



CH-3003 Berne, OFROU

Aux directions cantonales
chargées de la circulation routière

Votre référence :
Notre référence : K221-2475/BP
Collaborateur : Pascal Blanc
Berne, le 20 juin 2011

Instructions concernant les facilités accordées pour certains véhicules à propulsion électrique immatriculés en tant que motocycles légers

Madame la Conseillère d'Etat, Monsieur le Conseiller d'Etat,

Nous avons l'avantage de vous faire parvenir les instructions mentionnées en objet.

Ces instructions sont destinées à éliminer les exigences exagérées ou inadaptées posées aux motocycles légers lents à voies multiples, propulsés à l'électricité (par ex. gyropodes), ainsi qu'à leurs conducteurs. L'association des services des automobiles (asa) et la communauté de travail des chefs des polices de la circulation de Suisse et de la Principauté du Liechtenstein (CCCS) ont approuvé le contenu desdites instructions. Il est prévu d'intégrer ces facilités au niveau de l'ordonnance lors d'une prochaine révision.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère d'Etat, Monsieur le Conseiller d'Etat, l'assurance de notre haute considération.

Office fédéral des routes

Rudolf Dieterle
Directeur

Annexes :

Instructions du 20 juin 2011 concernant les facilités accordées pour certains véhicules à propulsion électrique assimilés à des motocycles légers

La présente lettre est également adressée aux services fédéraux, associations et organisations intéressés.



le 20 juin 2011

Instructions concernant les facilités accordées pour certains véhicules à propulsion électrique immatriculés en tant que motocycles légers

1. Contexte

Dans le commerce, on trouve de plus en plus de motocycles légers à voies multiples équipés d'une propulsion électrique particulière (par ex. gyropodes) ou d'une assistance électrique au pédalage, dont la vitesse est conforme à celle des cyclomoteurs, mais ayant un poids total et une puissance de moteur similaires à ceux des motocycles légers. Pour des raisons de sécurité, ils sont immatriculés en tant que motocycles légers, car c'est le seul moyen de garantir leur contrôle régulier par les autorités quant à la sécurité de fonctionnement et, ainsi, la sécurité de leurs conducteurs et des autres usagers de la route.

Pour conduire un motocycle léger, un permis de conduire de la catégorie A1 est nécessaire. La formation des motocyclistes (instruction pratique de base) est cependant conçue pour les motocycles à voie unique et n'est en fin de compte pas utile pour la conduite de véhicules à voies multiples. En outre, pour les cyclomoteurs ($V_{\max} \leq 30$ km/h), le droit en vigueur ne prescrit pas de formation ni d'examen pratique, mais un simple examen théorique.

Les motocycles légers sont interdits sur les pistes cyclables et ils ne peuvent emprunter les bandes cyclables que dans la mesure où ils n'entravent pas la circulation des cyclistes. Dans ces conditions, ils sont exposés inutilement aux risques liés au trafic motorisé plus rapide.

Les règles de la circulation routière doivent favoriser la sécurité routière et la protection de l'environnement. Une réglementation exagérée, telle qu'elle existe à certains égards pour les motocycles légers à propulsion électrique lents, entrave sans cause légitime la mise en circulation de tels véhicules. Suite à diverses requêtes relatives à leur admission et à leur utilisation dans des conditions simplifiées mais adéquates, il convient donc de prévoir certaines facilités.

2. Considérants

2.1. Exigences posées aux véhicules

Pour être admis à la circulation, les motocycles légers à voies multiples lents doivent actuellement satisfaire entièrement aux exigences en matière de sécurité posées aux motocycles légers, notamment en ce qui concerne les freins et le contrôle périodique par les services cantonaux des automobiles. C'est pour cette raison qu'ils sont munis de la plaque de contrôle correspondante. A court terme, il ne sera pas possible de répondre à la demande d'introduction d'une plaque de contrôle plus petite pour les motocycles légers; cependant, cette possibilité sera étudiée en collaboration avec les cantons dans le cadre d'une révision d'ordonnance à venir.

