



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU
Ufficio federale delle strade USTRA

Évaluation de la nouvelle réglementation concernant les enfants circulant à vélo sur les trottoirs



Mandant :

Lorenzo Cascioni, vice-directeur et chef de la division Circulation routière, Office fédéral des routes OFROU

Équipe du projet :

Nathanael Gutmann, Office fédéral des routes OFROU
Andrea John, Office fédéral des routes OFROU
Christian Kamenik, Office fédéral des routes OFROU
Iris Oberauner, Office fédéral des routes OFROU (direction du projet)
Aline Wultschnig, Office fédéral des routes OFROU

Rédaction :

Chantal Disler, Office fédéral des routes OFROU

Suivi professionnel :

Martin Abele, Fédération suisse des aveugles et malvoyants FSA
Wernher Brucks, Dienstabteilung Verkehr, ville de Zurich
Dominik Bucheli, Mobilité piétonne Suisse
Thierry Hostettler, Direction administrative et des grands projets, République et canton de Genève
Stefan Huonder, Office fédéral des routes OFROU
Jérôme Lambert, Bureau de prévention des accidents BPA
Christoph Merkli, PRO VELO Suisse
Anita Schnyder, Office fédéral des routes OFROU
Christine Vögele, RoadCross Suisse
Christoph Wydler, Conseil suisse des aînés CSA

Résumé

Depuis le 1^{er} janvier 2021, les enfants de moins de 12 ans sont autorisés à rouler à vélo¹ sur les chemins pour piétons et les trottoirs si la chaussée ne comporte pas de piste cyclable ni de bande cyclable. L'interpellation Schlatter (20.4556) « *Vélos sur les trottoirs. Suivi des effets indésirables de la nouvelle réglementation* » a été déposée fin 2020. Le Conseil fédéral y a répondu en février 2021 en promettant qu'un suivi des effets de cette nouvelle réglementation serait assuré par l'Office fédéral des routes (OFROU). À cet effet, l'OFROU a initié le projet « *Évaluation de la nouvelle réglementation concernant les enfants circulant à vélo sur les trottoirs* ». Le présent rapport en consigne les résultats.

L'évaluation vise à analyser les effets désirables et, conformément aux exigences de l'interpellation, les effets indésirables de la nouvelle réglementation. S'agissant des effets désirables, il s'agit de juger si la nouvelle réglementation permet de mieux protéger les enfants circulant à vélo et de promouvoir la pratique du vélo chez les enfants. L'évaluation des effets indésirables a pour but de répondre aux questions suivantes : la nouvelle réglementation entraîne-t-elle un nombre plus élevé d'accidents (survenus ou tout juste évités) sur le trottoir ? Est-elle comprise ? Provoque-t-elle une présence accrue de cyclistes sur les trottoirs ? Quels sont les endroits dangereux du fait de la présence d'enfants à vélo sur les trottoirs ? Comment la nouvelle réglementation affecte-t-elle le sentiment de sécurité des piétons sur les trottoirs ?

Pour ce faire, différentes approches méthodiques ont été adoptées afin de mettre en lumière les différents aspects des conséquences de la nouvelle réglementation : (1) analyse des données relatives aux accidents de la route, (2) à l'aide d'un questionnaire standardisé, consultation par écrit des différents groupes de personnes concernées par la nouvelle réglementation (p. ex. les parents d'enfants circulant à vélo, les personnes âgées et les personnes en situation de handicap), (3) enquête auprès des unités administratives cantonales et communales en Suisse concernant les éventuelles réactions de la population à la nouvelle réglementation, et (4) entretiens avec les personnes concernées dans le cadre de groupes de discussion. Ce faisant, une attention particulière a été accordée aux groupes cibles et aux groupes de personnes concernées suivants : les enfants de 6 à 11 ans (circulant à vélo sur le trottoir), les personnes âgées (se déplaçant à pied sur le trottoir), les personnes handicapées (se déplaçant à pied ou en fauteuil roulant sur le trottoir) ainsi que les familles avec des enfants en bas âge (enfants évoluant sur le trottoir en poussette, à pied ou avec des engins assimilés à des véhicules, tels que les draisiennes).

L'évaluation révèle que les parents interrogés, dont les enfants circulent à vélo, accueillent favorablement la nouvelle réglementation. Ils sont d'avis qu'elle protège davantage les enfants à vélo dans la circulation routière et qu'elle les incite, dans une certaine mesure, à faire plus souvent du vélo. Les statistiques sur les accidents impliquant des enfants circulant à vélo ne permettent pas de démontrer l'effet attendu de la nouvelle réglementation, en particulier sur la « chaussée » en tant que lieu d'accident. En même temps, il s'avère que la nouvelle réglementation n'a pas eu d'effet indésirable majeur sur la sécurité objective de la circulation sur le trottoir jusqu'à présent, et qu'elle n'entraîne aucun risque crucial pour les piétons et les enfants à vélo sur les trottoirs. Bien que le nombre d'accidents impliquant des enfants circulant à vélo sur le trottoir soit faible et n'ait pas beaucoup augmenté, une différence se dessine en ce qui concerne les acteurs impliqués : après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, on observe une augmentation des collisions entre les enfants circulant à vélo et les voitures de tourisme.

Le sentiment subjectif de sécurité a toutefois en partie diminué chez les personnes âgées et les personnes en situation de handicap. Les groupes de personnes concernées n'ont pas constaté de hausse significative du nombre de cyclistes sur les trottoirs. Étant donné que la nouvelle réglementation est

¹ Dans le présent rapport, le terme « vélo » est employé au sens de « cycle » en vertu de l'art. 24, al. 1 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV ; RS 741.41).

relativement peu connue, il est souhaité qu'elle fasse l'objet d'une communication et d'une sensibilisation plus larges. Lorsque les enfants circulent à vélo sur le trottoir, le danger potentiel émane d'abord du trafic motorisé (notamment lorsque le trafic motorisé croise le trottoir, p. ex. entrées et sorties d'immeubles ou trottoirs traversants). Ce constat a été fait avant comme après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.

L'évaluation confirme l'hypothèse que les enfants circulaient déjà à vélo sur le trottoir avant l'application de la nouvelle réglementation. Parmi les parents qui ont pris part aux groupes de discussion, certains recommandaient déjà à leurs enfants de rouler à vélo sur le trottoir avant que la nouvelle réglementation entre en vigueur. La nouvelle réglementation légalise par conséquent une pratique déjà courante. Considéré sous cet angle, il n'est donc pas surprenant que les effets de la nouvelle réglementation, qu'ils soient désirables ou non, soient minimes, voire difficiles à identifier formellement. La nouvelle réglementation étant encore relativement récente, il est toutefois possible que les effets désirables et indésirables ne se soient pas encore pleinement révélés.

Dans le cadre de l'évaluation, les personnes interrogées ont mentionné d'autres aspects qui menacent davantage la sécurité sur le trottoir que les enfants à vélo, notamment la circulation (illégale) d'adultes ou de jeunes à vélo ou de trottinettes électriques sur les trottoirs.

Zusammenfassung

Seit dem 1. Januar 2021 dürfen Kinder bis 12 Jahre mit dem Velo Fusswege und Trottoirs benützen, wenn weder ein Veloweg noch ein Velostreifen² vorhanden sind. Ende 2020 wurde die Interpellation Schlatter (20.4556) «*Neuregelung für Velos auf dem Trottoir. Monitoring unerwünschter Effekte*» eingereicht. Im Februar 2021 sicherte der Bundesrat in seiner Stellungnahme zur Interpellation ein Monitoring der Neuregelung durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zu. Zur Erfüllung dieses Auftrags hat das ASTRA das Projekt «*Evaluation der Neuregelung für velofahrende Kinder auf dem Trottoir*» lanciert. Der vorliegende Bericht dokumentiert die Ergebnisse dieser Evaluation.

Die Evaluation zielt darauf ab, die erwünschten und – wie in der Interpellation gefordert – unerwünschten Effekte der Neuregelung zu beurteilen. Die Beurteilung hinsichtlich der erwünschten Effekte geht den Fragen nach, ob mit der Neuregelung velofahrende Kinder im Strassenverkehr besser geschützt werden und das Velofahren bei Kindern gefördert wird. Die Beurteilung der unerwünschten Effekte sollte beantworten können, ob die Neuregelung zu mehr Unfällen bzw. Beinahe-Unfällen auf dem Trottoir führt, ob die Neuregelung verstanden wird, ob sie zu einem erhöhten Veloaufkommen auf dem Trottoir führt, welche Gefahrenstellen sich durch velofahrende Kinder auf dem Trottoir ergeben und welche Auswirkungen die Neuregelung auf das Sicherheitsempfinden der Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Trottoir hat.

Bei der Durchführung der Evaluation wurden verschiedene methodische Ansätze verfolgt, um die unterschiedlichen Aspekte der Wirkung der Neuregelung zu beleuchten: (1) Eine Analyse von Strassenverkehrsunfalldaten wurde durchgeführt, (2) von der Neuregelung betroffene Personengruppen (z. B. Eltern velofahrender Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderung) wurden mittels eines standardisierten Fragebogens schriftlich befragt, (3) es wurde eine Umfrage bei kantonalen und kommunalen Verwaltungseinheiten der Schweiz zu allfälligen Rückmeldungen aus der Bevölkerung zur Neuregelung durchgeführt und (4) es wurden betroffene Personengruppen im Rahmen von Gruppendiskussionen interviewt. Dabei standen folgende Zielgruppen bzw. betroffene Personengruppen im Fokus: Kinder im Alter von 6 bis 11 Jahren (als Velofahrende auf dem Trottoir), ältere Menschen (als Fussgänger und Fussgängerinnen auf dem Trottoir), Menschen mit Behinderungen (als Fussgänger und Fussgängerinnen oder im Rollstuhl auf dem Trottoir) sowie Familien mit Kleinkindern (Kleinkinder im Kinderwagen, zu Fuss oder mit einem fahrzeugähnlichen Gerät wie beispielsweise einem Laufrad auf dem Trottoir).

Die Evaluation zeigt, dass die befragten Eltern velofahrender Kinder die Neuregelung begrüssen und der Meinung sind, dass ihre velofahrenden Kinder dadurch im Strassenverkehr besser geschützt sind und zum Teil häufiger Velo fahren. Aus den Unfallzahlen von velofahrenden Kindern kann die erwünschte Wirkung der Neuregelung – insbesondere auf der Unfallstelle «Strasse» – nicht nachgewiesen werden. Es zeigt sich allerdings, dass die Neuregelung bisher zu keinen wesentlichen unerwünschten Auswirkungen auf die objektive Verkehrssicherheit auf dem Trottoir geführt hat und mit keiner wesentlichen Gefährdung des Fussverkehrs und der velofahrenden Kinder auf dem Trottoir verbunden ist. Obwohl das Unfallgeschehen mit velofahrenden Kindern auf dem Trottoir gering ist und kaum zugenommen hat, zeigt sich eine Veränderung bei den Unfallbeteiligten: Nach Inkrafttreten der Neuregelung ist eine Zunahme von Kollisionen zwischen velofahrenden Kindern und Personenwagen zu beobachten.

Das subjektive Sicherheitsempfinden hat sich bei älteren Menschen und Menschen mit Behinderung jedoch zum Teil vermindert. Ein erhöhtes Veloaufkommen auf dem Trottoir wird von den betroffenen Personengruppen kaum wahrgenommen. Eine breitere Bekanntmachung und Sensibilisierung wird gewünscht, da die Neuregelung relativ unbekannt ist. Fahren Kinder mit dem Velo auf dem Trottoir, dann

² In diesem Bericht wird der Begriff «Velo» synonym für «Fahrrad» gemäss Art. 24 Abs. 1 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) verwendet. Die Begriffe «Veloweg» und «Velostreifen» werden synonym für «Radweg» und «Radstreifen» gemäss Art. 1 Abs. 6 und 7 der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) verwendet.

ist primär der motorisierte Verkehr eine potenzielle Gefahrenquelle (insbesondere an Stellen, wo motorisierter Verkehr das Trottoir queren muss – z.B. bei Ein-/Ausfahrten von Liegenschaften bzw. bei Trottoirüberfahrten); das zeigte sich vor wie auch nach Inkrafttreten der Neuregelung.

Die Evaluation bestätigt die Annahme, dass es für velofahrende Kinder bereits vor Inkrafttreten der Neuregelung üblich war, mit dem Velo auf dem Trottoir zu fahren. Eltern, die an den Gruppendiskussionen teilgenommen haben, empfahlen dies ihren Kindern beispielsweise bereits vor Inkrafttreten der Neuregelung. Die gängige Praxis wurde mit der Neuregelung also legalisiert. Aus dieser Perspektive überrascht es daher nicht, dass die Auswirkungen der Neuregelung – erwünschte wie unerwünschte – gering sind oder nicht eindeutig bestimmt werden können. Seit Inkrafttreten der Neuregelung sind allerdings erst wenige Jahre vergangen und es ist denkbar, dass sich die erwünschten bzw. unerwünschten Auswirkungen der Neuregelung noch nicht vollständig entfalten konnten.

Im Rahmen der Evaluation nannten die befragten Personen schwerwiegendere Herausforderungen für die Sicherheit auf dem Trottoir als velofahrende Kinder. Angeführt wurde etwa das (unzulässige) Befahren von Trottoirs durch erwachsene oder jugendliche Velofahrende oder mit Elektro-Trotтинetten.

Riassunto

Dal 1° gennaio 2021 i bambini fino a 12 anni di età sono autorizzati a circolare in bicicletta³ su strade pedonali e marciapiedi in assenza di piste o corsie ciclabili. A fine 2020 è stata presentata l'interpellanza Schlatter 20.4556 «*In bicicletta sul marciapiede. Monitoraggio degli effetti indesiderati della nuova regolamentazione*». Nel parere espresso in risposta a febbraio 2021, il Consiglio federale ha annunciato che l'Ufficio federale delle strade (USTRA) avrebbe verificato gli effetti della nuova normativa. In adempimento a tale mandato, l'USTRA ha avviato il progetto «*Valutazione nuova normativa inerente ai bambini in bicicletta sul marciapiede*». Il presente rapporto ne illustra i risultati.

