



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU

STRATÉGIE PARTIELLE RELATIVE À LA MOBILITÉ DOUCE

Juin 2025 V1.00



Sommaire

Introduction	4
Dispositif stratégique de l'OFROU	5
Stratégies partielles	6
Aperçu de la stratégie partielle relative à la mobilité douce	7
Contexte et tendances	8
Importance majeure et potentiel élevé de la mobilité douce	8
Besoin d'amélioration en matière de sécurité du trafic cycliste	8
Arrêté fédéral concernant les voies cyclables ainsi que les chemins pour piétons et de randonnée pédestre	9
Nette hausse des infrastructures des routes nationales qui intègrent la mobilité douce	9
Nouveaux défis concernant les chemins de randonnée pédestre	9
Planification insuffisante des réseaux de chemins pour piétons	10
Objectifs de l'OFROU à l'horizon 2030 soutenus par la présente stratégie partielle	11
Mesures	12
Aperçu	12
Étapes et délais	13
Mise en œuvre, monitoring et évaluation	14
Annexes	15
Documentation complémentaire	16
Contacts pour des informations plus détaillées	16
Matrice objectifs/mesures	17

Introduction

Depuis sa création en 1998, l'Office fédéral des routes (OFROU) est l'autorité suisse compétente en matière d'infrastructure routière et de transport routier individuel¹. Sous l'égide du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), il œuvre en faveur d'une mobilité routière durable et sûre.

L'OFROU collabore avec des partenaires cantonaux, nationaux et internationaux, élabore des bases et prépare des décisions en vue d'une politique fédérale durable en matière de circulation routière. Il conçoit, promeut, coordonne et contrôle les mesures correspondantes à l'échelon national et international.

Pour piloter ses activités, l'OFROU peut s'appuyer sur un [dispositif stratégique](#) complet. En font notamment partie l'[orientation stratégique](#) de l'office, qui énonce la vision, la mission, les principes directeurs et les objectifs à l'horizon 2030, ainsi que des [stratégies partielles](#) comportant des mesures spécifiques à mettre en œuvre à court et moyen termes.

L'OFROU est le service spécialisé de la Confédération pour la mobilité douce. L'office définit la stratégie, conduit la recherche fondamentale et accompagne les cantons et les communes dans leurs tâches de planification, d'aménagement et d'entretien des réseaux de chemins pour piétons, de chemins de randonnée et de voies cyclables.

La stratégie partielle relative à la mobilité douce a été élaborée dans ce contexte. Elle est conçue de manière à tenir compte des divers risques et opportunités en la matière et à favoriser l'atteinte de plusieurs valeurs cibles fixées à l'horizon 2030 dans l'orientation stratégique de l'OFROU.

