

Pro Velo dénonce les coups de frein dans le plan sectoriel vélo

Bienne Les automobilistes se sentent désavantagés par la politique cyclable de la cité. L'institution défenseuse des deux-roues affirme, elle, que la situation reste problématique pour les vélos.

Loïck Winistörfer
Adaptation Farida Gacond

Certains automobilistes critiquent la politique de circulation de la Ville de Bienne. Durant les 30 dernières années, la voiture a été priorisée, mais, aujourd'hui, de l'espace est aménagé pour le vélo. Les interdictions de circulation et les réductions de vitesse donnent à beaucoup l'impression que se déplacer en deux-roues devient plus sûr et plus agréable. Au détriment de la voiture.

Pro Velo Bienne n'est pas de cet avis. Dans un article récemment publié sur son site, l'association pointe du doigt la sécurité des cyclistes, la mise en œuvre du plan sectoriel vélo et la perception qu'a la population de la politique de mobilité à Bienne.

«On ne se concentre pas uniquement sur le vélo», explique Matthias Rutishauser, directeur de Pro Velo Bienne. De nombreux obstacles demeurent, pour les cyclistes. La piste cyclable du quai du Haut,

par exemple, est bloquée par deux feux de circulation.

Le confort n'est pas le seul souci: la sécurité pose aussi problème. Dans les rues de la cité horlogère, il y a beaucoup plus d'accidents de vélo que dans d'autres villes suisses.

Le plan sectoriel patine

Le fait que Bienne ne soit pas encore un paradis pour les cyclistes, à la manière de certaines cités néerlandaises, se voit particulièrement dans la mise en œuvre du plan sectoriel vélo.

Selon une analyse de Pro Velo Bienne, une seule des cinq mesures immédiates destinées à rendre la pratique du deux-roues plus sûre et plus agréable a été entièrement réalisée à ce jour, alors que leur mise en œuvre était initialement prévue pour fin 2024.

La Ville a une vision différente. Fin 2024, le Conseil municipal répondait à une interpellation en indiquant que trois mesures immédiates étaient achevées et que les deux restantes étaient en cours de planification,



Selon une analyse de Pro Velo Bienne, une seule des cinq mesures immédiates prévue pour fin 2024.

à savoir celles prévues sur les rues Alfred-Aebi et Jakob-Stämpfli. Plusieurs améliorations sont prévues sur la première, tandis que l'infrastructure cyclable doit être «optimisée de manière synergique» sur la seconde lors des travaux sur les canalisations.

Pro Velo n'est que partiellement d'accord avec les trois mesures que l'Exécutif considère comme achevées. «Nous estimons que les déclarations de la Ville ne correspondent pas toujours à la réalité du terrain», soutient Matthias Rutishauser. Certaines zones problématiques seraient ainsi considérées comme réglées, alors que le travail n'est pas terminé.

Pour le responsable, seule la réduction de la vitesse sur la rue de Fribourg a été réalisée dans les délais et de manière complète. Par ailleurs, toujours d'après l'analyse de Pro Velo, une autre mesure immédiate a été finalisée l'an dernier, alors qu'elle était déjà considérée comme terminée fin

Les cinq mesures immédiates

- Au croisement entre la rue de la Gabelle, la place Robert-Walser et la rue d'Aarberg, la Ville a modifié les panneaux impasse afin d'indiquer clairement que le passage à vélo est autorisé.
- Sur la rue Alfred-Aebi, le passage souterrain doit être amélioré et l'embranchement vers le chemin de la Forge sécurisé à l'aide d'un îlot cyclable.
- Une zone 30 a été mise en place sur la rue de Fribourg afin de protéger les cyclistes.
- Dans la rue du Collège, les autorités ont modifié le panneau zone piétonne pour indiquer que les vélos sont autorisés à circuler.
- Le carrefour entre la rue Jakob-Stämpfli et la rue Paul-Émile-Brandt doit être réaménagé.



Ce panneau implique une interdiction de circuler pour les voitures. Pour Pro Velo, cela n'est pas assez clair à la rue du Collège.

Nik Egger

Accidents et blessés graves nombreux

Pro Velo Bienne conteste l'idée selon laquelle la circulation en ville serait désormais pensée uniquement pour les cyclistes. Selon l'institution, il reste beaucoup à faire pour améliorer leur sécurité, comme le confirmeraient les chiffres des accidents de vélo. Leur nombre élevé se vérifie grâce à une carte récente, qui recense tous les accidents suivis par la Suva entre 2021 et 2023. Des données qui proviennent de l'Office fédéral des routes.

Même si les villes apparaissent sur cette carte pour former une mer de points rouges, un zoom montre que la densité des accidents et la proportion de blessés graves sont plus importantes à Bienne qu'à Neuchâ-

tel, Granges, Soleure, Olten, Lucerne ou Frauenfeld, et comparables à Berne et Zurich.

Le nombre de cyclistes tués est également plus élevé à Bienne. Entre 2021 et 2023, trois décès sont recensés, contre aucun dans le centre-ville de Berne, de Soleure, d'Olten, de Granges, de Neuchâtel et de Lucerne, et un seul à Zurich.

Les accidents se concentrent surtout au giratoire de la rue du Breuil et de la rue des Prés, ainsi qu'un peu plus loin, à l'intersection entre la rue des Prés et la rue de Madretsch. Le nombre exact est difficile à déterminer car les points se chevauchent sur la carte, mais on estime qu'environ dix accidents se sont produits sur chacun de ces deux endroits.

»
Nous estimons que les déclarations de la Ville ne correspondent pas toujours à la réalité du terrain.

Matthias Rutishauser
Directeur de Pro Velo Biel/Bienne



Matthias Rutishauser à la station vélo, derrière la gare.

