



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 162-2020
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2020.RRGR.215

Déposée le : 08.06.2020

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Vanoni (Zollikofen, Les Verts) (porte-parole)
Rüfenacht (Burgdorf, PS)
Wenger (Spiez, PEV)
Flück (Interlaken, PLR)
Schilt (Utzen, UDC)
Alberucci (Ostermundigen, pvl)
Kullmann (Thun, UDF)
Imboden (Bern, Les Verts)
Hamdaoui (Biel/Bienne, PDC)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 1190/2020 du 28 octobre 2020
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : **Vote point par point**
1. **Adoption sous forme de postulat**
2. **Adoption**
3. **Adoption sous forme de postulat**
4. **Adoption sous forme de postulat**
5. **Adoption sous forme de postulat**
6. **Adoption et classement**

Offensive cantonale pour le vélo II : avancer plus rapidement en améliorant le réseau et en créant des voies prioritaires pour cyclistes !

Afin de renforcer l'offensive cantonale pour le vélo, le Conseil-exécutif est chargé :

1. de remédier de manière accélérée aux lacunes et aux points faibles identifiés depuis longtemps dans le réseau cyclable ;
2. de faire avancer la planification et la réalisation d'itinéraires rapides prioritaires en coopération avec les régions et les communes ;
3. de présenter, dans le cadre de cette coopération, un calendrier pour la réalisation accélérée de ces voies cyclables rapides ;
4. de mettre à disposition les moyens nécessaires, notamment pour les études de couloir nécessaires, en redéfinissant les priorités dans le cadre des moyens budgétaires disponibles ;
5. de doter du personnel nécessaire le service compétent au sein de l'Office des ponts et chaussées, et

6. de présenter les adaptations des bases légales qui seraient nécessaires afin de faciliter et d'accélérer la mise en place de voies cyclables (fussent-elles temporaires).

Développement :

Le 19 mars 2018, le Grand Conseil a adopté une offensive cantonale pour le vélo et approuvé plusieurs exigences de la motion en question (225-2017). En particulier, deux exigences centrales de la motion ont réuni de larges majorités pour renforcer la sécurité et l'attrait des voies de circulation pour les cyclistes, à plus forte raison dans le contexte de l'utilisation croissante des vélos électriques : il s'agit d'une part d'accélérer l'élimination des points faibles et des lacunes dans le réseau cyclable énumérés dans le plan sectoriel de 2014 pour le trafic cycliste (exigence adoptée sous forme de postulat) et d'autre part de créer des pistes cyclables pour la circulation rapide à vélo (électrique) au-delà des frontières communales sur les voies empruntées par les pendulaires (exigence adoptée sous forme de motion).

L'appui du Grand Conseil aux exigences portant sur une offensive cantonale pour le vélo a dépassé ce qu'avait proposé le Conseil-exécutif. Il a ainsi tenu compte de l'intérêt et de l'engagement de la population pour une promotion accrue du vélo. Six mois après la décision du Grand Conseil, les électrices et électeurs bernois ont d'ailleurs approuvé par 72 % des voix l'« arrêté fédéral Vélo », lançant ainsi un signal pour de meilleures pistes cyclables. L'année suivante, l'Office cantonal a lancé une procédure de participation sur une proposition d'adaptation du plan sectoriel pour le trafic cycliste, mentionné ci-avant.

L'« adaptation 2019 » visait à mettre à jour la liste des lacunes dans le réseau et à ancrer une nouvelle catégorie de pistes cyclables dans le plan sectoriel, les itinéraires prioritaires, appelés à constituer le niveau le plus élevé du réseau, avec pour objectif de relier des destinations importantes du trafic quotidien par des liaisons attrayantes, sûres et rapides. Selon la documentation de la procédure de participation, le but est d'exploiter à l'avenir « le potentiel très élevé du trafic cycliste au moyen de liaisons particulièrement attrayantes. Le nombre croissant de vélos électriques, qui circulent de plus en plus vite et de plus en plus loin, sera ainsi également pris en considération ». Des couloirs devant accueillir les itinéraires prioritaires ont été désignés en fonction de leur potentiel. Ces couloirs feront l'objet d'évaluations détaillées de leur faisabilité et des itinéraires concrets.

