



**Touring Club Suisse**  
Chemin de Blandonnet 4  
Case postale 820  
1214 Vernier GE  
www.tcs.ch

**Peter Goetschi**  
Président central  
Tél. +41 58 827 34 07  
Fax +41 58 827 50 26  
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier, GE

Madame la Présidente  
Simonetta Sommaruga  
Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC  
Office fédéral des routes  
Division Réseaux routiers  
3003 Berne

Envoi électronique : [aemterkonsultationen@astra.admin.ch](mailto:aemterkonsultationen@astra.admin.ch).

Vernier/Genève, le 9 septembre 2020

## **Procédure de consultation : la loi fédérale sur les voies cyclables**

Madame la Présidente,  
Mesdames, Messieurs,

Le Touring Club Suisse (TCS), organisation de consommateurs active dans le domaine de la mobilité, vous remercie pour la possibilité donnée de se prononcer sur le projet fédéral susmentionné et vous prie de trouver ci-après sa prise de position.

\*\*\*\*\*

### **Prise de position**

#### ***Remarque introductive***

Le TCS - qui a été fondé il y a bientôt 125 ans par des cyclistes - est attaché au principe de la complémentarité des moyens de transport. La promotion de la mobilité douce et du vélo en particulier peut contribuer à améliorer l'ensemble du système de mobilité. Le TCS salue les différentes initiatives en cours, tant publiques que privées (projets d'agglomération FORTA, Suisse mobile, VeloCargo, Bike2Work, PubliBike...), qui encouragent déjà la pratique du vélo. Par l'intermédiaire de son Académie de la mobilité, le TCS participe également au projet carvelo2go, qui fournit aux particuliers et aux entreprises des vélos cargo équipés de moteurs électriques. Enfin, il fait partie, depuis aujourd'hui, des membres fondateurs de CYCLA, l'alliance suisse du vélo.

Le TCS salue ainsi l'élaboration d'une loi distincte sur les voies cyclables permettant de réglementer les besoins et les aspects spécifiques de la circulation à vélo. Nous sommes d'avis que le vélo a un rôle important à jouer au sein de notre système de transport, non seulement dans le cadre de la mobilité pendulaire ou de loisirs, mais également dans l'optique du développement de la mobilité multimodale.

En matière de financement de l'infrastructure cyclable, le TCS rappelle que les projets de mobilité douce bénéficient actuellement d'un large soutien de la part de la Confédération dans le cadre des programmes d'agglomération de 3e génération (352 Mio. ou 26% des moyens), et ce sur la base de recettes routières à affectation obligatoire tirées des usagers du transport motorisé.

Ainsi, et si le TCS s'était clairement opposé à l'initiative vélo en raison de sa formulation contraignante impliquant un transfert de compétence à la Confédération, il s'est engagé activement en faveur du contre-projet vélo dont l'objectif ultime consiste dans le développement d'un réseau cyclable cohérent, au-delà des frontières communales ou même cantonales. Ceci dans le cadre d'une répartition stricte des rôles entre les cantons, clairement compétents en la matière, et la Confédération assurant pour sa part un rôle de coordination et de facilitation.

Lors du débat sur le contre-projet, l'argument de la sécurité renforcée grâce à des voies cyclables séparant le trafic cycliste du trafic motorisé a occupé une place prédominante. Pour le TCS, cette question de la sécurité et de la séparation des courants de trafic est centrale. Compte tenu des besoins croissants en mobilité, il s'agira ici de trouver des solutions pragmatiques, d'éviter d'opposer les modes de transports entre eux et d'aspirer à une meilleure fluidité du trafic.

Le TCS insiste en outre sur le maintien, notamment en milieu urbain, d'une hiérarchie du réseau routier. Les axes structurants principaux, à vocation de transit, ne doivent pas être déclassés par le biais de mesures de modération du trafic, d'aménagements urbains ou de réduction des vitesses qui nuisent à la fluidité du trafic. Car le « déclassement » de ces axes vitaux pour les échanges entre les centres et la périphérie de même que certaines mesures de management du trafic contribuent à créer des blocages aux interfaces entre le réseau national, cantonal et le réseau des agglomérations. Ceci implique que les agglomérations fixent et maintiennent un réseau structurant à l'échelle de l'agglomération pour les transports publics, le transport individuel et le transport de marchandises.