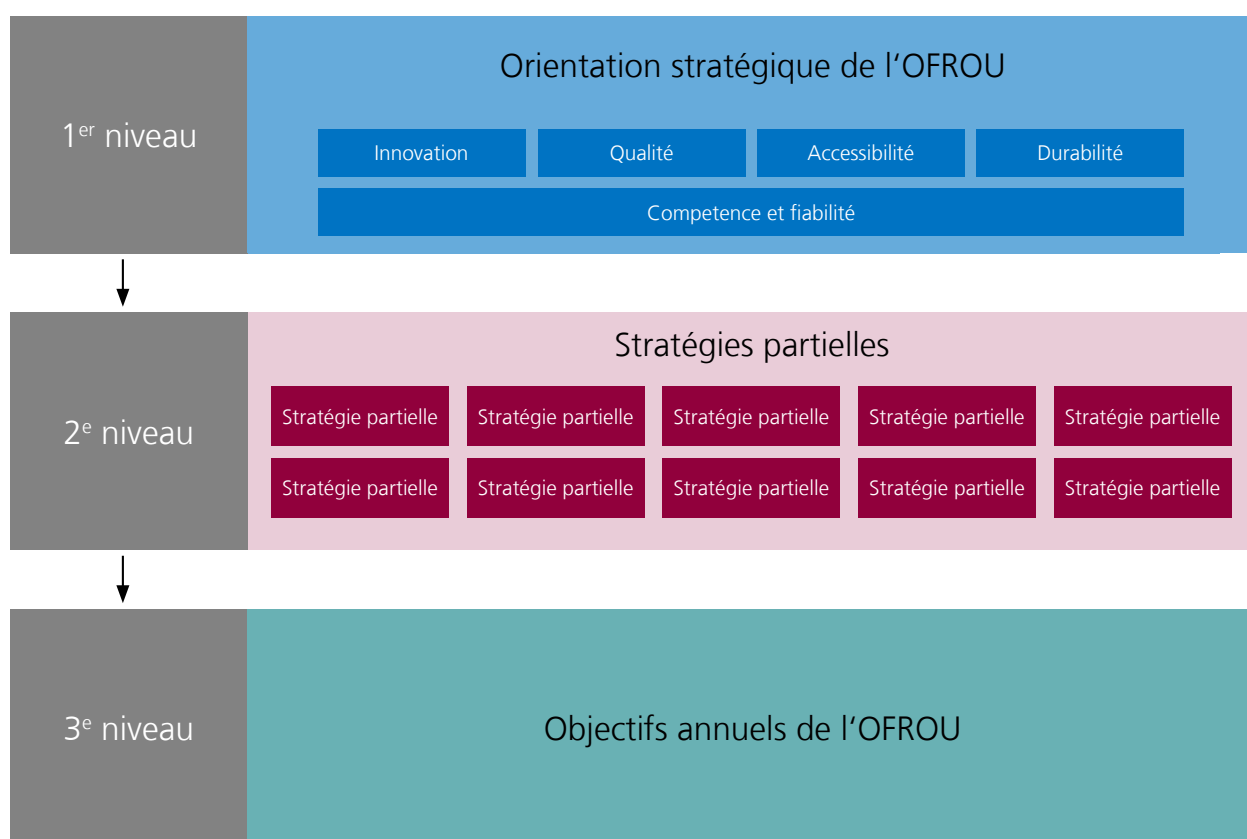
Le présent document expose en détail la stratégie partielle relative à la mobilité douce. Il comporte, après une présentation du contexte et des tendances en matière de mobilité douce, une description des objectifs 2030 soutenus, puis une liste des mesures prévues incluant les étapes et les délais. Il détaille ensuite les processus de mise en œuvre et, pour finir, renvoie à des documents de référence et des interlocuteurs à contacter en cas de questions.

¹ Source : [RS 172.217.1 – Ordonnance sur l'organisation du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication art. 10.](#)

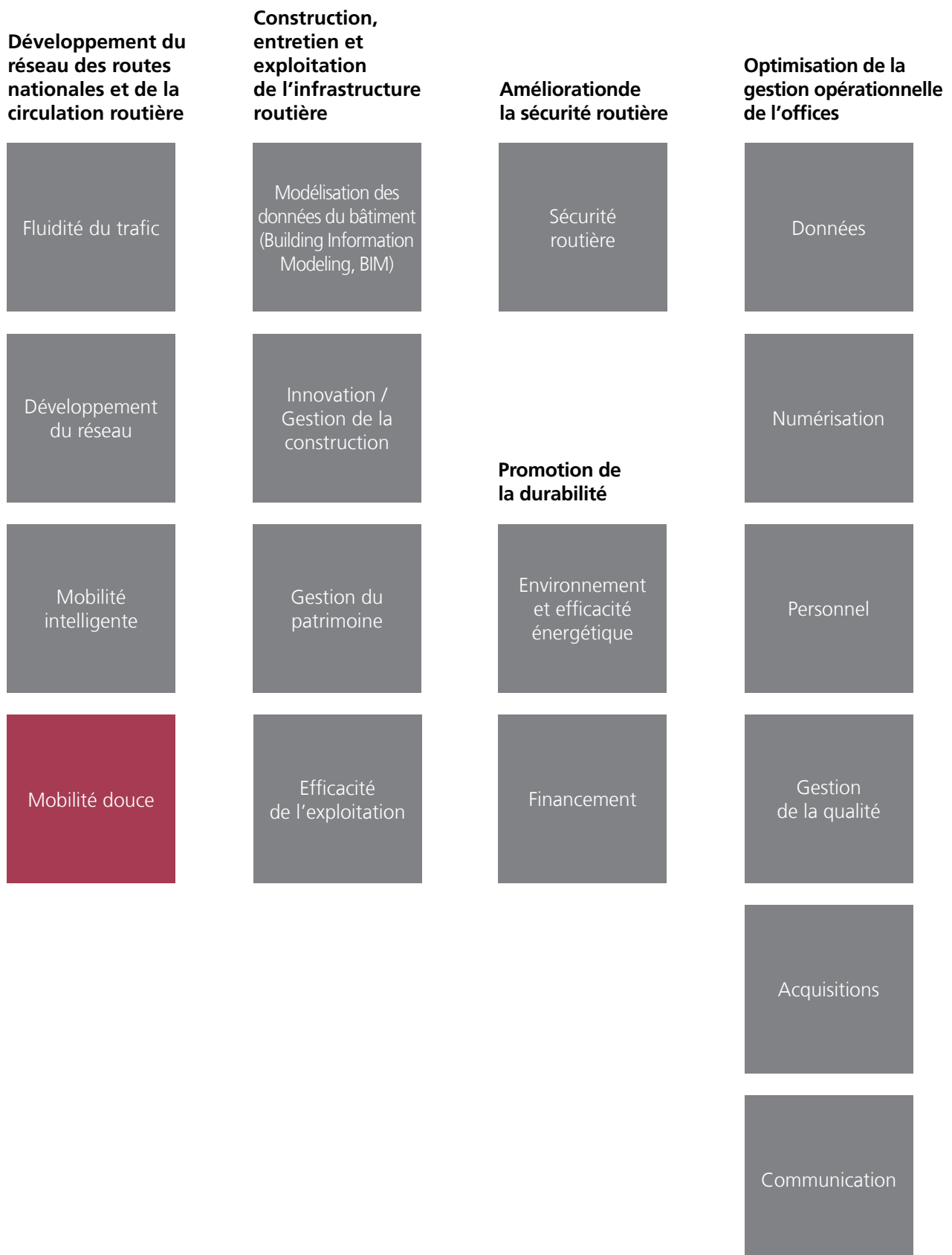
² La mobilité douce désigne traditionnellement la locomotion à pied ou sur roulettes, propulsée par la force musculaire humaine. Compte tenu des progrès technologiques, elle désigne aussi à l'heure actuelle les cyclomoteurs, notamment les vélos électriques avec assistance électrique au pédalage.

