



N202-0383

Audition :

Mise en œuvre de la motion 12.3979

« Des facilités pour les engins d'aide à la mobilité électrique »

Commentaires relatifs aux propositions de modification d'ordonnances

1. Grandes lignes du projet

1.1. Contexte

Ces dernières années ont vu la mise en circulation d'un nombre croissant de véhicules automobiles difficiles à classer dans les catégories existantes et qui pourraient venir à marquer toujours davantage l'aspect des rues suisses. On citera ainsi les vélos-taxis équipés d'un moteur auxiliaire électrique ou les gyropodes auto-équilibrés tels que le Segway™. S'y ajoutent encore des véhicules qui peuvent certes être qualifiés de fauteuils roulants¹, mais s'écartent parfois considérablement de l'image que l'on s'en fait en termes de poids, de dimensions et de vitesse. Leurs conducteurs sont en général des handicapés moteurs ou des personnes à mobilité réduite, le plus souvent âgées. Toutefois, le droit en vigueur permet aussi aux personnes en parfaite santé de conduire des fauteuils roulants motorisés². Il est choquant que les facilités et les privilèges soient liés aux véhicules et non aux personnes qui ont besoin d'un fauteuil roulant. Un de ces privilèges est l'accès aux zones piétonnes et aux trottoirs, normalement réservés aux piétons.

A l'heure actuelle, les fauteuils roulants ont leur propre catégorie. Jusqu'à présent, les vélos-taxis et les gyropodes étaient classés dans la catégorie la mieux adaptée à leurs caractéristiques techniques : les motocycles légers. L'OFROU a défini des exceptions lorsque les caractéristiques techniques ne cadraient pas avec la définition. Or les conditions techniques n'ont pas été seules à nécessiter des exceptions ; il en va de même des prescriptions sur l'utilisation de ces véhicules et des exigences posées à leurs conducteurs. Tant les exceptions que les facilités ont été édictées via des décisions et, en partie, via des instructions.

Le nombre de dérogations et les facilités jugées insuffisantes sur certains points par les fabricants, les importateurs et les usagers ont notamment abouti à la publication par l'OFROU, le 20 juin 2011, des *Instructions concernant les facilités accordées pour certains véhicules à propulsion électrique immatriculés en tant que motocycles légers* (ci-après « instructions ») et à la motion 12.3979 « Des facilités pour les engins d'aide à la mobilité électriques » (ci-après « motion ») transmise au Conseil fédéral.

1.2. Nouvelle réglementation

L'approche des exceptions et des facilités n'était plus convaincante. La motion invite le Conseil fédéral à instaurer de nouvelles facilités en complément aux exceptions déjà accordées qui seront reprises dans les ordonnances. A l'avenir, seuls les handicapés moteurs seront autorisés à circuler en fauteuil roulant sur les surfaces piétonnes.

¹ Les ordonnances à réviser emploient les deux termes « chaise de handicapé » et « chaise d'invalidé », qui ont déjà provoqué des résistances lors de révisions précédentes. Les présents commentaires utilisent systématiquement le terme « fauteuil roulant », ce qui devrait également être le cas des versions définitives des ordonnances. Toutefois, les versions actuelles recourent encore aux deux termes.

² La présente révision porte exclusivement sur les fauteuils roulants motorisés. Le terme « motorisé » ne sera plus utilisé ; en revanche, les fauteuils roulants non motorisés seront expressément indiqués.

1.3. Mise en œuvre de la motion 12.3979 « Des facilités pour les engins d'aide à la mobilité électriques »

Le but de la motion est d'assimiler aux cyclomoteurs légers³ les véhicules à propulsion électrique dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 20 km/h, qui sont éventuellement équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h, dont la largeur ne dépasse pas 1 m et dont la puissance continue du moteur est limitée à 2 kW, en termes de règles de la circulation et d'exigences posées aux conducteurs, et de les exempter de l'obligation de contrôle périodique subséquent applicable aux véhicules automobiles.

