



Berne, 13 décembre 2024

Révision partielle du 13 décembre 2024 de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11)

Commentaires

Numéro du document : ASTRA-D-45D93401/706



Ch. I

Remplacement d'expressions

Dans le texte italien, les expressions « a ruote simmetriche » et « con ruote disposte simmetricamente » ont été remplacées par « pluritraccia », comme cela a déjà été fait dans d'autres ordonnances. Cette modification vise à unifier les versions italiennes des actes législatifs.

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

Al. 2, let. e : comme le prévoyait déjà l'ancien droit, les personnes circulant avec un véhicule dont la vitesse maximale par construction n'excède pas 20 km/h sont dispensées de l'obligation de porter le casque.

Al. 2, let. g : afin d'améliorer la compréhension de la réglementation, l'obligation de porter le casque pour les personnes circulant avec un cyclomoteur équipé d'un système de propulsion électrique actif jusqu'à 25 km/h au maximum est désormais régie à la let. g. À l'avenir, le critère déterminant pour l'exemption de l'obligation de porter le casque sera la vitesse maximale jusqu'à laquelle le système de propulsion électrique est actif, fixée à 25 km/h.

Al. 2, let. h : la disposition en question correspond à l'ancienne let. g (exemption de l'obligation de porter le casque pour les conducteurs de fauteuils roulants motorisés).

Al. 3 : dans son ancienne teneur, la disposition prescrivait le port d'un casque homologué conformément au règlement CEE-ONU n° 22 dans la version figurant à l'annexe 2 de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers¹ sur les motocycles et d'autres véhicules. Après l'entrée en vigueur le 4 janvier 2023 d'une modification du règlement CEE-ONU n° 22, seuls les casques de protection homologués selon la toute dernière version dudit règlement auraient été admis à compter de cette date. Une telle restriction n'étant pas le but du renvoi à la version figurant à l'annexe 2 OETV, l'al. 3 a été adapté. Les homologations selon des versions antérieures du règlement CEE-ONU sont elles aussi admises, et les casques plus anciens peuvent continuer d'être utilisés.

Art 41, al. 2

Les personnes qui doivent emprunter le trottoir avec un véhicule (par ex. si l'entrée d'une maison n'est accessible qu'en traversant un trottoir) sont tenues de faire preuve d'une prudence particulière à l'égard des utilisateurs du trottoir et de leur céder la priorité. Outre les piétons et les utilisateurs d'engins assimilés à des véhicules, les enfants jusqu'à l'âge de douze ans, en l'absence d'infrastructure cyclable appropriée, ou les personnes à mobilité réduite utilisant un fauteuil roulant motorisé font partie des usagers légalement autorisés à emprunter le trottoir (art. 41, al. 4, OCR et art. 43a, al. 1, OCR). Dans certains cas, les cyclistes et les cyclomotoristes peuvent également faire partie des personnes autorisées (signal « Chemin pour piétons » auquel est ajoutée la plaque complémentaire «  autorisés »). L'ajout « des autres ayants droit » désigne ces groupes d'usagers.

Art. 42, al. 5

D'une part, l'autorisation pour les conducteurs de cyclomoteurs lourds et de cyclomoteurs rapides d'emprunter la chaussée contiguë lorsqu'une signalisation ad hoc est installée sur une piste cyclable (ou sur des pistes cyclables et chemins pour piétons à usage mixte) est inscrite dans le nouvel art. 64a OSR. D'autre part, ce droit constituera désormais une règle de circulation définie dans l'OCR. Cela permettra de garantir que l'obligation d'emprunter les pistes cyclables ne pourra être levée que pour les conducteurs des cyclomoteurs cités et des vélos-taxis électriques, et pas pour les cyclistes en général. Comme jusqu'ici, et contrairement au droit de la signalisation routière, la règle de circulation mentionne expressément les vélos-taxis électriques dont la largeur ne dépasse pas 1,00 m.

