

Jura bernois.Bienne



Plan Directeur Régional du Réseau de Voies Cyclables (*PDR-RVC*)

Information et Participation de la Population (*IPP*)

Mardi 17 mars 2026 - 19h00

La Couronne, Sonceboz-Sombeval

Inventé au XIX^{ème} siècle, souvent négligé dans la deuxième moitié du XX^{ème} siècle, le vélo connaît actuellement une renaissance dans de nombreuses villes occidentales. Comme moyen de transport, il ne manque pas d'atouts dans une société que l'on dit hypermobile :

« Sa pratique permet de réintroduire une activité physique dans des modes de vie de plus en plus sédentaires et de réduire les problèmes qui en découlent : réduction des risques et de la mortalité des accidents vasculaires cérébraux et infarctus ainsi que de certains cancers, prévention du diabète et de la surcharge pondérale. »

(Au travail à vélo ..., La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse, Rérat Patrick, Giacomel Gianluigi, Martin Antonio, éd. Alphil 2019).

Le 23 septembre 2018, l'arrêté fédéral sur les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres a été accepté en votation populaire par 73,6 % des voix.

Les voies cyclables se sont ainsi vues inscrites dans la **Constitution fédérale** comme tâche de la Confédération (*art. 88 Cst.*) de sorte que le 13 mai 2020, le Conseil fédéral a créé les bases légales permettant de mettre en œuvre le nouvel article constitutionnel et la **Loi fédérale sur les Voies Cyclables (LVC)** est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2023.

Succinctement,

- La LVC est une **loi sur l'infrastructure**. Cela signifie qu'elle ne concerne pas les véhicules ou les usagers de la route.
- La LVC est une **législation de principe**. Elle contient des dispositions qui définissent des normes minimales pour l'ensemble de la Suisse. Elle ne contient toutefois aucune compétence en matière de planification et de construction des pistes cyclables. Cette tâche incombe aux cantons et aux communes.
- **Cantons et Communes** sont tenus de définir des réseaux de pistes cyclables pour les déplacements quotidiens et les loisirs dans un délai de cinq ans, c'est-à-dire **avant fin 2027** et mettre en œuvre ces plans dans un délai de 20 ans, c'est-à-dire **avant fin 2043**.

Le Grand Conseil bernois a adopté en juin 2023 une modification de la **Loi sur les Routes** (LR) afin d'introduire, entre autres, des dispositions d'exécution relatives à la LVC, et de façon induite, le Conseil-exécutif du Canton de Berne a adapté l'**Ordonnance sur les Routes** (OR) et défini de la sorte les dispositions d'exécution relatives aux nouvelles bases légales. Ces deux textes modifiés sont entrés en force le 1^{er} février 2024.

Ainsi dans le Canton de Berne, la planification des voies cyclables assurant une fonction de réseau cantonal est effectuée par les régions et est consignée sous forme de concept dans les plans régionaux de RVC. Sur cette base, le Canton répertorie les voies cyclables assurant une fonction de réseau cantonal dans le **Plan Sectoriel pour le Réseau de Voies Cyclables** (PS-RVC), lequel a une valeur contraignante pour les Autorités.

Le Plan Directeur Régional pour le Réseau de Voies Cyclables (*PDR-RVC*), adossé à la stratégie cantonale de mobilité globale en matière d'infrastructures cyclables, **a essentiellement pour objet de fixer**

- les voies cyclables assurant une fonction de réseau régional pour le trafic cycliste quotidien et de loisirs
- ainsi que les itinéraires VTT.

Avec l'édition du PDR-RVC, la Région satisfait ainsi à l'obligation de planification des réseaux de voies cyclables, existants et en projet, imposée par la législation cantonale.

