont été utilisés comme véhicules tracteurs. En vertu du droit en vigueur, le poids effectif autorisé pour les remorques attelées à des cycles ne doit pas excéder 80 kg (art. 68, al. 7, OCR¹³). Les remorques destinées au transport de marchandises ont d'abord été testées avec un chargement correspondant au poids total maximum indiqué par le constructeur. Les tests ont ensuite été réalisés avec un poids total réduit (130 kg). Les points suivants ont notamment été examinés en détail : freinage, comportement en montée et en descente, comportement général.

Il ressort de l'étude que la sécurité routière et la sécurité de fonctionnement des remorques d'un poids total élevé (supérieur à 80 kg) ne sont pas garanties de manière satisfaisante, en particulier lors du freinage en pente ainsi qu'en termes de stabilité du véhicule. En raison de ces résultats, il est renoncé à un relèvement du poids total autorisé pour les remorques pour cycles ainsi qu'à l'admission de remorques pour cycles à propulsion électrique.

1.3 Classement d'interventions parlementaires

La révision en question satisfait la demande de la motion Nantermod du 10 mars 2020 (20.3080 « Vélo électrique. Adapter la législation à la pratique touristique »)¹⁴. En effet, il est proposé de mettre en œuvre l'exigence visant à autoriser aussi les personnes de moins de 14 ans non titulaires d'un permis de conduire à conduire des vélos électriques dont la vitesse maximale n'excède pas 25 km/h lorsqu'elles sont accompagnées d'une personne adulte.

¹³ Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR) ; RS 741.11

¹⁴ www.parlement.ch > Travail parlementaire > Curia Vista > Recherche > Numéro d'objet [20.3080](#)

2 Comparaison avec le droit étranger

Les réglementations dans le domaine de la mobilité douce ne sont pas harmonisées au sein de l'UE. Le règlement (UE) n° 168/2013¹⁵ prévoit certes une catégorisation de certains petits véhicules (dits légers). Il n'inclut toutefois pas de nombreux modèles de véhicules usuels de la mobilité douce, tels que les vélos électriques lents, les gyropodes et les trottinettes électriques. L'UE prévoit néanmoins une réglementation technique de ces genres de véhicules et organisera, probablement en 2023, une consultation publique à ce sujet.

Les fauteuils roulants motorisés dont la vitesse maximale n'excède pas 15 km/h sont considérés comme des dispositifs médicaux dans le droit de l'UE et ne sont pas réglementés dans les prescriptions techniques de l'UE applicables aux véhicules. La surveillance du marché incombe aux instituts responsables des produits thérapeutiques.

Les éventuelles prescriptions techniques supplémentaires applicables aux fauteuils roulants motorisés qui prennent part à la circulation routière figurent dans les prescriptions nationales des États membres (par ex. classification). C'est aussi le cas en Suisse (cf. ch. 3.1.1).

3 Grandes lignes du projet

3.1 Adaptation de la classification et des prescriptions techniques pour les cyclomoteurs

Contexte

La catégorie des cyclomoteurs inclut aujourd'hui la sous-catégorie non spécifiée des vélos électriques rapides et des vélomoteurs à essence ainsi que les sous-catégories « cyclomoteurs légers », « fauteuils roulants motorisés » et « gyropodes électriques ». Dans son rapport en réponse aux postulats¹⁶, le Conseil fédéral prévoit une mise à jour de la classification.

Nouvelle réglementation proposée et motifs

3.1.1 Classification

La sous-catégorie des cyclomoteurs rapides et des vélomoteurs à essence sera appelée « cyclomoteurs rapides ». En outre, la nouvelle sous-catégorie des « cyclomoteurs lourds » sera créée en plus des sous-catégories existantes des « cyclomoteurs légers » et des « gyropodes ». Quant à la catégorie des « fauteuils roulants motorisés », elle sera supprimée.

Les véhicules de la nouvelle sous-catégorie des cyclomoteurs lourds présente seront à voies multiples et auront un poids total de 450 kg au maximum. Le moteur électrique pourra être actif jusqu'à 25 km/h (tant par assistance au pédalage qu'avec la seule force du moteur). La sous-catégorie des « cyclomoteurs lourds » comprendra des vélos-cargos lourds

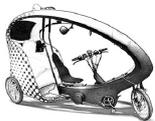


¹⁵ Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, JO L 60 du 2.3.2013, p. 52, modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2020/1694, JO L 381 du 13.11.2020, p. 4

¹⁶ www.parlement.ch > Travail parlementaire > Recherche Curia Vista > Postulat 18.4291 > [Rapport du 10.12.2021 en réponse aux postulats parlementaires](#)

affectés au transport de choses ou de personnes et des véhicules pour personnes âgées.

La catégorie des « vélos-taxis électriques » (art. 14, let. b, ch. 3, OETV), considérée jusqu'à présent comme faisant partie intégrante des motocycles légers, sera donc supprimée. Il est prévu que les véhicules concernés entrent à l'avenir dans la catégorie



des « cyclomoteurs lourds » visée à l'art. 18, let. c, P-OETV. Les vélos-taxis électriques pouvaient certes déjà être utilisés jusqu'ici sur l'infrastructure cyclable en cas de largeur inférieure ou égale à 1 m, mais ils pourront être admis à la circulation de façon plus simple et plus avantageuse une fois qu'ils seront considérés à tous points de vue comme des cyclomoteurs. En effet, les procédures de contrôle pour la réception par type sont moins coûteuses et l'immatriculation peut être réalisée chez le constructeur ou l'importateur au lieu de l'être auprès du service des automobiles (contrôle groupé en vue de l'immatriculation). Les vélos-taxis pourront surtout se mouvoir avec plus de flexibilité dans les centres-villes, parce qu'ils ne seront plus concernés par l'interdiction de circuler applicables aux motocycles (signal 2.04).



La sous-catégorie actuelle des « fauteuils roulants motorisés » visée à l'art. 18, let. c, OETV en vigueur sera supprimée. En fonction de leur poids, les véhicules concernés pourront à l'avenir être classés soit dans les cyclomoteurs légers, soit dans les cyclomoteurs lourds. Il résulte de cette modification que leur vitesse ne devra plus excéder 25 km/h. Les personnes à mobilité réduite qui veulent bénéficier des privilèges de la conduite sur les aires de circulation affectées aux piétons (cf. art. 43a P-P-OCR) ne pourront donc plus acquérir à l'avenir que des véhicules neufs dont la vitesse maximale n'excède pas 25 km/h.

En vertu du droit en vigueur, les cyclomoteurs mis en circulation comme fauteuils roulants motorisés peuvent présenter une vitesse maximale par construction de 30 km/h. Il est prévu que les personnes à mobilité réduite puissent continuer de les conduire sur les aires de circulation affectées aux piétons, tout en devant adapter en permanence leur vitesse et leur conduite aux circonstances. Les fauteuils roulants motorisés déjà en circulation au moment de la modification n'auront pas besoin d'être reclassés et pourront conserver leur vitesse maximale par construction. Sauf demande du détenteur, ils seront toujours considérés comme des fauteuils roulants motorisés (régis par l'ancien droit), conformément à l'art. 4, al. 1, OETV.



La sous-catégorie des « cyclomoteurs rapides » restera exactement la même que jusqu'à présent, incluant les vélos électriques rapides actuels équipés d'une assistance électrique au pédalage jusqu'à 45 km/h et les cyclomoteurs actuels qui peuvent rouler jusqu'à 30 km/h avec la seule force du moteur (sans pédalage), y compris ceux avec moteur à combustion. Il n'y aura ni allègements ni restrictions du point de vue technique pour cette sous-catégorie : les véhicules concernés resteront monoplaces et à voie unique.



Le poids total autorisé pour les « cyclomoteurs légers » (notamment les vélos électriques lents à voie unique ou à voies multiples) passera de 200 à 250 kg, tandis que les cyclomoteurs lourds pourront présenter un poids total maximal de 450 kg. Il s'agit ainsi en particulier d'exploiter le potentiel de la logistique urbaine des marchandises. Les vélos-cargos pourraient présenter une utilité accrue pour le transport de marchandises, mais

aussi comme véhicule familial. Par conséquent, plus aucune limitation du nombre de places assises ne s'appliquera aux cyclomoteurs légers ni aux cyclomoteurs lourds : le nombre maximal de places assises autorisées sur ces véhicules sera déterminé conformément au poids total autorisé et à la charge utile garantie par le constructeur. Les véhicules dépourvus de siège (notamment les trottinettes électriques) ne seront pas autorisés à transporter des passagers.



Rien ne changera pour les gyropodes, si ce n'est que comme pour les cyclomoteurs légers, le poids maximal passera de 200 à 250 kg et la vitesse maximale autorisée de 20 à 25 km/h.

Il est prévu d'harmoniser la vitesse maximale autorisée pour les cyclomoteurs légers, les cyclomoteurs lourds et les gyropodes. Elle sera fixée à 25 km/h de manière générale, indépendamment du fait qu'elle soit atteinte avec la seule force du moteur (20 km/h jusqu'à présent) ou avec une assistance au pédalage (25 km/h jusqu'à présent). Des vitesses uniformisées apportent une contribution positive à la fluidité du trafic et réduisent les manœuvres de dépassement dangereuses.

3.1.2 Admission à la circulation routière

Les cyclomoteurs lourds sont soumis, comme les cyclomoteurs rapides, à la réception par type et à l'admission obligatoires (immatriculation avec plaque de contrôle de vélomoteur et permis de circulation). Cette obligation a pour but de garantir la sécurité routière de ces véhicules qui peuvent peser jusqu'à près d'une demi-tonne. Toutefois, la conformité aux exigences techniques pourra être démontrée de manière plus simple et plus avantageuse que dans le cas des vélos-taxis électriques aujourd'hui considérés comme des motocycles légers. Il existe par exemple des procédures de contrôle plus simples et plus avantageuses pour prouver l'efficacité du freinage, qui peuvent aussi être mises en œuvre aisément par les services cantonaux des automobiles, et ce même si les cyclomoteurs lourds doivent avoir des freins plus puissants que les autres cyclomoteurs (décélération plus élevée).

Comme jusqu'à présent, les cyclomoteurs légers pourront être mis en circulation sans être soumis à la réception par type et l'admission. Les dispositions de la loi fédérale du 12 juin 2009 sur la sécurité des produits¹⁷ sont applicables à cet égard. Un accès simple et avantageux à ces véhicules est ainsi garanti.

La réception par type et l'admission (immatriculation avec plaque de contrôle de vélomoteur et permis de circulation) resteront obligatoires pour les cyclomoteurs rapides.

Les gyropodes électriques resteront eux aussi soumis à la réception par type et à l'admission. Il s'agit ainsi de garantir la sécurité des systèmes d'auto-équilibrage, de propulsion et de freinage.

3.2 Adaptation de l'autorisation de conduire des cyclomoteurs (fauteuils roulants motorisés, vélos-taxis électriques et âge minimal requis pour les vélos électriques lents)

3.2.1 Contexte

Fauteuils roulants motorisés : aujourd'hui, il n'est pas nécessaire de posséder un permis de conduire pour circuler avec des fauteuils roulants motorisés dont la vitesse

¹⁷ RS 930.11

maximale n'excède pas 20 km/h (art. 5, al. 2, let. f, OAC¹⁸). Les personnes à mobilité réduite ou les personnes non titulaires d'un permis de conduire notamment bénéficient de cette règle, à condition toutefois d'être âgées de 16 ans au minimum. L'autorité cantonale peut autoriser la conduite d'un fauteuil roulant motorisé aux personnes handicapées de moins de 16 ans qui ont besoin d'un véhicule automobile et qui sont capables de le conduire avec sûreté (art. 6, al. 4, let. a, ch. 2, OAC).

Âge minimal requis pour les vélos électriques lents : les personnes non titulaires d'un permis de conduire sont actuellement autorisées à conduire des vélos électriques lents dès 16 ans. Ces véhicules peuvent être conduits dès 14 ans avec le permis de conduire pour cyclomoteurs (catégorie spéciale M). Les personnes de moins de 14 ans ne sont pas autorisées à conduire de vélos électriques lents. La motion Nantermod du 10 mars 2020 (20.3080 « Vélo électrique. Adapter la législation à la pratique touristique »)¹⁹, transmise par le Parlement, demande que les enfants de moins de 14 ans soient autorisés à conduire des vélos électriques lents lorsqu'ils sont accompagnés d'une personne adulte.

Vélos-taxis électriques : les vélos-taxis électriques sont actuellement considérés comme des motocycles légers, lesquels requièrent un permis de conduire de la catégorie A1 (art. 3, al. 2, OAC). Sur le territoire national, la conduite des vélos-taxis électriques est également autorisée avec un permis de conduire des catégories B ou F (art. 4, al. 5, let. g, OAC). L'âge minimal requis pour l'obtention de la catégorie A1 est de 15 ans (art. 6, al. 1, let. c, OAC).

3.2.2 Nouvelle réglementation proposée et motifs

Fauteuils roulants motorisés

Désormais, les fauteuils roulants motorisés dont le poids n'excède pas 250 kg, la vitesse maximale 25 km/h et la puissance 0,5 kW entreront dans la catégorie des cyclomoteurs légers visée à l'art. 18, let. b, P-OETV. Comme jusqu'à présent, les personnes conduisant un cyclomoteur léger ne sont pas tenues d'avoir un permis de conduire (cf. art. 5, al. 2, let. d, OAC ; âge minimal de 16 ans).

Les fauteuils roulants motorisés d'un poids supérieur à 250 kg (mais qui n'excède pas 450 kg) seront dorénavant placés dans la catégorie des cyclomoteurs lourds prévue à l'art. 18, let. c, P-OETV. Leur conduite est plus exigeante techniquement. Les conducteurs de cyclomoteurs lourds sont tenus d'avoir le permis de conduire de la catégorie M.

En vertu du droit en vigueur, la conduite de fauteuils roulants motorisés dont la vitesse maximale n'excède pas 20 km/h ne requiert pas de permis de conduire, peu importe le poids des véhicules. L'idée du droit en vigueur est déjà que seules les personnes à mobilité réduite puissent profiter de cette exception, mais il ne prescrit pas explicitement cette condition pour bénéficier de ce privilège (art. 5, al. 2, let. f, OAC). Dans la pratique, des véhicules immatriculés comme des fauteuils roulants motorisés sont donc aussi conduits sans permis de conduire par des personnes dont la mobilité n'est pas réduite.

¹⁸ 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), RS 741.51

¹⁹ www.parlement.ch > Travail parlementaire > Curia Vista > Recherche > Numéro d'objet [20.3080](#)

La situation ci-dessus n'est pas conforme à l'intention du législateur et ne devra plus être possible à l'avenir. À cet effet, l'art. 5, al. 2, let. g, P-OAC stipule explicitement que seules les personnes à mobilité réduite sont autorisées à conduire sans permis de conduire des cyclomoteurs à voies multiples dépourvus de pédalier et dont la vitesse maximale n'excède pas 25 km/h (20 km/h jusqu'à présent). Cette règle est d'autant plus justifiée que la nouvelle catégorie des cyclomoteurs lourds comprend des véhicules dont le poids peut atteindre 450 kg, donc presque une demi-tonne.

L'actuelle autorisation de conduire des fauteuils roulants motorisés selon l'ancien droit restera valable, afin de maintenir les droits acquis (permis de conduire non obligatoire en vertu de l'art. 5, al. 2, let. f, OAC en vigueur). La catégorie des « fauteuils roulants motorisés » n'existera plus dans l'OETV, mais il ne faut s'attendre à aucun problème d'exécution puisque les fauteuils roulants motorisés selon l'ancien droit disposent d'un permis de circulation portant la mention « fauteuil roulant motorisé » (en ce qui concerne la protection des investissements, voir le commentaire de l'art. 151q, Disposition transitoire, au ch. 4.3).

Enfin, rien ne changera quant à la possibilité d'une autorisation exceptionnelle cantonale pour les personnes handicapées qui n'ont pas encore atteint l'âge minimal de 16 ans (cf. art. 6, al. 4, let. a, OAC).

Âge minimal requis pour les vélos électriques lents

Il est prévu d'abaisser de 16 ans à 12 ans l'âge minimal requis pour la conduite de vélos électriques lents sans permis de conduire, si une surveillance est exercée par une personne âgée d'au moins 18 ans. La disposition nécessaire est formulée à l'art. 6, al. 1, let. f, P-OAC. La let. f actuelle devient la nouvelle let. g. Les adolescents de 14 ans et de 15 ans pourront aussi bénéficier de la règle. Alors qu'ils ne peuvent aujourd'hui conduire un vélo électrique lent que s'ils sont titulaires du permis de conduire pour vélomoteurs, ils seront autorisés le faire sans permis de conduire s'ils sont surveillés par une personne âgée d'au moins 18 ans.

Les enfants âgés de 12 ans ont encore des difficultés à percevoir et à évaluer les dangers, en raison de leur développement. En outre, il est plus exigeant de conduire un vélo électrique qu'un cycle. Pour préserver la sécurité routière, il est donc indispensable de ne pas autoriser les enfants à se déplacer seuls sur des vélos électriques.

