



## Réponse

**à la motion interpartis 20220067, Koller Levin, PS, Stolz Joseline, PSR, Schlup Nina, JS, Roth Myriam, Les Vert-e-s, Sprenger Titus, PAS, Briechle Dennis, PVL, «Faisons de Bienne une ville du cyclisme : il faut une offensive pour le vélo maintenant !»**

*Les intervenants demandent au Conseil municipal de*

- 1. lancer une offensive pour le vélo, afin de faire de Bienne une ville cycliste en 2035.*
- 2. fixer au niveau réglementaire un objectif quantitatif d'au moins doubler la répartition modale vélo d'ici 2035 par rapport à l'année de référence 2015 et de soumettre ce règlement au conseil de ville.*

Le Conseil municipal poursuit déjà depuis plusieurs années une politique d'encouragement de la mobilité active et des transports publics et de limitation du transport individuel motorisé. En adoptant le règlement pour l'encouragement de la circulation piétonne et cycliste et des transports publics (RDCo 7.6-1), la Stratégie globale de mobilité 2018-2040, la Stratégie climatique 2050, en élaborant le plan sectoriel vélo 2035 (en cours d'approbation), ainsi qu'en mettant en œuvre des mesures concrètes de circulation (mesures d'accompagnement en matière de circulation de l'A5, zones 30 km/h, zones de rencontres, etc.), le Conseil municipal s'engage autant que possible pour une mobilité durable à Bienne et promeut, de fait, la mobilité cycliste. Simultanément, il souhaite également favoriser les autres modes de mobilité durable et partagée, soit en particulièrement la marche à pied et les transports publics.

Lancer une offensive spécifiquement pour le vélo soulève plusieurs questions, à commencer par celle de l'équité de traitement par rapport aux autres modes de déplacement et notamment à la marche à pied. S'il est évident que les intérêts des cyclistes sont plus fortement représentés à Bienne que ceux des piétons – étonnamment très mal représentés – il n'en demeure pas moins que la marche à pied est, en milieu urbain, non seulement particulièrement efficace, mais également le mode de déplacement le plus important, puisque chaque déplacement commence et se termine à pied. En outre, l'amélioration des conditions de déambulation piétonne favorise non seulement la mobilité active, mais également de manière plus générale la qualité globale des espaces publics en tant que lieux d'échange, de rencontre et de séjour.

Par ailleurs, si le Conseil municipal partage l'objectif général des intervenants, qui souhaitent promouvoir de manière forte les déplacements à vélo pour permettre un report modal, il doit rendre le Conseil de ville attentif aux ressources limitées à disposition. Au vu de celles-ci, il est déjà aujourd'hui difficile de mettre en œuvre les mesures infrastructurelles répondant aux objectifs fixés. Lancer un nouveau projet visant à développer de nouvelles mesures et à étendre les exigences de monitoring, alors que le plan sectoriel vélo est en cours d'approbation, ne semble de ce fait pas judicieux. Avec les stratégies mentionnées ci-avant et l'approbation en cours du plan sectoriel vélo, la Ville dispose en effet de suffisamment d'instruments stratégiques. Il faut maintenant concentrer les forces sur la réalisation des infrastructures cyclables nécessaires à la création du réseau d'itinéraires cyclables continus, agréables et sûrs souhaité et ancré dans la planification directrice en cours d'approbation.

La question récurrente relative à l'adoption d'objectifs chiffrés concernant la part modale vélo est compréhensible mais reste très difficile à mettre en œuvre. Un tel monitoring est, dans tous les cas, actuellement non réaliste au vu des ressources à disposition. C'est pour cette raison que le

Conseil municipal préfère fixer des objectifs qualitatifs clairs, plutôt que de fixer un pourcentage de part modale vélo qui, bien que facilement communicable en apparence, est dans la pratique presque impossible à monitorer avec exactitude et de manière fiable et comparable dans le temps et entre les sites avec les moyens à disposition. Les chiffres actuellement disponibles concernant la part modale sont ceux fournis par le microrecensement transport et mobilité (MRTM) de l'Office fédéral de la statistique (OFS), qui sont publiés tous les 5 ans environ à la suite d'une vaste enquête de mobilité conduite par cet office. La part modale qui en ressort donne une bonne indication que la Ville de Bienne reprend également dans son rapport de monitoring de la mobilité. Ces chiffres ont toutefois leurs limites, puisqu'ils représentent la part modale des déplacements des Biennaises et des Biennois (principe du lieu de domicile), et non celle des déplacements à Bienne (principe de territorialité). Ces données selon le principe de territorialité sont actuellement disponibles uniquement au niveau de l'agglomération, mais pas de la ville.

Pour rappel, les données quantitatives à disposition pour le territoire communal biennois sont celles découlant du réseau de postes comptage mis en œuvre. Elles sont disponibles dans les rapports sur le Monitoring de la mobilité (2017, 2019 et 2021 en cours d'édition). Pour le trafic cycliste, il existe aujourd'hui sept postes de comptage placés sur le territoire biennois, lesquels peuvent être comparés dans le temps entre eux et offrir une appréciation de l'évolution des flux de déplacement à ces endroits, mais qui ne permettent pas de calculer pour l'ensemble du territoire biennois une part modale vélo.

Au vu de ce qui précède, le Conseil municipal propose au Conseil de Ville de transformer la motion interpartis 20220067 en postulat et de la radier du rôle.

Bienne, le 15 juin 2022

Au nom du Conseil municipal

Le Maire :

Erich Fehr

La Chancelière municipale :

Barbara Labbé

Annexe:

· Motion interpartis 20220067

## Überparteiliche Motion:

### Machen wir Biel zur Velostadt: Eine Velooffensive jetzt!

Der Gemeinderat erhält folgende Aufträge:

1. Der Gemeinderat wird beauftragt eine Velooffensive zu starten, damit Biel bis 2035 zu einer Velostadt wird
2. Der Gemeinderat verankert ein quantifizierbares Ziel auf Reglementsstufe, um den Modalsplit des Veloverkehrs am Gesamtverkehr bis 2035 gegenüber einem Referenzjahr nach 2015 mindestens zu verdoppeln. Er legt dieses Reglement dem Stadtrat vor.

#### Begründung:

Die Klimakrise erfordert rasches und entschlossenes Handeln zum Umbau des Verkehrssystems. Biel eignet sich mit seiner Größe und flachen Topografie dabei perfekt als Velostadt. Wird Biel zur Velostadt umgebaut, können neben einer massiven Reduktion der Treibhausgasemissionen die Erhöhung der Lebensqualität und Verkehrssicherheit bald Realität sowie andere Umweltauswirkungen stark vermindert werden. Zum Wohle aller Bieler\*innen. Biel braucht deshalb eine Velooffensive. Eine Velooffensive, mit der die Verkehrsinfrastruktur in den nächsten Jahren konsequent auf das Velo ausgerichtet und für die Velofahrenden umgebaut wird. Eine Velooffensive, welche die Sicherheit für Velofahrende rasch erhöht. Eine Velooffensive, mit der Biel zu einer einladenden Velostadt wird. Dies soll mit diesem Vorstoss angestossen werden.

Biel/Bienne, 24.02.2022



Levin Koller  
SP



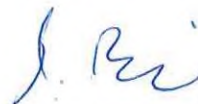
Joseline Stolz  
PSR



Nina Schlup  
JUSO



Titus Sprenger  
Passerelle



Dennis Briechle  
GLP

Myriam Roth  
Grüne

