



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 163-2020
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2020.RRGR.216

Déposée le : 08.06.2020

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : von Arx (Köniz, pvl) (porte-parole)
Zryd (Magglingen, PS)
Frutiger (Oberhofen, PBD)
Egger (Frutigen, pvl)
Amstutz (Sigriswil, UDC)
Bauer (Wabern, PS)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 1124/2020 du 14 octobre 2020
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -

Contrôle des passages pour piétons sur les routes cantonales : obtient-on toujours les résultats escomptés ?

En 2011, après plusieurs années consécutives de baisse, le nombre de piétons et de piétonnes morts sur les routes a connu une hausse dans le canton de Berne. Le Grand Conseil¹ et le Conseil-exécutif² se sont alors engagés en faveur d'un contrôle systématique des quelque 3000 passages piétons qui jalonnent les routes cantonales. Une analyse sommaire a montré qu'un cinquième d'entre eux ne satisfaisaient pas aux normes de sécurité et qu'il était dès lors nécessaire d'agir. Suite à cela, le Conseil-exécutif a pris des mesures pour pallier les carences en matière de sécurité. Selon la situation, il pouvait s'agir de modifier l'emplacement, l'éclairage, l'environnement, etc. du passage piéton, voire tout bonnement de le supprimer.

Supprimer des passages piétons, même si cela peut parfaitement se comprendre dans certains cas, peut aboutir à des résultats insatisfaisants si l'on regarde l'ensemble. En décembre 2019, par exemple, sept des onze passages piétons de la Seestrasse, à Merligen, ont été supprimés, laissant un tronçon de 1,4 kilomètre où rien ne permet aux piétons et aux piétonnes de traverser – alors que, sur cet axe, de nombreux véhicules circulent à 50 kilomètres/heure en été. Dans un tel cas de figure, traverser une route comme celle-ci sans droit de priorité s'avère très difficile. La présence d'aménagements et de signalisations comme les passages piétons permettent de réduire la vitesse des véhicules. En l'absence de passages piétons, les conducteurs et conductrices ne se sentent plus obligés de faire attention aux piétons et aux piétonnes, et de s'arrêter pour les laisser passer. Piétons et piétonnes traversent dès lors à leurs risques et périls.

¹ <https://www.gr.be.ch/gr/fr/index/geschaeft/geschaeft/suche/geschaeft.gid-da050d033cc94670a3d946ec63fdc9a8.html>

² https://www.be.ch/rilde/index/rrbonlinekrbonline/suche_rrb/beschluessedetailseite/gid-212341917c2140c69a399f2f9cd7b96a.html

A cela s'ajoute un nouveau danger : lorsque le temps d'attente sur le bas-côté dépasse une demi-minute, environ, les piétons et piétonnes ont tendance à s'aventurer sur la chaussée, même lorsqu'on peut se demander si le trafic n'est pas trop dense. En mai 2020, une caravane a ainsi frôlé un piéton à Merligen à un endroit où un passage-piétons a été supprimé. Pour ne rien arranger, il y a huit arrêts de bus sur le tronçon de 1,4 kilomètre mentionné ci-dessus ; les passagers et passagères des bus doivent pouvoir traverser la route.

Lors de l'examen des passages piétons, il a été question de supprimer ceux des zones 30, et cette mesure a été partiellement mise en œuvre. Dans le cadre de la rénovation de la route traversant Frutigen, le canton a développé une stratégie pour que la vitesse soit limitée à 30 kilomètres/heure en continu, s'alignant sur le projet du plan directeur des communications qui prévoit une limitation à 30 kilomètres/heure au centre de l'agglomération. En novembre 2017, le conseil communal de Frutigen s'est à nouveau prononcé en faveur d'une réduction de 50 à 30 kilomètres/heure de la limite de vitesse sur la route qui traverse la commune, conformément aux plans cantonaux. Le plan cantonal prévoyait la suppression de tous les passages piétons sur la route traversant Frutigen et d'installer en contrepartie un îlot de protection sur une partie du tronçon. Six mois plus tard, à la suite d'une pétition et au regret des personnes à l'origine du plan cantonal, le conseil communal a toutefois décidé de maintenir la limite de vitesse de 50 kilomètres/heure. Le projet s'est légèrement adapté à ce souhait, mais les passages piétons n'ont pas été rétablis.