La valutazione mira a individuare gli effetti auspicati e, come richiesto nell'interpellanza, quelli indesiderati della nuova regolamentazione. Per quanto riguarda i primi, ci si concentra sulle domande seguenti: la nuova normativa garantisce una migliore protezione dei bambini in bicicletta nel traffico stradale? Promuove l'uso di questo mezzo tra i bambini? Per quanto riguarda gli effetti indesiderati invece, la valutazione intende rispondere alle domande seguenti: la nuova regolamentazione porta a un maggior numero di incidenti, anche solo sfiorati, sui marciapiedi? Qual è il livello di comprensione delle nuove disposizioni? Il numero di ciclisti sui marciapiedi è aumentato? Quali pericoli derivano dalla presenza di bambini in bicicletta sui marciapiedi? Quali sono le conseguenze in termini di sicurezza percepita dai pedoni?

Nel corso della valutazione sono stati adottati diversi approcci metodologici: (1) analisi dei dati sull'incidentalità stradale, (2) indagine tramite un questionario standardizzato a gruppi di persone interessate dalla nuova normativa (p. es. genitori di bambini in bicicletta, anziani e persone disabili), (3) sondaggio presso le unità amministrative cantonali e comunali svizzere su eventuali reazioni della popolazione alla disposizione introdotta e (4) colloqui di gruppo con le parti interessate. I gruppi target su cui ci si è concentrati sono stati i seguenti: bambini di età compresa tra i 6 e gli 11 anni (in quanto circolanti in bicicletta sul marciapiede), anziani (in quanto pedoni), disabili (in quanto pedoni o in sedia a rotelle) e famiglie con bambini piccoli (in passeggino, a piedi o con mezzo simile a veicoli, come la bicicletta senza pedali).

Dalla valutazione emerge che i genitori intervistati accolgono con favore la nuova regolamentazione, sostenendo che in questo modo i loro figli sono più protetti e che alcuni utilizzano più spesso la bicicletta. Le cifre relative agli incidenti dei bambini in bicicletta non evidenziano l'effetto auspicato della nuova normativa, soprattutto se il luogo del sinistro è la «strada». Tuttavia, sembra che la nuova regolamentazione finora non abbia provocato effetti indesiderati significativi rispetto alla sicurezza oggettiva sui marciapiedi e non sia associata a rischi rilevanti per i pedoni o i bambini in bicicletta. Nonostante l'incidentalità nella categoria interessata sia minima e non abbia registrato alcun incremento sostanziale, vi è stata una variazione della tipologia di incidenti: dall'entrata in vigore della disposizione rivista sono cresciute le collisioni tra bambini in bicicletta e automobilisti.

La percezione soggettiva della sicurezza, tuttavia, è in parte diminuita tra gli anziani e i disabili. I gruppi interessati non sembrano notare un aumento dei ciclisti sui marciapiedi. Viene auspicata maggiore informazione e sensibilizzazione, poiché la nuova normativa è poco conosciuta. Per i bambini in bicicletta sul marciapiede è il traffico motorizzato la principale fonte di pericolo potenziale (soprattutto nei punti di attraversamento dei veicoli, p. es. entrate/uscite da proprietà o in corrispondenza dei marciapiedi continui); questo accadeva sia prima che dopo l'entrata in vigore della nuova regolamentazione.

Il monitoraggio conferma l'ipotesi che, già prima della modifica legislativa, era frequente che i bambini pedalassero sul marciapiede. I genitori che hanno partecipato ai colloqui di gruppo, per esempio, raccomandavano ai propri figli di comportarsi così anche prima dell'entrata in vigore della nuova normativa, che ha di fatto legalizzato la prassi corrente. Da questo punto di vista non sorprende quindi che gli

³ Nel presente rapporto il termine "bicicletta" è utilizzato come sinonimo di "velocipede" ai sensi dell'articolo 24 capoverso 1 dell'ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV; RS 741.41).

effetti della nuova disposizione, sia auspicati sia indesiderati, siano modesti o comunque non determinabili in modo univoco. Va tuttavia considerato che sono passati solo pochi anni dalla modifica normativa, per cui è lecito supporre che non si siano ancora dispiegati tutti gli effetti, tanto positivi quanto negativi.

Nel quadro della valutazione le persone intervistate hanno segnalato situazioni di rischio più gravi per la sicurezza sui marciapiedi rispetto ai pericoli generati dai bambini in bicicletta. Per esempio, è stata citata la circolazione (non autorizzata) sul marciapiede da parte di ciclisti adulti e adolescenti e di utenti di monopattini elettrici.

Summary

Since 1 January 2021, children up to the age of 12 have been allowed to cycle on footpaths and pavements if neither a cycle path nor a cycle lane is available. At the end of 2020, the Schlatter interpellation (20.4556) *New regulations for bicycles on the pavement. Monitoring of undesired effects* was submitted to the Federal Council for consideration. In February 2021, the Federal Council responded to the interpellation by promising that the new regulation would be reviewed by the Federal Roads Office (FEDRO). To fulfil this mandate, FEDRO launched the project *Evaluation of the new regulation on children riding bicycles on the pavement*. This report contains the findings of that evaluation.

The aim of the evaluation is to assess the desired and – as called for in the interpellation – undesired effects of the new regulation. The assessment of the desired effects addresses the question of whether the new regulation better protects children cycling in traffic and encourages them to cycle. The assessment of the undesired effects addresses whether the new regulation leads to more accidents or near-accidents on the pavement, is understood and leads to an increase in the number of cyclists on the pavement. It also looks at what hazards arise on the pavement as a result of children riding their bicycles and what impact the new regulation has on pedestrians' sense of safety on the pavement.

In conducting the evaluation, various methodological approaches were adopted to shed light on the different aspects of the new regulation's impact, including: (1) an analysis of road accident data; (2) a written survey among groups affected by the new regulation (e.g. parents of children who ride bicycles, older people and people with disabilities) using a standardised questionnaire; (3) a survey among cantonal and communal authorities in Switzerland on any feedback from the public on the new regulation; (4) group discussions with people who are affected by the new regulation. The evaluation focused on the following target groups who use the pavement: children aged 6 to 11 (as cyclists), older people (as pedestrians), people with disabilities (as pedestrians or wheelchair-users) and families with young children (children in prams or pushchairs, walking or using non-motorised micro mobility devices such as balance bikes).

The evaluation found that the parents of children who cycle welcome the new regulation and believe that their children are better protected in traffic as a result and in some cases cycle more often. The desired effects of the new regulation are not borne out by the accident figures for children riding bicycles, particularly with respect to accidents on the road. However, nor does the new regulation appear to have had any significant undesirable effects on objective road safety on the pavement to date, nor is it associated with any significant danger to pedestrians or children riding bicycles on the pavement. Although the number of accidents involving children riding their bicycles on the pavement is low and has hardly increased, there has been a shift in who is involved in accidents: since the new regulation came into force, there has been an increase in the number of collisions between children riding bicycles and cars.

However, the subjective perception of safety among older people and people with disabilities has somewhat diminished. Those who are affected by the new regulation have noticed little increase in the number of cyclists on the pavement. As relatively few people are aware of the new regulation, it requires greater publicity. When children ride their bicycles on the pavement, motorised traffic is the main potential source of danger (especially at places where motorised traffic has to cross the pavement – e.g. property entrances); this was the case both before and after the new regulation came into force.

The evaluation confirms the assumption that it was already common for children to ride their bicycles on the pavement before the new regulation came into force. Parents who took part in the group discussions said that they had recommended their children use the pavement even before the new regulation came into force. The new regulation therefore legalised common practice. From this perspective, it is also therefore not surprising that the effects of the new regulation – both desirable and undesirable –

are limited or cannot be clearly determined. However, it has only been a few years since the new regulation came into force, and it is conceivable that its desirable and undesirable effects have not yet fully emerged.

In the course of the evaluation, the people interviewed mentioned more serious threats to safety on the pavement than children riding bicycles: for example, through the (prohibited) use of pavements by adult or teenage cyclists or those using electric scooters.

Table des matières

1	Contexte	14
2	Cadre juridique et politique	14
2.1	Nouvelle réglementation concernant les enfants circulant à vélo sur les trottoirs	14
2.2	20.4556 Interpellation Schlatter	15
3	Évaluation sur la base de quatre projets partiels	16
3.1	Différentes approches pour évaluer l'efficacité de la nouvelle réglementation	16
3.2	Projet partiel 1 : analyse des données sur les accidents	17
3.2.1	Objectif	17
3.2.2	Méthode	17
3.2.3	Résultats	18
3.2.4	Évaluation de la nouvelle réglementation	20
3.3	Projet partiel 2 : enquêtes standardisées auprès de groupes de personnes concernées ...	21
3.3.1	Objectif	21
3.3.2	Méthode	21
3.3.3	Résultats	23
3.3.4	Évaluation de la nouvelle réglementation	26
3.4	Projet partiel 3 : Enquête auprès des unités administratives suisses	27
3.4.1	Objectif	27
3.4.2	Méthode	27
3.4.3	Résultats	28
3.4.4	Évaluation de la nouvelle réglementation	28
3.5	Projet partiel 4 : Entretiens de groupe	29
3.5.1	Objectif	29
3.5.2	Méthode	29
3.5.3	Résultats	29
3.5.4	Évaluation de la nouvelle réglementation	31
4	Synthèse des résultats des projets partiels	32
4.1	Effets désirables	32
4.1.1	La nouvelle réglementation permet-elle de mieux protéger les enfants à vélo dans le trafic routier et d'encourager la pratique du vélo chez les enfants ?	32
4.2	Effets indésirables	32
4.2.1	La nouvelle réglementation entraîne-t-elle un nombre plus élevé d'accidents (survenus ou tout juste évités) sur le trottoir ?	32
4.2.2	La nouvelle réglementation est-elle comprise ou provoque-t-elle une augmentation générale des cyclistes sur les trottoirs (parents, enfants qui ne seraient pas en mesure d'évaluer s'ils sont autorisés à utiliser le trottoir à un endroit précis, etc.) ?	32
4.2.3	Quels sont les endroits présentant un risque de conflit ou d'accident plus important (par exemple, les lieux d'entrée et de sortie, les passages entre tronçons qui ne sont pas équipés d'une bande cyclable et tronçons qui le sont) ?	33
4.2.4	Comment la nouvelle réglementation affecte-t-elle le sentiment de sécurité des piétons, en particulier des personnes âgées, des familles avec des enfants en bas âge ou des personnes en situation de handicap ?	33
4.3	Conclusion de la synthèse	33
ANNEXE	35
Annexe A	Projet partiel 1 : évolution des données sur les accidents de 2018 à 2023	35
Annexe B	Projet partiel 2 : organisation de l'enquête menée auprès des parents d'enfants circulant à vélo	37

Annexe C	Projet partiel 2 : liste des groupes d'intérêts chargés de distribuer le questionnaire .	38
Annexe D	Projet partiel 2 : organisation de l'enquête menée auprès de groupes de personnes susceptibles d'être particulièrement concernées	39
Annexe E	Projet partiel 4 : organisation des entretiens et recrutement des groupes de discussion	40

Liste des illustrations

Illustration 1 :	Évolution indexée des accidents avec dommages corporels dans l'ensemble de la circulation routière suisse (« Total »), impliquant au moins un vélo, et impliquant des enfants circulant à vélo âgés de 6 à 11 ans, de 2018 à 2023 (source : OFROU, 2024).	18
Illustration 2 :	Répartition géographique des situations de danger signalées impliquant des enfants âgés de 6 à 11 ans circulant à vélo sur les trottoirs, en l'absence de pistes/bandes cyclables (source : OFROU, 2023).....	26

Index des tableaux

Tableau 1 :	Informations relatives au sentiment subjectif de sécurité des personnes susceptibles d'être particulièrement concernées, sur le trottoir d'une manière générale, en présence d'enfants à vélo sur les trottoirs, et du fait de la nouvelle réglementation (source : OFROU, 2023).....	24
Tableau 2 :	Localisation des situations de danger en présence d'enfants âgés de 6 à 11 ans, circulant à vélo sur les trottoirs, en l'absence de piste/bande cyclable (source : OFROU, 2023).....	25
Tableau 3 :	Accidents de la route avec dommages corporels (DC) en Suisse, au total, impliquant des cyclistes et des enfants de 6 à 11 ans circulant à vélo, selon le lieu de l'accident, et enfants de 6 à 11 ans accidentés à vélo, selon les conséquences et le lieu de l'accident, de 2018 à 2023 (source : OFROU, 2024)	35
Tableau 4 :	Accidents avec dommages corporels (DC) impliquant des enfants de 6 à 11 ans circulant à vélo sur la chaussée , selon l'auteur principal, l'implication, le lieu et les conséquences de l'accident, de 2018 à 2023 (source : OFROU, 2024)	35
Tableau 5 :	Accidents avec dommages corporels (DC) impliquant des enfants de 6 à 11 ans circulant à vélo sur le trottoir , selon l'auteur principal, l'implication, le lieu et les conséquences de l'accident, de 2018 à 2023 (source : OFROU, 2024)	36

Abréviations et définitions

Accidents avec DC	Accidents avec dommages corporels : accidents ayant fait au moins un mort ou un blessé
EAV	Engin assimilé à des véhicules : moyen de locomotion équipé de roues ou de roulettes et mu par la seule force musculaire des utilisateurs, comme les patins à roulettes, les rollers, les trottinettes ou les vélos d'enfants. Les vélos et les fauteuils roulants ne sont pas considérés comme des engins assimilés à des véhicules (art. 1, al. 10, OCR).
EG	Entretien de groupe : discussion en groupe, animée à l'aide d'un guide d'entretien
Ip. Schlatter	20.4556 Interpellation Schlatter Marionna « Vélos sur les trottoirs. Suivi des effets indésirables de la nouvelle réglementation »

OCR	Ordonnance sur les règles de la circulation routière ; RS 741.11
OETV	Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers ; RS 741.41
OFROU	Office fédéral des routes
OFS	Office fédéral de la statistique
Personnes accidentées	Personnes blessées ou tuées lors d'un accident de la route
SAR	Système d'information relatif aux accidents de la route
SiBe	Préposé à la sécurité
Vélo	Synonyme de « cycle » en vertu de l'art. 24, al. 1, OETV

1 Contexte

Depuis le 1^{er} janvier 2021, à la suite de la révision de l'article 41, alinéa 4 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR ; RS 741.11), les enfants de moins de 12 ans sont autorisés à circuler à vélo sur les chemins pour piétons et les trottoirs en l'absence de piste cyclable ou de bande cyclable. Ce faisant, ils doivent adapter leur vitesse et leur conduite aux circonstances. Ils doivent notamment faire attention aux piétons et leur laisser la priorité. Fin 2020, la conseillère nationale Marionna Schlatter a déposé une interpellation (ip. Schlatter)⁴ requérant un suivi des effets indésirables de la nouvelle réglementation. Dans sa réponse à l'interpellation, le Conseil fédéral a promis que l'Office fédéral des routes (OFROU) assurerait le suivi de la nouvelle réglementation.

