



Intervention parlementaire

N° de l'intervention : 162-2020
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive :
N° d'affaire : 2020.RRGR.215

Déposée le : 08.06.2020

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Vanoni (Zollikofen, Les Verts) (porte-parole)
Rüfenacht (Burgdorf, PS)
Wenger (Spiez, PEV)
Flück (Interlaken, PLR)
Schilt (Utzenach, UDC)
Alberucci (Ostermundigen, pvl)
Kullmann (Thun, UDF)
Imboden (Bern, Les Verts)
Hamdaoui (Biel/Bienne, PDC)

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**

Offensive cantonale pour le vélo II : avancer plus rapidement en améliorant le réseau et en créant des voies prioritaires pour cyclistes !

Afin de renforcer l'offensive cantonale pour le vélo, le Conseil-exécutif est chargé :

1. de remédier de manière accélérée aux lacunes et aux points faibles identifiés depuis longtemps dans le réseau cyclable ;
2. de faire avancer la planification et la réalisation d'itinéraires rapides prioritaires en coopération avec les régions et les communes ;
3. de présenter, dans le cadre de cette coopération, un calendrier pour la réalisation accélérée de ces voies cyclables rapides ;
4. de mettre à disposition les moyens nécessaires, notamment pour les études de couloir nécessaires, en redéfinissant les priorités dans le cadre des moyens budgétaires disponibles ;
5. de doter du personnel nécessaire le service compétent au sein de l'Office des ponts et chaussées, et
6. de présenter les adaptations des bases légales qui seraient nécessaires afin de faciliter et d'accélérer la mise en place de voies cyclables (fussent-elles temporaires).

Développement :

Le 19 mars 2018, le Grand Conseil a adopté une offensive cantonale pour le vélo et approuvé plusieurs exigences de la motion en question (225-2017). En particulier, deux exigences centrales de la motion ont réuni de larges majorités pour renforcer la sécurité et l'attrait des voies de circulation pour les cyclistes, à plus forte raison dans le contexte de l'utilisation croissante des vélos électriques : il s'agit d'une part d'accélérer l'élimination des points faibles et des lacunes dans le réseau cyclable énumérés dans le plan sectoriel de 2014 pour le trafic cycliste (exigence adoptée sous forme de postulat) et d'autre part de créer des pistes cyclables pour la circulation rapide à vélo (électrique) au-delà des frontières communales sur les voies empruntées par les pendulaires (exigence adoptée sous forme de motion).

L'appui du Grand Conseil aux exigences portant sur une offensive cantonale pour le vélo a dépassé ce qu'avait proposé le Conseil-exécutif. Il a ainsi tenu compte de l'intérêt et de l'engagement de la population pour une promotion accrue du vélo. Six mois après la décision du Grand Conseil, les électrices et électeurs bernois ont d'ailleurs approuvé par 72 % des voix l'« arrêté fédéral Vélo », lançant ainsi un signal pour de meilleures pistes cyclables. L'année suivante, l'Office cantonal a lancé une procédure de participation sur une proposition d'adaptation du plan sectoriel pour le trafic cycliste, mentionné ci-avant.

L'« adaptation 2019 » visait à mettre à jour la liste des lacunes dans le réseau et à ancrer une nouvelle catégorie de pistes cyclables dans le plan sectoriel, les itinéraires prioritaires, appelé à constituer le niveau le plus élevé du réseau, avec pour objectif de relier des destinations importantes du trafic quotidien par des liaisons attrayantes, sûres et rapides. Selon la documentation de la procédure de participation, le but est d'exploiter à l'avenir « le potentiel très élevé du trafic cycliste au moyen de liaisons particulièrement attrayantes. Le nombre croissant de vélos électriques, qui circulent de plus en plus vite et de plus en plus loin, sera ainsi également pris en considération ». Des couloirs devant accueillir les itinéraires prioritaires ont été désignés en fonction de leur potentiel. Ces couloirs feront l'objet d'évaluations détaillées de leur faisabilité et des itinéraires concrets.

