



# Intervention parlementaire

N° de l'intervention : 002-2022  
Type d'intervention : Motion  
Motion ayant valeur de directive : ☐  
N° d'affaire : 2022.RRGR.9

Déposée le : 05.02.2022

Motion de groupe : Non  
Motion de commission : Non  
Déposée par : Müller (Innerberg, PS) (porte-parole)  
Brönnimann (Mittelhäusern, pvl)  
Rüegsegger (Riggisberg, UDC)  
Vanoni (Zollikofen, Les Verts)  
Baumann-Berger (Münsingen, UDF)  
Steiner (Boll, PEV)  
Herren-Brauen (Rosshäusern, Le Centre)  
Arn (Muri b. Bern, PLR)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Oui  
Urgence accordée : Oui 10.03.2022

N° d'ACE : du  
Direction : Direction des travaux publics et des transports  
Classification : -  
Proposition du Conseil-exécutif : **Sélectionner**

## Application des cinq études de planification de la Conférence régionale de Berne – Mittelland pour le trafic cycliste

Le Conseil-exécutif est chargé

1. de mener des négociations avec l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et la Conférence régionale de Berne – Mittelland (CRBM) pour la mise en œuvre sans délai des cinq études de planification des itinéraires destinés au trafic cycliste quotidien ;
2. de déplacer à l'horizon A (2024-2027) du projet d'agglomération de la quatrième génération l'ensemble des mesures issues des cinq études de planification qui sont actuellement prévues à l'horizon B (2028-2031).

Développement :

Qu'il soit utilisé comme moyen de transport pour se rendre au travail, à l'école, à un lieu de formation ou durant les loisirs, le vélo a gagné en importance durant la pandémie de coronavirus et le volume du trafic cycliste a par conséquent augmenté. Pédaler pour se rendre au travail n'est pas une tendance qui va s'atténuer avec le temps : la Confédération table, dans le scénario « Base » des *Perspectives d'évolution du transport 2050* de l'Office fédéral du développement territorial (ARE), sur une augmentation de 97,2 % des voyageurs-kilomètres parcourus à vélo entre 2017 et 2050.

La seule évolution technique des systèmes de motorisation ne suffit pas à faire avancer la décarbonation du trafic : l'accroissement de la conscience écologique au sein de la société et le renforcement de notre sensibilité à la santé y contribuent également. Ce tournant sociétal débouche non seulement sur une adaptation du comportement de mobilité individuel, mais influence aussi la politique climatique et les mesures visant à encourager un système de trafic plus acceptable écologiquement.

L'utilisation du vélo comme moyen de transport dépend fortement de l'infrastructure. Les routes cantonales qui relient les communes ne correspondent souvent pas à la norme fixée pour le trafic cycliste par rapport au tracé, à la sécurité routière et à l'aménagement. En de nombreux endroits, la norme en vigueur pour les pistes cyclables sur les routes cantonales n'est pas ou que trop peu respectée. Il est donc nécessaire d'aménager l'infrastructure pour les cyclistes en conséquence. En 2020/2021, la CRBM a élaboré à cette fin, en étroite collaboration avec le canton et les communes concernées, des études de planification portant sur les cinq principaux couloirs cyclistes (itinéraires destinés au trafic cycliste quotidien) :

1. Vallée de la Gürbe : Wabern–Belp/Toffen–Thurnen(–Burgistein)/Riggisberg
2. Wabern–Kehrsatz–Belp centre/aéroport–Viehweid–Münsingen
3. Münsingen–Konolfingen–Zäziwil/Grosshöchstetten–Biglen
4. Pont Halen (Halenbrücke)–Uettiligen/Ortschwaben–Meikirch
5. Tiefenaustrasse/région Wankdorf–Zollikofen–Münchenbuchsee/Moosseedorf–Schönbühl–Bäriswil/Jegenstorf

Ces itinéraires traversent les communes suivantes : Bäriswil, Belp, Berne, Biglen, Grosshöchstetten, Kaufdorf, Kehrsatz, Kirchlindach, Konolfingen, Köniz, Meikirch, Mirchel, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Münsingen, Riggisberg (y c. Rümligen), Urtenen-Schönbühl, Thurnen (Kirchenthurnen/Mühlethurnen), Toffen, Wohlen, Zäziwil et Zollikofen.

Les itinéraires destinés au trafic cycliste quotidien figurent comme mesures dans le projet d'agglomération, sont inscrits dans la planification du réseau cyclable régional et sont ancrés comme besoins dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste. Ces itinéraires relient les communes rurales et les communes suburbaines entre elles et avec Berne ; ils assurent la fonction d'un réseau cantonal ininterrompu sur les axes principaux. En effet, un itinéraire destiné au trafic cycliste quotidien assume la même fonction de desserte et de liaison qu'une route cantonale pour le trafic motorisé, indépendamment du fait que l'itinéraire passe par des routes cantonales ou communales. Le canton doit donc prendre la responsabilité de la mise en œuvre ou, au moins, de la coordination, même si certains tronçons ne relèvent pas exclusivement de la responsabilité du canton selon la loi sur les routes en vigueur (qui se trouve actuellement en cours de révision).

L'Office cantonale des ponts et chaussées (OPC-AIC II) est responsable de la mise en œuvre des mesures pour les cinq couloirs cyclistes et en a d'ailleurs défini les priorités. Les rapports de la CRBM sur la procédure de participation relative aux couloirs de planification seront déjà disponibles en avril/mai 2022. À en croire la réponse du Conseil-exécutif à la question 2 (Application des cinq études de planification de la Conférence régionale Berne – Mittelland pour le trafic cycliste) déposée à la session d'hiver 2021 par le député Stefan Bänz Müller, la réalisation principale n'est toutefois prévue qu'entre 2028 et 2031, voire plus tard. C'est clairement trop tard. Le canton doit exercer maintenant son influence sur le déplacement des mesures de l'horizon B vers l'horizon A. Le Conseil-exécutif doit garantir les ressources en personnel et les moyens financiers nécessaires pour ce faire, afin qu'à l'issue des négociations réussies entre la Confédération et la CRBM concernant les projets d'agglomération, la mise en œuvre des cinq couloirs cyclistes issus des études de planification puisse commencer au plus vite. Malgré le volume de travaux à réaliser, les cinq études de planification montrent qu'il est parfois urgent d'agir, en particulier, mais pas exclusivement, pour les itinéraires empruntés par les élèves. Sur

certaines tronçons (par exemple, la Uettligenstrasse vers Halen ou la Grabenstrasse/Riggisbergstrasse entre Thurnen et Riggisberg), les besoins sont connus depuis des décennies, sans que rien n'ait pourtant jamais été entrepris.

Motivation de l'urgence : les projets d'agglomération sont actuellement en cours d'évaluation auprès de la Confédération. Tant que les négociations ne sont pas closes et que les projets d'agglomération n'ont pas encore été approuvés, il est tout à fait possible d'agir. Comme tous les projets devraient être évalués d'ici fin mars 2022, le délai pour intervenir et revoir la priorisation des mesures en faveur du trafic cycliste est néanmoins serré. Le canton doit donc, avec la CRBM, demander les modifications dans les semaines à venir à la Confédération, après quoi ce projet deviendra beaucoup plus difficile.

Destinataire

– Grand Conseil