



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention :	071-2026
Type d'intervention :	Interpellation
Motion ayant valeur de directive :	☐
N° d'affaire :	2026.GRPARL.159
Déposée le :	16.03.2026
Motion de groupe :	Non
Intervention de l'organe du GC :	Non
Déposée par :	Vögeli (Bern, PVL) (porte-parole)
Cosignataires :	0
Urgence demandée :	Non
Urgence accordée :	
N° d'ACE :	651/2026 du 10 juin 2026
Direction :	Direction des travaux publics et des transports
Classification :	Non classifié

Harmonisation du code couleur et de l'adhérence des marquages/revêtements routiers

À l'automne 2025, des bandes jaunes ont été tracées sur les trottoirs de la Thunstrasse à Berne pour mieux séparer le trafic piétonnier du trafic cycliste. La cohabitation entre piétons et cyclistes sur les trottoirs de la Thunstrasse pose problème depuis des années, et la Ville de Berne a procédé à ces marquages à la hâte après l'abandon du projet portant sur tout l'axe Helvetiaplatz–Burgernziel.

Par endroits, la mention « 45 km/h » s'ajoute aux marquages destinés aux vélo électriques rapides (45 km/h) et aux vélos-cargos lourds – même sur des tronçons où la vitesse est limitée à 30 km/h. Cela suscite des incompréhensions.

Sur la Seidenberggässchen, à Muri bei Bern, des marquages jaunes signalent en revanche le trafic piétonnier. Viennent s'y ajouter d'autres éléments de signalisation en couleur (p. ex : « Passage de gibier ») répondant au code couleur de la commune. Le fait que la même couleur soit utilisée pour différentes catégories d'usagers et usagers de la route au sein d'un même canton est source de confusion et nuit à la bonne compréhension des marquages routiers.

À cela s'ajoute un problème de sécurité : plusieurs signalements ont rapporté que les bandes jaunes de la Thunstrasse sont glissantes lorsque la chaussée est mouillée. Le guide cantonal Aménagement de surfaces routières colorées (ASRC) indique que la valeur d'adhérence (SRT) d'un ASRC doit être conforme à la norme VSS SN 640 510 mais concède qu'il n'y a aucune méthode de mesure applicable dans la pratique et que l'adhérence des ASRC doit être estimée à vue d'œil. Le fournisseur ne garantit l'adhérence que pendant 12 mois.

Les normes VSS SN 40 214 et VSS SN 40 220 encadrent l'aménagement des surfaces routières colorées (ASRC) et leur différenciation du marquage officiel. Les normes recommandent une gamme d'une centaine de couleurs mais ne sont pas contraignantes. Il appartient aux cantons de rendre ces règles contraignantes à travers leurs propres directives : Zurich dispose de normes exhaustives en matière de trafic cycliste en plus d'un service dédié

au marquage routier qui procède à des contrôles qualité systématiques ; Bâle-Ville a élaboré des dispositions d'exécution détaillées sur la base de l'ordonnance sur la signalisation routière, avec des précisions spécifiques au canton pour ce qui est des marquages et des couleurs. Le canton de Lucerne suit une directive cantonale relative aux marquages (653.201).

Objectivement, une comparaison entre les cantons serait opportune.

La question se pose de savoir si le canton de Berne se fonde sur des lignes directrices ou des recommandations pour garantir une utilisation des couleurs sûre et harmonisée sur les trottoirs et les surfaces de trafic mixte – ou si c'est le règne du chaos pour ce qui est des revêtements, les communes et la ville mettant chacune leur stratégie en œuvre sans se coordonner.

