



# PRO VELO *info*

N°48 – Juin 2019

Pour le vélo au quotidien  
Le journal des associations  
romandes et tessinoise PRO VELO

## DOSSIER

Vivre avec les e-bikes

# ILS SONT PARTOUT



© GIGANTO

En ville, on ne passe pas une journée sans en voir. Depuis peu, à la campagne et en montagne aussi. Il ne s'agit pas des moineaux, dont les effectifs chutent tristement, mais des vélos à assistance électrique (VAE), qui connaissent, eux, un développement fulgurant. Rétro, de course, VTT, vintage, classique, pliable, futuriste, à pneus larges ou même ressemblant à s'y méprendre à une moto, toutes les silhouettes sont dans l'électrique. Il y en a même équipés d'un panneau solaire! Prêts à explorer tous les milieux...

Avant l'arrivée des électrons sous les selles, régnait un esprit solidaire sur les deux-roues. Les échanges étaient fréquents aux feux rouges, mais aussi en campagne lors des pauses ou même en cas de panne le long de la route. L'apparition d'une autre dimension de vitesse a changé la donne. L'assistance électrique a créé une nouvelle catégorie de véhicules, avec un squelette de vélo, mais qui rivalisent avec les vespas, vélomoteurs, motos ou même automobiles, en ville en tout cas. Entre les deux dimensions, le dialogue se perd. On ne se comprend plus. On se déränge mutuellement, même. Ajouté à cela l'opacité des règles de circulation: personne ne sait vraiment qui peut rouler où. Une dynamique de la compétition a remplacé l'esprit de camaraderie.

Or, les e-bikes restent des deux-roues mus par la force du mollet. Ils sont parmi nous<sup>1</sup>, et il faut faire avec. Même s'ils vont vite, s'ils surprennent autant les piétons, les cyclistes que les automobilistes, il est temps d'apprendre à vivre ensemble...

D'autant plus que «d'envahisseurs» ils peuvent rapidement passer au rang «d'éclaireurs», dans le sens où, dans une grande partie des cas<sup>2</sup>, leurs propriétaires les ont enfourchés à la place de se glisser dans leurs sièges autos. Un VAE à la place d'une automobile? Voilà qui devient cyclistement intéressant. D'autant plus que, de plus en plus nombreux, ils motiveront les autorités à s'intéresser plus sérieusement à eux et à se mobiliser pour leur libérer des espaces, des bandes, des zones de parcage. Au détriment des voitures. Et pour le plus grand bien des cyclistes restés fidèles à la mécanique non assistée mais aussi en faveur de la mobilité douce dans son ensemble. Ça vaut bien la peine d'essayer de mieux s'entendre, non?

**Muriel Morand Pilot**

1. Un vélo sur trois acheté en Suisse est un e-bike, selon vélosuisse.
2. Selon un sondage du 20 minutes effectué sur 2160 personnes la semaine du 22 mars 2019, 38% des sondés ont remplacé leurs trajets en voiture par un e-bike.

# LES 45KM/H SUR LA ROUTE?



FREDERIC SOHLBANK

## Trop rapides pour les bandes cyclables, les vélos à assistance électrique (VAE) 45km/h devraient-ils prendre la route?

Les e-bikes suscitent des réactions vives et contrastées. Pour certains, leur développement a permis à des personnes d'abandonner la voiture pour le vélo, pour d'autres ils sont dangereux. D'autre part, l'arrivée des e-bikes incite certaines communes à réaliser de nouveaux aménagements. Grâce à l'augmentation du nombre de VAE sur le bitume, «il y a un projet de piste cyclable sécurisée en parallèle de la route cantonale entre Pomy et Yverdon, où le dénivelé est trop élevé pour la plupart des cyclistes. D'autres réflexions s'ouvrent pour les communes plus lointaines, telles Orbe et Yvonand», se réjouit Benoist Guillard, président de PRO VELO région Yverdon-les-Bains.

