

Note de position sur les vélos électriques

Approuvé par l'assemblée des délégués du 8.11.2014

1. Introduction

Dans une Suisse au relief particulièrement marqué, le vélo électrique peut remplacer avantageusement les modes de transport individuel motorisé et les transports publics. C'est souvent le moyen le plus rapide pour se rendre d'un point à l'autre d'une ville. En outre, la conduite cycliste est rendue plus sûre par la hausse du nombre de vélos sur les routes. PRO VELO salue l'essor du vélo électrique et défend les intérêts de ses utilisateurs pour autant que cela ne remette pas en cause les acquis des cyclistes, notamment dans le domaine des infrastructures.

2. Vision

La popularité croissante du vélo électrique a plusieurs conséquences positives : augmentation de la proportion de vélos sur les routes, infrastructures améliorées et différenciées, sécurité accrue sur les routes, progrès en termes de santé publique et de qualité de vie. Les vélos et les vélos électriques permettent de gagner de la place dans la ville, de désengorger les transports publics et de résoudre en partie les problèmes liés à l'encombrement des routes par les véhicules à moteur.

3. Délimitation entre les catégories de véhicules

PRO VELO s'engage pour la mobilité sur des véhicules mus par la force musculaire. En ce sens, les vélos électriques posent des questions de délimitation entre les différentes catégories de véhicules.

- Les véhicules hybrides à moteur et à force musculaire de type vélo font partie du groupe cible de PRO VELO. Cela concerne en particulier le type de vélos électriques le plus courant, à savoir celui de la catégorie lente, avec une assistance au pédalage par un moteur électrique et une vitesse limitée à 25 km/h.
- Les vélos électriques rapides, dont la vitesse est limitée à 45 km/h, tombent eux aussi dans le groupe cible de PRO VELO, mais ils doivent être considérés de manière différenciée concernant leur utilisation des surfaces de transport réservées au trafic non motorisé.
- Les véhicules actionnés uniquement par un moteur ne font pas partie du groupe cible de PRO VELO. Cela concerne les scooters, les cyclomoteurs et les vélos électriques dont le moteur peut être entraîné sans utilisation de la force musculaire, notamment sans pédalage, sauf pour enclencher l'aide au démarrage.
- Lorsque des programmes incitatifs sont mis en place au profit des véhicules électriques dans le secteur de l'énergie, les vélos non motorisés devraient également pouvoir en profiter.

4. Principes

PRO VELO souhaite obtenir les meilleures conditions possibles pour tous les cyclistes, mais en priorité pour ceux qui roulent sur des vélos conventionnels, donc non motorisés. L'association soutient toutes les nouvelles formes de mobilité cycliste telles que les vélomobiles (cycles avec carrosseries), les vélos de transport (cargobikes), les vélotaxis et les véhicules hybrides moteur/force musculaire, y compris les triporteurs, pour autant qu'elles correspondent pleinement à l'orientation définie en introduction.

Les vélos électriques en circulation jusqu'ici sont similaires au vélo par le design, sont utilisés à des fins similaires, ont des vitesses similaires, nécessitent le même espace et sont tout aussi écologiques, insonores et bons pour la santé que les vélos conventionnels. PRO VELO part du postulat que les conducteurs de vélos électriques doivent être traités comme les conducteurs de vélos sans assistance électrique et intégrés de la même manière à l'environnement routier.

5. Immatriculation et règles de la circulation routière

- Les vélos électriques doivent pouvoir circuler dans toutes les zones accessibles aux vélos conventionnels. Toutefois, si la présence des vélos électriques sur ces espaces entraîne des inconvénients majeurs pour d'autres usagers, PRO VELO Suisse privilégie les solutions qui permettent d'éviter que les conditions de circulation pour le trafic cycliste ne se détériorent. PRO VELO suit l'évolution de la situation et s'engage, là où cela est nécessaire, pour des solutions qui privilégient les aménagements techniques (régime de circulation, signalisation) et garantissent une coexistence aussi harmonieuse que possible entre les différents usagers des surfaces concernées.
- PRO VELO considère que les bandes cyclables font partie intégrante de la chaussée (trafic mixte) alors que les pistes cyclables en sont séparées. Ainsi, les personnes qui circulent à plus de 20 km/h sur un vélo, un cyclomoteur léger (en particulier un vélo électrique lent) ou un cyclomoteur (en particulier un vélo électrique rapide) devraient être libérées de l'obligation d'utiliser les pistes cyclables.
La plupart des pistes cyclables ne sont pas conçues pour être empruntées à de telles vitesses, et l'aménagement de nouvelles pistes cyclables ininterrompues pour ces vitesses plus élevées se heurterait à des problèmes d'exiguïté.
- PRO VELO soutient les initiatives visant à équiper d'un compteur de vitesse les vélos électriques et les véhicules de type cyclomoteurs (hybrides ou à moteur) qui atteignent ou dépassent des vitesses de 25 km/h, afin que ceux-ci puissent respecter les prescriptions dans les zones à vitesse limitée.
- Dans les zones piétonnes et sur les passages piétons marqués d'un panneau « cycle autorisé » ou assimilé, PRO VELO soutient toutes les démarches visant à assurer une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers.

6. Suivi de l'évolution

- PRO VELO suit l'évolution technique des vélos électriques. Les progrès techniques et les nouveautés sont présentés et évalués dans ses canaux de communication.
- PRO VELO réagit aux exigences croissantes posées aux conducteurs de vélos électriques en termes de technique de conduite. L'association en informe les personnes concernées et peut proposer des cours et des formations appropriés.
- PRO VELO salue les efforts menés à l'échelle européenne, qui visent d'une part à faire passer la vitesse maximale autorisée des vélos hybrides de 25 km/h à 32 km/h et d'autre part à durcir la réglementation concernant les vélos électriques rapides.
- PRO VELO peut conseiller les consommateurs en les informant des évolutions dans le domaine du vélo électrique.

7. Jeunes et vélos électriques

PRO VELO soutient la réglementation en vigueur, qui fixe à 14 ans l'âge requis pour conduire un vélo électrique (et à 16 ans pour les cyclomoteurs rapides). Elle plaide pour une réglementation d'exception afin que les jeunes puissent rouler en vélo électrique dès 12 ans, pour autant que cette solution soit pertinente en raison de grandes distances ou de dénivelés importants sur le chemin de l'école.

8. Infrastructure

- Le vélo électrique offre un fort potentiel comme solution de rechange à la voiture, à la moto ou aux transports en commun. Ce fait doit être pris en considération dans le partage des surfaces dévolues au transport : la mobilité cycliste doit obtenir plus de place.
- Les infrastructures doivent être aménagées compte tenu de la palette des besoins des usagers et des différences de vitesse des véhicules. Il convient d'encourager l'aménagement de bandes cyclables qui ne présentent pas d'interruptions et qui laissent la possibilité de doubler d'autres vélos.

PRO VELO décide, en tenant compte de la qualité attendue du résultat, de l'opportunité de favoriser selon les cas une piste cyclable ou une bande cyclable et s'oppose à toute démarche visant à mettre ces deux types d'aménagements en concurrence.

9. Comportement

Les cyclistes et les conducteurs de vélos électriques doivent respecter les règles de la circulation routière. Ils doivent se comporter de manière appropriée selon l'environnement qu'ils traversent et adaptent leur vitesse aux circonstances. Les situations de conflit doivent être mieux suivies et étudiées. PRO VELO fait des propositions visant à améliorer la circulation et la configuration des infrastructures ; elle propose des informations et des cours de conduite qui permettent d'y contribuer.