Comme le demande la motion Nantermod 20.3080, la personne chargée de la surveillance devra être adulte et, partant, avoir au moins 18 ans. Il existe des motifs importants en défaveur d'un âge minimal inférieur de cette personne, par exemple 16 ans : les *possibilités* des enfants de 12 ans et les *exigences* en matière de conduite d'un vélo électrique sont en partie divergentes. Il en résulte un risque d'accident, qui ne peut guère être atténué par la surveillance d'une personne âgée de moins de 18 ans. En effet, les adolescents ont justement une plus grande tolérance au risque et testent parfois les limites. Des processus bien connus de dynamique de groupe menacent même de produire des effets contre-productifs.

La personne âgée d'au moins 18 ans doit surveiller l'enfant qui se trouve au guidon du vélo électrique (par analogie avec l'art. 19, al. 1, LCR) et, si nécessaire, intervenir dans la mesure du possible. Pour assumer cette tâche, elle doit accompagner l'enfant. Une surveillance de loin n'est donc pas suffisante.

En principe, un enfant âgé de 12 à 14 ans qui conduit un vélo électrique lent sans la surveillance d'une personne âgée d'au moins 18 ans est menacé d'une amende (art. 143, al. 1, OAC). Il en va de même des adolescents âgés de 14 à 16 ans qui conduisent un vélo électrique lent sans permis pour vélomoteurs ou sans être surveillés par une personne âgée d'au moins 18 ans. Toutefois, le droit pénal des mineurs s'applique en Suisse aux personnes âgées de 10 à 18 ans. Or, il ne prévoit des amendes qu'à partir de la 15^e année, un blâme ou même une exemption de peine étant possibles avant cet âge. La personne âgée d'au moins 18 ans qui manque à son devoir de surveillance n'est en principe menacée d'aucune sanction de droit pénal (par analogie avec les personnes qui surveillent des enfants conduisant un cycle sur des routes principales avant leur sixième année révolue, art. 19 LCR).

Vélos-taxis électriques

Les vélos-taxis électriques entreront désormais dans la catégorie des cyclomoteurs lourds au sens de l'art. 18, let. c, P-OETV. Les conducteurs de ces derniers sont tenus d'avoir le permis de conduire de la catégorie M, raison pour laquelle l'âge minimal prescrit pour la conduite de vélos-taxis électriques passera à 14 ans au lieu de 15 ans aujourd'hui. Un examen théorique est requis pour l'obtention du permis de conduire de la catégorie M, mais pas un examen pratique de conduite comme pour la catégorie A1 (ou les catégories B et F).

3.2.3 Autres solutions étudiées dans le cadre de la motion Nantermod20.3080

Limitation à certains lieux

Il est prévu de renoncer aux restrictions locales telles que proposées dans la motion. Une mise en œuvre claire ne serait pas possible en pratique, car les concepts tels que « faible fréquentation », « région touristique » ou les formulations analogues nécessitent une interprétation et entraîneraient des problèmes de délimitation. De même, la question des sanctions en cas de non-respect du périmètre autorisé engendrerait des difficultés lors de la mise en œuvre et des résultats indésirables.

Obligation de porter le casque

En 2020, lors de la consultation sur la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière, de la loi sur les amendes d'ordre et de huit ordonnances, le Conseil fédéral a proposé l'obligation de porter le casque pour l'ensemble des conducteurs de vélos électriques lents. Environ 70 % des participants à la consultation ont rejeté cette proposition²⁰.

Dans le cadre de la révision partielle de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01) qui a été arrêtée par le Parlement le 17 mars 2023, le Conseil national et le Conseil des États ont rejeté clairement le port obligatoire du casque de vélo pour les enfants et les adolescents jusqu'à l'âge de 16 ans (objet du Conseil fédéral 21.080).

Les discussions ne cessent de souligner la responsabilité individuelle des personnes concernées. Dans le cas présent, il n'est certes pas question d'un cycle, mais d'un vélo électrique lent qui doit pouvoir être conduit dès 12 ans sous la surveillance d'une personne âgée d'au moins 18 ans. La conduite d'un vélo électrique est plus exigeante que celle d'un cycle, notamment à cause de l'accélération au démarrage, de la vitesse

²⁰ Voir le rapport « Révision partielle de huit ordonnances accompagnant la révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière et de la loi sur les amendes d'ordre – Rapport sur les résultats de la procédure de consultation d'août à décembre 2020 », p. 62 et suivantes, www.admin.ch > Droit fédéral > Procédures de consultation > Procédures de consultation terminées > 2020 > DETEC > Procédure de consultation 2020/43 > [Rapport de résultats 2](#)

plus élevée à laquelle il est possible de rouler ainsi que du poids du véhicule. En outre, les enfants et les adolescents sont particulièrement vulnérables. Cependant, il est prévu de miser ici sur la responsabilité individuelle des personnes concernées et de renoncer au port obligatoire du casque pour les enfants et les adolescents de 12 à 16 ans qui conduisent des vélos électriques lents. On peut supposer que les personnes concernées sont conscientes du danger accru lié à la conduite d'un vélo électrique et des conséquences que les traumatismes crânio-cérébraux peuvent précisément avoir chez les enfants et les adolescents.

Limitation de la puissance

La question de la limitation de la puissance des vélos électriques lents, par exemple à 250 watts, pourrait être discutée. Toutefois, une telle limitation de la puissance d'un vélo électrique ne peut pas être vérifiée lors d'un contrôle routier, car elle n'est pas détectable de l'extérieur. L'exécution d'une limitation de ce genre dans la pratique n'est donc pas réaliste. En outre, dans le cas des véhicules dont la vitesse est limitée, la puissance du moteur ne joue pas un rôle fondamental pour la sécurité routière.

Nombre maximal d'enfants sous la surveillance d'une même personne

Il y a aussi lieu de se demander s'il faudrait définir un nombre maximal fixe d'enfants sous la surveillance d'une même personne. Une limitation de ce genre n'est pas judicieuse. En effet, le besoin de surveillance dépend fortement de l'enfant, et un nombre fixe valable de manière générale ne permet pas de tenir compte de cet élément. La limite supérieure résulte dans chaque cas de l'exigence selon laquelle la personne chargée de la surveillance doit avoir le contrôle de la situation à tout moment. Avec un enfant qui demande beaucoup de surveillance par exemple, il ne sera peut-être possible de prendre sous sa responsabilité qu'un seul autre enfant, voire aucun, tandis qu'il sera tout à fait possible de surveiller plusieurs enfants si ceux-ci roulent de manière très autonome et en étant conscients de leur responsabilité.

Abaissement de l'âge minimal requis pour d'autres types de véhicules

La motion demande l'adaptation de l'âge minimal requis pour la conduite de « vélos électriques ». Le développement et les documents parlent toujours de « vélos électriques » et de « vélos électriques lents équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h ». L'abaissement de la limite d'âge pour d'autres cyclomoteurs légers tels que les scooters électriques ou les trottinettes électriques n'est pas abordé par la motion. Aussi, pour des raisons de sécurité routière, il n'est pas judicieux d'abaisser à 12 ans l'âge minimal pour les trottinettes électriques, les gyropodes électriques (Segways) ou les scooters électriques. Selon l'évaluation du Bureau de prévention des accidents, l'utilisation de ces véhicules automobiles est encore plus exigeante que la conduite de vélos électriques. Par conséquent et pour des raisons de sécurité routière, les enfants dès 12 ans seront autorisés à conduire seulement des vélos électriques lents qui n'ont pas de mode de propulsion sans pédalage et qui se comportent donc comme les cycles que connaissent les enfants (une assistance à la poussée jusqu'à 6 km/h est autorisée). Les vélos électriques lents n'ont que rarement un mode de propulsion sans pédalage. L'exécution de la disposition ne devrait donc pas poser problème. Les conducteurs et la police peuvent déterminer par un simple test de conduite sur place si un vélo électrique lent est doté d'un mode de propulsion sans pédalage (ce qui est rare à l'heure actuelle) et, ainsi, vérifier facilement s'il peut être conduit dès 12 ans.

3.3 Adaptation des règles de la circulation et des prescriptions en matière de signalisation

Le Conseil fédéral a chargé le DETEC de lever l'obligation d'utiliser les pistes cyclables pour les conducteurs de cyclomoteurs lourds et de cyclomoteurs rapides, d'étudier des aires de stationnement spécifiques pour certains types de cyclomoteurs et de permettre la construction de pistes cyclables protégées²¹. La réalisation de ce mandat a entraîné certaines modifications des règles de la circulation routière et des prescriptions en matière de signalisation (cf. chap. 3.3.1 à 3.3.3). Afin de garantir que les dispositions en vigueur pour les sous-catégories actuelles de cyclomoteurs restent applicables aux nouvelles sous-catégories, d'autres adaptations ponctuelles sont nécessaires dans l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière²² (OCR) et dans l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière²³ (OSR). Il est également prévu d'adapter la signification de certains signaux, qui se heurte parfois à ses limites dans la pratique actuelle (cf. chap. 3.3.4).

3.3.1 Levée de l'obligation d'utiliser les pistes cyclables pour les conducteurs de cyclomoteurs rapides et de cyclomoteurs lourds

Contexte

Les règles actuelles de la circulation routière obligent les conducteurs de vélos électriques rapides à circuler sur les pistes et les bandes cyclables (art. 46, al. 1, LCR). Le rapport en réponse aux postulats indique à ce sujet que l'utilisation commune de ces dernières avec les conducteurs de cycles et de cyclomoteurs légers n'a pas de répercussions négatives sur la statistique des accidents, malgré les vitesses différentes. Le Conseil fédéral souhaite donc que les aires cyclables restent ouvertes aux vélos électriques rapides (et aux cyclomoteurs à essence) ainsi qu'à la nouvelle sous-catégorie des cyclomoteurs lourds. Afin de réduire les conflits pouvant résulter de cette réglementation, le Conseil fédéral souhaite toutefois lever l'obligation d'utiliser les pistes cyclables pour les cyclomoteurs lourds ou rapides²⁴.

Les vélos électriques rapides présentent une vitesse moyenne (32 km/h) supérieure à celle des vélos conventionnels et des cyclomoteurs légers²⁵. C'est précisément sur les pistes cyclables et chemins pour piétons communs (2.63 et 2.63.1) que les conducteurs de vélos électriques rapides doivent régulièrement réduire leur vitesse pour observer leur obligation de faire preuve d'égards envers les autres ayants droit. Pour avancer plus rapidement que sur les pistes cyclables, il arrive déjà aujourd'hui que les vélos électriques rapides empruntent parfois la chaussée bien qu'ils soient tenus d'utiliser la piste cyclable. Ils évitent ainsi des manœuvres de dépassement dangereuses et d'autres conflits avec les piétons.

Les futurs vélos-cargos lourds dont le poids pourra atteindre 450 kg et la largeur 1,20 m pourraient être relativement difficiles à conduire, notamment sur les pistes cyclables

²¹ Rapport en réponse aux postulats, ch. 8.1.1

²² RS 741.11

²³ RS 741.21

²⁴ Rapport en réponse aux postulats, ch. 5.1.4. et 7.1.1

²⁵ Rapport en réponse aux postulats, p. 8 et ch. 2.2.1

étroites et sur les pistes cyclables et chemins pour piétons sans division de l'aire de circulation.

Nouvelle réglementation proposée et motifs

Les conducteurs de cyclomoteurs rapides ou lourds seront exemptés de l'obligation d'utiliser les pistes cyclables et les pistes cyclables et chemins pour piétons communs signalés (2.60, 2.63, 2.63.1). Ils devront toutefois toujours pouvoir bénéficier de pistes cyclables attractives. Les pistes cyclables qui suivent le tracé des routes offrent notamment davantage de protection et une expérience de conduite plus positive. Par ailleurs, le droit d'utiliser les pistes cyclables est l'une des raisons pour lesquelles les vélos électriques rapides sont plus répandus en Suisse que dans d'autres États européens. L'exemption de l'obligation d'utiliser les pistes cyclables laisse aux conducteurs de cyclomoteurs rapides et de cyclomoteurs lourds la liberté de décider en fonction de la situation.

L'exemption de l'obligation d'utiliser l'infrastructure cyclable concernera uniquement les pistes cyclables et ne sera pas étendue aux bandes cyclables. En présence de bandes cyclables, les cyclomoteurs rapides et les cyclomoteurs lourds seront toujours tenus d'y circuler. En effet, la levée de cette obligation pourrait avoir pour conséquence des changements de voie dangereux, de la bande cyclable à la voie de circulation du trafic individuel motorisé. Les autres usagers de la route devraient toujours s'attendre à la présence de cyclomoteurs rapides et de cyclomoteurs lourds sur toutes les voies de circulation. De plus, l'abrogation mentionnée entraînerait en fait une circulation sur trois voies en raison de l'obligation générale de rouler à droite : les conducteurs de cyclomoteurs rapides et de cyclomoteurs lourds devraient pour ainsi dire rouler entre la bande cyclable et la voie de circulation destinée au reste du trafic, et pourraient être dépassés tant par la gauche que par la droite. Cette situation n'est pas compatible avec la sécurité routière.

La nouveauté proposée pour les cyclomoteurs rapides et les cyclomoteurs lourds sera mise en œuvre par une adaptation des art. 42, al. 4, OCR et 33, al. 1, OSR. Exception faite de cette modification, les conducteurs de cyclomoteurs rapides et de cyclomoteurs lourds resteront soumis aux prescriptions applicables aux cyclistes et continueront par conséquent de leur être assimilés.

3.3.2 Aires de stationnement spécifiques pour certains types de cyclomoteurs

Contexte

Dans le rapport en réponse aux postulats, le Conseil fédéral fait valoir que l'organisation du stationnement des cycles et des petits véhicules électriques est un outil important de planification des transports pour les cantons et les villes, notamment aux points de correspondance²⁶. Dans ce contexte, différentes autorités responsables de la signalisation ont souhaité que l'OSR intègre une signalisation pour les aires de stationnement destinées aux vélos-cargos. Cette demande est notamment motivée par le fait que la construction juridique que représente le dimensionnement de la case de stationnement selon l'art. 79, al. 6, OSR atteint ses limites dans le cas des véhicules dont les dimensions se situent entre les vélos et les voitures de tourisme.

²⁶ Rapport en réponse aux postulats, ch. 7.1.4

Fréquemment, les places de stationnement marquées du symbole « Cycle » sont trop petites pour les vélos-cargos et il est parfois impossible de stationner les véhicules concernés dans les limites des cases de stationnement marquées conformément aux prescriptions.

Nouvelle réglementation proposée et motifs

Le symbole « Vélo-cargo » sera inscrit dans le droit fédéral. Selon la demande des autorités d'exécution, le symbole proposé englobera les cycles et les cyclomoteurs destinés au transport d'enfants, de passagers et de choses ainsi que les cycles et les cyclomoteurs auxquels est attelée une remorque. Conformément à la systématique de l'OSR, les aires de stationnement pourront être réservées par un signal ou par une marque.

Les autorités d'exécution cantonales ou communales qui ne souhaitent pas créer de places de stationnement spécifiques pour les vélos-cargos pourront continuer de recourir au symbole « Cycle » (5.31) pour des solutions de stationnement qui incluent davantage de véhicules. En outre, les vélos-cargos et les cycles avec remorque seront toujours autorisés à stationner sur des places destinées aux cycles à condition de pouvoir être garés dans les limites des cases.

Il est renoncé à l'introduction d'autres symboles pour certaines sous-catégories de cyclomoteurs. Comme indiqué dans le rapport en réponse aux postulats, les cyclomoteurs légers et, donc, aussi les vélos électriques lents seront assimilés autant que possible aux cycles conventionnels²⁷. Il n'est donc nullement nécessaire d'introduire un symbole spécifique pour les vélos électriques lents dans le droit de la signalisation. Des symboles nombreux aux différences mineures nuisent d'ailleurs à l'intelligibilité et à l'efficacité d'une signalisation. C'est pour la même raison que l'introduction d'un symbole pour les vélos électriques rapides n'est pas opportune. La nouvelle réglementation proposée des interdictions de circuler applicables aux cyclomoteurs supprime aussi la nécessité d'exempter les vélos électriques de l'interdiction de circuler à l'aide de plaques complémentaires (cf. ci-dessous ch. 3.3.4).

La proposition d'introduire un nouveau symbole pour les trottinettes électriques a aussi été rejetée au motif d'une intelligibilité insuffisante. Avec un symbole de ce genre, il aurait fallu opérer une distinction supplémentaire entre différents véhicules au sein de la sous-catégorie des cyclomoteurs légers pour réserver des aires de stationnement. Du reste, les trottinettes électriques sont comparables aux cycles en termes de taille et peuvent donc être garées sans peine sur des aires de stationnement destinées aux cycles.

Enfin, des possibilités de signalisation pour les offres dites de partage ont aussi été analysées en détail. Aujourd'hui, il est déjà possible d'utiliser une plaque complémentaire pour restreindre le cercle des usagers autorisés à stationner (art. 48, al. 4, OSR). Par exemple, le nom du fournisseur peut être indiqué sur une plaque complémentaire pour les places destinées aux visiteurs. Le droit en vigueur offre donc déjà une solution simple pour signaler les offres de partage.

²⁷ Rapport en réponse aux postulats, ch. 6.1.1

3.3.3 Création de bases juridiques pour pouvoir protéger les bandes cyclables par des éléments de construction

Contexte

Ces dernières années, le principe des bandes cyclables protégées (*protected bike lanes*) s'est établi largement à l'étranger. Lorsque l'espace le permet, les bandes cyclables sont mises en relief par des éléments de construction, lesquels protègent le secteur de la chaussée destiné aux cyclistes. Ce principe est aussi déjà mis en œuvre sporadiquement dans les villes suisses. Il constitue souvent une solution rapide pour créer une infrastructure cyclable sûre et de qualité.