À cet effet, l'OFROU a initié le projet « *Évaluation de la nouvelle réglementation concernant les enfants circulant à vélo sur les trottoirs* ». L'objectif de ce projet est d'évaluer les conséquences de la nouvelle réglementation sur la sécurité des enfants circulant à vélo en général et de répondre en particulier aux questions de l'ip. Schlatter. S'agissant de la sécurité routière, l'évaluation ne s'est pas limitée au suivi des effets indésirables de la nouvelle réglementation comme exigé dans l'interpellation, mais elle en a aussi exploré les effets souhaitables. Autrement dit, le projet examine si la nouvelle réglementation permet de mieux protéger les enfants circulant à vélo et de promouvoir la pratique du vélo chez les enfants. L'ip. Schlatter s'intéresse uniquement aux conséquences de la circulation sur les trottoirs (sans considérer les chemins pour piétons). Le projet d'évaluation a appliqué la même restriction.⁵

L'évaluation a été divisée en quatre volets :

- Projet partiel 1 : analyse des données sur les accidents
- Projet partiel 2 : consultation standardisée des usagers de la route concernés
- Projet partiel 3 : enquête auprès des unités administratives suisses
- Projet partiel 4 : entretiens de groupe

Les projets partiels poursuivent des approches différentes afin de mettre en lumière les différents aspects des conséquences de la nouvelle réglementation sur la sécurité routière. Cette démarche a pour but de mieux cibler les effets désirables de la nouvelle réglementation et les questions soulevées par l'ip. Schlatter (effets indésirables).

Le présent rapport documente les résultats de l'évaluation de manière différenciée pour chacun des projets partiels. Tout d'abord, le chapitre 2 expose le cadre juridique et politique, à savoir la nouvelle réglementation et l'ip. Schlatter. Ensuite, le chapitre 3 indique la démarche adoptée pour effectuer l'évaluation et documente, pour chacun des projets partiels, l'objectif, la méthode, les résultats et l'évaluation de la nouvelle réglementation. Enfin, le chapitre 4 fait la synthèse des principales conclusions tirées des projets partiels, et évalue la nouvelle réglementation dans son ensemble sur la base de ces conclusions.

2 Cadre juridique et politique

2.1 Nouvelle réglementation concernant les enfants circulant à vélo sur les trottoirs

Depuis le 1^{er} janvier 2021, à la suite de la révision de l'art. 41, al. 4, OCR, les enfants de moins de 12 ans (jusqu'à leur 12^e anniversaire) sont autorisés à circuler à vélo sur les chemins pour piétons et

⁴ [20.4556 | Vélos sur les trottoirs. Suivi des effets indésirables de la nouvelle réglementation | Objet | Le Parlement suisse](#)

⁵ La conception des projets partiels, en particulier l'analyse des accidents dans le projet partiel 1, se prête mieux à une application limitée aux trottoirs (voir chapitre 3.2). En effet, dans les accidents de la route enregistrés par la police, le « trottoir » est mentionné comme lieu d'accident, mais pas le « chemin pour piétons ». Bien souvent, les personnes concernées interrogées ne connaissent pas la différence juridique entre « trottoir » et « chemin pour piétons ». Il n'y a pas lieu de supposer que cette confusion ait un impact majeur sur les résultats de l'évaluation.

les trottoirs en l'absence de piste cyclable ou de bande cyclable. Ce faisant, ils doivent adapter leur vitesse et leur conduite aux circonstances, faire attention aux piétons et leur laisser la priorité.

Afin d'enrayer le recul de la pratique du vélo chez les enfants, la nouvelle réglementation vise notamment à encourager l'utilisation du vélo par les enfants qui manquent d'assurance. Il s'agit d'apprécier le risque d'accident au sein de deux groupes de personnes particulièrement vulnérables dans la circulation routière : les enfants et les piétons. Étant donné que les accidents de la route impliquant des enfants à vélo et des véhicules motorisés ont des conséquences nettement plus graves que les accidents sur le trottoir impliquant des piétons et des enfants à vélo, la primauté a été accordée aux enfants. En éloignant les enfants de la chaussée et en leur permettant de circuler à vélo sur les chemins pour piétons et les trottoirs, la nouvelle réglementation entend accroître la sécurité des enfants d'âge primaire circulant à vélo et promouvoir l'utilisation du vélo chez les enfants.

Les enfants n'ayant pas l'âge de scolarité obligatoire (soit les enfants de moins de 6 ans) utilisant un vélo pour enfants ne sont pas considérés comme des cyclistes au sens du droit de la circulation routière. Les vélos pour enfants sont considérés comme des engins assimilés à des véhicules (EAV). Avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, les vélos pour enfants étaient déjà autorisés à circuler dans certaines zones réservées aux piétons. Dès lors, la nouvelle réglementation concerne les enfants âgés d'environ 6 à 11 ans (jusqu'à leur 12^e anniversaire).

Les experts estiment que la nouvelle réglementation ne fait qu'inscrire dans la législation une pratique déjà courante. Autrement dit, il était déjà d'usage que les enfants circulent sur le trottoir avant la nouvelle réglementation, et cette pratique était largement tolérée.

2.2 20.4556 Interpellation Schlatter

Le 16 décembre 2020, la conseillère nationale Marionna Schlatter a déposé l'interpellation 20.4556 « Vélos sur les trottoirs. Suivi des effets indésirables de la nouvelle réglementation ». L'interpellatrice exige notamment la mise en place d'un suivi des effets indésirables de la nouvelle réglementation, afin de répondre aux questions suivantes :

- La nouvelle réglementation entraîne-t-elle un nombre plus élevé d'accidents (survenus ou tout juste évités) sur le trottoir ?
- Est-elle comprise ou provoque-t-elle une augmentation générale des cyclistes sur les trottoirs (parents, enfants qui ne seraient pas en mesure d'évaluer s'ils sont autorisés à utiliser le trottoir à un endroit précis, etc.) ?
- Quels sont les endroits présentant un risque de conflit ou d'accident plus important (par exemple, les lieux d'entrée et de sortie, les passages entre tronçons qui ne sont pas équipés d'une bande cyclable et tronçons qui le sont) ?
- Comment la nouvelle réglementation affecte-t-elle le sentiment de sécurité des piétons, en particulier des personnes âgées, des familles avec des enfants en bas âge ou des personnes en situation de handicap ?

Dans son avis, le Conseil fédéral assure que l'OFROU en examinera les éventuels effets secondaires indésirables en collaboration avec la police et d'autres organisations (seniors et personnes avec handicap). Les questions soulevées par l'auteur de l'interpellation seront prises en considération pour autant que les données sur les accidents collectées par la police le permettent.

3 Évaluation sur la base de quatre projets partiels

3.1 Différentes approches pour évaluer l'efficacité de la nouvelle réglementation

Dans son avis relatif à l'ip. Schlatter, le Conseil fédéral aborde l'évaluation des questions uniquement sur la base des données relatives aux accidents de la route. Étant donné le nombre réduit d'accidents impliquant des enfants à vélo sur les trottoirs et considérant que cette pratique était déjà courante avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, l'évaluation de l'efficacité de la nouvelle réglementation au regard de la sécurité routière ne saurait se fonder uniquement sur les statistiques des accidents.

Les données issues du système d'information relatif aux accidents de la route (SAR) de l'OFROU reposent sur les accidents enregistrés par les services de police. On estime toutefois que le nombre d'accidents impliquant des cyclistes et/ou des piétons est en réalité beaucoup plus élevé, en particulier les accidents sans blessures graves. Une partie des accidents pertinents pour l'évaluation ne sont pas signalés à la police et ne sont donc pas pris en compte. Par conséquent, l'évaluation de l'efficacité de la nouvelle réglementation ne saurait se fonder uniquement sur les données sur les accidents. Qui plus est, les infrastructures cyclables existant au moment de l'accident ne peuvent plus être identifiées rétrospectivement de manière fiable (or, les enfants ne sont autorisés à circuler à vélo sur les trottoirs qu'en l'absence de piste cyclable ou de bande cyclable). Enfin, l'évaluation basée sur les données relative aux accidents ne permet pas de se prononcer sur les accidents évités de justesse, sur le potentiel conflictuel, ni sur le sentiment de sécurité des usagers de la route.

Plusieurs approches ont été adoptées afin de mieux prendre en compte les différents aspects de l'impact de la nouvelle réglementation sur la sécurité routière, en allant au-delà d'une simple évaluation basée sur les données sur les accidents : outre l'analyse des données sur les accidents (projet partiel 1), les personnes concernées par la nouvelle réglementation ont été interrogées à l'aide d'un questionnaire standardisé (projet partiel 2), les réactions de la population ont été recueillies auprès des unités administratives cantonales et communales (projet partiel 3) et pour finir, les personnes directement concernées par la nouvelle réglementation ont été interrogées au sein de groupes de discussion (projet partiel 4).

L'évaluation s'est concentrée sur quatre groupes cibles :

- 1) Les enfants de 6 à 11 ans (directement concernés par la nouvelle réglementation, car circulant à vélo sur le trottoir) et leurs parents le cas échéant
- 2) Les personnes âgées (se déplaçant à pied sur le trottoir)
- 3) Les personnes en situation de handicap (se déplaçant à pied ou en fauteuil roulant sur le trottoir)
- 4) Les familles avec des enfants en bas âge (enfants circulant en poussette, à pied ou avec un EAV sur le trottoir)

Les personnes directement concernées par la nouvelle réglementation sont les enfants de 6 à 11 ans circulant à vélo. Sur le trottoir, ils sont mieux protégés que sur la route. Cependant, le trottoir présente aussi des risques de conflit et d'accident, par exemple sous la forme de collisions entre enfants circulant à vélo et piétons, à hauteur des entrées et des sorties, ou au niveau des transitions entre tronçons qui ne sont pas équipés d'une bande cyclable et tronçons qui le sont (début d'une bande cyclable p. ex.).

Les personnes indirectement concernées par la nouvelle réglementation sont les personnes âgées et les personnes en situation de handicap dont la mobilité piétonne est limitée. Elles pourraient se trouver exposées à un risque accru de conflit ou d'accident dû à la présence d'enfants à vélo. Il en est de même pour les familles se déplaçant avec une poussette qui, étant plus encombrante, les restreint

dans leur mobilité. Les jeunes enfants se déplaçant à pied ou sur un EAV (draisienne p. ex.) sont susceptibles de réagir à tout moment de manière inattendue, ils ne sont pas encore capables d'identifier les dangers, et sont moins visibles du fait de leur petite taille.

Pour l'évaluation de la nouvelle réglementation, les projets partiels prennent tous ces groupes cibles en compte (p. ex. projet partiel 4) ou bien se concentrent sur certains groupes cibles spécifiques (le projet partiel 1 traite en premier lieu l'accidentalité des enfants à vélo et d'autres usagers en général).

3.2 Projet partiel 1 : analyse des données sur les accidents

3.2.1 Objectif

L'objectif du projet partiel 1 était d'évaluer l'efficacité de la nouvelle réglementation sur la base des données sur les accidents issues du SAR. En fondant l'analyse des effets sur les données relatives aux accidents, ce projet partiel visait avant tout à examiner la sécurité « objective ». À supposer que la nouvelle réglementation protège mieux les enfants de 6 à 11 ans à vélo dans le trafic routier, le nombre d'enfants de cet âge impliqués dans des accidents devrait par conséquent diminuer (effet attendu) depuis son entrée en vigueur, en particulier sur la « chaussée »⁶ comme lieu d'accident. Si, du fait de la nouvelle réglementation, le « trottoir » en tant que lieu d'accident représente un danger potentiel accru pour les autres usagers de la route, en particulier les piétons et les personnes circulant avec des EAV⁷, le nombre d'accidents impliquant des enfants circulant à vélo et d'autres usagers de la route devrait augmenter sur le « trottoir » en tant que lieu d'accident, de même que la gravité des blessures éventuelles (effet indésirable).

3.2.2 Méthode

Les données sur les accidents enregistrées par la police dans le SAR ont servi de base à l'analyse ; l'interprétation des données a été effectuée par l'OFROU. L'analyse a pris en compte les accidents impliquant au moins une personne blessée ou tuée (« accidents avec dommages corporels ») entre 2018 et 2023. Les victimes blessées ou tuées dans ces accidents peuvent être l'enfant à vélo ou d'autres usagers de la route impliqués (« personnes accidentées »). L'analyse compare les accidents qui se sont produits de 2018 à 2020 (les 3 années avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation) avec les accidents survenus entre 2021 et 2023 (les 3 années après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation), en fonction du lieu de l'accident (en particulier la chaussée et le trottoir). Cette comparaison avant/après permet d'identifier tout changement statistique systématique en fonction du lieu de l'accident depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Pour mettre en évidence les tendances et les facteurs qui influencent l'accidentalité, ainsi que pour quantifier les accidents impliquant des enfants à vélo, les chiffres ont été comparés à l'accidentalité générale et à l'accidentalité des cyclistes.

La nouvelle réglementation implique que les enfants à vélo ne circulent sur les trottoirs qu'en l'absence de piste cyclable ou de bande cyclable. Or, la police enregistre le lieu de l'accident en tant que tel (p. ex. trottoir, passage pour piétons ou piste/bande cyclable), mais pas les infrastructures qui se trouvent à proximité (si l'accident survient sur un trottoir, la présence ou non d'une piste/bande cyclable ne sera pas précisée). Les données sur les accidents ainsi que les autres sources (p. ex. géodonnées) ne révèlent pas de manière fiable la présence ni l'état des infrastructures cyclables au moment de l'accident. Par conséquent, dans l'analyse axée sur le « trottoir » comme lieu d'accident, tous les accidents avec dommages corporels impliquant au moins un enfant à vélo ont été examinés. Cette méthode a

⁶ Le lieu d'accident « chaussée » s'applique à tous les accidents qui n'ont lieu ni sur les trottoirs, ni sur les pistes/bandes cyclables, ni sur les passages pour piétons.

⁷ Les utilisateurs d'EAV sont assimilés aux piétons (cf. art. 50, al. 1 et art. 50a, al. 1, OCR).

tendance à surévaluer l'accidentalité, puisqu'il est possible qu'une partie de ces accidents ait eu lieu en présence d'une piste/bande cyclable.

Lors de l'interprétation des résultats de l'analyse, il faut prendre en considération le fait que la pandémie de COVID-19 a fortement influencé la mobilité, notamment dans les années 2020 à 2022 (hausse de la prestation de trafic à vélo).⁸ Toute augmentation de la prestation de trafic induit généralement une hausse du nombre d'accidents.