En conséquence, le TCS préconise d'une manière générale une séparation des flux du trafic doux/cycliste d'une part, et du trafic motorisé et des transports publics d'autre part, sur les axes de transit à fort trafic. En effet, la différence de vitesse entre les vélos et les voitures, généralement supérieure à 10 km/h présente un risque majeur du point de vue de la sécurité.

\*\*\*\*\*

### ***Remarques de détail***

Le TCS soutient dans l'ensemble le projet de loi soumis à consultation et estime que ce dernier offre une base solide en vue de la mise en œuvre du nouvel article 88 de la Constitution fédérale. Il vous prie cependant de trouver ci-après quelques remarques et demandes d'adaptations relatives à certaines dispositions du projet. En gras, sur le texte de la disposition concernée, vous trouvez les demandes de modification, suivies d'un bref commentaire.

#### **Art. 6 Principes en matière de planification**

Let. b : « soient suffisamment denses et suivent un tracé **rapide, en dehors des axes structurants à fort trafic.** »

Voir justification dans la remarque introductive.

Let c : « soient aussi sûrs que possible et que le trafic cycliste soit séparé du trafic motorisé et de la mobilité piétonne **lorsqu'une telle séparation est possible.** »

La sécurité et la fluidité passent idéalement par une séparation physique des principaux flux en fonction des vitesses.

### **Art. 10 Collaboration avec des organisations privées spécialisées**

Al. 1 : « Les cantons peuvent **collaborer avec des organisations privées spécialisées en vue de l'aménagement et de l'entretien** des réseaux de voies cyclables et pour fournir **des informations** sur ceux-ci.

Al. 2 : « Ils peuvent confier des tâches à ces organisations **dans les domaines définis à l'alinéa 1.** »

Cet article, en lien direct avec l'article 15, doit limiter la collaboration à des tâches n'impactant pas directement les intérêts légitimes des autres usagers de la route. L'étape stratégique de la planification des réseaux doit rester de la compétence stricte des pouvoirs publics.

### **Art. 15 Soutien aux organisations privées spécialisées**

Al. 1 : « La Confédération peut allouer des contributions financières aux organisations privées spécialisées pour leurs activités visées à l'art. 10 ainsi que pour leurs activités en matière de conseil, ~~de fourniture de bases décisionnelles~~ et d'information. À cette fin, elle conclut avec ces organisations des contrats de droit public. ».

Comme à l'alinéa 10, nous sommes d'avis qu'il revient aux seules autorités de préparer les bases décisionnelles en vue du développement des réseaux de voies cyclables. Compte tenu des liens très étroits entre les voies dédiées au vélo, aux transports publics et motorisés, notamment en milieu urbain et pour les déplacements de la vie quotidienne, le TCS estime qu'il est impossible ici de faire l'analogie avec la loi relative aux chemins pédestres.

### **Art. 17 Qualité pour recourir**

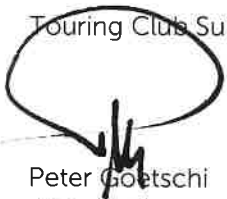
Al. 1, let b : Abrogé

Comme évoqué plus haut, l'infrastructure cycliste est intimement liée aux infrastructures des transports publics routiers et du transport individuel. Cela implique nécessairement une coordination et une pesée des intérêts entre les différents usagers, de manière beaucoup plus marquée et systématique pour les voies cyclables que pour les chemins pédestres. Conférer dans ce contexte un droit de recours idéal aux seules organisations cyclistes crée un déséquilibre et une inégalité de traitement avec les organisations défendant les intérêts des autres usagers. Cela va à l'encontre de la recherche de solutions concertées considérant l'ensemble des intérêts en présence. Vu le nombre déjà important des recourants potentiels et vu les divergences d'intérêts de différents usagers pour une infrastructure souvent partagée, il ne nous paraît pas approprié d'élargir la qualité pour recourir uniquement à certaines organisations spécialisées défendant des intérêts sectoriels.

