



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU

# STRATÉGIE PARTIELLE RELATIVE À LA MOBILITÉ DOUCE

---

*Édition 2022 V1.0*



## Inhaltsverzeichnis

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| <b>1.</b> | <b>Introduction</b>   | <b>4</b>  |
| <b>2.</b> | <b>Objectifs de la mobilité douce pour 2030</b>   | <b>5</b>  |
| <b>3.</b> | <b>Contexte et mesures requises</b>   | <b>5</b>  |
| <b>4.</b> | <b>Champs d'action stratégiques</b>   | <b>6</b>  |
| 4.1.      | Utilisation des instruments de planification des transports et d'aménagement du territoire  | 6         |
| 4.2.      | Élaboration des bases techniques et des outils de travail   | 7         |
| 4.3.      | Amélioration des infrastructures de mobilité douce de la Confédération  | 7         |
| 4.4.      | Mise à disposition de meilleures statistiques et bases de planification   | 7         |
| 4.5.      | Amélioration de la gestion et de la coordination ; législation  | 7         |
| <b>5.</b> | <b>Mesures</b>  | <b>8</b>  |
| 5.1.      | Utilisation des instruments de planification des transports et d'aménagement du territoire  | 8         |
| 5.1.1.    | Promouvoir la planification des réseaux de chemins pour piétons et de voies cyclables   | 8         |
| 5.1.2.    | Contrôler les projets d'agglomération et en assurer le suivi  | 9         |
| 5.1.3.    | Analyser et optimiser les instruments de financement pour les infrastructures de mobilité douce aux niveaux de la Confédération, des cantons et des communes    | 9         |
| 5.1.4.    | Introduire les aspects de la mobilité douce dans les études de corridor   | 9         |
| 5.2.      | Élaboration des bases techniques et des outils de travail   | 9         |
| 5.2.1.    | Contrôler les projets d'agglomération et en assurer le suivi  | 9         |
| 5.2.2.    | Lancer des projets pilotes et en assurer le suivi   | 9         |
| 5.2.3.    | Développer les instruments de sécurité de l'infrastructure (ISSI)   | 9         |
| 5.3.      | Amélioration des infrastructures de mobilité douce de la Confédération  | 9         |
| 5.3.1.    | Définir et mettre en œuvre des normes propres   | 10        |
| 5.3.2.    | Supprimer les points faibles  | 10        |
| 5.3.3.    | Prendre en considération la mobilité douce de manière exemplaire lors de la planification, la construction, l'exploitation et l'entretien des routes nationales | 10        |
| 5.4.      | Mise à disposition de meilleures statistiques et bases de planification   | 10        |
| 5.4.1.    | Fournir des géodonnées harmonisées concernant les aires de circulation adaptées aux piétons et aux cyclistes  | 11        |
| 5.5.      | Amélioration de la gestion et de la coordination ; législation  | 11        |
| 5.5.1.    | Gérer et coordonner les activités relatives à la feuille de route pour le trafic cycliste   | 11        |
| 5.5.2.    | Améliorer les conditions-cadres de la mobilité douce dans le droit de la circulation routière   | 11        |
| <b>6.</b> | <b>Mise à jour</b>  | <b>12</b> |
| <b>7.</b> | <b>Actualisation</b>  | <b>12</b> |
| <b>8.</b> | <b>Personnes à contacter pour en savoir plus</b>  | <b>12</b> |

## 1. Introduction

L'orientation stratégique de l'OFROU (décembre 2016) vise à accroître la part de la mobilité douce dans les transports et à rendre ce mode de déplacement plus sûr.

La « Stratégie partielle relative à la mobilité douce » présente les mesures nécessaires à la réalisation de ces objectifs. Les stratégies partielles de l'OFROU font partie intégrante de l'orientation stratégique de ce dernier et constituent les trains de mesures visant à atteindre les objectifs de l'office d'ici 2030.

