

Office fédéral des routes (OFROU)  
3003 Bern

Électroniquement à : [V-FA@astra.admin.ch](mailto:V-FA@astra.admin.ch)

Granges, 20 septembre 2023

## **Procédure de consultation « Aires de circulation destinées à la mobilité douce »**

### **Prise de position**

Chère Madame, cher Monsieur,

En premier lieu, nous vous remercions pour l'opportunité donnée de s'exprimer sur le projet de révision du droit de la circulation routière « Aires de circulation destinées à la mobilité douce » dans le cadre de la procédure de consultation ouverte jusqu'au 18 octobre 2023.

En tant que fédération cycliste nationale active aussi bien dans le sport de compétition que dans le sport amateur, Swiss Cycling suit attentivement les évolutions législatives ayant trait au domaine de la mobilité. En effet, Swiss Cycling défend dans ce domaine les intérêts des cyclistes et s'engage pour que les infrastructures répondent aux besoins de utilisatrices et utilisateurs, notamment en ce qui concerne la pratique du vélo en tant que loisir.

En ce sens, les modifications proposées dans le cadre du projet de révision du droit de la circulation routière « Aires de circulation pour la mobilité douce » sont de manière générale positives.

En particulier, Swiss Cycling soutient l'abaissement de l'âge minimal pour conduire des vélos électriques lents (25km/h maximum) de 16 à 12 ans, sous la surveillance d'une personne majeure. Ce changement répond à un besoin dans les zones touristiques, afin de permettre à des familles d'effectuer ensemble des activités sportives par exemple. Cependant, Swiss Cycling considère que les premières expériences et l'apprentissage du vélo chez les enfants et les jeunes doivent favoriser les aptitudes de coordination, et donc avoir lieu sur un vélo sans assistance électrique. En ce sens, l'accès à des vélos à assistance électrique ne doit pas se faire au détriment de la formation technique. Idéalement, la surveillance devrait être exercée par des personnes formées spécifiquement (guides). Pour Swiss Cycling, cette proposition est un pas dans la bonne direction. Cependant, il serait possible d'aller plus loin dans un souci de sécurité : Swiss Cycling incite à discuter d'un abaissement à 12 ans de l'âge pour passer le permis de catégorie M afin de conduire des vélos électriques. Idéalement, l'examen devrait être complété par une partie pratique en plus de la partie théorique afin d'augmenter la sécurité des jeunes.

MAIN PARTNER



PARTNER



CO-PARTNER



La levée de l'obligation d'utiliser les pistes cyclables pour les cyclomoteurs lourds et les cyclomoteurs rapides est également soutenue par Swiss Cycling. Cela permettra en effet de libérer de la place sur les pistes cyclables, tout en rendant celles-ci plus sûres pour les autres usagers et usagers. En effet, les cyclomoteurs lourds, qui sont relativement larges, ainsi que les cyclomoteurs rapides, s'intègrent, selon le contexte, mieux dans le trafic automobile que sur les pistes cyclables, notamment en zone urbaine. Cette proposition donne ainsi une liberté de choix aux cyclistes. De manière similaire, l'inscription dans l'ordonnance sur la signalisation routière des « protected bike lanes » constitue une proposition réjouissante pour améliorer les infrastructures. En outre, Swiss Cycling est favorable aux mesures augmentant la marge de manœuvre pour le transport d'enfants pour les cycles, ainsi que celles incitant à l'utilisation des vélos-cargos.

En revanche, Swiss Cycling se prononce contre l'augmentation de la vitesse maximale des véhicules propulsés par la seule force du moteur (gyropodes électriques, trottinettes électriques) de 20 à 25km/h. En effet, ce changement rendrait ces véhicules inutilement plus attractifs. De plus, l'argument avancé dans le rapport explicatif, selon lequel cette mesure réduirait les manœuvres de dépassement et améliorerait ainsi la sécurité sur les pistes cyclables, n'est pas pertinent. En effet, les vélos à assistance électrique, ainsi que les cycles sans assistances, ne roulent pas à des vitesses constantes, au contraire des véhicules propulsés par la seule force du moteur. Ainsi, ce sont ces derniers qui pourraient à l'avenir effectuer plus de manœuvres de dépassement, les rendant ainsi plus dangereux qu'ils ne le sont déjà.

Enfin, Swiss Cycling propose d'introduire des modifications supplémentaires dans le cadre de cette révision. Premièrement, des standards minimaux devraient être définis pour l'attribution des signaux 2.60 (Piste cyclable obligatoire pour les cyclistes et cyclomotoristes), 2.63 (Piste cyclable et chemin pour piétons, avec partage de l'aire de circulation) et 2.63.1 (Piste cyclable et chemin pour piétons, sans partage de l'aire de circulation). En complément, un signal « piste cyclable facultative » devrait être créé, comme cela existe déjà en France et en Allemagne, pour les pistes cyclables ne remplissant pas ces standards. Deuxièmement, Swiss Cycling est en faveur de l'introduction d'un signal « interdiction de dépasser des vélos » pour compléter l'art. 26 OSR. Cela permettrait d'éviter des situations de dépassement particulièrement dangereuses, par exemple dans les giratoires ou les passages à niveau. Troisièmement, Swiss Cycling souhaite une adaptation de l'art. 43 OCR pour que la circulation à deux de front soit autorisée dans les zones 30 – comme en Autriche – et à l'intérieur de bandes cyclables


En cas de questions, vous pouvez vous adresser à Lisia Bürgi, co-responsable politique et mobilité, tel. 031 359 72 43, [lisia.buergi@swiss-cycling.ch](mailto:lisia.buergi@swiss-cycling.ch).

En vous remerciant cordialement de prendre nos requêtes en compte,

Meilleures salutations,



Patrick Hunger  
Co-président



Lisia Bürgi  
Co-responsable politique et mobilité

MAIN PARTNER



PARTNER



CO-PARTNER

