

*Date de dépôt : 2 février 2012*

## **Réponse du Conseil d'Etat**

**à la question écrite de M. François Lefort : Que compte faire le Conseil d'Etat pour promouvoir les vélos-taxis, vélos-cargos et autres gyropodes ?**

Mesdames et  
Messieurs les députés,

En date du 18 novembre 2011, le Grand Conseil a renvoyé au Conseil d'Etat une question écrite qui a la teneur suivante :

*La mobilité douce inclut de nouveaux types de véhicules à propulsion électrique, tels que vélos-taxis, vélos-cargos et gyropodes, qui s'insèrent facilement dans le trafic urbain. Ces véhicules, encore peu courants, utilisent la propulsion par moteur électrique. Ils ont l'avantage d'être peu encombrants, économes en énergie, ils se déplacent sans bruit et sans émission de gaz carbonique et autres polluants classiques de la circulation automobile. Leur utilisation peut se développer en remplacement de véhicules à propulsion par moteur à combustion et donc contribuer à réduire les émissions de gaz carbonique et autres gaz polluants. Leur faible encombrement, leur vitesse et, pour certains, leur capacité de transport tant de marchandises que de passagers les rendent particulièrement intéressants pour contribuer à réduire la densité du trafic routier, et développer parallèlement des activités de transport de passagers (vélos-taxis) et de marchandises (vélocargos), donc des emplois locaux. L'enjeu actuel est leur insertion dans le trafic et donc dans la stratégie de mobilité, qui devraient les prendre en compte et en encourager le développement. Cet enjeu a été abordé en 2011 par diverses motions au Conseil National, ce qui a conduit l'Office fédéral des routes à modifier les règles pour faciliter l'immatriculation de ces véhicules, qualifiés maintenant par l'OFROU de motocycles légers (1, 2).*

*Le Conseil d'Etat a exprimé à maintes reprises sa volonté d'être l'acteur majeur du développement durable sur le territoire de la République et canton*

*de Genève, aussi bien dans les discours et débats, mais également dans les actes et donc dans la loi. Cette volonté est en cohérence avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de la loi fédérale sur le CO2 et la révision pendante de ladite loi.*

*Compte tenu que les véhicules électriques, incluant les motocycles légers se popularisent tant dans le domaine des loisirs que dans les activités professionnelles; compte-tenu que l'OFROU a introduit des facilités (1, 2) pour l'immatriculation des motocycles légers et les exigences posées aux conducteurs desdits véhicules tout en garantissant la sécurité routière, il apparaît que ces véhicules peuvent grandement contribuer à la réduction des émissions de gaz carbonique, tout en augmentant la diversité des modes de transport. La sécurité des conducteurs et des autres usagers de la route, en particulier celle des passagers des vélos-taxis, est garantie par les nouvelles règles édictées par l'OFROU, tout comme l'accès de ces véhicules aux pistes cyclables.*

*Dans ce contexte, le Conseil d'Etat pourrait-il communiquer sur sa volonté d'intégrer ces nouveaux véhicules à sa stratégie de la mobilité et en particulier de la mobilité douce, et sur les moyens qu'il compte mettre en œuvre pour permettre le développement d'activités génératrices d'emplois locaux utilisant les motocycles légers, ou autrement dit:*

***Que compte faire le Conseil d'Etat pour promouvoir les vélos-taxis, vélos-cargos et autres gyropodes ?***

*En vous remerciant de votre prompt réponse, veuillez agréer, Mesdames et Messieurs les conseillers d'Etat, l'expression de ma haute considération.*

Sources :

- (1) OFROU.2011. Facilités relatives aux gyropodes et aux vélos-taxis. <http://www.astra.admin.ch/00638/index.html?lang=fr&msg-id=39796>
- (2) OFROU. 2011. Instructions concernant les facilités accordées pour certains véhicules à propulsion électrique immatriculés en tant que motocycles léger (20 juin 2011). <http://www.news.admin.ch/NSBSubscriber/message/attachments/23441.pdf>

## RÉPONSE DU CONSEIL D'ÉTAT

Les vélos-taxis et vélos-cargos sont des véhicules à propulsion musculaire et font à ce titre partie de la mobilité douce. Ils sont le plus souvent munis d'une assistance électrique. Dans ce cas, et en raison de leur puissance et de leur poids, ils sont, depuis les instructions de l'Office fédéral des routes du 20 juin 2011, immatriculés en tant que motocycles légers.

Parmi les modes de déplacements « doux », ils s'ajoutent à la marche à pied, à la bicyclette, au vélo à assistance électrique (VAE), aux engins assimilés à des véhicules (trottinettes, skates, patins à roulettes), et aux dispositifs d'aide à la mobilité des personnes handicapées ou âgées.

### **Les vélos-taxis et vélos-cargos : règles et fonction dans la mobilité urbaine**

Ces vélos ou triporteurs à assistance électrique servant au transport de personnes ou de marchandises doivent être immatriculés en tant que motocycles légers et munis de la plaque de contrôle correspondante. S'ils ne dépassent pas 1 m en largeur, ils peuvent être utilisés sur les pistes et bandes cyclables (cf. Annexe 1).

