



# Intervention parlementaire

## Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 059-2021  
Type d'intervention : Motion  
Motion ayant valeur de directive : ☒  
N° d'affaire : 2021.RRGR.84

Déposée le : 18.03.2021

Motion de groupe : Non  
Motion de commission : Non  
Déposée par : von Arx (Schliern b. Köniz, pvl) (porte-parole)  
Bichsel (Merligen, Le Centre)  
Zryd (Magglingen, PS)  
Flück (Interlaken, PLR)  
Streit-Stettler (Bern, PEV)  
de Meuron (Thun, Les Verts)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non  
Urgence accordée :

N° d'ACE : 694/2021 du 9 juin 2021  
Direction : Direction des travaux publics et des transports  
Classification : -  
Proposition du Conseil-exécutif : **Adoption**

## Prendre en compte les personnes à pied sur les routes cantonales traversant des villages

Le Conseil-exécutif est chargé de veiller à ce que :

1. sur les routes cantonales, à l'intérieur des localités mais au minimum dans le secteur des centres de villages, les lieux de traversée du trafic piétonnier soient identifiés et pourvus au niveau du sol d'éléments de construction destinés à la traversée (p. ex. bandes de passages piétons) ; si de tels aménagements ne sont pas réalisables, la signalisation indique une zone 30 et la route doit être équipée en conséquence ;
2. les mesures nécessaires à la mise en œuvre du point 1 soient appliquées dès le prochain réaménagement de la route cantonale visée ;
3. mais au plus tard après 15 ans.

Développement :

Le canton de Berne compte des traversées de localités marquées « zone 50 » à l'intérieur de la localité et aussi au centre du village, sans que cette signalisation ne s'accompagne d'éléments de traversée fixes (à distance raisonnable) tels que des passages piétons. Lorsque l'on circule à pied, cette situation est insoutenable. Pour les personnes d'un certain âge et les enfants, mais pas uniquement, traverser la route dans de telles conditions est difficile et dangereux. Dans les centres de villages, cet état de fait est inacceptable : il doit impérativement être possible de s'y déplacer à pied en sécurité. L'espace routier et les possibilités de traverser doivent être aménagés en fonction de cet impératif.

Pour ce faire, deux approches entrent en ligne de compte :

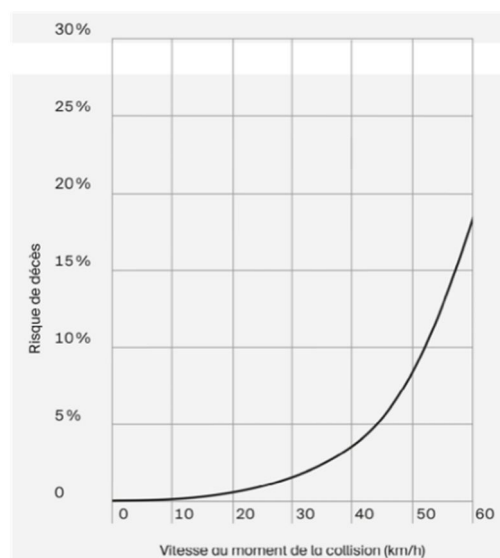
1. La première approche consiste à relever les endroits où la route est habituellement traversée. Ces emplacements peuvent être trouvés dans le plan communal de cheminement piétonnier. En l'absence d'un tel plan, le Conseil-exécutif doit déterminer les emplacements d'une autre manière. Les lieux de traversée doivent être pourvus d'éléments de construction fixes ; de simples marquages ne suffisent pas. En matière de trafic piétonnier – et, en l'occurrence, répétons-le, pour les personnes d'un certain âge – il convient de renoncer aux passages sous voie et aux passerelles, qui sont peu commodes.
2. La seconde approche consiste à signaler les zones 30. Pour garantir que cette vitesse maximale soit respectée dans la mesure suffisante, il convient selon les cas de prendre des mesures d'aménagement fixe et de signalétique adaptée.

La seconde approche s'applique non seulement lorsque la première s'avère impossible, mais aussi et surtout lorsqu'il est impossible de repérer les traversées piétonnes usuelles ou de poser à ces emplacements des éléments de construction fixes qui répondraient aux exigences de sécurité requises (visibilité, éclairage suffisant, etc.).

La présente motion laisse au Conseil-exécutif une certaine latitude. Elle demande en principe la mise en œuvre des mesures présentées plus haut sur les routes cantonales à l'intérieur des localités, mais avant tout dans les centres de villages. La marge de manœuvre doit permettre au Conseil-exécutif de prendre en compte les spécificités de chacune des localités concernées.

Le Bureau de prévention des accidents (BPA) plaide désormais pour un changement de paradigme vers un plus grand nombre de zones 30 à l'intérieur des localités, aussi sur les routes principales, au motif que les vitesses plus élevées accroissent le risque d'accidents aux conséquences plus graves<sup>1</sup>. Le diagramme ci-dessous illustre de manière flagrante l'immense différence entre une collision à 30 et une collision à 50 km/h.

