



Zone 30, Winterthur (Photo : Thomas Schweizer)

Position 2/2025

Passages piétons et limitation à 30 km/h

www.mobilitepietonne.ch



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera

Impressum

Passages piétons et limitation à 30 km/h

Mobilité piétonne Suisse
Klosbachstrasse 48
8032 Zurich
Tel. +41 (0)43 488 40 30
info@mobilitepietonne.ch
www.mobilitepietonne.ch

Auteurs: Dominik Bucheli, Pascal Regli

Photo de couverture: Zone 30, Winterthur (Photo : Thomas Schweizer)

Illustrations : Mobilité piétonne Suisse (si aucune source n'est mentionnée)

Zurich, Juin 2025

Prise de position 2/ 2025

Passages piétons et limitation à 30 km/h

La question du maintien ou de la suppression des passages piétons surgit fréquemment lors de l'instauration d'une limitation à 30 km/h. La présente prise de position informe du cadre juridique existant et apporte un éclairage du point de vue des piétonnes et des piétons.

1 Cadre juridique

Les possibilités de signalisation des différentes vitesses et des passages piétons sont réglementées par la législation sur la circulation routière et par plusieurs ordonnances.

Les bases légales suivantes, notamment, sont déterminantes :

- Loi sur la circulation routière (LCR)
 - Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR)
 - Ordonnance sur la signalisation routière (OSR)
 - Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre
- Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)

Sur les routes en localité, la limitation générale de vitesse à 50 km/h s'applique (art. 4, al. 2 OCR). Il est possible de déroger à cette règle (art. 32 LCR), et les possibilités de signalisation des différents régimes de vitesse sont quant à elles précisées dans l'OSR. Les passages piétons sont définis à l'art. 47 OCR et à l'art. 77 OSR. À l'art. 2, al. 2 LCPR, ils sont considérés comme éléments de liaison du réseau piéton.

2 Où les passages piétons sont-ils admis en cas de limitation à 30 km/h ? Considérations juridiques dans le contexte de la législation sur la circulation routière

Pour évaluer si les passages piétons sont admis en cas de limitation à 30 km/h, il convient de faire la distinction entre :

- les routes secondaires non affectées à la circulation générale (cf. chap. 2.1)
- les routes secondaires affectées à la circulation générale (cf. chap. 2.2)
- les routes principales (cf. chap. 2.2)

2.1 Routes secondaires non affectées à la circulation générale

L'art. 2a, al. 5 de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR) stipule :

« Les signaux "Zone 30" (2.59.1), "Zone de rencontre" (2.59.5) et "Zone piétonne" (2.59.3) ne sont admis que sur les routes secondaires non affectées à la circulation générale. »

OSR art. 2a, al. 5

Aucune autre condition n'est requise pour instaurer une zone 30 et, depuis 2023, aucune expertise n'est plus nécessaire.

La mise en œuvre des zones 30 est réglementée par l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre.

« L'aménagement de passages pour piétons n'est pas admis. Dans les zones 30, il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité pour les piétons l'exigent, notamment aux abords des écoles et des homes »

Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre, art. 4, al. 2

Il convient donc de noter que, lors de la rédaction de l'ordonnance, la Confédération a prévu une marge de manœuvre. Il est ainsi possible de marquer des passages piétons aux endroits importants, y compris dans les zones 30.

La précision « lorsque des besoins spéciaux l'exigent » fait explicitement mention des écoles et des homes. Le complément « notamment » indique toutefois qu'il s'agit uniquement d'exemples d'endroits qui peuvent être considérés comme prioritaires.

Dans la réponse à une intervention parlementaire de la conseillère nationale Christine Keller, le Conseil fédéral a encore précisé :

« Sur les routes qui font l'objet de mesures de modération du trafic, il est recommandé de renoncer au marquage de passages pour piétons uniquement là où une protection particulière de cette catégorie d'usagers de la route n'est pas spécifiquement nécessaire. Une protection particulière s'impose notamment à proximité de bâtiments scolaires ou de maisons de retraite, ou encore aux endroits où le volume de trafic est important. »

Réponse du Conseil fédéral au postulat Christine Keller 99_3115

Le Conseil fédéral a également précisé, dans une réponse à une intervention parlementaire de la conseillère nationale Margret Kiener Nellen :

« Dans les zones 30, il est toutefois permis d'aménager des passages pour piétons lorsque des besoins spéciaux l'exigent, par exemple aux abords des écoles et des homes, ou lorsque les arrêts des transports publics drainent un grand nombre de personnes »

Réponse du Conseil fédéral à l'intervention de Margret Kiener Nellen 04.1090 Sécurité sur les passages pour piétons

Ainsi, tant une charge de trafic élevée qu'un flux piéton important sont considérés comme des raisons suffisantes pour marquer un passage piéton.