Nik Egger

Qu'est-ce que le plan sectoriel vélo?

Le plan sectoriel vélo de la Ville comprend 74 mesures pour améliorer les infrastructures cyclables. Elles se répartissent en cinq mesures immédiates, 29 à court terme et 40 à moyen et long terme. Sa mise en œuvre est devenue contraignante pour les autorités en 2023. Le plan identifie les besoins d'intervention, mais ne détaille pas la manière dont les mesures doivent être appliquées. Dans certains

cas, des objectifs larges ont été fixés, par exemple «plus de sécurité». Ailleurs, des lacunes concrètes ou des problèmes - obstacles, marquages manquants - ont été signalés et des solutions proposées. Le plan ne fixe pas non plus de délais. Les horizons de réalisation - fin 2024 pour les mesures immédiates et 2027 pour les mesures à court terme - sont donnés à titre indicatif.

destinées à rendre la pratique du deux-roues plus sûre et plus agréable a été entièrement réalisée à ce jour, alors que leur mise en œuvre était initialement

Nik Egger

2024: un panneau manquant a été installé, autorisant officiellement les vélos à circuler sur l'axe rue de la Gabelle - place Robert-Walser - rue d'Aarberg. La Ville considère également une mesure à la rue du Collège comme bouclée, alors que Pro Velo y relève encore aujourd'hui des lacunes.

Limitation de vitesse seulement implicite

A la rue du Collège, liaison cyclable entre le centre-ville et la vieille ville, Pro Velo dé-

plore l'absence de marquage au sol indiquant clairement la limitation de vitesse et l'interdiction de circulation pour les véhicules motorisés. «Les autorités ont installé un panneau zone piétonne, mais il n'implique que la limitation à 20 km/h et l'interdiction de passage», juge Matthias Rutishauser. En conséquence, les vélos électriques rapides, les motos et les voitures circulent parfois sans s'en rendre compte. Voire filent à toute vitesse.

Dans le plan sectoriel, la mesure «signalisation et/ou marquage» est prévue pour ce tronçon. Formulée ainsi, l'installation du panneau remplit officiellement la mesure. Mais la considérer comme achevée reste discutable», souligne-t-il.

Au-delà des mesures immédiates, Pro Velo exprime également des réserves concernant les mesures à court terme du plan, qui prévoient notamment la création d'une zone 30 autour de l'école du Geyisried.

La route d'Orpond Sud et le giratoire de la place d'Orpond, identifiés comme points noirs pour les accidents de vélo dans le plan, doivent également devenir plus sûrs.

Dans l'ensemble, peu de projets avancent comme prévu; beaucoup accusent du retard, ne sont que partiellement réalisés ou n'ont même pas encore été entamés. «Rattraper ce retard d'ici à 2027 risque d'être difficile», prévient Matthias Rutishauser.



Pro Velo n'est pas satisfait de la situation du côté de la rue Jakob-Stämpfli.

Loick Winistörfer



La conseillère municipale Lena Frank rejette les accusations: au lieu de se concentrer que sur les besoins des cyclistes, la Ville doit prendre en compte les intérêts de tous les usagers de la route. archives Dylan Bourquin

La Ville freine les critiques

L'analyse de Pro Velo Bienne a montré que la mise en œuvre du plan sectoriel vélo avançait lentement. Selon Lena Frank, conseillère municipale et directrice des Travaux publics, de l'énergie et de l'environnement, ces retards s'expliquent par des ressources particulièrement limitées. Le plan avait été adopté en 2022, alors que la Ville discutait également de coupes budgétaires importantes. «Si nous avions eu davantage d'exigences contraignantes, il aurait fallu engager plus de personnel pour les respecter.»

Or augmenter les effectifs tout en réduisant le budget n'est pas compatible. Selon elle, il vaut

mieux réaliser une mesure plus tard, mais correctement.

Certaines mesures immédiates, comme celles prévues sur la rue Alfred-Aebi, doivent encore faire face à des oppositions. L'objectif est d'améliorer le passage sous la route et de sécuriser l'insertion dans le chemin de la Forge grâce à une île cyclable.

Résultats différents selon les attentes

Au-delà des retards, Pro Velo s'élève également contre la manière dont certaines mesures ont été mises en œuvre. «Les divergences d'évaluation quant à la réalisation d'une mesure s'expliquent par des attentes différentes», embraie Lena Frank.

Le plan sectoriel a volontairement laissé une marge d'interprétation et d'action. «Dans sa mise en œuvre, la Ville a pris en compte à la fois les intérêts des cyclistes, des piétons, des automobilistes et des transports publics.» Pro Velo, en revanche, évalue principalement ce qui est le mieux pour les cyclistes. Cela se voit notamment à la rue du Collège, entre la rue Dufour et celle du Canal.

Pro Velo critique par ailleurs l'absence de pictogramme indiquant la limitation de vitesse et l'interdiction pour les véhicules motorisés. Pour la Ville, un tel marquage n'est pas nécessaire. «La rue du Collège est réservée aux piétons, et un marquage au

sol donnerait l'impression qu'il s'agit d'une rue ouverte à la circulation, ce qui irait à l'encontre du principe de zone piétonne», commente Lena Frank. Sur la section nord de la rue, dans la vieille ville, il est de toute façon impossible d'apposer un marquage en raison du pavage.

A l'intersection avec la rue du Canal, une piste cyclable a été tracée et un symbole vélo a été ajouté sur le feu piéton, en direction de la vieille ville. «Cela suffit pour garantir un passage sécurisé entre le centre-ville et la vieille ville», soutient la directrice des Travaux publics. La Ville ne compte donc pas donner suite à la demande de Pro Velo d'améliorer à nouveau la rue du Collège.