#### Risque de décès des piétons en cas de collision frontale avec une voiture de tourisme<sup>2</sup>



<sup>1</sup> <https://www.bfu.ch/fr/le-bpa/politique/limite-de-vitesse-de-30-km-h-pour-plus-de-securite-sur-les-routes>

<sup>2</sup> bfu\_2.355.02\_documentation technique 2.355 – zones 30.pdf

Outre le fait que rouler moins vite permet de diminuer le risque et la gravité des accidents, cela se répercute aussi positivement sur le niveau de nuisance sonore pour les habitantes et les habitants. En fonction des caractéristiques des lieux, abaisser la limite de vitesse autorisée revient par ailleurs moins cher que d'installer des parois ou des fenêtres antibruit coûteuses.

## Réponse du Conseil-exécutif

*La présente motion relève de la compétence exclusive du Conseil-exécutif (motion ayant valeur de directive). S'agissant de motions de ce type, la latitude du Conseil-exécutif est relativement grande dans l'appréciation du degré de réalisation des objectifs, des moyens à mettre en œuvre et des autres modalités de l'exécution du mandat. Il lui appartient de décider en dernier ressort.*

Le Conseil-exécutif accorde beaucoup d'importance à la sécurité des personnes se déplaçant à pied. En 2012 déjà, il avait soumis l'ensemble des passages piétons des routes cantonales à un contrôle de sécurité. Depuis, en étroite collaboration avec les communes, les passages piétons font l'objet de réfections de manière isolée ou dans le cadre de projets de réaménagement de traversées de localités en fonction des ressources financières et des effectifs disponibles, et les fonds nécessaires sont inscrits dans le budget ordinaire. Cela a permis, dans bien des cas, d'améliorer nettement la sécurité des piétons et des piétonnes et les travaux à cet effet se poursuivent. Concernant les points soulevés dans la motion, le Conseil-exécutif prend position comme suit :

1. De nombreuses communes ont inscrit les principales liaisons piétonnières dans leurs instruments de planification. Lorsque ces documents n'existent pas encore, les points de traversée sont évalués conjointement avec les autorités communales. La souveraineté en matière de planification des chemins piétonniers revient de plein droit aux communes, même s'il s'agit de routes cantonales. La collaboration avec les communes concernées se révèle donc déterminante pour les travaux de réaménagement des routes cantonales.

La sécurité du trafic piétonnier et cycliste constitue l'une des préoccupations centrales de l'Office des ponts et chaussées. La présence ou non d'une zone médiane pour la traversée dépend des facteurs suivants :

- L'importance du trafic : selon la norme, la question d'un îlot central est à examiner dès le passage de 3000 véhicules par jour.
- La largeur de la chaussée et le nombre de voies par sens de circulation
- La nécessité et la faisabilité d'une acquisition de terrain, ainsi que le respect du principe de proportionnalité.
- L'existence d'un besoin chez les piétons et les piétonnes de traverser la route sur l'ensemble du tronçon (« zone de traversée libre »).
- Les éventuelles restrictions en vertu de l'article 16 de la loi du 4 juin 2008 sur les routes concernant les routes de transit définies comme routes d'approvisionnement.

En fonction de la situation, une variante optimale est élaborée. Il convient de tenir compte du fait que les besoins et les possibilités peuvent fortement varier et sont très différents dans les centres des villages, des agglomérations et des villes.

Pour mettre en place une zone 30, en vertu de l'article 108 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière, certaines conditions doivent être remplies et faire l'objet d'une expertise détaillée. Dans ce cas et si les communes concernées soutiennent l'abaissement de la vitesse à 30 km/h, celle-ci sera déjà signalée sur les tronçons de routes cantonales concernés. Cependant, l'expérience montre que, sur les routes cantonales, la vitesse de 30 km/h est rarement appliquée et n'est utilisée qu'avec retenue.

2. En règle générale, il est procédé à la réfection des traversées d'une localité tous les 20 à 30 ans en prenant en considération les demandes des personnes se déplaçant à pied.
3. Le Conseil-exécutif part du principe que l'identification des points de traversée importants et l'aménagement de ces derniers avec des éléments de construction adaptés ou, si cela n'est pas possible, l'introduction de zones 30 pourront être réalisés, comme demandé, dans un délai de 15 ans.

Les demandes formulées dans la motion sont déjà en cours de réalisation. Une très grande importance est accordée à la sécurité sur les passages piétons et les points de traversée des routes cantonales. Elle fait partie intégrante des processus de planification de l'Office des ponts et chaussées. Le Conseil-exécutif propose par conséquent d'adopter la motion.

Destinataire

– Grand Conseil