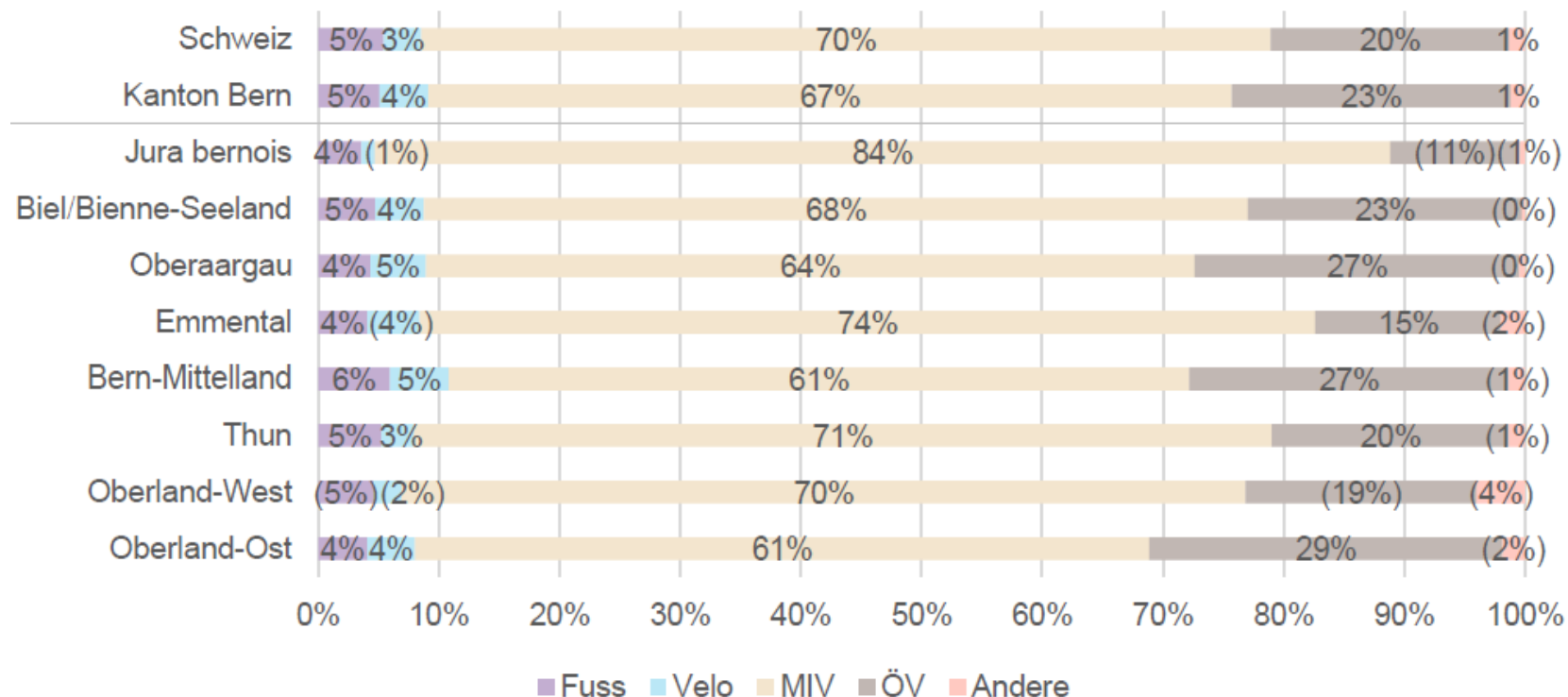
Pour répondre aux mandats législatifs fédéraux et cantonaux mais aussi parce que selon le Modèle Global de Transport du Canton de Berne (*MGT BE*), une augmentation du trafic en 2040 est attendue sur la quasi-totalité des routes cantonales du Grand Chasseral, les Communes de la Région Grand Chasseral réunies au sein de Jb.B s'engagent ainsi dans l'édiction d'un PDR-RVC :

- assurer un climat routier favorable à la **sécurité des cyclistes**, tous usages confondus mais avec une attention plus particulière aux trajets scolaires ;
- **intégrer le Plan Sectoriel VTT** du Jura bernois au PDR-RVC,
- assurer la base nécessaire à l'**inscription dans le PS-RVC d'itinéraires communaux** qui ont un rôle important.

Pour le trafic cycliste quotidien, les voies cyclables se répartissent en catégories hiérarchiques (*liaison cyclable principale et liaison cyclable secondaire*) selon leur potentiel et leur fonction ainsi, entre autres, le PDR-RVC :

- définit les liaisons de remplacement ;
- relève les principales interventions requises en mettant en évidence les lacunes du réseau et les points problématiques ;
- sert de de **base de planification contraignante pour les Autorités** dans la perspective de l'élaboration des plans d'affectation / plans directeurs communaux ainsi qu'à la Conception Régionale des Transports et de l'Urbanisation (*CRTU*) ;
- rend compte de l'état et du développement des voies cyclables assurant une fonction de réseau régional.

Le Grand Chasseral est la Région du Canton de Berne qui recourt le plus aux TIM et le moins aux TP ; l'utilisation des TP y est deux fois plus faible que dans l'Emmental, par exemple aussi, et d'évidence, le Grand Chasseral a un fort potentiel pour faire diminuer sa part de TIM.



L'accroissement de la part modale des TP dépend largement de l'**amélioration de la qualité de l'offre** et de la **transformation des gares** en « interfaces de mobilité », en créant des surfaces et infrastructures favorables à la mobilité combinée, la mobilité douce et la mobilité électrique.

Le vélo constitue un mode de rabattement efficace vers les interfaces de Transports Publics.

Il permet d'étendre significativement l'aire d'influence des gares et des arrêts de bus, en offrant une solution appropriée pour les déplacements du premier et du dernier kilomètre.