\*\*\*\*\*

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Madame la Présidente, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Touring Club Suisse



Peter Goetschi  
*Président central*

*Annexe*

## **Questionnaire concernant la loi fédérale sur les voies cyclables**

### **1. Obligation de planification (art. 5, al. 2, de la loi sur les voies cyclables)**

Approuvez-vous l'obligation de planifier les réseaux de voies cyclables sous forme de plans contraignants pour les autorités ?

Oui, car ces plans contraignants constituent une condition préalable importante à la réalisation des futurs réseaux de voies cyclables.

### **2. Principes en matière de planification (art. 6 de la loi sur les voies cyclables)**

Approuvez-vous les principes en matière de planification fondés sur des objectifs qualitatifs reconnus (réseaux interconnectés, directs, sûrs, homogènes et attrayants) ?

Oui, le TCS approuve dans les grandes lignes, mais demande que l'on intègre aux lettres b et c la notion de désenchevêtrement du trafic, en précisant que le tracé des voies cyclables doit éviter les axes structurants à fort trafic. Cette requête s'inscrit dans la ligne de l'engagement pris au moment de la votation populaire pour davantage de sécurité pour l'ensemble des usagers, et sans mise en concurrence des différents modes de transport entre eux. D'une manière générale, les différents critères de qualité proposés ne vont pas manquer de favoriser la pratique du vélo.

Nous saluons en outre la distinction opérée entre réseau cyclable pour la vie quotidienne et réseau pour les loisirs et sommes également favorables, comme pour le réseau routier général, à une distinction et à une hiérarchisation des différents types de voies : voies express, liaisons principales et liaisons secondaires.

### **3. Obligation de remplacement (art. 9 de la loi sur les voies cyclables)**

Acceptez-vous que l'obligation de remplacement prévue dans la loi sur les voies cyclables s'applique de manière générale ?

Le TCS soutient cette disposition qui est également inscrite dans l'article constitutionnel. La formulation de cet article 9 est suffisamment précise, tout en laissant la marge de manœuvre nécessaire aux cantons.

### **4. « de grande qualité » (art. 12, al. 1, de la loi sur les voies cyclables)**

Acceptez-vous que la Confédération s'engage à mettre en place elle-même des ouvrages et des installations de grande qualité ?

Oui, le TCS soutient cette disposition. Dans son champ de compétences, soit principalement dans le cadre de la construction et de l'aménagement des routes nationales, la Confédération peut contribuer à réaliser des projets modèles et ainsi à fixer des standards de référence.

### **5. Information (art. 14 de la loi sur les voies cyclables)**

Acceptez-vous que la Confédération informe le public en détail sur les réseaux de voies cyclables et puisse soutenir les cantons et les tiers lorsqu'ils fournissent des informations sur ces réseaux ?

Oui, le TCS soutient cette disposition directement en lien avec l'article 88, al. 2 Cst., qui va permettre d'informer un large public sur le réseau des voies cyclables. Cette information devrait à son tour permettre de stimuler la planification, la réalisation ainsi que l'utilisation de ces réseaux. Dans cette optique, il conviendrait de développer une nomenclature uniforme pour les différents types de voies.

#### **6. Précision de l'art. 6h LRN**

Acceptez-vous qu'une précision soit apportée à l'art. 6h de la loi fédérale sur les routes nationales pour ce qui est des surfaces destinées aux piétons et aux cyclistes au niveau des jonctions vers des routes nationales de première et de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de troisième classe ?

Oui, le TCS soutient cette disposition. La Confédération gère aujourd'hui déjà ces surfaces de cette manière. Cette précision fait écho à l'article 12, al. 2 du présent projet qui contraint la Confédération « à concevoir et construire elle-même des ouvrages et des installations de grande qualité. »