

FEUILLE FÉDÉRALE

113^e année

Berne, le 9 mars 1961

Volume I

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: **30 francs** par an;
16 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement

Avis: **50 centimes** la ligne ou son espace; doivent être adressés franco
à l'imprimerie des Hoirs C.-J. Wyss, société anonyme, à Berne

8191

MESSAGE

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la modification de la loi sur la circulation routière

(Du 3 mars 1961)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre par le présent message un projet de loi modifiant la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière.

1. Lors des travaux préparatoires et des délibérations se rapportant à la loi sur la circulation routière, on s'est efforcé d'accroître les droits accordés aux piétons qui traversent la chaussée.

C'est ainsi que le projet du Conseil fédéral (FF 1955, II, 89) prévoyait, à son article 31, 3^e alinéa, la réglementation suivante:

«Autant que possible, le conducteur facilitera aux piétons la traversée de la chaussée. Avant les passages pour piétons, il circulera lentement et, au besoin, s'arrêtera.»

Dans son message (FF 1955, II, 36), le Conseil fédéral ajoutait: «Le droit en vigueur accorde la priorité aux piétons déjà engagés dans le passage de sécurité à l'approche d'un véhicule automobile. Toutefois, lorsque de nombreux véhicules se suivent, cette «priorité» est illusoire. Afin d'amener les conducteurs de véhicules à s'arrêter, en particulier devant les passages pour piétons, la loi leur impose l'obligation de faciliter autant que possible aux piétons la traversée de la chaussée (3^e al.). Le point de savoir s'il convient d'introduire, selon le modèle anglais, des passages avec «zébrures» où les piétons ont la priorité sur les véhicules, devra être examiné au moment d'élaborer les dispositions d'exécution.»

Les chambres fédérales décidèrent d'introduire dans la loi, en plus des passages déjà existants, une deuxième catégorie de passages de sécurité avec droit de priorité pour les piétons. L'article 33, 2^e alinéa, de la loi fut ainsi rédigé :

« Sur les passages de sécurité signalés d'une manière spéciale, le piéton bénéficie de la priorité, mais ne doit pas s'y lancer à l'improviste. »

2. Lors de l'élaboration des dispositions d'exécution relatives à cet article, qui n'est pas encore en vigueur, il est apparu que l'existence de deux sortes de passages de sécurité conduirait en fait à des difficultés et n'améliorerait guère la situation des piétons.

Au cours des délibérations parlementaires, on avait envisagé de signaler par des « zébrures » et des sphères à feu clignotant jaune les passages conférant aux piétons un droit de priorité. La conférence des directeurs de police municipaux et l'union des villes suisses ont cependant fait remarquer que de nombreux passages de sécurité actuels étaient déjà munis de « zébrures », ce qui avait provoqué des frais considérables ; ces passages sont ainsi plus facilement reconnaissables, et l'expérience montre que les conducteurs de véhicules, de même que les piétons, y prêtent une plus grande attention. Dès lors, il serait inconcevable de vouloir supprimer les « zébrures » actuelles ; l'intérêt de la sécurité de la circulation exige, au contraire, que l'on prévoie ce système de marquage non seulement pour quelques passages de sécurité spéciaux, mais pour tous. Dans ces conditions, la signalisation particulière des passages avec droit de priorité, exigée par la loi, devient très problématique. L'automobile club de Suisse a certes proposé, comme solution de fortune, de disposer les « zébrures » dans le sens de la circulation, pour les passages de sécurité ordinaires et en diagonale pour les passages avec droit de priorité ; une telle différence serait toutefois peu saisissable, spécialement pour les étrangers. La seule indication particulière des passages avec droit de priorité pour piétons serait ainsi la sphère à feu jaune clignotant, qui présente, au surplus, le danger de n'être pas aperçue de jour et même de nuit lorsqu'il y a de nombreuses autres lumières. D'ailleurs, il pourrait être préférable de prévoir pour certains de ces passages de sécurité de véritables signaux lumineux de circulation à feux rouge et vert, en lieu et place des sphères à feu clignotant ; leur coût est certes plus élevé mais ils ont l'avantage d'éliminer toute possibilité de confusion.

Même s'il était possible de différencier, par une signalisation adéquate, les deux genres de passages de sécurité en question, il serait difficile pour les conducteurs et les piétons, surtout pour les étrangers, d'en saisir la différence juridique et de se comporter en conséquence. En outre, il serait à craindre que l'adoption du système des passages spéciaux avec droit de priorité n'amène la disparition complète des droits dont jouissent les piétons sur les passages ordinaires. En fin de compte, les piétons verraient leurs droits diminuer et se sentiraient encore moins protégés.

C'est, semble-t-il à la suite de telles expériences que plusieurs Etats étrangers, qui avaient adopté il y a quelques années deux sortes de passages pour piétons, ont abandonné cette distinction et remplacé les sphères à feu clignotant jaune par des signaux lumineux rouges et verts. Il ressort des conférences internationales qu'on est opposé presque partout à ce qu'il y ait deux sortes de passages pour piétons. La réglementation prévue dans la loi fédérale ne correspond ainsi plus aux tendances qui se font jour à l'étranger.

