



Berne, le 26 août 2026

Zones 30 kilomètres/heure sans passages piétons. Labyrinthe pédagogique ?

Rapport du Conseil fédéral
en réponse au postulat 21.4146 Hurni du
30 septembre 2021

Résumé

Efficacité des zones 30

Les zones 30 atteignent leurs objectifs : bien que la vitesse maximale autorisée y soit moins bien respectée que sur les routes limitées à 50 km/h, le nombre et la gravité des accidents diminuent nettement. Elles fonctionnent particulièrement bien dans les quartiers résidentiels et les zones urbanisées, tandis que leur effet est plus limité sur les routes affectées à la circulation générale. Si les objectifs ne sont pas atteints, les autorités disposent de mesures pour en améliorer l'efficacité.

Le passage pour piétons comme aménagement de traversée

Le passage pour piétons constitue l'une des différentes possibilités de traverser la chaussée en toute sécurité. Il doit satisfaire à certains critères de sécurité, appelés dans la pratique les « Big 5 » (ch. 3.2) : visibilité suffisante, présence d'un îlot central, éclairage, nombre de voies de circulation et volume des traversées piétonnes. À défaut, il convient de privilégier d'autres aménagements de traversée.

Apprentissage des règles de circulation sur les routes dépourvues de passages pour piétons

Dans le cadre de l'éducation routière, les enfants apprennent à traverser la chaussée avec ou sans passage pour piétons selon le principe « Attends – Regarde – Écoute – Marche ». En raison de leur volume de trafic généralement faible, les zones 30 se prêtent particulièrement bien à cet apprentissage.

Passages pour piétons dans les zones 30

Dans les zones 30, les « Big 5 » ne sont souvent pas remplis. Les passages pour piétons qui ne satisfont pas à ces critères peuvent être plus dangereux que d'autres aménagements ou que la traversée libre de la chaussée. Lorsqu'il existe un besoin particulier d'accorder la priorité aux piétons et que les « Big 5 » sont remplis, des passages pour piétons peuvent d'ores et déjà être marqués.

Conclusions

Les zones 30 sont en principe efficaces ; lorsqu'elles ne le sont pas, les autorités doivent prendre des mesures. L'absence de passages pour piétons ne nuit pas à l'apprentissage des règles de circulation. Le Conseil fédéral entend examiner s'il convient de préciser dans les bases légales que des passages pour piétons peuvent être aménagés dans les zones 30 lorsqu'il existe un besoin particulier d'accorder la priorité aux piétons et que les « Big 5 » sont remplis. Il examinera également s'il est possible de mieux concilier ces passages avec le principe de la traversée libre. À cette fin, il faudra réexaminer si la règle des 50 mètres régissant l'utilisation des passages pour piétons doit être adaptée. La suppression totale de cette règle ne fait pas l'objet de cet examen.

Zusammenfassung

Wirksamkeit von Tempo-30-Zonen

Tempo-30-Zonen erreichen ihre Ziele: Obwohl die zulässige Höchstgeschwindigkeit weniger gut eingehalten wird als bei Tempo 50, sinken Anzahl und Schwere der Unfälle deutlich. Tempo-30-Zonen funktionieren besonders in Wohn- und Siedlungsgebieten, auf verkehrsorientierten Strassen ist ihre Wirkung begrenzter. Werden die Ziele nicht erreicht, verfügen die Behörden über Massnahmen, um die Wirksamkeit zu verbessern.

Fussgängerstreifen als Querungsanlage

Fussgängerstreifen sind eine von mehreren sicheren Querungsmöglichkeiten. Ihre Sicherheit setzt die Erfüllung bestimmter sicherheitsrelevanter Kriterien voraus – in der Praxis «Big 5» genannt (Ziffer 3.2): Ausreichende Sicht, Mittelinsel, Beleuchtung, Anzahl Fahrstreifen und Querungsaufkommen des Fussverkehrs. Sind diese Kriterien nicht erfüllt, sind andere Querungsanlagen vorzuziehen.

Erlernen der Verkehrsregeln auf Strassen ohne Fussgängerstreifen

Kinder lernen im Verkehrsunterricht das Überqueren von Strassen mit und ohne Fussgängerstreifen nach dem Prinzip «Warte – Luege – Lose – Laufe». Tempo-30-Zonen eignen sich wegen des meist geringen Verkehrsaufkommens besonders dafür.

Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen

Die «Big 5» sind in Tempo-30-Zonen häufig nicht erfüllt. Fussgängerstreifen ohne diese Voraussetzungen können gefährlicher sein als alternative Querungsanlagen oder freies Queren. Wo ein besonderes Vortrittsbedürfnis besteht und die «Big 5» erfüllt sind, können bereits heute Fussgängerstreifen markiert werden.

Schlussfolgerungen

Tempo-30-Zonen sind grundsätzlich wirksam; falls nicht, müssen die Behörden Massnahmen ergreifen. Fehlende Fussgängerstreifen beeinträchtigen das Erlernen der Verkehrsregeln nicht. Der Bundesrat will prüfen, ob Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen bei besonderem Vortrittsbedürfnis und erfüllten «Big 5» rechtlich klarer geregelt sowie besser mit dem Prinzip des flächigen Querens vereinbar gemacht werden können. Dazu soll überprüft werden, ob die 50-Meter-Regel zur Benutzung von Fussgängerstreifen angepasst werden muss. Eine vollständige Aufhebung dieser Regel ist nicht Gegenstand der Überprüfung.

Sintesi

Efficacia delle zone 30

Le zone 30 raggiungono i propri obiettivi: sebbene il limite di velocità vi sia rispettato meno che sulle strade con limite di 50 km/h, il numero e la gravità degli incidenti diminuiscono notevolmente. Queste zone funzionano particolarmente bene nei quartieri residenziali e nelle aree abitate, mentre il loro effetto è più limitato sulle strade orientate al traffico. Se gli obiettivi non vengono raggiunti, le autorità dispongono di misure per migliorarne l'efficacia.

Le strisce pedonali come struttura di attraversamento

Le strisce pedonali costituiscono una delle diverse possibilità di attraversare la carreggiata in sicurezza. Devono soddisfare determinati criteri di sicurezza, denominati nella pratica «big 5» (n. 3.2): visibilità sufficiente, presenza di un'isola centrale, illuminazione, numero di corsie e volume degli attraversamenti pedonali. In caso contrario, occorre privilegiare altre strutture di attraversamento.

Apprendimento delle norme della circolazione sulle strade prive di strisce pedonali

Durante le lezioni di educazione stradale, i bambini imparano ad attraversare la carreggiata con o senza strisce pedonali secondo il principio «Aspetta – Guarda – Ascolta – Vai». Poiché il volume di traffico è generalmente ridotto, le zone 30 si prestano particolarmente bene a questo apprendimento.

Strisce pedonali nelle zone 30

Nelle zone 30, spesso i «big 5» non sono soddisfatti. Le strisce pedonali che non rispondono a tali criteri possono essere più pericolose di altre strutture di attraversamento o dell'attraversamento libero della carreggiata. Laddove sussista un'esigenza particolare di concedere la precedenza ai pedoni e siano soddisfatti i «big 5», già oggi è possibile tracciare strisce pedonali.

Conclusioni

Le zone 30 sono in linea di principio efficaci; in caso contrario, le autorità devono adottare misure. L'assenza di strisce pedonali non pregiudica l'apprendimento delle norme della circolazione. Il Consiglio federale intende esaminare se occorra indicare più chiaramente nelle basi giuridiche che nelle zone 30 possono essere tracciate strisce pedonali laddove sussista un'esigenza particolare di concedere la precedenza ai pedoni e siano soddisfatti i «big 5». Intende inoltre verificare se sia possibile conciliare meglio tali strisce con il principio dell'attraversamento libero. A tal fine si valuterà se sarà necessario adeguare la regola dei 50 metri relativa all'utilizzo delle strisce pedonali. L'abolizione totale di tale regola non rientra nell'ambito della valutazione.

Table des matières

1	Contexte	6
2	Efficacité des zones 30	6
2.1	Évaluation de l'efficacité des mesures de circulation locales	6
2.2	Efficacité des zones 30	7
2.3	Conclusion	8
3	Aménagements de traversée dans la circulation routière.....	8
3.1	Passage pour piétons – un dispositif de traversée parmi d'autres	8
3.2	Critères de mise en œuvre des passages pour piétons	9
4	Conséquences de l'absence de passages pour piétons dans les zones 30 sur l'apprentissage des règles de circulation.....	10
4.1	Éducation routière des enfants et des adolescents	10
4.2	Apprendre le comportement à adopter pour traverser la chaussée – avec ou sans passage pour piéton	10
4.3	Conclusion	11
5	Les passages pour piétons dans les zones 30 pour renforcer la sécurité .	11
5.1	Passages pour piétons dans les zones 30	11
5.2	Les passages pour piétons n'améliorent pas automatiquement la sécurité.....	12
5.3	Mesures alternatives pour améliorer la sécurité lors de la traversée de la chaussée dans les zones 30	12
5.4	Conclusion	13

