



3003 Berne, le 19 mars 2012

Résultats de la procédure d'audition

Plus de sécurité sur les vélos électriques (ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers [OETV], ordonnance sur les règles de la circulation routière [OCR], ordonnance sur la signalisation routière [OSR])

SOMMAIRE

1.	Introduction	3
1.1.	Tableau récapitulatif des participants à l'audition	3
2.	Avis reçus sur le projet d'OETV	3
2.1.	Nouvelle réglementation des prescriptions applicables aux cyclomoteurs	3
2.2.	Véhicules agricoles ayant une largeur hors normes	4
2.3.	Simplification de l'immatriculation de certaines voitures de tourisme neuves	4
2.4.	Mesure de la largeur du véhicule sans les systèmes de commande de bâches	5
2.5.	Identification des véhicules affectés à l'entretien des routes	5
2.6.	Nouvelle réglementation concernant les projecteurs d'un flux supérieur à 2000 lumens	5
2.7.	Identification obligatoire des plates-formes de levage des véhicules automobiles et des remorques	6
2.8.	Abaissement de la vitesse maximale de circulation admise pour l'exception à l'identification obligatoire des dispositifs d'attelage	6
2.9.	Obligation d'équiper les autocars et les minibus de systèmes de détection des incendies	6
2.10.	Clignoteurs de direction obligatoires et feux de circulation diurne facultatifs pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur	6
2.11.	Abandon de l'essuie-glace obligatoire sur le pare-brise des motocycles	6
2.12.	Levée de l'obligation de munir les cycles d'un dispositif antivol	6
3.	Avis reçus sur le projet d'OCR	7
3.1.	Port du casque obligatoire	7
3.2.	Vitesse maximale des cyclomoteurs	7
3.3.	Transport d'enfants	7
3.4.	Charge par essieu des récolteuses agricoles	7
4.	Avis reçus sur le projet d'OSR	8
4.1.	Circulation interdite aux cyclomoteurs et plaque complémentaire « cyclistes »	8
4.2.	Adaptation des prescriptions sur la taille des signaux	8

1. Introduction

Par lettre du 18 mai 2011, l'Office fédéral des routes a lancé une procédure d'audition sur la révision de diverses ordonnances du droit de la circulation routière, en invitant les services concernés à se prononcer d'ici au 15 août 2011.

Les propositions de modification de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41) visent en premier lieu à améliorer la sécurité routière. De plus, elles comportent une nouvelle réglementation destinée à simplifier les prescriptions applicables aux cyclomoteurs (notamment en vue de l'augmentation du nombre de vélos électriques). Elles permettent par ailleurs d'adapter les prescriptions en vigueur en Suisse en matière de construction et d'équipement des véhicules automobiles et des remorques au nouveau droit de l'Union européenne.

Proposées elles aussi pour améliorer la sécurité routière, les modifications de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11) concernent avant tout le port obligatoire du casque pour les conducteurs de vélos électriques rapides.

Enfin, les changements relatifs à l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21) visent principalement l'égalité de traitement entre les vélos électriques lents et les vélos pour ce qui est de l'autorisation de circuler sur certaines aires de circulation.

1.1. Tableau récapitulatif des participants à l'audition

Destinataires	Envoi	Réponse
Cantons (directions de police, directions des affaires militaires, départements de la justice ou de la sécurité)	26	25
Autres services (y c. services de police, départements cantonaux des travaux publics, offices cantonaux des ponts et chaussées)	264	86
Destinataires qui ont expressément refusé de donner leur avis		11
Total	290	122

2. Avis reçus sur le projet d'OETV

La plupart des modifications proposées ont été largement acceptées.

Les propositions qui ont donné lieu à une opposition nette sont commentées ci-après. Certaines d'entre elles ont été revues en tenant compte des inquiétudes exprimées ; d'autres ont été retirées du projet de révision en raison des avis négatifs émis.