Ces nouveaux véhicules partagent les avantages des modes doux : pratiques, non polluants et offrant une grande liberté de déplacement. Ils ont un coût modeste pour la collectivité, car ils nécessitent peu de surface (pour le stationnement et dans la circulation), ils contribuent à la fluidité du trafic et permettent de diminuer l'empreinte écologique du transport.

Plus encore, ils renforcent l'importance et l'intérêt de la mobilité douce, non seulement pour la mobilité individuelle, mais également pour le transport de biens et de personnes.

La mise en œuvre de tels moyens de transport professionnel de personnes sera toutefois conditionnée par les exigences posées par la loi cantonale sur les taxis et limousines du 21 janvier 2005 (H 1 30).

### **Le cas du gyropode**

Le gyropode, popularisé par la marque « Segway », est un engin à propulsion électrique, qui se met en mouvement lorsque son utilisateur, en équilibre sur un plateau entre les deux roues, actionne le moteur électrique. On en compte quelques-uns immatriculés et circulant à Genève, et pour l'instant, son utilisation est limitée à un public restreint.

Si ce véhicule n'est peut-être pas dénué d'intérêt pour certains types de déplacements, par exemple au sein de grandes entreprises, sa généralisation pour le grand public ne semble pas à l'ordre du jour, ni même forcément recommandable. En effet, la conduite d'un Segway, à la différence du vélo, du vélo électrique ou de la trottinette, ne nécessite aucun effort physique, si ce n'est un certain sens de l'équilibre. On rappellera que la promotion des modes doux est très fortement associée à des objectifs de promotion de la santé publique. Pour cette raison, le Conseil d'Etat ne voit pas d'intérêt prépondérant à prendre des mesures pour promouvoir l'usage du gyropode : l'application des dispositions fédérales citées plus haut (cf. Annexe 1) lui semble suffisante pour accorder une place à ce véhicule dans l'espace public.

### **Les vélos-taxis et vélos-cargos s'inscrivent-ils dans le Plan directeur de la mobilité douce (PDMD) ?**

Le Plan directeur de la mobilité douce (PDMD) 2011-2014 a mis en évidence l'importance de mettre sur pied d'égalité les trois formes de mobilité (transport motorisé, transports publics, mobilité douce). L'arrivée dans la circulation des vélos-cargos et vélos-taxis, nouveaux acteurs du transport professionnel, participe à renforcer la mobilité douce.

L'action 5 du PDMD a pour objectif de développer une stratégie de promotion des modes doux. A travers cette action, l'Etat de Genève a pour mission de suivre *les offres innovantes de mobilité douce*, et notamment de soutenir l'expansion du vélo à assistance électrique (VAE). Les vélos-taxis et vélos-cargos, comme les VAE, entrent dans la catégorie de ces offres innovantes. En raison de leurs avantages énumérés ci-dessus, l'Etat doit poursuivre ses efforts pour accompagner leur évolution.

### **Que compte faire l'Etat pour les promouvoir ?**

#### ***1. Améliorer les conditions de circulation pour les mobilités douces***

La mise en œuvre du PDMD 2011-2014 s'articule non seulement autour des mesures de promotion évoquées plus haut, mais également autour de mesures d'aménagement pour mieux prendre en compte les besoins des mobilités douces, exigence renforcée depuis le vote des citoyens genevois, le 15 mai 2011, de la loi sur la mobilité douce (H 1 80).

Les transporteurs professionnels à vélo ont autant besoin d'itinéraires cyclables que les autres cyclistes. La mise en œuvre du réseau cyclable du PDMD permet d'améliorer la sécurité et le confort pour toutes les catégories d'usagers de la mobilité douce. Les vélos-taxis et vélos-cargos demandent des aménagements cyclables suffisamment larges, et des commodités d'accès et

de stationnement. Afin d'améliorer la prise en compte de leurs besoins, il a été décidé d'intégrer un représentant des transporteurs à vélo au sein du groupe de suivi du PDMD, rassemblant les groupes d'intérêts, associations d'usagers et autres partenaires de la mobilité douce.

## ***2. Promouvoir les modes de transports économes en énergie se substituant à l'énergie fossile***

Depuis le 26 août 2010, l'Etat subventionne l'achat de VAE. A fin 2011, cette mesure a permis à 1300 personnes d'acquérir un deux-roues électrique en bénéficiant d'une subvention de l'Etat de 250 F, qui est distribuée par les communes. Ces dernières ont réagi très positivement à cette mesure : elles sont libres de compléter le montant de la subvention ou d'y associer d'autres actions de promotion. La mesure est jugée efficace : le nombre de bénéficiaires est important et le taux de report du véhicule à moteur thermique vers le VAE est bon (environ 40 % d'utilisateurs passent de la voiture au VAE). Cette mesure est favorable aux politiques publiques de la santé, de la mobilité, de l'environnement et de l'énergie, ce qui encourage le Conseil d'Etat à poursuivre la mesure, tout en tenant compte des contraintes budgétaires actuelles.