¹ RS 741.41

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

La modification ne concerne que le texte italien. Elle est de nature rédactionnelle et vise à garantir que le libellé de l'OCR est le même que celui des autres actes législatifs. La formulation « il cui genere di costruzione permette velocità massime » a été remplacée par « velocità massima per costruzione ».

Art. 59b

Dans tout l'article, la formulation italienne « il cui genere di costruzione permette velocità massime » a été remplacée par « velocità massima per costruzione ». La modification ne concerne que le texte italien. Elle est de nature rédactionnelle et vise à garantir que le libellé de l'OCR est le même que celui des autres actes législatifs.

Art. 63, al. 3, 5 et 6

Al. 3, let. a : désormais, l'autorisation de transporter des personnes ne sera plus subordonnée à la présence de pédales, mais à la présence d'une place assise (selle ou siège), qui doit comprendre un dispositif permettant de poser les pieds, tel qu'un repose-pieds au sens de l'art. 175, al. 4, OETV. Les enfants ne peuvent être transportés que sur des places assises adaptées à leur taille. Les pieds de l'enfant doivent notamment pouvoir toucher les pédales, le repose-pieds ou d'autres surfaces ad hoc. Étant donné que les pédales ne sont plus prescrites, la let. a de la disposition introduit également la possibilité de transporter des enfants sur des places assises protégées spécialement aménagées (aspect réglementé auparavant à l'al. 3, let. d). Les enfants en bas âge doivent être protégés contre les chutes (par ex. par une ceinture) et leurs extrémités doivent être protégées contre le contact avec les roues.

Les critères utilisés pour fixer le nombre et le type de places et de places assises pour enfants d'un cycle ou d'un cyclomoteur sont régis dans les prescriptions techniques applicables aux véhicules de l'OETV (cf. art. 175, al. 5, 180, al. 1, et 215, al. 2, OETV).

Al. 3, let. b : la let. b est désormais structurée différemment. Sur le plan du contenu, rien ne change par rapport à l'ancienne disposition. Il s'agit simplement d'une adaptation formelle destinée à améliorer la lisibilité.

Al. 3, let. c : la première partie de la phrase de l'ancienne disposition, qui spécifiait que des personnes handicapées pouvaient être transportées sur un cycle spécialement aménagé, a été supprimée. Cette précision est devenue inutile compte tenu de la suppression à la let. a de l'obligation de disposer de pédales. Les personnes handicapées peuvent être transportées sur une place assise adaptée (cf. également art. 175, al. 6, OETV).

Al. 3, let. d : cette disposition ne régit plus que le transport d'enfants sur une remorque pour cycles. L'ancienne partie de phrase « ou sur un cycle spécialement aménagé » a été supprimée de la let. d (cf. commentaires de la let. a). Comme jusqu'ici, le transport d'enfants sur une remorque pour cycles n'est autorisé qu'avec des cycles ou des cyclomoteurs à deux places tout au plus, et au maximum deux enfants peuvent être transportés sur des places assises protégées.

Al. 5 : il est interdit de transporter des personnes sur les cycles et cyclomoteurs sans place assise et nécessitant donc une conduite en position debout (par ex. sur une trottinette électrique considérée comme un cyclomoteur léger ou sur un cycle équipé de pédales pour l'utilisation en position debout, comme un appareil de fitness).

Al. 6 : la disposition prévoyant que l'autorité cantonale peut autoriser un nombre de places supérieur à celui des paires de pédales sur des cycles à voies multiples a été abrogée. Elle n'a en effet plus d'utilité, étant donné que selon l'al. 3, let. a, la présence de pédales n'est plus obligatoire pour le transport de personnes. Une disposition en ce sens figure toutefois à l'art. 215, al. 2, OETV dans sa nouvelle teneur.

Ch. II

Les modifications entrent en vigueur le 1^{er} juillet 2025.