2.1. Nouvelle réglementation des prescriptions applicables aux cyclomoteurs

Pour accroître la clarté de l'ordonnance, les prescriptions sur les cyclomoteurs ont été restructurées. Demandés à plusieurs reprises, les deux éléments matériels ci-après ont en outre été proposés :

- 1) la possibilité d'équiper les cyclomoteurs légers d'un système d'aide à la propulsion ou au démarrage, permettant au véhicule d'atteindre une vitesse maximale de 6 km/h sans assistance au pédalage (soit grâce au seul moteur) ;

- 2) la limitation à 45 km/h de la vitesse maximale pouvant être atteinte le cas échéant par les autres cyclomoteurs grâce à l'assistance au pédalage.

Ces deux points ont été largement approuvés par les participants à l'audition, qui ont toutefois estimé que la structure choisie demeurerait trop compliquée et que les exigences imposées étaient trop restrictives, en particulier concernant les nouvelles formes de véhicules à propulsion électrique. Le projet a par conséquent été considérablement remanié. Désormais, il ne prévoit plus que deux types de cyclomoteurs (en plus des fauteuils roulants) :

- les cyclomoteurs légers, c'est-à-dire en principe les véhicules à une place, munis d'un moteur électrique d'une puissance maximale de 0,50 kW, pouvant atteindre au maximum 20 km/h de par leur construction et/ou équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km/h (comme jusqu'ici). Les cyclomoteurs légers pourront désormais bénéficier de toutes les facilités prévues à l'art. 175, al. 1^{bis}, en vigueur. Par exemple, ils pourront comporter plus de deux roues (et donc être à voies multiples) et ne devront plus être obligatoirement munis de pédales et d'une selle ;
- les autres cyclomoteurs (qui demeurent des véhicules à voie unique, comportant deux roues), qui ont une puissance maximale de 1,00 kW, une cylindrée qui ne dépasse pas 50 cm³ dans le cas d'un moteur à combustion et une vitesse maximale qui ne peut excéder 30 km/h de par leur construction lorsqu'ils sont propulsés par le seul moteur. Désormais, la vitesse maximale autorisée en cas d'assistance au pédalage sera limitée à 45 km/h. En outre, vu les réponses des participants à l'audition, les exigences plus sévères relatives au système de freinage des motocycles légers s'appliqueront aussi aux cyclomoteurs équipés d'une assistance au pédalage pouvant dépasser 30 km/h. Les vélos électriques courants peuvent atteindre sans difficulté la décélération exigée.

Pour des raisons de sécurité routière, d'autres demandes issues de l'audition n'ont pas été satisfaites, par exemple celle exigeant l'autorisation de cyclomoteurs à plusieurs places ou de structures fermées.

2.2. Véhicules agricoles ayant une largeur hors normes

Puisque les dimensions des pneumatiques n'ont cessé de croître ces derniers temps, sans pour autant que l'augmentation de la largeur égale celle du diamètre, il a été proposé de considérer comme pneumatiques larges tout pneu présentant une largeur dès 600 mm, indépendamment de son diamètre. Désormais, les chenilles en caoutchouc seront traitées de la même manière que les pneumatiques larges, étant elles aussi employées afin de préserver le sol. Si le véhicule tracteur et les remorques sont équipés de pneumatiques larges, de roues jumelées ou de chenilles en caoutchouc, les remorques pourront être plus larges que le véhicule tracteur, pour autant que leur largeur soit indiquée sur ce dernier de manière adéquate.

Les modifications proposées ont été largement acceptées dans le cadre de l'audition. Elles ont toutefois été rejetées par les cantons de Fribourg, de Lucerne, des Grisons, de Zoug et d'Obwald, par les services de police des cantons de Lucerne, d'Obwald et de Schwyz ainsi que par les associations ASTAG et USIC. Les opposants craignent que la sécurité routière soit menacée et que la circulation des véhicules soit perturbée en cas d'augmentation de la largeur des véhicules agricoles. Ils redoutent aussi la création de nouveaux privilèges pour l'agriculture. Or, la révision n'autorise aucune augmentation de la largeur autorisée pour les véhicules ou ensembles de véhicules, mais répond à l'évolution de la technique des véhicules et à une volonté d'optimisation de l'utilisation.

