
Numéro de l'intervention: 235-2010
Type d'intervention: **Motion**

Déposée le: 25.11.2010

Déposée par: Amstutz (Corgémont, Les Verts) (porte-parole)
Gsteiger (Perrefitte, PEV)
von Kaenel (Villeret, PLR)
Hirschi (Moutier, PSA)
Bühler (Cortébert, UDC)

Cosignataires: 22

Urgente:

Date de la réponse: 04.05.2011
Numéro de l'ACE: 739/2011
Direction: TTE



Un véritable réseau de pistes cyclables dans le Jura bernois

En vertu de l'article 45 de la loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR, RSB 732.11), le Conseil-exécutif établit le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste, qui fixe les itinéraires cyclables servant de réseau cantonal pour le trafic cycliste quotidien et de loisirs. L'établissement d'un nouveau plan est prévu pour 2012.

Afin d'assurer la sécurité des cyclistes, de favoriser la mobilité douce et de participer au développement touristique du Jura bernois, le Conseil-exécutif est chargé de :

1. Intégrer dans le Plan directeur (PDC) Vélo de nouvelles mesures en faveur du trafic cycliste dans l'ensemble de la région pour réaliser un équipement de base dans les plus brefs délais.
2. Veiller à ce que ces mesures combler les lacunes existantes et permettent de constituer un réseau de pistes cyclables complet.
3. Profiter d'aménager le réseau de chemins vicinaux (sur territoire communal) partout où cela est possible afin de limiter au maximum les dépenses dans ce domaine et permettre ainsi aux usagers de rouler en dehors des routes cantonales.
4. Réaliser le plus rapidement possible le tracé Cormoret – Villeret.
5. Intervenir auprès de la Confédération (OFROU), afin que la liaison pour trafic cycliste Bienne – La Heutte soit rapidement réalisée.

Développement

Dans plusieurs décisions de principe relatives à la politique en matière d'utilisation de l'espace, à la politique des transports et à la politique environnementale, on peut constater avec satisfaction que le Conseil-exécutif a hissé l'encouragement du trafic cycliste au rang des tâches importantes. Avec la conception directrice "Option vélo", il précise les décisions de principe et indique comment les consignes en matière de trafic cycliste doivent être mises en oeuvre. Il crée ainsi les conditions propices à une promotion ciblée et coordonnée du vélo et encourage l'utilisation de toute la marge de manoeuvre disponible. Il préci-

se également que les parcours cyclables doivent présenter un bon niveau de qualité pour les utilisateurs. Cela signifie qu'ils sont tracés de manière cohérente (sur tout le trajet et les uns par rapport aux autres), qu'ils sont reliés entre eux et qu'ils se caractérisent par un tracé direct, une sécurité élevée et un confort suffisant. À l'aide du Plan directeur (PDC) Vélo, le canton veut tout à la fois augmenter la sécurité du trafic cycliste et promouvoir le vélo comme moyen de transport dans la vie de tous les jours, donc adapter le réseau des routes et chemins en conséquence. Le reste du trafic en sera d'autant déchargé, les émissions nuisibles pour l'environnement réduites et la santé de la population améliorée.

Nous devons reconnaître qu'à l'aide du PDC Vélo, l'Office des ponts et chaussées (OPC) a, ces dernières années, mis en place plusieurs aménagements dans le Jura bernois et que de courts tronçons sont maintenant réalisés. Nous estimons toutefois que le moment est venu de réaliser un véritable réseau de pistes ou de bandes cyclables en reliant de manière optimum les tronçons existants. Notre région se prête au tourisme doux, donc aux randonnées et vacances cyclistes, y compris pour des familles. De plus, en proposant des tronçons où les écoliers, par exemple, ne soient pas mis en danger, on évitera de bien coûteux transports scolaires. Il est urgent que le secteur Cormoret – Villeret soit rapidement réalisé car il permettrait à des élèves du syndicat scolaire Villeret – Cormoret – Courtelary de se déplacer à vélo et en toute sécurité.

Signalons encore que sur plus de 65 km (entre Balsthal et Areuse), il n'existe aucune liaison adaptée au trafic cycliste entre le Plateau et la chaîne jurassienne. Le tronçon Bienne – La Heutte est un axe essentiel dans le réseau de bandes cyclables et il n'attend qu'à être développé ; il représente en quelque sorte le portail d'accès à nos vallées et constitue une pièce essentielle pour l'attrait touristique de notre région. Il est indispensable d'aménager à cet endroit une liaison sûre car il est inacceptable que le trafic y soit mixte et, en plus, dans des tunnels où les véhicules automobiles ont plutôt tendance à dépasser les 80 km/h. La motion Schär-Egger n° 137/2009, acceptée par le Grand Conseil en septembre 2009, soulignait ce problème avec pertinence. Un projet existe bel et bien, mais la situation est bloquée depuis que ce tronçon dépend de la Confédération (OFROU).