Afin d'intégrer les bandes cyclables protégées dans la construction juridique existante des aires cyclables, il faut d'abord délimiter les différentes aires cyclables les unes par rapport aux autres : en Suisse, les aires de circulation expressément destinées aux cyclistes par la loi sont les pistes cyclables signalées comme telles et les bandes cyclables marquées comme telles. Les pistes cyclables et chemins pour piétons sans partage de l'aire de circulation (2.63.1) ainsi que les pistes cyclables et chemins pour piétons avec partage de l'aire de circulation (2.63) peuvent être assimilés ici aux pistes cyclables proprement dites (2.60). Les bandes cyclables marquées se trouvent directement sur la chaussée et en font partie intégrante (cf. art. 1, al. 7, OCR). Les pistes cyclables sont tracées indépendamment de la chaussée et du trafic motorisé. Elles sont séparées de la chaussée par leur construction (cf. art. 1, al. 6, OCR). Le tracé d'une piste cyclable peut suivre ou non celui d'une route. Contrairement aux bandes cyclables, les pistes cyclables ne se trouvent pas directement sur la chaussée ni au même niveau que le (reste du) trafic motorisé.

Pour les aires cyclables situées sur la chaussée avec le trafic motorisé, les marquages appliqués sont déterminants. Sur les routes peu fréquentées où la vitesse n'est pas supérieure à 30 km/h, le trafic cycliste est en principe guidé sans marquage longitudinal, en trafic mixte avec les véhicules automobiles à voies multiples. Dans ce cas, les cyclistes doivent rouler sur le côté droit de la chaussée (art. 8, al. 4, OCR). Si une bande cyclable est marquée sur la chaussée, les cyclistes doivent emprunter cette voie de circulation qui leur est destinée. Les bandes cyclables sont normalement délimitées par des lignes jaunes discontinues ou, exceptionnellement, continues (art. 1, al. 7, OCR). Les véhicules ne doivent ni empiéter sur les lignes continues ni les franchir (art. 74a, al. 1, OSR). Une ligne continue crée donc à proprement parler une voie de circulation destinée et réservée aux cyclistes.

Les bandes cyclables protégées constituent un perfectionnement des bandes cyclables conventionnelles. Elles sont également aménagées directement sur la chaussée ou au même niveau et réservées aux cyclistes²⁸. Elles se distinguent de ce fait des formes courantes de pistes cyclables avec séparation physique. Les cyclistes sont véritablement séparés du trafic individuel motorisé par des éléments verticaux tels que balises, bornes, et bordures courtes, ce qui accroît le sentiment de sécurité et le confort des cyclistes. Les bandes cyclables protégées combinent le sentiment de sécurité élevé d'une piste cyclable et la mise en œuvre rapide et simple d'une bande cyclable sur la surface de la chaussée. Elles constituent donc une très bonne solution pour installer en peu de temps une installation cyclable objectivement et subjectivement

²⁸ Voir le document de position de l'ADFC intitulé « Bandes cyclables protégées » et se référant au droit allemand, ch. 2.2, www.adfc.de > Themen A-Z > Im Alltag gut gemachten Radverkehr, Infrastruktur > Geschützte Radfahrstreifen – Protected Bike Lanes, Weiterlesen > Medien zum Artikel (ci-après « document de position de l'ADFC »)

sûre. En outre, l'utilisation d'éléments de construction empêche que le trafic individuel motorisé emprunte la bande cyclable, s'y arrête ou y stationne²⁹.

Le droit suisse de la circulation routière ne mentionne pas expressément les bandes cyclables protégées. Il contient toutefois différentes prescriptions qui pourraient s'opposer. Ces dispositions sont mises en évidence et examinées brièvement ci-après, d'éventuelles prescriptions et autorisations du droit cantonal de la construction routière restant réservées :

- Vu qu'il est autorisé d'empiéter sur les bandes cyclables marquées par des lignes discontinues, les bandes cyclables protégées n'entrent en ligne de compte que qu'en lien avec des lignes continues. Ce marquage indique aux usagers de la route que seuls les cyclistes sont autorisés à circuler sur l'aire de circulation en question. Les lignes continues servant à marquer les bandes cyclables sont régies par le droit en vigueur et par les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS).
- L'art. 72 OSR contient différents principes concernant les marques. D'après l'al. 1^{bis}, les éléments de construction qui ressemblent à des marques, qui peuvent être confondus avec elles ou compromettre leurs effets ou qui peuvent donner l'impression d'avoir une signification du point de vue de la législation sur la circulation routière sont prohibés. Cela n'exclut toutefois pas, par exemple, d'utiliser des feux encastrés dans un tunnel pour renforcer optiquement le tracé et ainsi faire ressortir la voie de circulation. Vu qu'une bande cyclable indiquée par des lignes continues constitue déjà une voie de circulation destinée exclusivement aux cyclistes, les éléments de construction des bandes cyclables protégées n'influent pas directement sur le comportement des usagers de la route. Ces éléments constituent une mesure d'amélioration de la sécurité routière qui n'a pas d'autre signification du point de vue de la législation sur la circulation.
- En vertu de l'art. 72, al. 5, OSR, le DETEC a édicté des instructions concernant les marques particulières³⁰, lesquelles s'ajoutent aux marques prévues par le droit fédéral. Ces marques particulières visent à mettre en évidence certaines situations de danger, à rappeler ou à mettre en évidence les règles en vigueur ou à indiquer aux piétons un endroit adéquat pour traverser la chaussée. Il s'agit de marques spécifiquement prévues, parfois aussi liées à des mesures d'aménagement (par ex. des décrochements verticaux). Les bandes cyclables protégées ne peuvent pas être qualifiées de marques particulières étant donné que la marque en elle-même (bande cyclable) est déjà prévue par le droit fédéral.
- En vertu de l'art. 4, al. 1, LCR, il est interdit de créer, sans motifs impérieux, des obstacles à la circulation. Il faut donc examiner si les éléments de construction d'une bande cyclable constituent un obstacle à la circulation du point de vue juridique. Au sens de cette disposition, sont en premier lieu considérés comme obstacles à la circulation les objets « étrangers à la circulation », c'est-à-dire les objets qui ne sont pas liés directement à la participation à la circulation routière (par ex. déchets encombrants ou autres dépôts de matériaux, machines de chantier). La question de savoir si certains éléments de construction routière tels

²⁹ Document de position de l'ADFC, ch. 2.2

³⁰ www.ofrou.admin.ch > Public professionnel > Exécution du droit de la circulation routière > Instructions, directives, circulaires > Instructions > Instructions du 20 mai 2020 concernant les marques particulières sur la chaussée

que les seuils visant à modérer le trafic (décrochements verticaux) constituent aussi des obstacles à la circulation est controversée dans la doctrine. Un élément de construction ne peut en tout cas pas être considéré comme un obstacle à la circulation lorsqu'il sert en fin de compte à renforcer une réglementation du trafic. Les bornes installées en plus d'une interdiction de circuler signalée (2.13 ou 2.14) sont un exemple d'une telle mise en évidence et empêchent effectivement le passage des voitures automobiles. Les éléments de construction nécessaires aux bandes cyclables protégées ne sont pas non plus des obstacles à la circulation au sens de l'art. 4, al. 1, LCR, parce qu'ils se dressent dans l'espace de sécurité où la circulation des véhicules n'est pas autorisée. Ils rendent plus explicites les obligations et les interdictions qui découlent de la marque (ligne jaune continue).

- Par ailleurs, conformément à l'art. 101, al. 4, OSR, les signaux valent par principe pour toute la chaussée, s'il ne ressort pas clairement qu'ils sont destinés uniquement à certaines voies ou à des aires de circulation spéciales, du fait qu'ils sont placés au-dessus de la chaussée ou en raison de certaines dispositions. Ici aussi, la bande cyclable protégée apporte de la clarté et exprime distinctement, suivant sa forme, que la signalisation s'adresse aux cyclistes.

L'exposé qui précède démontre que le droit en vigueur n'empêche pas en principe pas les bandes cyclables protégées. Cela pourrait d'ailleurs expliquer que de telles bandes cyclables ont déjà été réalisées à de nombreux endroits.

Nouvelle réglementation proposée et motifs

Pour éviter d'éventuelles incertitudes concernant la base juridique relative aux bandes cyclables protégées, ces dernières seront expressément inscrites dans le droit. Il sera possible d'utiliser des éléments de construction supplémentaires pour délimiter du reste de la chaussée la voie de circulation d'une bande cyclable marquée par une ligne continue. Les éléments de construction devront refléter, dans la dimension verticale, uniquement la bande cyclable marquée. Ils devront être signalés de façon suffisante lorsque la sécurité routière l'exige. Il sera également possible de marquer une ligne de sécurité pour délimiter la voie de circulation du reste du trafic. La nouvelle réglementation proposée n'oblige nullement les autorités d'exécution à protéger les bandes cyclables par des éléments de construction.

Il est prévu de définir au niveau des normes dans quelles situations de circulation les bandes cyclables protégées sont judicieuses et comment elles peuvent être mises en œuvre concrètement.

3.3.4 Autres adaptations de l'ordonnance sur la signalisation routière

Contexte

Les prescriptions actuelles en matière de signalisation et de marquage pour le trafic cycliste et cyclomotoriste doivent être examinées à la lumière des nouvelles dispositions, en vue de permettre aux autorités d'exécution d'appliquer la nouvelle réglementation pour les cyclomoteurs rapides ou lourds et ses exceptions de la façon la plus simple et la plus uniforme possible. Il faut observer à cet égard que certaines dispositions soulèvent déjà, aujourd'hui, des difficultés dans la pratique. C'est ainsi par exemple que les formulations de l'art. 64, al. 5 et 6, OSR relatives au symbole

« Cycle » ou à l'indication « Cyclistes » sur des plaques complémentaires donnent lieu à des signalisations différentes³¹. Il n'est pas toujours évident pour les usagers de savoir si un signal englobe les cyclomoteurs ou les vélos électriques lents ou rapides³². Cette problématique pourrait encore s'aggraver avec la nouvelle sous-catégorie proposée des cyclomoteurs lourds.

Aujourd'hui, il est possible d'identifier les trois domaines d'application ci-après pour les symboles « Cycle » et « Cyclomoteur » :

(1) Les symboles « Cycle » et « Cyclomoteur » applicables au stationnement

En vertu du droit en vigueur, les cases de stationnement destinées aux cyclistes et aux cyclomotoristes peuvent être indiquées soit par des signaux (« Parcage autorisé » [4.17]), soit par des marques (art. 48, al. 4, 64, al. 6, et 79, al. 4, let. a, OSR). On emploie, suivant le cas, le symbole « Cycle » seul ou les symboles « Cycle » et « Cyclomoteur » sur la plaque complémentaire pour signaler les cases de stationnement réservées aux cycles et aux cyclomoteurs, mais uniquement le symbole « Cycle » pour marquer ces cases.

(2) Les symboles « Cycle » et « Cyclomoteur » applicables à la circulation

Pour guider les cyclistes et les cyclomotoristes sur la chaussée, on emploie en général le symbole « Cycle ». À de nombreux endroits, la signalisation au moyen du symbole « Cycle » leur accorde des droits d'utilisation supplémentaires, par exemple l'autorisation d'obliquer à droite au feu rouge (5.18), de circuler en sens inverse sur une route à sens unique (2.02 et 4.08.1) ou d'obliquer à gauche ou à droite lorsque cela est interdit au trafic individuel motorisé (2.42 et 2.43). Toutefois, seul l'art. 69a, al. 1, OSR (obliquer à droite au feu rouge) mentionne explicitement que non seulement les cyclistes, mais aussi les cyclomotoristes peuvent faire usage du droit. En parallèle, l'art. 64, al. 6, OSR définit à titre général les véhicules qu'englobe l'indication « Cyclistes » (5.31) mentionnée sur les plaques complémentaires, à savoir les cycles et les cyclomoteurs dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 20 km/h et qui sont éventuellement équipés d'une assistance électrique au pédalage jusqu'à 25 km/h. Tous les autres cyclomoteurs, essentiellement des vélos électriques rapides et des cyclomoteurs à essence, ne sont autorisés *que si leur moteur est arrêté*. Par conséquent, la signification du symbole ou de l'indication « Cycle » dans le secteur de la chaussée n'est pas uniforme dans l'OSR.

De même, des signaux de circulation interdite (2.06 et 2.14) pourvus du symbole « Cyclomoteur » imposent l'arrêt du moteur pour les vélos électriques rapides et les cyclomoteurs à essence. Les interdictions de circuler en question interdisent l'emploi de cyclomoteurs avec le moteur en marche, à l'exception des cyclomoteurs légers (cf.

³¹ L'art. 64, al. 5, OSR prévoit en général la possibilité de préciser le champ d'application des signaux au moyen d'une plaque complémentaire. Selon la let. a, une plaque complémentaire qui contient un symbole ou une inscription correspondante s'applique uniquement au genre de transport représenté. L'art. 64, al. 7, OSR renvoie, en ce qui concerne la signification des symboles utilisés sur des plaques complémentaires, à l'annexe 2, ch. 5, selon lequel le symbole « Cycle » (5.31) s'applique aux cycles et le symbole « Cyclomoteur » (5.30) aux cyclomoteurs. Par ailleurs, l'art. 64, al. 6, OSR prévoit que l'indication « Cyclistes » mentionnée sur une plaque complémentaire vaut pour les conducteurs de cycles et de cyclomoteurs dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 20 km/h et qui sont éventuellement équipés d'une assistance électrique au pédalage jusqu'à 25 km/h ainsi que pour les conducteurs des autres cyclomoteurs dont le moteur est arrêté.

³² L'art. 64, al. 6, OSR est une prescription de signalisation « historique ». L'art. 65, al. 8, OSR peut être cité comme autre exemple : en 1998, on a introduit la possibilité qu'un trottoir peu fréquenté soit utilisé exceptionnellement par des cycles ou des cyclomoteurs à essence (seulement avec le moteur arrêté). Le but était de protéger sur le chemin de l'école les enfants ayant l'âge de la scolarisation obligatoire. La loi ne connaissait pas encore à cette époque les vélos électriques lents ou rapides, les trottinettes électriques, etc. L'alinéa a été adapté en 2015 pour tenir compte de ces types de véhicules qui se sont répandus : les cyclomoteurs qui roulent à 20 km/h au maximum lorsqu'ils sont propulsés uniquement par leur moteur ou qui sont équipés d'une assistance électrique au pédalage jusqu'à 25 km/h ont été assimilés, selon le texte de l'art. 64, al. 6, OSR qui est entré en vigueur en 2012, aux cycles s'agissant de leur droit d'utiliser le trottoir, et tous les autres cyclomoteurs (surtout les vélos électriques rapides) ont été assimilés aux cyclomoteurs à essence.

art. 19, al. 1, let. c, OSR). Comme le retient aussi le rapport en réponse aux postulats, ces interdictions de circuler visent en premier lieu les cyclomoteurs à essence, relativement bruyants, ce dont témoigne aussi le symbole correspondant³³. Les autorités d'exécution se sont donc mises, à de nombreux endroits, à exempter les vélos électriques rapides de l'interdiction de circuler en utilisant une plaque complémentaire, la signalisation de ces exceptions étant variable.

Les autorités d'exécution et le rapport en réponse aux postulats critiquent la prescription légale peu pratique selon laquelle les cyclomoteurs rapides ne peuvent emprunter certains tronçons signalés qu'à condition que leur moteur soit éteint³⁴.

(3) Les symboles « Cycle » et « Cyclomoteur » sur les aires de circulation désignées par le signal « Chemin pour piétons » (2.61)

Selon le droit en vigueur, il est possible, sur un trottoir, d'ajouter la plaque complémentaire «  autorisés » au signal « Chemin pour piétons » (2.61) pour garantir notamment la sécurité sur le chemin de l'école, à condition que le trottoir soit peu fréquenté et que la circulation soit relativement dense sur la route. Les cycles et les cyclomoteurs légers (notamment les vélos électriques lents) sont autorisés à utiliser les trottoirs ainsi signalés. Par contre, les conducteurs de vélos électriques rapides ne peuvent aujourd'hui utiliser le trottoir *qu'avec le moteur arrêté* (art. 65, al. 8, OSR). Cette réglementation fait elle aussi l'objet de critiques dans la pratique.

Les autorités d'exécution emploient aussi le signal « Chemin pour piétons » (2.61) avec la plaque complémentaire «  autorisés » sur d'autres aires de circulation que les trottoirs. Le droit fédéral en matière de signalisation n'exclut pas d'autoriser les cyclistes à utiliser également des chemins pour piétons qui ne sont pas des trottoirs (cf. art. 64, al. 5, let. b, et al. 6, OSR). Les chemins pour piétons signalés en conséquence ne peuvent également être utilisés que par des cycles et des cyclomoteurs légers ou par des vélos électriques rapides *dont le moteur est arrêté*.