3.2.3 Résultats

De 2018 à 2020, 52 691 accidents au total ont été enregistrés sur les routes suisses, contre 54 086 de 2021 à 2023 (cf. Tableau 3 à l'0). Par conséquent, le nombre d'accidents a augmenté d'environ 3 %. Au moins un vélo était impliqué dans près de 21 % des accidents durant la période 2018-2020, et dans près de 18 % des accidents en 2021-2023. Le nombre d'accidents impliquant des vélos a diminué d'environ 12 %. 394 accidents impliquant un enfant à vélo âgé de 6 à 11 ans ont été enregistrés avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (soit 0,7 % de tous les accidents avec dommages corporels), contre 360 après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (également 0,7 % du total). Le recul des accidents avec dommages corporels impliquant des enfants à vélo âgés de 6 à 11 ans (environ 9 %) est inférieur à celui de l'ensemble des accidents impliquant des cyclistes. Pendant la période d'observation de 2018 à 2023, l'accidentalité témoigne du fort impact de la pandémie de COVID-19 (cf. Illustration 1).

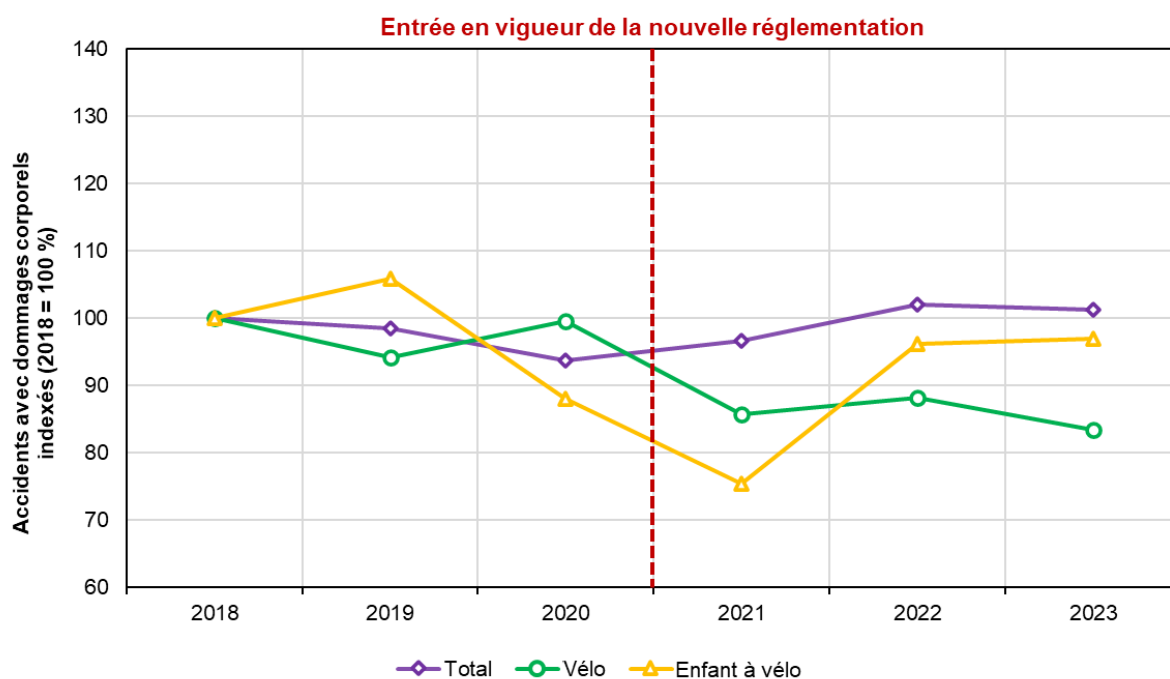


Illustration 1 : Évolution indexée des accidents avec dommages corporels dans l'ensemble de la circulation routière suisse (« Total »), impliquant au moins un vélo, et impliquant des enfants circulant à vélo âgés de 6 à 11 ans, de 2018 à 2023 (source : OFROU, 2024)

Tandis que le nombre d'accidents impliquant des cyclistes a augmenté en 2020, les accidents impliquant des enfants à vélo ont régressé. Cela peut s'expliquer en partie par la fermeture des écoles et

⁸ Selon les chiffres de l'[Office fédéral de la statistique \(OFS\) sur les prestations des personnes](#), le nombre de personnes-kilomètres parcourus à vélo (y compris les vélos électriques lents) a augmenté de 2020 à 2022. Il n'existe pas de données disponibles sur les personnes-kilomètres parcourus par les cyclistes en 2023 ni selon leur âge.

l'enseignement à domicile, par la réduction des activités de loisirs due au confinement et par la distanciation sociale, qui ont supprimé de nombreux déplacements à vélo des enfants, et réduit par conséquent le nombre d'accidents. Les statistiques des accidents sont toutefois très faibles et soumises à des fluctuations aléatoires.

Avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, 359 enfants ont eu un accident à vélo. La majorité d'entre eux ont été légèrement blessés (près de 84 %), 15 % environ ont été grièvement blessés et moins de 1 % ont été tués. Après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, 328 enfants ont eu un accident, avec des blessures légères pour 88 % d'entre eux, des blessures graves pour 13 %. Un enfant a trouvé la mort. La gravité des blessures a légèrement diminué depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.

La ventilation par lieu d'accident montre une diminution des accidents impliquant des enfants à vélo et survenant **sur la chaussée**, avec 271 accidents avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, et 236 accidents après, soit une baisse de près de 13 % (cf.

Tableau 4 à l'annexe0). 250 enfants circulant à vélo ont été blessés ou tués dans ces accidents avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, contre 215 après. La gravité des blessures a diminué après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Dans environ trois quarts des cas, d'autres usagers de la route étaient impliqués dans l'accident. Il s'agissait en majorité de voitures de tourisme. Les collisions sur la chaussée avec des voitures de tourisme affichent la plus grande baisse (de 148 à 122 voitures impliquées). Les enfants à vélo étaient principalement responsables de l'accident dans 72 % des cas avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, et dans environ 75 % des cas après son entrée en vigueur. Plus de 90 % des accidents se sont produits à l'intérieur des localités, et ce, aussi bien avant qu'après l'entrée en force de la nouvelle réglementation. Les accidents impliquant des enfants circulant à vélo sur la chaussée sont principalement dus à des « erreurs de comportement en lien avec la priorité », à des « erreurs de comportement du ou des cyclistes » et à un « manque d'attention momentané ». Ces principales causes restent relativement constantes sur les deux périodes d'observation, avant comme après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.

Les résultats de l'analyse des accidents impliquant des enfants circulant à vélo **sur la chaussée** montrent que le nombre d'accidents avec dommages corporels a reculé depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Il est fort probable que l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les habitudes de déplacement ait considérablement influencé l'évolution des accidents. Le nombre d'accidents impliquant des enfants à vélo est de nouveau en hausse à partir de 2021, sans jamais toutefois rattraper le niveau d'avant la pandémie. La baisse du nombre d'accidents n'est donc pas explicitement imputable à la nouvelle réglementation.

Le nombre d'accidents survenus **sur le trottoir** est relativement faible et ne diffère guère entre les trois années précédant et suivant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (54 accidents contre 56, avec 49 enfants accidentés contre 52, cf. Tableau 5 à l'annexe0). Autrement dit, le nombre d'accidents d'enfants à vélo sur les trottoirs n'a pas notablement changé depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, aucun enfant n'a plus été tué dans un tel accident. S'agissant des blessés graves, il n'y a pas eu de changement, et le nombre de blessés légers a augmenté de près de 12 %. Chez les piétons, l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation n'a pas engendré d'évolution négative du nombre d'accidents sur le trottoir. On suppose toutefois que le nombre de collisions entre les enfants à vélo et les piétons est en réalité beaucoup plus élevé. Les enfants étaient les principaux responsables des accidents sur les trottoirs dans environ 61 % des cas avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, et dans environ 46 % des cas après. Avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, les accidents se sont produits sans exception à l'intérieur des localités ; après l'entrée en vigueur, le taux d'accidents survenus en agglomération était d'environ 96 %. Les collisions entre enfants à vélo et voitures de tourisme sur le trottoir ont

augmenté de près de 46 % depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Ceci est vraisemblablement imputable à l'accroissement des collisions au niveau des trottoirs traversants et des sorties de garage débouchant sur le trottoir, autrement dit là où le trottoir et la route se croisent. Dans toutes les collisions avec le trafic motorisé sur le trottoir entre 2018 et 2023, les enfants roulant à vélo ont été blessés ou tués (dans 68 accidents au total, 2 enfants ont été tués, 4 grièvement blessés et 62 légèrement blessés). Avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, les accidents impliquant des enfants à vélo sur les trottoirs étaient principalement attribués à la « circulation sur un trottoir ou une voie piétonne malgré l'interdiction ». Depuis son introduction, la cause principale est le « refus de priorité sur le trottoir (trottoir traversant) ».

Les résultats de l'analyse des accidents des enfants roulant à vélo **sur le trottoir** montrent que le nombre d'accidents avec dommages corporels n'a augmenté que marginalement depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Chez les piétons, on ne constate pas non plus de hausse du nombre d'accidents depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. En revanche, les collisions entre les enfants de 6 à 11 ans circulant à vélo et les voitures de tourisme ont augmenté. En 2020 et 2021, soit durant les années COVID-19, le nombre d'accidents sur les trottoirs était nettement plus bas. L'influence de la pandémie de COVID-19 pourrait donc faire sous-estimer l'impact de la nouvelle réglementation sur l'accidentalité sur le trottoir.

La nouvelle réglementation a soulevé plusieurs craintes, à savoir que le nombre de cyclistes roulant sur le trottoir augmente d'une manière générale, du fait par exemple des parents accompagnant leurs enfants à vélo sur le trottoir. Il a par ailleurs été supposé (à tort) que la nouvelle réglementation exige d'accorder la priorité aux enfants à vélo lorsque ceux-ci traversent le passage pour piétons. Il n'y a pas suffisamment de données disponibles pour permettre d'évaluer le nombre de cyclistes circulant sur les trottoirs. Cependant, le nombre d'accidents impliquant des enfants circulant à vélo sur le trottoir, âgés de 12 ans ou plus, n'a pas augmenté depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Les accidents dus à la « circulation sur un trottoir ou une voie piétonne malgré l'interdiction » ont même légèrement diminué depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Dans moins de la moitié des cas, le fait de circuler à vélo sur le trottoir ou la voie piétonne en dépit de l'interdiction était la cause principale de ces accidents. Les accidents impliquant des enfants de 6 à 11 ans à vélo sur le passage pour piétons sont rares, mais une augmentation de près de 47 % a été observée depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Ces accidents sont presque toujours le fait d'une collision de l'enfant avec le trafic motorisé. Près de 88 % des enfants concernés étaient les principaux responsables de ces accidents avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, et environ 62 % après.

3.2.4 *Évaluation de la nouvelle réglementation*

- Les résultats de l'analyse des accidents montrent que le nombre d'accidents impliquant des enfants à vélo a légèrement reculé depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, en particulier sur la chaussée. Le nombre de cas étant faible, il n'est toutefois pas possible de confirmer qu'il existe un lien de cause à effet direct entre cette évolution positive et la nouvelle réglementation. Il est fort probable que l'impact de la pandémie de COVID-19 sur les habitudes de déplacement ait considérablement influencé l'évolution des accidents. Le nombre d'accidents impliquant des enfants de 6 à 11 ans circulant à vélo a moins baissé que le nombre d'accidents concernant l'ensemble des cyclistes.
- Avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, les enfants circulant à vélo étaient déjà impliqués dans des accidents sur les trottoirs. Manifestement, il était déjà d'usage de rouler à vélo sur le trottoir. Ces accidents n'ont connu qu'une hausse négligeable depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (ce résultat étant probablement influencé par l'évolution des habitudes de déplacement durant la pandémie de COVID-19).

- À ce jour, les statistiques des accidents ne révèlent pas de mise en danger accrue des piétons sur les trottoirs en raison de la nouvelle réglementation.
- Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, les voitures de tourisme représentent un risque croissant pour la sécurité des enfants circulant à vélo sur les trottoirs (en particulier là où le trafic motorisé croise inévitablement le trottoir – p. ex. entrées et sorties d'immeubles ou trottoirs traversants).
- Les statistiques des accidents ne permettent pas de confirmer que d'une manière générale, davantage de cyclistes (p. ex. parents accompagnant leurs enfants à vélo sur les trottoirs) sont impliqués dans les accidents sur les trottoirs.
- Il a été enregistré davantage d'accidents impliquant des enfants à vélo âgés de 6 à 11 ans sur les passages pour piétons au cours des trois années qui ont suivi l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation que pendant les trois années précédant son introduction. Ces accidents sont presque toujours le fait d'une collision de l'enfant avec le trafic motorisé. Le nombre total d'accidents impliquant des enfants à vélo sur un passage pour piétons est toutefois relativement faible.

3.3 Projet partiel 2 : enquêtes standardisées auprès de groupes de personnes concernées

3.3.1 Objectif

Le projet partiel 2, basé sur des enquêtes standardisées menées auprès de groupes de personnes concernées par la nouvelle réglementation, poursuivait les deux objectifs suivants :

- Évaluer les effets souhaités de la nouvelle réglementation sur la promotion de la pratique du vélo et sur la sécurité routière des enfants concernés âgés de 6 à 11 ans
- Évaluer les effets indésirables de la nouvelle réglementation sur la sécurité des usagers du trottoir particulièrement concernés, en particulier les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite (handicaps et déficits visuels, auditifs, moteurs, cognitifs ou restrictions de la mobilité autres).

Les résultats des enquêtes devraient permettre de tirer des conclusions sur la sécurité routière objective et subjective des groupes de personnes concernées.

3.3.2 Méthode

Deux enquêtes standardisées ont été menées afin d'évaluer l'efficacité de la nouvelle réglementation : la première enquête a été réalisée auprès des parents d'enfants circulant à vélo, la seconde auprès d'autres groupes de personnes susceptibles d'être particulièrement concernées par la nouvelle réglementation (personnes à mobilité réduite, notamment personnes âgées ou handicapées). Au cours de ces enquêtes, des informations ont été collectées sur les situations dangereuses, les accidents évités de justesse et les accidents sur le trottoir, provoqués par la présence d'enfants âgés de 6 à 11 ans circulant à vélo (afin d'évaluer la « sécurité routière objective »). De plus, les parents d'enfants à vélo âgés de 6 à 11 ans et les usagers du trottoir spécialement concernés ont été consultés sur leur sentiment subjectif de sécurité (afin d'évaluer la « sécurité subjective de la circulation »).