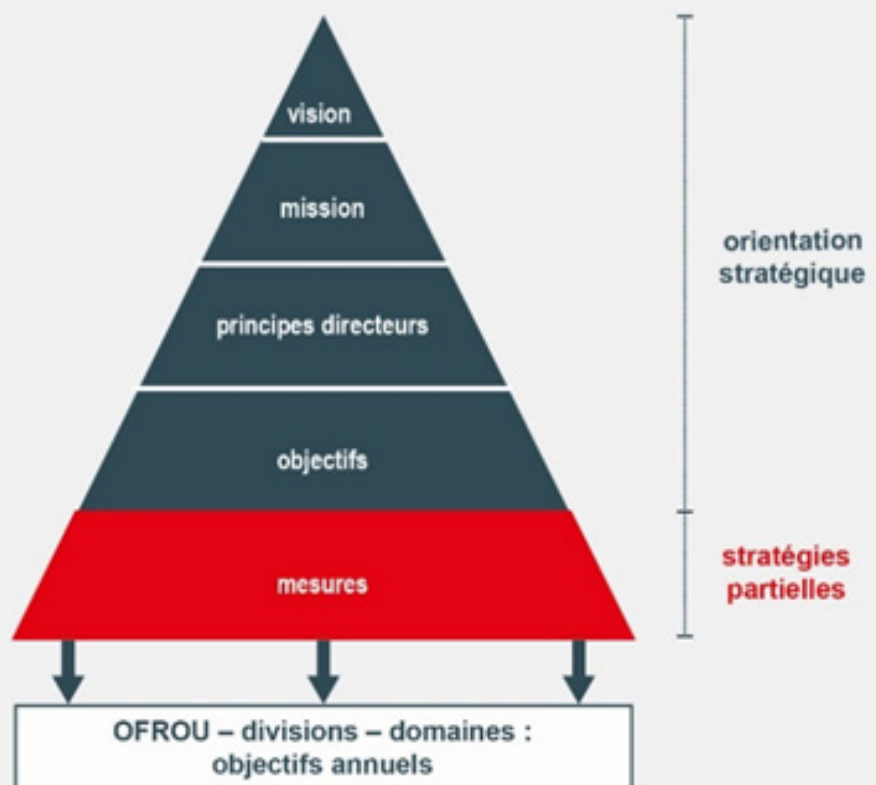
Le présent document expose les objectifs de la mobilité douce jusqu'en 2030 ainsi que les champs d'action stratégiques et les mesures qui en découlent.

### Aperçu de la stratégie de l'office

La stratégie de l'OFROU guide la politique de l'office en vue de la réalisation de ses objectifs à long terme et permet aux collaborateurs d'agir de manière prospective dans un contexte plus large. Elle complète les directives politiques et les stratégies générales de la Confédération.

L'orientation stratégique de l'OFROU comprend les volets suivants :

- Vision 2040 :** conception de l'avenir à l'horizon 2040, sur laquelle l'OFROU fonde ses décisions stratégiques ;
- Mission :** philosophie institutionnelle de l'OFROU ;
- Principes directeurs :** objectifs fondamentaux et objectifs généraux ;
- Objectifs 2030 :** objectifs visés par l'OFROU d'ici 2030 ;
- Mesures :** adoptées pour réaliser les objectifs, elles se déclinent en plusieurs stratégies partielles sur lesquelles se fondent les objectifs annuels impartis à l'office ou aux divisions et aux domaines concernés.



## 2. Objectifs de la mobilité douce pour 2030

La mobilité douce<sup>1</sup> recèle un grand potentiel, celui de délester les autres moyens de transport sur de courtes distances. Grâce à son faible impact sur l'environnement et ses effets bénéfiques pour la santé, elle contribue de manière importante à la réalisation des objectifs de durabilité du Conseil fédéral.

Dans ce contexte, l'orientation stratégique de l'OFROU prévoit deux objectifs pour la mobilité douce :

- « Dans les agglomérations à forte densité de population, la part de la mobilité douce dans les courts trajets a continué d'augmenter par rapport à 2015 ».
- « Pas plus de 25 morts et 500 blessés graves par an parmi les usagers de la mobilité douce ».

