



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

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 : 513/2022 du 18 mai 2022
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : Non classifié
Proposition du Conseil-exécutif : **Rejet**

Mise en œuvre des cinq études de planification pour le trafic cycliste de la Conférence régionale de Berne – Mittelland

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 cantonal 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.

Réponse du Conseil-exécutif

La présente motion relève de la compétence exclusive du Conseil-exécutif (motion ayant valeur de directive). S'agissant de motions de ce type, la latitude du Conseil-exécutif est relativement grande dans l'appréciation du degré de réalisation des objectifs, des moyens à mettre en œuvre et des autres modalités de l'exécution du mandat. Il appartient au Conseil-exécutif de décider en dernier ressort.

Le Conseil-exécutif partage totalement l'avis des signataires de la motion. Le transfert modal en faveur du vélo permet de délester les transports publics et la circulation routière tout en préservant le climat, et s'inscrit donc en accord avec les intérêts du canton. Le vélo représente un moyen de transport important pour l'avenir et recèle, en particulier dans la région de Berne, un potentiel élevé pour le délestage du réseau routier. Dans le cadre de ses compétences, le Conseil-exécutif promeut donc activement l'aménagement de l'infrastructure destinée aux vélos. L'aménagement d'itinéraires intercommunaux et ininterrompus destinés au trafic cycliste quotidien est effectué sur la base des dispositions légales, en collaboration avec les régions et les communes.

Les itinéraires prioritaires mentionnés revêtent une importance de premier plan. Pour continuer à y promouvoir le trafic cycliste, le Conseil-exécutif a chargé l'Office des ponts et chaussées et la Conférence régionale de Berne Mittelland (CRBM) de réaliser les travaux de planification. Ces derniers ne sont pas encore terminés. Par ailleurs, le canton mène dans la zone de la Conférence régionale de Berne-Mittelland déjà plus de 20 projets destinés à améliorer notablement l'infrastructure cyclable. En font notamment partie les projets suivants :

- Correction de la Bolligenstrasse Nord Berne et Ostermundigen
- Réfection de la Seftigenstrasse Berne-Köniz (projets SEFT 1-3)
- Réfection de la Freiburgstrasse Berne-Köniz-Neuenegg

Le Conseil-exécutif est d'accord que le canton soit responsable de la coordination pour la mise en œuvre des mesures dans le cadre des cinq couloirs cyclistes mentionnés et qu'il établisse un ordre de priorités pour la mise en œuvre des cinq couloirs cyclistes en collaboration avec la CRBM et les communes. Les propriétaires des routes concernées restent responsables de la mise en œuvre (y c. prise en charge des coûts). Dans ce cadre, il est envisageable que le canton – en fonction des projets et dans les cas où cela est judicieux – assume la responsabilité pour la réalisation conjointe des mesures par le canton et les communes.

Concernant les couloirs cyclistes évoqués par les signataires de la motion, le Conseil-exécutif tient à préciser qu'il ne s'agit pas de projets d'envergure modeste faciles à mettre en œuvre. De nombreux projets sont complexes sur le plan technique, comme le tronçon allant du pont de Halen vers Uettligen via la Uettligenstrasse. Les projets requièrent l'acquisition de terrains auprès de propriétaires privés et de terres cultivables utilisées pour l'agriculture, et sont très coûteux.

Dans ce cadre, il faut donc prendre en compte la probabilité d'expropriations, d'oppositions et de recours, qui peuvent entraîner des retards et des coûts supplémentaires. Selon une première estimation approximative, le montant des projets souhaités serait de l'ordre de 80 à 100 millions de francs. En fonction du projet, la Confédération participe aux coûts à hauteur de minimum 30 %, et les communes jusqu'à 20 %. Les itinéraires cyclistes principaux mentionnés incluant près de 90 mesures partielles qui concernent non seulement les routes cantonales mais aussi les routes communales, la répartition légale des compétences s'avère complexe. Les routes communales relèvent de la compétence des communes. Pour pouvoir soumettre une demande de subventions fédérales concernant un projet concret, il est essentiel que les mesures soient prêtes à être réalisées et financées. En raison du degré élevé de complexité du projet global, il est peu probable que la totalité des projets soit prête à être réalisée avant 2027.

Au vu de la situation financière, le Conseil-exécutif est tenu de prioriser les investissements dans les travaux publics. Le Grand Conseil a adopté pour cela la motion 176-2021 « Priorisons les investissements dans les travaux publics également ! » et approuvé une déclaration de planification relative au plan intégré mission-financement 2023-2025 demandant une priorisation dans les travaux publics. L'infrastructure pour les vélos est également concernée par cette priorisation.