Dispositif stratégique de l'OFROU

Le dispositif stratégique de l'OFROU comprend trois niveaux. Le premier concerne l'orientation stratégique, qui définit la vision, la mission, les principes directeurs et les objectifs à long terme pour l'ensemble de l'office. Le deuxième niveau englobe les stratégies partielles. Celles-ci font office de programmes pluriannuels thématiques et indiquent comment l'orientation stratégique doit être mise en œuvre. Le troisième niveau contient les objectifs annuels convenus pour l'office.



Stratégies partielles



Aperçu de la stratégie partielle relative à la mobilité douce

Objectifs visés pour 2030

Objectifs A1.1 et A1.2

Au max. 2500 personnes grièvement blessées et 100 personnes tuées par an

Objectif A1.3

110 points noirs sur le réseau des routes nationales

Objectif A3.1

4735 millions de voyageurs-kilomètres parcourus à vélo

Objectif A3.2

5400 millions de voyageurs-kilomètres parcourus à pied

Objectif A4.1

25 % de déplacements réalisés en combinant plusieurs moyens de transport

Objectif A4.2

Disponibilité d'un vélo (en permanence ou sur demande) : 90 %

Objectif A4.3

Part des personnes qui ont recours aux offres d'autopartage (ridesharing, ridehailing ou systèmes de covoiturage) : 20 %

Champs d'action et mesures

Utilisation des instruments fédéraux relatifs au trafic et à l'aménagement du territoire

Promouvoir les réseaux de chemins de randonnée pédestre, de chemins pour piétons et de voies cyclables, examiner et assurer un suivi des projets d'agglomération et intégrer la mobilité douce dans les études de corridor.

Élaboration de bases techniques et d'aides de travail

Élaborer des bases pour une infrastructure cycliste plus sûre et plus attrayante, et mettre sur pied des projets pilotes.

Amélioration des infrastructures fédérales dédiées à la mobilité douce

Définir des standards, analyser les points faibles et tenir compte de la mobilité douce dans la planification, la construction, l'exploitation et l'entretien des routes nationales.

Gestion, coordination et élaboration de la législation

Feuille de route pour la mobilité cycliste et amélioration des conditions-cadres pour la mobilité douce dans le droit de la circulation routière.

Mise à disposition de meilleures bases de planification et de statistiques

Développement d'applications métiers, de modèles de données et de statistiques sur la mobilité douce

Contexte et tendances

La mobilité douce est marquée par un contexte dynamique qui comporte beaucoup d'opportunités mais aussi de nombreux risques qui nécessitent une intervention de l'OFROU.

