CAIRN.INFO
MATIÈRES À RÉFLEXION

LE RAPPORT DU CONSEIL FÉDÉRAL SUISSE SUR LES AIRES DE CIRCULATION POUR LA MOBILITÉ DOUCE

Francisco Luciano

Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes | « Transports urbains »

2022/1 N° 141 | pages 39 à 40

ISSN 0397-6521
DOI 10.3917/turb.141.0039

Article disponible en ligne à l'adresse :

https://www.cairn.info/revue-transports-urbains-2022-1-page-39.htm

Distribution électronique Cairn.info pour Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes.
© Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

© Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes | Téléchargé le 12/10/2022 sur www.cairn.info par LOUIS MARION (IP: 88.170.15.52)

Le rapport du Conseil fédéral suisse sur les aires de circulation pour la mobilité douce

FRANCISCO LUCIANO
Ingénieur civil et urbaniste, directeur de Citec Paris, bureau d'études en mobilité
francisco.luciano@citec.ch

Suisse, 2015. Un député charge le Conseil fédéral d'examiner s'il est possible de classer les petits véhicules à propulsion électrique, en particulier les « voiturettes électriques » (comme celle de la photo) dans la catégorie des cyclomoteurs.

Trois ans après, un autre député réclame au Conseil « une vue d'ensemble sur l'utilisation actuelle et à venir des véhicules qui s'inscrivent dans la mobilité dite douce[1]… ce rapport devra indiquer qui, avec quel véhicule… et à quelles conditions est autorisé à circuler sur quelles aires de circulation »[2].

Le Conseil s'empare de cette feuille de route et publie en décembre 2021 un rapport dont nous synthétisons ici les principales conclusions par rapport aux véhicules intermédiaires.

La première question qui se pose est celle des critères d'affectation des aires de circulation : comment déterminer quel véhicule circulera sur quel espace ? Le Conseil décide d'adopter deux critères. Premier critère : la sécurité, mesurée en fonction des deux variables qui déterminent l'énergie cinétique à dissiper en cas de collision, à savoir, la vitesse et la masse. Second critère : l'espace requis, mesuré selon la largeur des véhicules.

Sur la base de ces trois variables (vitesse, masse, largeur), trois aires de circulation sont proposées :
– Les **aires de circulation piétonne** réservées aux piétons, aux vélos d'enfants et aux fauteuils roulants (motorisés ou pas). Le rapport confirme l'interdiction de rouler à vélo ou de circuler en trottinette sur les trottoirs, ainsi que l'extension du droit des piétons à utiliser les infrastructures cyclables quand il n'y a pas de trottoir ;
– Les **aires cyclables** sur lesquelles pourront et devront[3] dorénavant circuler les cycles et cyclomoteurs détaillés ci-dessous et, finalement ;
– Les **aires de circulation restantes**, c'est-à-dire les aires qui ne rentrent pas dans les deux catégories précédentes : « en font notamment partie les aires de circulation spécifiquement réservées aux transports publics… et aux taxis ».
Les quatre catégories de véhicules habilitées à circuler sur les aires cyclables ont été précisées dans le rapport (toujours par rapport aux trois variables vitesse-masse-largeur, indiquées entre parenthèses) :
– Les cycles : vélos et vélos cargos sans assistance ;
– Les cyclomoteurs légers (25 km/h, 250 kg, 1 m) : VAE, trottinettes, gyropodes ;
– Les cyclomoteurs lourds (25 km/h, 450 kg, 1 m ou 1,20 m pour le transport de marchandises) : cargos lourds[4], vélo-taxis électriques, véhicules motorisés pour personnes à mobilité réduite ainsi que les « voiturettes » ;
– Les cyclomoteurs rapides, catégorie incluant les speed-pedelecs (45 km/h, 200 kg, 1 m) et les cyclomoteurs avec moteur à combustion (30 km/h, 200 kg, 1 m).
Cette proposition normative contient plusieurs points intéressants relatifs aux véhicules intermédiaires…
– Le poids total maximal admissible pour les vélos cargos (véhicule + cycliste + charge) passe de 200 à 250 kg pour tenir compte à la fois des avancées technologiques (par exemple, pneus spécifiques pour cargos) et des usages et besoins ;
– Jusqu'à maintenant, les s-pedelecs pouvaient et devaient utiliser les pistes cyclables, une règle qui « n'a pas conduit à une hausse de la fréquence des accidents imputables au partage des aires de circulation avec les vélos conventionnels »[5]
Les s-pedelecs pourront donc continuer à utiliser les aires cyclables mais n'y seront plus obligés. Autrement dit, ils pourront utiliser la voirie ;
– Les vélos cargos lourds, d'un poids total maximal de 450 kg, ne seront plus classés « motocycles légers » et rentreront dans la catégorie cyclomoteurs. Ils pourront donc utiliser les aires cyclables, ce qui augmentera la régularité, la fiabilité et donc la compétitivité des services de livraison : un triporteur coincé dans le trafic perd l'avantage de la légèreté relative. Un autre changement important pour favoriser la cyclo-logistique : la largeur maximale des cargos destinés au transport de marchandises augmente à 1,20 m. Cette évolution devra évidemment être prise en compte au moment de dimensionner pistes, placer des bollards, etc. Moins évident sera l'impact sur les véhicules : le rapport indique que cette augmentation est proposée « pour que les vélos cargos disponibles dans le commerce puissent être utilisés pour transporter des europalettes ». Or les fabricants de cargos (comme Velove) et remorques (comme Bicylift) conçoivent déjà leurs produits pour transporter des palettes et micro-conteneurs aux dimensions europalette, plaçant le bord de 800 mm (celui qui oppose moins de résistance et minimise la largeur du véhicule) perpendiculaire au sens de la marche. La possibilité de