Les véhicules en question ne relèvent pas de la catégorie « cyclomoteurs légers » car ils sont équipés d'un moteur dont la puissance (2 kW) dépasse nettement le maximum autorisé (0,5 kW). Une augmentation de la puissance admissible pour les cyclomoteurs légers ayant été rejetée pour des raisons de sécurité, il est prévu de créer une nouvelle sous-catégorie de motocycles légers ; à l'instar de ces derniers, ils seront exemptés du contrôle périodique subséquent.

En termes d'autorisation de conduire et par analogie avec les cyclomoteurs légers, les conducteurs seraient autorisés à utiliser les véhicules décrits dans la motion (p. ex. gyropodes) dès 14 ans moyennant un permis de conduire des catégories G ou M et dès 16 ans sans permis.

Quant aux règles de la circulation, l'assimilation aux cycles déjà valable pour les cyclomoteurs légers est justifiée. La largeur maximale de leur véhicule (1 m) permet d'imposer ces nouveaux utilisateurs des pistes cyclables aux autres usagers. Il semblerait excessif de les obliger à utiliser la route, surtout lorsque les pistes cyclables n'y sont pas séparées de la chaussée.

Tout comme les cyclomoteurs légers, ces véhicules doivent être monoplaces vu l'âge minimal relativement bas des conducteurs. La présente révision propose des facilités analogues (voir 1.4 et 2.1) pour les véhicules multiplaces, en relevant toutefois la barre de l'âge minimal.

1.4. Intégration dans les ordonnances des instructions de l'OFROU du 20 juin 2011 concernant les facilités accordées pour certains véhicules à propulsion électrique immatriculés en tant que motocycles légers

Face au nombre croissant de motocycles légers à voies multiples et à propulsion électrique tels que les vélos-taxis, l'OFROU avait élaboré et publié les instructions précitées. Pour des raisons de sécurité, ces véhicules ont été immatriculés en tant que motocycles légers, ce qui permet un contrôle officiel régulier de leur sécurité de fonctionnement. Aujourd'hui encore, la puissance de leur moteur et leur poids total militent en faveur de cette classification. Les instructions avaient déjà instauré des assouplissements concernant les exigences techniques, l'autorisation de conduire et les règles de la circulation.

Ainsi, les feux de croisement ne sont pas nécessaires si le véhicule est muni de feux de position. Une sonnette de cycle bien perceptible suffit à la place d'un klaxon et le dispositif de marche arrière n'est pas requis si le conducteur peut, depuis son siège, pousser facilement le véhicule en arrière. Les caractéristiques techniques des véhicules sur lesquels portent les instructions sont en grande partie identiques à celles de la motion.

Quant aux permis, outre la sous-catégorie A1, la catégorie B et la catégorie spéciale F constituent des autorisations de conduire suffisantes. Le transport de personnes à titre professionnel n'est soumis à aucune autorisation supplémentaire.

Les véhicules dont la largeur ne dépasse pas 1 m sont assimilés à des cycles pour l'utilisation des pistes et bandes cyclables.

Certaines exigences de la motion dépassent les assouplissements accordés par les instructions et les facilités demandées par la motion, par exemple pour les vélos-taxis. Comme elles ne sont pas justifiées dans toutes les situations, il est impossible de définir un classement ou un règlement commun. L'obligation annuelle de contrôle périodique subséquent sera ainsi maintenue pour les véhicules affectés au transport professionnel de personnes. Au chapitre des exigences posées aux conducteurs, il n'y a pas non plus lieu de renoncer totalement au permis de conduire. Les catégories

³ Les vélos électriques lents (jusqu'à 25 km/h), par exemple, qui sont soumis aux règles de la circulation applicables aux vélos.

de permis de conduire déterminent l'âge minimal des conducteurs, si bien qu'ils peuvent conduire le véhicule correspondant dès 16 ans avec l'autorisation de conduire A1 et dès 18 ans avec la catégorie B ou la catégorie spéciale F.

1.5. Fauteuils roulants motorisés

Rien ne change pour les handicapés moteurs et les privilèges liés au fauteuil roulant restent en vigueur.