Concrètement, les deux enquêtes ont été menées de la façon suivante :

a) Enquête auprès des parents d'enfants circulant à vélo

Étant donné le jeune âge du groupe cible (6-11 ans), ce sont les parents qui ont été interrogés à la place des enfants. Pour mener l'enquête, l'OFROU a bénéficié du soutien de PRO VELO Suisse, l'association faitière nationale de défense des intérêts des cyclistes en Suisse. Ont été interrogés les parents d'enfants ayant participé à des cours de conduite cycliste de PRO VELO Suisse. Les responsables des cours ont remis une feuille d'information comportant l'accès au questionnaire en ligne aux personnes accompagnant les enfants au cours (en règle générale les parents). Les parents particulièrement attentifs à la sécurité de leurs enfants dans le trafic routier et/ou dont les enfants manquent d'assurance à vélo sont probablement plus enclins à inscrire leurs enfants à des cours de conduite cycliste et par conséquent davantage sensibilisés aux aspects de la sécurité que la moyenne.

L'enquête a été menée par l'institut de sondage Demo SCOPE AG à Adligenswil, sur mandat de l'OFROU (voir l'organisation de l'enquête à l'annexe0). Le questionnaire a été harmonisé avec PRO VELO Suisse et les animateurs des cours de conduite cycliste, et mis en ligne en allemand et en français. L'enquête a été menée de mars à novembre 2023. Les réponses issues de l'enquête ont été analysées par l'OFROU.

b) Enquête auprès des groupes de personnes susceptibles d'être particulièrement concernées

Le questionnaire a été distribué par les représentants des groupes d'intérêts susceptibles d'être particulièrement concernés (cf. liste des représentants des groupes d'intérêts à l'annexe0) à leurs membres, à d'autres personnes intéressées et/ou à des représentants d'autres groupes d'intérêts. Ceux-ci pouvaient à leur tour distribuer le questionnaire. De cette manière, l'enquête était ouverte à d'autres personnes intéressées, telles que des personnes ne souffrant pas de mobilité réduite. Cette démarche visait à sonder le plus largement possible les conséquences éventuelles de la nouvelle réglementation. Étant donné que le questionnaire a été distribué par les représentants de groupes d'intérêts, la portée en est inconnue.

L'enquête a été menée par l'institut de sondage Demo SCOPE AG à Adligenswil, sur mandat de l'OFROU (voir l'organisation de l'enquête à l'0). Le questionnaire a été harmonisé avec le groupe de suivi du projet d'évaluation et mis à disposition dans les trois langues nationales, l'allemand, le français et l'italien, sous forme de questionnaire en ligne (classique et accessible) et sur papier. L'enquête a été menée de septembre 2022 à février 2023. Les réponses issues de l'enquête ont été analysées par l'OFROU.

Ces deux enquêtes visaient à mettre en évidence les répercussions de la nouvelle réglementation sur les usagers de la route concernés. Les résultats obtenus ne prétendant toutefois pas à la représentativité, ils ne sauraient être généralisés à toute la population des groupes cibles.⁹ Les résultats poursuivent un objectif exploratoire, consistant à obtenir des informations sur les différents effets possibles et à identifier les points névralgiques de la nouvelle réglementation à partir de réponses fréquemment données. La qualité, l'homogénéité et la comparabilité des réponses ont été assurées au moyen de questionnaires standardisés. Il est par ailleurs probable que les personnes participant aux enquêtes soient davantage sensibilisées aux questions de la sécurité routière et/ou qu'elles aient été personnellement confrontées à une situation conflictuelle sur le trottoir.

⁹ Des enquêtes représentatives menées auprès de la population n'auraient pas servi l'objectif de l'évaluation, car un échantillon aléatoire pris sur l'ensemble de la population n'aurait pas permis de couvrir les groupes cibles spécialement concernés par la nouvelle réglementation.

3.3.3 Résultats

Les deux enquêtes ont mis en évidence les résultats suivants :

a) Enquête auprès des parents d'enfants circulant à vélo

De mars à novembre 2023, 6935 enfants au total ont participé aux cours de conduite cycliste organisés par PRO VELO Suisse. Parmi eux, l'un des parents ou les parents de 343 enfants ont pris part à l'enquête. Dans 338 cas sur 343, l'enfant avait entre 6 et 11 ans et était donc directement concerné par la nouvelle réglementation.

Selon les informations fournies par les parents, environ 46 % des 338 enfants âgés de 6 à 11 ans utilisent leur vélo plusieurs fois par mois, et environ 40 % d'entre eux plusieurs fois par semaine. Il semble que la fréquence d'utilisation du vélo soit relativement indépendante de l'âge de l'enfant. Conformément aux données indiquées par les parents, trois quarts des 338 enfants circulent la plupart du temps ou (presque) toujours à vélo sur le trottoir lorsqu'il n'y a pas de piste cyclable ni de bande cyclable. Les enfants semblent emprunter le trottoir indépendamment de la fréquence à laquelle ils circulent à vélo. Cela indique que l'expérience de conduite cycliste des enfants n'a qu'une influence limitée sur le fait d'emprunter le trottoir ou la chaussée pour circuler à vélo.

Plus de trois quarts des parents (dont les enfants circulent à vélo sur le trottoir) conseillent à leurs enfants de rouler à vélo sur le trottoir en présence de routes à trafic dense (trafic motorisé notamment), de tracés routiers dangereux (p. ex. endroits sans visibilité ou ronds-points) et là où le trafic motorisé roule à vitesse élevée. Plus de la moitié des parents conseillent à leurs enfants d'emprunter le trottoir en l'absence de piste ou de bande cyclable. Souvent, les parents recommandent aussi à leurs enfants d'emprunter le trottoir quand la météo ou la visibilité sont mauvaises (environ 43 %) ou quand l'enfant manque encore d'assurance à vélo (environ 30 %).

Sur les 338 enfants, plus de la moitié empruntent autant, voire plus souvent le trottoir lorsqu'ils sont accompagnés par leurs parents. Environ 20 % des parents ont par ailleurs indiqué utiliser le trottoir toujours ou la plupart du temps lorsqu'ils roulent à vélo avec leur enfant.

Sur les 338 réponses, 47 parents ont mentionné que leur enfant avait connu au moins une situation de danger léger ou grave¹⁰ alors qu'il circulait à vélo sur le trottoir. Les situations dangereuses les plus souvent citées sont celles impliquant des piétons. Les parents ont également évoqué des situations dangereuses avec des véhicules motorisés, des vélos ou des piétons au niveau d'une sortie, d'une rue latérale ou d'un virage à faible visibilité, ou en raison du manque de compétence de conduite des enfants.

Presque tous les parents interrogés estiment que leur enfant est mieux protégé sur le trottoir que sur la chaussée, et considèrent que la nouvelle réglementation est judicieuse et utile. Environ 23 % des parents estiment que leur enfant fait (plutôt) plus souvent du vélo grâce à la nouvelle réglementation. Selon les résultats de l'enquête, les enfants circulant davantage à vélo du fait de la nouvelle réglementation sont proportionnellement légèrement plus âgés.

Environ 60 % des parents connaissaient la nouvelle réglementation avant de participer à l'enquête ; près de 40 % n'en avaient pas connaissance.

¹⁰ Situation nécessitant une prise en charge par le personnel médical

b) Enquête auprès des groupes de personnes susceptibles d'être particulièrement concernées

Le questionnaire a été rempli 639 fois par 627 personnes concernées et/ou intéressées.¹¹ Près de 40 % des personnes interrogées étaient limitées dans leur mobilité sous au moins une forme (handicaps et déficits visuels, auditifs, moteurs, cognitifs ou autres). Environ 39 % des participants étaient âgés de 65 ans ou plus. Dans environ 16 % des cas, ces deux critères s'appliquaient. Par conséquent, il n'est pas possible de dissocier complètement ces deux groupes lors de l'analyse et de l'interprétation des réponses.

Sur les 627 participants à l'enquête, environ 63 % se considèrent, en principe, en sécurité ou plutôt en sécurité sur le trottoir, tandis que 37 % ne se sentent pas ou plutôt pas en sécurité (cf. Tableau 1). Les personnes à mobilité réduite sont nettement plus nombreuses à ne pas ou plutôt pas se sentir en sécurité sur le trottoir que les personnes qui ne sont pas limitées dans leur mobilité.¹² De même, le nombre de personnes âgées qui ne se sentent pas ou plutôt pas en sécurité sur le trottoir est beaucoup plus élevé que celui des personnes plus jeunes.

Tableau 1 : Informations relatives au sentiment subjectif de sécurité des personnes susceptibles d'être particulièrement concernées, sur le trottoir d'une manière générale, en présence d'enfants à vélo sur les trottoirs, et du fait de la nouvelle réglementation (source : OFROU, 2023)

Remarque : plusieurs réponses pouvaient être données quant au groupe d'âge des enfants, d'où la divergence entre les sommes et le total, ceci expliquant pourquoi les pourcentages ne sont pas indiqués sur ces lignes.

	absolu	en %
Total	627	100,0
Sentiment de sécurité sur le trottoir		
Pas en sécurité	79	12,6
Plutôt pas en sécurité	153	24,4
Plutôt en sécurité	251	40,0
En sécurité	142	22,6
Ne sait pas / pas de réponse	2	0,3
Sentiment de sécurité en présence d'enfants faisant du vélo sur le trottoir		
Nettement moins en sécurité	219	34,9
<i>en présence d'enfants < 6 ans</i>	82	-
<i>en présence d'enfants de 6 à 11 ans</i>	189	-
<i>en présence d'enfants ≥ 12 ans</i>	174	-
<i>en présence d'enfants d'âge inconnu</i>	3	-
Un peu moins en sécurité	221	35,2
<i>en présence d'enfants < 6 ans</i>	28	-
<i>en présence d'enfants de 6 à 11 ans</i>	149	-
<i>en présence d'enfants ≥ 12 ans</i>	180	-
<i>en présence d'enfants d'âge inconnu</i>	9	-
Tout aussi en sécurité qu'avant	184	29,3
Ne sait pas / pas de réponse	3	0,5
Sentiment de sécurité en raison de la nouvelle réglementation		
Moins en sécurité	373	59,5
Autant en sécurité qu'avant / pas de changement	232	37,0
Plus en sécurité	12	1,9
Ne sait pas / pas de réponse	10	1,6

¹¹ Une même personne pouvait remplir plusieurs fois le questionnaire afin de signaler plusieurs situations de danger.

¹² Pour vérifier s'il existe une différence significative entre les fréquences attendues et les fréquences observées, on a appliqué le test du khi deux de Pearson.

440 personnes, soit environ 70 % des participants, ont indiqué se sentir nettement moins ou un peu moins en sécurité du fait de la présence d'enfants à vélo sur les trottoirs. Les personnes de plus de 75 ans et/ou les personnes à mobilité réduite ont déclaré se sentir nettement moins ou un peu moins en sécurité, et ce, beaucoup plus souvent que statistiquement attendu. Lorsque les personnes interrogées se sentent nettement moins ou un peu moins en sécurité du fait de la présence d'enfants à vélo, elles attribuent dans 338 cas ce sentiment aux enfants âgés de 6 à 11 ans.

À la question de savoir dans quelle mesure la nouvelle réglementation affectait le sentiment de sécurité, la majorité des participants ont déclaré se sentir moins en sécurité sur le trottoir. 37 % d'entre eux pensent que la nouvelle réglementation n'a eu aucune influence sur la sécurité ressentie sur le trottoir. Les personnes de plus de 75 ans et/ou les personnes à mobilité réduite ont déclaré, nettement plus souvent que statistiquement attendu¹³, se sentir moins en sécurité sur le trottoir du fait de la nouvelle réglementation.

Dans le cadre de l'enquête, 139 situations dangereuses au total ont été signalées sur le trottoir, dans lesquelles des enfants à vélo âgés de 6 à 11 ans étaient impliqués, en l'absence de piste cyclable ou de bande cyclable.¹⁴ Ces 139 situations de danger s'inscrivent par conséquent dans le contexte direct de la nouvelle réglementation. Ces situations de danger sont survenues presque exclusivement à l'intérieur des localités, et le plus souvent au niveau d'entrées et de sorties d'immeubles, d'entrées et de sorties de quartiers d'habitation, de trottoirs traversants ainsi que de trottoirs sans spécificités quelconques telles que croisements ou entrées (cf. Tableau 2).

Tableau 2 : Localisation des situations de danger en présence d'enfants âgés de 6 à 11 ans, circulant à vélo sur les trottoirs, en l'absence de piste/bande cyclable (source : OFROU, 2023)

Remarque : plusieurs réponses pouvaient être données quant à la localisation des situations de danger, d'où la divergence entre les sommes et le total.

Localisation des situations dangereuses	absolu	en %
Total	139	100,0
Entrées/sorties d'immeubles sur le trottoir, entrées/sorties de quartiers d'habitation, trottoirs traversants	47	33,8
Trottoir sans spécificité quelconque telle que croisement/entrée	44	31,7
Trottoir près d'une école	23	16,5
Trottoir près d'un passage piéton	23	16,5
Trottoir près d'un arrêt de bus/de tram	22	15,8
Trottoir près d'un carrefour	19	13,7
Trottoir près des portes d'un magasin/d'une porte de jardin	15	10,8
Trottoir près d'un rond-point	6	4,3
Trottoir près d'un chantier	6	4,3
Autres	13	9,4
Pas de réponse	2	1,4

Sur les 139 situations de danger, la vitesse (environ 27 %), ainsi que le manque d'égards, le refus de priorité et l'inattention des enfants à vélo (environ 22 %) sont cités parmi les causes les plus fréquentes.

La carte de l'illustration 2 représente la répartition spatiale des 139 situations de danger signalées. Conformément aux attentes, elles se concentrent dans les villes et les agglomérations. Les

¹³ Les « fréquences attendues » sont les valeurs que l'on s'attend à observer lorsqu'aucune relation statistiquement significative ne peut être mise en évidence entre les variables étudiées.

¹⁴ Concernant les situations de danger (situations conflictuelles, accidents évités de justesse ou accidents), il pouvait s'agir de situations personnellement vécues, observées, ou rapportées par des tiers.

tronçons précis où sont localisées les situations dangereuses diffèrent les uns des autres, de sorte qu'il n'est pas possible de dégager des points névralgiques (au sens de points noirs).

