Formulaire de mise en consultation, norme: SN 640 060 «Trafic cycliste – Bases et conception» **Frist/Délai: 14.07.2025**

Senden an / Envoyer à: **vernehmlassung@vss.ch**

1. Basisinformationen — Informations de base

Datum / Date:	Kommentar von / Commentaire de:	Rückfragen bei / Renseignements chez:
14.07.2025	routesuisse	Olivier Fantino

2. Kommentare zur Norm — Commentaires relatifs à la norme

A*	Thema / Thème	B*	Kommentar / Commentaire	C*	D*
	Toute la norme		La forte saisonnalité du trafic cycliste doit être évoquée, notamment il faut rendre attentif les utilisateurs de la norme pour la planification des itinéraires et le dimensionnement des marquages et aménagements. Il faut tenir compte du fait que les surfaces dédiées au trafic cycliste sont nettement moins utilisées en hiver ou lors de mauvaises conditions météorologiques. Notamment, les aménagements qui réduisent la sécurité, la capacité ou la fluidité du TIM doivent être évités.		
	Toute la norme		La norme va trop loin et vise à promouvoir le vélo, au détriment des autre modes de transport. Elle ne tient pas suffisamment compte des conséquences du développement du trafic cycliste pour les autres usagers. La norme devrait se limiter aux considérations techniques utiles pour réaliser les itinéraires cyclables, sans porter préjudice au trafic routier existant. Il n'est pas acceptable que la VSS adopte des normes fondées sur une volonté politique d'une minorité.		
	B Définitions		Les catégories doivent se baser exclusivement et directement sur les prescriptions techniques en vigueur au niveau fédéral.		

3. Kommentare zu einzelnen Kapiteln und Abschnitten (Ziffern) — Commentaires relatifs aux chapitres et paragraphes (chiffres)

A*	Kap. / Chap.	Ziff. / Par.	B*	Kommentar / Commentaire	C*	D*
	10	10.3.1	T	La vitesse à plat semble surévaluée pour les vélos conventionnels ; celle-ci se situe plutôt vers 15 km/h pour une personne pas spécialement sportive.		
	10	10.4	T	La variation saisonnière du trafic cycliste, ainsi que selon les conditions météorologiques, doivent être précisées et prises en compte dans les calculs de volume de trafic ; le calcul devrait se fonder sur des moyennes journalières prenant en compte l'ensemble de l'année.		
	12	12.2	T	D'une part, pour des motifs de sécurité routière, la voie express cyclable ne devrait pas être réalisés sur un axe à fort trafic motorisé, ni traverser des zones piétonnes. Elle doit en priorité être planifiée sur des routes secondaires à faible trafic. D'autre part, la priorité aux carrefours ne doit pas être accordée à une voie express cyclable à une intersection avec une route principale ou un axe routier présentant un trafic dense. En effet, les voies express ne doivent pas avoir pour objectif de freiner le trafic routier, et ne doivent pas augmenter le risque d'accident.		
	13	13	T	Le développement de voies cyclables pour les loisirs ne doit pas restreindre la capacité routière à disposition pour le trafic motorisé, et tenir compte des fortes variations saisonnières.		

Legende: B Art des Kommentars (T technisch, R redaktionell) / folgende Angaben werden durch den VSS eingefügt: A* Vernehmlassungsnummer, C* Reaktion Kommission, D* Kommentar Kommission*
Légende: B genre du commentaire (T technique, R rédactionnel) / les données suivantes seront ajoutées par la VSS: A* numéro de consultation, C* réaction de la commission, D* commentaire de la commission*

	14	14.2	T	Il faut prévoir une pesée des intérêts concernant le tracé, notamment pour des raisons de sécurité routière : un tracé plus long que la liaison routière est parfois nécessaire, afin de garantir la sécurité de tous les usagers. Il faut également prendre en compte les aspects saisonniers et météorologiques dans le choix du tracé, notamment pour en garantir la sécurité.		
	14	14.3	T	Vu la forte variation saisonnière du trafic cycliste, la séparation du trafic cycliste ne devrait pas restreindre la capacité de la route pour les autres usagers. En particulier, les aménagements qui entravent la circulation des autres véhicules sont à éviter absolument sur les routes à orientation trafic.		
	14	14.5	T	Ce chapitre sur l'attractivité et la protection contre le bruit semble irréaliste. Il convient ici simplement de préciser que les itinéraires cyclistes doivent, dans la mesure du possible, emprunter des liaisons routières secondaires et/ou à faible trafic motorisé.		
	16	16	T	Il est indispensable de préciser ici que le dimensionnement des voies cyclables ne doit en aucun cas réduire la largeur de la chaussée à disposition pour le trafic motorisé en-dessous des valeurs prescrites ; sous risque d'augmenter fortement le risque d'accident (notamment de collision frontale). Par ailleurs, il faut aussi ajouter un paragraphe qui attire l'attention sur la forte variation saisonnière du trafic cycliste.		
	18	18	T	Il convient de préciser ici que la largeur de la bande de séparation doit tenir compte de l'espace à disposition et qu'elle ne doit être observée que lorsque cela est possible sans restreindre la capacité de la route pour les autres usagers.		
	25	25.1, 25.2	T	Il convient de préciser que les largeurs énoncées dans ce chapitre ne doivent pas être respectées partout, notamment lorsque l'espace est insuffisant. Il explicitement veiller à garantir la sécurité et l'exploitation des routes affectées à la circulation générale d'une part, et d'autre part la largeur des voies dédiées aux autres modes doit permettre leur circulation fluide et sûre.		
	26		T	Il convient dans la mesure du possible de séparer les itinéraires cyclistes des routes à orientation trafic, afin d'améliorer la sécurité routière pour tous les usagers. Par ailleurs, la volonté de prioriser les bandes cyclables au détriment des voies de circulation pour le TIM n'est absolument pas acceptable sur les routes à orientation trafic. Cette volonté de prioriser systématiquement le vélo par rapport au TIM n'est par ailleurs pas fondée sur une base objective ni scientifique, mais semble plutôt s'inscrire dans une tendance politique d'opposition des modes de transport. Cette phrase doit être supprimée. Pour que la norme demeure neutre, il convient ici de préciser que les risques d'accident et la fluidité du trafic doivent être analysés au cas par cas, et la décision doit être prise en fonction de ces analyses.		

4. Rechtsverbindlichkeit — Caractère juridiquement contraignant

Sind Sie der Auffassung, dass gegenüber dem UVEK zu beantragen sei, die Norm als rechtsverbindlich zu erklären? *Jugez-vous qu'il faut solliciter au DETEC de déclarer la norme juridiquement contraignante?*	☐	ja / *oui*
	X	nein / *non*

5. Kosteneinschätzung — Estimation des coûts

Erachten Sie die vorliegende Norm bezogen auf den Lebenszyklus eines Bauwerkes als *Jugez-vous que la présente norme, par rapport au cycle de vie d'un ouvrage,*	☐	kostensteigernd / *augmente les coûts*
	X	kostenneutral / *n'influence pas les coûts*
	☐	kostensenkend / *baisse les coûts*
Erachten Sie diese Veränderung als *Jugez-vous ce changement comme*	X	substanziell / *substantiel*
	☐	nicht substanziell / *pas substantiel*