Nouvelle réglementation proposée et motifs

Le Conseil fédéral propose de réglementer désormais comme suit la question des symboles « Cycle » et « Cyclomoteur » :

Le point de départ pour les trois domaines d'application est la considération selon laquelle le symbole « Cycle » doit si possible englober les mêmes véhicules sans qu'il soit nécessaire de recourir au symbole « Cyclomoteur ». Aujourd'hui déjà, les conducteurs de cyclomoteurs doivent en règle générale observer les règles de circulation applicables aux cyclistes (art. 42, al. 4, OCR). Dans le droit de la signalisation aussi, la plupart des signaux qui s'adressent aux cyclistes concernent aussi les conducteurs de cyclomoteurs. C'est pourquoi il est prévu à l'avenir que le symbole « Cycle » englobe en principe non seulement les cyclistes, mais aussi toutes les sous-catégories de cyclomoteurs. Cela signifie en détail :

- Là où il est utilisé sur des plaques complémentaires, le symbole « Cycle » englobe en principe les cycles et toutes les sous-catégories de cyclomoteurs (légers, lourds, rapides et gyropodes électriques). La distinction actuelle entre l'indication du symbole « Cycle » et le terme « cycliste » à l'art. 64, al. 5 et 6,

³³ Rapport en réponse aux postulats, ch. 7.1.1

³⁴ Rapport en réponse aux postulats, ch. 7.1.1

OSR sera supprimée : à l'avenir, la signalisation ne devra plus se faire qu'avec le symbole « Cycle » ou l'inscription « Cycle ».

- Il est prévu de supprimer, dans différentes dispositions de l'OSR, la prescription actuelle selon laquelle les vélos électriques rapides et les cyclomoteurs à essence doivent arrêter leur moteur (cf. art. 19, al. 1, let. c, 64, al. 6, et 65, al. 8, OSR). On élimine ainsi une restriction qui est rarement suivie aujourd'hui en pratique et dont le contrôle n'est possible qu'à grands frais.
- Les signaux de circulation interdite aux cyclomoteurs (2.06 et 2.14) ne s'appliqueront désormais plus qu'aux cyclomoteurs à voie unique équipés d'un moteur à combustion. Il est ainsi tenu compte du fait que ces interdictions de circuler sont ordonnées dans la plupart des cas pour des raisons de protection contre le bruit et de protection des eaux. En outre, il n'y aura plus besoin à l'avenir d'exempter les vélos électriques rapides de l'interdiction en utilisant une plaque complémentaire. Ils seront autorisés à circuler avec le moteur en marche.
- L'art. 65, al. 8, OSR définira dorénavant les conditions auxquelles des chemins pour piétons signalés pourront être ouverts aussi aux cyclistes et aux cyclomotoristes ainsi que les véhicules autorisés à circuler sur les chemins pour piétons signalés en conséquence. Lorsqu'une aire de circulation est signalée par le signal « Chemin pour piétons » (2.61) et la plaque complémentaire «  autorisés », le symbole « Cycle » englobera, à *titre de seule exception* au principe énoncé à l'art. 64, al. 6, OSR, uniquement les cycles, les cyclomoteurs légers et les gyropodes électriques. Les cyclomoteurs lourds et les cyclomoteurs rapides ne seront pas autorisés à circuler sur les aires de circulation signalées de la sorte, même pas avec le moteur arrêté, comme c'est le cas aujourd'hui. Les cyclomoteurs rapides et les cyclomoteurs lourds ou larges peuvent compromettre la sécurité sur les chemins pour piétons, raison pour laquelle ils en seront exclus à titre général : de manière générale, la plaque complémentaire «  autorisés » ne sera placée sous le signal « Chemin pour piétons » (2.61) que lorsque les principaux ayants droit n'en seront pas notablement gênés. Sur les trottoirs, il est prévu comme jusqu'à présent que cette signalisation ne soit autorisée que lorsque le trottoir est peu fréquenté et que la circulation sur la route voisine est dense. À l'avenir, les autorités d'exécution souhaitant accorder explicitement un droit d'utilisation également aux cyclomoteurs rapides ou lourds auront la possibilité de signaler une piste cyclable et chemin pour piétons avec ou sans partage de l'aire de circulation (signaux 2.63.1 ou 2.63) conformément au droit en vigueur. Il n'y aurait donc plus d'obligation d'utilisation (cf. ch. 3.1.1).

Les zones piétonnes (donc les chemins pour piétons désignés comme zones) sont également réservées aux piétons ainsi qu'aux utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules. Lorsqu'un trafic restreint de véhicules y est autorisé exceptionnellement, ceux-ci peuvent circuler tout au plus à l'allure du pas (art. 22c, al. 1, OSR). Ainsi, une vitesse maximale prévue par la loi s'applique dans les zones piétonnes à tous les véhicules autorisés exceptionnellement (alors que ce n'est pas le cas sur les chemins pour piétons). En outre, les zones piétonnes sont en règle générale plus spacieuses que les chemins pour piétons. C'est pourquoi rien ne s'oppose à l'autorisation des cyclomoteurs rapides et des cyclomoteurs lourds sur ces aires, pour autant qu'ils circulent toutefois tout au plus à l'allure du pas.

Rien ne changera pour les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant non motorisé et pour les personnes à mobilité réduite qui se déplacent en cyclomoteur sur des chemins pour piétons. Elles seront toujours autorisées à circuler avec ces moyens de locomotion sur les aires de circulation affectées aux piétons (cf. art. 33, al. 2, OSR, en relation avec l'art. 43a, al. 1, OCR).

- Aujourd'hui, plusieurs signaux et prescriptions de l'OSR ne concernent que les cyclistes, mais englobent en pratique aussi les conducteurs de cyclomoteurs. Par exemple, si le signal de danger « Cyclistes » (1.32) visé à l'art. 11, al. 3, OSR indique qu'il arrive fréquemment que des cyclistes s'engagent sur une route donnée ou la traversent, dans la pratique, il faut également s'attendre dans cette zone à la présence de conducteurs de cyclomoteurs. à l'avenir, les dispositions concernées et d'autres prescriptions engloberont aussi systématiquement les cyclomoteurs. Il sera ainsi tenu compte du principe selon lequel le symbole « Cycle » englobe aussi les cyclomoteurs. Pour des raisons de lisibilité, il est uniquement prévu d'élargir aux cyclomoteurs le champ d'application des signaux correspondants : la désignation du signal continuera de se limiter aux cycles (par ex. signal de danger « Cyclistes » [1.32] au lieu de signal de danger « Cyclistes et cyclomotoristes » [1.32]). Le principe selon lequel le symbole « Cycle » englobe aussi les cyclomoteurs vaudra aussi pour les symboles du cycle marqués sur la chaussée (cf. art. 74a, al. 7, OSR). C'est précisément dans la zone de la chaussée, par exemple sur la voie réservée aux bus ou dans le sas pour cyclistes près d'une installation de signaux lumineux, que tous les conducteurs de cyclomoteurs s'identifient au symbole du cycle.
- L'art. 54a OSR n'est pas traité plus en détail dans la proposition de révision en question, car son examen est prévu dans le cadre d'un futur projet législatif.

Le tableau ci-après offre une vue d'ensemble des propositions d'adaptation. Il montre quelles sous-catégories de cyclomoteurs seront autorisées suivant la signalisation et le domaine d'application :

| | (1) Le symbole « Cycle » applicable au stationnement | (2) Le symbole « Cycle » applicable à la circulation | (3) Le symbole « Cycle » sur les plaques complémentaires ajoutées au signal « Chemin pour piétons » |
|--|---|---|---|
| |  |  |  |
| <p>« Cyclomoteurs légers »</p>  | ✓ | ✓ | ✓ |
| <p>« Gyropodes électriques »</p>  | ✓ | ✓ | ✓ |
| <p>« Cyclomoteurs lourds »</p>  | ✓ | ✓ | ✗ |
| <p>« Cyclomoteurs rapides »</p>  | ✓ | ✓ | ✗ |

Tableau 2 : Proposition d'autorisation de circuler ou de stationner pour les cyclomoteurs sur les différentes aires de circulation

3.4 Exigences imposées aux experts de la circulation qui procèdent aux contrôles de véhicules et aux examens de conduite

Contexte

Selon le droit en vigueur, les experts de la circulation qui procèdent aux contrôles de véhicules et aux examens de conduite doivent être titulaires d'un permis de conduire suisse. Cette disposition date de l'année 1976. L'Association des services cantonaux des automobiles (asa) demande de renoncer à l'exigence d'un permis de conduire spécifiquement suisse. La pénurie de personnel qualifié se fait aussi clairement sentir chez les experts de la circulation et il est difficile de trouver des candidats pour cette activité. Les cantons frontaliers auraient à leur disposition de nombreux candidats très qualifiés qui ont leur domicile à l'étranger et viennent travailler en Suisse comme frontaliers. Ce personnel qualifié n'est toutefois pas titulaire d'un permis de conduire suisse et ne peut pas non plus l'obtenir faute de domicile en Suisse.

Nouvelle réglementation proposée et motifs

Les experts de la circulation qui procèdent aux contrôles de véhicules et aux examens de conduite ne seront plus tenus de posséder un permis de conduire suisse. Les autres exigences qui leur sont imposées aujourd'hui resteront inchangées, notamment celle qui prévoit qu'ils doivent posséder depuis au moins trois ans un permis de conduire de la catégorie B ou C, sans avoir compromis, pendant cette période, la sécurité routière en violant des règles de la circulation (art. 65 OAC). La qualification d'expert de la circulation s'acquiert par la formation (art. 66 et suivants OAC) et non par l'obtention du permis de conduire suisse. L'échange du permis de conduire étranger contre un permis de conduire suisse est un acte purement administratif pour les titulaires d'un permis de conduire d'un État de l'UE ou de l'AELE qui viennent s'établir en Suisse. Cet échange ne requiert ni examen théorique, ni examen pratique. Les frontaliers qui pourraient être recrutés comme personnel qualifié par les services cantonaux des automobiles proviennent de ces États de l'UE ou de l'AELE.

4 Commentaires des dispositions

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

Art. 14, let. b, ch. 3

Il est prévu de supprimer la catégorie des vélos-taxis électriques. Les vélos-cargos électriques correspondants destinés au transport de charges et de personnes seront à l'avenir considérés non plus comme des motocycles légers, mais comme des cyclomoteurs (nouvelle catégorie des « cyclomoteurs lourds » visée à l'art. 18, let. c, P-OETV). Les vélos-taxis électriques déjà en circulation peuvent être reclassés (disposition transitoire art. 222t, al. 1, P-OETV). Sauf demande du détenteur en ce sens, ils continuent d'être considérés comme des vélos-taxis électriques (selon l'ancien droit), en vertu de l'art. 4, al. 1, OETV.

Voir aussi l'art. 43a P-OCR.

Art. 18 Cyclomoteurs

Let. a : l'expression « cyclomoteurs rapides » est introduite, mais la sous-catégorie reste inchangée. En effet, le poids total de 200 kg actuellement autorisé pour elle reste en vigueur, même s'il ne figure plus désormais à l'art. 175, al. 4, OETV, mais directement dans la définition de la sous-catégorie. Il est précisé par ailleurs que la vitesse maximale par construction de 30 km/h est la vitesse atteinte avec la seule force du moteur (sans pédalage).

Let. b : il est prévu que les cyclomoteurs légers puissent à l'avenir disposer en général d'un système de propulsion électrique jusqu'à 25 km/h (pas de changement pour l'assistance au pédalage, mais passage à 25 km/h au lieu de 20 km/h jusqu'à présent aussi pour la propulsion avec la seule force du moteur, sans pédalage). Il s'agit ainsi de tenir compte du principe de la vitesse uniforme sur les aires cyclables.

Le poids total autorisé est relevé de 200 à 250 kg, notamment afin d'accroître la réserve de charge utile du véhicule nécessaire pour le transport d'enfants.

Let. c : la sous-catégorie actuelle des « fauteuils roulants motorisés » est supprimée et la sous-catégorie des « cyclomoteurs lourds » est introduite à sa place. Les cyclomoteurs lourds peuvent présenter un poids total qui n'excède pas 450 kg. Afin de réduire le risque de renversement, seuls des véhicules à voies multiples sont autorisés (par ex. trois ou quatre roues). Le système de propulsion des cyclomoteurs lourds doit être électrique, avec une puissance du moteur de 1 kW au maximum. La vitesse maximale est fixée à 25 km/h tant pour l'assistance au pédalage que pour la propulsion avec la seule force du moteur. Il s'agit ainsi de tenir compte du principe de la vitesse uniforme sur les aires cyclables. Cette catégorie est conçue en particulier pour les vélos-cargos lourds et remplace la catégorie actuelle des vélos-taxis électriques considérés comme des motocycles légers et prévus aussi bien pour le transport de personnes que pour le transport de choses (cf. art. 14, let. b, ch. 3, OETV). Les fauteuils roulants motorisés actuels peuvent être classés soit comme des cyclomoteurs lourds, soit comme des motocycles légers (cf. disposition transitoire de l'art. 222^f, al. 2, P-OETV et règle relative au permis de conduire pour les personnes à mobilité réduite visée à l'art. 5, al. 2, let. g, P-OAC). Sauf demande du détenteur en ce sens, les véhicules en question continuent d'être considérés comme des fauteuils roulants motorisés (selon l'ancien droit), en vertu de l'art. 4, al. 1, OETV.

Let. d : la définition de la sous-catégorie « gyropodes électriques » est simplifiée. La disposition sur l'assistance au pédalage est supprimée et le système de propulsion électrique est autorisé à aller jusqu'à 25 km/h. Il s'agit ainsi de tenir compte du principe de la vitesse uniforme sur les aires cyclables. Le poids total autorisé, qui est aujourd'hui de 200 kg, passe à 250 kg et ne figure désormais plus à l'art. 175, al. 4, OETV, mais directement dans la définition de la sous-catégorie. Au demeurant, la sous-catégorie reste inchangée.

Art. 46, al. 3

À la dernière phrase, l'expression « vélos-taxis électriques » est supprimée de la disposition sur la mesure de puissance. Ce genre de véhicule est supprimé (cf. art. 14, let. b, ch. 3, P-OETV). Les véhicules correspondants pourront à l'avenir être immatriculés en tant que cyclomoteurs lourds.

Art. 149, al. 1^{bis}

Les dispositions spéciales relatives aux freins des vélos-taxis électriques peuvent être supprimées, puisque ce genre de véhicule n'existera plus à l'avenir (cf. art. 14, let. b, ch. 3, P-OETV). Les véhicules correspondants pourront être immatriculés en tant que cyclomoteurs lourds et seront soumis aux exigences concernant les freins de ces derniers (art. 178, al. 3, et annexe 7, ch. 316, P-OETV et art. 178, al. 4 et 5, OETV).

Art. 175, titre et al. 2 à 5

Titre : le mot « places » est ajouté.

Al. 2 : la disposition technique selon laquelle la largeur des cyclomoteurs ne doit pas dépasser 1 m est complétée par l'exception prévue pour les cyclomoteurs lourds monoplaces affectés au transport de choses : ces derniers pourront présenter une largeur de 1,20 m, ce qui facilitera notamment le transport des europalettes.

Al. 3 : il est ajouté qu'aucune place de passager n'est autorisée sur les cyclomoteurs qui doivent se conduire debout (trottinettes électriques et gyropodes électriques auto-équilibrés), et que ces véhicules doivent disposer d'un guidon ou d'une barre de maintien. Pour les cyclomoteurs qui doivent se conduire assis, cela signifie qu'ils pourront désormais aussi disposer d'un autre dispositif de direction (par ex. joystick ou volant ; voir toutefois le complément visé à l'art. 179, al. 3, P-OETV : un guidon reste obligatoire pour les cyclomoteurs rapides).

Al. 4 : le poids total est désormais indiqué dans la définition des véhicules à l'art. 18 P-OETV (200 kg pour les cyclomoteurs rapides, 250 kg pour les cyclomoteurs légers et les gyropodes, et 450 kg pour les cyclomoteurs lourds). La disposition actuelle sur le poids total maximal autorisé est donc supprimée de l'art. 175, al. 4, P-OETV. Au lieu de cela, il est stipulé que les cyclomoteurs doivent disposer, dans le cadre du poids total autorisé, d'une charge utile de 65 kg pour chaque place de passager. La charge utile est le poids disponible pour le transport d'un chargement ou de personnes et est égale à la différence entre poids à vide et poids total (le poids à vide du véhicule inclut déjà un poids forfaitaire de 75 kg pour le conducteur ; cf. art. 7, al. 1, OETV). De cette façon, le nombre de places assises des cyclomoteurs légers et des cyclomoteurs lourds (dont la largeur n'excède pas 1 m) ne sera plus limité à l'avenir que par la charge utile disponible. Un poids inférieur à 65 kg peut être défini pour les places assises protégées destinées à des enfants, compte tenu de la taille des enfants pour lesquels elles sont conçues.

Al. 5 (nouveau) : l'adaptation d'un cyclomoteur aux besoins d'une personne handicapée est autorisée pour autant que la sécurité routière et la sécurité de fonctionnement restent garanties malgré les modifications. Cette disposition figurait jusqu'à présent à l'art. 181, al. 1, OETV (catégorie des fauteuils roulants motorisés, supprimée).