Toutefois, la variété des fauteuils roulants aujourd'hui disponibles dépasse nettement le but visé par l'instauration de cette catégorie de véhicule et des facilités y relatives, telles que l'accès aux zones piétonnes ou aux trottoirs. Le nombre des personnes non handicapées qui utilisent ces véhicules pourrait croître et il faut prévenir cette évolution. En principe et à l'exception des handicapés moteurs, les surfaces piétonnes doivent rester réserver aux piétons. Désormais, seuls les handicapés moteurs pourront encore y conduire des fauteuils roulants motorisés. Par conséquent, les facilités devront dorénavant être liées aux conducteurs et non plus à la catégorie du véhicule. Les personnes qui ne dépendent pas d'un fauteuil roulant et des facilités consenties à ce véhicule ont suffisamment d'autres options. Ainsi, la catégorie relativement ouverte des véhicules de type gyropode offre assez de possibilités aux nouveaux véhicules de loisirs, sans qu'ils puissent utiliser les trottoirs.

La limite entre infirmité physique et handicap moteur présente un certain flou et la gravité du handicap moteur peut varier au cours du temps. On renoncera donc à un certificat officiel du type requis pour obtenir une carte de stationnement pour handicapé, ce qui évitera aux personnes âgées dotées d'une mobilité piétonne fortement réduite de devoir se procurer une attestation de handicap moteur. En cas d'abus manifeste, on pourra contrôler l'autorisation de conduire un fauteuil roulant.

2. Commentaires article par article

2.1. Modification de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41)

Art. 14, let. b

La réglementation porte sur deux groupes de nouveaux véhicules à propulsion électrique : ceux « de type gyropode » et ceux « de type rickshaw » qui seront considérés comme des sous-catégories des motocycles légers mais soumis des exigences différentes. Vu leur vitesse limitée, il serait trop sévère de les intégrer dans les motocycles proprement dits. Des moteurs nettement plus puissants, un poids plus élevé et une plus grande marge de manœuvre applicable à la pose des roues et des essieux s'opposent à la soumission de ces véhicules aux prescriptions applicables aux cyclomoteurs.

Ils restent par conséquent astreints à la réception par type et à l'homologation.

Ch. 3 (p. ex. cyclopousses motorisés)

Les véhicules visés au ch. 3 peuvent être multiplaces. Ils doivent avoir au moins deux roues. Leur poids total est limité à 450 kg, la puissance de leur moteur à 2 kW et leur vitesse à 20 km/h sans assistance et à 25 km/h avec assistance. Une carrosserie fermée est admise (mais uniquement avec des clignoteurs de direction, cf. art. 154, al. 2, OETV).

Ch. 4 (p. ex. gyropodes)

Les véhicules visés au ch. 4 sont uniquement monoplaces. Ils doivent avoir au moins deux roues. Leur poids total ne peut excéder 200 kg. Définie à l'art. 135, al. 2, la largeur maximale de 1 m s'applique d'ores et déjà aux motocycles légers à deux roues visés à l'art. 14, let. b, ch. 1. La puissance de leur moteur est limitée à 2 kW et leur vitesse maximale à 20 km/h sans assistance et à 25 km/h avec assistance. La limitation de leur poids total à 200 kg est justifiée pour des raisons de maniabilité et de sécurité. Vu l'âge minimal des conducteurs (14 ans avec permis de conduire ou 16 ans sans permis de conduire), le nombre de places doit se limiter à celle du conducteur, ce qui exclut le transport de personnes. Les carrosseries fermées ne sont pas admises.

Art. 33

Al. 4 (abrogé)

Il convient d'abroger le contrôle périodique subséquent des cyclomoteurs par l'autorité d'immatriculation car cette réglementation potestative n'est de toute façon pas appliquée.

