

Biel/Bienne, 13.08.2024, rev. 22.08.2024

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication  
Procédure de consultation du DETEC 2024/50

Dossier de procédure de consultation 3  
Ordonnance du DETEC sur les marques particulières

## **Permettre la coloration continue des infrastructures cyclables**

### **Situation de départ**

Le DETEC (Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication) ouvre en été 2024 la discussion, via une procédure de consultation, à propos de l'ordonnance sur les marques particulières (date limite 30.09.2024, [Lien](#), [Procédure de consultation 3](#)). Jusqu'ici, les éléments relatifs à cette problématique étaient réglementés uniquement dans des instructions du DETEC. C'est l'Art. 10 de l'Ordonnance qui régleme la coloration en rouge des bandes cyclables. Cette dernière ne peut actuellement être utilisée que sur des bandes cyclables, aux endroits dangereux et dans des situations bien précises. Ce n'est pas le cas dans de nombreux autres pays, en particulier les Pays-Bas, où une coloration rouge continue des infrastructures cyclables fait partie de longue date des critères de qualité essentiels. C'est pourquoi la Conférence Vélo Suisse défend résolument la position selon laquelle une coloration rouge continue des infrastructures cyclables est nécessaire en Suisse aussi si l'on souhaite contribuer à un développement de qualité des déplacements à vélo, cela en pleine cohérence avec les objectifs de la Loi sur les voies cyclables.

### **Prise de position de la Conférence Vélo Suisse**

En tant qu'organisation professionnelle, la Conférence Vélo Suisse s'engage en faveur d'infrastructures cyclables à haut niveau de qualité et de sécurité. De nombreuses études montrent l'importance de séparer le trafic cycliste du trafic motorisé, ainsi d'ailleurs que le prescrit la Loi sur les voies cyclables. C'est la seule manière de faire en sorte que d'autres groupes de personnes choisissent le vélo pour se déplacer, faute de quoi le vélo ne pourra jamais développer tout son potentiel. Par ailleurs, il est incontestable que, si la qualité de l'infrastructure elle-même compte évidemment beaucoup, sa visibilité et le caractère intuitif de son utilisation sont également essentiels. Un revêtement coloré continu des infrastructures cyclables, tel que déjà utilisé dans de nombreux pays, est informatif pour tous les usagers de la route ; il facilite substantiellement la visibilité et la reconnaissance de la répartition des surfaces routières. On prétend souvent qu'une signalisation limitée aux endroits dangereux confère une plus grande sécurité qu'un revêtement coloré continu, mais aucune étude n'a pour l'instant permis de démontrer cela. La seule mise en évidence des endroits dangereux renforce par ailleurs une impression de bricolage et de décousu, alors qu'une coloration rouge continue peut souligner la qualité d'une infrastructure cyclable. Limiter l'utilisation de la coloration rouge aux endroits dangereux, comme proposé dans le texte en discussion, est donc regrettable car cela restreint inutilement les possibilités.

C'est pourquoi nous proposons d'adapter la directive dans le sens d'autoriser une coloration plus continue des infrastructures cyclables, cela également hors des endroits dangereux. Cette disposition offre un outil essentiel aux communes et aux cantons qui souhaitent développer leur réseau cyclable de manière ambitieuse, tout en évitant de les charger d'une nouvelle tâche obligatoire. Les autorités responsables conservent enfin une marge de manoeuvre pour définir elles-mêmes le domaine d'application en fonction des caractéristiques et circonstances locales.