Importance majeure et potentiel élevé de la mobilité douce

La mobilité douce est peu encombrante, ménage l'environnement et a un impact positif sur la santé de la population. Avec un taux de 48 % (42 % à pied et 6 % à vélo) sur le total d'étapes accomplies, il s'agit d'ores et déjà du moyen de transport privilégié de la population³. Toutefois, ce taux pourrait croître davantage, notamment dans les villes et les agglomérations. En effet, dans ces zones, un trajet effectué en voiture sur treize et un trajet en bus ou en tram sur sept ne fait pas plus d'un kilomètre, ce qui représente un trajet à pied inférieur à 15 minutes. De plus, quelque 43 % des trajets en voiture et près de 80 % des trajets en tram et en bus font moins de 5 kilomètres, une distance qui peut être parcourue en 15 minutes à vélo. Les vélos électriques sont souvent utilisés pour des courses plus longues (jusqu'à 10 kilomètres). Sur cette distance, les vélos électriques couvrent environ deux tiers des courses en voiture et 95 % des courses en tram et en bus⁴. Dans un contexte de mobilité croissante et d'aires de circulation limitées dans les régions à forte densité de population, il convient de développer davantage la mobilité douce, en particulier le trafic cycliste (vélos électriques compris).

Besoin d'amélioration en matière de sécurité du trafic cycliste

Un rapport publié récemment par l'OFROU⁵ montre que malgré la mise en place de mesures importantes et efficaces, le nombre d'accidents de la mobilité douce est en hausse. De fait, entre 2013 et 2022, 6935 personnes en moyenne ont été blessées ou tuées chaque année. Ce chiffre correspond à environ 32 % de tous les blessés (blessés légers, blessés graves et tués) de la circulation routière et à une augmentation d'environ 39 % durant la période mentionnée. La hausse des accidents de la mobilité douce est notamment due aux vélos électriques et aux trottinettes électriques : la sécurité doit donc être améliorée dans ce domaine.

³ Source : Office fédéral de la statistique (OFS) et Office fédéral du développement territorial (ARE, 2023), [Comportement de la population en matière de mobilité – Résultats du microrecensement mobilité et transports](#), tableau T3.3.1.1.

⁴ Source : OFS et ARE (2023), *ibid.*, tableau G3.3.1.7.

⁵ Source : [Analyse du nombre d'accidents dans la mobilité douce](#), p. 2.

Arrêté fédéral concernant les voies cyclables ainsi que les chemins pour piétons et de randonnée pédestre

Le 23 septembre 2018, le peuple et tous les cantons ont accepté par 73,6 % des suffrages l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables (art. 88 de la Constitution fédérale). Ce faisant, la population a clairement exprimé sa volonté que la sécurité et l'attractivité des voies cyclables soient renforcées. Avec la nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables ainsi que le remaniement en parallèle de la loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre, le mandat de la Confédération, des cantons et des communes de planifier et de réaliser des réseaux de voies dédiées à la mobilité douce se concrétise. Les cantons sont tenus de planifier leurs réseaux pour le trafic cycliste quotidien et de loisir sous forme de plans contraignants pour les autorités, ce qui implique de formuler des principes de planification et de définir l'obligation de remplacer les voies cyclables. La Confédération s'engage à communiquer sur les réseaux de voies cyclables et leur importance de même qu'à soutenir les cantons et les tiers dans leur diffusion d'informations. L'OFROU doit exécuter les tâches relevant de sa compétence et apporter son soutien aux cantons et aux communes en ce qui concerne l'accomplissement des leurs. En outre, l'écrasante majorité du peuple attend de l'OFROU qu'il montre l'exemple sur les infrastructures des routes nationales.

Nette hausse des infrastructures des routes nationales qui intègrent la mobilité douce

L'ampleur de ces engagements a augmenté de manière substantielle au cours des dernières années. En effet, avec l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales, la Confédération a sous sa responsabilité 370 kilomètres supplémentaires de routes nationales de troisième classe depuis le 1^{er} janvier 2020. Le trafic individuel non motorisé circule aussi sur ces routes. D'autres exigences émanent aussi des précisions de l'art. 6 de la loi fédérale sur les routes nationales, décidées par les Chambres fédérales dans le cadre de la loi sur les voies cyclables. Dès l'entrée en vigueur de cette dernière, la responsabilité des surfaces allouées à la mobilité piétonne et au trafic cycliste au niveau des jonctions vers des routes nationales de première et de deuxième classe ainsi que sur les routes nationales de troisième classe est revenue à la Confédération. L'OFROU doit définir les standards pour la mobilité douce sur les infrastructures dont il est responsable et adapter les tronçons repris aux cantons au niveau visé dans un délai raisonnable.