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

1. Quels étaient les objectifs du contrôle des passages piétons sur les routes cantonales ordonné par le Conseil-exécutif ?
2. Comment évalue-t-on la réussite des mesures prises ? Quelle a été l'évolution des chiffres d'accidents pour les passages piétons qui remplissent les cinq critères de sécurité essentiels, dits « Big Five »³, (en distinguant les passages piétons qui les remplissaient avant, et ceux qui ont subi des améliorations dans le cadre du contrôle) ?
3. Un grand nombre de passages piétons ont été supprimés parce que les mesures nécessaires pour les sécuriser ont été jugées disproportionnées. Le nombre d'autres passages piétons situés à proximité ou sur cette route constituait-il un critère au moment de la prise de décision ?
4. La présence des arrêts de bus à proximité, et partant du besoin de sécuriser la traversée des usagers et usagères des transports publics, était-elle un critère ?
5. Quels sont les exemples de mesures jugées tout juste disproportionnées par lesquelles sécuriser un passage piétons ?
6. La suppression massive des passages piétons, comme celle qu'ont connue la Seestrasse à Merligen, ou la route qui traverse Frutigen, est-elle un résultat en accord avec la mission première consistant à renforcer la sécurité des piétons et des piétonnes ? La question se pose d'autant plus lorsque les tronçons sont empruntés par des piétons et des piétonnes pour se rendre dans des écoles ou des foyers (pour personnes âgées).
7. La mission première doit-elle être réexaminée pour éviter que de longs tronçons en agglomération où la vitesse est limitée à 50 km/h voire plus ne comportent plus aucun passage piétons ?

³ <https://www.bfu.ch/media/3u4hnhzj/fussgaengerstreifen.pdf>

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif a connaissance de la controverse portant sur les passages piétons comme condition indispensable pour traverser une route en toute sécurité. Il partage cependant l'avis de la Confédération, des associations spécialisées et du bpa, qui estiment que les passages piétons ne permettent de sécuriser la traversée que s'ils satisfont à l'ensemble des exigences de sécurité (cinq critères essentiels, dits « Big Five » : conditions de visibilité, îlot de protection pour piétons, nombre de voies de circulation, éclairage et nombre de piétons, cf. note 3). Dès lors, le Conseil-exécutif est d'avis que si un passage piétons ne répond pas à ces exigences, il n'offre qu'une sécurité relative, qui ne peut être tolérée car il y va de la protection des piétons et piétonnes, et en particulier des enfants sur le chemin de l'école. En sa qualité de propriétaire de routes, le canton ne peut pas se permettre d'exploiter ou de refaire le marquage de passages piétons en sachant qu'ils présentent des lacunes en matière de sécurité.

Le Conseil-exécutif répond aux questions comme suit :

1. La mission du Conseil-exécutif a consisté à contrôler l'ensemble des passages piétons le long des routes cantonales et de remédier rapidement aux éventuelles carences de sécurité au moyen de différentes mesures. L'accent a notamment été mis sur les passages piétons qui se trouvent sur les trajets scolaires. Ceux-ci ont été contrôlés en priorité et conservés dans la mesure du possible. Des solutions de remplacement ont été recherchées et des mesures organisationnelles (p. ex. patrouilleurs scolaires) mises en œuvre en collaboration avec les responsables des communes et la police cantonale. L'objectif était de corriger les insuffisances des passages piétons afin qu'ils répondent aux normes suisses en vigueur. Celles-ci exigent que les passages piétons remplissent les cinq critères de sécurité essentiels, dits « Big Five ». Il était donc clair dès le départ que certains passages piétons ne pourraient pas satisfaire aux cinq critères et que la seule solution serait de les supprimer.
2. Nous n'avons pas procédé à un contrôle des résultats à proprement parler. Etant donné que les accidents sur les passages piétons sont relativement peu nombreux et que la réfection d'un passage piétons s'étend sur une période assez longue, il n'est pas possible d'évaluer de manière différenciée la réussite des mesures à l'aide de chiffres d'accident.

Sur plan qualitatif toutefois, les mesures prises peuvent être qualifiées de réussite. Elles ont permis d'augmenter sensiblement le sentiment de sécurité sur de nombreux passages piétons. Lorsqu'un aménagement – ajout d'un îlot de protection, amélioration de l'éclairage ou suppression d'un passage piétons – a permis d'améliorer la distance de visibilité, le sentiment de sécurité ainsi que la visibilité des passages piétons.

Il faut toutefois garder à l'esprit que la sécurité des passages piétons ne repose pas uniquement sur l'infrastructure, mais aussi et surtout sur le comportement des usagers et usagères de la route. L'inattention et des vitesses trop élevées conduisent souvent à des situations dangereuses qui ne peuvent être évitées même avec la meilleure des infrastructures.

3. Jusqu'à présent, 452 passages piétons ont été rénovés, 105 passages déplacés (marquage effacé et refait à un nouvel endroit), 58 supprimés et compensés par des mesures de remplacement et 257 (sur un total de plus de 3000) supprimés sans mesures de compensation. Ces chiffres montrent que les passages piétons ne sont pas simplement supprimés, mais que des solutions sont à chaque fois activement recherchées.