Al. 6

La motion demande que les véhicules visés à l'art. 14, let. b, ch. 4, (p. ex. gyropodes) soient exemptés du contrôle périodique subséquent. Il semble raisonnable de réserver le même traitement aux véhicules visés à l'art. 14, let. b, ch. 3 (tels les « vélos-taxis »), sachant que le contrôle subséquent annuel étant maintenu pour les véhicules affectés au transport professionnel de personnes (cf. art. 33, al. 2, let. a, ch. 1, OETV). Dans sa version actuelle, l'al. 6 prévoit déjà que les véhicules dont les détenteurs bénéficient de privilèges diplomatiques ou consulaires sont dispensés du contrôle périodique subséquent.

Art. 135, al. 2

C'est ici qu'est définie la largeur maximale de 1 m pour les véhicules visés à l'art. 14, let. b, ch. 4, (p. ex. gyropodes).

Art. 136

Al. 1, let. a

L'art. 14, let. b, ch. 3 définit un poids total maximal de 450 kg pour les vélos-taxis. Leur affectation à une catégorie, entres autres pour déduire la charge remorquable maximale (art. 136, al. 3), exige toutefois la définition d'un poids à vide maximal qui est fixé à 270 kg, par analogie avec les motocycles légers à trois roues (art. 14, let. b, ch. 2).

La charge utile est égale au poids total diminué de la somme du poids à vide et du poids des accessoires, de la batterie et du conducteur. Le poids total ne doit pas dépasser 450 kg.

Al. 2, let. a

La désignation « motocycles légers à trois roues » est remplacée par « motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 2 ».

Al. 3^{bis}, phrase introductive

La désignation « motocycles légers à trois roues » est remplacée par « motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 2 ». Pour des raisons de sécurité routière, l'augmentation du poids remorquable ne doit pas être admise pour les motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 3, (p. ex. cyclopushes) car le poids incluant la remorque pourrait être trop élevé par rapport à la puissance du moteur (poids total du véhicule de 450 kg + remorque de 225 kg = 675 kg).

Art. 144, al. 7

Outre la disposition existante relative aux feus, il sera stipulé qu'une sonnette de cycle peut être utilisée à la place d'un avertisseur acoustique (klaxon).

Art. 148a (nouveau)

On peut imaginer qu'à l'avenir il existe des motocycles légers à deux roues placées l'une à côté de l'autre, dont le poids total dépasse 200 kg ; par analogie avec les motocycles légers à trois roues, ils devront être équipés d'un dispositif de marche arrière (voir aussi art. 152, al. 1).

Art. 149

Al. 1

L'expression « à deux roues » est remplacée par « à deux roues placées l'une derrière l'autre ». Les motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 4, (p. ex. gyropodes) peuvent aussi n'avoir que deux roues, mais placées l'une à côté de l'autre sur le même axe (deux voies). Pour ces véhicules, on ne saurait exiger deux freins au sens de l'art. 145, l'un agissant sur la roue avant et l'autre sur la roue arrière.

Al. 1^{bis}

Les véhicules à deux roues placés l'une à côté de l'autre doivent être équilibrés en permanence, qu'ils soient en mouvement, à l'arrêt ou en décélération, ce qui est impossible avec des freins à friction dans l'état actuel de la technique, raison pour laquelle d'autres composants de freins seront autorisés pour ces véhicules.

Al. 1^{ter}

Les motocycles légers à trois roues (à voies multiples) doivent aujourd'hui être munis d'un frein de service et d'un frein de stationnement (art. 153, al. 1). Cette prescription sera désormais étendue aux motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 3 et 4, afin de prévenir efficacement leur mise en mouvement. Pour les véhicules au sens du ch. 4 tels que les gyropodes, la béquille doit pouvoir servir de frein de stationnement ; la rampe maximale jusqu'à laquelle elle doit retenir le véhicule n'est pas encore définie. Exiger qu'elle puisse empêcher le véhicule de se mettre en mouvement sur une rampe ou une déclivité de 12 % constitue un durcissement, dans la mesure où les supports actuels ne sont pas conformes à cette exigence. Toutefois, cette exigence s'appliquera uniquement aux véhicules admis à la circulation après l'entrée en vigueur de la disposition. Il n'est prévu aucune obligation d'équiper les véhicules déjà admis.