1 Contexte

Le 18 septembre 2023, le Conseil national a transmis le postulat 21.4146 « Zones 30 kilomètres/heure sans passages piétons. Labyrinthe pédagogique ? » avec le mandat suivant :

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner les questions et problématiques suivantes en rapport avec les zones 30:

- 1. Quels retours concrets issus de la pratique peut-on observer concernant l'efficacité des zones 30, notamment en ce qui concerne leur répartition selon les régions ou les emplacements (zones résidentielles, zones commerciales, etc.) ou leur respect ?*
- 2. Quelles sont les répercussions pédagogiques de l'absence de passages pour piétons sur l'apprentissage des règles de circulation et sur la sécurité, en particulier pour les enfants et les autres personnes particulièrement vulnérables ?*
- 3. La réintroduction de passages piétons dans les zones 30 ne permettrait-elle pas d'améliorer la sécurité et de faciliter l'apprentissage des règles de circulation ? À défaut, d'autres mesures en matière de mobilité pourraient-elles être envisagées pour renforcer la sécurité de ces passages, en particulier pour les enfants ? Existe-t-il à l'étranger des bonnes pratiques dans ce domaine qui pourraient servir de modèle à la Suisse ?*

L'Office fédéral des routes (OFROU), chargé du traitement du postulat, a mandaté le Bureau de prévention des accidents (BPA) pour répondre aux questions relatives aux aspects techniques et éducatifs de la circulation soulevées dans le postulat.

2 Efficacité des zones 30

2.1 Évaluation de l'efficacité des mesures de circulation locales

La réduction de la vitesse de 50 à 30 km/h est le moyen principal permettant d'atteindre les objectifs visés par les zones 30 (amélioration de la sécurité routière ou de la qualité de vie, réduction des nuisances environnementales, etc.).

Les conséquences des mesures de circulation locales ne peuvent pas être évaluées d'emblée sans autre. Les autorités doivent donc vérifier si les mesures de circulation ordonnées sont de nature à produire l'effet escompté (art. 5, al. 2, de la Constitution fédérale [Cst. ; RS 101]). En particulier lorsque les mesures de circulation ordonnées ne donnent pas les résultats escomptés ou que la situation évolue considérablement par la suite, les autorités compétentes sont tenues de réexaminer la décision et, le cas échéant, de l'adapter ou de l'abroger (cf. art. 107, al. 5, de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière [OSR ; RS 741.21]). Les autorités d'exécution sont tenues de vérifier si les objectifs visés par la mise en place d'une zone 30 sont atteints. Dans le cas contraire, elles doivent prendre les mesures appropriées.

Dans les zones 30, la vitesse signalée de 30 km/h est considérée dans la pratique comme respectée lorsque 85 % des vitesses mesurées sont inférieures à 38 km/h, ce critère est appelé V_{85} .¹

¹ Rapport technique du BPA, ch. II/2.1.

2.2 Efficacité des zones 30

Le postulat part du principe que, dans les zones 30, on mesure parfois des vitesses moyennes nettement supérieures à la vitesse maximale autorisée de 30 km/h. Une étude du BPA réalisée en 2020 sur le comportement des conducteurs de véhicules à moteur en matière de vitesse confirme cette hypothèse dans la mesure où, dans les zones 30, la vitesse maximale est globalement moins respectée que sur les routes en localité où s'applique la vitesse maximale générale de 50 km/h. Alors que dans les zones 30, 46 % des conductrices et conducteurs respectaient la vitesse maximale générale ($V_{85} = 37$ km/h), ils étaient 64 % à le faire lorsque la vitesse maximale générale était de 50 km/h ($V_{85} = 55$ km/h).² Toutefois, dans le cadre de cette étude, les sites de mesure ont été délibérément choisis de manière à ne présenter aucune autre mesure, notamment d'aménagement, de modération du trafic en plus de la limitation de vitesse signalée. Dans de nombreuses zones 30, les vitesses moyennes devraient donc être légèrement inférieures et les taux de respect de la limitation de vitesse légèrement supérieurs.³