Nouveaux défis concernant les chemins de randonnée pédestre

La randonnée pédestre jouit d'une popularité grandissante. Avec la hausse du nombre de nouveaux types de sport pratiqués en pleine nature, notamment le VTT, les chemins de randonnée sont soumis à une pression croissante. Cette évolution génère son lot de conflits: la tolérance des propriétaires fonciers est mise à rude épreuve et les intérêts des sports de pleine nature, de la protection de la nature, de la chasse et du tourisme sont toujours plus difficiles à concilier. Des planifications coordonnées sont donc d'autant plus nécessaires. L'élevage de femelles reproductrices ainsi que l'introduction de chiens de protection des troupeaux nécessitent de nouvelles mesures, tandis que le réchauffement climatique entraîne des défis inédits en termes de prévention des dangers. Un soutien doit être apporté aux cantons et aux tiers dans leur gestion de ces nouveaux aspects.

Planification insuffisante des réseaux de chemins pour piétons

Des enquêtes menées auprès des cantons montrent que la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre a été appliquée de façon satisfaisante en ce qui concerne les réseaux de chemins de randonnée pédestre. En revanche, les planifications des réseaux de chemins pour piétons laissent encore souvent à désirer. La raison en est que les cantons délèguent bon nombre de ces planifications aux communes, mais sans surveiller leur mise en œuvre. L'OFROU doit fournir plus d'efforts pour que les planifications de chemins pour piétons prescrites par la loi soient réalisées.



Objectifs de l'OFROU à l'horizon 2030 soutenus par la présente stratégie partielle

La stratégie partielle relative à la mobilité douce vise à soutenir la concrétisation des objectifs de l'orientation stratégique de l'OFROU suivants :

OBJ A1 : un haut niveau de sécurité est assuré sur l'ensemble du réseau routier suisse (même en cas de développement continu de la mobilité douce);

OBJ A3 : le potentiel de la mobilité douce est exploité;

OBJ A4 : la multimodalité progresse, sous toutes ses formes.

Elle devrait notamment favoriser l'atteinte des valeurs cibles 2030 fixées pour les indicateurs mentionnés dans le tableau suivant :

Indicateur clé de performance (ICP)	2023 (référence)	2024	2025	2026	2030
A1.1 : personnes grièvement blessées (nombre, max.)	4096	3100	3000	2900	2500
A1.2 : tués (nombre, max.)	236	160	150	140	100
A1.2 : nombre de points noirs sur le réseau des routes nationales (max.)	108	110	110	110	110
A3.1 : nombre de kilomètres parcourus à vélo (voyageurs-kilomètre, en millions)	3146	3373	3600	3827	4735
A3.2 : nombre de kilomètres parcourus à pied (voyageurs-kilomètre, en millions)	4958	5021	5084	5147	5400
A4.1 : part de déplacements réalisés avec une combinaison de plusieurs moyens de transport, en % ⁶	18,2 %	19,2 %	20,2 %	21,1 %	25 %
A4.2 : disponibilité d'un vélo (en permanence ou sur demande), en %	76,8 %	78,7 %	80,6 %	82,4 %	90 %
A4.3 : part de personnes qui ont recours aux offres d'autopartage (ridesharing, ridehailing ou systèmes de covoiturage), en %	N/A	N/A	N/A	N/A	20 %

⁶ Les combinaisons de moyens de transport existantes sont les suivantes (cf. graphique G3.3.1.8 du micro-recensement 2021) : « À pied + transports publics » (9,5 %) ; « À pied + transport individuel motorisé » (3,3 %) ; « À pied + transport individuel motorisé + transports publics » (0,6 %) ; « À pied + vélo + transports publics » (0,5 %) ; « À pied + vélo » (0,2 %) ; « Autres moyens de transport et combinaisons de moyens de transport » (2,2 %).



Mesures

Aperçu

Dans le cadre de la stratégie partielle, cinq champs d'action stratégiques comprenant un certain nombre de mesures sont prévus pour la période s'étendant de 2024 à 2030.