Art. 178, al. 3, 6 et 7

Al. 3 : la prescription sur les freins est complétée par la règle selon laquelle le système de freinage doit fonctionner de manière sûre dans toutes les conditions de fonctionnement, y compris sur une chaussée mouillée ou lorsqu'ils sont sollicités de manière prolongée (les constructeurs doivent donc garantir l'efficacité de freinage en conditions humides et à chaud). L'alinéa en question intègre en outre la disposition selon laquelle le véhicule doit freiner sans modification de la trajectoire, ce qui

signifie que le freinage ne doit pas faire dévier le véhicule à gauche ou à droite. Ces exigences déjà en vigueur jusqu'à présent au titre des garanties de sécurité (art. 29 LCR) sont maintenant formulées explicitement.

Al. 6 : l'interdiction des carrosseries fermées est levée à titre général pour tous les cyclomoteurs. Jusqu'à présent, les carrosseries fermées n'étaient autorisées que pour les fauteuils roulants motorisés : seules les protections contre les intempéries (par ex. carrosserie ouverte avec toit) étaient autorisées pour les autres cyclomoteurs. Toutefois, tout le monde pouvait jusqu'ici circuler en fauteuil roulant motorisé sur les aires cyclables. La personne qui souhaitait une carrosserie fermée pouvait acquérir un cyclomoteur immatriculé comme fauteuil roulant motorisé. La nouvelle réglementation proposée élimine cette incohérence dans les prescriptions techniques et permet de classer les véhicules à carrosserie fermée, qui étaient considérés jusqu'à présent comme des fauteuils roulants motorisés, dans la catégorie des cyclomoteurs légers ou des cyclomoteurs lourds. Comme jusqu'à présent pour les fauteuils roulants motorisés, il est stipulé que les cyclomoteurs disposant d'une carrosserie fermée doivent être équipés de clignoteurs de direction, puisqu'une carrosserie fermée empêche d'indiquer la direction par un signe de la main.

Al. 7 : il est ajouté que les inscriptions et les peintures peuvent être rétro réfléchissantes et/ou lumineuses (comme à l'art. 139, al. 4, OETV pour ce qui est des motocycles). Une meilleure visibilité des véhicules à deux roues peut améliorer la sécurité routière.

Art. 178a, titre, al. 1 et 6

Titre : l'expression « clignoteurs de direction » est ajoutée.

Al. 1 : à la première phrase, dans la disposition relative à la fixation des feux, « équipés à demeure » est remplacé par « équipés » pour améliorer l'intelligibilité. Motif : l'utilisation de feux à attacher ou dotés d'un système ajustable est aussi autorisée, conformément à la pratique actuelle. Les feux doivent être en place durant les trajets, mais il est permis de les retirer du véhicule stationné (par ex. à titre de protection contre le vol). À la fin de l'alinéa en question, il est ajouté que les cyclomoteurs dont le moteur n'est actif que jusqu'à 10 km/h sont autorisés à circuler sans être équipés de feux lorsque les conditions de visibilité sont bonnes. On reprend ainsi logiquement la disposition actuelle de l'art. 181, al. 2, OETV à supprimer, relative aux feux des fauteuils roulants motorisés dont la vitesse maximale n'excède pas 10 km/h (cf. aussi art. 18, let. c, P-OETV : le genre de véhicule des fauteuils roulants motorisés est supprimé ; les véhicules concernés pourront à l'avenir être classés dans les autres cyclomoteurs).

Al. 6 (nouveau) : les dispositions sur les clignoteurs de direction étaient jusqu'à présent mentionnées plusieurs fois dans l'ordonnance, pour différentes catégories de cyclomoteurs (aux art. 179a, al. 2, let. d, 180 et 181, al. 4, OETV). Les clignoteurs de direction sont désormais régis dans les prescriptions applicables en général à tous les cyclomoteurs. Toutefois, aucune modification matérielle n'est apportée aux prescriptions applicables aux clignoteurs de direction. En effet, ces derniers restent facultatifs sur les cyclomoteurs, mais si un cyclomoteur en est équipé, ils doivent être installés à demeure et répondre aux mêmes exigences que les clignoteurs de direction des motocycles légers. Ceux-ci sont régis par les art. 140, al. 1, let. c, 154, al. 2, et 79 ainsi que par l'annexe 10 OETV (cf. aussi les explications sur les facilités visées à l'art. 180, al. 1, P-OETV pour les clignoteurs de direction des cyclomoteurs légers).

Art. 178b, al. 1 et 3

Al. 1 : les dispositions relatives à un avertisseur différent de la sonnette étaient jusqu'à présent mentionnées plusieurs fois dans l'ordonnance, pour différentes catégories de cyclomoteurs (aux art. 179b, al. 2, et 181a, al. 4, OETV). Elles n'y figurent désormais plus qu'une fois. L'art. 178b, al. 1, P-OETV est complété en conséquence : il s'applique de manière générale à tous les cyclomoteurs.

Al. 3 : en date du 17 décembre 2021, le Conseil fédéral a décidé que les cyclomoteurs dont la vitesse maximale par construction excède 20 km/h ou qui sont équipés d'une assistance au pédalage active jusqu'à plus de 25 km/h doivent être munis d'un compteur de vitesse. À cet effet, il a créé à l'art. 178b un nouvel al. 3, qui n'entrera toutefois en vigueur que le 1^{er} avril 2024 (afin que les constructeurs aient suffisamment de temps pour adapter leur production). Le compteur de vitesse obligatoire ne concerne que les cyclomoteurs rapides. Pour qu'il en reste ainsi, la disposition doit être adaptée à la modification en question, car il est prévu à l'avenir que les cyclomoteurs légers, les cyclomoteurs lourds et les gyropodes électriques soient autorisés de manière générale à disposer d'une propulsion active jusqu'à 25 km/h (cf. art. 18 P-OETV). Ainsi, il n'y aura plus de distinction entre la propulsion avec la seule force du moteur (jusqu'à présent 20 km/h) et l'assistance au pédalage (25 km/h). Pour cette raison, il est prévu de modifier la première partie de la phrase de l'art. 178b, al. 3, comme suit : « Les cyclomoteurs dont la vitesse maximale par construction excède 20 km/h ou qui sont équipés d'une assistance au pédalage pouvant dépasser 25 km/h doivent... » est remplacé par « Les cyclomoteurs rapides doivent... ». Étant donné que l'entrée en vigueur de la modification mentionnée n'est pas prévue avant le 1^{er} avril 2024, un nouvel échelonnement n'est pas nécessaire pour la mise en vigueur de cette adaptation.

Titre précédant l'art. 179

L'expression « cyclomoteurs selon l'art. 18, let. a » est remplacée par « cyclomoteurs rapides » (cf. aussi art. 18, let. a, P-OETV).

Art. 179, al. 3 et 6

Al. 3 : l'expression « cyclomoteurs selon l'art. 18, let. a » est remplacée par « cyclomoteurs rapides » (cf. aussi art. 18, let. a, P-OETV). Il est en outre ajouté que les cyclomoteurs rapides doivent avoir un guidon d'au moins 0,35 m de largeur (disposition qui figurait jusqu'à présent à l'art. 175, al. 3, OETV).

Al. 6 : il est ajouté qu'un frein à friction doit être présent sur chaque roue d'un cyclomoteur rapide (l'obligation concernait jusqu'à présent une seule roue selon le renvoi à l'art. 177, al. 6, OETV).

Art. 179a, al. 2, let. d

La lettre en question ne mentionne plus que le terme « clignoteurs de direction ». Les exigences qui leur sont applicables sont désormais régies par l'art. 178a, al. 6, P-OETV, qui s'applique de manière générale à tous les cyclomoteurs.

Art. 179b, al. 2

La disposition relative aux avertisseurs différents de la sonnette n'est plus nécessaire. Elle figure désormais à l'art. 178a, al. 1, P-OETV, qui s'applique de manière générale à tous les cyclomoteurs.

Art. 180

Al. 1 : les exigences applicables aux clignoteurs de direction facultatifs étant désormais régies à l'art. 178a, al. 6, P-OETV, qui s'applique de manière générale à tous les cyclomoteurs, le renvoi actuel à l'art. 179a, al. 2, let. d est supprimé. À la place, deux facilités sont introduites pour les clignoteurs de direction des cyclomoteurs légers. Il est en effet permis :

(let. a) d'installer une paire unique de clignoteurs de direction qui clignent vers l'avant et vers l'arrière, aux extrémités du guidon (au lieu d'une paire à l'avant et d'une paire à l'arrière du véhicule ; une facilité équivalente était même applicable aux motocycles jusqu'au 15 janvier 2017), ou

(let. b) de réduire de 35 à 15 cm au minimum la distance entre la paire de clignoteurs de direction arrière et le sol si l'extrémité arrière du véhicule est trop basse pour un montage à la hauteur de 35 cm (par ex. à l'arrière de trottinettes électriques très basses).

En cas de recours à l'une des facilités, l'activité des clignoteurs de direction doit être bien visible de l'avant et de l'arrière ainsi que de gauche et de droite. Autrement dit, les clignoteurs de direction doivent disposer d'angles de vue horizontaux et verticaux adéquats et non masqués.

Les facilités en question correspondent à la réglementation allemande applicable aux trottinettes électriques. À ce jour, il est interdit d'importer en Suisse et de mettre en circulation des trottinettes électriques allemandes équipées de clignoteurs de direction de ce type.

La sécurité routière s'améliorerait probablement si les trottinettes électriques étaient équipées plus souvent de clignoteurs de direction (facultatifs). En effet, il ne serait plus nécessaire d'indiquer les changements de direction par un signe de la main et de lâcher le guidon à cet effet quand on conduit une trottinette debout.

Al. 2 : les combinaisons d'un cyclomoteur léger et d'un fauteuil roulant (appelées ensembles cycle-fauteuil roulant) sont autorisées. La disposition en question est déplacée de la définition actuelle des cyclomoteurs légers (art. 18, let. b, ch. 3, OETV) à l'alinéa en question. Il n'en résulte aucun changement de fond.

Al. 3 : les exigences de la norme SN EN 12184 « Fauteuils roulants électriques, scooters et leurs chargeurs – Exigences et méthodes d'essai » concernant les freins divergent en partie de celles de l'OETV pour les cyclomoteurs légers. Par exemple, cette norme ne requiert pas de frein à friction comme frein de service et prescrit des valeurs de décélération inférieures. Elle exige toutefois un frein de stationnement indépendant du frein de service et pouvant être actionné sans énergie en roue libre. Elle autorise une vitesse maximale de 15 km/h. La mise en circulation, comme cyclomoteurs légers, des fauteuils roulants électriques certifiés selon cette norme sera autorisée même s'ils dérogent aux exigences de l'OETV concernant les freins, à condition qu'ils soient conformes aux autres prescriptions de l'OETV (cf. aussi inscription de la norme EN à l'annexe 2, ch. 14, P-OETV).

Titre précédant l'art. 181

L'expression « fauteuils roulants motorisés » est remplacée par « cyclomoteurs lourds » (cf. aussi art. 18, let. c, P-OETV).

Art. 181

L'art. 181 est reformulé et inclut désormais les dispositions spéciales applicables aux cyclomoteurs lourds.

Al. 1 : un frein à friction mécanique doit être présent sur chaque roue d'un cyclomoteur lourd (cf. aussi annexe 7, ch. 316, P-OETV).

Al. 2 : il est obligatoire d'équiper les cyclomoteurs lourds d'un rétroviseur.

Art. 181a, al. 4 et 5

Al. 4 : la disposition relative aux avertisseurs différents de la sonnette n'est plus nécessaire. Elle figure désormais à l'art. 178b, al. 1, P-OETV, qui s'applique de manière générale à tous les cyclomoteurs.

Al. 5 : la disposition selon laquelle un guidon n'est pas nécessaire pour les gyropodes électriques est supprimée. Selon l'art. 175, al. 3, P-OETV, un guidon ou une barre de maintien sera exigé(e) pour les cyclomoteurs conçus pour être conduits debout (ce qui signifie que les cyclomoteurs auto-équilibrés dépourvus de guidon et de barre de maintien devront disposer d'un siège).

Art. 210, al. 6

À l'avenir, les remorques attelées à des cycles ou à des cyclomoteurs pourront disposer d'une assistance à la poussée. Une véritable propulsion qui pousserait durant le trajet normal le cycle ou le cyclomoteur servant de véhicule tracteur restera cependant interdite. C'est pourquoi la propulsion sur la remorque ne pourra être active que jusqu'à 6 km/h. Une analyse externe commandée par l'OFROU de différents modèles de remorques disposant de leur propre propulsion a révélé que la sécurité routière et la sécurité de fonctionnement ne pouvaient pas être garanties dans le cas contraire (cf. plus haut ch. 1.2.2).

Art. 215, al. 1^{bis}, 2 et 3 (nouveau)

Al. 1^{bis} : comme pour les cyclomoteurs (cf. art. 178, al. 7, P-OETV), il est ajouté que les inscriptions et les peintures appliquées sur les cycles peuvent être rétro réfléchissantes et/ou luminescentes. Une meilleure visibilité des véhicules à deux roues peut améliorer la sécurité routière.

Al. 2 : comme pour les cyclomoteurs (cf. art. 174, al. 4, P-OETV), il est prévu de ne plus limiter pour les cycles le nombre de places assises protégées pour les enfants (fixé jusqu'ici à deux au maximum). Le nombre de places pour les enfants et les adultes devra être fixé de telle sorte que le cycle ne dépasse pas le poids de 250 kg lorsque toutes les places sont occupées. Il est prévu de laisser au constructeur le soin de définir le poids par personne calculé pour chaque place. La prescription selon laquelle chaque place doit être équipée d'un pédalier à l'exception des places assises protégées pour les enfants est assouplie. À l'avenir, une place sans pédalier sera autorisée pour une personne adulte (jusqu'à présent, une telle place était admise uniquement pour une

personne en situation de handicap). L'autorité cantonale pourra en outre autoriser un plus grand nombre de places sans pédales (cette compétence était jusqu'ici inscrite à l'art. 63, al. 6, P-OCR, qui doit être supprimé).

Al. 3 (nouveau) : les cycles sans siège qui doivent se conduire debout (par ex. avec pédalier comme un appareil de fitness) doivent être monoplaces et disposer d'un dispositif de direction qui permet de se tenir en toute sécurité même quand on fait des signes de la main pour indiquer un changement de direction.

Art. 222f Dispositions transitoires

Al. 1 : la disposition transitoire en question doit permettre d'immatriculer en tant que cyclomoteurs lourds les vélos-taxis électriques qui sont conformes au droit actuel, mais dérogent aux nouvelles dispositions visées à l'art. 18, let. c, P-OETV (par exemple, la puissance du moteur des vélos-taxis électriques actuels peut atteindre 2 kW, alors que celle des cyclomoteurs lourds est limitée à 1 kW seulement). Tous les véhicules déjà construits ou se trouvant en Suisse avant la date d'entrée en vigueur de la modification juridique et conformes aux prescriptions actuelles applicables aux vélos-taxis électriques pourront être immatriculés à tout moment en tant que cyclomoteurs lourds. Sont concernés en particulier les véhicules en stock pas encore en circulation.

Al. 2 : la disposition transitoire en question doit permettre d'immatriculer en tant que cyclomoteurs lourds les fauteuils roulants motorisés qui sont conformes au droit actuel, mais dérogent aux nouvelles dispositions visées à l'art. 18, let. c, P-OETV (par exemple, il existe aujourd'hui quelques rares fauteuils roulants motorisés qui présentent un poids total un peu supérieur à la nouvelle limite autorisée de 450 kg pour les cyclomoteurs lourds ou des fauteuils roulants très anciens qui sont encore équipés d'un moteur à combustion). Tous les véhicules déjà construits ou se trouvant en Suisse avant la date d'entrée en vigueur de la modification juridique et conformes aux prescriptions actuelles applicables aux fauteuils roulants motorisés pourront à tout moment être immatriculés en tant que cyclomoteurs lourds. Sont concernés en particulier les véhicules en stock pas encore en circulation.

Annexe 2

La norme EN 12184 « Fauteuils roulants électriques, scooters et leurs chargeurs – Exigences et méthodes d'essai » est intégrée au ch. 14 en lien avec l'art. 180, al. 3, P-OETV.

Annexe 7

Ch. 315, titre : le ch. 315 reste inchangé, mais il ne s'appliquera plus qu'aux cyclomoteurs dont le poids total n'excède pas 250 kg (et continuera de s'appliquer aux cycles comme jusqu'à présent). Le titre du ch. 315 est donc modifié comme suit : « *Cyclomoteurs et cycles* » est remplacé par « *Cyclomoteurs dont le poids total autorisé n'excède pas 250 kg et cycles* ».

Ch. 316 : des exigences plus élevées s'appliqueront aux cyclomoteurs lourds (poids total ne dépassant pas 450 kg) en matière de décélération minimale. Les valeurs en question figurent dans le nouveau ch. 316.

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

Remplacement d'une expression

Dans le texte italien, les expressions « a ruote simmetriche » et « con ruote disposte simmetricamente » sont remplacées par « pluritraccia », comme cela a déjà été fait dans d'autres ordonnances. Ce changement vise donc à harmoniser les versions italiennes des ordonnances.

Art. 3b, al. 2, let. e, g et h

Let. e : comme dans le droit en vigueur, les personnes occupant un véhicule dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 20 km/h resteront dispensées de l'obligation de porter le casque.

Let. g : en vue d'une meilleure compréhension, l'obligation de porter le casque pour les personnes circulant sur des cyclomoteurs équipés d'un système de propulsion électrique actif jusqu'à 25 km est désormais régie à la let. g. Dorénavant, le critère déterminant pour l'exemption de ladite obligation sera la propulsion électrique, qui ne devra pas être active au-delà de 25 km/h. Toutefois, le port du casque est recommandé pour des raisons de sécurité.