Art. 151Al. 1^{bis}

Jusqu'à présent, l'assouplissement concernant le montage des feux sur le véhicule (dérogation à l'art. 140, al. 4, let. a, OETV) était réservé au Segway™ ; il s'appliquera dorénavant à tous les véhicules visés à l'art. 14, let. b, ch. 4.

La construction de ces véhicules, dont la largeur n'excède pas 1 m, peut rendre difficile le montage des feux au milieu. Or le montage des feux ailleurs que dans l'axe longitudinal ne présente pas d'inconvénient parce que la largeur est réduite, les angles de visibilité doivent être maintenus et les feux ne doivent pas éblouir.

Vu la largeur réduite de ces véhicules, qu'ils partagent avec les cyclomoteurs et les cycles, il ne semble pas nécessaire de les équiper de clignoteurs.

Al. 2

La décision de l'OFROU concernant l'équipement du Segway™ prévoit une facilité pour les béquilles qui ne doivent pas se relever automatiquement. Le présent alinéa intègre cette facilité dans une ordonnance. L'art. 146, al. 3, énumère les autres exigences applicables aux béquilles.

Titre de section précédant l'art. 152

Les motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 3 et 4, peuvent être à voie unique ou à voies multiples, et avoir deux roues, trois roues ou plus. Ce titre garantit que les prescriptions qui suivent ne soient applicables qu'aux motocycles légers à voies multiples qui comptent plus de deux roues.

Art. 152, al. 1

On renonce désormais au dispositif de marche arrière jusqu'à un poids total de 0,45 t (actuellement 0,4 t). Cette règle s'applique à tous les véhicules admis à la circulation en vertu de l'art. 14, let. b, ch. 3 ou 4.

Art. 153, al. 1

L'expression « à trois roues » est remplacée par « à voies multiples ». Les motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 3 et 4, peuvent avoir plus de trois roues.

Art. 156, al. 1

L'art. 152 impose uniquement un dispositif de marche arrière aux motocycles légers à partir d'un poids total de 450 kg. La disposition de l'art. 156 doit être modifiée en conséquence car il n'y a aucune raison qu'un quadricycle ou un tricycle à moteur du même poids nécessite un dispositif de marche arrière à partir de 400 kg, et non de 450 kg.

Art. 180, al. 1 (abrogé)

Cette disposition est déplacée à l'annexe 1, ch. 2.1, de l'ordonnance sur la réception par type (ORT).

Annexe 7, ch. 23, classe 2

L'expression « à trois roues » est remplacée par « à voies multiples ». Les motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 3 et 4, peuvent avoir plus de trois roues.

2.2. Modification de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11)

Titre et art. 42, al. 4

La motion demande que les véhicules correspondants (p. ex. gyropodes) soient assimilés aux motocycles légers pour les prescriptions en matière de comportement, ce qui implique par exemple qu'ils puissent emprunter les pistes cyclables. Les caractéristiques de ces véhicules, notamment leur faible vitesse, le justifient. Le titre est complété par le terme « cyclomoteurs », ce qui améliore sa cohérence formelle avec l'article suivant. Le complément sur les prescriptions en matière de bruit sera abandonné : l'art. 33 OCR inclut de toute façon l'ensemble des conducteurs et la disposition deviendra ainsi plus intelligible. Outre les cyclomotoristes, les prescriptions en matière de bruit de l'art. 33 doivent englober les cyclistes et les conducteurs de vélos électriques ou de cyclopoussettes, dans la mesure où elles sont pertinentes pour les véhicules concernés (p. ex. chargement de charges bruyantes sans les arrimer).

Art. 43a, al. 1 et 2

L'utilisation de fauteuils roulants motorisés sera désormais limitée aux handicapés moteurs. Par souci de cohérence, l'ordre des al. 1 et 2 est inversé.

2.3. Modification de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21)

Art. 19, al. 1, let. b et c

Les véhicules désormais régis par l'art. 14, let. b, ch. 4, OETV, (p. ex. gyropodes) seront totalement assimilés aux cyclomoteurs légers en ce qui concerne les règles de la circulation, y compris les interdictions de circuler. Les véhicules visés à l'art. 14, let. b, ch. 3, OETV, (p. ex. cyclopoussettes) bénéficient uniquement de cette nouvelle règle si leur largeur n'excède pas 1 m.

