

L'essentiel de la PRRVC 2026 Bienne-Seeland

Le présent document est un résumé des contenus les plus pertinents du rapport explicatif « Planification régionale des réseaux de voies cyclables 2026 (PRRVC) de Bienne-Seeland ».

1. Mandat et contenu

La région seeland.biel/bienne a demandé la mise à jour de la Planification régionale des réseaux de voies cyclables. Le plan actuel du réseau de voies cyclables, datant de 2021, a été revu et adapté aux nouvelles conditions-cadres. Parmi les changements figurent de nouveaux projets cantonaux et nationaux, dont la loi sur les voies cyclables, l'évolution des besoins de mobilité, l'importance croissante du trafic cycliste au quotidien ainsi que l'usage accru des vélos électriques.

La Planification régionale des réseaux de voies cyclables (PRRVC) définit le réseau cible stratégique pour le trafic cycliste dans la région seeland.biel/bienne. Elle fixe les catégories de réseau, décrit les exigences de qualité cible et liste les points problématiques ainsi que les lacunes du réseau. La Planification régionale des réseaux de voies cyclables est un outil stratégique de planification de niveau régional qui sert de base pour l'approfondissement des planifications aux niveaux cantonal et communal. Le plan n'a pas de caractère contraignant direct pour les autorités, mais doit être pris en compte dans les projets liés à l'aménagement du territoire et à la mobilité.

2. Processus de planification

La planification a été élaborée sous la responsabilité de la région seeland.biel/bienne, en étroite collaboration avec les communes concernées ainsi que les services cantonaux compétents. Le projet reposait sur un groupe de travail spécialisé ainsi que sur un soutien externe pour la planification.

La mise à jour de la Planification régionale des réseaux de voies cyclables 2026 comportait les étapes suivantes :

- » Relevé des besoins actuels des acteurs pertinents
- » Analyse des lieux de départ et d'arrivée, ainsi que mise à jour des analyses de potentiel existantes
- » Vérification, adaptation et consolidation de la Planification régionale des réseaux de voies cyclables
- » Évaluation des mesures mises en œuvre et identification du besoin d'action restant.

Les communes ont été intégrées à la planification à un stade précoce via un sondage et une séance d'information, leur offrant la possibilité de fournir des retours sur le réseau de voies cyclables existant, sur les lacunes à l'échelle locale, mais aussi sur les projets de développement prévus. Cette implication a permis d'assurer l'harmonisation des objectifs régionaux avec les planifications des communes.

Le projet de la Planification régionale des réseaux de voies cyclables a été présenté dans le cadre de la participation publique. Les retours reçus ont été examinés et intégrés à la planification lorsqu'ils étaient objectivement justifiés.

Avec la mise au point technique et l'adoption par l'Assemblée des membres de la région seeland.biel/bienne, la Planification régionale des réseaux de voies cyclables 2026 devient la base stratégique pour la poursuite de la mise en œuvre et la coordination des projets l'infrastructures cyclables.

3. Planification régionale des réseaux de voies cyclables (voir complément 1)

La Planification régionale des réseaux de voies cyclables pour le trafic quotidien relie les principales destinations régionales et communales présentant un potentiel cyclable significatif. L'infrastructure cyclable doit être développée de manière à permettre une circulation sûre, cohérente, directe et confortable pour tous les groupes cibles. Le standard d'aménagement dépend du niveau hiérarchique.

Dans sa version 2021, la Planification régionale des réseaux de voies cyclables comportait deux niveaux hiérarchiques. Cette catégorisation ne correspond plus aux exigences cantonales révisées, c'est pourquoi la planification 2026 adopte les niveaux hiérarchiques du canton. La signification des contenus du plan est détaillée ci-dessous.