Le 27 mai 2020, à l'issue d'une procédure de consultation ayant donné lieu à un écho en très grande partie favorable, le Conseil-exécutif a adopté les modifications proposées au plan sectoriel. Toutefois, la documentation mise en ligne sur le site cantonal consacré aux arrêtés du Conseil-exécutif éveille l'impression que le Conseil-exécutif a affaibli le rôle du canton pour la mise en œuvre de la principale modification : si le projet envoyé en procédure de corapport prévoyait encore que le canton « planifie les mesures nécessaires à la réalisation d'itinéraires prioritaires [...] en collaboration avec les régions et communes concernées », la version adoptée par le Conseil-exécutif dispose que le canton se limite à « évaluer la faisabilité d'itinéraires prioritaires dans les couloirs fixés en collaboration avec les régions et communes concernées ».

Celles-ci travaillent actuellement à formuler leurs attentes relatives aux itinéraires cyclables dans le cadre du renouvellement des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation (CRTU) et dans les projets d'agglomération qui s'y rapportent. A titre d'exemple, les projets destinés à la procédure de consultation publique dans la région de Berne – Mittelland prévoient certes quantité d'itinéraires cyclistes principaux – mais de nombreuses années s'écouleront avant que ces itinéraires prioritaires soient réalisés, ou même avant que leur planification soit achevée. Ainsi, la seule démarche annoncée d'ici 2027 pour l'itinéraire Berne-Rubigen-Münsingen, qui revêt une importance majeure pour le trafic cycliste pendulaire, est la réalisation d'une étude. Or, il conviendrait de saisir l'occasion que présentera bientôt les travaux d'extension des voies ferroviaires entre Gümliigen et Allmendingen pour accélérer la réalisation d'une voie cyclable à cet endroit et en réduire le coût.

Le confinement décrété en raison de la pandémie a bien montré le potentiel du vélo en tant que mode de transport. Selon une étude de l'EPFZ, l'utilisation du vélo a fortement augmenté – et les distances par-

courues à vélo ont presque triplé. Vu l'essor du vélo, de nombreuses villes à l'étranger et en Suisse (dont Berlin, Paris, Milan, Budapest et Genève) ont réservé des voies au trafic cycliste, du moins temporairement (on parle aussi de « pistes cyclables provisoires »). Alors que le coronavirus faisait déjà partie de notre quotidien, la Direction des travaux publics et des transports relève dans le rapport accompagnant les modifications du plan sectoriel pour le trafic cycliste que « la diminution du nombre de déplacements en véhicule motorisé au profit du vélo, respectueux de l'environnement, correspond à la stratégie globale des transports du canton, et plus particulièrement au principe visant à « éviter, transférer et gérer harmonieusement le trafic ». Par ailleurs, les déplacements à vélo permettent de garder la forme, ce qui est bénéfique pour la santé. »¹

L'expérience liée à la pandémie est ainsi une raison supplémentaire de donner un nouvel élan à l'offensive cantonale pour le vélo. Pour exploiter le potentiel du trafic cycliste, que les vélos électriques sont encore venus accroître, il faut accélérer la réalisation d'itinéraires prioritaires pour le trafic cycliste et combler plus activement les lacunes dans le réseau. Etant donné qu'il est question d'améliorer les liaisons cyclables intercommunales, voire interrégionales, et qu'il convient de coordonner les démarches, le canton a un rôle essentiel à jouer : il lui revient de motiver les régions et les communes à faire preuve de diligence dans l'élaboration des études de couloir et dans la formulation et la réalisation des projets qui s'ensuivent, et d'apporter son soutien sous forme de conseils et de contributions financières.