Il revient aux cantons, respectivement aux autorités responsables de la signalisation (pour les plus grandes villes) de recourir dans la pratique aux exceptions prévues par le droit fédéral. Jusqu'à présent, aucune pratique uniforme n'a été établie. Il existe par endroit des conditions d'autorisation très restrictives n'admettant aucun passage piéton dans les zones 30, alors que d'autres instances reconnaissent, dans de nombreux cas, des « besoins spéciaux en matière de priorité ».

2.2 Routes secondaires affectées à la circulation générale et routes principales

La possibilité d'instaurer une limitation à 30 km/h sur des routes affectées à la circulation générale est réglementée par l'OSR, et a été confirmée à plusieurs reprises par le Tribunal fédéral. Dans ces cas, la signalisation doit reposer sur un examen préalable justifiant une dérogation à la vitesse maximale autorisée, conformément à l'art. 108 OSR. L'alinéa 2 de cet article prévoit les motifs suivants :

- amélioration de la sécurité routière
- réduction des émissions (polluants atmosphériques et bruit)
- amélioration de la fluidité du trafic

Les signalisations d'une limitation de vitesse selon l'art. 108 OSR sont considérées comme des signalisations par tronçon ; pour chaque tronçon dérogeant à la vitesse maximale autorisée en localité (50 km/h), une expertise doit être menée au cas par cas. Dans ce cas, l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre, qui restreint l'aménagement de passages piétons, ne s'applique pas. Afin de limiter le nombre de panneaux de signalisation, un tronçon limité à 30 km/h peut toutefois être intégré dans une zone 30 adjacente. C'est ce que prévoit l'art. 2a, al. 6 OSR :

« Lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h sur un tronçon de route affectée à la circulation générale conformément aux exigences de l'art. 108, al. 1, 2 et 4, il est possible d'intégrer ce tronçon dans une zone 30 »

OSR art. 2a, al. 6

Le Conseil fédéral a prévu que cette disposition pourrait donner lieu à des interprétations différentes quant au caractère admissible ou non des passages piétons sur les tronçons limités à 30 km/h. C'est pourquoi le point suivant a été précisé dans les commentaires relatifs à la révision de l'OSR :

« Dorénavant, un tronçon limité à 30 km/h sur une route affectée à la circulation générale sera en principe intégré dans une zone 30 attenante. Il n'apparaît pas judicieux de signaler la zone de transition en plaçant successivement des panneaux "Fin de la zone 30" et "Vitesse maximale 30" ou vice-versa. L'intégration se limitera cependant à la signalisation, comme c'était le cas jusqu'à présent ; il sera toujours tenu compte des différentes fonctions de routes et les dispositions de l'ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre ne s'appliqueront pas au tronçon routier affecté à la circulation générale de la zone 30. »

Commentaires du DETEC sur la révision de l'OSR, 24.08.2024

En résumé, on peut donc retenir que l'instauration de tronçons limités à 30 km/h sur la base d'une expertise justifiant une réduction de la vitesse, conformément à l'art. 108 OSR, n'a aucun impact juridique sur le caractère admissible ou non des passages piétons : ils sont admis sur ces tronçons, et doivent être aménagés lorsque les conditions locales l'exigent.

3 Où les passages piétons sont-ils obligatoires ? Considérations juridiques dans le cadre de la loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR)

La législation sur la circulation routière ne précise pas dans quels cas les passages piétons sont nécessaires ou pertinents. En revanche, les dispositions de la LCPR peuvent être invoquées. À l'art. 2, al. 2 LCPR, les passages piétons sont définis comme éléments de liaison du réseau piéton :

« [Les réseaux de chemins pour piétons] comprennent les chemins pour piétons, les zones piétonnes, les zones de rencontre et les autres infrastructures du même type, judicieusement raccordés. Les trottoirs et les passages pour piétons peuvent servir de jonction »

LCPR art. 2 al. 2

Les réseaux piétons doivent être consignés dans des plans (art. 4 LCPR). Les tronçons et traversées de ce réseau de chemins interconnectés doivent être composés d'éléments d'infrastructure énumérés à l'art. 2, al. 2 LCPR, et répartis en deux catégories :

- les éléments du réseau piéton :
 - « les chemins pour piétons, les zones piétonnes, les zones de rencontre et les autres infrastructures du même type »
- les éléments de liaison :
 - « Les trottoirs et les passages pour piétons ».

Les éléments (du réseau et de liaison) mentionnés à l'art. 2, al. 2 LCPR sont tous des infrastructures sur lesquelles soit aucun trafic motorisé n'est autorisé soit les personnes à pied ont la priorité. La traversée d'une rue en zone 30 sans passage piéton peut certes être considérée, selon l'interprétation de la LCPR, comme un élément du réseau piéton (c.-à-d. une « autre infrastructure du même type »), mais il faut alors que l'une des deux conditions suivantes soit remplie : priorité aux personnes à pied ou trafic motorisé si faible qu'il n'entrave pas la marche de manière significative.