Contenu du plan	Signification
 Voie express cyclable	Les voies express cyclables sont les liaisons offrant le plus haut niveau de qualité. Elles relient les zones d'importance régionale sur de longues distances et disposent du potentiel cyclable le plus élevé. Les voies express cyclables présentent un standard d'aménagement élevé et passent généralement par des pistes cyclables à l'écart des routes ou des routes peu fréquentées par les véhicules automobiles. Elles ont pour objectif de concentrer les déplacements quotidiens à vélo.
 Liaison cyclable principale I /  II	Les liaisons cyclables principales I et II constituent une base solide pour le réseau cantonal en reliant les centres et destinations d'importance régionale. Les liaisons cyclables principales I présentent un potentiel cyclable élevé, alors que celui des liaisons cyclables principales II est moyen. Les liaisons cyclables principales permettent une circulation rapide, avec peu d'interruptions, et suivent des tracés aussi directs que possible. Compte tenu de leur importance, leur aménagement doit répondre à un standard élevé.
 Liaison cyclable secondaire	Les liaisons cyclables secondaires complètent le réseau de voies cyclables pour la vie quotidienne avec des liaisons locales vers des lieux de départ et d'arrivée importants à l'échelle communale. Les liaisons cyclables secondaires permettent aussi d'intégrer des communes plus petites et rurales au réseau de voies cyclables. Dans les zones d'habitation, les liaisons cyclables secondaires assurent souvent aussi des relations tangentielles. Leur potentiel cyclable est inférieur à la moyenne, tout en restant suffisant.

	Liaisons de remplacement	<p>Les liaisons de remplacement ne comptent pas comme niveau hiérarchique. Elles désignent des liaisons cyclables servant d'alternative à la route cantonale, et sont mises en place lorsque le canton ne peut pas proposer d'offre cyclable sur cette route sans fournir un effort disproportionné. Dans ces situations, le plan sectoriel prévoit une offre de substitution sur des routes communales ou privées pour le trafic cycliste quotidien, dont les frais sont pris en charge par le canton.</p>
	La Suisse à vélo	<p>La Planification régionale des réseaux de voies cyclables 2026 décrit le réseau de voies cyclables pour le trafic quotidien. Les réseaux de voies cyclables destinées aux loisirs remplissent une autre fonction (repos) et répondent à d'autres exigences (qualité de l'environnement, etc.). Généralement implantés en dehors des zones d'habitation, ils peuvent coïncider avec le réseau de voies cyclables pour le trafic quotidien, mais ce n'est pas forcément le cas. Dans la Planification régionale des réseaux de voies cyclables 2026, les itinéraires de Suisse-Mobile sont présentés à titre indicatif. D'après SuisseMobile, la région seeland.biel/bienne ne compte pas d'itinéraires pour VTT.</p>
	Parkings à vélos	<p>Au niveau régional, l'attention se concentre sur les installations bike-and-ride. De ce point de vue, toutes les gares de la région seeland.biel/bienne, mais aussi les arrêts de bus et les arrêts de funiculaire d'importance régionale (notamment les principaux points de correspondance) ont été pris en compte. Les arrêts de bus d'importance régionale avaient déjà été définis dans le cadre de la Planification régionale des réseaux de voies cyclables 2021, et ont été vérifiés par les exploitants de transports publics pour la planification 2026.</p>
	Zones à potentiel	<p>Les zones à potentiel correspondent généralement à l'ensemble du territoire communal, et dans les communes de grande taille, aussi à certains quartiers. Elles illustrent, de manière synthétique, la fonction de raccordement qui existe entre deux communes ou entre différents quartiers d'une commune. La répartition en quatre catégories est effectuée conformément aux prescriptions cantonales.</p>
	Destinations régionales / communales	<p>Destinations régionales et communales comprennent tout lieu desservi par la Planification régionale des réseaux de voies cyclables. Leur importance (communale, régionale) montre la fonction de raccordement existante. Lors de la détermination, le guide pratique « Planification des réseaux de voies cyclables » de l'Office fédéral des routes a été pris en compte. Si certaines destinations présentent une nette importance régionale ou communale (p. ex. gare, école, etc.), d'autres peuvent également revêtir une importance sur les deux niveaux. Les différents sites ont fait l'objet d'une analyse au cas par cas, menée avec la région seeland.biel/bienne et les communes.</p>

4. Besoin d'action (cf. complément 2)

L'examen de la Planification régionale des réseaux de voies cyclables actuelle montre que plusieurs mesures ont été mises en œuvre ces dernières années. Pour autant, des points problématiques et des lacunes persistent (voir complément 2), notamment :

- » sur des tronçons à circulation dense ou à vitesse élevée
- » aux carrefours et emplacements de traversée
- » en cas d'absence ou d'insuffisance de séparation avec le trafic motorisé
- » lorsque les liaisons sont discontinues ou interrompues

Le besoin d'action est consigné sous la forme de lacunes du réseau ou de points problématiques.