Le service Mobilité douce (dont la désignation allemande – *Fachstelle Langsamverkehr*, soit littéralement « service du trafic lent » – peut induire en erreur au regard de la rapidité des liaisons à vélo ou à vélo électrique) doit pour cela disposer du personnel nécessaire. Par ailleurs, des moyens financiers doivent être fournis à temps par le canton pour réaliser les études de couloir ainsi que les travaux d'élaboration et de réalisation des projets, pour lesquels il est possible de demander d'importantes contributions fédérales au titre des projets d'agglomération. Il devrait être possible de mobiliser les moyens nécessaires en donnant la priorité aux mesures pour le vélo bénéficiant également à la protection du climat dans le cadre des crédits budgétaires et d'investissement de l'Office cantonal des ponts et chaussées. L'on répondrait ainsi également à la volonté exprimée par le Grand Conseil dans sa déclaration sur la politique climatique du 4 juin 2019, où il fait part de sa volonté de « faire ce qu'il pourra dans son domaine d'action pour s'opposer au changement climatique » et de traiter « en priorité les mesures réalisables ».

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif soutient la volonté des motionnaires d'encourager le trafic cycliste grâce à une infrastructure routière attrayante. Pour les trajets de courte distance pouvant être effectués en vélo ou vélo électrique, une infrastructure cyclable sûre et attrayante doit être mise à disposition. Si davantage de personnes utilisent le vélo pour se rendre au travail, cela permettra de désengorger le réseau routier, en particulier dans les agglomérations.

Les mesures d'infrastructure nécessaires pour atteindre cet objectif occupent déjà une place importante dans les principaux instruments de planification (conceptions régionales des transports et de l'urbanisation [CRTU], projets d'agglomération, plan du réseau routier, plan sectoriel pour le trafic cycliste). Selon la stratégie de mobilité globale du canton également, la mise à disposition d'une infrastructure attrayante pour les cyclistes est un pilier essentiel de la politique des transports. Les possibilités d'améliorer le réseau cyclable et notamment de créer des itinéraires prioritaires pour les cyclistes sont déjà en cours d'examen.

La tâche est toutefois extrêmement complexe en raison des différentes responsabilités impliquées (canton, communes) et de la durée des planifications ; la mise en œuvre des améliorations apportées à cette infrastructure est intégrée dans des processus bien définis et prendra certainement plusieurs années.

¹ Original non traduit

De nombreuses mesures visant à améliorer l'infrastructure cyclable sont prévues dans les ressources budgétaires déjà réservées pour les projets routiers. La plupart de ces améliorations seront mises en œuvre dans le cadre de projets routiers en préparation. Cette manière de procéder garantit une planification globale et une mise en œuvre qui préserve les ressources.

Les arrondissements d'ingénieur en chef de l'Office des ponts et chaussées (OPC) responsables de la planification, de l'étude et de la mise en œuvre de mesures d'infrastructure sont en charge non seulement du trafic cycliste, mais aussi du maintien de la substance des routes cantonales, de la protection contre le bruit, de la protection des piétons, de l'aménagement sans obstacle des arrêts de bus et de l'élimination des zones accidentogènes, entre autres. Lors de la mise en œuvre de projets, l'Office des ponts et chaussées doit tenir compte d'une part des intérêts de l'ensemble des usagers de la route (piétons, transports publics routiers et trafic motorisé) et d'autre part des ressources humaines et financières disponibles. Favoriser un domaine en particulier, par exemple le réseau cyclable, se ferait au détriment d'un autre domaine ou impliquerait des ressources humaines et financières supplémentaires à l'OPC. La marge de manœuvre pour une réalisation accélérée des infrastructures cyclables en établissant de nouvelles priorités est par conséquent très limitée dans le contexte politico-financier donné.

Il convient par ailleurs de souligner que des ressources supplémentaires à l'OPC n'impliqueraient pas forcément une accélération de la réalisation de tous les projets. Pour les itinéraires qui empruntent des routes communales, la planification doit être réalisée par les communes en question. La garantie des moyens financiers et la planification des projets font là aussi partie de processus bien définis et nécessitent du temps.

