



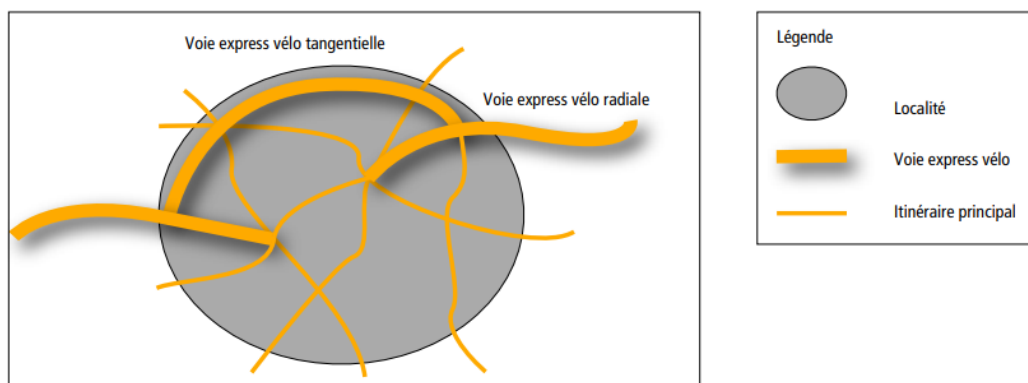
## Réponse

### au postulat interpartis 20220073, Koller Levin, Groupe PS/JS, Moeschler Marie, Groupe PSR, «Il faut prévoir dans le plan sectoriel Vélo les voies express vélo mandatées»

*L'auteur et l'autrice du postulat demandent au Conseil municipal de prévoir et de planifier, dans le Plan sectoriel vélo, les voies express vélo demandées par le Conseil de Ville le 6 juin 2019.*

Avant de répondre plus en détail à la question soulevée par le postulat, il semble utile de préciser que le terme de «voie express vélo» est similaire au concept d'«axe fort vélo» du Plan sectoriel pour le trafic cycliste du Canton de Berne (version actualisée du 27 mai 2020). Dans le plan sectoriel cantonal, les corridors où des telles infrastructures peuvent être envisagées ont été représentés sous la forme de larges zones qui nécessiteront une évaluation détaillée à moyen terme.

Concernant la signification du concept, le terme «voie express vélo» désigne des liaisons d'excellente qualité à l'intérieur du réseau cyclable. Ces liaisons relient des centralités régionales sur des axes à fort potentiel (nombre très élevé de cyclistes) avec des aménagements de grande qualité pour permettre des déplacements pendulaires sécurisés, fluides et confortables<sup>1</sup>. Les principales caractéristiques des voies express vélo sont de présenter un minimum d'arrêts et des temps d'attente aussi courts que possible, d'offrir des itinéraires confortables et sûrs (largeur et visibilité suffisantes, revêtement de qualité, etc.), ainsi qu'une qualité d'aménagement élevée. Hors des localités, il convient d'aménager des itinéraires en site propre, si possible en retrait du trafic motorisé. En localité, les itinéraires passent le plus possible sur des routes à faible charge de trafic. De manière générale, l'aménagement d'une voie express vélo se traduit par la séparation des modes de déplacement, ce qui de facto entraîne la ségrégation de l'espace public. Outre les contraintes liées à l'espace effectif à disposition en milieu urbain dense et les coûts financiers de telles infrastructures, la séparation physique des cyclistes par des voies en site propre génère également des vitesses pratiquées plus élevées, ainsi que la multiplication des points de conflit aux carrefours et aux points de rencontre, bien souvent au détriment des piétons et piétonnes.



Exemple de réseau cyclable à l'intérieur d'une localité composé de voies express vélo (radiale et tangentielle) et d'itinéraires principaux<sup>2</sup>. Dans cet exemple, les voies express vélo relient les communes de l'agglomération avec le centre de la localité (radiale). Au

<sup>1</sup> Pour plus de détails, voir le document: Voies express vélo – document de base, Office fédéral des routes (OFROU) et Conférence Vélo Suisse, décembre 2015

<sup>2</sup> Schéma de principe issu de: Voies express vélo – document de base, Office fédéral des routes (OFROU) et Conférence Vélo Suisse, décembre 2015

centre-ville, la voie express se raccorde à l'itinéraire principal et permet ainsi la continuité du réseau. Les zones périphériques peuvent aussi être reliées par une voie express vélo (tangentielle) par exemple pour relier une zone industrielle ou un quartier moins bien desservi par les TP.

En accord avec la Stratégie globale de mobilité de la Ville de Bienne, le Conseil municipal conduit une politique de promotion des modes de déplacement doux, tout en favorisant la coexistence entre les différents usagers et usagères de la mobilité et une qualité élevée de l'espace-rue. Ceci, en particulier sur les axes secondaires, où l'espace à disposition est limité et les attentes en termes d'usages et de qualité globale sont élevées. Par ailleurs, le Conseil municipal plaide pour un équilibre des efforts en matière de mobilité durable et s'attache à ne pas jouer un mode de déplacement contre un autre, par exemple les vélos contre les transports publics ou contre les déplacements à pied. En ce sens, créer des voies express vélo avec une séparation physique des vélos par rapport aux autres modes au centre-ville ou le long de la Suze va à l'encontre des orientations prises.

