



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 261-2023
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2023.RRGR.351

Déposée le : 07.12.2023

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Schneider (Biel/Bienne, UDC) (porte-parole)
Fiechter (Oberwil im Simmental, UDC)
Fuchs (Bern, UDC)
Rashiti (Gerolfingen, UDC)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 457/2024 du 8 mai 2024
Direction : Direction de la sécurité
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Rejet**

Pour des contrôles de vitesse transparents et axés sur les besoins

Le Conseil-exécutif est chargé de modifier la législation en vue de la publication régulière par la Police cantonale de l'emplacement des radars fixes et mobiles et des appareils de mesure de la vitesse.

Développement :

Afin d'améliorer la sécurité routière, la Police cantonale doit rendre publics les emplacements des radars fixes et mobiles dans le canton de Berne et préciser dans quelles communes et dans quelles rues ils sont installés.

Sept cantons, au rang desquels figurent ceux de Saint-Gall, de Lucerne, de Bâle-Ville et de Soleure, ont déjà adopté cette pratique, et les données recueillies font état d'une nette amélioration de la sécurité routière. La vitesse excessive est la cause la plus fréquente des accidents mortels sur les routes suisses (source : BPA). Selon Via Sicura, la police peut signaler les emplacements des contrôles de police ou des radars. Markus Hackenfort, professeur de psychologie de la circulation à la Haute école zurichoise des sciences appliquées (ZHAW), a déclaré en mars 2023 à la SRF : « Dire aux gens où ont lieu les contrôles de vitesse, c'est leur faire passer un message sur les endroits dangereux. ». En publiant ces informations, on inviterait en outre les citoyennes et citoyens à communiquer aux autorités les endroits où la sécurité routière est particulièrement importante (p. ex. à proximité des écoles en ville).

Certains sites, comme par exemple le tronçon rectiligne de l'autoroute A6 à la hauteur de Münchenbuchsee, ne font certainement pas partie de ces endroits dangereux. En publiant les emplacements des appareils de mesure de la vitesse, le canton pourrait apporter la preuve que ses choix ne sont pas motivés par des raisons pécuniaires.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif a déjà exposé son avis sur la question de manière très circonstanciée dans ses réponses aux motions 106-2015 Hess (Berne, UDC) « Obligation de signaler l'emplacement des radars » en 2015 et 154-2020 Schneider (Bienne, UDC) « Plus de transparence lors de contrôles radar » en 2020. Le Grand Conseil a nettement rejeté ces deux motions lors des sessions de septembre 2015 et mars 2021. La position du Conseil-exécutif n'a pas changé depuis et ses explications gardent toute leur validité. De surcroît, fin 2023, la Police cantonale (POCA) a procédé à un nouvel examen approfondi de sa stratégie en matière de contrôles de vitesse et des distances, et elle est arrivée à la conclusion que sa stratégie est toujours d'actualité et pertinente.

Les distances insuffisantes et les vitesses excessives et inadaptées restent les causes principales des accidents de la route. C'est pourquoi les contrôles de vitesse, des feux de signalisation et des distances (contrôles techniques) permettent de renforcer la sécurité routière.

À noter que les contrôles de vitesse et des feux de signalisation visent notamment à répondre aux besoins spécifiques des communes. En effet, la POCA reçoit chaque année jusqu'à 90 demandes émanant de communes et de personnes privées concernant des contrôles de vitesse. Si elle est généralement en mesure de répondre aux demandes des communes, elle transmet les demandes privées aux communes compétentes.

La POCA indique dans sa stratégie qu'elle effectue des contrôles routiers techniques de manière inopinée sur l'ensemble du réseau routier public. Les conductrices et conducteurs doivent s'attendre à faire l'objet d'un contrôle partout et à tout moment. Le respect des vitesses maximales s'en trouve renforcé sur tout le territoire, conformément à la théorie de la prévention générale. L'accent est mis en particulier sur

- les endroits et les tronçons présentant un danger d'accident (points noirs, chantiers et accès autoroutiers, extérieur des localités, etc.),
- les écoles (sécurisation des trajets scolaires), les hôpitaux et les établissements médico-sociaux,
- les configurations requérant une protection accrue des personnes qui se déplacent à pied, à vélo ou sur des engins assimilés à des véhicules,
- les tronçons routiers où des contrôles de vitesse s'imposent en raison d'une situation particulière (p. ex. tronçons appréciés des chauffards),
- la réduction des émissions (en particulier sonores),
- les systèmes d'harmonisation des vitesses,
- les souhaits des communes,
- les distances insuffisantes entre les véhicules (en particulier sur les autoroutes).

À l'appui de leur demande, les motionnaires citent Markus Hackenfort, professeur de psychologie du trafic à la Haute école des sciences appliquées de Zurich, lequel s'est déclaré favorable à la publication des lieux des contrôles de vitesse dans un article paru sur le site de la SRF en mars 2023¹. Ils omettent toutefois de mentionner que dans la même publication, Stefan Siegrist, directeur du Bureau de prévention des accidents, estime quant à lui que si la transparence est certes louable et souhaitable, les contrôles doivent garder un effet de surprise. La POCA montre en toute transparence qu'elle effectue des contrôles de vitesse – en mettant en place des postes d'interception bien visibles, en informant régulièrement le public sur les délits de chauffard et les actions de sécurité routière et en surveillant le trafic à l'aide de systèmes fixes et mobiles tout à fait visibles pour les conductrices et conducteurs attentifs.

¹ URL : <https://www.srf.ch/news/schweiz/radarkontrollen-in-der-schweiz-blitzer-welche-kantone-die-standorte-bekanntgeben> (état au 26 janvier 2024)

Cependant, comme les contrôles routiers ne sont pas annoncés et ne font pas l'objet d'un avertissement, ils restent imprévisibles et déploient ainsi tous leurs effets en termes de prévention générale.

S'agissant des « endroits dangereux » évoqués dans la motion, les auteurs méconnaissent le caractère dynamique du trafic. On peut prendre à cet égard l'exemple du chemin de l'école dans une commune bernoise donnée. Quel est concrètement l'endroit dangereux ? Se situe-t-il quelque part sur une route secondaire – éventuellement dépourvue de trottoir et de voie cyclable – empruntée par les enfants à pied et à vélo ? Ou se trouve-t-il devant l'école, alors que la route y est longée par un trottoir et traversée par un passage pour piétons bien sécurisé ?

Du point de vue de la sécurité routière, la réponse correcte est la suivante : l'endroit dangereux peut se situer n'importe où sur la route secondaire ou devant l'école, selon la configuration du trafic au moment considéré. Il importe donc que les vitesses maximales en vigueur soient respectées et imposées par la répression sur l'ensemble du réseau routier. Dans une perspective de prévention générale et compte tenu en particulier des ressources limitées de la POCA, la tactique d'intervention adoptée s'avère efficace et utile à la sécurité routière. Aussi cette dernière serait-elle compromise par la publication de l'emplacement des installations fixes et mobiles de contrôle de vitesse.

Par leur remarque sur l'autoroute A6 nord, les motionnaires suggèrent par ailleurs que le tronçon à la hauteur de Münchenbuchsee ne pose aucun problème de sécurité routière. Or, tel n'est pas le cas. La statistique des accidents de la circulation fait état, pour les années 2020 à 2022, de 47 accidents sur le tronçon entre Schüpfen et Schönbühl, lors desquels 14 personnes ont été blessées légèrement et 2 grièvement.

Au vu de ce qui précède, le Conseil-exécutif propose au Grand Conseil de rejeter la motion.

Destinataire
– Grand Conseil