2.3. Simplification de l'immatriculation de certaines voitures de tourisme neuves

La proposition de remplacer, pour les voitures de tourisme possédant un certificat de conformité européen ou une réception par type (ou fiche de données) suisse, le contrôle de fonctionnement effectué au sein du service des automobiles par une identification du véhicule a été largement acceptée aussi bien par les autorités d'admission que par l'industrie automobile.

Par contre, la possibilité de déléguer l'identification du véhicule à des tiers a soulevé des oppositions, notamment de la part des services des automobiles et de la majorité des cantons. Un taux d'erreur important est attendu après les expériences faites avec le contrôle garage de véhicules disposant d'une réception par type suisse. Le premier contrôle subséquent (généralement quatre ans après la première immatriculation) pourrait donc entraîner des améliorations ou le retrait du véhicule de la circulation dans le pire des cas, ce qui engendrerait des problèmes considérables avec la clientèle. En fin de compte, la réalisation de l'identification par les autorités sert avant tout à protéger les clients. De même, des charges trop importantes sont attendues pour la formation et la surveillance indispensables à la qualité.

Pour ces raisons, la possibilité de déléguer l'identification du véhicule à des tiers a été retirée du projet.

2.4. Mesure de la largeur du véhicule sans les systèmes de commande de bâches

Le projet prévoyait de ne plus tenir compte, lors du mesurage de la largeur du véhicule, des systèmes de commande de bâches et des bâches enroulées à une hauteur de plus de 3,00 m et d'une largeur maximale de 0,15 m de chaque côté (conformément aux réglementations adoptées dans les pays voisins).

Les associations de piétons et de cyclistes se sont opposées à ce principe dans le cadre de l'audition, craignant qu'il suscite des risques supplémentaires pour les usagers de la route les plus vulnérables. Cette préoccupation ne se vérifiera pas. Au contraire, la mention explicite ainsi faite et les limitations qui en découlent garantissent que les dispositifs en question ne dépasseront pas la distance latérale maximale visible depuis les rétroviseurs. La surface de circulation nécessaire ne sera pas accrue, et les conducteurs n'auront pas de peine à estimer l'espace à leur disposition. Par ailleurs, l'indication d'une hauteur minimale permet de garantir que les piétons et les cyclistes ne seront pas mis en danger.

Les entreprises de transports et l'industrie automobile (ASTAG et UPSA) ont estimé pour leur part que les limitations étaient trop strictes et qu'elles ne se justifiaient pas. Elles considèrent que la hauteur minimale proposée (3,00 m) empêcherait l'utilisation des dispositifs en question sur les véhicules plus bas. Pour cette raison, la hauteur minimale a été revue à la baisse (2,50 m). Ainsi, l'objection faite a été prise en considération autant que possible compte tenu de la sécurité routière. Pour les véhicules dont la hauteur est encore inférieure, l'utilisation de bâches conventionnelles peut être envisagée.

2.5. Identification des véhicules affectés à l'entretien des routes

Le besoin de pouvoir mieux mettre en évidence les véhicules affectés à l'entretien des routes a été unanimement reconnu par les participants à l'audition. Par contre, les options proposées à cette fin ont fait l'objet d'opinions diverses. C'est pourquoi l'option proposée en guise de solution permet l'identification discutée pour tous les véhicules employés régulièrement pour l'entretien des routes, tout en laissant libre le choix de la couleur.

2.6. Nouvelle réglementation concernant les projecteurs d'un flux supérieur à 2000 lumens

Le projet proposait d'étendre à tous les projecteurs d'un flux supérieur à 2000 lumens l'obligation de disposer d'installations de lavage et de systèmes de réglage automatique des projecteurs, applicable aux projecteurs munis de sources lumineuses à décharge.

En raison des doutes soulevés lors de l'audition, la disposition a été adaptée, pour que seule la force du flux lumineux soit déterminante, et non plus le type de source lumineuse. Ainsi, elle est maintenant entièrement conforme à la réglementation internationale (règlement n° 48 de l'ECE).

