

**Zeitschrift:** Energieia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie  
**Herausgeber:** Office fédéral de l'énergie  
**Band:** - (2015)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Du vélo électrique en sécurité  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-643041>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Du vélo électrique en sécurité

Comment diminuer le nombre important d'accidents impliquant des vélos électriques? Des règles de sécurité claires sont déjà définies. Selon certains experts, il faudrait de nouvelles mesures qui puissent encore améliorer la sécurité des utilisateurs.

Environ 270 000 vélos électriques sont en circulation en Suisse, cela représente selon les estimations une augmentation de 17% par rapport à 2013. Un vélo sur six est équipé d'une aide au pédalage. Cette nouvelle forme de mobilité devient un nouveau moyen de transport pour les pendulaires, tout comme pour ceux qui veulent trouver une nouvelle forme de loisirs. En moyenne, un propriétaire d'un tel cycle couvre 2600 km par an comme le montre l'étude «Diffusion et conséquences des vélos électriques en Suisse» publiée par l'OFEN. La généralisation des vélos électriques a permis d'économiser en 2013 environ 42 000 t d'équivalent CO<sub>2</sub>. Ces économies sont dues principalement au transfert de kilomètres effectués en voiture vers les vélos électriques.

### Les accidents individuels en tête

Du point de vue technique, un des problèmes des vélos électriques reste que malgré leur vitesse, ils n'émettent pas de bruit et ils ne sont

que difficilement identifiable dans le trafic, ce qui les rends vulnérables. Selon les statistiques du Bureau de prévention des accidents (bpa), le nombre d'accidents graves impliquant des vélos électriques en 2013 compte 32 cas supplémentaires par rapport à l'année précédente. Le rapport montre que dans 57% des cas, les accidents graves en vélos électriques sont dus à une perte de maîtrise du véhicule. «Etant donné que le chiffre noir des accidents individuels est sans doute plus élevé que celui des collisions, explique Gianantonio Scaramuzza, collaborateur scientifique spécialiste des e-bikes au bpa, la proportion des accidents individuels est en réalité encore plus élevée.»

La sécurité semble avoir atteint une certaine limite: «Les normes pour les vélos électriques vont déjà très loin, il sera difficile de rajouter des mesures. Il faudra peut-être penser dans le futur à la formation des adeptes des vélos

électriques», relève l'expert. Selon lui, des améliorations au niveau de la visibilité des cyclistes peuvent encore être réalisées, par exemple avec l'utilisation volontaire de gilets de sécurité réfléchissants.

### Des conséquences sur le trafic pendulaire

L'étude présentée par l'OFEN montre que si la sécurité des cyclistes pouvait encore être améliorée au niveau des voies de circulation, l'utilisation de vélos électriques par les pendulaires pourrait encore s'accroître. «Le manque de pistes cyclables plus larges avec la possibilité de dépasser ou encore de voies clairement séparées sont des exemples de ce qui retient encore passablement de personnes à faire le pas vers ce type de mobilité», souligne Stephan Walter, spécialiste mobilité à l'OFEN. Il espère que l'amélioration de la sécurité pour les usagers des vélos électriques permette à l'avenir une augmentation du nombre de pendulaires optant pour ce mode de transport. (luf)



### Des règles claires

Pour améliorer la sécurité des utilisateurs, les prescriptions concernant les vélos électriques ont été modifiées le 1<sup>er</sup> mai 2012. Pour la pratique du vélo électrique, un âge minimum de 14 ans est requis et deux catégories ont été définies. Premièrement, les cyclomoteurs légers (art. 18 let. b OETV), pouvant atteindre jusqu'à 25 km/h au maximum. Pour cette catégorie, seul le casque est recommandé.

Deuxièmement, les autres cyclomoteurs (art. 18 let. a OETV), limités 45 km/h, qui représentent un quart des ventes de vélos électriques en Suisse. Pour ceux-ci, il faut avoir au moins 16 ans et un permis de conduire pour vélomoteur (catégorie M) au minimum. L'équipement est aussi différent, le casque, un permis de circulation, une plaque d'immatriculation ainsi qu'un rétroviseur sont obligatoires.