Let. b

La modification de cet article permet aux motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 3 et 4, de poursuivre leur route au signal « Circulation interdite aux motocycles » si leur largeur n'excède pas 1 m.

Let. c

Pour autant que leur largeur n'excède pas 1 m, le complément apporté soumet les véhicules visés à l'art. 14, let. b, ch. 3 et 4, OETV à l'interdiction de circuler indiquée par le signal « Circulation interdite aux cycles et cyclomoteurs » (2.05).

Art. 64, al. 6

La réorganisation est consécutive à l'intégration des motocycles et des cyclomoteurs à propulsion électrique.

Let. a

La let. a reprend la règle actuelle.

Let. b

Dorénavant, la plaque complémentaire « Cyclistes » englobera aussi les véhicules visés à l'art. 14, let. b, ch. 3, (p. ex. cyclopoisses) pour autant que leur largeur n'excède pas 1 m, ainsi que ceux visés au ch. 4, OETV, (p. ex. gyropodes). Il en va de même lorsque le cycle est représenté sous forme de symbole, par exemple au sens de l'art. 64, al. 5, let. b (« Cyclistes exceptés » ou « Cyclistes autorisés »).

2.4. Modification de l'ordonnance du 27 octobre 1976 réglant l'admission à la circulation routière (OAC ; RS 741.51)

Art. 4, al. 5Let. g

Les instructions autorisent d'ores et déjà la conduite des véhicules désormais régis par l'art. 14, let. b, ch. 3, OETV, (p. ex. cyclopoisses) avec un permis de conduire de catégorie B ou F. Cette exception est raisonnable car les caractéristiques de ces véhicules ne requièrent aucune connaissance spécifique en matière de motocycles. La règle sera dorénavant intégrée dans une ordonnance.

Let. h

A partir de 16 ans, les conducteurs n'ont besoin d'aucun permis de conduire (art. 6, al. 1, let. f, OAC) (cf. commentaires sur l'art. 5, al. 2) pour utiliser les véhicules visés à l'art. 14, let. b, ch. 4, OETV. Ils sont autorisés à en faire usage dès 14 ans moyennant un permis de conduire de catégorie G ou M (art. 6, al. 5, OAC).

Art. 5, al. 2Let. e

Comme la circulation en fauteuil roulant motorisé est désormais limitée aux handicapés moteurs, la précision actuelle « ont besoin d'(utiliser) » devient superflue. On ne fera plus de différence entre la propulsion électrique et les autres types de propulsion.

Let. f

A l'instar des cyclomoteurs légers, les véhicules désormais régis par l'art. 14, let. b, ch. 4, OETV, (p. ex. gyropodes) doivent pouvoir être conduits sans permis de conduire. La dérogation à l'exigence d'un permis de conduire entraîne l'application automatique de l'art. 6, al. 1, let. f, qui fixe l'âge minimal à 16 ans.

Art. 25, al. 1

Le transport professionnel avec des motocycles n'est pas soumis à autorisation, y compris lorsque les motocycles légers sont conduits à titre professionnel avec les permis de conduire des catégories B ou F.

2.5. Modification de l'ordonnance du 19 juin 1995 sur la réception par type des véhicules routiers (ORT ; RS 741.511)

Annexe 1, ch. 2.1, avant-dernier et dernier tiretsAvant-dernier tiret

L'art. 180, al. 1, OETV, est transféré à l'ORT. Vu que l'ORT énonce, par exemple, que les feux et les catadioptrés des cycles sont exemptés de la réception par type, il semble logique qu'elle mentionne également une disposition analogue pour les motocycles légers. Il n'en résulte aucune modification matérielle.

Dernier tiret

L'assouplissement défini dans la décision de l'OFROU concernant l'équipement du Segway™ prévoit que les feux ne sont pas soumis à l'obligation de réception par type. Cette facilité est ainsi intégrée dans une ordonnance.