2.7. Identification obligatoire des plates-formes de levage des véhicules automobiles et des remorques

La proposition a généralement reçu un accueil favorable. Toutefois, l'industrie automobile et les entreprises de transport (ASTAG, UPSA, USIC, routesuisse) notamment ont estimé que l'obligation prévue était superflue et disproportionnée. Nous rappelons à cet égard que l'identification en question est déjà prescrite depuis un certain temps en Allemagne, par exemple.

2.8. Abaissement de la vitesse maximale de circulation admise pour l'exception à l'identification obligatoire des dispositifs d'attelage

Le projet prévoyait l'identification obligatoire des dispositifs d'attelage (dispositifs d'accouplement, timons, anneaux de remorquage) des véhicules dont la vitesse maximale équivaut ou dépasse 15 km/h (et non 45 km/h comme jusqu'à présent). Le principe d'un abaissement de la vitesse maximale déterminante a été accepté par les participants, mais la limitation à 15 km/h a été considérée comme importante par certains services. C'est pourquoi elle a été relevée à 30 km/h.

2.9. Obligation d'équiper les autocars et les minibus de systèmes de détection des incendies

La proposition faite a généralement été acceptée par les participants. Plusieurs services ont toutefois demandé une prolongation des délais transitoires proposés et une dérogation pour les minibus. Ces requêtes ont été prises en compte.

2.10. Clignoteurs de direction obligatoires et feux de circulation diurne facultatifs pour les motocycles, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur

L'autorisation de feux de circulation diurne a été approuvée à l'unanimité dans le cadre de l'audition. Quant à l'obligation de munir les véhicules de clignoteurs de direction, elle a été rejetée seulement par certains représentants de la branche des deux-roues (notamment moto-suisse). Les clignoteurs de direction sont obligatoires au sein de l'UE.

2.11. Abandon de l'essuie-glace obligatoire sur le pare-brise des motocycles

La proposition de modification vise à harmoniser l'OETV et les prescriptions de l'UE. Les motocycles soumis aux exigences de l'OETV doivent être traités de la même façon que les motocycles disposant d'une réception par type CE, déjà autorisés à circuler en Suisse sans essuie-glace.

Plusieurs services ont souhaité maintenir l'obligation actuelle pour des raisons de sécurité routière (mauvaise visibilité en cas de pluie, brouillard ou neige). C'est pourquoi la proposition de modification a été adaptée : l'essuie-glace ne deviendra superflu que dans les cas où le champ de vision prescrit pourra être nettoyé depuis le siège du conducteur.

2.12. Levée de l'obligation de munir les cycles d'un dispositif antivol

La proposition de modification fait suite à une demande de PRO VELO Suisse. Elle a reçu un accueil favorable dans l'ensemble, étayée par les arguments suivants : la protection contre le vol du cycle est l'affaire du cycliste, dont l'obligation en ce sens est déjà inscrite de façon suffisante dans l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (art. 22, al. 1). Toutefois, plusieurs services (notamment les services de police et l'Automobile Club de Suisse) craignent une augmentation des vols de vélos.

3. Avis reçus sur le projet d'OCR

Les modifications proposées ont été largement approuvées dans le cadre de l'audition. Elles ont toutefois dû être adaptées, notamment en raison de la modification des catégories nécessaire dans l'OETV. Les grandes lignes de la révision de l'OCR ont néanmoins été maintenues.

3.1. Port du casque obligatoire

Jusqu'ici, les utilisateurs de vélos électriques n'étaient pas tenus de porter un casque. Dans un souci de sécurité, il a été proposé d'imposer le port d'un casque à vélo aux conducteurs de vélos électriques munis d'une assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h et d'une puissance maximale de 1,00 kW, exception faite des cyclomoteurs légers.

Acceptée sur le principe, cette proposition n'en a pas moins été jugée trop difficile à mettre en œuvre. Elle a donc été remaniée, pour garantir la prise en compte des objections faites et la conformité avec les prescriptions de l'OETV.