Le 27 mai 2020, à l'issue d'une procédure de consultation ayant donné lieu à un écho en très grande partie favorable, le Conseil-exécutif a adopté les modifications proposées au plan sectoriel. Toutefois, la documentation mise en ligne sur le site cantonal consacré aux arrêtés du Conseil exécutif éveille l'impression que le Conseil-exécutif a affaibli le rôle du canton pour la mise en œuvre de la principale modification : si le projet envoyé en procédure de corapport prévoyait encore que le canton « planifie les mesures nécessaires à la réalisation d'itinéraires prioritaires [...] en collaboration avec les régions et communes concernées », la version adoptée par le Conseil-exécutif dispose que le canton se limite à « évaluer la faisabilité d'itinéraires prioritaires dans les couloirs fixés en collaboration avec les régions et communes concernées ».

Celles-ci travaillent actuellement à formuler leurs attentes relatives aux itinéraires cyclables dans le cadre du renouvellement des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) et dans les projets d'agglomération qui s'y rapportent. A titre d'exemple, les projets destinés à la procédure de consultation publique dans la région de Berne – Mittelland prévoient certes quantité d'itinéraires cyclistes principaux – mais de nombreuses années s'écouleront avant que ces itinéraires prioritaires soient réalisés, ou même avant que leur planification soit achevée. Ainsi, la seule démarche annoncée d'ici 2027 pour l'itinéraire Berne-Rubigen-Münsingen, qui revêt une importance majeure pour le trafic cycliste pendulaire, est la réalisation d'une étude. Or, il conviendrait de saisir l'occasion que présentera bientôt les travaux d'extension des voies ferroviaires entre Gümliigen et Allmendingen pour accélérer la réalisation d'une voie cyclable à cet endroit et en réduire le coût.

Le confinement décrété en raison de la pandémie a bien montré le potentiel du vélo en tant que mode de transport. Selon une étude de l'EPFZ, l'utilisation du vélo a fortement augmenté – et les distances parcourues à vélo ont presque triplé. Vu l'essor du vélo, de nombreuses villes à l'étranger et en Suisse (dont Berlin, Paris, Milan, Budapest et Genève) ont réservé des voies au trafic cycliste, du moins temporairement

(on parle aussi de « pistes cyclables provisoires »). Alors que le coronavirus faisait déjà partie de notre quotidien, la Direction des travaux publics et des transports relève dans le rapport accompagnant les modifications du plan sectoriel pour le trafic cycliste que « la diminution du nombre de déplacements en véhicule motorisé au profit du vélo, respectueux de l'environnement, correspond à la stratégie globale des transports du canton, et plus particulièrement au principe visant à 'éviter, transférer et gérer harmonieusement le trafic'. Par ailleurs, les déplacements à vélo permettent de garder la forme, ce qui est bénéfique pour la santé. »¹

L'expérience liée à la pandémie est ainsi une raison supplémentaire de donner un nouvel élan à l'offensive cantonale pour le vélo. Pour exploiter le potentiel du trafic cycliste, que les vélos électriques sont encore venus accroître, il faut accélérer la réalisation d'itinéraires prioritaires pour le trafic cycliste et combler plus activement les lacunes dans le réseau. Etant donné qu'il est question d'améliorer les liaisons cyclables intercommunales, voire interrégionales, et qu'il convient de coordonner les démarches, le canton a un rôle essentiel à jouer : il lui revient de motiver les régions et les communes à faire preuve de diligence dans l'élaboration des études de couloir et dans la formulation et la réalisation des projets qui s'ensuivent, et d'apporter son soutien sous forme de conseils et de contributions financières.

Le service Mobilité douce (dont la désignation allemande – *Fachstelle Langsamverkehr*, soit littéralement « service du trafic lent » – peut induire en erreur au regard de la rapidité des liaisons à vélo ou à vélo électrique) doit pour cela disposer du personnel nécessaire. Par ailleurs, des moyens financiers doivent être fournis à temps par le canton pour réaliser les études de couloir ainsi que les travaux d'élaboration et de réalisation des projets, pour lesquels il est possible de demander d'importantes contributions fédérales au titre des projets d'agglomération. Il devrait être possible de mobiliser les moyens nécessaires en donnant la priorité aux mesures pour le vélo bénéficiant également à la protection du climat dans le cadre des crédits budgétaires et d'investissement de l'Office cantonal des ponts et chaussées. L'on répondrait ainsi également à la volonté exprimée par le Grand Conseil dans sa déclaration sur la politique climatique du 4 juin 2019, où il fait part de sa volonté de « faire ce qu'il pourra dans son domaine d'action pour s'opposer au changement climatique » et de traiter « en priorité les mesures réalisables ».

Destinataires
– Grand Conseil

¹ Original non traduit