

**SEANCE DU CONSEIL GENERAL DES 18 ET 19 DECEMBRE 2017****Point 8 de l'ordre du jour****Réponse du Conseil communal au postulat de MM. Erwan Keravec et Grégoire Kubski  
pour la sécurité des cyclistes.**

Lors de la séance du 29 mai 2017, le Conseil général a transmis le postulat de MM. Erwan Keravec et Grégoire Kubski pour la sécurité des cyclistes.

**1. Postulat**

*« Le Prix vélo infrastructure 2016 de l'Association Pro Vélo a été attribué à la Ville de Bulle et nous pouvons tous nous réjouir du plan de la Commune prévoyant de nouveaux aménagements et apportant une importante pierre à l'édifice de la mobilité douce. Ce prix ne doit pas pour autant constituer un oreiller de paresse et nous devons nous interroger sur l'efficacité des mesures prises actuellement pour protéger les cyclistes, que ce soit par la signalisation routière ou un marquage au sol plus visible.*

*La grande diversité des aménagements et, par endroit, l'absence de lisibilité ne peuvent que générer de l'incompréhension et du danger pour l'ensemble des usagers de la route.*

*Un premier problème est l'accessibilité des voies à sens unique. Si la rue Victor-Tissot comporte une piste bien délimitée signalant aux automobilistes la venue en sens inverse de cyclistes, la rue de la Sionge, elle, n'en comporte pas. L'indication du double-sens des cyclistes figure uniquement sur des panneaux aux extrémités de la rue auxquels peu de gens prêtent attention. Il est ici important de relever que le croisement d'un cycliste et d'un véhicule sur cet axe est physiquement impossible sauf à y retirer des places de parc et y dessiner une véritable piste.*

*Le deuxième problème concerne les trottoirs mixtes à la rue de la Condémine, à la rue de l'Ancien-Comté et à la rue Pierre-Nicolas-Chenaux qui ne bénéficient pas d'un marquage au sol et d'une signalisation suffisants. Au-delà du caractère accidentogène d'une zone fréquentée par des vélos et des piétons nous relevons aussi l'absence de contrôle des nombreux véhicules utilisant ces espaces comme zone de stationnement au mépris des usagers cités précédemment.*

*Nous demandons par conséquent au Conseil communal de prévoir la mise en place d'un marquage au sol des voies cyclistes dans les rues susmentionnées, d'améliorer la signalisation à destination des automobilistes et de s'assurer par le biais de contrôles du bon usage des infrastructures existantes. Je vous remercie de votre attention. »*

**2. Réponse du Conseil communal**

Comme mentionné dans le postulat, la Ville de Bulle a été récompensée par Pro Vélo Suisse en 2016. Le Prix Vélo Infrastructure récompense les promoteurs d'infrastructures ou de projets d'avenir pour les cyclistes. Le

jury a noté un engagement très focalisé, structuré et volontaire de la part de la Ville de Bulle, qui ne pouvait pas s'appuyer sur une longue tradition du vélo mais qui possédait en revanche un fort potentiel. Il a apprécié la mise en place d'un plan d'action selon les trois axes suivants : l'infrastructure, les services et la communication. Il est à noter que ce plan d'action pluriannuel est développé en étroite relation avec la Commission vélos. Suite à l'enquête menée auprès des utilisateurs et non-utilisateurs de vélos, un grand nombre d'améliorations ont été apportées au réseau cyclable et aux infrastructures de stationnement durant les trois dernières années.

Dans le cadre du plan directeur des circulations « mobilité douce » et plus particulièrement avec le développement des projets d'agglomération, un concept général pour les cheminements cyclables sur le territoire a été développé (Création des cheminements pour les vélos – Concept d'aménagement, avant-projet et plan d'actions, juin 2013).

Ce document est téléchargeable à l'adresse <http://www.bulle.ch/fr/politique/legislatif/seance/>. Ce concept est mis en place progressivement au rythme des aménagements routiers.

Les types d'aménagement suivants ont été retenus :

- Des itinéraires en site propre aux endroits qui s'y prêtent.
- Des pistes cyclables ou des trottoirs mixtes sur les axes principaux d'entrée en Ville de Bulle.
- Des bandes cyclables sur les axes routiers avec de faibles charges de trafic.
- Sur les axes internes, périmètre élargi du centre-ville, ainsi que dans les zones à vitesse modérée, le principe de la mixité a été retenu.

Une certaine cohérence est donc recherchée dans les interventions mises en place, en fonction du type d'axe routier concerné.