La baisse du taux de respect des limitations de vitesse ne semble pas compromettre l'objectif principal de nombreuses zones 30, à savoir l'amélioration de la sécurité routière : Depuis 2014, les cantons et les communes peuvent enregistrer les mesures d'infrastructure routière dans EVAMIR (Évaluation des mesures d'infrastructure routière), un système de saisie en ligne du BPA.⁴ En 2023, le BPA a analysé, sur la base des données EVAMIR, l'efficacité d'un total de 599 zones 30 mises en place. Il en ressort que le nombre d'accidents enregistrés par la police a considérablement diminué après la mise en place des zones 30 par rapport aux chiffres enregistrés lorsque la limite générale à 50 km/h était en vigueur (accidents avec blessés graves : - 38 %, accidents avec blessés : - 27 %, nombre total d'accidents : - 17 %).⁵ Les chiffres des accidents pour les années 2019 à 2023 montrent en outre que les zones 30 enregistrent nettement moins d'accidents mortels que les routes en limite générale à 50 km/h.⁶

Les données disponibles ne permettent pas de déterminer de manière définitive si les zones limitées à 30 km/h sont plus efficaces selon la région ou l'emplacement.⁷ Au vu de ce qui précède, les conclusions suivantes semblent évidentes :

- Les zones 30 dites «classiques» sont mises en place sur les routes situées dans les quartiers ou les zones urbaines, où la conduite doit être particulièrement prudente et respectueuse (« route d'intérêt local » ; cf. art. 22a OSR). Sur ces routes, les vitesses effectivement pratiquées sont souvent, en raison de la configuration de l'espace routier (priorité générale à droite, chaussées étroites, etc.), inférieures à la vitesse maximale générale en agglomération, même en l'absence de signalisation de zone. Si nécessaire, il convient de prévoir sur ces routes des éléments de modération du trafic tels que des places de stationnement, des décrochements verticaux ou des rétrécissements de la chaussée (art. 5, al. 3, de l'ordonnance du DETEC du 28

² [Steffen Niemann, Forschung 2.378, Geschwindigkeit auf Schweizer Strassen, Bern, 2020](https://www.bpa.ch). Disponible sous : www.bpa.ch > Commander et télécharger > Route et trafic.

³ Rapport technique du BPA, ch. II/2.1.

⁴ Disponible sous : www.bpa.ch > Route et trafic > Infrastructures routières et signalisation > EVAMIR.

⁵ [Steffen Niemann/Markus Deublein/Patrick Eberling/Markus Geiser, Recherche 2.392, Évaluation des mesures d'infrastructure routière EVAMIR](https://www.bpa.ch), Berne, 2023. Disponible sous : www.bpa.ch > Commander et télécharger > Route et trafic.

⁶ Rapport technique du BPA, ch. II/2.1.

⁷ Rapport technique du BPA, ch. II/2.3 et 2.4.

septembre 2001 sur les zones 30 et les zones de rencontre [ci-après : ordonnance du DETEC ; RS 741.213.3]). On peut considérer que l'efficacité des zones 30 dites « classiques » est globalement élevée.⁸

- D'un point de vue juridique, il est possible d'intégrer dans une zone 30 des routes principalement conçues pour répondre aux besoins du trafic motorisé (« routes affectées à la circulation générale ») (art. 2a, al. 6, OSR). Cette intégration se limite à la signalisation ; la route conserve sa fonction et les dispositions de l'ordonnance du DETEC ne s'appliquent pas. La route bénéficie donc d'une priorité de circulation et n'est pas équipée de dispositifs de modération du trafic. Cela peut avoir pour conséquence que les limitations de vitesse soient moins bien respectées sur ces routes. Toutefois, des éléments d'aménagement tels que des îlots centraux, des bandes polyvalentes, des changements de revêtement, des cloisonnements ou des aménagements contrastés faisant l'effet d'une porte permettent d'influencer les vitesses pratiquées et d'accroître ainsi l'efficacité de la mesure de circulation, même sur ce type de routes.⁹
- Dans les zones industrielles et commerciales, les zones 30 sont moins adaptées. D'une part, les routes y sont généralement conçues pour répondre aux besoins du trafic motorisé. D'autre part, en raison de la forte proportion de poids lourds, elles ne peuvent être équipées de mesures de modération du trafic que de manière limitée. L'efficacité de ces zones 30 devrait donc y être moindre.
- Dans les centres-villes, les zones 30 peuvent être aménagées de manière très différente. Les traversées de localités, sur lesquelles la vitesse maximale est abaissée à 30 km/h, restent souvent affectées à la circulation générale. Il est donc possible que les usagers respectent moins bien la vitesse signalée sur ces tronçons, même si un bon aménagement de l'espace routier peut atténuer ce problème.