Le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Quelles dispositions ou directives cantonales y a-t-il en ce qui concerne l'utilisation des couleurs et la signification des marquages de couleur, ou plus précisément des surfaces routières colorées aménagées sur les trottoirs et les surfaces de trafic mixte ? Comment le canton coordonne-t-il les codes couleurs choisis par les communes, et vérifie-t-on leur conformité aux dispositions cantonales et fédérales ?
2. Que pense le Conseil-exécutif de la « solution bernoise » consistant à mettre des marquages jaunes sur des trottoirs sachant que la loi fédérale prévoit que les trottoirs sont en principe réservés aux piétons (art. 43, al. 1 LCR) et qu'un avis de droit de la Ville de Zurich (2018) considère que la cohabitation du trafic piéton et cycliste sur les trottoirs est inadmissible ?
3. Comment le canton de Berne distingue-t-il les marquages juridiquement contraignants (au sens des art. 72 ss OSR) des ASRC sans valeur juridique (en vertu des normes VSS SN 40 214 et SN 40 220) ? Quelle est la valeur juridique du guide ASRC de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne : est-il contraignant pour les communes ? Le canton a-t-il désigné certaines normes VSS (SN 640 850a, SN 640 851, SN 640 852, SN 40 214, SN 40 220) comme contraignantes ?
4. Quelles exigences minimales en matière d'adhérence (en valeur SRT) prévalent pour ce qui est des marquages et des revêtements de couleur utilisés sur les trottoirs du canton de Berne ? Dans le cas des marquages jaunes de la Thunstrasse, l'adhérence a-t-elle été mesurée avant réception des travaux et/ou après la mise en service ? Si oui : quelles valeurs ont été relevées ? Si non : pourquoi ?
5. Qu'implique la présence de revêtements de couleur sur les trottoirs pour les personnes à mobilité réduite (fauteuil roulant, déambulateur, poussette) ou les personnes malvoyantes ? Les exigences en matière de circulation sans obstacle – notamment pour ce qui est de l'adhérence et de la reconnaissabilité des marquages tactiles au sens de la norme SN 640 852 – sont-elles systématiquement prises en compte dans la planification ?
6. Sur différents tronçons de la Thunstrasse où la vitesse est limitée à 30 km/h, il est parfois indiqué « 45 km/h ». Quel est l'avis du Conseil-exécutif en ce qui concerne l'intelligibilité et la clarté juridique d'une telle indication ? Comment la population dans son ensemble est-elle informée de la signification des marquages de couleur qui sont sans valeur juridique sur le plan du code de la route ?
7. Comment le Conseil-exécutif juge-t-il de la situation du canton de Berne au regard de celle de Zurich, Lucerne et Bâle-Ville ?

8. Le Conseil-exécutif est-il disposé à élaborer des recommandations minimales au niveau cantonal ou à mettre au point une stratégie harmonisée en matière de couleur et de revêtement pour les trottoirs et les surfaces de trafic mixte ?

Réponse du Conseil-exécutif

1. *Quelles dispositions ou directives cantonales y a-t-il en ce qui concerne l'utilisation des couleurs et la signification des marquages de couleur, ou plus précisément des surfaces routières colorées aménagées sur les trottoirs et les surfaces de trafic mixte ? Comment le canton coordonne-t-il les codes couleurs choisis par les communes, et vérifie-t-on leur conformité aux dispositions cantonales et fédérales ?*

Les marquages routiers ayant une importance du point de vue de la législation sur la circulation routière sont régis au niveau fédéral par l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR ; RS 741.21). Il n'existe pas de prescriptions supplémentaires au niveau cantonal. L'aménagement des surfaces routières colorées (ASRC) est décrit dans les normes de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS ; norme 40 214). Cette norme reflète l'état actuel des connaissances en matière de science, de technique et de pratique.

L'Office des ponts et chaussées (OPC) du canton de Berne a publié en 2021 l'aide de travail « ASRC – Aménagement de surfaces routières colorées ». Ce document sert de guide aux autorités compétentes au niveau cantonal et communal. Il s'appuie sur la norme VSS susmentionnée ainsi que sur l'expérience de l'OPC et formule, entre autres, des recommandations concernant le choix des couleurs. L'OPC a ainsi restreint sa propre gamme de couleurs et recommande aux autres propriétaires de routes d'en faire de même.

Compte tenu de ce contexte ainsi que de l'article 6 et de l'article 41, alinéa 1, de la loi sur les routes (LR), une coordination avec les communes ou un réexamen des codes couleurs communaux n'est pas prévu. Conformément à l'article 41, les compétences en matière de routes communales incombent aux communes. L'autonomie communale est ainsi préservée.

