

MOTION

UN VERITABLE RESEAU DE PISTES CYCLABLES DANS LE JURA BERNOIS

En vertu de l'article 45 de la loi du 4 juin 2008 sur les routes (LR, 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 comblent 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.

DEVELOPPEMENT

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 précise 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 d'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, 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).

Corgémont, le 25 novembre 2010

Pierre Amstutz

Co-auteurs :

Co-signataires :