2.3 Conclusion

En résumé, on peut considérer que les zones 30 fonctionnent généralement bien et que les objectifs visés sont atteints. Lorsque ce n'est pas le cas, les autorités disposent de moyens pour en accroître l'efficacité. Le Conseil fédéral ne voit pas la nécessité de prendre des mesures supplémentaires.

3 Aménagements de traversée dans la circulation routière

3.1 Passage pour piétons – un dispositif de traversée parmi d'autres

Selon des analyses, plus de 70 % des accidents impliquant des piétons se produisent lors de la traversée de la chaussée.¹⁰ Les piétons doivent donc redoubler de vigilance lorsqu'ils traversent la chaussée. Lorsqu'il existe une demande accrue de traversées, des dispositifs de traversée adaptés aux piétons doivent être mis en place.

Lorsqu'ils traversent la chaussée librement, les piétons doivent respecter les règles générales de circulation. Ils doivent céder le passage aux véhicules circulant sur la chaussée. Ils doivent traverser la chaussée avec prudence et par le chemin le plus

⁸ Rapport technique du BPA, ch. II/2.6.1.

⁹ Rapport technique du BPA, ch. II/2.6.1.

¹⁰ Rapport technique du BPA, ch. II/1.3.

court. Lorsque des passages pour piétons, des passerelles ou des passages souterrains se trouvent à moins de 50 m, ils sont tenus de les emprunter (art. 49, al. 2, de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière [LCR ; RS 741.01] ; art. 47, al. 1 et 5, de l'ordonnance sur les règles de circulation du 13 novembre 1962 [OCR ; RS 741.11]).

Afin de permettre aux piétons de traverser la chaussée en toute sécurité, divers « dispositifs de traversée » se sont imposés dans la pratique. Ces dispositifs et les conditions requises pour leur mise en œuvre sont décrits dans une norme technique de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS). Outre les passages piétons, les passages souterrains et les passages supérieurs mentionnés, les dispositifs de traversée possibles comprennent notamment les îlots centraux, les rétrécissements latéraux de la chaussée, les bandes polyvalentes au milieu de la chaussée, les zones de rencontre, les trottoirs traversants ou encore la marque particulière « Indication d'endroits pour traverser la chaussée dépourvus de passage pour piétons ».¹¹

Les passages pour piétons constituent donc l'une des installations possibles permettant de traverser la chaussée. Avec la zone de rencontre et le trottoir traversant, ils confèrent aux piétons un droit de priorité particulier par rapport à la circulation automobile (art. 49, al. 2, LCR ; art. 47, al. 2 et 3, OCR).

3.2 Critères de mise en œuvre des passages pour piétons

La norme technique VSS 40 241 « Traversées à l'usage des piétons et des deux-roues légers – Passages piétons » explique en détail comment les passages pour piétons doivent être aménagés afin de garantir une traversée sûre de ceux-ci. Les autorités doivent respecter cette norme lors de l'aménagement de passages pour piétons (art. 103a OSR). À cet égard, il convient de tenir compte des critères de sécurité suivants, appelés dans la pratique les « Big 5 »):

- *Visibilité* : les usagers de la route doivent pouvoir repérer le passage pour piétons suffisamment tôt, et les piétons et les usagers de la route doivent pouvoir se voir mutuellement suffisamment tôt ;
- *Îlot central* : lorsque la largeur de la chaussée est supérieure à 8,5 m, le passage pour piétons doit comporter un îlot de protection des piétons d'au moins 1,5 m de large ;
- *Éclairage* : les passages pour piétons et leurs zones d'approche doivent être bien visibles, même la nuit et par mauvaise visibilité ;
- *Une seule voie* : les passages pour piétons ne doivent pas enjambrer plus d'une voie par sens de circulation ; dans le cas contraire, un îlot central doit être aménagé ;
- *Fréquentation piétonne* : au cours des cinq heures les plus fréquentées de la journée, plus de 100 piétons doivent régulièrement traverser la chaussée à cet endroit.

Outre les « Big 5 », les trois conditions fondamentales suivantes doivent être respectées lors de la mise en place de passages pour piétons :

- La vitesse signalée et la vitesse réellement atteinte (V_{85}) ne doivent pas dépasser 60 km/h ;

¹¹ Cf. VSS 40 240 « Aménagements piétons, Aménagements pour traverser » dans sa version de juillet 2025, ch. 3 et 13 et suivants ; rapport technique du BPA, ch. II/1.3 et 4.1.