2.6. Modification de l'ordonnance du 4 mars 1996 sur les amendes d'ordre (OAO ; RS 741.031)

Annexe 1

Ch. 339 (nouveau)

Fait nouveau : la circulation non autorisée en fauteuil roulant sur les aires de circulation affectées aux piétons (art. 43a, al. 2, OCR) sera punie d'une amende de 40 francs.

Chap. 6, titre

Le titre est complété par la mention « conducteurs de motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 3 et 4, OETV » (p. ex. cyclopousses et gyropodes) pour les amendes d'ordre des cyclistes et des cyclomotoristes. Cette assimilation en matière d'amendes d'ordre semble opportune vu l'assouplissement des règles de la circulation et les facilités octroyés en termes d'utilisation et d'admission. Par conséquent, elle s'applique également aux dispositions des ch. 620 et 622 ainsi que du chap. 7 ci-dessous.

Ch. 607.3 et 607.4

Le ch. 3 couvrait jusqu'à présent le fait, pour les cyclistes et les cyclomotoristes, de circuler de front lorsque cela est interdit. Ce fait est reporté au ch. 4 et complété en même temps par les véhicules désormais mentionnés au ch. 3. Pour des questions de clarté, la formulation détaillée des différentes combinaisons possibles n'est pas indiquée. En cas de besoin, elle pourra être complétée à la main sur le formulaire.

Ch. 617.1, 617.2 et 617.3

La disposition relative au signe de la main est complétée par l'expression « d'annoncer le changement de direction ». Cet ajout est nécessaire car les véhicules à carrosserie fermée visés à l'art. 14, let. b, ch. 3, OETV, (p. ex. cyclopousses) doivent disposer de clignoteurs de direction.

Ch. 620 et 622

Ces dispositions s'appliquent aux cyclomoteurs légers. Elles sont complétées par l'expression « motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 3 et 4, OETV » en raison de leur assimilation en matière de règles de la circulation.

Chap. 7, titre, et ch. 700.2, 700.3, 701.2 et 701.3

Ces dispositions s'appliquent aux cyclomoteurs légers. Elles sont complétées par l'expression « motocycles légers visés à l'art. 14, let. b, ch. 3 et 4, OETV » en raison de leur assimilation en matière de règles de la circulation.

3. Conséquences

3.1. Conséquences pour les cantons

Les deux nouvelles sous-catégories de motocycles légers (art. 14, let. b, ch. 3 et 4, OETV) ont les mêmes plaques de contrôle que tous les autres motocycles légers. Elles sont également enregistrées en tant que motocycles légers dans le registre des données relatives aux véhicules et à leurs détenteurs (MOFIS). La police ne peut donc pas se baser sur la plaque de contrôle pour déterminer s'il s'agit ou non d'un motocycle léger « privilégié » (art. 14, let. b, ch. 3 et 4).

Les services des automobiles doivent utiliser leur propre système pour garantir que les véhicules exemptés du contrôle périodique subséquent n'y soient pas convoqués.

3.2. Conséquences pour la société

Grâce à la mise en œuvre de la motion et à l'intégration des instructions dans les ordonnances, les véhicules concernés bénéficieront de certaines facilités en termes d'utilisation et d'admission, dont personne ne sait si elles entraîneront une augmentation des admissions ou de l'utilisation. Le besoin de véhicules et de moyens de locomotion plus flexibles se fait sentir malgré le nombre actuellement limité des admissions. La diversification des types de véhicules et la hausse du nombre d'admissions auraient également une incidence sur le paysage routier. Les usagers devraient s'adapter à des moyens de transport nouveaux, au comportement parfois différent. Il est quasiment impossible d'estimer l'impact de cette évolution sur la sécurité routière et la consommation d'énergie.

4. Entrée en vigueur

Sous réserve d'approbation lors de l'audition, les nouvelles dispositions entreront en vigueur le plus tôt possible, au plus tard deux mois après l'arrêté du Conseil fédéral.