Le premier concerne **l'utilisation d'instruments fédéraux relatifs au trafic et à l'aménagement du territoire**. Le but est de favoriser la mobilité douce et de garantir l'exécution de la loi sur les voies cyclables de même que la loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre. Il comprend trois mesures: la promotion des réseaux de chemins pour piétons et de voies cyclables (M1.1), le suivi et l'examen des projets d'agglomération (M1.2) et l'intégration de la mobilité douce dans les études de corridor (M1.3).

Le deuxième porte sur **l'élaboration de bases techniques et d'aides de travail** pour faire en sorte que l'infrastructure dédiée à la mobilité douce soit attrayante, continue, directe et sûre. Deux mesures sont prévues dans ce contexte: l'élaboration de bases pour une infrastructure cycliste sûre et attrayante (M2.1) et la mise sur pied de projets pilotes (M2.2).

Le troisième se rapporte à **l'amélioration des infrastructures fédérales dédiées à la mobilité douce** via trois mesures: l'élaboration de standards (M3.1), la conduite d'analyses des points faibles (M3.2) et la prise en considération exemplaire de la mobilité douce dans le cadre de la planification, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des routes nationales (M3.3).

Le quatrième consiste en la mise à disposition de **meilleures bases de planification et statistiques**, notamment de géodonnées et d'applications métier. Pour ce faire, cinq mesures sont envisagées, à savoir le développement de l'application métier Mobilité douce (M4.1), le développement par étapes d'un modèle de données pour le trafic cycliste quotidien (M4.2), l'agrégation et l'harmonisation des données cantonales sur le trafic cycliste (M4.3), la mise en place d'une centrale de données de comptage concernant le trafic cycliste et la publication de statistiques sur la mobilité douce (M4.4) et, enfin, la création d'un modèle de géodonnées minimal pour la mobilité piétonne validé par la communauté d'informations spécialisées (FIG, M4.5).

Le dernier a trait à **la gestion, la coordination et l'élaboration de la législation**. Il englobe deux mesures: la gestion des activités via la feuille de route pour la mobilité cycliste (M5.1) et l'amélioration des conditions-cadres pour la mobilité douce dans le droit de la circulation routière (M5.2).

Étapes et délais

Les étapes et délais pour la mise en place des mesures sont indiquées dans les tableaux ci-dessous.

Champ d'action 1 – utilisation des instruments fédéraux relatifs au trafic et à l'aménagement du territoire	T4-2024	T4-2025	T4-2026	T4-2027
M1.1 Promouvoir la planification des réseaux de chemins de randonnée pédestre, de chemins pour piétons et de voies cyclables	×	×	×	×
M1.2 Examiner et assurer un suivi des projets d'agglomération		×	×	
M1.3 Intégrer les intérêts de la mobilité douce dans les études de corridor	×	×		

Champ d'action 2 – élaboration de bases techniques et d'aides de travail	T4-2024	T4-2025	T4-2026	T4-2027
M2.1 Élaborer des bases pour une infrastructure cycliste sûre et attrayante	×	×	×	×
M2.2 Mettre sur pied des projets pilotes et assurer leur suivi		×	×	

Champ d'action 3 – amélioration des infrastructures fédérales dédiées à la mobilité douce	T4-2024	T4-2025	T4-2026	T4-2027
M3.1 Définir des standards propres et contraignants pour les filiales	×	×	×	×
M3.2 Analyser les points faibles	×	×		
M3.3 Tenir compte de la mobilité douce dans le cadre de la planification, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des routes nationales de manière exemplaire	×	×	×	×