Il existe déjà des facilités relatives aux dispositifs d'éclairage pour les véhicules qui ne peuvent pas dépasser 15 km/h de par leur construction. Du point de vue de la sécurité routière, il serait justifiable d'appliquer cette prescription aux véhicules légèrement plus rapides. Il est donc possible de renoncer aux feux de croisement. De même, il semble exagéré d'exiger un signal d'alarme acoustique d'au moins 80 dB(A); un timbre bien perceptible, comme pour les cycles, est largement suffisant.

Un dispositif de marche arrière n'est pas obligatoire pour les véhicules dont le poids total n'excède pas 400 kg, lorsque le conducteur depuis son siège peut pousser facilement le véhicule en arrière. Rien ne s'oppose à ce que ces facilités s'appliquent également à des véhicules légèrement plus lourds.

D'autres facilités, en particulier concernant les systèmes de freinage, ne sont en revanche pas compatibles avec les exigences en matière de sécurité routière.

2.2 Exigences posées aux personnes

Les personnes qui possèdent un permis de conduire de la catégorie B (voiture de tourisme) obtiennent aujourd'hui la catégorie A1 (motocycles d'une cylindrée n'excédant pas 125 cm³ et d'une puissance maximale de 11 kW), sans passer d'examen, et sont ainsi autorisées à conduire tous les véhicules automobiles à deux ou trois roues immatriculés en tant que motocycles légers. Elles doivent toutefois suivre huit heures d'instruction pratique de base pour motocyclistes et ne sont autorisées à conduire qu'à partir du moment où le service des automobiles a inscrit la catégorie A1 dans leur permis.

Étant donné que l'instruction pratique de base se concentre sur les motocycles à voie unique, l'obligation d'y participer n'a pas de sens pour les personnes qui désirent seulement conduire des motocycles légers à voies multiples. Celles-ci peuvent donc être libérées de cette obligation.

L'ordonnance prévoit d'inscrire l'autorisation de conduire les véhicules automobiles à deux ou trois roues assimilés à des motocycles légers dans le permis de conduire. S'il n'était plus nécessaire d'attester l'instruction pratique, cette inscription engendrerait une charge administrative exagérée et des coûts en conséquence. Ces facilités ne seraient en outre pas applicables aux conducteurs étrangers.

Pour cette raison, les détenteurs d'un permis de la catégorie B ou de la catégorie spéciale F (véhicules automobiles dont la vitesse maximale n'excède pas 45 km/h, à l'exception des motocycles) doivent être autorisés d'office à conduire des motocycles légers à voies multiples tels qu'ils sont définis dans les présentes instructions. De telles facilités sont compatibles avec la sécurité routière puisque les conducteurs concernés ont déjà suivi un cours de théorie de la circulation, réussi un examen de conduite théorique et pratique, et qu'ils doivent avoir plus de 18 ans.

Le transport professionnel de personnes avec un motocycle n'est pas soumis à autorisation. Cependant, si le véhicule en question devait être rangé dans la catégorie B ou F, il faudrait alors acquérir une autorisation en vertu de l'art. 25 OAC et donc remplir des exigences médicales minimales plus élevées, contrôlées par un médecin, et réussir un nouvel examen de conduite. Au vu de la vitesse maximale peu élevée du véhicule, de son poids modeste et du fait qu'il constitue tout de même un « motocycle », il est possible de renoncer à cette autorisation.

2.3. Règles de la circulation

Lors de la procédure d'audition relative à la révision de l'ordonnance sur la circulation routière et de l'ordonnance sur la signalisation routière (projet VERVE), l'OFROU a proposé d'octroyer aux conducteurs de véhicules automobiles lents, dont la largeur est inférieure à 1 m, les mêmes droits qu'aux cyclistes sur les pistes et les bandes cyclables.