2. *Que pense le Conseil-exécutif de la « solution bernoise » consistant à mettre des marquages jaunes sur des trottoirs sachant que la loi fédérale prévoit que les trottoirs sont en principe réservés aux piétons (art. 43, al. 1 LCR) et qu'un avis de droit de la Ville de Zurich (2018) considère que la cohabitation du trafic piéton et cycliste sur les trottoirs est inadmissible ?*

Le Conseil-exécutif confirme que, conformément à l'article 43, alinéa 2 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR ; RS 741.01), le trottoir est réservé aux piétons. Cette disposition mentionne toutefois que le Conseil fédéral peut prévoir des exceptions. Celles-ci sont réglées par la VSS et concernent notamment la coexistence du trafic piéton et cycliste ainsi que la signalisation et le marquage correspondants. Les prescriptions du droit fédéral permettent ainsi des solutions adaptées à la situation, pour autant qu'elles soient correctement signalées.

Concernant l'exemple de cohabitation du trafic piéton et cycliste à la Thunstrasse au niveau de l'ambassade britannique, à Berne : sur ce tronçon, le trottoir est équipé du signal 2.61 « Chemin pour piétons » ainsi que des plaques complémentaires « Vélos autorisés » et « Cyclomoteurs interdits ». Les vélos, les vélos électriques lents (jusqu'à 25 km/h), les vélos cargo électriques ($\leq$ 250 kg), les scooters électriques (jusqu'à 25 km/h), les

trottinettes électriques (jusqu'à 20 km/h), les gyropodes électriques et les fauteuils roulants motorisés peuvent donc circuler sur cette zone de trottoir. Les personnes conduisant des cyclomoteurs, dont font partie les vélos électriques rapides (jusqu'à 45 km/h), les cyclomoteurs traditionnels (jusqu'à 30 km/h) ainsi que les vélos électriques lourds (vélos cargo électriques de 250 à 450 kg) ne peuvent pas circuler sur cette zone de trottoir et doivent emprunter la chaussée. Cette signalisation s'applique à l'utilisation partagée de l'ensemble du trottoir, l'ensemble des usagères et usagers devant faire preuve d'égards particuliers pour les piétonnes et piétons.

La solution retenue par la ville de Berne est réalisée conformément à la loi. La largeur actuelle de l'aire de circulation ne permet pas de séparer physiquement le trafic piéton et cycliste, mais elle est suffisante pour un trafic mixte. Compte tenu de l'espace restreint disponible sur ce tronçon de route très fréquenté, le Conseil-exécutif estime que la solution retenue est appropriée.

Le Conseil-exécutif ne se prononce pas sur les avis de droit d'autres cantons, en l'occurrence celui du canton de Zurich datant de 2018.

3. *Comment le canton de Berne distingue-t-il les marquages juridiquement contraignants (au sens des art. 72 ss OSR) des ASRC sans valeur juridique (en vertu des normes VSS SN 40 214 et SN 40 220) ? Quelle est la valeur juridique du guide ASRC de l'Office des ponts et chaussées du canton de Berne : est-il contraignant pour les communes ? Le canton a-t-il désigné certaines normes VSS (SN 640 850a, SN 640 851, SN 640 852, SN 40 214, SN 40 220) comme contraignantes ?*

Le canton de Berne n'établit aucune distinction supplémentaire entre les marquages juridiquement contraignants et les ASRC. Les dispositions mentionnées au point 1 s'appliquent. Le guide cantonal intitulé « ASRC – Aménagement de surfaces routières colorées » est considéré comme une recommandation à l'intention des communes, mais il n'est pas contraignant pour ces dernières. De même, le canton n'a déclaré aucune norme VSS comme étant contraignante.

4. *Quelles exigences minimales en matière d'adhérence (en valeur SRT) prévalent pour ce qui est des marquages et des revêtements de couleur utilisés sur les trottoirs du canton de Berne ? Dans le cas des marquages jaunes de la Thunstrasse, l'adhérence a-t-elle été mesurée avant réception des travaux et/ou après la mise en service ? Si oui : quelles valeurs ont été relevées ? Si non : pourquoi ?*

Indépendamment de leur emplacement et du matériau utilisé, tous les marquages doivent atteindre une valeur minimale d'adhérence (valeur SRT), conformément à la norme VSS 40 887. Cette valeur garantit que la surface concernée offre une adhérence suffisante, même dans des conditions météorologiques difficiles (pluie ou neige).