Si les bases légales sont adaptées, avec mise à disposition de matériel et de soutiens ad hoc, cela permettra à la fois de viser une unité des mises en oeuvre et des coloris dans toute la Suisse, et de prévenir un chaos multicolore. Cela dans un contexte où de nombreux cantons et villes ont déjà commencé à développer leurs propres solutions de revêtements colorés continus par souci de sécurité et visibilité de leurs infrastructures cyclables

Les arguments plaçant en faveur de la continuité du revêtement coloré, et donc d'une gestion des cycles bien reconnaissable, sont qu'un tel système facilite considérablement à la fois l'orientation et la prise et réutilisation de repères. Il facilite notamment le franchissement des carrefours<sup>1</sup>. Par ailleurs, une telle gestion clarifie la répartition des surfaces aux yeux de tous les usagers de la route, même aux endroits exigeant beaucoup d'attention et de rapidité de décision, et signale clairement le comportement prévisible des cyclistes. Enfin, il est probable qu'une infrastructure cyclable colorée de manière ininterrompue sera moins exposée aux comportements illégaux des véhicules à moteur qui tendraient à s'y arrêter pour stationner ou faire une livraison. L'ensemble de ces effets contribue de manière décisive à l'amélioration de la sécurité du trafic. Le Conseil fédéral lui-même a souligné, dans un rapport publié en 2021<sup>1</sup>, les avantages d'une coloration des infrastructures cyclables et envisagé de réévaluer la restriction de son usage aux endroits dangereux.

La couleur rouge est à privilégier car aujourd'hui déjà elle est associée au vélo pour les usagers de la route ; c'est la couleur des indicateurs des itinéraires cyclables. Cette perception intuitive est renforcée par l'élargissement de l'emploi d'infrastructures cyclables colorées en rouge à l'étranger, en particulier dans les pays limitrophes de la Suisse, couleur donc devenue familière à de nombreux usagers de la route en Suisse aussi.

Un revêtement rouge continu peut être obtenu de deux manières : soit en appliquant de la peinture colorée comme marquage sur la surface routière, soit en mélangeant la couleur en question aux additifs du revêtement. Par exemple, l'ajout d'oxyde de fer permet d'obtenir une couleur rouge plus discrète, mais parfaitement visible. Cette technique répond à des exigences élevées de conception et n'est pas comparable au rouge aujourd'hui utilisé aux endroits dangereux (RAL 3020).

En conclusion, la Confédération Vélo Suisse est d'avis que l'entrée en vigueur de la Loi sur les voies cyclables et les mandats de promotion du vélo attribués à tous les étages de l'administration publique ont pour conséquence une nécessité manifeste d'agir, et représentent des chances à saisir. Nous recommandons donc de modifier ou compléter l'Art. 10.

La Confédération Vélo Suisse propose donc les modifications suivantes : l'article 10 est à compléter / modifier dans le sens qu'une coloration rouge des infrastructures cyclables soit en principe possible partout où les autorités responsables le jugent opportun dans le cadre de leur marge d'appréciation. Par

---

<sup>1</sup> Conseil fédéral, 2021: [Aires de circulation pour la mobilité douce, page 36](#)

exemple, cela pourrait être utile pour souligner la continuité ou la qualité d'une liaison cyclable, pour accroître la visibilité des endroits où différents modes de gestion s'enchaînent, ou attirer l'attention sur des zones d'interpénétration. La coloration rouge doit donc pouvoir être utilisée non seulement sur les bandes cyclables, mais aussi sur les pistes cyclables et les rues cyclables.

#### **Références choisies**

- Conférence Vélo Suisse, Visualisations d'une infrastructure cyclable de qualité 2023, [Lien](#)
- Conférence Vélo Suisse, « Le futur est maintenant ! » Info-Bulletin 2/2023 à propos de la journée technique du même nom, [Lien](#)
- Conférence Vélo Suisse, webinaire 2022-1: « Du rouge pour nos infrastructures cyclables ? » [Lien](#)
- Journal of Traffic and Transportation, Colored bicycle lanes and intersection treatments: International overview and best practices, 2021. [Lien](#)
- Velogeschichten.ch, Magazin der Fachstelle Veloverkehr Kanton Zürich, « 700 m ganz in rot » [Lien](#)
- Ville de Berne, Offensive Vélo, Participation, 2021: « Faut-il peindre en couleur les infrastructures cyclables ? » [Lien](#) (manifestation du 22.11.2021)