« Les chemins piétons se caractérisent par le fait que les personnes à pied sont séparées du reste de la circulation routière. Ce n'est pas le cas en zone 30, où la route reste principalement affectée au trafic motorisé. Si les personnes à pied peuvent effectivement traverser la rue librement, elles doivent cependant céder la priorité aux véhicules à moteur. C'est pourquoi une zone 30 ne constitue en principe ni un chemin piéton ni un élément de liaison au sens de l'article 2 de la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR). [...] Nous ne disposons actuellement d'aucune donnée empirique concernant la fréquentation maximale des véhicules à moteur en deçà de laquelle un aménagement pourrait être classé comme chemin piéton. Nous estimons toutefois qu'un TJM de 500 véhicules/jour au maximum serait acceptable. [...] Comme vous le faites remarquer à juste titre, les passages piétons peuvent uniquement être aménagés à l'intérieur des zones 30 lorsque des besoins spéciaux en matière de priorité l'exigent (art. 4, al. 2 Ordonnance du DETEC sur les zones 30 et les zones de rencontre). Dans la mesure où un plan directeur contraignant pour les autorités prescrit un chemin piéton traversant une rue dont la configuration et la fréquentation ne permettent pas une traversée libre, un tel besoin spécial en matière de priorité est en principe justifié, et l'aménagement d'un passage piéton serait alors admis. »

Courrier de l'OFROU du 8 septembre 2022 à la Ville de Zurich à propos des passages piétons en zone 30

Un chemin piéton (élément du réseau) traversant une rue située en zone 30 où circulent plus de 500 véhicules par jour peut, afin d'assurer une liaison continue, nécessiter l'aménagement de l'une des trois options suivantes : soit un trottoir traversant ou une zone de rencontre (éléments du réseau) soit un passage piéton (élément de liaison).

4 Prise de position de Mobilité piétonne Suisse

Mobilité piétonne Suisse s'engage pour que la priorité continue d'être donnée aux personnes à pied dans les zones 30 aux traversées importantes. Les passages piétons sont notamment recommandés :

- lorsqu'un plan de réseau piéton prévoit une traversée alors que le TJM ≥ 500 .
- lorsque la charge de trafic est importante (>250 véhicules à l'heure de pointe).
- lorsque l'aménagement de la rue ne permet pas une distinction claire entre la chaussée et le trottoir.
- sur les rues larges et lorsque le besoin de groupes d'usagères et d'usagers particuliers est avéré (enfants, personnes âgées ou personnes en situation de handicap).
- lorsque les lignes de désir des piétonnes et des piétons se concentrent sur des traversées particulières (et pas uniquement aux abords des écoles, des institutions pour personnes âgées et des arrêts des transports publics).

5 Avantages des passages piétons du point de vue de Mobilité piétonne Suisse

Au cours des dernières décennies, des milliers de passages piétons ont été supprimés sans remplacement sur de nombreuses rues en localité. En cause, non seulement l'instauration de zones 30, mais aussi une logique centrée sur la voiture. Mobilité piétonne Suisse s'engage pour que les besoins et les capacités des piétonnes et des piétons soient davantage pris en compte aux traversées. Du point de vue des personnes à pied, les passages piétons constituent en effet un élément essentiel de l'infrastructure, dont les avantages sont nombreux :

- Les passages piétons accordent la priorité aux personnes à pied pour traverser.
- Le marquage jaune sur la chaussée est un élément distinctif que l'ensemble des usagères et usagers de la route comprennent intuitivement et perçoivent plus immédiatement qu'un signal routier.
- Les passages piétons « marquent » la présence de personnes à pied au sein de l'espace routier.
- Les conducteurs sont tenus d'adopter une prudence particulière aux passages piétons.
- Les passages piétons indiquent les traversées optimisées en termes de sécurité. Ils augmentent la sécurité et l'attrait des réseaux piétons.
- Les passages piétons sont reconnus par les chiens guides d'aveugles, et aident les personnes malvoyantes à s'orienter.
- Les passages piétons sont indispensables pour les personnes dont les limitations physiques ou cognitives ne leur permettent pas de se déplacer en toute sécurité au sein du trafic. Les enfants, les personnes âgées et les personnes en situation de handicap sont particulièrement dépendants de traversées avec priorité.

D'autres mesures de sécurité pour les personnes à pied sont envisageables à la place ou en complément des passages piétons, notamment là où les conditions de visibilité des espaces d'attente sont restreintes :

- Surélévation de chaussée (décrochement vertical ou « ralentisseur » dans le langage courant) : les surélévations de chaussée réduisent la vitesse et offrent ainsi une protection élevée complémentaire à la modération du trafic et à la sécurisation des traversées.
- Rétrécissements de chaussée (avancée de trottoir, décrochement horizontal) : ils améliorent les conditions de visibilité et réduisent la distance à traverser. Les véhicules ne sont plus en mesure de se croiser au droit de la traversée, ou alors à faible vitesse.

Les surélévations et les rétrécissements de chaussée peuvent également être combinés. Les piétonnes et les piétons ont la priorité sur les surélévations de chaussée aménagées en trottoir continu, même en l'absence de marquage.



Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne Suisse
Mobilità pedonale Svizzera