Sur les 139 situations de danger signalées, 94 ont été personnellement vécues par les participants à l'enquête (43 situations ont été observées/rapportées, 2 situations sans précision). Dans environ 82 % des situations personnellement vécues, ces personnes étaient à pied (avec ou sans aide à la marche / canne blanche) et, dans environ 10 % des cas, elles se déplaçaient en fauteuil roulant.

Sur les 627 participants à l'enquête, environ 10 % des personnes ont indiqué spontanément que le principal problème n'était pas les enfants, mais les adultes circulant à vélo sur le trottoir, ainsi que le stationnement de véhicules ou de trottinettes (électriques) sur les trottoirs.

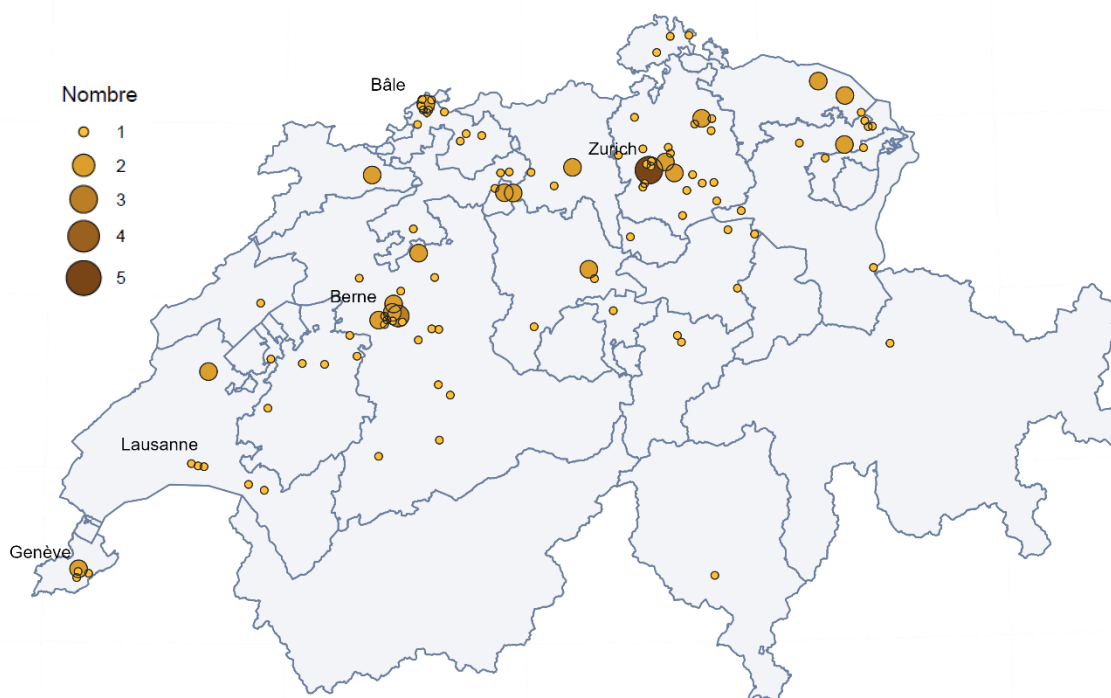


Illustration 2 : Répartition géographique des situations de danger signalées impliquant des enfants âgés de 6 à 11 ans circulant à vélo sur les trottoirs, en l'absence de pistes/bandes cyclables (source : OFROU, 2023)

3.3.4 Évaluation de la nouvelle réglementation

Au regard des effets désirables et indésirables, la nouvelle réglementation peut être évaluée comme suit sur la base des deux enquêtes réalisées :

- L'enquête menée auprès des parents d'enfants circulant à vélo permet de conclure que, pour les parents interrogés, la nouvelle réglementation a eu l'effet escompté. Selon les parents interrogés, les enfants sont mieux protégés sur le trottoir que sur la chaussée lorsqu'ils se déplacent à vélo. Par ailleurs, il semble que la nouvelle réglementation ou l'autorisation de rouler sur le trottoir en l'absence de piste/bande cyclable encourage au moins une partie des enfants (près d'un quart) à utiliser le vélo.
- Les résultats de l'enquête auprès des parents d'enfants circulant à vélo indiquent toutefois que le fait de rouler à vélo sur le trottoir provoque des situations dangereuses entre les enfants et les autres usagers, notamment les piétons. De plus, le nombre de cyclistes roulant sur les trottoirs est susceptible d'augmenter du fait des parents qui accompagnent leurs enfants à vélo.

- Les résultats de l'enquête menée auprès des groupes de personnes susceptibles d'être particulièrement concernées indiquent que les enfants de 6 à 11 ans roulant sur le trottoir affectent le sentiment subjectif de sécurité des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées, et qu'ils peuvent être à l'origine de situations dangereuses. La majorité des participants se sent moins en sécurité sur le trottoir en raison de la nouvelle réglementation.
- Chez les personnes susceptibles d'être particulièrement concernées, les résultats de l'enquête montrent que les situations de danger (situations conflictuelles, accidents évités de justesse ou accidents) provoquées par des enfants de 6 à 11 ans circulant à vélo sur le trottoir en l'absence de piste/bande cyclable sont fréquemment survenues au niveau d'entrées/de sorties d'immeubles, d'entrées/de sorties de quartiers d'habitation, de trottoirs traversants ou de trottoirs sans spécificités quelconques telles que croisements ou entrées. Dans les situations dangereuses signalées, les enfants circulant à vélo sur le trottoir roulaient souvent trop vite, ils ne faisaient pas assez attention aux autres, refusaient la priorité aux piétons ou étaient distraits.

3.4 Projet partiel 3 : Enquête auprès des unités administratives suisses

3.4.1 Objectif

Le projet partiel 3 visait à évaluer l'efficacité de la nouvelle réglementation en se basant sur les réactions formulées par la population auprès des unités administratives. Cette démarche partait de l'hypothèse que la population signalerait aux unités administratives cantonales ou communales tout impact négatif majeur que pourrait avoir la nouvelle réglementation. À cet effet, des enquêtes ont été menées auprès des unités administratives des cantons et des villes les plus peuplées, puis analysées au regard de la nouvelle réglementation.

3.4.2 Méthode

Le nombre et le contenu des réactions reçues par les unités administratives ont servi d'indicateurs d'efficacité. À cet effet, deux enquêtes ont été respectivement effectuées auprès des unités administratives des 26 cantons et des plus grandes villes suisses (soit auprès de 34 unités administratives au total)¹⁵ afin de recueillir les réactions de la population concernant la nouvelle réglementation. Pour ce faire, une démarche en deux temps a été adoptée : (1) l'enquête « avant » réalisée à l'automne 2021 a permis d'appréhender la situation sur le trottoir, en lien avec les enfants circulant à vélo, avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation ainsi que pendant la phase de transition d'à peine un an (soit de 2018 à l'automne 2021 approximativement) ; (2) l'enquête « après » réalisée à l'automne 2023 cerne la situation après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (à peu près de l'automne 2021 à l'automne 2023).¹⁶ L'examen comparé des réponses des deux enquêtes devrait permettre d'identifier toute évolution systématique des réactions adressées aux unités administratives, attribuable à la nouvelle réglementation. Les enquêtes ont été réalisées en allemand, en français et en italien en fonction de la région linguistique de l'unité administrative.

Les personnes contactées dans le cadre des enquêtes auprès des unités administratives étaient les préposés à la sécurité (SiBe, généralement employés aux services des ponts et chaussées ou aux services de police). Les villes de Bienne et de Lugano n'ayant pas nommé de SiBe au moment de l'envoi des courriers, ce sont les unités administratives responsables du trafic cycliste qui ont été contactées. En plus des réponses des SiBe, les enquêtes ont également pris en compte les réponses d'autres uni-

¹⁵ Les enquêtes ont été menées dans les huit villes suivantes : Bienne, Berne, Lausanne, Lugano, Lucerne, Saint-Gall, Winterthur et Zurich. Les villes de Bâle et de Genève ont été prises en compte avec les cantons. Si l'on ajoute les 26 cantons, 34 unités administratives ont été interrogées au total.

¹⁶ Il n'a pas toujours été possible de distinguer formellement les réactions antérieures des réactions postérieures à l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Par conséquent, les réponses fournies par les unités administratives ont été analysées selon l'enquête.

tés administratives, collectées dans le cadre de vérifications complémentaires (p. ex. unités administratives communales). Outre les données communiquées par les unités cantonales et communales, les données de la plateforme cycliste bikeable¹⁷ ont été analysées, et ce, depuis sa création en 2017 jusqu'à fin 2023. Cette plateforme en ligne collecte des informations sur le trafic cycliste fournies par la population dans toute la Suisse. L'un des objectifs de la plateforme est notamment d'initier des améliorations de l'infrastructure cycliste.

Les réponses des unités administratives et les retours d'information provenant de la population ont été regroupés par thèmes et évalués par l'OFROU.

3.4.3 Résultats

Sur les 34 unités administratives contactées par écrit, 34 ont répondu à la première enquête et 33 à la seconde.¹⁸

Dans la première enquête, 27 unités administratives (dont 25 explicitement) ont indiqué ne pas avoir reçu de réaction de la population sur les enfants circulant à vélo sur les trottoirs ou sur la nouvelle réglementation ; dans la seconde enquête, elles étaient 24 (dont 23 explicitement). 7 unités administratives ont communiqué des réactions négatives de la population dans la première enquête, 9 dans la seconde. Les réactions négatives font état de situations dangereuses en raison de la présence d'enfants à vélo sur le trottoir (p. ex. au niveau d'entrées/de sorties de véhicules, de sorties d'immeubles, de trottoirs traversants, de croisements, en présence d'une pente ou en raison de vitesses inadaptées). D'autres réactions négatives portent sur la nouvelle réglementation (p. ex. diminution du sentiment de sécurité). Dans la seconde enquête, les communications négatives sur la nouvelle réglementation sont plus fréquentes, se manifestant notamment par des critiques d'ordre général et par une baisse du sentiment de sécurité chez les piétons, du fait de la nouvelle réglementation. Sur l'ensemble de la période considérée, aucune ligne de force ne se dégage à l'échelle suprarégionale. Par exemple, il n'y a pas nettement plus de réactions dans les villes consultées que dans les cantons interrogés.

Sur les 321 entrées de la plateforme en ligne bikeable qui mentionnent des enfants, un lien avec la nouvelle réglementation a pu être identifié dans 9 cas. Ces entrées indiquent que les enfants roulaient déjà en partie à vélo sur le trottoir avant l'application de la nouvelle réglementation, et que la nouvelle réglementation est approuvée. Elles attirent cependant aussi l'attention sur les défis auxquels les enfants peuvent être confrontés sur le trottoir, notamment les conflits avec les piétons, les obstacles physiques, le manque de visibilité, ou bien elles soulèvent le manque de préparation des enfants à la circulation routière.

3.4.4 Évaluation de la nouvelle réglementation

Compte tenu de l'enquête réalisée auprès des unités administratives, la nouvelle réglementation peut être évaluée comme suit :

- Dans une nette majorité des cantons et villes consultés, la nouvelle réglementation n'a suscité que de rares réactions au sein de la population.

¹⁷ <https://www.bikeable.ch>

¹⁸ Les réponses des unités administratives et les réactions de la population ne faisaient pas toutes référence aux enfants circulant à vélo ou à la nouvelle réglementation ; d'autres aspects très variés en lien avec la sécurité routière sur le trottoir ont été cités (par exemple la présence sur les trottoirs de cyclistes en général ou de trottinettes électriques).

- Les quelques réactions recueillies concernaient souvent des avis négatifs sur la nouvelle réglementation (p. ex. diminution du sentiment de sécurité) et/ou sur les situations de danger (engendrées p. ex. au niveau des entrées et sorties de véhicules, des sorties d'immeubles, des trottoirs traversants, des croisements, en présence d'une pente ou en raison d'une vitesse inadaptée).
- Le nombre de réactions négatives enregistrées par les unités administratives a légèrement augmenté entre la première et la seconde enquête, mais reste néanmoins faible. Il n'a pas été démontré de risque accru pour les piétons ou les enfants à vélo.

3.5 Projet partiel 4 : Entretiens de groupe

3.5.1 Objectif

Le projet partiel 4 visait à évaluer l'efficacité de la nouvelle réglementation au sein de groupes de discussion (EG) composés de personnes particulièrement concernées par la nouvelle réglementation (cf. chapitre 3.1). Ces personnes sont :

- 1) les enfants de 6 à 11 ans, représentés par leurs parents,
- 2) les personnes âgées,
- 3) les personnes en situation de handicap et
- 4) les familles avec des enfants en bas âge.

Les entretiens au sein de ces quatre groupes de personnes devraient permettre d'obtenir des informations sur les problèmes soulevés dans l'ip. Schlatter, p. ex. la présence accrue de cyclistes sur le trottoir, l'interprétation correcte de la nouvelle réglementation, l'évolution du nombre d'accidents ou d'accidents évités de justesse, le sentiment subjectif de sécurité et les endroits présentant un risque accru de conflit/d'accident. À travers le groupe cible des enfants âgés de 6 à 11 ans (représentés par leurs parents), il s'agissait également d'évaluer dans quelle mesure la nouvelle réglementation contribuait à mieux protéger les enfants circulant à vélo et à promouvoir la pratique du vélo chez les enfants.

3.5.2 Méthode

Afin de dresser un tableau aussi représentatif que possible de l'impact de la nouvelle réglementation, plusieurs entretiens de groupe (et quelques entretiens individuels) ont été organisés dans différentes régions de Suisse, dans les langues cantonales respectives, dans chacun des groupes concernés. Les entretiens s'appuyaient sur un guide d'entretien ; ils ont ensuite fait l'objet d'une analyse qualitative. La préparation, la réalisation, l'évaluation qualitative et la documentation ont été assurées à la demande de l'OFROU par l'institut de sondage externe Demo SCOPE AG (voir l'annexe0 pour le recrutement et l'organisation des entretiens de groupe et des entretiens individuels).¹⁹ Le guide d'entretien a été harmonisé avec le groupe de suivi du projet d'évaluation. 110 personnes au total ont été interrogées entre mars 2023 et juillet 2023 dans le cadre des entretiens de groupe et des entretiens individuels.

3.5.3 Résultats

De nombreuses discussions, voire toutes les discussions (selon le groupe cible), mentionnent les points suivants en lien avec la sécurité sur le trottoir, les enfants circulant à vélo et la nouvelle réglementation :

¹⁹ Demo SCOPE AG a bénéficié du soutien d'Acuity Lab Sàrl pour les EG en Suisse romande et d'IM Consulting pour les EG dans le Tessin.