- la zone d'approche du passage pour piétons doit être séparée physiquement (par des aménagements) de la chaussée (par exemple par un trottoir) ;
- En moyenne, plus de 3 000 véhicules devraient franchir quotidiennement cette traversée piétonne, faute de quoi (malgré l'obligation d'utilisation) les piétons seraient moins enclins à utiliser le passage pour piétons.¹²

Si ces critères – notamment les « Big 5 » – sont remplis, les passages pour piétons constituent le dispositif de traversée le plus sûr pour les piétons. Dans le cas contraire, d'autres dispositifs de traversée doivent être envisagés.¹³

4 Conséquences de l'absence de passages pour piétons dans les zones 30 sur l'apprentissage des règles de circulation

4.1 Éducation routière des enfants et des adolescents

L'éducation routière des enfants et des adolescents, c'est-à-dire la transmission des connaissances fondamentales en matière de circulation routière, incombe d'une part aux parents et aux autres tuteurs légaux. Les associations de sécurité routière et les organismes de prévention mettent à disposition du matériel d'information et d'entraînement complet à cet effet.¹⁴ D'autre part, tous les cantons proposent un enseignement routier organisé par l'État.¹⁵ Dans ce cadre, des instructeurs et instructrices de la circulation formés par la police se rendent régulièrement dans les écoles maternelles et primaires pour enseigner aux enfants et aux adolescents comment se déplacer en toute sécurité dans la circulation routière.

Outre une bonne infrastructure et l'apprentissage du comportement adéquat dans la circulation routière, le comportement des usagers de la route est également déterminant pour la sécurité des enfants. Les conductrices et conducteurs doivent faire preuve d'une prudence particulière envers les enfants. Ils doivent – notamment lorsqu'il y a des signes indiquant que les enfants ne font pas attention à la circulation – modérer leur vitesse, se tenir prêts à freiner et, si nécessaire, s'arrêter (art. 26, al. 2, LCR).

4.2 Apprendre le comportement à adopter pour traverser la chaussée – avec ou sans passage pour piéton

La traversée de la chaussée fait l'objet d'une attention particulière dans l'éducation routière. Les enfants doivent apprendre dès le début à traverser les routes avec et sans passage pour piétons.¹⁶ Dans le cadre de l'éducation routière, les enfants apprennent également ces deux types de traversée, le principe « Attends – Regarde – Écoute – Marche » s'appliquant dans les deux cas. La règle de base aux passages pour piétons, « Roues arrêtées, enfants en sécurité », ne s'applique pas lors de la traversée de la

¹² VSS 40 241, ch. 12 et suivants ; rapport technique du BPA, ch. II/1.3.

¹³ VSS 40 241, ch. 4 ; rapport technique du BPA, ch. II/1.3 et 4.1.

¹⁴ Cf. les informations du Touring Club Suisse (TCS) sous : www.tcs.ch > Tests, sécurité & santé > Enfants dans la circulation ou celles du BPA sous : www.bpa.ch > Route et trafic > Les enfants dans la circulation routière.

¹⁵ Cf. l'art. 9, al. 1, let. f, de la loi sur la police bernoise du 10 février 2019 (RSB 551.1). Pour plus de détails sur l'éducation routière en Suisse : Office fédéral des routes, L'éducation routière à l'école – Focus sur le vélo, 2022. Disponible sous : www.astra.admin.ch > Thèmes > Mobilité douce > Publications concernant la mobilité douce > Documentation sur le trafic cycliste.

¹⁶ Cf. les vidéos d'entraînement du BPA sous : www.bpa.ch > Route et trafic > Les enfants dans la circulation routière > Guide > Premiers pas dans la circulation routière.

chaussée sans passage pour piétons. Dans ce cas, les enfants apprennent qu'ils ne doivent traverser la route que lorsqu'aucun véhicule ne s'approche, d'un côté comme de l'autre. Les moniteurs et monitrices de sécurité routière adaptent leur cours aux conditions locales aux abords de l'école maternelle ou de l'école primaire et indiquent aux enfants les points de traversée où la visibilité est particulièrement bonne. S'il n'y a pas de passages pour piétons à proximité de l'école maternelle ou de l'école primaire, les moniteurs peuvent s'entraîner avec les enfants au comportement à adopter sur un passage pour piétons à l'aide de matériel pédagogique spécial, comme par exemple un tapis représentant un passage pour piétons.¹⁷