### Contresens cyclables

Au sujet des contresens cyclables, il faut savoir que l'Ordonnance sur la signalisation routière mentionne à son article 46 alinéa 2 :

*Le signal « Sens unique avec circulation restreinte en sens inverse » désigne les routes à sens unique sur lesquelles certains genres de véhicules sont autorisés à circuler en sens inverse ; un symbole ou une inscription indique le genre de véhicule dont il s'agit (p. ex. « Sens unique avec circulation de cyclistes en sens inverse »).*

Il est relevé qu'aucune mention n'est faite quant à une obligation de marquer ou non le contresens. La signalisation est par contre obligatoire. De plus, le marquage de bandes cyclables n'est pas recommandé dans une zone 30. Les largeurs existantes entre les stationnements longitudinaux, sur ce type de rue, sont suffisantes au sens des normes pour autoriser le contresens cyclable marqué.

Lors de l'enquête menée auprès des cyclistes et non-cyclistes, il a été relevé que les automobilistes ne prenaient pas conscience du contresens cyclable. Pour améliorer la sécurité, des marquages de pictogrammes « cycles » viennent compléter les panneaux de signalisation indiquant la venue de cyclistes en sens inverse. Cette mesure a été réalisée cet automne.

## Trottoirs mixtes

S'agissant des surfaces partagées (trottoirs mixtes), la mise en place d'une signalisation OSR 2.61 « Chemin pour piétons » avec plaque complémentaire « Cycles autorisés » laisse aux cyclistes la liberté de choisir entre la chaussée et le trottoir. Dans ce cas de figure, les cyclistes sont autorisés à emprunter le trottoir mais doivent circuler avec égard envers les piétons et leur accorder la priorité. Ce double dispositif est conforme aux prescriptions en la matière. La largeur d'un trottoir mixte est d'au minimum 2.50 mètres.



Dans ce cas, l'article 33 al. 4 de l'OSR précise que les cyclistes ainsi que les cavaliers doivent avoir égard aux piétons et, lorsque la sécurité l'exige, les avertir, voire s'arrêter.

A contrario, les signalisations OSR 2.60, 2.63 et 2.63.1 obligent le cycliste à utiliser la piste cyclable. La largeur de cette piste est normalisée à 1.50 mètre au minimum et la largeur recommandée pour le trottoir adjacent est d'au minimum 2 mètres, soit une largeur totale minimale de 3.50 mètres.



A la rue Pierre-Nicolas-Chenaux, la largeur disponible ne permettait pas l'implantation séparée de bandes cyclables et d'un trottoir. C'est donc la solution de la surface partagée qui a été mise en place, permettant un trottoir large adapté aux forts flux piétonniers lors du passage des élèves du cycle d'orientation.

Dans le cas des rues de Gruyères (tronçon Jardin anglais – Trême) et de l'Ancien-Comté, le Conseil communal a estimé qu'il était inopportun, vu le faible trafic actuel de piétons et de cyclistes, de réduire l'espace public en faveur des uns ou des autres de ces usagers. En fonction de l'évolution de la situation, une ligne séparative telle que prévue par le signal OSR 2.63 pourra être mise en place.

Quant aux rues de Gruyères (secteur Jardin anglais – Centre-ville) et de la Condémine, elles constituent, selon la hiérarchie préconisée par les mesures d'accompagnement de la H189, un axe de circulation interne où la mixité est recherchée. Il n'y existe donc ni piste cyclable, ni bande cyclable. L'autorisation faite aux cyclistes d'utiliser les trottoirs sur la rue de la Condémine est justifiée par la proximité des écoles.

Le Conseil communal s'engage, dans la mesure du possible, à poursuivre les améliorations des infrastructures cyclables en éliminant les éventuels points noirs existants. L'application « velophone », à disposition sur le site internet de la Ville, permet aux cyclistes d'annoncer les problèmes rencontrés sur les routes bulloises. Concernant les marquages complémentaires demandés, le Conseil communal n'envisage aucune autre modification pour l'instant. Il reste cependant vigilant à l'évolution de la situation, de manière à intervenir si nécessaire de manière appropriée. Des mesures de communication sont également prévues, par différents canaux, pour sensibiliser les différents usagers de la route aux comportements à adopter. En parallèle, la police va poursuivre son travail dans le but de faire respecter les signaux et marquages en place.

**Le Conseil communal vous prie de prendre acte de la présente réponse à ce postulat.**

### **AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL**

**Le Syndic**

**Jacques Morand**

**Le Secrétaire général**

**Jean-Marc Morand**