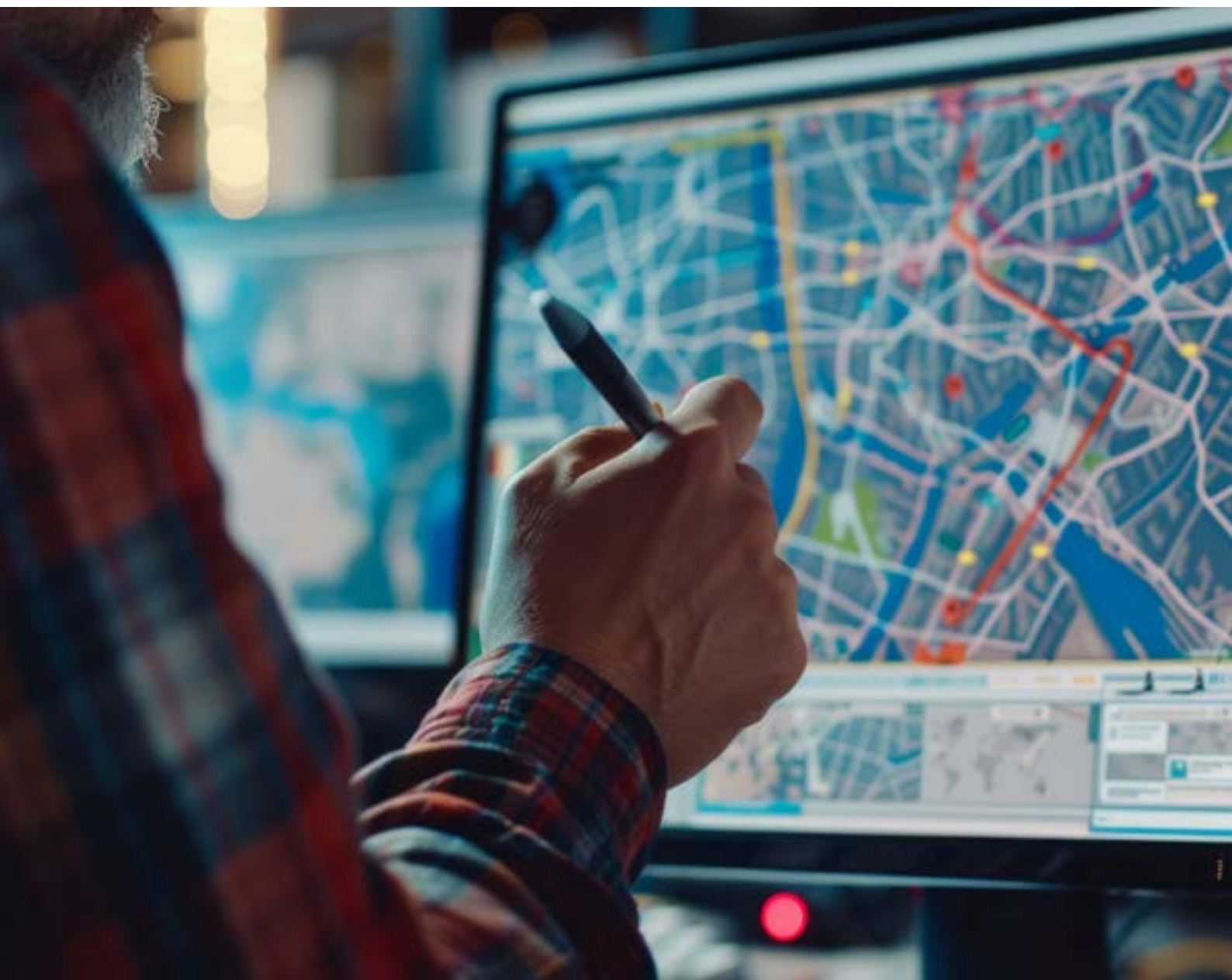
Champ d'action 4 – mise à disposition de meilleures bases de planification et statistiques	T4-2024	T4-2025	T4-2026	T4-2027
M4.1 Développer une application métier Mobilité douce	×	×	×	×
M4.2 Développer un modèle de géodonnées pour le trafic cycliste		×	×	×
M4.3 Harmoniser et agréger les géodonnées cantonales sur le trafic cycliste			×	×
M4.4 Mise en place d'une centrale de données de comptage concernant le trafic cycliste et publication de statistiques sur la mobilité douce	×	×	×	×
M4.5 Approbation du modèle de géodonnées minimal sur la mobilité piétonne par la communauté d'informations spécialisées (FIG)		×	×	×

Champ d'action 5 – amélioration de la gestion et de la coordination, élaboration de la législation	T4-2024	T4-2025	T4-2026	T4-2027
M5.1 Gestion et coordination des activités via la feuille de route pour la mobilité cycliste	×	×	×	×
M5.2 Amélioration des conditions-cadres pour la mobilité douce dans le droit de la circulation routière	×	×	×	×

Mise en œuvre, suivi et évaluation

Les stratégies partielles sont conçues, dans le cadre de l'orientation stratégique de l'OFROU, comme des plans pluriannuels destinés à faciliter la mise en œuvre de celle-ci. Les objectifs annuels des divisions doivent être fixés en fonction de ces stratégies partielles.