Let. h : la sous-catégorie des fauteuils roulants motorisés est abrogée. À l'avenir, les véhicules correspondants seront classés soit dans la sous-catégorie des cyclomoteurs légers, soit dans celle des cyclomoteurs lourds, selon le modèle. En conséquence, leurs conducteurs seront dispensés de l'obligation de porter le casque conformément à l'art. 3b, al. 2, let. g, P-OCR. Pour que les conducteurs de véhicules immatriculés comme des « fauteuils roulants motorisés » au sens de l'ancien art. 18, let. c, OETV et non conformes aux exigences visées à la let. e ou g P-OCR continuent d'en être exemptés, les conducteurs de fauteuils roulants motorisés seront mentionnés à la let. h P-OCR, comme ils le sont actuellement à la let. g OCR.

Art. 41, al. 2

L'ajout « des autres personnes autorisées » clarifie le devoir général de prudence des personnes qui doivent emprunter le trottoir avec leur véhicule (par ex. lorsqu'il n'est possible d'accéder à une maison qu'en traversant un trottoir) à l'égard des personnes qui s'y déplacent. Les ayants droit incluent notamment, en plus des piétons et des utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules, les enfants à vélo jusqu'à l'âge de 12 ans en l'absence d'infrastructure cyclable appropriée (art. 41, al. 4, OCR), les personnes à mobilité réduite conduisant un cyclomoteur (art. 43a, al. 1, OCR) et les cyclistes ou les cyclomotoristes dans le cas particulier où la plaque complémentaire «  autorisés » est ajoutée au signal « Chemin pour piétons ».

Art. 42, al. 2, let. a et b, et 4

Al. 2, let. a et b : puisque la largeur maximale des vélos-cargos motorisés lourds affectés au transport de choses pourra dorénavant atteindre 1,20 m (art. 175, al. 2, P-OETV), la largeur maximale des objets transportés visée à l'al. 2 doit aussi faire l'objet d'une adaptation. En vue d'une meilleure compréhension, l'al. 2 sera précisé aux let. a et b. La let. a se référera aux objets transportés sur un véhicule d'une largeur inférieure ou égale à 1 m. Comme le prévoit déjà le droit en vigueur, la largeur des objets ne devra pas dépasser 1 m dans ce cas. La let. b se référera aux objets transportés

sur des vélos-cargos motorisés lourds affectés au transport de choses. Si la largeur de ces véhicules est supérieure à 1 m, les objets transportés ne devront pas dépasser du véhicule et pourront présenter tous au plus la même largeur que le véhicule, pour des raisons de sécurité.

Al. 4 : conformément au rapport en réponse aux postulats, il est prévu d'adapter la règle générale de circulation selon laquelle les conducteurs de tous les cyclomoteurs doivent se conformer aux prescriptions concernant les cyclistes s'agissant de l'obligation d'emprunter les pistes cyclables avec des cyclomoteurs rapides ou lourds. Le Conseil fédéral propose que seuls les conducteurs de cyclomoteurs légers ou de gyropodes électriques soient à l'avenir obligés d'emprunter les pistes cyclables signalées. Cette modification permet aux conducteurs des autres cyclomoteurs, à savoir des cyclomoteurs rapides ou lourds, de décider eux-mêmes s'ils souhaitent emprunter la piste cyclable ou la chaussée. En revanche, l'obligation d'emprunter les bandes cyclables reste valable pour les conducteurs de tous les cyclomoteurs.

Art. 43a, titre et al. 1

Titre : la suppression de la sous-catégorie des « fauteuils roulants motorisés » exige une adaptation du titre. Le terme « cyclomoteurs pour les personnes à mobilité réduite », qui peut aussi englober les gyropodes électriques notamment, y sera désormais utilisé.

Al. 1 : la suppression de la sous-catégorie des « fauteuils roulants motorisés » dans l'OETV entraîne une adaptation ici aussi. En fonction du modèle, les détenteurs de ces véhicules pourront les faire reclasser soit dans la catégorie des cyclomoteurs légers, soit dans celle des cyclomoteurs lourds. Le reclassement éventuel est laissé à leur libre appréciation (cf. art. 222t, al. 2, P-OETV et commentaire de l'art. 18, let. c, P-OETV). La nouvelle formulation de l'al. 1, selon laquelle les cyclomoteurs à voies multiples dépourvus de pédalier peuvent être utilisés par les personnes à mobilité réduite sur les aires de circulation affectées aux piétons, englobe tant les fauteuils roulants motorisés selon l'ancien droit que les gyropodes électriques, les cyclomoteurs légers et les cyclomoteurs lourds. Il s'agit ainsi d'éviter une éventuelle discrimination et de garantir l'égalité de traitement des personnes à mobilité réduite.

En raison de la suppression du terme « fauteuils roulants motorisés », les fauteuils roulants dépourvus de moteur seront dorénavant nommés « fauteuils roulants non motorisés », par analogie avec l'art. 23a OETV.

Art. 59a, al. 1, let. b

La modification en question ne concerne que le texte italien. Elle est de nature rédactionnelle et a pour but de garantir l'utilisation de la même terminologie dans l'OCR que dans d'autres ordonnances. L'expression « *il cui genere di costruzione permette velocità massima* » est remplacée par « *velocità massima per costruzione* »

Art. 59b

Dans tout l'article, l'expression « *il cui genere di costruzione permette velocità massima* » est remplacée par « *velocità massima per costruzione* ». Cette modification ne concerne que le texte italien. De nature rédactionnelle, elle a pour but de garantir l'utilisation de la même terminologie dans l'OCR que d'autres ordonnances.

Art. 63, al. 3 et 6

Al. 3, let. a : la disposition selon laquelle il n'est permis de transporter, sur un cycle à plusieurs places, qu'autant de personnes qu'il y a de paires de pédales supplémentaires est supprimée. Il est stipulé à la place que les personnes ne peuvent être transportées que sur les places assises prévues (selles ou sièges). Les enfants ne peuvent être transportés que sur des places assises qui leur sont adaptées. En d'autres termes, celles-ci doivent convenir à la taille des enfants et offrir une protection appropriée à leur âge (cf. aussi art. 63, al. 3, let. d, et 4, P-OETV). S'ils sont sûrs, les sièges d'enfant amovibles sont également autorisés.

Motif de la modification : les places des cyclomoteurs légers (art. 18, let. b, P-OETV) et des cyclomoteurs lourds (art. 18, let. c, P-OETV) ne doivent pas impérativement être équipées de pédales. Désormais, une place dépourvue de pédales sera aussi autorisée sur les cycles en plus des places équipées d'un pédalier, selon l'art. 215, al. 2, P-OETV. Les critères à appliquer pour définir le nombre de places d'un cycle ou d'un cyclomoteur sont fixés dans les prescriptions techniques de l'OETV : la charge utile disponible est déterminante à cet égard (cf. art. 215, al. 2, et 175, al. 4, P-OETV).

Al. 3, let. b : la let. b est restructurée. Son contenu reste inchangé. Il s'agit uniquement d'une adaptation formelle qui a pour but d'améliorer la lisibilité.

Al. 3, let. c : dans le premier membre de phrase, la référence à un cycle spécialement aménagé est supprimée, puisque les personnes handicapées pourront être transportées sur n'importe quel cycle ou cyclomoteur (cf. commentaire des art. 215, al. 2, et 175, al. 5, P-OETV).

Al. 3, let. d : l'alinéa en question ne réglera à l'avenir plus que le transport d'enfants dans une remorque pour cycles. Comme jusqu'à présent, le transport d'enfants dans une remorque pour cycles ne sera autorisé qu'avec des cycles ou des cyclomoteurs à une ou deux places, et deux enfants au maximum pourront être transportés dans la remorque pour cycles (sur des places assises protégées). Par contre, le membre de phrase actuel « ou sur un cycle spécialement aménagé » sera supprimé de la let. d. Il sera permis à l'avenir de prévoir plus de deux places protégées pour enfants sur un cycle ou un cyclomoteur, si aucun enfant n'est transporté dans une remorque (cf. art. 63, al. 3, let. a, P-OETV, selon lequel on peut transporter autant de personnes qu'il y a de places assises ; les critères à appliquer pour définir le nombre de places du véhicule sont fixés aux art. 215, al. 2, et 175, al. 4, P-OETV : la charge utile disponible est déterminante à cet égard).

Al. 4 : l'alinéa en question a une nouvelle teneur : il est stipulé qu'il est interdit de transporter quelqu'un sur des cycles ou des cyclomoteurs dépourvus de siège et qui doivent se conduire debout (par ex. sur une trottinette électrique considérée comme un cyclomoteur léger). La disposition actuelle de l'al. 4 est superflue et n'est plus mentionnée. Elle est désormais couverte par l'art. 63, al. 3, let. a, P-OETV (plus de limitation du transport d'enfants sur des places protégées de cycles et de cyclomoteurs).

Al. 5 : les cyclomoteurs soumis à l'immatriculation disposent d'un permis de circulation, où figure le nombre de places autorisées (y compris les éventuelles places assises protégées pour enfants). Comme pour les autres véhicules automobiles (cf. art. 60, al. 2, OCR), le transport de personnes n'est permis que sur des places autorisées. Exception : sur les cyclomoteurs rapides, il est permis de transporter soit (let. a) un enfant sur un siège amovible d'enfant offrant toute sécurité (al. 4 actuel), soit (let. b)

deux enfants au maximum sur des sièges sûrs dans une remorque de cycle pour enfants. Le transport d'enfants à la fois sur un siège amovible d'enfant et dans une remorque de cycle n'est pas autorisé.

Al. 6 : la disposition de l'OCR selon laquelle l'autorité cantonale peut autoriser, sur les cycles à voies multiples, un nombre de places supérieur à celui des paires de pédales est supprimée. Elle n'est plus nécessaire dans l'OCR puisqu'il n'y a plus de pédales obligatoires conformément à l'art. 63, al. 3, let. a, P-OCR. Cependant, une disposition technique correspondante figure désormais à l'art. 215, al. 2, P-OETV.

Art. 98b

La sous-catégorie « vélos-taxis électriques » de la catégorie « motocycles légers » est supprimée (art. 14, let. b, ch. 3, OETV). Les conducteurs de vélos-taxis électriques en circulation dont la largeur ne dépasse pas 1 m, qui doivent se conformer aux prescriptions concernant les cyclistes selon le droit en vigueur, devront continuer à le faire durant six ans après l'entrée en vigueur de la révision en question. Ce délai se réfère à l'art. 33, al. 2, let. c, ch. 2, OETV, selon lequel les motocycles légers doivent faire l'objet d'un contrôle subséquent au plus tard six ans après la première mise en circulation. Les détenteurs d'un vélo-taxi électrique seront libres de faire reclasser leur véhicule en tant que cyclomoteur lourd (cf. art. 222t, al. 2, P-OETV). Après six ans, ceux qui renonceront à ce reclassement devront toutefois se conformer aux règles de circulation applicables aux motocycles et ne pourront plus, par exemple, emprunter les pistes cyclables. Après ce reclassement, les véhicules en question n'auront besoin que d'une vignette d'assurance pour cyclomoteurs et ne seront plus soumis au contrôle périodique obligatoire auprès du service des automobiles. En outre, ce n'est qu'une fois le reclassement effectué que les conducteurs concernés pourront bénéficier de la liberté de choisir d'utiliser ou non les pistes cyclables.

4.3 Ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC)

Art. 5, al. 2, let. g (nouvelle)

La sous-catégorie actuelle des « fauteuils roulants motorisés » est supprimée (cf. ch. 4.1, commentaire de l'art. 18, let. c, P-OETV). Ces véhicules entrent désormais soit dans la catégorie des « cyclomoteurs légers » si leur poids total n'excède pas 250 kg, que leur vitesse maximale est de 25 km/h et que leur puissance ne dépasse pas 0,5 kW, soit dans la nouvelle catégorie des « cyclomoteurs lourds » si leur poids excède 250 kg ou que la puissance de leur moteur dépasse 0,5 kW.

Un permis de conduire (catégorie M) est requis pour la conduite des cyclomoteurs lourds (art. 18, let. c, P-OETV). Une exception est prévue pour les personnes à mobilité réduite : elles seront autorisées à conduire ces véhicules sans permis de conduire si leur vitesse maximale n'excède pas 25 km/h. La reformulation de la let. g contient une description des véhicules qui étaient considérés jusqu'à présent comme des fauteuils roulants motorisés et qui ne sont pas définis de manière explicite dans la nouvelle OETV. La vitesse maximale pour cette exception est désormais relevée de 20 km/h à 25 km/h. Ainsi, elle est conforme à la nouvelle catégorie de véhicules (cyclomoteurs lourds).

Pour la question de savoir quelles personnes sont réputées « à mobilité réduite », il est possible de renvoyer à l'art. 20a OCR³⁵. D'après l'exécution de cet article, on considère comme étant à mobilité réduite toute personne qui ne peut, durablement ou provisoirement, se déplacer à pied que sur environ 200 mètres ou qu'avec des moyens auxiliaires spéciaux ou l'aide d'une personne qui l'accompagne. La cause de la mobilité réduite peut résider tant dans le système moteur des jambes (mobilité réduite directe) que dans le système respiratoire et circulatoire (mobilité réduite indirecte).

Afin de maintenir les droits acquis, il est prévu de conserver l'actuelle autorisation de conduire des fauteuils roulants motorisés selon l'ancien droit et dont la vitesse maximale n'excède pas 20 km/h (permis de conduire non requis en vertu de l'art. 5, al. 2, let. f, OAC).

À propos de la protection des investissements, voir la disposition transitoire visée à l'art. 151q P-OAC.

Art. 6, al. 1, let. f et g (nouvelle)

Let. f : la règle générale selon laquelle l'âge minimal requis est de 16 ans pour conduire des véhicules automobiles pour lesquels un permis de conduire n'est pas nécessaire est supprimée à la let. f et déplacée dans la nouvelle let. g. Désormais, la let. f est consacrée à l'âge minimal requis de 12 ans sous la surveillance d'une personne ayant au moins 18 ans pour la conduite sans permis de conduire des cyclomoteurs légers équipés d'une assistance au pédalage 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 0,5 kW.

La personne âgée d'au moins 18 ans doit surveiller l'enfant qui se trouve au guidon du vélo électrique (par analogie avec l'art. 19, al. 1, LCR) et, si nécessaire, intervenir dans la mesure du possible. Pour assumer cette tâche, elle doit accompagner l'enfant. Une surveillance de loin n'est donc pas suffisante.

Pour empêcher que tous les cyclomoteurs légers visés à l'art. 18, let. b, OETV qui avancent avec la seule force du moteur (donc sans pédalage) ne bénéficient de la nouvelle règle, la vitesse maximale par construction autorisée est fortement limitée. Par « vitesse maximale par construction », on entend la vitesse maximale qu'un véhicule peut atteindre avec la seule force du moteur, sans pédalage du conducteur.

Ainsi, il est clair que seuls sont visés les vélos électriques sur lesquels on doit pédaler pour que le moteur soit actif. Très basse, la vitesse maximale par construction de 0 à 6 km/h facilite uniquement la poussée du vélo électrique sans pédalage (« assistance à la poussée »). Les trottinettes électriques ou les scooters électriques tels que les Vespinos ne sont pas englobés par cette définition, car leur moteur est aussi actif sans que l'on doive pédaler. La limite de 6 km/h au maximum découle du règlement UE n° 168/2013³⁶ (art. 2, al. 2, let. a), selon lequel les véhicules ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 6 km/h sont admis sans réception par type. La prise en considération d'une vitesse maximale par construction n'excédant pas 6 km/h empêche que les vélos électriques construits dans l'UE et plus généralement

³⁵ www.admin.ch > Droit fédéral > Recueil systématique > Droit interne > 7 Travaux publics - Énergie - Transports et communication > 74 Transports > 741.11 Ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR) > [Art. 20a](#)

³⁶ Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, JO L 60 du 2.3.2013, p. 52, modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2020/1694, JO L 381 du 13.11.2020, p. 4

les vélos électriques équipés d'une assistance à la poussée soient exclus de la nouvelle réglementation.

Let. g (nouvelle) : voir le commentaire de la let. f, première phrase. L'expression « autres véhicules automobiles » inclut les cyclomoteurs légers. Comme jusqu'à présent, aucun permis de conduire ne sera requis dès l'âge de 16 ans pour la conduite de ces derniers.

Art. 65, al. 2, let. c

Les experts chargés des contrôles de véhicules et des examens de conduite ne devront plus impérativement posséder un permis de conduire suisse. La qualification d'expert de la circulation s'acquiert par la formation (art. 66 et suivants OAC) et non par l'obtention du permis de conduire suisse. Désormais, un permis de conduire étranger de la catégorie B ou C au sens de la directive 2006/126/CE³⁷ sera également suffisant.