Une question âprement débattue: les VAE rapides doivent-ils emprunter les pistes cyclables, comme le prescrit la loi, ou circuler plutôt sur la route? Thierry Bieler, président de PRO VELO Morges et fervent utilisateur de VAE 45km/h, précise n'avoir jamais eu de soucis de cohabitation, mais préfère rouler dans la circulation. Le fait d'être, par la signalétique, obligé d'utiliser les voies cyclables lui pose problème. A titre d'exemple, les quais de Morges lors d'un dimanche après-midi par beau temps: «même en roulant à 5km/h, nous sommes trop rapides et pourtant les vélos sont tenus d'emprunter les voies cyclables». «L'opinion

publique et les politiques débattent actuellement de la proposition de transférer les vélos électriques rapides vers les infrastructures destinées au trafic individuel motorisé (TIM)», relève Nicolas Kessler, responsable du service de presse du Bureau de la prévention des accidents (BPA). La mise en danger d'autrui sur les pistes cyclables étant relativement faible, le BPA est pour l'heure d'avis que ce transfert n'améliorerait pas la sécurité routière. Bien au contraire: «le risque d'accident grave (personnes tuées ou grièvement blessées) augmenterait sensiblement pour les utilisateurs de vélos électriques». Des points de vue divergents qui préoccuperont certainement le législateur dans les années à venir.

### DES COMPORTEMENTS QUI FÂCHENT

«Il ne se passe quasiment pas un jour sans que je sois mis en danger par des vélos électriques '45'. Les conducteurs ne sont souvent que des automobilistes dissidents qui n'ont pas de respect pour les cyclistes classiques». Voici un extrait d'un courriel envoyé chez PRO VELO Genève. Et ce n'est pas un cas isolé. Un autre cycliste constate: «Depuis quelque temps, je me vois confronté à un danger nouveau, et sur les pistes cyclables précisément: les vélos électriques surpuissants, à l'approche silencieuse, au dépassement insensé, car frôlant le demeuré pédaleur classique. Je pense que le vélo électrique à plaque jaune n'a pas à rouler sur les pistes cyclables. Or, sur la 'voie verte', c'est la foire à l'empoigne».

Cette voie entre Annemasse (F) et la gare des Eaux-Vives (GE) «connaît un franc succès auprès des piétons et cyclistes, ils sont plusieurs milliers à l'emprunter chaque jour. Selon nos relevés, il y a environ 2/3 de cyclistes 'traditionnels' et 1/3 de cyclistes 'électriques», constate Gérard Widmer à la direction Générale des Transports de l'Etat de Genève. «S'agissant de la cohabitation entre cyclistes, et avec les autres usagers, elle est à améliorer.» Agressivité entre cyclistes et mauvaise compréhension de la réglementation de circulation sont deux sources principales de conflits. Monsieur Widmer précise que «des améliorations sont prévues ce printemps, notamment pour l'aménagement des traversées des axes routiers, de même qu'une campagne de sensibilisation pour les bons usages de la voie verte».

Fabienne Morand

## VÉLOS PLUS RAPIDES, PRÉVENTION SIMILAIRE

Publiés par l'Office fédéral de la statistique, les chiffres 2018 des accidents de la route ne sont pas réjouissants pour les e-bikers: «321 personnes ont été victimes d'un accident grave impliquant un vélo électrique, soit 90 de plus qu'en 2017». Toutefois, ces chiffres sont à mettre en relation avec l'explosion des ventes de VAE, qui ont plus que doublé entre 2013 et 2018<sup>1</sup>. Le nombre d'accidents doit par conséquent être relativisé. Au niveau de la prévention, les messages restent les mêmes pour les VAE: vitesse adaptée, prudence aux intersections et dans les giratoires, port du casque pour les 45km/h. Toutefois, «en raison de leur vitesse supérieure, les cyclistes motorisés sont plus souvent mis en danger en raison d'une mauvaise estimation de leur vitesse réelle par les autres usagers de la route. De plus, la distance de freinage est plus longue et il reste moins de temps pour réagir dans une situation critique», relève Nicolas Kessler, responsable du service de presse du BPA.

1. Source: Velosuisse

# PÉDALER DANS LA NATURE



Recharger son vélo en altitude, comme ici au col de la Chaux à Verbier.