## 3. Contexte et mesures requises

### Importance élevée et grand potentiel de la mobilité douce

La mobilité douce économise de la place, préserve l'environnement et contribue à la santé de la population. Elle correspond d'ores et déjà aux moyens de transport les plus fréquemment choisis : 48 % pour l'ensemble des étapes de trajet, dont respectivement 43 % et 5 % pour la mobilité piétonne et le trafic cycliste (microrecensement 2015). Mais un potentiel de croissance demeure, en particulier dans les villes et les agglomérations, où un trajet en voiture sur dix et un trajet en bus ou en tram sur sept font moins de 1 km, ce qui correspond à un parcours à pied de moins d'un quart d'heure. Près de la moitié des trajets en voiture et environ 80 % des trajets en bus et en tram sont inférieurs à 5 km, une distance que le vélo permet de couvrir en un quart d'heure. Les vélos électriques s'utilisent sur des distances encore plus longues allant jusqu'à 10 km, soit les deux tiers des trajets en voiture et 96 % des trajets en bus et en tram. Compte tenu de la mobilité croissante et des aires de circulation limitées dans les zones densément peuplées, il est indiqué de développer encore la mobilité douce, en particulier le trafic des vélos et des vélos électriques.

### Améliorations nécessaires à la sécurité du trafic cycliste

Le niveau de sécurité des transports routiers est élevé en Suisse. Alors que le nombre d'accidents pour l'ensemble des moyens de transport a nettement diminué entre 2000 et 2020, il a augmenté de plus de 61 % chez les cyclistes (vélos électriques inclus) malgré les mesures importantes et efficaces qui ont été prises. Ces chiffres ne tiennent pas compte du fait que seuls environ 10 % des accidents impliquant des cyclistes sont enregistrés par la police. Comme des considérations sécuritaires influencent fortement le choix du moyen de transport, le nombre élevé d'accidents de vélo n'incite pas à choisir le vélo, en particulier chez les personnes d'un certain âge et les enfants (en raison des restrictions ou des interdictions imposées par les parents). Il faut améliorer la sécurité. Les mesures correspondantes sont définies dans la « Stratégie partielle relative à la sécurité routière ». Dans la présente « Stratégie relative à la mobilité douce », elles font partie intégrante des diverses mesures concrètes à mettre en œuvre.

### Arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres

Le 23 septembre 2018, le peuple et les cantons ont accepté l'arrêté fédéral sur les voies cyclables (art. 88 Cst.) par 73,6 % des voix. En acceptant ce texte à une nette majorité, la population a manifesté son souhait que les voies cyclables deviennent plus sûres et plus attrayantes. La nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables et l'actualisation simultanée de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) concrétisent le mandat donné à la Confédération, aux cantons et aux communes de planifier et de réaliser des réseaux de voies pour la mobilité douce. Les cantons sont tenus d'arrêter, dans des plans contraignants pour les autorités, la planification de leurs réseaux pour le trafic cycliste tant quotidien que de loisirs. La loi formule des principes en matière de planification et prévoit une obligation de remplacement. La Confédération s'engage à informer sur les réseaux de voies cyclables et leur importance et à soutenir les cantons et les tiers dans leur travail d'information. L'OFROU doit exécuter les tâches

<sup>1</sup> Par « mobilité douce », on entend surtout le trafic des cycles et des piétons, de même que la randonnée. Au sens élargi, la mobilité douce englobe tous les moyens de transport non assimilés aux transports individuels motorisés (TIM) ou aux transports publics (TP) qui utilisent les mêmes voies de transport que les piétons et les cyclistes. Les vélos électriques et les motocycles légers, entre autres, sont donc aussi compris dans la mobilité douce.

relevant de sa compétence et soutenir les cantons ainsi que les communes dans l'accomplissement de leurs tâches. Au demeurant, la décision d'une claire majorité du peuple oblige l'OFROU à montrer l'exemple dans le domaine des infrastructures des routes nationales.