Toutefois, le Conseil municipal reconnaît depuis longtemps déjà que le trafic cycliste représente de nombreux avantages; le potentiel de report modal du trafic individuel motorisé (TIM) vers le vélo est particulièrement important pour le trafic pendulaire local et régional. Pour les trajets au sein de l'agglomération allant jusqu'à environ 10 à 15 km, le vélo est concurrentiel et de plus en plus apprécié, grâce notamment aux vélos électriques, surtout si des itinéraires continus qui permettent une vitesse constante et offrent une bonne qualité d'aménagement, sont aménagés. Ces prérequis ont déjà été identifiés dans la Stratégie globale de mobilité, puis ont encore été développés plus en détail dans le Plan sectoriel vélo, en cours d'approbation.

C'est ainsi que le Plan sectoriel vélo identifie, d'une part, de potentiels corridors sur le territoire communal biennois pour les voies express vélos. La faisabilité de ces liaisons devra toutefois être vérifiée dans le cadre de l'évaluation cantonale. D'autre part, sans attendre la détermination cantonale, le Plan sectoriel vélo a fixé son réseau d'itinéraires cyclables (réseau direct et réseau de confort ou réseau combinant les deux) et a déterminé les tronçons sur lesquels une infrastructure cyclable avec un haut niveau d'aménagement est nécessaire pour favoriser des déplacements à vélo sécurisés et avec peu d'interruptions. C'est notamment le cas pour les axes sud et nord de la ville, axes également traités par les mesures d'accompagnement en matière de circulation (MaC) ou pour l'axe nord-sud de la rue des Jardins ou celui le long des voies CFF du côté du Champ-du-Moulin.

Pour l'axe sud, depuis le centre de Madretsch jusqu'à la rue de Mâche, il est par exemple prévu un abaissement des vitesses et une cohabitation des modes à la rue de Madretsch, puis une valorisation de l'axe comme itinéraire prioritaire pour les vélos avec la création de pistes cyclables des deux côtés de la chaussée sur la rue de Mâche. Cet itinéraire cyclable s'apparente ainsi à une voie express vélo tangentielle permettant de relier le sud-est de l'agglomération vers la zone d'activité des Champs-de-Boujean par un itinéraire direct et continu. Au niveau de l'axe nord, du centre-ville jusqu'au centre de Boujean, on prévoit notamment un abaissement des vitesses et une cohabitation des modes pour la traversée du secteur de la vieille ville, la création de pistes cyclables des deux côtés de la chaussée sur le secteur de la rue Georg-Friedrich-Heilmann et sur la rue de Boujean. Cet aménagement s'apparente également à celui d'une voie express vélo d'est en ouest permettant de rallier depuis l'entrée de ville côté Neuchâtel, la zone d'activité des Champs-de-Boujean par un itinéraire direct et continu.

Finalement, compte tenu des projets en cours de planification, notamment ceux liés aux axes nord et sud dans le cadre des MaC et repris dans le Plan sectoriel vélo, il est ici possible d'affirmer que la demande de l'auteur et de l'autrice du postulat de prévoir et de planifier dans le Plan sectoriel vélo des voies express vélo a été prise en compte. Toutefois, comme illustré sur le schéma de principe du document de base de l'OFROU (voir ci-avant), les voies express vélo dans les localités se raccordent au réseau cyclable principal et ne traversent pas le centre-ville en particulier pour

des raisons liées à l'espace à disposition et aux principes de cohabitation des modes. En ce sens, aucune voies express vélo ne sera créée au centre-ville de Bienne ou le long de la Suze.

Au vu de ce qui précède, le Conseil municipal propose au Conseil de ville d'adopter le postulat interpartis 20220073 et de le radier du rôle comme étant réalisé.

Bienne, le 15 juin 2022

Au nom du Conseil municipal

Le maire:

La chancelière municipale:

Erich Fehr

Barbara Labbé

Annexe:

· postulat interpartis 20220073



**Postulat:**

**Die in Auftrag gegebenen Velobahnen sind im Sachplan Velo vorzusehen**

Der Gemeinderat wird beauftragt, die am 6. Juni 2019 vom Stadtrat geforderten Velobahnen mit den vorgesehenen Eigenschaften im Sachplan Velo vorzusehen und planerisch auszuweisen.

**Begründung:**

An der Stadtratssitzung vom 6. Juni 2019 hat der Stadtrat der Exekutive in Form einer Motion den Auftrag zu geben, sogenannte „Velobahnen“ zu planen und umzusetzen. Allerdings ist dieser Beschluss in der vernehmlasssten Version des Sachplans Velo nicht abgebildet. Der Gemeinderat soll deshalb beauftragt werden, den Sachplan Velo so zu überarbeiten, dass diese Velobahnen explizit vorgesehen und planerisch ausgewiesen sind.

Biel/Bienne, 24.02.2022

Levin Koller  
SP/JUSO Fraktion

Marie Moeschler  
Groupe PSR/JS