Le trottoir longeant la Thunstrasse à Berne fait partie d'une route communale de la ville de Berne et relève donc de sa compétence. Concernant la situation décrite, la ville de Berne précise que des mesures d'adhérence ont été effectuées après la mise en service du tronçon concerné. Les valeurs requises par la norme auraient ainsi été atteintes. Les valeurs SRT ont été déterminées au printemps 2026, environ six mois après la mise en service du tronçon concerné, à trois endroits différents le long de la Thunstrasse, et étaient toutes supérieures aux exigences minimales. De plus, les entreprises chargées de la mise en œuvre garantissent le respect des valeurs d'adhérence pour tous les marquages, sur la Thunstrasse comme ailleurs.

5. *Qu'implique la présence de revêtements de couleur sur les trottoirs pour les personnes à mobilité réduite (fauteuil roulant, déambulateur, poussette) ou les personnes malvoyantes ? Les exigences en matière de circulation sans obstacle – notamment pour ce qui est de l'adhérence et de la reconnaissabilité des marquages tactiles au sens de la norme SN 640 852 – sont-elles systématiquement prises en compte dans la planification ?*

Compte tenu des valeurs d'adhérence indiquées, les propriétés antidérapantes sont garanties pour les fauteuils roulants, les personnes utilisant des aides à la marche ou les poussettes. Deux effets négatifs potentiels liés à la présence de revêtements de couleur sont toutefois possibles. D'une part, un contraste insuffisant entre les surfaces colorées et les bordures de trottoir pourrait entraver ou modifier la perception visuelle des bords ou des différences de niveau. D'autre part, un contraste trop faible ou une différence de hauteur entre les surfaces colorées et les marquages tactiles pourrait empêcher ces derniers de remplir pleinement leurs fonctions d'orientation et de guidage. Aucun des deux effets négatifs décrits n'a été recensé dans le cas de la Thunstrasse.

Les exigences en matière d'accessibilité sont systématiquement examinées dans le cadre de la planification, le cas échéant en collaboration avec les organisations pour les personnes handicapées, et prises en compte dans la mesure du possible. À cet égard, il convient de procéder à une pesée des intérêts entre les différentes parties prenantes.

6. *Sur différents tronçons de la Thunstrasse où la vitesse est limitée à 30 km/h, il est parfois indiqué « 45 km/h ». Quel est l'avis du Conseil-exécutif en ce qui concerne l'intelligibilité et la clarté juridique d'une telle indication ? Comment la population dans son ensemble est-elle informée de la signification des marquages de couleur qui sont sans valeur juridique sur le plan du code de la route ?*

La présence de pictogrammes cyclistes et de la mention « 45 km/h » sur des tronçons où la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h semble en effet contradictoire et devra être optimisée.

La ville de Berne, en tant que propriétaire des voies publiques, précise que ce marquage n'a pas de valeur contraignante sur le plan du code de la route, mais sert uniquement à illustrer visuellement la réglementation applicable aux vélos électriques rapides. Afin d'éviter tout malentendu concernant les limitations de vitesse applicables aux vélos électriques rapides dans les zones limitées à 30 km/h, la ville de Berne examine actuellement la modification du marquage, qui devrait être mise en œuvre dans les meilleurs délais.

7. *Comment le Conseil-exécutif juge-t-il de la situation du canton de Berne au regard de celle de Zurich, Lucerne et Bâle-Ville ?*

Les documents mentionnés des cantons de Bâle-Ville, de Lucerne et de Zurich, qui mettent l'accent sur d'autres aspects thématiques relatifs à la législation sur la circulation routière, ne sont que partiellement comparables au guide « ASRC – Aménagement de surfaces routières colorées » publié par l'OPC du canton de Berne.

Alors que le guide du canton de Berne se concentre spécifiquement sur l'ASRC, les documents des autres cantons traitent de domaines plus généraux ou plus spécialisés tels que la signalisation, le marquage routier ou le trafic cycliste.

Concernant ces autres thèmes plus spécifiques, le Conseil-exécutif rappelle que l'OPC met également à disposition des documents d'aide tels que des directives, des aides de travail et des manuels qui permettent de garantir dans le canton de Berne une exécution uniforme des dispositions légales fédérales en matière de marquage et de signalisation.

8. *Le Conseil-exécutif est-il disposé à élaborer des recommandations minimales au niveau cantonal ou à mettre au point une stratégie harmonisée en matière de couleur et de revêtement pour les trottoirs et les surfaces de trafic mixte ?*

La norme VSS sur les ASRC est en cours de révision. L'OPC examinera ensuite s'il convient d'adapter ou de compléter les recommandations cantonales actuelles.

Destinataire

– Grand Conseil