Art. 72, al. 1, let. l

La sous-catégorie actuelle des « fauteuils roulants motorisés » est supprimée (cf. ch. 4.1, commentaire de l'art. 18, let. c, P-OETV). Cependant, pour des raisons d'égalité des personnes handicapées, il est prévu de maintenir les droits acquis pour ces véhicules. La mise en circulation de ces derniers restera autorisée sans immatriculation si leur vitesse maximale n'excède pas 10 km/h. La nouvelle formulation de la let. l contient donc une description des véhicules qui étaient considérés jusqu'ici comme des fauteuils roulants motorisés et qui ne sont plus définis de manière explicite dans l'OETV. La formulation englobe aussi les fauteuils roulants motorisés selon l'ancien droit que les détenteurs ne veulent pas faire reclasser dans l'un des nouveaux genres de véhicules (cf. art. 38, al. 1, let. d, P-OAV³⁸ et annexe 1, ch. 1.2, P-ORT).

Art. 151q

Pour des raisons de protection des investissements, comme jusqu'à présent, le permis de conduire ne sera pas nécessaire pour les cyclomoteurs lourds dépourvus de pédalier dont la vitesse maximale n'excède pas 20 km/h et qui satisfont aux critères de classification visés à l'art. 18, let. c, OETV en vigueur jusqu'au [date d'entrée en vigueur], si lesdits véhicules ont été mis en circulation avant le [date d'entrée en vigueur + 6 ans] (al. 1). L'autorité cantonale indiquera l'autorisation dans le permis de circulation (al. 2).

4.4 Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR)

Art. 11, al. 3

Dans la circulation, concrètement sur la chaussée, le symbole « Cycle » utilisé sur des plaques complémentaires, sur des signaux et, en principe, aussi comme marque, englobera toujours tant les cycles que les cyclomoteurs avec le moteur est en marche. Il s'agit ainsi de communiquer facilement et promouvoir logiquement une égalité de traitement entre les cycles et l'ensemble des cyclomoteurs. La pratique suivie

³⁷ Directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire, JO L 403 du 30.12.2006, p. 18, modifiée en dernier lieu par la directive (UE) 2020/612, JO L 141 du 5.05.2020, p. 9.

³⁸ Ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules ; RS 741.31

aujourd'hui par les conducteurs de vélos électriques rapides, qui se reconnaissent déjà dans le symbole du cycle, est ainsi reprise juridiquement dans l'OSR. Le même motif peut aussi être invoqué pour d'autres articles. En outre, chaque mention explicite des cyclistes dans l'OSR doit être étendue aux cyclomotoristes. Outre l'art. 11, al. 3, OSR, les articles ci-après sont concernés par cette égalité de traitement voulue :

- art. 22b, al. 3, OSR ;
- art. 71, al. 2, let. a, OSR ;
- art. 71, al. 6, OSR ;
- art. 74a, al. 7, let. d et e, OSR.

Art. 18, al. 4

La catégorie des fauteuils roulants motorisés sera supprimée. Afin que les personnes à mobilité réduite circulant avec des cyclomoteurs continuent d'être exemptées de l'« Interdiction générale de circuler dans les deux sens » et de l'« Accès interdit », elles doivent être ajoutées dans l'énumération des exceptions à ces signaux. Afin de donner une forme plus claire à celle-ci, les exceptions seront régies individuellement aux let. a à g. En conséquence, les cyclomoteurs à voies multiples dépourvus de pédalier et utilisés par des personnes à mobilité réduite seront mentionnés à l'art. 18, al. 4, let. g, P-OSR. Par ailleurs, il sera précisé, pour les « fauteuils roulants » désormais mentionnés à la let. c, qu'ils sont « non motorisés », comme aux art. 23a OETV et 43a, al. 1, P-OCR.

Art. 19, al. 1, let. a, c et f

Let. a : les véhicules à voies multiples équipés d'un système de propulsion électrique actif jusqu'à 25 km/h et qui présentent un poids total dépassant 250 kg, mais pas 450 kg ou dont la puissance du moteur excède 0,5 kW sont désormais classés dans la catégorie des « cyclomoteurs lourds ». Le fait d'être à voies multiples les ferait entrer dans le champ d'application de l'interdiction partielle de circuler pour les véhicules automobiles (signal 2.03 « Circulation interdite aux voitures automobiles»). En raison de l'égalité de traitement voulue entre tous les cyclomoteurs et les cycles, il est donc prévu de les en exclure.

Let. c : à l'avenir, le signal « Circulation interdite aux cyclomoteurs » (2.06) régit à la let. c interdira uniquement la circulation des cyclomoteurs à voie unique équipés d'un moteur à combustion (de manière générale, que le moteur soit en marche ou arrêté) ; par conséquent, en présence du signal 2.06 ou du signal 2.14, les cyclomoteurs à essence ne seront plus autorisés que s'ils sont poussés, comme les cycles en cas de circulation interdite aux cycles. L'idée fondamentale de cette interdiction réside dans la protection contre le bruit et dans la protection des eaux, que les vélos électriques rapides assurent grâce à leur moteur silencieux. Aujourd'hui, les vélos électriques rapides sont d'ailleurs déjà souvent exemptés de l'interdiction par la plaque complémentaire « Vélos électriques autorisés ». C'est pourquoi les vélos électriques rapides pourront aussi emprunter les tronçons routiers concernés avec le moteur en marche. Puisque l'interdiction s'adressera aux cyclomoteurs à voie unique équipés d'un moteur à combustion, elle n'englobera pas les fauteuils roulants selon l'ancien droit. Bien entendu, tous les usagers de la route devront toujours adapter leur vitesse

aux circonstances et circuler de manière à pouvoir s'arrêter sur la distance à laquelle porte la visibilité ou sur la moitié de cette distance (art. 32, al. 1, LCR).

Let. f : la mention des remorques pour cycles et pour cyclomoteurs dans les exceptions à l'interdiction de circuler pour les remorques (2.09) sert à clarifier qu'à l'instar des remorques agricoles, ce genre de remorques n'est pas concerné par l'interdiction.

Art. 22b, al. 3

Voir les motifs de l'art. 11, al. 3, P-OSR.

Art. 33, al. 1 et 2

Al. 1 : désormais, il sera indiqué explicitement que le signal « Piste cyclable » (2.60) n'oblige pas les conducteurs de cyclomoteurs rapides ou lourds à emprunter la piste signalée de la sorte, mais leur confère le droit d'utiliser celle-ci. Cette règle est aussi énoncée à l'art. 42, al. 4, P-OCR. Les conducteurs de cycles, de cyclomoteurs légers ainsi que de gyropodes électriques continueront d'être obligés d'emprunter les pistes cyclables.

Al. 2 : le texte en vigueur n'énumère pas tous les usagers de la route qui sont autorisés eux aussi à utiliser un chemin indiqué par le signal « Chemin pour piétons » (2.61). En effet, il renvoie uniquement à l'usage des chemins pour piétons par les conducteurs de fauteuils roulants et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules en vertu des art. 43a, 50 et 50a OCR. Or, il faut également mentionner les enfants jusqu'à l'âge de 12 ans, qui peuvent circuler sur les chemins pour piétons en particulier en l'absence d'infrastructure cyclable (art. 41, al. 4, OCR). Enfin, la modification de l'art. 43a P-OCR (« Cyclomoteurs pour les personnes à mobilité réduite et fauteuils roulants ») exige aussi une adaptation de l'alinéa. Sur les chemins pour piétons, tous les ayants droit autres que les piétons doivent adapter leur vitesse et leur manière de circuler aux circonstances. Ils doivent en particulier avoir égard aux piétons et leur accorder la priorité.

Art. 48a, al. 1

La nouvelle définition des cyclomoteurs lourds (cf. art. 18, let. c, P-OETV) impliquerait que tous les cyclomoteurs à voies multiples seraient d'un seul coup autorisés à stationner en zone bleue à compter de l'entrée en vigueur de cette révision. Or, les cyclomoteurs à voies multiples doivent être garés sur des cases de stationnement pour cycles. De plus, ils peuvent en principe aussi être stationnés sur le trottoir, lorsque la place est suffisante. Enfin, le projet de révision en question permettra de créer de nouvelles possibilités de stationnement pour les vélos-cargos et pour les cycles ou les cyclomoteurs de dimensions comparables. Le stationnement des cyclomoteurs à voies multiples restera par contre interdit sur les cases de stationnement indiquées par le signal « Parcage avec disque de stationnement », notamment dans les zones bleues, comme c'est le cas aujourd'hui. Le principe de l'utilisation des places en fonction de leur dimensionnement visé à l'art. 79, al. 6, OSR s'y applique.

Art. 64, al. 6, 6^{bis}(nouveau) et 7

Al. 6 : il est prévu que le symbole ou l'inscription « Cycle » sur une plaque complémentaire ajoutée à un signal désigne toujours à l'avenir les cycles et les cyclomoteurs (y compris ceux avec le moteur en marche), sauf s'il s'agit d'un cas

d'application de l'art. 65, al. 8, P-OSR. L'al. 6 constitue un cas particulier de l'art. 64, al. 5, OSR.

Si les plaques complémentaires portant des inscriptions (« Cycle », « Cyclistes ») sont également autorisées, il faudrait toutefois utiliser le symbole du cycle sur les plaques complémentaires, en vue d'une meilleure compréhension. Les plaques complémentaires actuelles qui contiennent à la fois le symbole du cycle et celui du cyclomoteur restent autorisées.

Al. 6^{bis} (nouveau) : grâce à l'introduction du symbole « Vélo-cargo », les autorités d'exécution auront la possibilité de mettre des places de stationnement suffisamment grandes à la disposition des cycles et des cyclomoteurs conçus pour le transport d'enfants, de passagers ou de choses (par ex. vélos-cargos). Le nouveau symbole englobera aussi les cycles et les cyclomoteurs tirant une remorque, pour lesquels la construction juridique en vigueur de l'utilisation des places en fonction de leur dimensionnement se heurte fréquemment à ses limites.

Al. 7 : l'al. 7 ne précise plus désormais que la « signification » des symboles figure à l'annexe 2 de l'OSR, mais indique que leur « dénomination » s'y trouve. Cette modification est due au fait que la signification du symbole « Cycle » (5.13) précisément n'est pas donnée dans l'annexe, mais résulte de l'art. 64, al. 6.

Art. 65, al. 8

À la différence du symbole « Cycle » sur les chaussées (cf. commentaire de l'art. 64, al. 6, P-OSR), la plaque complémentaire «  autorisés » ajoutée au signal « Chemin pour piétons » (2.61) ne s'appliquera qu'aux cycles, aux cyclomoteurs légers et aux gyropodes électriques. En d'autres termes, les cyclomoteurs rapides et les cyclomoteurs lourds ne seront plus autorisés sur les aires de circulation indiquées de la sorte : ils devront utiliser la chaussée. Les conditions de mise en place de cette signalisation sur les trottoirs sont maintenues. Il faut rappeler à cet égard que les enfants jusqu'à l'âge de 12 ans peuvent circuler sur le trottoir en l'absence d'une infrastructure cyclable appropriée (art. 41, al. 4, OCR), ce qui permet probablement déjà de garantir la sécurité sur le chemin de l'école dans de nombreux cas.

Art. 71, al. 2, let. a, et 6

Voir les motifs de l'art. 11, al. 3, P-OSR.

Art. 74a, al. 1 et 7, let. d et e

Al. 1 : la mise en œuvre de bandes cyclables protégées est déjà autorisée par le droit en vigueur. Afin d'assurer la clarté nécessaire, la possibilité de mettre en relief des bandes cyclables continues par des éléments de construction supplémentaires sera inscrite dans le droit et retranscrite expressément dans le texte de la disposition en question. On exprime ainsi que des lignes jaunes continues mises en relief par des éléments de construction supplémentaires n'entrent pas dans le champ d'application de l'art. 72, al. 1^{bis}, OSR, qui prévoit que les éléments de construction sont en principe prohibés.

Al. 7 : les explications données concernant l'art. 11, al. 3, P-OSR s'appliquent par analogie à l'al. 7, let. d et e.

Art. 79, al. 4, let. f

Dans le cadre de la révision de l'ordonnance sur la signalisation routière, la possibilité de réserver des cases de stationnement uniquement par le marquage de symboles a été introduite en 2021. À l'avenir, les autorités cantonales et communales responsables de la signalisation disposeront de cette possibilité de réservation également pour le symbole « Vélo-cargo » (cf. explications relatives à l'art. 64, al. 6^{bis}, P-OSR).

Annexe 2

Ch. 5.31.1 : cf. explications relatives à l'art. 64, al. 6^{bis}, P-OSR.

4.5 Ordonnance du 16 janvier 2019 sur les amendes d'ordre (OAO)³⁹

Ch. 339

Les fauteuils roulants motorisés sont considérés comme des cyclomoteurs et forment désormais une sous-catégorie distincte. L'adaptation envisagée de l'infraction visée au ch. 339 et réprimée par une amende d'ordre tient compte de la suppression future de la sous-catégorie des fauteuils roulants motorisés (cf. commentaire de l'art. 18, let. c, P-OETV). Étant donné que la révision en question autorise les personnes à mobilité réduite à circuler avec des cyclomoteurs à voies multiples dépourvus de pédalier sur les aires de circulation affectées aux piétons, le ch. 339 OAO doit être harmonisé en conséquence.

Autres adaptations :

En raison de la suppression prévue de la sous-catégorie « vélos-taxis électriques », il est aussi nécessaire d'adapter les infractions réprimées par une amende d'ordre qui les concernent. Toutefois, comme l'expression « vélos-taxis électriques » apparaîtra encore jusqu'à six ans après l'entrée en vigueur de cette révision selon l'art. 98b P-OCR, les titres et les chiffres d'amende d'ordre suivants ne seront adaptés qu'après l'échéance du délai transitoire :

- 6^e titre ;
- ch. 607.3 ;
- ch. 607.4 ;
- ch. 620 ;
- ch. 622, phrase introductive ;
- 7^e titre ;
- ch. 700.2 ;
- ch. 700.3 ;
- ch. 701.2 ;
- ch. 701.3.

³⁹ RS 314.11

4.6 Ordonnance du 20 novembre 1959 sur l'assurance des véhicules (OAV)

Titre précédant l'art. 38

Le titre « Voitures à bras, monoaxes, cyclomoteurs légers et fauteuils roulants » est remplacé par « Exceptions à l'obligation de s'assurer ». Cette formulation claire a pour but de simplifier le texte de l'ordonnance et d'explicitier le contenu de l'art. 38 P-OAV.

Art. 38, al. 1, let. d

Il est prévu de supprimer la sous-catégorie actuelle des « fauteuils roulants motorisés » (cf. ch. 4.1, commentaire de l'art. 18, let. c, P-OETV), mais de maintenir les droits acquis pour les véhicules concernés, pour des raisons d'égalité des personnes handicapées. Comme jusqu'à présent, ils ne seront pas soumis à l'obligation d'être assurés si leur vitesse maximale n'excède pas 10 km/h. Il y a donc lieu de remplacer l'expression « fauteuils roulants » par une nouvelle formulation qui inclut une description des véhicules considérés jusqu'ici comme des fauteuils roulants motorisés et dont il n'existe plus de définition explicite dans l'OETV. La formulation choisie englobe aussi les fauteuils roulants motorisés au sens de l'ancien droit que le détenteur ne veut pas faire reclasser dans l'un des nouveaux genres de véhicules (cf. art. 72, al. 1, let. I, P-OAC et annexe 1, ch. 1.2, P-ORT).

4.7 Ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT)⁴⁰

Annexe 1, ch. 1.2

Le ch. 1.2 contient les exceptions aux véhicules automobiles et aux remorques soumis à la réception par type.

La sous-catégorie actuelle des « fauteuils roulants motorisés » est supprimée (cf. ch. 4.1, commentaire de l'art. 18, let. c, P-OETV). Il est toutefois prévu de maintenir les droits acquis pour les véhicules concernés, pour des raisons d'égalité des personnes handicapées. Comme jusqu'à présent, ils ne seront pas soumis à la réception par type si leur vitesse maximale n'excède pas 10 km/h. Dans la liste actuelle, au niveau du tiret « fauteuils roulants », l'expression « fauteuils roulants » est donc remplacée par une nouvelle formulation qui contient une description des véhicules qui étaient considérés jusqu'ici comme des fauteuils roulants motorisés et dont il n'existe plus de définition explicite dans l'OETV. La formulation choisie inclut aussi les fauteuils roulants motorisés au sens de l'ancien droit que le détenteur ne veut pas faire reclasser dans l'un des nouveaux genres de véhicules (cf. art. 72, al. 1, let. I, P-OAC et art. 38, al. 1, let. d, P-OAV).

Annexe 1, ch. 2.1

Le ch. 2.1 dispose que les feux et les accessoires sont soumis à la réception par type et règle les exceptions.

Dans la liste des exceptions, au niveau du dernier tiret, « les feux et les catadioptrés des gyropodes électriques et des cyclomoteurs légers ; le ch. 2.2 s'applique aux clignoteurs de direction » est remplacé par « les feux et les catadioptrés des gyropodes

⁴⁰ RS 741.511

électriques, des cyclomoteurs légers et des cyclomoteurs à voies multiples dépourvus de pédalier et équipés d'un système de propulsion électrique jusqu'à 10 km/h ; le ch. 2.2 s'applique aux clignoteurs de direction ». La reprise de la notion de « cyclomoteurs à voies multiples dépourvus de pédalier et équipés d'un système de propulsion électrique jusqu'à 10 km/h » sous ce tiret a pour effet que les feux et les catadioptrés des véhicules concernés ne seront pas soumis à la réception par type. Cette disposition se trouvait jusqu'à présent à l'art. 181, al. 3, OETV qu'il est prévu de supprimer et concernait les feux et les catadioptrés des fauteuils roulants motorisés dont la vitesse n'excède pas 10 km/h. Cette dérogation à la réception par type qui était étrangère à la matière de l'OETV est intégrée à l'ORT. La nouvelle formulation dans l'ORT nécessite en outre de décrire les véhicules concernés, puisque la sous-catégorie des fauteuils roulants motorisés est supprimée dans l'OETV (cf. art. 18, let. c, P-OETV). La formulation choisie englobe aussi les fauteuils roulants motorisés au sens de l'ancien droit que le détenteur ne veut pas faire reclasser dans l'un des nouveaux genres de véhicules.

