

Intervention parlementaire

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: du

Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

Classification: –

Proposition du

Conseil-exécutif:



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 prêtée 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 constatés sur le réseau cyclable doivent être supprimés plus activement.

4. Des mesures de construction et/ou d'exploitation (comme la signalisation) doivent permettre de créer des pistes cyclables pour la circulation rapide à vélo (électrique) par-delà les 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 par le biais de 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 défini, dans la « Stratégie de mobilité globale » parue en 2008, que le trafic cycliste (et le trafic piétonnier) correspondait aux trois stratégies centrales pour répondre au mieux aux problèmes de circulation : évitement, transfert et gestion efficiente du trafic. 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 la suppression 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 2016/2017) et le crédit-cadre d'investissement 2018-2021 pour les routes, adopté sans restriction par le Grand Conseil (187,5 millions de francs), 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 déchar-

ger 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 indiquer (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 les mandats de planification correspondants dans le canton de Berne (comme dans les autres villes et cantons). Lorsque des améliorations sont apportées à des liaisons cyclables, il convient de 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, pour d'autres régions du canton de Berne 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.

Destinataire

- Grand Conseil

¹ <http://www.velophone.ch/>

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