Réponse du Conseil-exécutif

Ces dix dernières années, le canton a réalisé des mesures en faveur du trafic cycliste dans le Jura bernois pour un total de 15 millions de francs environ. Des bandes cyclables ont notamment été aménagées sur les tronçons suivants : Tavannes–Tramelan, Sonvilier–Saint-Imier et Eschert–Grandval. D'autres sont prévues entre Cortébert et Sonceboz dans le cadre du programme de construction des routes 2011 – 2013 pour un montant de 2,3 millions de francs. En principe, le réseau formé par les routes cantonales, le tronçon de route nationale Jonction de Reuchenette–La Heutte (gorges du Taubenloch) et les itinéraires cyclotouristiques signalisés est suffisamment dense pour la pratique du vélo. Toutefois, le Conseil-exécutif partage l'avis de l'auteur de la motion selon lequel il faut encourager le trafic cycliste et, à cette fin, compléter et améliorer le réseau des aménagements cyclables dans le Jura bernois.

Malgré le prix réduit pour le transport des vélos par le train, la situation des cyclistes n'est pas satisfaisante sur le tronçon de route nationale empruntant les gorges du Taubenloch. C'est d'autant plus déplorable qu'entre Oensingen et le Val de Travers, aucun itinéraire cyclable digne de ce nom ne relie le Plateau au Jura. L'Office fédéral des routes (OFROU), compétent pour le tronçon en question, s'est engagé à soumettre au canton d'ici à mi-2011 des propositions visant à réaliser cet élément d'importance nationale dans le réseau cyclable.

Des améliorations en faveur du trafic cycliste s'imposent également dans le Vallon de Saint-Imier, que ce soit pour les déplacements quotidiens, les loisirs ou les trajets scolaires. Il est par ailleurs nécessaire de mettre en œuvre des mesures pour renforcer la sécurité des cyclistes sur de courts tronçons entre Tramelan et Tavannes, entre Pontenet et Loveresse ainsi que dans les gorges de Court. Le canton cherchera des solutions en étroite collaboration avec les régions et sur la base de la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU).

Enfin, le réseau cyclable présente une lacune à Petit-Douanne, ce qui a empêché jusqu'ici de signaler l'itinéraire n° 50 « Pied du Jura » le long de la rive nord du lac de Biemme. La construction du passage inférieur pour cyclistes et piétons à Douanne, dont le permis de construire a été délivré, relève de la compétence de l'OFROU. Le canton envisage de faire en sorte que la réalisation de ce projet par la Confédération soit aussi fixée de manière contraignante dans le plan directeur cantonal.

Point 1

Le canton s'efforce de réaliser un réseau de base à l'intérieur et aux abords du Jura bernois en étroite collaboration avec les services fédéraux compétents pour les routes nationales. Il examinera les dispositions prévues pour améliorer la sécurité des cyclistes, en particulier dans le Vallon de St-Imier, sur de courts tronçons dans la Vallée de Tavannes et sur la route cantonale menant à Tramelan. En cas de nécessité de mettre en œuvre des mesures d'une certaine ampleur, elles seront définies dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste et, si des routes cantonales sont concernées, dans le plan du réseau routier.

Point 2

L'aménagement d'un réseau complet de pistes cyclables est au centre des préoccupations du nouveau plan sectoriel pour le trafic cycliste. Les mesures propres à combler les lacunes seront examinées sur la base des données soumises par les régions.

Point 3

L'adaptation des chemins vicinaux en faveur du trafic cycliste est du ressort des communes. Quant aux mesures servant à remplacer ou à compléter l'aménagement de routes cantonales, une participation financière du canton est envisageable si l'itinéraire cyclable concerné figure dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste. A ce propos, il convient de préciser que les parcours réalisés à l'écart des routes cantonales impliquent souvent des détours et des dénivellations supplémentaires qui les rendent moins attrayants.

Point 4

La liaison Cormoret–Villeret figure déjà dans le plan sectoriel pour le trafic cycliste (aménagements spécifiques hors localité, de type 1). Sur la base de la conception régionale des transports et de l'urbanisation, le canton définira, d'entente avec la région et les communes, les mesures appropriées dans le plan sectoriel précité et les intégrera dans le plan du réseau routier si les conditions sont réunies.

Point 5

La liaison cyclable entre Bienne et La Heutte a déjà fait l'objet de la motion Schär-Egger (M 137/2009). La réponse du Conseil-exécutif du 12 août 2009 conserve toute sa validité : la réalisation de ce projet relève de la compétence de la Confédération. Par lettre du 23 novembre 2010, l'Office fédéral des routes a fait part de son intention de présenter des propositions à l'été 2011.

Proposition : adoption sous forme de postulat.

Au Grand Conseil