Sur la base de la CRTU 2021, le canton a déposé en septembre 2021 les projets d'agglomération de quatrième génération (PA4) auprès de la Confédération, dont fait également partie le PA4 Berne. L'examen du PA4 est déjà bien avancé à la Confédération. Le PA4 Berne contient au total 137 mesures en matière de circulation routière, d'un montant total de 719,5 millions de francs environ, pour l'horizon 2024-2031 (horizon A jusqu'à 2027). Plus de la moitié des mesures visent le développement de la mobilité pedestre et cycliste. Les mesures pouvant être facilement mises en œuvre dans le cadre des cinq couloirs cyclistes mentionnés sont déjà intégrées à la catégorie « horizon A » du PA4 Berne dans le paquet de mesures forfaitaires Mobilité douce. Dans les limites de l'enveloppe budgétaire allouée à ce paquet forfaitaire, le Conseil-exécutif peut fixer d'autres priorités en faveur des cinq couloirs cyclistes, dans la mesure où les projets concernés sont prêts à être réalisés et financés.

Sur la base de sa pratique actuelle, qui a fait ses preuves, et au vu des fonds fédéraux reçus dans le passé, le Conseil-exécutif a soumis les itinéraires prioritaires mentionnés en tant que mesures B dans le projet d'agglomération, c'est-à-dire en tant que mesures qui ne seront prêtes à être réalisées qu'à partir de 2027. La présente motion demande une intervention du Conseil-exécutif auprès de l'ARE afin que les projets soient déplacés vers l'horizon A. Cela supposerait que les projets soient prêts à être réalisés et financés d'ici à 2027 au plus tard. Compte tenu des 90 mesures individuelles prévues et pour les différentes raisons exposées plus haut, ceci n'est cependant pas réaliste.

Pour cette raison, le Conseil-exécutif considère donc que la demande formulée dans l'intervention, à savoir le déplacement des projets vers l'horizon A, n'est pas réalisable, les critères fixés par la Confédération pour les projets A ne pouvant pas être remplis (notamment le fait que les mesures doivent être prêtes à être réalisées et financées d'ici à 2027). Tant qu'il n'aura pas été prouvé que les projets peuvent être réalisés dans les délais fixés par la Confédération, l'ARE n'entrera pas en matière au sujet de la demande des signataires de la motion. En ce qui concerne les négociations souhaitées par les signataires de la motion, elles auraient plutôt un effet contraire et porteraient atteinte à la crédibilité dont bénéficie jusque-là le canton auprès de l'ARE, qui le considère comme un partenaire réaliste et fiable. En règle générale, la Confédération reporte les projets considérés comme non réalisables à l'horizon fixé. Compte tenu de son excellente collaboration établie depuis des années avec l'ARE, le Conseil-exécutif recommande vivement de renoncer à la démarche proposée dans l'intervention.

De l'avis du Conseil-exécutif, il ne serait pas judicieux d'engager des négociations avec l'ARE comme demandé par les signataires de la motion ; cela nuirait à la crédibilité du canton ainsi qu'à sa stratégie en matière de négociation, qui a fait ses preuves jusque-là. Si, contre toute attente, les itinéraires prioritaires s'avéraient prêts à être réalisés en partie ou en totalité avant 2027 et étaient financièrement supportables pour le canton et les communes, le canton pourrait alors prioriser et mettre en œuvre de manière anticipée ces projets dans le projet d'agglomération de quatrième génération, dans la mesure où les moyens alloués par la Confédération pour le paquet de mesures forfaitaires consacré à la mobilité douce sont suffisants. En effet, pour cette catégorie de mesures, la Confédération n'alloue pas de subventions à des projets distincts, mais accorde une contribution forfaitaire (calculée sur la base d'unités de prestation comme les mètres courants, les mètres carrés, le nombre d'unités ou encore les nœuds), pour laquelle le canton dispose d'une marge de manœuvre concernant l'ordre de priorité. À ce sujet, il n'est pas nécessaire d'impliquer l'ARE pour donner suite à la demande des signataires de la motion. Le Conseil-exécutif contrôlera ultérieurement l'ordre de priorité des projets dans le cadre des subventions globales de l'ARE pour le trafic piéton et cycliste, permettant ainsi de tenir compte des demandes des signataires de la motion. Pour les raisons mentionnées, il propose toutefois de rejeter la motion telle qu'elle est formulée. En effet, une telle démarche affaiblirait la position du canton dans les négociations par rapport à la Confédération et ne serait donc pas judicieuse.

Destinataire
– Grand Conseil