



Intervention parlementaire

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 : du
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/3u4hnhzi/fussgaengerstreifen.pdf>

Destinataires
– Grand Conseil