#### **Nette augmentation des infrastructures de routes nationales prévoyant la mobilité douce**

Les obligations qui s'imposent à l'OFROU ont fortement augmenté ces dernières années : conformément à l'arrêté fédéral sur la création du fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), l'OFROU est responsable depuis le 1er janvier 2020 de 390 kilomètres de routes nationales de 3e classe, sur lesquelles circulent aussi les usagers de la mobilité douce. D'autres exigences découlent des précisions figurant à l'art. 6 de la loi fédérale sur les routes nationales que les Chambres fédérales ont arrêtées dans le cadre de la loi fédérale sur les voies cyclables. Dès que la loi fédérale sur les voies cyclables sera entrée en vigueur, la Confédération assumera la responsabilité des surfaces destinées aux piétons et aux cyclistes au niveau des jonctions vers des routes nationales de 1re ou de 2e classe ainsi que sur les routes nationales de 3e classe. L'OFROU doit définir les normes relatives à la mobilité douce sur les infrastructures relevant de sa compétence. Il doit en particulier veiller à ce que les tronçons repris des cantons répondent aux exigences visées dans un délai adéquat.

#### **Nouveaux défis concernant les chemins de randonnée**

La randonnée connaît un intérêt croissant. Le développement de nouveaux sports de nature, notamment le vélo tout terrain (VTT), accroît la pression qui pèse sur les chemins de randonnée du fait de leur utilisation. Cette évolution n'est pas exempte de conflits. La tolérance des propriétaires fonciers est mise à mal, tandis que les conflits d'intérêt augmentent entre les divers sports de nature, la protection de l'environnement, la chasse et le tourisme. Il est d'autant plus nécessaire d'assurer la coordination en planifiant. L'élevage sous la mère et le recours aux chiens de protection des troupeaux requièrent de nouvelles mesures. Le réchauffement climatique pose aussi de nouveaux défis en matière de prévention des dangers. Les cantons et les tiers doivent être soutenus pour affronter ces nouveaux défis.

#### **Planification insuffisante des réseaux de chemins pour piétons**

Les enquêtes menées auprès des cantons montrent que la LCPR a bien été mise en œuvre en ce qui concerne les réseaux de chemins de randonnée pédestre. Mais la planification des réseaux de chemins pour piétons est encore fréquemment insuffisante, parce que les cantons délèguent souvent ces planifications aux communes sans contrôler leur mise en œuvre. L'OFROU doit s'engager davantage pour que la planification des réseaux de chemins pour piétons prévue par la loi soit mise en œuvre.

## **4. Champs d'action stratégiques**

L'OFROU a défini cinq champs d'action stratégiques pour la mobilité douce :

### **4.1. Utilisation des instruments de planification des transports et d'aménagement du territoire**

Par la planification des transports et l'aménagement du territoire, la Confédération définit les conditions-cadres générales, formule des exigences et surveille la mise en œuvre des planifications de réseau exigées par la loi. À cet effet, le plan sectoriel des transports, les projets d'agglomération et les programmes de développement stratégique pour le rail et les routes nationales constituent des instruments importants.

L'OFROU utilise systématiquement ces instruments pour faire progresser la mobilité douce et garantir l'application de la loi fédérale sur les voies cyclables et de la LCPR.

L'OFROU pilote les travaux d'extension nécessaires de l'actuel réseau des routes nationales grâce au programme de développement stratégique des routes nationales. Il pourvoit ainsi à ce que les routes nationales continuent de remplir leurs importantes fonctions de desserte des transports en Suisse et de délestage du réseau routier secondaire des cantons, des villes et des communes. Ce désengorgement des routes permet de créer, dans les zones densément peuplées, l'espace nécessaire à l'amélioration du niveau de

qualité et de sécurité pour les piétons et les cyclistes. Ces efforts doivent être poursuivis. De même, il faut maintenir et ponctuellement renforcer les efforts visant à contrôler et accompagner les projets d'agglomération ainsi que la planification directrice et la planification d'affectation des cantons et des communes. La mise en œuvre des plans de réseau des cantons, contraignants pour les autorités, et des projets de mobilité douce issus des projets d'agglomération permet d'améliorer continuellement les réseaux de chemins pour piétons et de voies cyclables tout en comblant les lacunes.

