

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 243-2015
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2015.RRGR.930

Déposée le: 14.09.2015

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Hofmann (Bern, PS) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non
Urgence accordée: Non

N° d'ACE: 1456/2015 du 2 décembre 2015
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –



Nouvelle problématique des espaces partagés entre piétons et cyclistes

Moyennant des compléments ajoutés aux panneaux de signalisation (panneaux 2.59.3 ; 2.61 ; 2.01), les cyclistes peuvent exceptionnellement être admis dans des espaces destinés aux piétons. Les cantons et les communes mettent souvent cette possibilité à profit. L'arrivée des vélos électriques a eu pour effet de charger radicalement ces espaces, et des accidents s'y produisent désormais. L'autorisation pour les gyropodes et les vélos-taxis de circuler dans tous les espaces où les vélos sont admis, par décision du Conseil fédéral, a eu pour effet de modifier la situation plus radicalement encore. La vitesse et le poids des véhicules admis dans les espaces destinés aux piétons ont nettement augmenté.

Dans l'autorisation pour les cyclistes de circuler sur les surfaces destinées aux piétons, seul le danger potentiel du vélo était pris en compte. Depuis, les déplacements de piétons et de cyclistes ont fortement augmenté dans les espaces partagés.

Les vélos électriques puissants circulent sur ces surfaces même s'ils ne sont pas concernés par l'autorisation. Il est difficile de distinguer un vélo électrique léger d'un vélo électrique puissant. De même, il est difficile de distinguer si le vélo électrique puissant circule avec ou sans moteur. Aujourd'hui, l'autorisation de circuler dans les espaces partagés leur serait certainement refusée.

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

1. Comment le Conseil-exécutif voit-il les différences dans le potentiel de danger entre les piétons, les cyclistes, les électro-cyclistes, les pilotes de gyropodes et les pilotes de vélos-taxis avec leurs passagers ?
2. Selon la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), les chemins pour piétons doivent permettre une circulation libre et si possible sans danger. Que pense le Conseil-exécutif de l'admission dans ces espaces de véhicules équipés d'un moteur électrique ?
3. Les conditions d'admission originelles de véhicules dans les espaces destinés aux piétons ne doivent-elles pas être réexaminées ?
4. Quelle est la marge de manœuvre du Conseil-exécutif pour éviter les conséquences indésirables de la décision du Conseil fédéral mentionnée plus haut?

Réponse du Conseil-exécutif

La décision relative à l'admission, dans les espaces réservés à la circulation des piétons, des vélos et donc aussi dorénavant des gyropodes et des vélos-taxis, appartient au propriétaire de la route. Les accidents enregistrés par la police ne permettent pas à l'heure actuelle de constater que les vélos électriques, gyropodes ou vélos-taxis génèrent un risque excessif pour les piétons. Il convient toutefois de tenir compte du fait que l'apparition de ces nouveaux types de cycles reste récente et que seuls les accidents sérieux entraînant des dommages corporels sont signalés à la police ou font l'objet de procès-verbaux.

1. Sur les surfaces de circulation cantonales destinées aux piétons (principalement les trottoirs), les vélos sont admis – en particulier quand il s'agit de garantir la sécurité sur le chemin de l'école – lorsque le passage de personnes à pied est peu fréquent, l'espace suffisamment large pour être partagé, la visibilité pour tous les usagers assez bonne et le trafic sur la chaussée relativement important. Sur demande, les spécialistes de l'Office des ponts et chaussées (OPC) peuvent aussi conseiller les communes dans ce domaine. Les dernières études accidentologiques montrent que grâce aux exigences minimales précitées, la sécurité de tous est assurée, même avec ces véhicules d'un nouveau genre. De ce fait, le Conseil-exécutif ne considère pas qu'il existe des différences dans le potentiel de danger.
2. Du point de vue de la sécurité, il n'y a pas de distinction entre les espaces dédiés aux piétons soumis à la législation sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée et les autres. Dans les deux cas, la sûreté constitue l'objectif premier, le long des routes cantonales, les vélos ne sont autorisés qu'à titre exceptionnel sur les surfaces réservées aux piétons. Cette dérogation peut avant tout se révéler nécessaire sur les trajets des écoliers, lorsqu'il est par exemple impossible d'aménager des bandes cyclables sur la chaussée cantonale en raison de son étroitesse.
3. L'admission des vélos sur les surfaces dédiées à la circulation piétonne n'est pas examinée de manière systématique, mais selon la situation et la nécessité, notamment si le contexte a sensiblement évolué. Tel peut être le cas lorsque le réseau des chemins pour piétons ou des aménagements cyclables, le parcours des écoliers ou l'intensité de la circulation ont changé. Les réévaluations sont effectuées en étroite collaboration avec la commune et la police can-

tonale. Il n'est en revanche nul besoin d'un réexamen général ; en conséquence, le Conseil-exécutif rejette une telle démarche, qui serait disproportionnée.

4. En l'occurrence, la responsabilité du canton se limite aux espaces cantonaux. En dehors de cette compétence, le Conseil-exécutif ne dispose d'aucune marge de manœuvre.

Destinataire

- Grand Conseil