

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 014-2019
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2019.RRGR.29

Déposée le: 20.02.2019

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Luginbühl-Bachmann (Krattigen, PBD) (porte-parole)

Cosignataires: 0

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: 595/2019 du 5 juin 2019
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –



Le réseau cyclable du canton de Berne présente-t-il d'autres points noirs?

Lors de la session de novembre 2018, le Grand Conseil a adopté la motion 097-2018 « Pédaler en sécurité entre Interlaken et Leissigen ». L'un des principaux arguments qui a motivé l'adoption de cette motion était qu'un tronçon de la piste cyclable entre Interlaken et Leissigen longeait une route nationale de trafic mixte (soit avec une vitesse limitée à 80 km/h). Une séparation du trafic mixte par une simple bande de signalisation jaune a été déclarée nettement insuffisante.

Le Conseil-exécutif est chargé de répondre aux questions suivantes :

1. Reste-t-il dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste du canton d'autres tronçons présentant les mêmes insuffisances en termes d'aménagement ou des insuffisances semblables ?
2. Si oui, ces modifications ou rectifications de route figurent-elles dans le plan d'investissement, et à quels volumes financiers doit-on s'attendre ?
3. Est-il possible, en conséquence de l'initiative vélo, de demander à la Confédération qu'elle contribue financièrement à ces travaux d'aménagement ?

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif comprend les questions critiques soulevées par l'auteure de l'interpellation, mais peut la rassurer à cet égard : les tronçons mentionnés entre Leissigen et Interlaken, dotés d'une bande cyclable sur une route nationale de troisième classe, font, dans le canton de Berne, clairement figure d'exception à la règle.

Le Conseil-exécutif prend position comme suit sur les questions posées :

1. Le tronçon de route nationale dans les Gorges du Taubenloch (A16 Bienne Nord – Péry / La Heutte) présente une situation comparable à celle dont il est question ici. Il figure également à titre de lacune qualitative du réseau (n° 44) dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste. En outre, la gestion de la circulation à vélo sur l'A5 sur la rive gauche du lac de Bienne est insatisfaisante, bien qu'il existe, tout au moins en partie, une séparation physique entre la voie de circulation et la bande cyclable. Et, contrairement aux deux autres tronçons de route nationale mentionnés, les cyclistes ont ici la possibilité de se rabattre sur des routes de catégorie inférieure.

Sur le réseau de routes cantonales, on ne rencontre aucune situation comparable, c'est-à-dire le passage de tronçons autoroutiers ou semi-autoroutiers (sans trafic cycliste) à des tronçons de trafic mixte. La circulation sur la plupart des routes cantonales est par ailleurs nettement plus faible.

2. Les aménagements et transformations sur les tronçons de routes nationales mentionnés relèvent de la compétence de l'Office fédéral des routes (OFROU). Le canton vise, en étroite collaboration avec l'OFROU, une amélioration substantielle de la situation. Faute de compétences en la matière, il n'y a pas de moyens financiers inscrits dans le plan d'investissement cantonal pour ces aménagements et transformations.
3. A notre connaissance, il ne sera pas possible de demander des subventions fédérales pour des infrastructures cyclables. Sur le plan du contenu, la loi sur les voies cyclables s'inspirera fortement de celle sur les chemins et sentiers pédestres.

Destinataire

- Grand Conseil