- **Le trottoir est synonyme de sécurité** : en principe, toutes les personnes interrogées ont une vision très positive du trottoir qu'elles considèrent comme un endroit sûr. En l'absence de trottoir ou lorsque le trottoir est très étroit, elles se sentent moins en sécurité.
- **Les trottinettes électriques constituent un problème important** : très souvent, les trottinettes électriques sont accusées de nuire au sentiment de sécurité (trop rapides, trop silencieuses et d'une manière générale trop nombreuses). Dans la circulation comme en stationnement, elles contrarient considérablement tous les groupes cibles.
- **Les enfants de 6 à 11 ans roulant à vélo sur les trottoirs ne sont pas considérés comme un danger** : divers dangers potentiels sur le trottoir ont été mentionnés, et sont perçus différemment en fonction des groupes cibles. Les personnes à vélo, enfants comme adultes, en font partie, mais elles ne sont pas considérées comme l'un des dangers majeurs. Aucun des groupes cibles ne considère les enfants à vélo comme étant particulièrement dangereux. Au contraire, la plupart des personnes se montrent très indulgentes et compréhensives vis-à-vis des enfants. Tout le monde s'accorde pour dire que les enfants seraient beaucoup plus en danger sur la route, et qu'il est par conséquent légitime qu'ils empruntent le trottoir à vélo. Le groupe cible des personnes en situation de handicap, en particulier, indique ne pas comprendre pourquoi les enfants roulant à vélo constituent le thème principal des entretiens de groupe. De l'avis de ces personnes, il y aurait des aspects bien plus importants à traiter en lien avec les trottoirs (en particulier les trottinettes qui roulent et stationnent sur les trottoirs ou encore les cyclistes en général).
- **Le respect mutuel est important** : les groupes cibles des personnes âgées et des parents en particulier soulignent l'importance du respect mutuel sur le trottoir. Il incombe aux parents d'apprendre à leurs enfants à faire attention aux autres usagers lorsqu'ils roulent à vélo sur le trottoir. Les personnes âgées estiment également qu'il est de leur responsabilité d'être plus attentives aux besoins des enfants et de faire attention.
- **La nouvelle réglementation étant peu connue, une vaste campagne d'information est souhaitée** : dans tous les groupes cibles, un grand nombre de personnes ne connaissaient pas la nouvelle réglementation avant les entretiens de groupe. Certaines en avaient entendu parler, mais pratiquement personne n'en connaissait les termes exacts.
- **La nouvelle réglementation suscite des réactions très positives** : la quasi-totalité des participants dans les trois régions suisses est favorable à la nouvelle réglementation. Préoccupés avant tout par la sécurité de leurs enfants, de nombreux parents, en particulier en Suisse alémanique, indiquent clairement qu'ils recommandent à leurs enfants de rouler sur le trottoir, quel que soit leur âge ou l'infrastructure cyclable. D'où leur soutien à la légalisation de cette pratique courante.
- **La nouvelle réglementation n'entraîne pas davantage d'accidents** : du point de vue des participants, la nouvelle réglementation ne provoque pas plus d'accidents évités de justesse ni d'accidents sur le trottoir. Certains pensent que la nouvelle loi pourrait contribuer à faire baisser le nombre d'accidents impliquant des enfants à vélo sur la chaussée.
- **La nouvelle réglementation n'a pas d'impact négatif sur le sentiment de sécurité sur le trottoir** : aucune des personnes interrogées n'indique se sentir moins en sécurité sur le trottoir en raison de la nouvelle réglementation. Néanmoins, une plus vaste sensibilisation serait la bienvenue. Ainsi, la population serait mieux préparée à croiser des enfants de 6 à 11 ans circulant à vélo sur les trottoirs.

Sur la base des résultats issus des entretiens de groupe et des entretiens individuels, il est possible de répondre comme suit aux questions formulées par l'ip. Schlatter :

- **Impact de la nouvelle réglementation sur la présence de cyclistes sur les trottoirs** : les quatre groupes cibles s'accordent pour dire que la nouvelle réglementation n'augmente pas la présence des cyclistes sur les trottoirs. Ils partent du principe que les enfants âgés de 6 à 11 ans roulaient déjà sur le trottoir avant la nouvelle réglementation, même si cela n'était pas autorisé. Selon eux, l'augmentation du nombre de vélos sur les trottoirs est davantage imputable à d'autres facteurs (p. ex. à l'évolution démographique).
- **Compréhension correcte de la nouvelle réglementation** : bon nombre de personnes interrogées ne connaissaient pas la nouvelle réglementation. Celles qui en avaient entendu parler n'étaient pas capables, pour la plupart, d'en restituer précisément le contenu (notamment les restrictions d'âge et les exceptions en présence d'une piste/bande cyclable). Les parents et les personnes âgées, en particulier, souhaitent que la nouvelle réglementation soit davantage communiquée.
- **Conséquences de la nouvelle réglementation sur les accidents (survenus ou tout juste évités)** : dans tous les groupes cibles, les personnes interrogées ne pensent pas que la nouvelle réglementation ait un impact sur les accidents (survenus ou évités de justesse) sur le trottoir. Elles ne mentionnent pratiquement aucun accident (survenu ou évité de justesse) impliquant des enfants âgés de 6 à 11 ans.
- **Conséquences de la nouvelle réglementation sur le sentiment subjectif de sécurité** : la nouvelle réglementation n'affecte pas le sentiment de sécurité des personnes interrogées. Elles ne se sentent pas moins en sécurité sur le trottoir en raison de la nouvelle réglementation.
- **Endroits présentant un risque accru de conflit/d'accident** : différents endroits présentant un risque accru de conflit/d'accident ont été mentionnés. Cependant, rares sont ceux qui concernent exclusivement les enfants roulant à vélo. Les traversées de trottoirs, les sorties de parking, les trottoirs à usage mixte et d'une manière générale, les virages à faible visibilité sont considérés comme étant des lieux potentiellement dangereux, indépendamment de la nouvelle réglementation. En présence de feux de signalisation situés près du trottoir, on peut craindre que les cyclistes (majoritairement les adultes) se rabattent sur le trottoir. D'une manière générale, les groupes souhaitent que les infrastructures cyclables soient clairement signalisées. Ils estiment par ailleurs que le développement des infrastructures cyclables (p. ex. l'extension des pistes ou des bandes cyclables) aurait un effet positif sur la mobilité piétonne sur les trottoirs. Les personnes souffrant d'un déficit visuel, auditif ou moteur sont d'avis qu'il y a d'autres problèmes à régler sur les trottoirs qu'un éventuel danger émanant des enfants roulant à vélo.

3.5.4 *Évaluation de la nouvelle réglementation*

- D'une manière générale, les personnes se sentent moins en sécurité sur le trottoir, mais cette tendance est imputable à d'autres motifs, tels que la circulation plus dense sur une même surface utile ou les véhicules électriques (en particulier les trottinettes électriques).
- Les enfants roulant à vélo sur le trottoir ne leur posent pas de problème.
- Une grande partie des personnes interrogées n'avait pas connaissance de la nouvelle réglementation.
- Selon les dires des parents dans les deux groupes cibles, autant d'enfants qu'autrefois circulent aujourd'hui à vélo sur le trottoir, même si la nouvelle réglementation est peu connue. On peut en déduire qu'en comparaison à la situation avant son entrée en vigueur, la nouvelle réglementation, du moins d'un point de vue subjectif, n'a dans les faits aucune influence sur le sentiment de sécurité ni sur la présence de cyclistes, étant donné qu'elle légalise une pratique qui existait déjà.

4 Synthèse des résultats des projets partiels

Les résultats obtenus dans les projets partiels permettent d'évaluer comme suit les effets indésirables (questions soulevées par l'ip. Schlatter) tout comme les effets désirables.

4.1 Effets désirables

4.1.1 *La nouvelle réglementation permet-elle de mieux protéger les enfants à vélo dans le trafic routier et d'encourager la pratique du vélo chez les enfants ?*

Les parents d'enfants de 6 à 11 ans se déplaçant à vélo considèrent que leurs enfants sont mieux protégés sur le trottoir que sur la chaussée lorsqu'ils circulent à vélo (appréciation subjective des parents interrogés) ; de plus, la nouvelle réglementation encourage au moins une partie des enfants à utiliser le vélo.

Sur la base de l'analyse des statistiques des accidents et au regard d'une meilleure protection des enfants roulant à vélo, aucun effet positif ni négatif n'a pu être formellement démontré (évaluation objective de la nouvelle réglementation). Les cas sont peu nombreux. D'autres facteurs, tels que la pandémie de COVID-19, ont probablement davantage influencé l'accidentalité des enfants de 6 à 11 ans circulant à vélo. De plus, il était d'usage que les enfants de cet âge roulent à vélo sur le trottoir avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.

4.2 Effets indésirables

4.2.1 *La nouvelle réglementation entraîne-t-elle un nombre plus élevé d'accidents (survenus ou tout juste évités) sur le trottoir ?*

L'évaluation montre que les enfants de 6 à 11 ans circulant à vélo sont rarement impliqués dans des accidents, des accidents évités de justesse ou des situations dangereuses. Il était déjà d'usage, avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, que les enfants roulent à vélo sur le trottoir. À ce jour, on ne constate pas de mise en danger accrue des piétons sur les trottoirs du fait de la nouvelle réglementation.

Les enfants de 6 à 11 ans qui roulent à vélo sur le trottoir sont cependant confrontés à des situations dangereuses impliquant d'autres usagers du trottoir (en particulier les piétons et le trafic motorisé), avant comme après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. Bien que les accidents avec dommages corporels impliquant des enfants de 6 à 11 ans circulant à vélo sur le trottoir n'aient que légèrement augmenté, les collisions entre les enfants à vélo et les voitures de tourisme ont connu une hausse notable.

4.2.2 *La nouvelle réglementation est-elle comprise ou provoque-t-elle une augmentation générale des cyclistes sur les trottoirs (parents, enfants qui ne seraient pas en mesure d'évaluer s'ils sont autorisés à utiliser le trottoir à un endroit précis, etc.) ?*

L'évaluation montre que la nouvelle réglementation est relativement peu connue au sein de la population. Même les personnes sensibilisées (p. ex. les personnes qui s'engagent politiquement dans ce contexte) ne sont souvent pas capables de restituer la teneur exacte de la nouvelle réglementation. Une sensibilisation plus importante est souhaitée.

Les parents qui accompagnent leurs enfants à vélo sur le trottoir roulent plutôt rarement à vélo sur le trottoir, ainsi qu'en témoignent les enquêtes menées auprès d'eux. L'analyse des accidents aboutit à la

même conclusion, à savoir que les vélos sur le trottoir n'ont pas entraîné une hausse du nombre d'accidents. Même si les enfants de 6 à 11 ans n'étaient pas autorisés à rouler à vélo sur le trottoir avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, cette pratique était toutefois courante. Les groupes de personnes concernées ne constatent par conséquent pas de présence accrue de cyclistes sur les trottoirs du fait de la nouvelle réglementation.

4.2.3 *Quels sont les endroits présentant un risque de conflit ou d'accident plus important (par exemple, les lieux d'entrée et de sortie, les passages entre tronçons qui ne sont pas équipés d'une bande cyclable et tronçons qui le sont) ?*

Pour les enfants qui circulent à vélo sur le trottoir, le danger potentiel émane principalement du trafic motorisé, en particulier là où le trafic motorisé croise le trottoir, p. ex. entrées et sorties d'immeubles ou trottoirs traversants.

Dans le cadre de l'évaluation, les endroits suivants ont souvent été cités en lien avec un risque de conflit ou d'accident accru dû à la présence d'enfants à vélo sur les trottoirs : entrées et sorties de propriétés, de quartiers d'habitation, de parkings, trottoirs traversants, sorties d'immeubles, virages à faible visibilité, mais aussi trottoirs sans spécificités quelconques telles que croisements ou entrées/sorties. Ont été également mentionnés, mais moins souvent : les trottoirs près des écoles, des passages pour piétons, des arrêts de bus et de tram, des carrefours, etc.²⁰

La nouvelle réglementation n'accorde pas la priorité aux enfants de 6 à 11 ans à vélo sur les passages piétons, ce dont beaucoup sont néanmoins convaincus. Les accidents impliquant des enfants de 6 à 11 ans à vélo sur les passages pour piétons sont rares, bien qu'une nette augmentation de ces accidents ait été observée depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation (il s'agit presque toujours de collisions de l'enfant avec le trafic motorisé).

4.2.4 *Comment la nouvelle réglementation affecte-t-elle le sentiment de sécurité des piétons, en particulier des personnes âgées, des familles avec des enfants en bas âge ou des personnes en situation de handicap ?*

Les consultations par écrit des groupes de personnes susceptibles d'être particulièrement concernées par la nouvelle réglementation indiquent que les enfants de 6 à 11 ans roulant à vélo sur le trottoir ainsi que la nouvelle réglementation affectent le sentiment subjectif de sécurité sur le trottoir des personnes à mobilité réduite et des personnes âgées.

Les entretiens personnels menés au sein de groupes de discussion (entretiens de groupe) avec les personnes âgées, les personnes en situation de handicap / à mobilité réduite et les familles avec des enfants en bas âge montrent en revanche que ce ne sont pas les enfants de 6 à 11 ans circulant à vélo qui posent problème, mais plutôt d'autres faits ou d'autres usagers de la route (tels que les vélos en général ou les trottinettes électriques) qui affectent la sécurité subjective sur le trottoir.

4.3 Conclusion de la synthèse

D'une manière générale, la nouvelle réglementation n'a pas eu d'effet indésirable majeur sur la sécurité objective sur le trottoir, et elle n'entraîne aucun risque important pour les piétons.

²⁰ Du fait de la nouvelle réglementation, de nouveaux endroits dangereux peuvent émerger hors trottoir, qui ne seraient pas si les cyclistes roulaient sur la chaussée (p. ex. en tournant à gauche depuis un trottoir situé à droite). L'analyse des données sur les accidents ne permettant pas d'identifier ces endroits dangereux, ils n'ont pas été examinés de manière différenciée. Dans les projets partiels 2 à 4, les participants aux enquêtes et les personnes interrogées n'ont pas fourni d'informations sur ces endroits dangereux.