## Les e-bikes connaissent un bel essor, et pas qu'en ville. Dans la nature, posent-ils problème aux autres usagers?

Si l'apparition des VAE (vélos à assistance électrique) est aussi remarquable sur les sentiers pédestres qu'en milieu urbain, elle pose des problèmes différents selon le contexte. Selon Lukas Stadtherr, de SuisseMobile: «La cohabitation entre vélos et VAE ne pose aucun problème dans le contexte de l'utilisation 'loisir et tourisme', respectivement sur les itinéraires de 'La Suisse à vélo' et 'La Suisse à VTT'».

Le son de cloche est plus mitigé du côté du Club Alpin Suisse (CAS). Dans son journal, paraissent parfois des courriers de lecteurs mécontents des cyclistes qu'ils croisent sur les chemins. Mais «de manière générale, dans les Alpes, il n'y a pas de grand problème, souligne Benno Steiner, collaborateur spécialisé Protection du paysage au CAS. Les conflits peuvent arriver sur certains secteurs fréquentés, souvent liés à des destinations touristiques. Pour nous, le plus important est de garder une coexistence.» Il rappelle que les e-VTT à plaque jaune sont interdits sur les chemins. Toutefois, le CAS est en train de plancher sur certaines mesures, comme séparer vététistes et randonneurs sur les secteurs très fréquentés, sans pour autant créer des chemins supplémentaires, mais en réaménageant les existants. Le CAS voit en le VAE un avantage: des personnes se rendent à pédale à la cabane, depuis laquelle ils partent ensuite pour une marche; ainsi, les trajets en voiture diminuent.

Pour Pro Natura Valais, la différence entre e-bikes et autres vélos n'est pas significative. Le problème est plutôt dans l'effet d'accumulation des différents «utilisateurs» de la nature. Ce qu'ils ne souhaitent pas, c'est qu'en cas de conflits entre usagers, la réponse vienne par une nouvelle infrastructure. Le risque est aussi dans la multiplication des offres d'activités et l'impact sur la nature que celles-ci créent. «Ce qu'on demande, ce sont des planifications régionales, car nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire d'installer partout les mêmes infrastructures. Après, si les e-bikes utilisent les routes déjà existantes, ce n'est pas un souci à nos yeux. L'important est que l'utilisateur se comporte bien», relève Thierry Largey, chargé d'affaires de Pro Natura Valais.

### VAE, POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

Du côté des offices de tourisme, on note «de plus en plus de demandes pour des parcours adaptés aux VAE», remarque Mathieu Gavillet, chef de projet à Vaud Région du Léman. Si dans le canton



de Vaud, des tracés adaptés à cette pratique, avec possibilités de recharge, sont proposés, un top 5 des parcours e-bike a été défini en Valais, où de nombreux guides proposent des services e-bike. Verbier va même accueillir le premier e-bike Festival en août avec la possibilité pour les visiteurs de tester les VTT électriques sur différents tours. «Le vélo électrique est une tendance en plein essor», souligne Elodie Délèze, chez Valais Promotion. «Le VAE a un fort potentiel de développement pour les régions touristiques de montagne. Il permet de rendre la pratique du vélo accessible au plus grand nombre. C'est un nouveau public potentiel pour le tourisme estival», relève Mathieu Gavillet. Et Marie Laperrière, cheffe de projet Tourisme durable au Parc Jura Vaudois de compléter: «De plus, il s'agit d'une clientèle qui recherche davantage le plaisir de la découverte, qui prendra plus le temps de s'arrêter pour visiter un lieu ou manger dans un restaurant».

### UNE BONNE COHABITATION

Du côté des professionnels du tourisme, aucun retour concernant des problèmes de cohabitation entre e-bike, vélos et/ou marcheurs ne leur est parvenu. Mais «l'enjeu réside dans la nécessaire sensibilisation des VTTistes (électriques ou non, d'ailleurs) par rapport à la préservation de l'environnement et à la cohabitation avec les randonneurs, mais aussi avec les activités sylvo-pastorales (élevage et sylviculture)», conclut Marie Laperrière.