4.8 Ordonnance du 16 novembre 2016 concernant la reconnaissance des réceptions UE et les exigences techniques requises pour les motocycles, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur, tricycles à moteur ainsi que pour les cyclomoteurs⁴¹ (OETV 3)

Annexe 1

L'annexe contient le tableau de correspondance entre la classification des véhicules d'après le règlement (UE) n° 168/2013⁴² et selon le droit suisse (OETV).

La nouvelle classification des cyclomoteurs dans l'OETV (cf. art. 18 et 14, let. b, ch. 3, P-OETV) requiert une adaptation des catégories suisses qui font partie de la catégorie européenne des vélos à moteur (L1e-A, deux dernières lignes du tableau de correspondance).

Il est prévu de renoncer à l'avenir à différencier la catégorie européenne L1e-A en fonction du poids (dans la colonne de gauche du tableau), puisque cette différenciation n'existe pas dans le droit de l'UE (les poids totaux autorisés par le droit suisse pour les cyclomoteurs figurent à l'art. 18 P-OETV). Dans la colonne de droite du tableau, le terme « cyclomoteur (art. 18, let. a, OETV) » est remplacé par « cyclomoteur rapide (art. 18, let. a, OETV) » et l'expression « vélo-taxi électrique (art. 14, let. b, ch. 3, OETV) » par « cyclomoteur lourd (art. 18, let. c, OETV) ».

⁴¹ RS 741.414

⁴² Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, JO L 60 du 2.3.2013, p. 52, modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2020/1694, JO L 381 du 13.11.2020, p. 4

5 Conséquences

5.1 Conséquences pour la Confédération

Les modifications proposées des règles de la circulation et de la signalisation seront accompagnées d'informations. Pour le reste, elles n'auront pas de conséquences importantes pour la Confédération.

5.2 Conséquences pour les cantons et les communes ainsi que pour les centres urbains, les agglomérations et les régions de montagne

5.2.1 Nouvelles règles de la circulation et nouvelle signalisation

La suppression de l'obligation, pour les conducteurs de cyclomoteurs rapides ou lourds, d'emprunter les pistes cyclables pourrait avoir dans de très rares cas des conséquences sur l'infrastructure routière. Il ne faut pas non plus s'attendre à des charges supplémentaires importantes dues aux modifications du droit de la signalisation liées à cette suppression. Dans la plupart des cas, les signalisations existantes conservent leur validité sous le nouveau droit. Les autorités d'exécution pourront aussi n'indiquer les réglementations du trafic, dont la signalisation sera plus simple à l'avenir (par ex. circulation interdite aux cyclomoteurs, à l'exception des vélos électriques), que lorsqu'un remplacement des signaux s'imposera.

Les bandes cyclables protégées sont plus coûteuses à aménager que les bandes cyclables classiques, puisqu'il faut installer des éléments de séparation en plus de la ligne discontinue ou continue. Leur réalisation est toutefois nettement plus simple et beaucoup moins onéreuse que celle des pistes cyclables. La surface de la voie de circulation reste inchangée, dans la mesure où la bande cyclable protégée se trouve au même niveau que la chaussée destinée au trafic motorisé. Le coût des éléments de séparation dépend de leurs caractéristiques, de leur nombre et de la longueur du tronçon de bande cyclable protégée. En outre, la nouvelle réglementation n'oblige nullement les cantons et les communes à aménager des bandes cyclables protégées.

5.2.2 Diminution du trafic

Les villes, les agglomérations et d'autres lieux névralgiques pourraient bénéficier d'un écoulement plus efficace du trafic et d'un délestage des aires de circulation. L'encouragement de la logistique urbaine écologique (surtout avec les vélos-cargos), notamment grâce à l'augmentation du poids maximal autorisé, permet d'accroître le transport de marchandises sans nuire à l'efficacité des flux de trafic même lorsque l'espace routier est limité.

5.2.3 Suppression de l'obligation de posséder un permis de conduire suisse pour les experts de la circulation qui procèdent aux contrôles de véhicules et aux examens de conduite

La modification proposée permet aux services cantonaux des automobiles de trouver plus facilement des candidats qualifiés pour l'activité d'expert de la circulation et ainsi de remédier à la pénurie de personnel qualifié. La qualité des contrôles de véhicules et des examens de conduite ne s'en trouve pas amoindrie, puisque c'est la formation

spécifique des experts de la circulation, et non l'obtention du permis de conduire suisse, qui est déterminante pour leur qualification.

5.2.4 Régions de montagne

Le projet promet en outre des incidences positives pour les régions où le tourisme joue un rôle déterminant. Le tourisme suisse pourrait notamment bénéficier du fait que les familles comptant des enfants âgés de 12 à 16 ans auront désormais accès à une plus grande variété de possibilités pour des excursions communes à vélo électrique. Ce sont surtout les régions de montagne qui bénéficieront probablement de l'attractivité accrue du tourisme suisse.

5.3 Conséquences pour l'économie

5.3.1 Attractivité de la mobilité douce

Le projet est susceptible d'avoir un effet légèrement bénéfique sur l'économie en faisant potentiellement augmenter la demande de vélos électriques lents (vente et location) et de petits moyens de transport similaires. Les deux-roues électriques constituent déjà aujourd'hui un marché en croissance constante et exponentielle⁴³. Ils jouent un rôle de plus en plus important, en particulier dans le transport de marchandises ainsi que dans les offres de loisirs et de tourisme. Par conséquent, une demande accrue de vélos électriques et de véhicules similaires revalorise aussi le tourisme suisse.

5.3.2 Cyclologistique et innovation

Créer un cadre plus favorable pour la cyclologistique (en particulier les transports par vélo-cargo) favorise une nouvelle forme de mobilité et de transport des marchandises. Ce sont en particulier les petites et moyennes entreprises actives dans le domaine de la logistique qui pourraient en bénéficier et être incitées à innover.

5.4 Conséquences pour la société

5.4.1 Santé

Le nombre d'accidents impliquant des véhicules de mobilité douce et entraînant des morts et des blessés graves augmente de façon plus marquée et plus rapide que le nombre d'accidents impliquant d'autres genres de véhicules⁴⁴. Le projet contient des nouveautés qui auront des incidences sur la société et sur la sécurité routière. Les mesures telles que la protection des bandes cyclables par des éléments de construction ont pour but de prévenir des accidents, ce qui pourrait notamment améliorer la santé publique. Parallèlement, les coûts annuels de la santé pourraient aussi légèrement diminuer.

⁴³ Voir www.admin.ch > Documentation > Communiqués de presse > [Boom des importations de deux-roues électriques depuis 2008](#)

⁴⁴ La statistique actuelle des accidents est disponible auprès de l'Office fédéral des routes : www.ofrou.admin.ch > Documentation > Communiqués de presse > Archives > Accidents de la circulation en 2021 : moins de morts, mais plus de blessés graves > Documents > Statistique des accidents de la route 2017-2021

La mobilité douce repose en grande partie sur la propulsion humaine (pédalage). Le développement de la mobilité douce pourrait donc favoriser les activités physiques de déplacement. La mise en œuvre de la motion Nantermod du 10 mars 2020 (20.3080 « Vélo électrique. Adapter la législation à la pratique touristique »)⁴⁵ pourrait en outre motiver notamment les familles à se déplacer davantage à vélo électrique qu'en voiture pendant les vacances et les loisirs. On peut là encore en attendre un effet bénéfique pour la santé publique.

En même temps, l'abaissement à 12 ans de l'âge minimal requis pour conduire un vélo électrique lent peut avoir des conséquences négatives sur la sécurité routière. La conduite d'un tel cycle, en raison de sa vitesse et de son poids, est plus exigeante que celle d'un vélo traditionnel. Il se peut que certains enfants, par exemple en raison de leur taille, de leur niveau de développement moteur et cognitif et de leur manque d'expérience, ne soient pas à la hauteur de la circulation routière et ne puissent pas encore réagir de manière adéquate aux situations de circulation et aux dangers. La présence obligatoire d'une personne pour les surveiller vise à minimiser ce risque pour la sécurité.

En outre, les cyclomoteurs légers, les gyropodes et les cyclomoteurs lourds sont autorisés à atteindre une vitesse maximale qui n'excède pas 25 km/h par la seule force du moteur (contre 20 km/h jusqu'à présent). Il n'est donc plus fait de distinction entre la vitesse maximale de l'assistance au pédalage (qui reste fixée à 25 km/h) et celle de la propulsion par la seule force du moteur. L'uniformisation de la vitesse maximale devrait diminuer le nombre de manœuvres de dépassement, ce qui réduira le risque d'accident.

5.4.2 Conséquences pour la mobilité piétonne

Les modifications prévues de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière et de l'ordonnance sur la signalisation routière n'ont pas de conséquences néfastes pour la mobilité piétonne. Au contraire, elles ont pour but d'améliorer la sécurité des piétons en n'obligeant plus à l'avenir les conducteurs de cyclomoteurs rapides ou lourds à emprunter les pistes cyclables (et les pistes cyclables et chemins pour piétons sans partage de l'aire de circulation) et en leur interdisant de circuler sur une aire de circulation indiquée par le signal « Chemin pour piétons » (2.61) et la plaque complémentaire «  autorisés ».

5.4.3 Égalité pour les handicapés

La réglementation proposée favorise l'utilisation sûre de petits véhicules par les personnes à mobilité réduite. Ces dernières bénéficieront d'un régime privilégié pour utiliser non seulement les fauteuils roulants électriques et les gyropodes électriques actuels, mais aussi d'autres genres de cyclomoteurs adaptés à leurs besoins. Les mesures proposées créent donc une réglementation cohérente en faveur d'une circulation routière sûre et de l'égalité de tous les usagers de la route. Les personnes à mobilité réduite auront à l'avenir la possibilité d'utiliser les aires de circulation affectées aux piétons avec tous les cyclomoteurs adaptés à leurs besoins.

⁴⁵ www.parlement.ch > Travail parlementaire > Curia Vista > Recherche > Numéro d'objet [20.3080](#)

5.5 Conséquences pour l'environnement

5.5.1 Gaz d'échappement

À l'exception des vélomoteurs à essence dont le nombre ne cesse de diminuer, les véhicules de mobilité douce n'émettent pas de gaz d'échappement lors de leur utilisation. La réglementation proposée favorise l'utilisation sûre et l'attrait de ces véhicules. Par conséquent, de plus en plus d'usagers de véhicules à fortes émissions pourraient opter pour des moyens de transport respectueux de l'environnement tels que les vélos électriques, les vélos-cargos, les scooters électriques et des véhicules similaires. Les mesures proposées pourraient donc contribuer à la réduction des émissions de CO₂ de l'ensemble des transports.

5.5.2 Nuisances sonores

La proposition de donner la priorité à la mobilité douce et à sa potentielle utilisation accrue par les usagers de la route permettrait de favoriser une exploitation durable de l'infrastructure routière. Les émissions sonores générales du trafic routier pourraient donc diminuer légèrement.

6 Aspects juridiques

6.1 Constitutionnalité

La révision en question est conforme au cadre établi par la Constitution (art. 82 Cst.).

6.2 Compatibilité avec les obligations internationales de la Suisse

Les modifications proposées sont compatibles avec les obligations internationales de la Suisse.

Aucune entrave technique au commerce n'est créée avec nos principaux partenaires commerciaux. La compatibilité avec le droit de l'UE et les règlements de l'ONU est garantie. Le projet ne contrevient en rien aux accords bilatéraux entre la Suisse et l'UE (ARM⁴⁶) et aux règlements techniques de l'accord des Nations Unies du 20 mars 1958⁴⁷.

Les nouveautés proposées en matière de règles de la circulation et de signalisation sont compatibles avec la Convention du 8 novembre 1968 sur la circulation routière⁴⁸ et la Convention du 8 novembre 1968 sur la signalisation routière⁴⁹.

⁴⁶ Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne relatif à la reconnaissance mutuelle en matière d'évaluation de la conformité ; RS **0.946.526.81**

⁴⁷ Accord des Nations Unies du 20 mars 1958 concernant l'adoption de Règlements techniques harmonisés de l'ONU applicables aux véhicules à roues et aux équipements et pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur les véhicules à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces Règlements ; RS **0.741.411**

⁴⁸ RS **0.741.10**

⁴⁹ RS **0.741.20**

6.3 Forme de l'acte à adopter

Il est prévu de mettre en œuvre la réglementation proposée par voie d'ordonnances du Conseil fédéral, où elle pourra être intégrée de manière cohérente aux ordonnances existantes. Le projet s'inscrit donc dans le cadre fixé au Conseil fédéral par la LCR.

7 Liste des abréviations

| | |
|-----------------|---|
| al. | alinéa(s) |
| art. | article(s) |
| cf. | confer |
| ch. | chiffre(s) |
| CO ₂ | dioxyde de carbone |
| DETEC | Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication |
| EN | Norme européenne |
| etc. | et cetera |
| JO | Journal officiel de l'Union européenne |
| kg | kilogramme(s) |
| km/h | kilomètres à l'heure |
| kW | kilowatt(s) |
| LCR | loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (RS 741.01) |
| let. | lettre(s) |
| OAO | ordonnance du 16 janvier 2019 sur les amendes d'ordre (RS 314.11) |
| OCR | ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (RS 741.11) |
| OETV | ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RS 741.41) |
| OFROU | Office fédéral des routes |
| ONU | Organisation des Nations Unies |
| OSR | Ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (RS 741.21) |
| p. | page(s) |
| par ex. | par exemple |

| | |
|----|---------------------------------------|
| RS | Recueil systématique du droit fédéral |
| SN | norme suisse |
| UE | Union européenne |

8 Glossaire

Aire cyclable

Aire de circulation sur laquelle les cyclistes ont l'obligation ou l'autorisation de circuler, à savoir la piste et la bande cyclable. En l'absence d'infrastructures cyclables spécifiques, les autres aires de circulation ou – si elles sont signalisées en ce sens – les aires de circulation affectées aux piétons assurent cette fonction.

Aire piétonne ou aire de circulation affectée aux piétons

Aire de circulation prévue pour les piétons, par exemple trottoirs, chemins pour piétons, places et escaliers. En l'absence d'aire piétonne spécifique, les piétons sont également autorisés à marcher sur les pistes cyclables ou les chaussées.

Assistance au pédalage

Système de motorisation d'un véhicule fonctionnant uniquement par l'actionnement du pédalier

Charge utile

Différence entre le poids total et le poids à vide. Elle désigne donc le poids maximal autorisé du chargement d'un véhicule.

Cyclomoteur

Véhicule au sens de l'art. 18 OETV

Hoverboard

Engin de locomotion auto-équilibré à deux roues avec commande au pied

Immatriculation (d'un véhicule)

Autorisation de mettre en circulation un véhicule donné conforme aux prescriptions applicables en matière de construction, d'équipement, de formation du conducteur et d'assurance

Plaque de contrôle

Numéro d'immatriculation placé sur le véhicule automobile, également appelé plaque (d'immatriculation) dans le langage courant

Poids à vide

Le « poids à vide » équivaut au poids du véhicule non chargé et prêt à rouler, avec le liquide de refroidissement, le lubrifiant et le carburant (au moins 90 % de la contenance indiquée par le constructeur), y compris le conducteur, dont le poids est estimé à 75 kg.

Poids total

Le « poids total » est le poids déterminant pour l'immatriculation (art. 9, al. 3^{bis}, LCR). Il s'agit du poids maximal autorisé pour la circulation du véhicule.

Rapport en réponse au postulat

Rapport du Conseil fédéral du 10 décembre 2021 intitulé « Aires de circulation pour la mobilité douce »⁵⁰

Réception par type

Autorisation de mettre en circulation un type de véhicule conforme aux exigences techniques applicables à la construction

Segway

Le *Segway Personal Transporter*, le plus souvent abrégé en Segway, est un gyropode construit par l'entreprise américaine du même nom entre 2001 et 2020. La désignation « Segway » est souvent utilisée comme synonyme de gyropode en tant que type de véhicule.

Skate-board électrique

Planche à roulettes à propulsion électrique, avec ou sans barre de maintien

Vélo-cargo

Cycle ou cyclomoteur affecté au transport d'enfants, de passagers ou de choses ainsi que cycle ou cyclomoteur tirant une remorque

Vélo électrique lent

Cycle équipé d'une assistance électrique au pédalage jusqu'à 25 km/h

Vélo électrique rapide

Cycle équipé d'une assistance électrique au pédalage jusqu'à 45 km/h

Vitesse maximale par construction

Vitesse maximale qui ne peut pas être dépassée lors d'une utilisation réglementaire en raison des caractéristiques techniques du véhicule

⁵⁰ www.parlement.ch > Travail parlementaire > Recherche Curia Vista > Postulat 18.4291