Une analyse rapide des avis sur la question a montré une large acceptation de cette proposition de l'OFROU. Un résultat si clair et le besoin urgent de mieux protéger les utilisateurs de tels véhicules automobiles lents et étroits dans la circulation justifient de fixer d'ores et déjà l'égalité de traitement avec les cyclistes sur les pistes et les bandes cyclables au niveau des instructions.

2.4 Autres facilités

D'autres facilités (par ex. création d'une nouvelle catégorie de véhicules, baisse de l'âge minimal requis pour conduire ce type de véhicules automobiles ou plus grande égalité de traitement avec les cyclistes en matière de règles de la circulation) ne sont envisageables que dans le cadre d'une modification d'ordonnance et à condition que les propositions correspondantes soient acceptées lors de la procédure d'audition.

3. Instructions / autorisations exceptionnelles

Les instructions et autorisations exceptionnelles sont définies en vertu de l'art. 97, al. 1, OCR¹, de l'art. 115, al. 2, OSR², de l'art. 220, al. 2, OETV³ et de l'art. 150, al. 6, OAC⁴.

3.1 Domaine d'application

Les facilités s'appliquent aux véhicules automobiles à voies multiples, propulsés à l'électricité, qui doivent être immatriculés en tant que motocycles légers selon le droit en vigueur (art. 14, let. b, OETV) et qui présentent les caractéristiques suivantes:

- vitesse maximale par construction limitée à 20 km/h (sans assistance);
- assistance électrique au pédalage limitée à 25 km/h (avec assistance);
- puissance continue du moteur limitée à 2,0 kW;
- poids total maximum de 450 kg.

3.2 Dispositions d'admission

Les dispositions d'admission de l'OETV et de l'OAC sont applicables en tenant compte des facilités suivantes :

- les feux de croisement ne sont pas nécessaires du moment que le véhicule est équipé d'un feu de position (art. 120, let. c, et art. 144, al. 7, OETV);
- l'avertisseur acoustique au sens de l'art. 82, al. 1, OETV, n'est pas nécessaire (art. 120, let. d, OETV); un timbre pour cycles ou tout autre avertisseur au sens de l'OETV est suffisant.
- un dispositif de marche arrière n'est pas nécessaire, lorsque le conducteur depuis son siège peut pousser facilement le véhicule en arrière (art. 152, al. 1, deuxième phrase, OETV).

3.3 Autorisation de conduire

En circulation nationale, les titulaires d'un permis de conduire de la catégorie B ou de la catégorie spéciale F âgés d'au moins dix-huit ans sont autorisés à conduire des motocycles de la sous-catégorie A1 tels que définis au point 3.1 sans preuve d'une instruction pratique de base pour motocyclistes et sans mention de l'autorisation dans le permis de conduire.

En cas de transport professionnel de personnes au moyen des véhicules décrits au point 3.1, une autorisation au sens de l'art. 25 OAC n'est pas nécessaire.

3.4 Admission sur les pistes et les bandes cyclables

Dans la mesure où leur largeur ne dépasse pas 1 m, les motocycles légers mentionnés au point 3.1 sont assimilés à des cycles sur les pistes et les bandes cyclables.

Les autorités compétentes en vertu du droit cantonal peuvent installer une plaque complémentaire pour étendre localement l'égalité de traitement entre les conducteurs des motocycles légers décrits au point 3.1 et les cyclistes quant à l'utilisation des aires de circulation, à condition de ne pas porter atteinte à la sécurité des autres usagers de la route et si les conditions locales le justifient.

4. Entrée en vigueur

Les présentes instructions entrent en vigueur avec effet immédiat.

¹ Ordonnance sur les règles de la circulation routière (RS 741.11)

² Ordonnance sur la signalisation routière (RS 741.21)

³ Ordonnance sur les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RS 741.41)

⁴ Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (RS 741.51)