Fabienne Morand

## DES BORNES OUI, MAIS PAS N'IMPORTE OÙ

Durant l'été 2018, 11 bornes ont été installées sur le territoire des communes de Bagnes et Vollèges (VS), à proximité d'établissements publics. «Pour nous, c'est cohérent de les placer aux abords d'infrastructures existantes. Cela ne nous pose pas de soucis», répond Thierry Largey de Pro Natura Valais. Ces bornes mobiles ont toutes été enlevées pour l'hiver. A la commune de Bagnes, comme chez Altis, la compagnie chargée de ces installations, aucune remarque ne leur est parvenue concernant un éventuel impact sur le paysage. Paradoxalement, c'est en ville que le sujet est plus sensible. PubliBike a dû par exemple revoir le design de certains de ses totems indiquant les emplacements. Il n'était pas compatible avec les exigences du Patrimoine mondial de l'UNESCO, dont fait partie la vieille ville de Berne.

## «IL FAUT MISER SUR LE VAE»

**Bien que la population helvétique soit très mobile, les distances qu'elle parcourt au quotidien sont courtes: 60% de tous nos trajets sont inférieurs à 5 km. Malgré ces distances facilement cyclables, la part modale du vélo atteint seulement 7%.**

En comparaison internationale, la Suisse se situe en milieu de peloton. Toutefois, contrairement à une idée reçue, ce classement n'est pas immuable: si des critères tels que la topographie ne sont pas sans importance, ils ne sont pas pour autant décisifs. Le succès du vélo dans des pays comme les Pays-Bas doit en premier lieu être attribué à un effort politique, entamé dès les années 1970. Le potentiel de développement du vélo sur sol helvétique reste donc très important. Mais où se situe la limite de la croissance du vélo en Suisse? Serons-nous un jour un peuple de cyclistes?

L'étude «*Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse*», basée sur un questionnaire distribué aux participants à l'action bike to work<sup>1</sup>, permet d'esquisser une réponse à ces questions. Les auteurs concluent leur ouvrage par un constat dégrisant sur l'état de l'infrastructure cyclable helvétique: celle-ci s'adresserait avant tout «*aux cyclistes confirmés et convaincus qui, en raison de leurs compétences et de leurs motivations, assument la prise de risque car ils ne veulent pas renoncer aux avantages du vélo.*» Autrement dit, les infrastructures actuelles ne seraient pas en mesure d'accueillir les cyclistes potentiels mais nécessitant de conditions plus sécurisées. PRO VELO info a questionné Patrick Rérat, un de ses auteurs:

### **Que doit-il se passer en Suisse si nous voulons sortir de cette impasse?**

La situation actuelle reflète les faiblesses en matière d'urbanisme cyclable, tant au niveau du *software*, c'est-à-dire les normes et les règles, que du *hardware*, c'est-à-dire les infrastructures et les aménagements. La situation actuelle est aussi le reflet de la légitimité sociale et politique du vélo en Suisse: si la pratique de la bicyclette s'est normalisée dans certains pays, nous sommes encore confrontés à des infrastructures conçues pour l'automobile. Le vélo y reste un phénomène marginal.

### **Soyons optimistes. Admettons qu'en 2050, la part modale du vélo en Suisse ait doublé pour atteindre les 15%. Un tel scénario est-il possible?**

Oui, mais à condition justement que le *software* et le *hardware* soient convenablement développés. Aujourd'hui, le facteur qui a le plus grand pouvoir explicatif quant aux freins à une pratique plus étendue du vélo n'est autre que... la fréquence d'utilisation du vélo. Plus celle-ci est élevée, moins les freins semblent importants: les personnes sont mieux équipées et plus habituées à rouler en toutes circonstances. Or, si l'on considère que 1/7 des personnes interrogées dans le cadre de notre étude ne se sent pas en sécurité sur les routes suisses, il devient facile d'identifier les origines du problème.