4.3 Conclusion

Les enfants apprennent dès le début à traverser les routes, qu'il y ait ou non des passages pour piétons. Dans les zones 30, il est particulièrement facile de s'entraîner à traverser la chaussée sans passage pour piétons, car ces routes sont souvent peu fréquentées et la circulation y est plus lente. En l'absence de passages pour piétons, les moniteurs peuvent s'entraîner avec les enfants au comportement à adopter aux passages pour piétons à l'aide de matériel pédagogique spécifique. Rien n'indique que l'absence de passages pour piétons dans les zones 30 ait un impact négatif sur l'éducation routière des enfants et des adolescents.

5 Les passages pour piétons dans les zones 30 pour renforcer la sécurité

5.1 Passages pour piétons dans les zones 30

Dans les zones 30 dites « classiques », les piétons doivent pouvoir traverser la chaussée partout où cela est possible, sans pour autant avoir la priorité. Cela leur permet de se déplacer plus librement et d'intégrer davantage la rue dans le quartier.¹⁸ Étant donné que les piétons doivent emprunter les passages pour piétons situés à une distance maximale de 50 m, ce critère irait à l'encontre du principe de la traversée libre dans les zones 30. C'est pourquoi les passages pour piétons y sont en principe interdits. Toutefois, lorsque les piétons ont des besoins particuliers en matière de priorité, notamment à proximité des écoles et des homes, des passages pour piétons peuvent également être aménagés dans les zones 30 (art. 4, al. 2, de l'ordonnance du DETEC).¹⁹

Dans les zones 30 dites « classiques », les critères de sécurité relatifs aux passages pour piétons ne sont souvent pas remplis, car le trafic piétonnier ou routier nécessaire fait défaut.²⁰ Lorsque les exigences techniques en matière de circulation pour un passage pour piétons ne sont pas remplies, mais qu'il convient néanmoins de signaler un point de traversée approprié aux piétons, en particulier aux enfants, la marque particulière connue dans la pratique sous le nom de « empreinte de pas » (« Indication d'endroits pour traverser la chaussée dépourvus de passage pour piétons ») peut être ap-

¹⁷ Rapport technique du BPA, ch. II/3.1-3.2.

¹⁸ Office fédéral des routes, *Modération du trafic en agglomération*, 2003, p. 17.

¹⁹ La norme VSS 40 241, ch. 16, précise qu'en cas de besoins particuliers en matière de priorité (par exemple aux arrêts de transports publics, devant les établissements scolaires ou les maisons de retraite et les foyers pour personnes handicapées), la mise en place d'un passage piéton peut être envisagée même en l'absence du trafic piétonnier requis.

²⁰ Rapport technique du BPA, ch. III/1.

posée (art. 12 de l'ordonnance du DETEC du 19 décembre 2025 sur les marques particulières [RS 741.219.1]).

Sur les routes affectées à la circulation générale intégrées dans une zone 30, les dispositions de l'ordonnance du DETEC ne s'appliquent pas. Les critères de sécurité y sont souvent remplis et des passages pour piétons sont aménagés. Dans certains cas, on renonce toutefois délibérément aux passages pour piétons afin de ne pas entraver la traversée sur toute la largeur de la chaussée.

5.2 Les passages pour piétons n'améliorent pas automatiquement la sécurité

Les passages pour piétons doivent être aménagés là où les critères de sécurité nécessaires à une traversée sûre et prioritaire des piétons – les « Big 5 » – sont réunis. En l'absence de ces critères, d'autres dispositifs de traversée doivent être envisagés. Aménager des passages pour piétons dans le but supposé d'améliorer la sécurité routière, voire simplement pour y apprendre à traverser correctement, serait préjudiciable à la sécurité routière. De tels passages pour piétons peuvent s'avérer plus dangereux pour les piétons que d'autres dispositifs de traversée ou que la traversée libre de la chaussée, dans la mesure où la priorité accordée aux piétons donne l'illusion d'une sécurité qui n'existe pas en réalité.