Des exigences supplémentaires découlent de la partie Programme du plan sectoriel des transports, qui exige de considérer les transports dans leur ensemble pour chaque projet d'extension. L'OFROU satisfait à cette exigence avec ses « études de corridor », qui doivent d'emblée tenir compte de tous les aspects de la mobilité douce.

#### **4.2. Élaboration des bases techniques et des outils de travail**

L'OFROU définit des exigences applicables dans toute la Suisse aux infrastructures de mobilité douce pour que ces dernières soient attrayantes, continues, directes et sûres. À cet effet, il élabore des bases techniques et des outils de travail, les coordonne avec les parties prenantes et soutient les cantons à titre subsidiaire dans l'aménagement et l'entretien des réseaux destinés à la mobilité douce. L'OFROU contribue ainsi à l'harmonisation et à la coordination de l'exécution par les cantons. Il soutient les autorités chargées de la mise en œuvre par la publication d'aides à l'exécution et de recommandations. Les aides à l'exécution, qui s'apparentent à des normes, correspondent à l'état actuel de la technique. Les autorités d'exécution qui tiennent compte de ces aides peuvent partir du principe qu'elles agissent de manière appropriée, c'est-à-dire conformément au droit.

#### **4.3. Amélioration des infrastructures de mobilité douce de la Confédération**

S'agissant de ses propres installations, la Confédération fixe des normes et montre l'exemple : sur les routes nationales de 3e classe et aux abords des jonctions, l'OFROU réalise des infrastructures de mobilité douce de grande qualité. Il concourt ainsi à améliorer la sécurité routière et à combler les lacunes du réseau. Pour accroître la sécurité routière sur son réseau, l'OFROU conduit ses propres programmes. L'élimination systématique des points faibles pour la mobilité douce et l'élaboration de directives internes en font notamment partie.

#### **4.4. Mise à disposition de meilleures statistiques et bases de planification**

L'OFROU s'efforce de collecter des données relatives à la mobilité douce (infrastructures, véhicules, utilisation, accidents, coûts). Il contribue, avec d'autres offices fédéraux, à la mise à disposition de bases de données coordonnées et homogénéisées au niveau national concernant la mobilité douce. L'actuelle application métier Mobilité douce sera encore développée et deviendra une partie intégrante du « Réseau des transports Suisse »<sup>2</sup>. Cette application métier sera mise à la disposition des autorités chargées de la mise en œuvre en tant qu'outil de travail.

#### **4.5. Amélioration de la gestion et de la coordination ; législation**

La mobilité douce compte aujourd'hui de très nombreux acteurs aux intérêts parfois divergents. S'y ajoute le large éventail de moyens de transport à prendre en considération (la tendance étant à la hausse) et la forte dépendance mutuelle des trois niveaux de l'État.

Pour améliorer encore l'efficacité, il faut encore mieux coordonner les activités des différents acteurs en faveur de la mobilité douce et améliorer de manière ciblée les condi-

---

<sup>2</sup> Le Réseau des transports suisse de swisstopo optimise et développe l'infrastructure des données sur les transports du secteur public et fournit des données de base fiables. Il permet de combiner et d'utiliser plus largement les données relatives aux infrastructures de transport et à la mobilité.

tions-cadres aux différents niveaux (infrastructures, services, informations, mécanismes incitatifs, etc.) tout en les coordonnant entre elles. À cette fin, l'OFROU développe et utilise une feuille de route pour le trafic cycliste en collaboration avec d'autres offices fédéraux, les cantons et les organisations spécialisées.

Le développement et l'optimisation de la législation sur la circulation routière représentent aussi une tâche permanente. Il faut continuellement l'examiner et chercher à l'améliorer au profit de la mobilité douce. La gestion des catégories de véhicules, lesquelles évoluent rapidement, constitue un défi particulier. Les vélos-cargos, susceptibles de remplacer les véhicules de livraison traditionnels pour assurer la distribution finale de marchandises dans les villes et les agglomérations, en font partie. Il faut initier et réaliser des projets pilotes et des travaux de recherche pour analyser de manière approfondie les conséquences possibles des adaptations juridiques. L'application des règles de la circulation routière aux utilisateurs de vélos et de vélos électriques fait l'objet de la stratégie partielle relative à la sécurité routière (mesure 5.1.4.b).

