

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 225-2017
Type d'intervention: Motion
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2017.RRGR.577

Déposée le: 12.09.2017

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Vanoni (Zollikofen, Les Verts) (porte-parole)
Imboden (Bern, Les Verts)
de Meuron (Thun, Les Verts)

Cosignataires: 12

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: 154/2018 du 14 février 2018
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: -
Proposition du Conseil-exécutif: **Vote point par point**

Point 1: adoption et classement

Point 2: adoption et classement

Point 3: rejet

Point 4: adoption et classement

Point 5: rejet, dans la mesure où la demande n'est pas déjà réalisée

Point 6: rejet

Lancement d'une offensive cantonale pour le vélo avec un programme d'encouragement complet et des voies rapides

Le Conseil-exécutif est chargé de lancer une offensive cantonale en faveur des vélos afin d'augmenter la sécurité et l'attrait des liaisons de transport pour les cyclistes, en tenant notamment compte de l'utilisation croissante de vélos électriques. L'offensive cantonale pour le vélo doit contenir les éléments suivants :

1. Une plus grande attention doit être portée à l'entretien des pistes et bandes cyclables. Les nids de poule, bordures transversales et autres obstacles sur la voie doivent être rapidement éliminés.

2. Lors de renouvellements de revêtements, de travaux d'entretien et de rénovations sur les routes cantonales, on cherche systématiquement à améliorer la circulation pour les vélos. Toute possibilité d'accroître la sécurité et l'attrait est automatiquement mise en œuvre.
3. Les points faibles et lacunes du réseau qui sont relevés sur le réseau cyclable doivent être éliminés plus activement.
4. Des mesures de construction ou d'exploitation (comme la signalisation) doivent permettre de créer des pistes cyclables pour la circulation rapide à vélo (électrique) au-delà des frontières communales sur les voies empruntées par les pendulaires.
5. Afin de promouvoir la circulation à vélo, l'amélioration des liaisons cyclables fait l'objet d'une communication renforcée et les intérêts des cyclistes sont mieux pris en compte grâce à des mesures d'exploitation (déneigement, règles de circulation sur les chantiers, etc.).
6. Un programme global de promotion du vélo comportant d'autres mesures appropriées est élaboré et mis en œuvre rapidement.

Développement :

Il y a près de dix ans, le Conseil-exécutif du canton de Berne a indiqué dans la « Stratégie de mobilité globale », parue en 2008, que le trafic cycliste (et le trafic piétonnier) était celui qui correspondait le mieux aux trois principales solutions aux problèmes de circulation : éviter, transférer et gérer harmonieusement. Le Conseil-exécutif a exprimé son soutien à la promotion du trafic cycliste au moyen de liaisons plus directes, plus sûres et plus attrayantes. Il a annoncé l'élimination ciblée de points faibles et de lacunes du réseau. Il a également formulé comme objectif concret la réalisation de mesures adéquates permettant de couvrir à pied ou à vélo une part croissante de l'ensemble des trajets dans les villes et les agglomérations.

Près de dix ans plus tard, il est temps d'évaluer si cet objectif a été atteint et si les intentions annoncées ont été mises en œuvre. Indépendamment de cette analyse, il existe indéniablement un besoin d'agir et un potentiel d'amélioration. C'est ce que montre l'offensive en faveur du vélo lancée par la Ville de Berne, qui veut augmenter la part de cyclistes dans le trafic global de 11% (état en 2010) à 20% en 2030. Les expériences quotidiennes faites par les cyclistes sur les routes cantonales confirment ce besoin d'agir. On constate par exemple assez fréquemment que les aires de circulation réservées aux vélos présentent souvent des nids de poules et d'autres cavités (par exemple des plaques d'égout) qui peuvent perturber la circulation, ce qui nuit également à l'attrait et à la sécurité. Parmi les autres problèmes rencontrés par les cyclistes, on trouve les pistes cyclables qui se terminent sans avertissement et sans protection, le déneigement insuffisant et le manque de considération pour le trafic cycliste lors de chantiers.

Dans le canton de Berne, le « Plan sectoriel pour le trafic cycliste » du 22 décembre 2014 constitue une bonne base de planification pour améliorer l'infrastructure destinée aux vélos. Avec les crédits-cadres du Conseil-exécutif pour l'entretien des routes cantonales (actuellement 126,5 millions de francs pour les années 2016 et 2017) et le crédit-cadre d'investissement 2018-2021 pour les routes, qui vient d'être adopté tel quel par le Grand Conseil (CHF 187,5 millions), des moyens financiers considérables sont à disposition. Il faut à présent s'assurer que le vélo en bénéficie de manière optimale, en tant que moyen de transport « le mieux approprié ».

Par ailleurs, il faut particulièrement tenir compte de la hausse de l'utilisation des vélos électriques. Selon l'analyse du « Microrecensement mobilité et transports 2015 », publiée par l'Office fédéral de la statistique en juin 2017, la part des ménages qui possède un vélo électrique a triplé en seulement cinq ans. En conséquence, le trafic cycliste est de plus en plus rapide et les pendulaires peuvent parcourir de plus longues distances. Afin d'exploiter le potentiel croissant que présentent les vélos électriques comme alternative au trafic automobile et possibilité de décharger les transports publics, d'autres efforts sont nécessaires pour créer des liaisons cyclables directes, sécurisées et attrayantes.

Pour mettre en œuvre cette offensive cantonale, il faut d'abord avoir plus systématiquement recours aux outils disponibles. Une possibilité consiste par exemple à faire davantage appel au savoir-faire du Centre de prestations Mobilité douce de l'Office cantonal des ponts et chaussées. Une autre à appliquer le document « Standards pour les routes cantonales » systématiquement en faveur des cyclistes. Afin que les lacunes des liaisons cyclables existantes soient rapidement détectées et supprimées, il serait utile d'exploiter une plateforme électronique où on pourrait les signaler (en développant par exemple velophone¹, un projet pilote limité à certaines communes).