5.3 Mesures alternatives pour améliorer la sécurité lors de la traversée de la chaussée dans les zones 30

En Suisse, outre les passages pour piétons, il existe de nombreuses alternatives permettant aux piétons de traverser la chaussée en toute sécurité. Des mesures telles que les îlots centraux, les rétrécissements de chaussée, les bandes polyvalentes ou les zones de rencontre constituent également, dans nos pays voisins, des dispositifs de traversée alternatifs aux passages pour piétons qui ont fait leurs preuves. Cela montre notamment que les échanges professionnels internationaux dans le domaine de la sécurité routière fonctionnent bien et que des solutions nouvelles et innovantes provenant d'autres pays sont mises en place et adoptées. D'après les retours des moniteurs et monitrices de circulation, les enfants comprennent bien la marque particulière « empreinte de pas ». À condition qu'elle soit correctement positionnée, cette marque offrirait une aide concrète et renforcerait la sécurité des enfants.²¹

En France, la règle veut que les véhicules cèdent le passage aux piétons qui traversent la chaussée, y compris, dans certains cas, en dehors des passages pour piétons.²² L'Autriche applique une règle générale de circulation selon laquelle les conducteurs de véhicules – indépendamment de la présence d'un passage pour piétons – doivent s'arrêter s'ils constatent que des enfants souhaitent traverser la chaussée (ce qu'on appelle le « passage pour piétons invisible »).²³ On peut toutefois douter de l'efficacité de ces règles dans la pratique. Les expériences menées en Autriche semblent plutôt indiquer que cette règle est mal respectée.²⁴

²¹ Rapport technique du BPA, ch. II/4.3.

²² Art. R415-11 du Code de la route français. Voir également les explications du Centre d'études et d'expertise sur les risques (Cerema) à l'adresse : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/securite-pietons-code-route-evolue>.

²³ § 29a, al. 1, de la loi fédérale autrichienne du 6 juillet 1960 portant adoption de dispositions relatives à la police routière (Code de la route de 1960 ; StVO 1960) ; rapport technique du BPA, ch. II/4.2.

²⁴ Kuratorium für Verkehrssicherheit, [Kinder im Strassenverkehr zunehmend gefährdet](#) (3.12.2019).

5.4 Conclusion

En résumé, on peut retenir que les conditions-cadres actuelles suffisent pour permettre aux piétons, notamment aux enfants, de traverser la chaussée en toute sécurité – y compris dans les zones 30. L'introduction de passages pour piétons dans les zones 30 n'améliore pas nécessairement la sécurité des piétons. Si les critères de sécurité (« Big 5 ») ne sont pas respectés, traverser la chaussée sur un passage pour piétons peut s'avérer plus dangereux que d'emprunter un autre dispositif de traversée ou de traverser librement. C'est précisément dans les zones 30 que les conditions nécessaires à la sécurité des passages pour piétons ne sont souvent pas réunies.

Le Conseil fédéral ne voit donc pas de nécessité fondamentale d'agir. Il est toutefois disposé à examiner plus en détail les deux points suivants :

- Dans la pratique, l'article 4, alinéa 2, de l'ordonnance du DETEC est parfois interprété comme une interdiction absolue des passages pour piétons dans les zones 30.²⁵ Parfois, il est également difficile de déterminer quels autres besoins particuliers en matière de priorité des piétons – hormis les écoles et les foyers – justifient la mise en place d'un passage pour piétons. Les dispositions de l'ordonnance du DETEC pourraient être précisées afin d'indiquer que les passages pour piétons dans les zones 30 ne sont pas seulement autorisés à proximité des écoles et des homes, mais partout où les besoins particuliers des piétons en matière de priorité l'exigent et où ils peuvent être aménagés en toute sécurité. Il convient également de prendre en compte les intérêts des usagers de la route particulièrement vulnérables, notamment le droit des personnes malvoyantes à disposer de réseaux de chemins piétonniers continus.²⁶
- Réexamen de la règle de circulation selon laquelle les piétons doivent emprunter les passages pour piétons situés à une distance de 50 m, dans le but de mieux concilier l'existence des passages pour piétons dans les zones 30 et le principe de la traversée sur toute la largeur de la chaussée. La suppression totale de cette règle ne fait pas l'objet de cet examen

Annexe :

Patrick Eberling, Carine Vuitel et Steffen Niemann, Postulat 21.4146 Hurni « Zones 30 sans passages piétons. Labyrinthe pédagogique ? », rapport technique du BPA, Berne 2025.

²⁵ Rapport technique du BPA, ch. III/1.

²⁶ Cf. à ce sujet le Centre de compétence pour une architecture sans obstacles, « Passages piétons ». Disponible sous : www.architecturesansobstacles.ch > Informations techniques > Thèmes « Traversées de la chaussée / Passages pour piétons ».