1. Les points faibles et les lacunes du réseau cyclable recensés dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste sont traités en priorité lors de la planification des projets et éliminés lors de la réalisation des projets en question, dans les limites des ressources disponibles. Ces dernières années, de nombreuses routes cantonales ont été optimisées pour les cyclistes. Par ailleurs, plusieurs projets de voies cyclables à l'écart des routes cantonales sont en cours de planification. De plus, pour tous les projets de routes cantonales (projets d'extension, de transformation et de maintien de la substance des routes), l'Office des ponts et chaussées examine systématiquement la possibilité de procéder à des améliorations pour le trafic cycliste. Traiter les besoins en matière de trafic cycliste indépendamment des projets routiers prévus serait dans la plupart des cas inefficace et entraînerait des coûts élevés. Le Conseil-exécutif est par conséquent disposé à examiner la demande des motionnaires et propose d'adopter le point 1 sous forme de postulat.
2. Les itinéraires prioritaires à réaliser dans les couloirs fixés par le plan sectoriel pour le trafic cycliste sont définis et priorisés dans le cadre d'études de faisabilité en collaboration avec les communes et les régions. Les mesures nécessaires à la réalisation des itinéraires prioritaires, identifiées à l'aide de ces études de couloirs, sont ensuite reportées dans les instruments de planification mentionnés plus haut. Cela permet ainsi d'assurer la coordination avec les autres services et les exigences relatives au territoire et de garantir le cofinancement par la Confédération (moyens du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, FORTA). Il s'agit d'un processus continu, qui est réalisé en collaboration avec les régions et les communes. Le Conseil-exécutif propose d'adopter le point 2 de la motion.

3. Des calendriers ont déjà été établis et coordonnés avec les partenaires impliqués au moyen des instruments de planification susmentionnés. La mise en œuvre des mesures dépend toutefois des ressources humaines et financières limitées à disposition des parties impliquées, mais aussi, pour ce qui est notamment des mesures réalisées dans le cadre des projets d'agglomération, des projets et calendriers de la Confédération. Le Conseil-exécutif est disposé à examiner la demande des motionnaires et propose d'adopter le point 3 sous forme de postulat.
4. Les moyens nécessaires à la mise en œuvre des mesures relatives au trafic cycliste, notamment pour l'élaboration d'études de couloirs – pour autant que l'Office des ponts et chaussées en ait la responsabilité – sont pris en compte dans la planification financière de l'Office des ponts et chaussées. Cette planification est le résultat d'une priorisation stricte. Accélérer l'élimination des lacunes du réseau et créer rapidement des itinéraires cyclables augmenteraient considérablement les investissements annuels nécessaires. Cependant, le Conseil-exécutif est disposé à examiner dans quel cadre il serait judicieux et réalisable de donner la priorité aux moyens destinés à accélérer l'élimination des lacunes du réseau et la création d'itinéraires cyclables. Le Conseil-exécutif propose d'adopter le point 4 sous forme de postulat.
5. Accélérer l'élaboration des études de couloirs et la mise en œuvre des itinéraires prioritaires pour les vélos tout en assumant les autres tâches existantes nécessite de renforcer les effectifs de l'Office des ponts et chaussées. Le Conseil-exécutif est prêt à examiner dans quelle mesure il serait possible de créer des postes supplémentaires à partir d'autres secteurs de la DTT et quelles seraient les répercussions de ces mesures compensatoires. Le Conseil-exécutif est disposé à adopter le point 5 de la motion sous forme de postulat.
6. Les bases légales pour la création et l'extension d'itinéraires et de voies cyclables existent déjà. Une accélération de la mise en œuvre de tels projets dépend des ressources humaines et financières à disposition. Le Conseil-exécutif propose d'adopter le point 6 de la motion et de le classer.

Destinataire

– Grand Conseil