

Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention :	255-2022
Type d'intervention :	Motion
Motion ayant valeur de directive :	☐
N° d'affaire :	2022.RRGR.395
Déposée le :	30.11.2022
Motion de groupe :	Non
Motion de commission :	Non
Déposée par :	Remund (Mittelhäusern, Les Verts) (porte-parole) Brönnimann (Mittelhäusern, PVL) Roggli (Rüschegg Heubach, Le Centre) Gabi Schönenberger (Schwarzenburg, PS) Aebischer (Guggisberg, UDC) Zbinden (Mittelhäusern, UDC)
Cosignataires :	0
Urgence demandée :	Non
Urgence accordée :	
N° d'ACE :	383/2023 du 5 avril 2023
Direction :	Direction des travaux publics et des transports
Classification :	Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif :	Vote point par point 1. Adoption et classement 2. Adoption sous forme de postulat 3. Adoption sous forme de postulat

Voie cyclable Mittelhäusern–Schwarzenburg

Le Conseil-exécutif est chargé :

1. de compléter le tronçon manquant de la voie cyclable entre Mittelhäusern et Schwarzenburg dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste ;
2. d'élaborer un projet de bandes cyclables sur la route cantonale entre Mittelhäusern et Schwarzenburg en collaboration avec les communes de Köniz et Schwarzenburg et la Conférence régionale de Berne-Mittelland, étant précisé que les bandes cyclables pourraient exceptionnellement n'être réalisées que dans la montée dans les endroits les plus escarpés ;
3. d'élaborer le projet pour le tronçon Mittelhäusern–Schwarzenburg et le crédit correspondant d'ici 2030 au plus tard et de le présenter au Grand Conseil ainsi que de le mettre en œuvre d'ici 2035 au plus tard.

Développement :

Entre Köniz et Mittelhäusern, une bande cyclable presque continue offre depuis plusieurs décennies une protection minimale aux cyclistes. En amont de Mittelhäusern, la route cantonale n'est pas pourvue de bandes cyclables et présente même quelques tronçons étroits, à la visibilité restreinte, et donc dangereux pour les cyclistes.

Cette route est appréciée des amatrices et amateurs de vélo de course, mais depuis l'avènement des vélos électriques, elle est aussi de plus en plus fréquentée au quotidien.

Le tronçon est important pour le trafic pendulaire et représente un axe central du trafic de loisirs dans le Parc naturel du Gantersch et dans la région du sud de Berne.

Il n'existe pas d'autres options de voies parallèles : les routes et chemins passant par Steinenbrünnen font faire de grands détours et sont très raides par endroit. Une solution serait de passer par l'ancienne route de Berne via Moos–Steinhaus–Häusern, mais là aussi, des signalisations sécurisées pour changer de voie seraient nécessaires.

Comme l'ajout complet de bandes cyclables sur les deux voies pourrait s'avérer compliqué, en particulier sur les tronçons les plus pentus (Äckenmatt–Lanzenhäusern), on pourrait envisager de ne réaliser exceptionnellement qu'une seule bande cyclable à ces endroits, sur la voie ascendante uniquement. Cette solution réduirait considérablement le terrain nécessaire et les coûts. Les vélos roulant à une vitesse plus élevée dans la descente, le danger que représentent les voitures et les camions pour eux est relativement faible.

Jusqu'à présent, le tronçon n'a pas été inscrit dans le plan sectoriel du trafic cycliste ni couvert par une étude de corridor. Nous demandons au canton d'initier la planification et de mettre en œuvre le projet au cours des dix prochaines années.

Réponse du Conseil-exécutif

Pour le Conseil-exécutif, il est important de disposer d'une infrastructure cyclable sûre et attractive. Le canton de Berne alloue chaque année une somme importante à l'extension et à l'amélioration du réseau cyclable. La pertinence et le potentiel de différents projets et mesures en faveur du trafic cycliste sont ainsi analysés en tenant compte des possibilités financières du canton et des planifications régionales.

Avant de mettre à l'étude et de réaliser une mesure visant à étendre l'infrastructure cyclable, il faut l'intégrer dans les instruments de planification correspondants aux niveaux cantonal, régional et communal. Toutes les mesures qui relèvent de la compétence cantonale sont ensuite hiérarchisées en fonction des possibilités financières du canton et affectées à une période de traitement donnée.

À propos des différentes requêtes :

1. Le tronçon de la route cantonale entre Mittelhäusern et Schwarzenburg est déjà intégré au plan sectoriel pour le trafic cycliste. Le potentiel de cette liaison pour le trafic cycliste quotidien est toutefois jugé faible à moyen.
2. et 3.

En principe, une infrastructure pour le trafic cycliste est souhaitable sur l'ensemble des itinéraires cyclables. Une telle infrastructure n'existe pas sur le tronçon Mittelhäusern–Schwarzenburg ; les cyclistes utilisent cette partie de la route cantonale en trafic mixte.

Étant donné qu'aucune mesure n'est prévue pour ce tronçon dans la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU 2021) de la Conférence régionale de Berne-Mittelland, aucun mandat d'étude n'est en cours à l'heure actuelle. Le Conseil-exécutif rappelle que de nombreuses mesures issues des cinq études de planification pour le trafic cycliste de la Conférence régionale de Berne-Mittelland (CRBM) sont en cours de réalisation, comme l'aménagement de la voie cyclable cantonale du Gürbetal ou les travaux visant à améliorer la sécurité des cyclistes sur le tronçon Herrenschwanden–Kirchlindach. Un grand

nombre d'autres mesures de la CRTU 2021 sont également en cours, par exemple la réfection de la Freiburgstrasse dans le Wangental ou la construction de la bande cyclable Tägertschi–Konolfingen. La réalisation des mesures issues des cinq études de la CRBM et de la CRTU 2021 sont prioritaires.

Dans ce contexte, et étant donné que le canton se trouve dans une situation financière tendue, la réalisation d'une nouvelle infrastructure cyclable sur le tronçon Mittelhäusern–Schwarzenburg d'ici 2035 ne semble pas réaliste à l'heure actuelle. La possibilité d'améliorer à court terme la sécurité des cyclistes par le biais de signalisations et de marquages supplémentaires et faciles à mettre en place sera toutefois examinée. Les préparatifs de la CRTU 2025 ont en outre commencé dans les régions. Si la requête devait être poursuivie dans ce cadre, le Conseil-exécutif se dit prêt à envisager d'autres mesures et à examiner les échéances possibles pour leur mise en œuvre. Au vu des ressources financières et personnelles limitées de l'AIC II, mais aussi en raison de la topographie du tronçon de route concerné, ce projet complexe ne pourra toutefois pas être réalisé d'ici 2035.

Destinataire

– Grand Conseil