Toutefois, les normes fixent aussi des exigences qu'aucune mesure ne peut remplir et pour lesquelles il n'est donc pas possible de procéder à une analyse de la proportionnalité (p. ex. concernant la distance de détection et de visibilité ou le nombre de piétons et de véhicules). Dans le cas des passages piétons supprimés, au moins une de ces exigences n'avait pas pu être remplie.

Les passages piétons se trouvant sur un même tronçon routier ont toujours été pris en compte dans leur ensemble. Lorsque l'un d'entre eux devait être supprimé, le canton a toujours, dans la mesure

du possible, essayé de conserver les passages piétons voisins ou de les regrouper en un seul passage. Il a cependant aussi fallu tenir compte du fait que de nombreux piétons et piétonnes traversent hors des passages piétons, même lorsque ces derniers se trouvent seulement à quelques mètres de l'endroit où ils souhaitent traverser.

4. Sécuriser les traversées est une priorité. Les passages piétons ne permettent toutefois d'y parvenir que si les conditions de mises en œuvre sont remplies. Un des cinq critères de sécurité essentiels est le nombre personnes fréquentant un passage piétons. Moins il y a de personnes qui traversent à un endroit, moins les automobilistes sont attentifs et enclins à s'arrêter, et plus le passage piétons devient dangereux. Le critère des arrêts de bus est donc indirectement pris en compte dans la question du nombre de piétons. En outre, les arrêts de bus sont soumis à des exigences élevées. Ainsi, les distances de visibilité doivent également être garanties pour les bus à l'arrêt, ce qui nécessite généralement un îlot central.
5. Comme mentionné dans la réponse à la question 3, aucun passage piétons n'a été supprimé parce qu'une mesure nécessaire a été jugée disproportionnée. Les exemples de mesures qui pourraient être qualifiées de disproportionnées seraient le déplacement de hauts murs de soutènement pour améliorer la visibilité, la construction d'un îlot de protection nécessitant des travaux de grande envergure pour élargir le corps de la chaussée ou un empiètement important sur la parcelle d'un particulier.
6. Considérées dans leur ensemble, les suppressions de passages piétons peuvent, dans certaines circonstances, être perçues comme des mesures très radicales. C'est dû au fait que les exigences actuelles posées aux passages piétons doivent être satisfaites au cas par cas. Dans l'opinion générale, un passage piétons est gage de sécurité, mais cela n'est vrai que si le passage en question remplit effectivement les exigences en matière de sécurité. Dans le cas contraire, il s'agit d'une illusion qui conduit à un faux sentiment de sécurité, lequel peut finalement générer un comportement à risque.

Dans le cas de Frutigen, l'ensemble de la traversée a fait l'objet d'une nouvelle planification avec la commune, ce qui augmente les marges de manœuvre par rapport à des réfections isolées. Le projet prévoit aussi de réaliser des bandes polyvalentes au milieu de la route à la place des passages piétons ne pouvant être rénovés. Ces bandes permettent non seulement aux piétons et piétonnes de traverser en divers endroits, mais offrent également de meilleures possibilités de s'engager dans le trafic linéaire et de bifurquer. Ce schéma a été mis en place avec succès dans de nombreuses localités de Suisse.

Merligen constitue une exception en raison du tracé de la route et des affectations avoisinantes. Car ici, aucune mesure ne permettait de répondre aux exigences en matière de sécurité. Toutefois, pour les piétons et piétonnes, la question ne porte pas tant sur la quantité de passages piétons disponibles sur une certaine distance, mais plutôt sur le fait de savoir si un passage se trouve à proximité immédiate de l'endroit où ils souhaitent traverser (voir les réponses aux questions 3 et 7).

7. Non, il n'est pas nécessaire de réexaminer la mission, et cela serait même une erreur. Comme expliqué dans les réponses aux questions 3 et 6, les conditions de mises en œuvre à respecter pour chaque passage piétons sont le critère déterminant pour décider de sa conservation, et non pas le nombre de passages piétons situés sur un tronçon en agglomération. L'essentiel est que la traversée sur un passage piétons puisse être objectivement qualifiée de sûre. Si un passage piétons situé dans une traversée de localité ne peut pas garantir ce critère, il représente un risque inadmissible. Certes, l'absence de priorité et des temps d'attente plus longs représentent une perte de confort pour les piétons et les piétonnes, mais l'absence de passage piétons permet malgré tout de traverser une chaussée de manière sécurisée lorsque les temps de battement entre les véhicules sont suffisamment pris en compte.

Destinataire
– Grand Conseil