C'est pour toutes ces raisons que la sous-commission qui, au sein de la commission permanente de la circulation routière, est chargée des problèmes de circulation, recommande de reviser la loi de façon qu'elle ne prévoië qu'une seule sorte de passages de sécurité.

3. La nouvelle réglementation ne doit rien changer au but que se propose la loi. Il s'agit toujours de mieux protéger les piétons qui traversent la chaussée, mais d'une autre manière. Au lieu de créer certains passages spéciaux de sécurité, il faut tendre à renforcer le droit de priorité que les piétons avaient jusqu'ici dans une mesure restreinte sur tous les passages. Nous proposons par conséquent d'octroyer ce droit de priorité non seulement comme auparavant aux piétons déjà engagés sur la chaussée mais également à ceux qui s'appêtent à l'emprunter.

Notre proposition correspond, quant au fond, à la réglementation proposée, dans un projet de recommandation, par le sous-comité des transports routiers de la commission économique pour l'Europe (ONU) et dont la teneur est la suivante:

« Les conducteurs ont l'obligation de n'aborder les passages pour piétons qu'avec prudence de façon à pouvoir s'arrêter devant lesdits passages et à laisser passer les piétons qui y sont engagés ou s'y engagent. »

Le code italien de la route, de 1959, prévoit une réglementation semblable.

L'observation de la nouvelle prescription devra amener les conducteurs à réduire, beaucoup plus fortement qu'ils n'en avaient l'habitude jusqu'à présent, leur vitesse à l'approche des passages de sécurité lorsqu'il y a des piétons qui attendent. Cette exigence se déduit également de la jurisprudence récente du Tribunal fédéral (RO 86, IV, 35). Selon cet arrêt, les conducteurs qui se trouvent à une distance de seulement 14 à 17 m d'un passage de sécurité doivent prévoir que des piétons s'appêtent encore à traverser la chaussée, malgré le peu de distance les séparant du véhicule. Les conducteurs ont ainsi l'obligation de ralentir de telle manière que les piétons ne soient pas empêchés de traverser la route dans de telles circonstances.

Selon certains, il y a lieu de craindre que le droit de priorité des piétons ne provoque une paralysie de la circulation, là où les passages sont

très fréquentés. On ne doit cependant pas perdre de vue qu'il n'est plus possible actuellement de régler la circulation des véhicules et des piétons, dans les endroits où elle est très intense, en créant simplement des passages de sécurité; il est nécessaire, au moins aux heures de pointe, de régler le trafic par des agents ou des signaux lumineux. Ailleurs, le droit de priorité des piétons aura pour conséquence d'obliger parfois les conducteurs à patienter quelques instants; l'expérience montre cependant qu'il leur est facile de rattraper une telle perte de temps. Enfin, il faudra instruire les piétons pour qu'ils n'exercent pas leurs droits d'une manière abusive et s'abstiennent d'entraver la circulation des véhicules. Le besoin naturel de sécurité des piétons agit d'ailleurs déjà dans ce sens. Etant les plus vulnérables, les piétons ne s'engagent en effet sur la chaussée que lorsqu'ils disposent encore de quelques secondes avant l'arrivée du prochain véhicule. En outre, on ne supprimera pas la règle du présent article 33, 2^e alinéa, de la loi, selon laquelle les piétons ne doivent pas se lancer à l'improviste sur la chaussée. Elle sera reprise à la place qui convient, c'est-à-dire à l'article 49, qui concerne les obligations des piétons.

* * *

Nous avons l'honneur de vous proposer d'adopter le projet de loi ci-annexé.

Veuillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de
de notre haute considération.

Berne, le 3 mars 1961.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Wahlen

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

(Projet)

LOI FÉDÉRALE
modifiant
la loi sur la circulation routière

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu le message du Conseil fédéral du 3 mars 1961,

arrête:

I

La loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière ⁽¹⁾ est modifiée comme il suit :

Art. 33, 1^{er} et 2^e al.

¹ Le conducteur facilitera aux piétons la traversée de la chaussée.

² Avant les passages pour piétons, le conducteur circulera avec une prudence particulière et, au besoin, s'arrêtera pour laisser la priorité aux piétons qui se trouvent déjà sur le passage ou s'y engagent.

Art. 49, 2^e al.

² Les piétons traverseront la chaussée avec prudence et par le plus court chemin en empruntant, où cela est possible, les passages pour piétons. Ils ne doivent pas s'y lancer à l'improviste.

II

Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur de la présente loi.

(¹) RO 1959, 705.

MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la modification de la loi sur la circulation routière (Du 3 mars 1961)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1961
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	10
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	8191
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1961
Date	
Data	
Seite	393-397
Page	
Pagina	
Ref. No	10 096 080

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.