### **Et le VAE, quel pourrait être son rôle dans ce scénario?**

Le VAE complète le vélo mécanique. Il élargit la pratique du vélo à la fois en termes de territoires et de groupes de population. Davantage de personnes renoncent aux transports publics ou même à leur voiture. Notre enquête montre un usage plus développé

du VAE dans les zones périurbaines et rurales, où les pendulaires parcourent souvent des trajets entre 10 et 15 km. Autre élément important, le VAE touche une population plus féminine et plus âgée (76% des utilisateurs ont plus que 40 ans dans notre étude). Les chiffres sont parlants: en 2018, 88'000 VAE ont été vendus en Suisse, soit presque un tiers des ventes totales de vélos. Le VAE est donc un élément important, sur lequel il faudra miser à l'avenir.

**Propos recueillis par:  
Juerg Haener, PRO VELO Suisse**

1. Chaque année, plus de 65'000 personnes participent à cette action nationale organisée par PRO VELO Suisse. Le questionnaire à la base de l'étude a été rempli par 14'000 participants.



Patrick Rérat est professeur de géographie des mobilités à l'Université de Lausanne. Ses travaux portent notamment sur les différentes pratiques du vélo et sur l'urbanisme cyclable. Il est l'auteur, avec Gianluigi Giacomel et Antonio Martin, de l'ouvrage «*Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse*», Editions Alphil-Presses universitaires suisses, 2019.

# QUELLES RÈGLES POUR LES VÉLOS?

**Les nombreux types de véhicules sillonnant nos routes prennent de vitesse bon nombre d'usagers et suscitent une multitude de questions. Les vélos électriques et mécaniques ont-ils les mêmes droits? Les VAE rapides peuvent-ils rouler sur la route? Petit tour d'horizon.**

Au sens juridique, le «vélo» est considéré comme un «cycle» (art. 24 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers OETV). Les vélos à assistance électrique (VAE) sont considérés comme «cyclomoteurs» et sont subdivisés en deux sous-catégories:

Les VAE lents, dans la catégorie «cyclomoteurs légers» et les VAE rapides ou «cyclomoteurs» (art. 18 let. a et b OETV).

## PRO VELO Suisse

	CATÉGORIE VÉLO		CATÉGORIE VAE	
	CYCLE	CYCLOMOTEUR LÉGER	CYCLOMOTEUR	
Port du casque obligatoire	non	non	oui (casque vélo; si aide au démarrage >20km/h: casque moto)	
Obligation de circuler sur les pistes cyclables	oui	oui	oui	
Assujettissement à l'assurance RC	non	non	oui (vignette d'assurance)	
Vitesse maximale de par la construction	0 km/h	20 km/h	30 km/h	
Assistance au pédalage	-	jusqu'à 25 km/h	jusqu'à 45 km/h	
Puissance du moteur	-	jusqu'à 0,5 kW	jusqu'à 1,0 kW	
Plus de 2 roues	autorisé	autorisé	interdit	
Plus d'une place (p. ex. tandem)	autorisé	interdit (sauf: transport de personnes avec un handicap)	interdit	
Permis de conduire	non; doit être accompagné d'un adulte sur route principale jusqu'à 6 ans	cat. M 14-16 ans	cat. M dès 14 ans	
Remorque pour enfant	autorisé	autorisé	autorisé	
Siège pour enfant	2 sièges autorisés	2 sièges autorisés	1 siège autorisé	
Eclairage fixé à demeure	autorisé	requis	requis (homologué)	
	circulation obligatoire	circulation obligatoire	circulation obligatoire	
	circulation autorisée	circulation autorisée	circulation autorisée avec le moteur éteint	
	circulation autorisée	circulation autorisée	circulation autorisée avec le moteur éteint	

Les patins et planches à roulettes, rollers, trottinettes et vélos d'enfants sont quant à eux considérés des «engins assimilés à des véhicules» (art. 1, al. 10 OCR). Ils ont le droit de circuler sur les zones suivantes:

Aires de circulation destinées aux piétons (trottoirs, chemins ou bandes longitudinales pour piétons, zones piétonnes)	oui
Pistes cyclables	non
Chaussée de zones 30 / zones de rencontre sur routes secondaires	oui, dans la mesure où la circulation est faible
Chaussée de routes secondaires dépourvue de trottoirs, chemins pour piétons ou de pistes cyclables	oui, dans la mesure où la circulation est faible
Routes principales	non