1. Ce n'est pas l'objet ni du rapport ni de cette revue mais on voit dans la formulation « mobilité dite douce » qu'en Suisse comme partout ailleurs la quête de la terminologie adéquate continue. « Douce » peut avoir une connotation condescendante, « active » ne fonctionne pas avec les petits véhicules qui avancent sans contribution de la part du passager, « Langsamverkehr », le terme utilisé en Suisse alémanique, devient inapproprié en milieu urbain, où un vélo sera plus rapide que la voiture. Le rapport adopte, par convention administrative, l'expression « mobilité douce ».

2. Toutes les citations, sauf indication contraire, proviennent du rapport du Conseil fédéral suisse sur les *Aires de circulation pour la mobilité douce*, du 10 décembre 2021 (en ligne).

3. Sauf les s-pedelecs, qui pourront aussi utiliser les « aires de circulation restantes ».

4. Nous n'avons pas trouvé dans le rapport une définition explicite du seuil à partir duquel un vélo cargo devient « lourd » mais le texte inclut les « vélos cargos » (avec deux roues et une charge maximale de 250 kg) dans la catégorie « cycles » et considère les cargos destinés au transport de marchandise, avec une charge maximale de 450 kg comme lourds. Quid des triporteurs plus légers à usage familial, comme les Nihola ou Butchers & Bicycles ? Difficile de les considérer comme « lourds » seulement parce qu'ils ont trois roues…

5. J'ai envie de voir dans cette observation une confirmation de l'idée avancée en 2017 : « Établir des limites de puissance et une réglementation différente entre le vélo et les véhicules de catégorie L1e-a (cyclomoteur, s-pedelec) semble justifié pour des raisons de sécurité, mais pourquoi ajouter une limitation de vitesse (intégrée) au véhicule ? Des panneaux spécifiques pourraient fixer la vitesse maximale pour chaque tronçon de voirie… comme pour les voitures et motos, permettant aux cyclistes d'adapter leur vitesse » (Décarboner la mobilité dans les zones de moyenne densité, p. 54).

© Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes | Téléchargé le 12/10/2022 sur www.cairn.info par LOUIS MARION (IP: 88.170.15.52)

Voiturettes électriques proposées en autopartage par Enuu à Bienne. © Enuu

« tourner » les palettes de 90° ouvrira-t-elle des nouvelles possibilités d'usage ?

Les parents posent souvent la question avant d'acheter un cargo : combien d'enfants puis-je transporter ? En Suisse, la réponse sera dorénavant : autant que vous voudrez, à condition de ne pas dépasser un poids total de 250 kg et d'avoir assez de place pour asseoir (et attacher ?) les enfants. Autrement dit, le nombre de places ne sera plus limité pour les cyclomoteurs légers.

Un dernier point : le rapport mentionne que le département transports du Conseil fédéral étudie l'efficacité d'une « réglementation dynamique des aires de circulation (par exemple, affectation variable des voies de circulation selon l'heure du jour) ». Concept à première vue intéressant mais qui pourrait se heurter au paradoxe de toute gestion dynamique de voies : quand le trafic est fort, la voie réservée devient indispensable pour faciliter le passage des modes qu'on veut favoriser (bus, voitures à fort taux d'occupation…) ; quand le trafic est faible, lever l'interdiction d'usage des voies réservées pour permettre aux voitures de les utiliser… n'est plus nécessaire (et peut même être perçu comme un geste de sarcasme institutionnel…).

En synthèse, ce rapport, marqué par une volonté de simplification et de cadrage d'une mobilité de plus en plus diversifiée et complexe, contient des pistes stimulantes pour mettre en cohérence les véhicules intermédiaires avec les infrastructures de mobilité.

© Groupement pour l'Étude des Transports Urbains Modernes | Téléchargé le 12/10/2022 sur www.cairn.info par LOUIS MARION (IP: 88.170.15.52)