Le soutien financier à l'achat des VAE est un signal clair de la volonté de l'Etat de promouvoir les modes de transports économes en énergie, qui permet sans nul doute aux vélos-taxis et vélos-cargos de bénéficier de l'image positive véhiculée.

## ***3. Soutenir la création d'emplois et favoriser l'insertion professionnelle à travers la mobilité douce***

En plus du subventionnement à l'achat de VAE, le service de l'énergie a apporté un soutien sous forme d'un prêt sans intérêt pour le lancement d'une entreprise genevoise de transport à vélo-cargo (La Petite Reine Genève). Cette entreprise compte aujourd'hui 8 employés, et 11 cargo-cycles que l'on voit fréquemment dans les rues genevoises, signe de la vitalité de l'entreprise.

Plus de 40 postes en emploi de solidarité (EdS) ont également été créés au sein de l'association Partage, qui assure des prestations de services pour les communes, par le transport et la livraison de marchandises ou l'évacuation de déchets sur ses 60 triporteurs électriques.

Caddie Service, autre association, assure des livraisons en vélo électrique pour la clientèle de grands magasins et emploie une soixantaine de personnes, dont 90% en EdS ou soutenues par l'Hospice Général. Elle utilise 23 remorques attelées à des vélos ou VAE pour assurer ses livraisons.

Si l'Etat n'a pas à se substituer à l'initiative privée, il ne peut que se réjouir du succès des prestataires de services en vélos-taxis et vélos-cargos, preuve

que l'essor des transports économes en énergie est également lié à leur efficacité économique et leur capacité à créer de l'emploi socialement valorisé.

#### ***4. Favoriser le transport par véhicules électriques dans le cadre du Plan de mobilité de l'administration cantonale (PMAC) et des plans de mobilité d'entreprise***

Conscient de la valeur d'exemple des mesures développées dans l'administration cantonale et les services publics, le Conseil d'Etat entend développer, dans le cadre du Plan de mobilité de l'administration cantonale (PMAC), des solutions pour améliorer le bilan énergétique des transports de biens et personnes internes à l'Etat. L'utilisation de véhicules d'autopartage Mobility (dont la flotte intègre depuis peu des voitures électriques), la rationalisation de l'usage des véhicules de service par leur mutualisation et la mise à disposition de vélos et VAE sont les prestations les plus visibles pour les employés de l'Etat. Les vélos-cargos et les vélos-taxis, qui ont été testés par le PMAC, auront une place à tenir dans son développement et viendront s'intégrer à l'offre de prestations de moyens de transport et de déplacement mise en place pour couvrir les besoins de l'activité de l'Etat. Dans le cadre d'appels d'offre pour des prestations de transport, l'Etat pourrait exiger que l'entreprise retenue présente un bilan énergétique favorable, ce qui pourrait inciter les prestataires à l'utilisation de ce type de véhicules.

On rappellera que la Fondation des services d'aide et de soins à domicile (FSASD), qui déploie un ambitieux plan de mobilité depuis 2006, n'a pas attendu l'homologation des vélos-cargos et quadricycles pour réaliser des trajets « non polluants ». Elle utilise 5 vélos ou VAE équipés de remorques pour effectuer des livraisons de repas à domicile. Cette offre sera étendue prochainement par des véhicules de type vélo-cargo munis d'une caisse frigorifique, loués à l'association Partage.

Le Conseil d'Etat, à travers le déploiement du Plan directeur de la mobilité douce et du Plan de mobilité de l'administration cantonale, et en accord avec sa politique énergétique et sa politique sociale et de l'emploi, entend donc promouvoir ces nouveaux véhicules servant au transport de personnes et de marchandises.

Au bénéfice de ces explications, le Conseil d'Etat vous invite, Mesdames et Messieurs les députés, à prendre acte de la présente réponse.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :  
Anja WYDEN GUELPA

Le président :  
Pierre-François UNGER

*Annexe : Courrier de l'Office fédéral des routes du 20 juin 2011 relatif aux instructions concernant les facilités accordées pour certains véhicules à propulsion électrique immatriculés en tant que motocycles légers*



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC  
Office fédéral des routes OFROU

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

Office fédéral des routes OFROU  
Pascal Blanc  
Adresse postale: 3003 Berne  
Emplacement: Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen  
Tél. +41 31 323 42 54, fax +41 31 323 43 21  
pascal.blanc@astra.admin.ch  
www.eastra.admin.ch

K221-2475

.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 cm<sup>3</sup> 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, OCR<sup>1</sup>, de l'art. 115, al. 2, OSR<sup>2</sup>, de l'art. 220, al. 2, OETV<sup>3</sup> et de l'art. 150, al. 6, OAC<sup>4</sup>.

#### 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.

<sup>1</sup> Ordonnance sur les règles de la circulation routière (RS 741.11)

<sup>2</sup> Ordonnance sur la signalisation routière (RS 741.21)

<sup>3</sup> Ordonnance sur les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RS 741.41)

<sup>4</sup> Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière (RS 741.51)