Une fois par an, la mise en œuvre de toutes les stratégies partielles doit faire l'objet d'un rapport recouvrant l'ensemble des aspects décrits plus haut (étapes, échéances et ressources). Les résultats de ce suivi permettent à leur tour des adaptations des stratégies partielles (par ex. ajout de nouvelles mesures, révision des délais et/ou des ressources) et la définition d'objectifs annuels supplémentaires pour les divisions de l'office.



Annexes

Documentation complémentaire

Des informations supplémentaires sur les activités de l'OFROU au sujet de la mobilité douce sont disponibles dans les documents suivants :

- [Feuille de route sur la mobilité cycliste](#)
- [Analyse des accidents dans la mobilité douce \(2024\)](#)
- [Géodonnées relatives à la mobilité douce et aux voies de communication historiques](#)
- [Pages concernant la mobilité douce sur le site Internet de l'OFROU](#)

Contacts pour des informations plus détaillées

Pour obtenir des informations complémentaires sur la présente stratégie partielle, merci de contacter les responsables du domaine Mobilité douce de la division Réseaux routiers (N) de l'OFROU :

Martin Urwyler

Responsable de domaine
martin.urwyler@astra.admin.ch
+41 58 468 77 33

Urs Walter

Suppléant du responsable de domaine
Responsable du secteur Mobilité cycliste et
chef de programme Feuille de route pour la mobilité cycliste
urs.walter@astra.admin.ch
+41 58 463 42 86



Matrice objectifs/mesures

Toutes les mesures de la présente stratégie partielle soutiennent la réalisation de trois objectifs (A1, A3 et A4) du pilier « Accessibilité » issus de l'orientation stratégique de l'office (ils sont marqués en vert dans le tableau ci-dessous).

Principes directeurs	Innovation				Qualité				Accessibilité				Durabilité				Compétence et fiabilité				
Objectifs	OBJ I1 : promotion de la conduite automatisée et de l'innovation dans le domaine de la circulation routière	OBJ I2 : utilisation de méthodes modernes et de matériaux durables	OBJ I3 : surveillance ciblée, économiquement avantageuse et efficace de l'infrastructure	OBJ I4 : opportunités de la numérisation orientées sur le client et accompagnées d'un processus d'innovation	OBJ Q1 : réseau performant et efficace qui canalise le trafic	OBJ Q2 : état optimisé et maintien de la valeur du réseau	OBJ Q3 : disponibilité élevée et perturbations réduites	OBJ Q4 : satisfaction élevée des usagers	OBJ A1 : garantie d'un haut niveau de sécurité sur l'ensemble du réseau	OBJ A2 : garantie de la sécurité de fonctionnement des véhicules	OBJ A3 : exploitation du potentiel de la mobilité douce sur l'ensemble du réseau	OBJ A4 : progression de la multimodalité, sous toutes ses formes	OBJ D1 : réduction de l'impact environnemental	OBJ D2 : augmentation de l'efficacité énergétique	OBJ D3 : promotion des moyens de transports écoresponsables	OBJ D4 : développement de nouveaux modèles pour le réseau routier	OBJ CF1 : compétences nécessaires	OBJ CF2 : diversité et respect	OBJ CF3 : collaboration et utilisation efficace des moyens	OBJ CF4 : efficacité, formalisation et numérisation des processus	OBJ CF5 : communication efficace et de qualité
Champs d'action et mesures correspondantes																					
1. Utilisation des instruments liés au trafic et à l'aménagement du territoire									X		X	X									
2. Élaboration de bases techniques et d'aides de travail									X		X	X									
3. Amélioration des infrastructures fédérales dédiées à la mobilité douce									X		X	X									
4. Mise à disposition de meilleures bases de planification et statistiques									X		X	X									
5. Amélioration de la gestion et de la co-ordination, élaboration de la législation									X		X	X									

Impressum

Éditeur

Office fédéral des routes OFROU

Conception, contenu, texte, présentation

Division Réseaux routiers (N) –
domaine Mobilité douce et voies de communication historiques
Martin Urwyler et Urs Walter

Division Réseaux routiers (N) –
domaine Stratégie et recherche (STF)

Division Affaires de la direction (DG) –
domaine Information et communication (I+K)

Office fédéral des routes OFROU

Division Réseaux routiers –
domaine Mobilité douce et voies de communication historique
info@astra.admin.ch
www.astra.admin.ch

Office fédéral des routes OFROU

Pulverstrasse 13
3003 Berne

+41 58 462 94 11
info@astra.admin.ch
www.astra.admin.ch