## 5. Mesures

L'OFROU a défini treize mesures en vue de la réalisation des objectifs stratégiques de la mobilité douce. Elles devraient être initiées et mises en œuvre principalement au cours des quatre à six prochaines années. Ces mesures sont attribuées aux différents champs d'action.

### 5.1. Utilisation des instruments de planification des transports et d'aménagement du territoire

#### 5.1.1. Promouvoir la planification des réseaux de chemins pour piétons et de voies cyclables

**Surveiller et soutenir la mise en œuvre de la planification des réseaux pour la mobilité piétonne et le trafic cycliste** | Délai : continuellement

Enquêtes et informations régulières (évaluation comparative) sur l'état de la mise en œuvre dans les cantons et les communes, sensibilisation des cantons et des communes, présentation d'exemples de bonnes pratiques (cf. « Feuille de route pour le trafic cycliste », chap. 5.5.1).

#### 5.1.2. Contrôler les projets d'agglomération et en assurer le suivi Contrôle des projets d'agglomération

 | Délai : tous les quatre ans

Évaluation des stratégies et des mesures en matière de mobilité douce figurant dans les projets d'agglomération des cantons et soutien de ces derniers dans l'actualisation et la mise en œuvre des mesures et des stratégies.

#### 5.1.3. Analyser et optimiser les instruments de financement pour les infrastructures de mobilité douce aux niveaux de la Confédération, des cantons et des communes Financement

 | Délai : dès 2023

Examen des possibilités de financement accru des liaisons cyclables de grande qualité via le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

#### 5.1.4. Introduire les aspects de la mobilité douce dans les études de corridor Participation aux études de corridor menées par l'OFROU

 | Délai : dès 2022

Détermination et évaluation des possibilités et des limites de la mobilité douce pour résoudre les problèmes fonctionnels dans les corridors des routes nationales. Participation à la définition et à la mise en œuvre des mesures.



## 5.2. Élaboration des bases techniques et des outils de travail

### 5.2.1. Contrôler les projets d'agglomération et en assurer le suivi

**Documentation de base en vue de la planification** | Délai : dès 2022-2026

Élaboration des bases à prendre en considération lors de la planification de la mobilité douce et présentation d'exemples de bonnes pratiques. Information des autorités d'exécution lors de colloques, d'excursions techniques et de webinaires, mais aussi avec des aides à l'exécution et de la documentation.

**Bases concernant la planification, la construction et l'exploitation d'itinéraires pour VTT** | Délai : continuellement

Développement et mise à disposition de bases pour le trafic cycliste de loisirs, en particulier pour le VTT. Information du public externe lors de colloques, d'excursions et de webinaires, mais aussi avec de la documentation. Organisation de cours visant la construction de pistes VTT et de chemins de randonnée pédestre partagés.

### 5.2.2. Lancer des projets pilotes et en assurer le suivi

**Projets pilotes** | Délai : 2022-2028

Lancement et évaluation d'approches inédites concernant les infrastructures destinées au trafic cycliste et examen de la possibilité de les transposer dans le contexte suisse. Si l'évaluation est positive : adaptation des conditions-cadres requises, par exemple dans le droit de la circulation routière. Information sur les enseignements tirés des projets pilotes.

### 5.2.3. Développer les instruments de sécurité de l'infrastructure (ISSI)

**Développer des méthodes d'identification de zones dangereuses pour la mobilité douce ; outil de travail** | Délai : 2022-2026

Développement des instruments de sécurité de l'infrastructure (ISSI) concernant spécifiquement la mobilité douce, en particulier dans le cadre de l'analyse des points faibles (cf. chap. 5.3.2).

