

Communiqué du 15 octobre 2025

Le fondation de RoadCross Suisse demande une limitation du rapport poids/puissance jusqu'à 25 ans

Non aux bolides pour les jeunes conducteurs !

Le Conseil de fondation de RoadCross Suisse a décidé de s'engager activement en faveur d'une limitation légale du rapport poids/puissance* pour les jeunes conductrices et conducteurs. Dorénavant, ces derniers ne devraient plus pouvoir conduire des bolides en Suisse. Ce faisant, la fondation réagit au nombre croissant de graves accidents de chauffards causés par des conductrices et des conducteurs inexpérimentés au volant de véhicules très puissants. « La désactivation délibérée des systèmes de sécurité montre que les appels à la raison ne suffisent pas » souligne Willi Wismer, Président du Conseil de fondation. « Les lois protègent des vies ! »

RoadCross Suisse soutient expressément les mesures éducatives d'accompagnement allant dans le sens d'un ensemble de mesures efficaces. Mais à la lumière de récents événements tragiques – comme [l'accident à Opfikon-Glattbrugg](#) dans lequel deux passants ont perdu la vie – l'organisation d'aide aux victimes est claire : Il convient de mettre un terme à la combinaison dangereuse de l'inexpérience, du goût du risque propre à la jeunesse et de véhicules puissants par une limitation légale de la puissance des véhicules pour les jeunes conductrices et conducteurs. Une telle disposition protège d'accidents graves et de conséquences souvent durables non seulement les autres usagères et usagers de la route, mais aussi les jeunes conductrices et conducteurs eux-mêmes.

Consensus dans l'émission politique *FORUM*

La possibilité d'une limitation de la puissance a également été débattue le 25 septembre lors de [l'émission politique de la SRF, *FORUM*](#). L'ensemble des intervenants a reconnu qu'il convient d'agir. Benedikt Schmid, Président des Jeunes du Centre s'est prononcé en faveur d'adaptations de l'instruction à la conduite. Il estime que le problème n'est jamais le véhicule, mais toujours la personne au volant. Selon lui, la formation et l'examen devraient prendre une forme plus exigeante afin d'encourager le sens des responsabilités et d'assurer que les nouveaux conducteurs et conductrices soient aptes à la conduite en toute circonstance. Daniel Sacher du BPA a souligné que ce dernier n'est pas fondamentalement opposé à une limitation du nombre de chevaux, mais n'y voit pas une mesure efficace à elle seule. Il convient ainsi de la combiner avec une formation améliorée, des contrôles routiers plus fréquents et des sanctions plus sévères.

Un concept global pour la sécurité routière

RoadCross Suisse soutient l'exigence de mesures complémentaires dans l'esprit d'un concept global. Pour autant, elle considère que le levier décisif réside dans une restriction légale. « Quiconque désactive délibérément les systèmes de sécurité sait exactement ce qu'il fait » dit Willi Wismer. « Une leçon supplémentaire ne permet pas d'enrayer ce type de comportement – des règles claires s'imposent. » Il souligne : « Il ne s'agit pas de restreindre la liberté d'une personne. Mais à nos yeux, la liberté s'arrête là où elle met en péril la vie d'autrui. »

Appel aux milieux politiques

L'introduction en 2014 de la tolérance zéro en matière d'alcool pour les nouveaux conducteurs et

conductrices montre que les mesures légales sont efficaces : le nombre d'accidents dus à l'alcool a depuis diminué de moitié dans cette catégorie d'âge. Des dispositions liées à l'âge visant à garantir la sécurité routière existent déjà – à partir de 75 ans, les conductrices et les conducteurs doivent régulièrement faire examiner leur aptitude à la conduite du point de vue médical. Partant, RoadCross Suisse invite le Conseil fédéral et le Parlement à poursuivre sur cette voie et à introduire une limitation de puissance comme loi de protection – assortie d'améliorations de la formation et l'examen.

Le travail politique de la fondation porte ses fruits

Les efforts de longue date de RoadCross Suisse visant à faire entendre les voix des victimes d'accidents auprès des autorités politiques portent leurs fruits. Lors de la session d'automne du Parlement, plusieurs interventions visant à diminuer encore le nombre d'accidents et de victimes ont été déposées. Le Président du Comité de fondation, échange régulièrement à ce sujet avec les parlementaires et apporte constamment de nouvelles thématiques à la discussion. Willi Wismer décrit son engagement ainsi : « J'ai entretemps bon espoir que les milieux politiques assument leur responsabilité en matière de sécurité du trafic sur les routes suisses. Les discussions positives me rendent très optimiste ».

Pour toute question et information

Willi Wismer :

Président du Conseil de fondation de RoadCross Suisse : tél. 079 403 80 06 / willi.wismer@roadcross.ch

Stéphanie Anne Kebeiks :

Directrice de RoadCross Suisse : tél. 078 814 21 05 / stephanie.kebeiks@roadcross.ch

Contact du secrétariat général :

Central : tél. 044 737 48 29 / info@roadcross.ch / <https://www.roadcross.ch/fr/>

***Limitation de la puissance en fonction du poids et des CV**

Le rapport poids/puissance est le rapport entre les CV (puissance) et les kilos (poids) d'un véhicule. Elle définit quel poids une « une puissance en chevaux » doit fournir pour accélérer le véhicule.

- Ex. 1 : une petite voiture de 100 CV avec un poids de 1'000 kg → Puissance massique = 10 kg par CV.
- Ex. 2: une voiture de course de 300 CV et aussi un poids de 1'000 kg → Puissance massique = 3,3 kg par CV.

Plus le rapport poids/puissance d'un véhicule est bas, plus son accélération est rapide – et plus il est difficile pour des conductrices et des conducteurs inexpérimentés d'en garder le contrôle. Une limite légale vise à empêcher que de jeunes conductrices et conducteurs aimant le risque pilotent des véhicules à haute performance et mettent ainsi en danger autrui et eux-mêmes. Une telle disposition doit exclure de manière ciblée les bolides à haute performance, sans restreindre le quotidien ou le travail des jeunes conductrices et conducteurs. Les véhicules utilitaires dotés d'une puissance de moteur plus élevée doivent rester autorisés, de même que les breaks familiaux afin que ni les entreprises ni les familles n'aient à acquérir de nouveaux véhicules.

Il convient de définir la hauteur concrète de la limite du rapport poids/puissance dans le cadre des travaux politiques. Pour être déterminante, celle-ci doit être suffisamment efficace pour limiter l'accès à des véhicules surmotorisés – et ainsi réduire significativement le nombre de délits de chauffard dont environ un tiers est imputable aux jeunes conductrices et conducteurs.