La réglementation ainsi adaptée doit notamment aussi s'appliquer aux vélos électriques immatriculés comme des motocycles en raison de leurs propriétés. Par conséquent, seule la vitesse pouvant être atteinte grâce au moteur doit être déterminante pour la question du port obligatoire du casque, et non plus la puissance.

3.2. Vitesse maximale des cyclomoteurs

La règle en vigueur interdisant le dépassement de la vitesse maximale déterminante pour la catégorie de véhicule (sauf dans le cas de cyclomoteurs circulant en descente) impliquait, pour les vélos électriques assimilés à des cyclomoteurs, qu'ils n'étaient autorisés à circuler que jusqu'à 30 km/h, même au plat. Or, cette réglementation a peu de sens pour les vélos électriques équipés d'une assistance au pédalage jusqu'à 45 km/h. Au lieu d'introduire un régime spécifique pour les vélos électriques, il a donc été proposé de ne plus appliquer la règle mentionnée aux cyclomoteurs, et pas seulement lorsqu'ils circulent en descente. Par conséquent, les modifications illégales apportées à la vitesse maximale par construction devront à l'avenir être sanctionnées seulement comme une infraction aux exigences techniques. La majorité des participants ont accepté la proposition.

3.3. Transport d'enfants

L'interdiction de transporter des enfants dans des remorques attelées à des vélos électriques rapides n'est plus opportune de nos jours et doit par conséquent être levée. Il était prévu de supprimer cette interdiction dans le cadre de la révision totale de l'ordonnance sur les règles de la circulation et de l'ordonnance sur la signalisation routière (projet VERVE). Toutefois, les avis positifs exprimés lors de l'audition sur le projet VERVE justifient le choix de procéder maintenant à la modification en question. Ce problème a parfois aussi été mentionné dans le cadre de la présente audition.

3.4. Charge par essieu des récolteuses agricoles

La proposition de relever à 14 t la charge par essieu admise pour un essieu entraîné d'une récolteuse agricole en raison des modifications apportées dans l'OETV a été largement acceptée.

4. Avis reçus sur le projet d'OSR

4.1. Circulation interdite aux cyclomoteurs et plaque complémentaire « cyclistes »

A l'avenir, le signal « Circulation interdite aux cyclomoteurs » ne devra plus s'appliquer aux vélos électriques lents, assimilés à des cycles. Cette proposition a pour corollaire que la plaque complémentaire « cyclistes » devra inclure les vélos électriques lents. Ces adaptations ont en principe été acceptées dans le cadre de l'audition, mais certains participants s'y sont opposés, en estimant parfois qu'elles n'allaient pas assez loin ou qu'elles allaient trop loin. Quoi qu'il en soit, il est apparu qu'il fallait renoncer au terme « cyclomoteur léger » et au critère de la puissance du moteur dans les règles en matière de comportement afin de garantir la conformité avec les modifications apportées à l'OCR.

4.2. Adaptation des prescriptions sur la taille des signaux

Les exigences plus strictes en matière de signalisation définies dans le cadre de la révision de l'OSR du 17 août 2005 devaient être mises en œuvre par les cantons à fin 2010 déjà. Peu avant l'expiration de ce délai, un réexamen des nouvelles prescriptions a été demandé, en raison de la charge importante requise pour le remplacement des signaux de petit format. Dans le cadre du projet VERVE, il a été proposé de ne plus réglementer la taille des signaux au niveau de l'ordonnance, mais seulement dans des normes (juridiquement contraignantes). Les autorités ne doivent pas être contraintes d'adapter leur signalisation tant que les ordonnances en cours de révision ne sont pas mises en œuvre et que les exigences concernant la taille des signaux n'ont pas été examinées ni inscrites dans des normes. Il a donc été proposé de prolonger le délai transitoire jusqu'à fin 2015, ce qui a été largement accepté dans le cadre de l'audition.

De même, la proposition d'autoriser le format habituel pour les signaux pliables employés sur les autoroutes a été approuvée. Elle se justifie par la faible durée d'utilisation desdits panneaux et par la logistique nécessaire de la part des services d'intervention.