



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 : du
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : **Sélectionner**

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 :

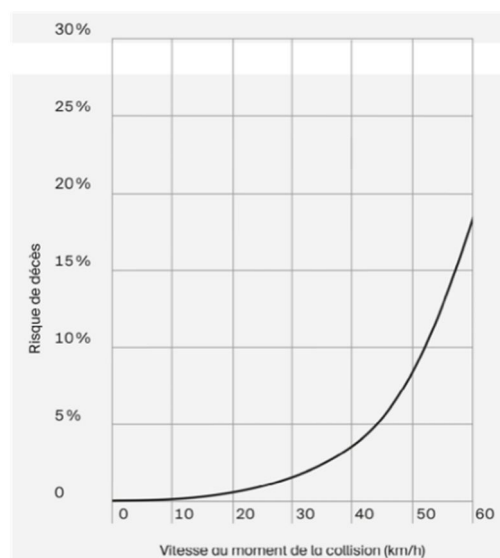
1. La première approche consiste à relever les endroits où la route est habituellement traversée. Ces emplacements peuvent être trouvés dans le plan communal de cheminement piétonnier. En l'absence d'un tel plan, le Conseil-exécutif doit déterminer les emplacements d'une autre manière. Les lieux de traversée 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 graves¹. 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 tourisme²



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

² 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

Destinataires

- Grand Conseil