S'agissant des effets désirables, la nouvelle réglementation possède un effet subjectif positif sur la sécurité des enfants de 6 à 11 ans circulant à vélo (selon l'appréciation des parents interrogés) et encourage les enfants à utiliser le vélo. L'impact de la nouvelle réglementation sur la sécurité objective des enfants de 6 à 11 ans circulant à vélo, examiné sur la base des statistiques des accidents, ne peut fondamentalement pas être démontré en raison du faible nombre de cas et de l'influence d'autres facteurs. Bien que le nombre d'accidents soit faible et n'ait pas beaucoup augmenté, une différence se dessine en ce qui concerne les acteurs impliqués : après l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, on observe une augmentation des collisions entre les enfants circulant à vélo et les voitures de tourisme.

S'agissant de la sécurité subjective des piétons sur le trottoir, l'évaluation ne permet pas de tirer de conclusions formelles : dans le cadre des enquêtes standardisées, les participants ont indiqué se sentir moins en sécurité sur le trottoir en raison de la nouvelle réglementation (en particulier les personnes de plus de 75 ans et/ou les personnes à mobilité réduite) ; lors des entretiens de groupe en revanche, aucune des personnes interrogées n'a indiqué que la nouvelle réglementation affectait le sentiment de sécurité sur le trottoir.

Les enfants âgés de 6 à 11 ans circulaient déjà à vélo sur le trottoir avant l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation. C'est ce que révèlent les enquêtes, les entretiens de groupe et l'analyse des accidents. La nouvelle réglementation légalise par conséquent une pratique déjà courante. De ce fait, il n'est donc pas surprenant qu'elle n'ait qu'un effet (désirable comme indésirable) minime, voire difficile à identifier formellement. La nouvelle réglementation étant encore relativement récente, il est toutefois possible que les effets désirables et indésirables ne se soient pas encore pleinement révélés.

ANNEXE

Annexe A **Projet partiel 1 : évolution des données sur les accidents de 2018 à 2023**

Tableau 3 : Accidents de la route avec dommages corporels (DC) en Suisse, au total, impliquant des cyclistes et des enfants de 6 à 11 ans circulant à vélo, selon le lieu de l'accident, et enfants de 6 à 11 ans accidentés à vélo, selon les conséquences et le lieu de l'accident, de 2018 à 2023 (source : OFROU, 2024)

	Avant la nouvelle réglementation					Après la nouvelle réglementation				
	2018	2019	2020	Somme	en %	2021	2022	2023	Somme	en %
Total d'accidents avec DC	18 033	17 761	16 897	52 691	100,0	17 436	18 396	18 254	54 086	100,0
dont au moins 1 vélo impliqué	3 701	3 487	3 686	10 874	20,6	3 176	3 264	3 088	9 528	17,6
<i>en % du total</i>	20,5	19,6	21,8	20,6	-	18,2	17,7	16,9	17,6	-
dont au moins 1 enfant à vélo impliqué	134	142	118	394	0,7	101	129	130	360	0,7
<i>en % du total</i>	0,7	0,8	0,7	0,7	-	0,6	0,7	0,7	0,7	-
Accidents avec DC impliquant des enfants à vélo	134	142	118	394	100,0	101	129	130	360	100,0
dont sur la chaussée	93	95	83	271	68,8	74	84	78	236	65,6
dont sur le trottoir	22	22	10	54	13,7	14	22	20	56	15,6
dont sur les passages piétons, pistes ou bandes cyclables	19	25	25	69	17,5	13	23	32	68	18,9
Enfants accidentés à vélo	121	127	111	359	100,0	90	121	117	328	100,0
dont tués	2	1	0	3	0,8	0	0	0	0	0,0
dont grièvement blessés	13	22	20	55	15,3	13	14	14	41	12,5
dont légèrement blessés	106	104	91	301	83,8	77	107	103	287	87,5

Tableau 4 : Accidents avec dommages corporels (DC) impliquant des enfants de 6 à 11 ans circulant à vélo **sur la chaussée**, selon l'auteur principal, l'implication, le lieu et les conséquences de l'accident, de 2018 à 2023 (source : OFROU, 2024)

Remarque : pour les chiffres absolus et les pourcentages des implications, la somme diffère du total, car plusieurs usagers de la route peuvent être impliqués dans un même accident (en plus de l'enfant à vélo, deux voitures sont par exemple impliquées dans l'accident).

	Avant la nouvelle réglementation					Après la nouvelle réglementation				
	2018	2019	2020	Somme	en %	2021	2022	2023	Somme	en %
Accidents avec DC impliquant des enfants roulant à vélo sur la chaussée	93	95	83	271	100,0	74	84	78	236	100,0
dont l'enfant à vélo est le principal responsable	61	72	62	195	72,0	58	60	60	178	75,4
<i>en % du total</i>	65,6	75,8	74,7	72,0	-	78,4	71,4	76,9	75,4	-
dont aucune implication	17	18	27	62	22,9	24	18	16	58	24,6
dont acteurs impliqués :	76	77	56	209	77,1	50	66	62	178	75,4
Voitures de tourisme	57	54	37	148	54,6	34	46	42	122	51,7
Motocycles	3	0	1	4	1,5	0	3	0	3	1,3
Véhicules de transport de marchandises / de personnes	5	8	4	17	6,3	6	5	5	16	6,8
Vélos ou vélos électriques	7	9	9	25	9,2	6	9	8	23	9,7
Piétons ou EAV	4	5	5	14	5,2	3	4	2	9	3,8
Autres	2	1	0	3	1,1	1	1	6	8	3,4
dont hors agglomération	8	6	13	27	10,0	8	6	5	19	8,1
dont en agglomération	85	89	70	244	90,0	66	78	73	217	91,9
Enfants accidentés à vélo sur la chaussée	85	88	77	250	100,0	65	78	72	215	100,0
dont tués	1	0	0	1	0,4	0	0	0	0	0,0
dont grièvement blessés	10	16	17	43	17,2	11	10	10	31	14,4
dont légèrement blessés	74	72	60	206	82,4	54	68	62	184	85,6

Tableau 5 : Accidents avec dommages corporels (DC) impliquant des enfants de 6 à 11 ans circulant à vélo sur le trottoir, selon l'auteur principal, l'implication, le lieu et les conséquences de l'accident, de 2018 à 2023 (source : OFROU, 2024)

Remarque : pour les chiffres absolus et les pourcentages des implications, la somme diffère du total, car plusieurs usagers de la route peuvent être impliqués dans un même accident (en plus de l'enfant à vélo, deux voitures sont par exemple impliquées dans l'accident).

	Avant la nouvelle réglementation					Après la nouvelle réglementation				
	2018	2019	2020	Somme	en %	2021	2022	2023	Somme	en %
Accidents avec DC impliquant des enfants roulant à vélo sur le trottoir	22	22	10	54	100,0	14	22	20	56	100,0
dont l'enfant à vélo est le principal responsable	8	17	8	33	61,1	6	10	10	26	46,4
en % du total	36,4	77,3	80,0	61,1	-	42,9	45,5	50,0	46,4	-
dont aucune implication	4	8	2	14	25,9	4	3	4	11	19,6
dont acteurs impliqués :	18	14	8	40	74,1	10	19	16	45	80,4
Voitures de tourisme	12	6	4	22	40,7	9	12	11	32	57,1
Motocycles	0	0	1	1	1,9	0	0	0	0	0,0
Véhicules de transport de marchandises/de personnes	2	3	1	6	11,1	0	4	2	6	10,7
Vélos ou vélos électriques	2	2	1	5	9,3	1	1	2	4	7,1
Piétons ou EAV	2	3	0	5	9,3	0	2	2	4	7,1
Autres	0	1	1	2	3,7	0	0	0	0	0,0
dont hors agglomération	0	0	0	0	0,0	1	0	1	2	3,6
dont en agglomération	22	22	10	54	100,0	13	22	19	54	96,4
Personnes accidentées lors d'accidents impliquant des enfants roulant à vélo sur le trottoir	23	22	11	56	100,0	15	22	20	57	100,0
dont enfants à vélo	20	19	10	49	87,5	14	20	18	52	91,2
tués	1	1	0	2	3,6	0	0	0	0	0,0
grièvement blessés	2	3	0	5	8,9	2	1	2	5	8,8
légèrement blessés	17	15	10	42	75,0	12	19	16	47	82,5
dont piétons ou EAV	2	3	0	5	8,9	0	2	2	4	7,0
tués	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0,0
grièvement blessés	1	0	0	1	1,8	0	1	0	1	1,8
légèrement blessés	1	3	0	4	7,1	0	1	2	3	5,3
dont autres	1	0	1	2	3,6	1	0	0	1	1,8
tués	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0,0
grièvement blessés	0	0	0	0	0,0	0	0	0	0	0,0
légèrement blessés	1	0	1	2	3,6	1	0	0	1	1,8

Annexe B Projet partiel 2 : organisation de l'enquête menée auprès des parents d'enfants circulant à vélo

Période de réalisation

Mars à novembre 2023

Définition des groupes cibles

Parents d'enfants circulant à vélo entre 6 et 11 ans

Mode de consultation

- En ligne
- Distribution d'une feuille d'information comportant une brève description de l'enquête, un lien Internet et un code QR pour accéder au questionnaire en ligne

Langues de l'enquête

- Allemand
- Français

Personnes interrogées et étendue de l'enquête

- Personnes accompagnant les enfants aux cours de conduite cycliste²¹ A et B (cours recommandés pour les enfants âgés d'environ 6 ans ou plus) organisés par PRO VELO Suisse
- Distribution du questionnaire par 33 organisateurs de cours comptant 6935 enfants inscrits dans les trois régions nationales : 23 organisateurs ont proposé des cours dans des localités germanophones, 6 dans des localités francophones, 1 dans le Tessin et 3 dans des régions pluri-lingues.
- Les animateurs des cours n'étaient pas obligés de distribuer la feuille d'information dans le cadre de leurs cours de conduite. Par conséquent, il n'est pas possible de savoir combien de personnes accompagnatrices ou de parents ont pris connaissance du questionnaire pendant les cours de conduite.

Test du questionnaire en ligne

- Personnel de l'OFROU
- Personnel de PRO VELO Suisse

²¹ Voir à ce sujet le site Internet des cours de conduite cycliste de PRO VELO Suisse : [Cours de conduite cycliste – PRO VELO Suisse \(pro-velo.ch\)](https://www.pro-velo.ch)

Annexe C Projet partiel 2 : liste des groupes d'intérêts chargés de distribuer le questionnaire

Groupes d'intérêts invités par l'OFROU à distribuer le questionnaire à leurs membres ou à des personnes intéressées :

- agile.ch
- Mobilité piétonne Suisse
- Architecture sans obstacles
- Insieme Suisse
- Pro Audito
- Pro Senectute
- PRO VELO Suisse
- Procap Suisse
- RoadCross Suisse
- Fédération suisse des aveugles et malvoyants FSA
- Fédération Suisse des Sourds SGB-FSS
- Conseil suisse des aînés CSA
- Association suisse des aînés
- Fédération des associations des retraités et d'entraide en Suisse
- Association Cerebral
- Association transports et environnement ATE
- Vortritt Fussgänger

Annexe D Projet partiel 2 : organisation de l'enquête menée auprès de groupes de personnes susceptibles d'être particulièrement concernées

Période de réalisation

Septembre 2022 à février 2023

Définition des groupes cibles

- Membres de groupes d'intérêts représentant les personnes susceptibles d'être spécialement concernées et autres personnes intéressées
- Personnes spécialement concernées par la nouvelle réglementation ou limitées dans leur mobilité, telles que les personnes âgées ou les personnes en situation de handicap

Mode de consultation

- Questionnaire en ligne classique
- Questionnaire en ligne accessible
- Questionnaire sur papier

Langues de l'enquête

- Allemand
- Français
- Italien

Personnes interrogées et étendue de l'enquête

- Les questionnaires ayant été distribués par les groupes d'intérêts, la portée de l'enquête n'est pas connue.

Test du questionnaire en ligne

- Personnel de l'OFROU
- Groupes d'intérêts représentant des personnes susceptibles d'être particulièrement concernées, faisant partie du groupe de suivi du projet d'évaluation : Conseil suisse des aînés CSA, Fédération suisse des aveugles et malvoyants FSA, Mobilité piétonne Suisse, PRO VELO Suisse, RoadCross Suisse

Annexe E Projet partiel 4 : organisation des entretiens et recrutement des groupes de discussion

Période de réalisation

Mars à juillet 2023

Définition des groupes cibles

- 1) **Parents d'enfants circulant à vélo** : la personne cible a au moins 1 enfant entre 6 et 11 ans avec lequel elle se déplace régulièrement sur le trottoir
- 2) **Personnes âgées** : la personne cible a 75 ans ou plus
- 3) **Personnes en situation de handicap** :²² la personne cible a un déficit physique (visuel, moteur ou auditif) ou cognitif²³
- 4) **Familles avec enfants en bas âge** : la personne cible a au moins 1 enfant entre 0 et 4 ans avec lequel elle se déplace régulièrement sur le trottoir

Test du guide d'entretien

Test effectué à l'aide de 8 entretiens individuels (« explorations isolées ») à Adligenswil ou en ligne (à raison de 2 entretiens par groupe cible)

Recrutement des participants

- **Canaux de recrutement** : panel de Demo SCOPE AG avec le soutien d'Acuity Lab pour la Suisse romande, recrutement par l'intermédiaire des fédérations
- **Sélection des participants** : questionnaire de recrutement, consultation directe

Lieux des entretiens de groupe

- **Suisse alémanique 1** : Adligenswil et Lucerne (pour le groupe de personnes malentendantes)
- **Suisse alémanique 2** : Ittigen près de Berne et par visiophonie (pour le groupe des parents d'enfants circulant à vélo et les entretiens individuels supplémentaires)
- **Suisse romande** : Lausanne
- **Tessin** : Lugano et par téléphone (pour les entretiens individuels)

Durée des entretiens

- Env. 1,5 h par entretien de groupe
- Env. 30 min par entretien individuel

Taille des groupes de discussion

3 à 8 personnes : en présence de moins de 6 personnes, des entretiens individuels supplémentaires ont été menés avec le groupe cible concerné

Primes pour la participation aux entretiens de groupe et aux entretiens individuels

- Participation aux entretiens de groupe : 80 CHF
- Participation aux entretiens individuels : 60 CHF
- Dédommagement des frais de déplacement : jusqu'à 50 CHF

²² Dans ce cas, la composition du groupe était légèrement faussée en raison du faible nombre de participants, empêchant une représentation équilibrée (p. ex. selon le sexe ou le type de handicap). De plus, certains participants étant politiquement engagés, ils connaissaient mieux la nouvelle réglementation que les autres.

²³ En dépit des nombreux efforts déployés par Demo SCOPE AG, il n'a pas été possible de recruter des personnes souffrant de troubles cognitifs ni leurs représentants.