- » **Lacunes du réseau** : Portions de réseau sur lesquelles aucune liaison praticable n'existe (p. ex. pont manquant, route manquante)
- » **Points problématiques** : Manquements dans l'infrastructure existante du réseau cyclable (p. ex. TIM trop élevé, largeur insuffisante des pistes cyclables, revêtement naturel sur des tronçons pour le trafic quotidien, problèmes de sécurité ou de capacité aux carrefours, etc.)

La Planification régionale des réseaux de voies cyclables 2026 consigne systématiquement le besoin d'action sur le réseau de voies cyclables et les installations bike-and-ride (voir annexes 1 et 2, ainsi que le complément 2). La signification des contenus du plan est détaillée ci-dessous.

Vous pouvez télécharger ici vos suggestions concernant d'autres points problématique ou lacunes du réseau.

Contenu du plan	Signification
 Besoin d'action selon la PRRVC 2021	Le besoin d'action se réfère aux points problématiques et lacunes du réseau régional de voies cyclables. Il s'agit là du besoin d'action qui a été saisi dans le cadre de la Planification régionale des réseaux de voies cyclables 2021, mais pour lequel aucune action n'a encore été effectuée.
 Besoin d'action selon la PRRVC 2026	Le besoin d'action se réfère aux points problématiques et lacunes du réseau régional de voies cyclables. Il s'agit là du besoin d'action qui a été saisi dans le cadre de la Planification régionale des réseaux de voies cyclables 2026. Ces dernières découlent des ajustements du réseau vélo cantonal ou des retours des communes, des associations et des services cantonaux concernés.
 Besoin d'action selon le PSRVC 2025	Le besoin d'action a déjà été saisi en partie dans le Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables du canton. Dans ces cas, le numéro correspondant est ajouté au plan.
    Besoin d'action concernant le stationnement des vélos	Pour le stationnement des vélos, le besoin d'action est indiqué sous forme de nombre de places. L'offre actuelle a été comparée aux besoins en places de stationnement pour vélos (PSV) prévus pour l'année 2040. On distingue quatre catégories.

5. Étapes supplémentaires de planification et de procédure

Avec la loi fédérale sur les voies cyclables, la Confédération a établi en 2022 une nouvelle base légale pour la promotion du trafic à vélo. Elle oblige les cantons et les communes à planifier leurs réseaux de voies cyclables de manière contraignante pour les autorités d'ici fin 2027, et à les mettre en œuvre d'ici fin 2042.

La Planification régionale des réseaux de voies cyclables Bienne-Seeland 2026 sera intégrée de manière contraignante pour les autorités selon les modalités suivantes :

- » Les voies express cyclables, les liaisons cyclables principales I / II et les liaisons de remplacement seront intégrées dans le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables 2027.
- » Les liaisons cyclables secondaires seront reprises dans le Concept régional global de mobilité et d'aménagement 2029 ainsi que dans les plans directeurs des communes.

La planification concrète, le financement et la réalisation des mesures s'effectuent dans le cadre de processus de planification ultérieurs au niveau cantonal et communal.

Impressum

Donneur d'ordre

Association seeland.biel/bienne, c/o BHP Raumplan AG, Güterstrasse 22a, 3008 Berne

Cheffe de projet

Carla Laub, Secrétariat seeland.biel/bienne.ch

Accompagnement technique

Kai Kattau, Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne, Office des ponts et chaussées, Mobilité douce et planification

Claudia Christiani, Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne, Office des ponts et chaussées, Arrondissement d'ingénieur en chef III

Rédaction

Larissa Wyss, Cheffe de projet, KONTEXTPLAN

Julian Baker, KONTEXTPLAN

Marion Hanggartner, KONTEXTPLAN

Traduction en version française avec le soutien de



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Bundesamt für Kultur BAK



Kanton Bern
Canton de Berne