Afin de supprimer les points faibles et les lacunes du réseau listés dans le plan sectoriel, le Centre de prestations Mobilité douce doit également disposer de moyens financiers pour ces mandats de planification dans le canton de Berne (comme dans les autres villes et cantons). Lorsque des améliorations sont apportées à des liaisons cyclables, il faut consacrer des moyens appropriés pour informer la population et accroître l'attrait du réseau cyclable dans certaines régions du canton. La publication et la distribution de VELOguides régionaux², comme cela a déjà été le cas pour Biel/Bienne, Lyss et Tavannes ainsi que les environs, constituent une possibilité.

D'autres mesures de promotion du trafic cycliste doivent être développées dans le cadre d'un programme global de promotion du vélo, comme il en existe depuis des années dans le canton de Zurich. L'élaboration et la mise en œuvre d'un tel programme sont également pertinentes compte tenu du contre-projet à l'initiative fédérale sur le vélo, proposant d'inscrire l'éventuel soutien fédéral à la promotion cantonale du vélo dans la Constitution fédérale.

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif reconnaît l'importance du vélo comme mode de transport respectueux de l'environnement et continue à encourager son utilisation conformément à la Stratégie de mobilité globale du canton. Il partage en grande partie les préoccupations des auteurs de la motion, mais renvoie toutefois aux outils disponibles, notamment au plan sectoriel pour le trafic cycliste à caractère contraignant pour les autorités, aux Conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) ou aux plans directeurs des communications des communes, qui servent déjà de bases pour promouvoir la circulation à vélo. L'Office cantonal des ponts et chaussées (OPC) a examiné en détail l'ensemble du réseau de routes cantonales à l'aide des Standards pour les routes cantonales sous l'angle du trafic cycliste et a tenu compte des lacunes constatées dans les outils de planification précédemment cités. Les mesures nécessaires sont désormais mises en œuvre en étroite collaboration avec les communes dans le cadre de

- projets de construction de route selon les plans de route approuvés ;

¹ <http://www.velophone.ch/>

² http://www.bve.be.ch/bve/fr/index/mobilitaet/mobilitaet_verkehr/langsamverkehr/veloverkehr/veloguides.html

- travaux d'entretien (réfections de revêtements), lors des nouveaux marquages ;
- projets de communes qui planifient et aménagent des portions d'itinéraires cyclables assurant une fonction de réseau cantonal sur leurs réseaux de routes et de chemins.

Le service Mobilité douce de l'OPC participe de près aux travaux de planification. Ainsi, les points exigés pour une offensive cantonale en faveur des vélos sont pour la plupart déjà mis en œuvre :

1. Afin d'identifier à temps les lacunes en matière de sécurité sur les routes cantonales, l'OPC utilise de manière systématique l'outil Road Safety Inspection (RSI) de l'Office fédéral des routes (OFROU). Les points faibles mentionnés sont repérés et corrigés.
2. L'OPC procède déjà systématiquement à des améliorations en faveur du trafic cycliste dans le cadre des travaux d'entretien (renouvellement de revêtements).
3. Nombre de points faibles et de lacunes du réseau constatés nécessitent des projets qui demandent une planification intense et des coûts importants. Certains de ces projets relèvent de la compétence des communes ou de l'OFROU. Sur les routes cantonales, on s'attache aujourd'hui déjà à remédier aux insuffisances, pour autant que les ressources humaines et financières le permettent. Si des mesures simples suffisent (p. ex. marquages ou surfaces colorées), elles sont mises en application aussi rapidement que possible. Dans la plupart des cas cependant, des procédures d'établissement de plans de route sont nécessaires. Les oppositions et les recours pouvant retarder ces dernières, l'OPC ne peut pas encourager de manière générale la réalisation des mesures sur le réseau cyclable au sens de la présente motion.
4. Il incombe aux régions de représenter dans leur CRTU les réseaux cyclables régionaux sous forme de plan. La mise à jour du plan sectoriel pour le trafic cycliste sera l'occasion pour l'OPC de procéder à un examen détaillé et de proposer des priorités pour l'actualisation des CRTU. L'objectif est de définir les axes principaux à la périphérie des centres urbains du canton de Berne et de déterminer les mesures nécessaires, en particulier dans les agglomérations de Berne, Bienne, Thoun, Berthoud, Langenthal et Interlaken. La création de liaisons cyclables entre les communes est par conséquent une tâche conjointe du canton, des régions et des communes, qui est déjà soutenue par le canton autant que possible.
5. Dans le cadre de ses projets, l'OPC informe déjà de façon ciblée la population des améliorations apportées aux liaisons cyclables. En outre, l'office a publié en collaboration avec les communes et les régions des dépliants « VELOguide » pour Lyss, pour Bienne et pour la vallée de Tavannes. Il manque à ce jour les bases légales et les ressources nécessaires à davantage d'activités de communication sur la circulation à vélo. Il en va de même pour l'élargissement du territoire couvert par la plateforme d'annonce en ligne « velophone ». Par ailleurs, le personnel d'entretien des routes de l'OPC (service d'hiver sur les routes cantonales) et la police cantonale (règles de circulation sur les chantiers) tiennent déjà compte précisément des besoins du trafic cycliste.
6. Pour pouvoir élaborer un programme cantonal de promotion du vélo qui irait plus loin que les nombreuses mesures actuelles, il faudrait à la fois des bases légales et des ressources supplémentaires. Ces deux éléments seraient indispensables à la conception d'un programme global selon le modèle du canton de Zurich.

Destinataire

- Grand Conseil