## 5.3. Amélioration des infrastructures de mobilité douce de la Confédération

### 5.3.1. Définir et mettre en œuvre des normes propres

**Directives de l'OFROU concernant les infrastructures de mobilité douce** | Délai : 2022-2028

Élaboration de directives internes visant à aménager des infrastructures de mobilité douce attrayantes et sûres sur les routes nationales. Intégration d'aspects concernant la mobilité douce dans les directives existantes de l'OFROU.

**Mise en œuvre des normes** | Délai : continuellement

Formation aux normes de l'OFROU. Conseil technique et soutien aux organes chargés de la mise en œuvre. Garantie d'un processus d'amélioration continu en matière de normalisation.

### 5.3.2. Supprimer les points faibles

**Analyse des points faibles de la mobilité douce sur les routes nationales** | Délai : 2022-2026

Réalisation d'une analyse complète des dangers et des points faibles de la mobilité douce dans le périmètre des routes nationales. Élaboration de fiches de mesures et hiérarchisation des mesures. Élaboration et actualisation d'un plan d'action en vue de la mise en œuvre des mesures. Surveillance de la mise en œuvre.

**Mesures d'urgence sur les tronçons NAR** | Délai : 2022-2026

Planification et mise en œuvre rapide de mesures d'urgence en faveur de la mobilité douce sur les tronçons NAR.

**Planification et mise en œuvre des mesures** | Délai : dès 2022

Intégration dans les planifications en cours des mesures découlant de l'analyse des points faibles ou lancement de projets propres. Concrétisation et mise en œuvre des mesures.

**5.3.3. Prendre en considération la mobilité douce de manière exemplaire lors de la planification, la construction, l'exploitation et l'entretien des routes nationales**  
**Prise en considération de la mobilité douce** | Délai : dès 2022

Prise en considération complète et exemplaire des aspects de la mobilité douce dans l'accomplissement de toutes les tâches de l'OFROU sur les routes nationales.

**5.4. Mise à disposition de meilleures statistiques et bases de planification**

**5.4.1. Fournir des géodonnées harmonisées concernant les aires de circulation adaptées aux piétons et aux cyclistes**  
**Développer l'application métier Mobilité douce** | Délai : continuellement

Développement de l'instrument de planification et de gestion géoréférencé basé sur le web pour les infrastructures de mobilité douce. Amélioration continue de l'outil, sur la base des retours d'utilisateurs, dans les domaines de la randonnée et du trafic cycliste de loisirs. En particulier, raccourcissement du délai de mise à jour entre les données les plus récentes de l'application métier et les données publiées par swisstopo.

**Développer le modèle de géodonnées concernant le trafic cycliste** |  
 Délai : continuellement

Élaboration par étapes d'un modèle de données concernant le trafic cycliste quotidien. Adaptation préalable du modèle topographique du paysage (MTP) de swisstopo pour pouvoir fournir des informations et des représentations du trafic cycliste séparément en fonction du sens de circulation.

**Harmoniser et agréger les géodonnées relatives au trafic cycliste transmises par les cantons** | Délai : dès 2026

Mise en place, avec les cantons, des processus d'actualisation requis. Mise à disposition de l'application métier nécessaire.

**Concept statistique et aide à l'exécution** | Délai : 2022-2026

Harmonisation, préparation et mise à disposition des données existantes, telles que celles des postes de comptage cantonaux de la mobilité douce. Définition des relevés supplémentaires nécessaires.

**Réseau de monitoring** | Délai : 2022-2028

Soutien et meilleur ancrage de l'actuel réseau de monitoring de la mobilité douce pour renforcer les échanges d'expériences entre les acteurs de la Confédération, des cantons et des communes.

## 5.5. Amélioration de la gestion et de la coordination ; législation

### 5.5.1. Gérer et coordonner les activités relatives à la feuille de route pour le trafic cycliste

**Feuille de route pour le trafic cycliste** | Délai : 2022-2028

Développement et utilisation de la feuille de route pour le trafic cycliste comme un réseau ouvert auquel participent les offices fédéraux et des organisations afin de coordonner et d'améliorer en permanence, dans la mesure de leurs compétences et de leurs possibilités, les conditions-cadres du trafic cycliste. Information sur sa mise en œuvre. Conduite par l'OFROU des discussions stratégiques nécessaires à cet effet au sein du groupe renforcé 'Coordination des actions de la Confédération dans le domaine de la mobilité douce'.

### 5.5.2. Améliorer les conditions-cadres de la mobilité douce dans le droit de la circulation routière

**Déterminer les mesures rapidement réalisables et les mettre en œuvre** |

Délai : 2022-2024

Détermination des mesures rapidement réalisables, notamment dans le domaine des véhicules (par ex. pour les vélos-cargos). Mise en œuvre des adaptations juridiques nécessaires.

**Définir et mettre en œuvre une première série de nouvelles mesures** |

Délai : 2023-2027

Détermination des mesures prioritaires pour lesquelles il faut procéder à des clarifications approfondies et réaliser des projets pilotes. Définition des compétences. Réalisation des travaux d'approfondissement nécessaires. Si les résultats sont positifs : lancement des adaptations juridiques nécessaires.

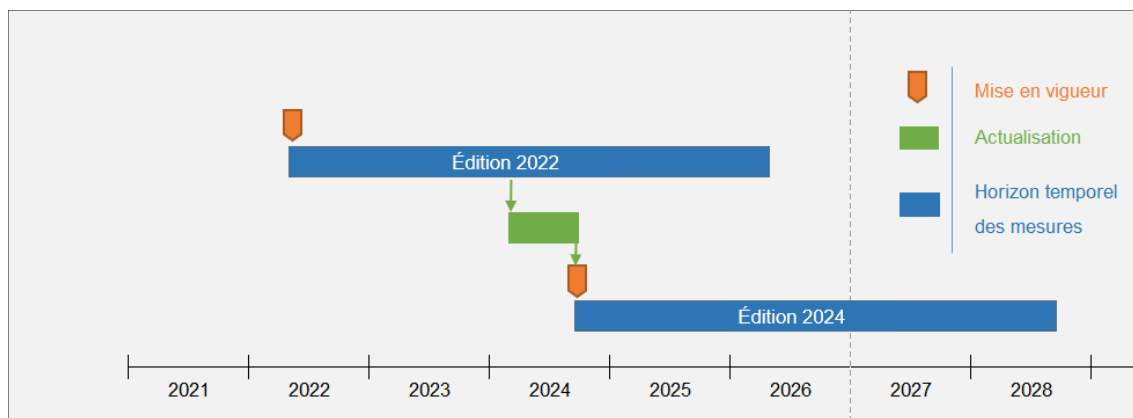
## 6. Mise à jour

Outre les champs d'action et les mesures définis dans la stratégie partielle, l'OFROU traitera d'autres aspects, notamment dans le domaine du trafic cycliste, dont les principaux sont énumérés ci-après :

- Mise en place d'un groupe de réflexion avec des experts se réunissant chaque année
- Entretien des réseaux nationaux et internationaux, par exemple Partnership Active
- Mobility dans le cadre du programme THE PEP, participation à des colloques
- Participation à l'élaboration de normes et d'instruments concernant la mobilité douce (par ex. VSS, ISSI)
- Lancement de travaux de recherche nationaux ou internationaux ou coopération dans de tels projets
- Mise à disposition d'une offre de perfectionnement pour les spécialistes sous forme de colloques et d'excursions techniques

## 7. Actualisation

La direction de l'OFROU a mis en vigueur la « Stratégie partielle relative à la mobilité douce » le 25 avril 2022. Cette dernière est actualisée tous les deux ans (contrôle et compléments au plan de mesures concernant la mobilité douce).



## 8. Personnes à contacter pour en savoir plus

Office fédéral des routes ; division Services numériques

- **Martin Urwyler**  
Responsable de domaine  
[martin.urwyler@astra.admin.ch](mailto:martin.urwyler@astra.admin.ch)  
+41 (0)58 468 77 33
- **Urs Walter**  
Suppléant du responsable de domaine.  
Responsable du secteur Mobilité cycliste  
[urs.walter@astra.admin.ch](mailto:urs.walter@astra.admin.ch)  
+41 58 463 42 86