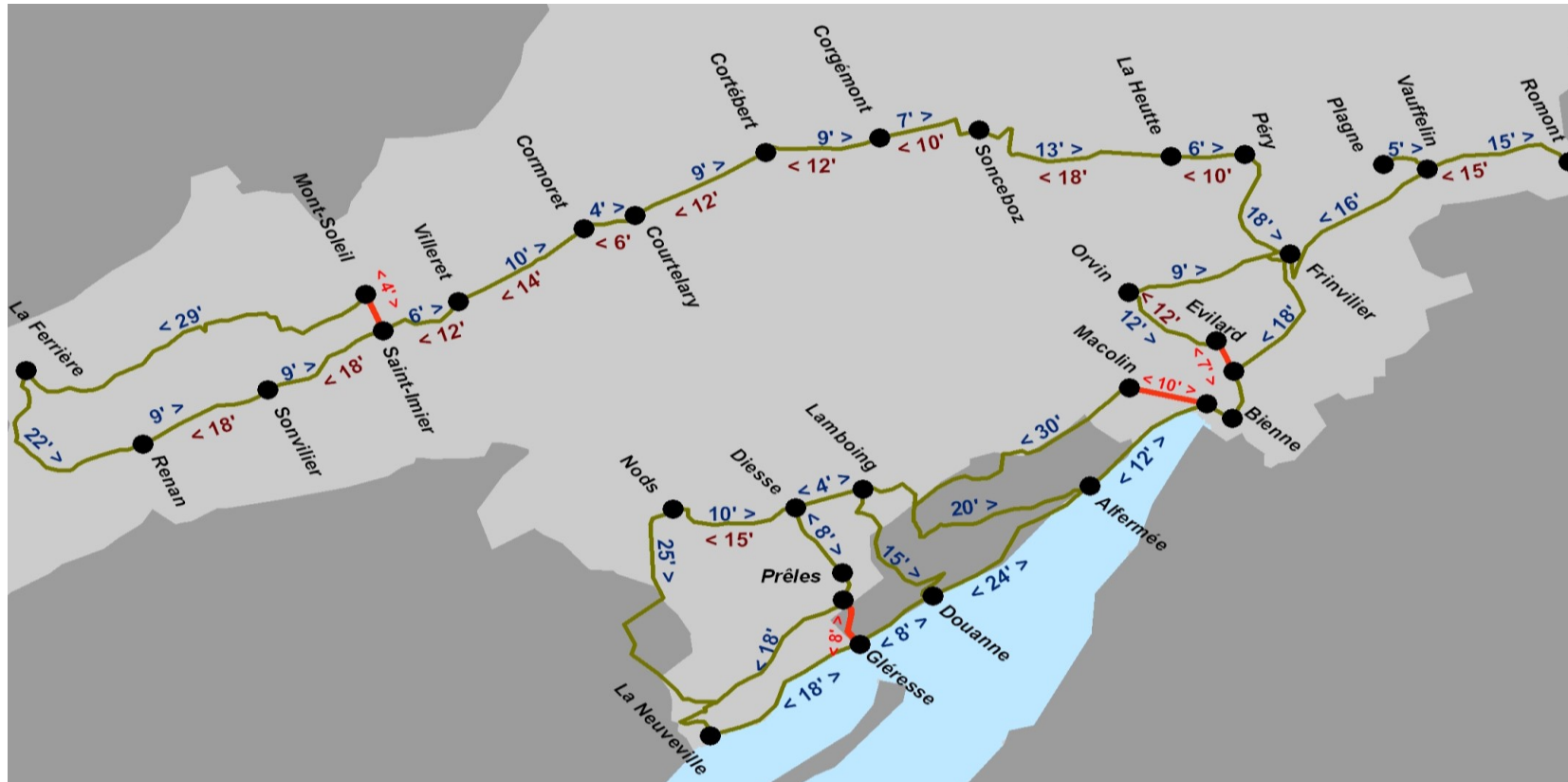
Cette complémentarité contribue à renforcer l'attractivité globale du système de Transports Publics et participe à la réduction de la dépendance aux TIM.

D'observer en pratique

- le peu d'attention portée par nos Communes à la **sécurité sur le Chemin de l'école**
- le peu de PédiBus mais encore moins de **VéloBus**, celui-ci permettant de regrouper les enfants et d'assurer leur encadrement par des adultes qui les accompagnent placés en tête et/ou en queue de convoi
- moult environs d'écoles encombrés de stationnements pour les véhicules des professeurs et des déposes / reprises par les parents plutôt qu'amenagés pour l'accueil des enfants (*comme des professeurs et des parents !*) à vélo : **stationnements vélos en nombre suffisant, abris couverts, bornes de recharge pour VAE, ...**

3c. Constat ... cyclable !

Entre nos différents villages, la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens est tout à fait possible avec des distances qui sont aussi courtes qu'en ville, mais la perception en est différente, probablement pour un aspect sécuritaire ?



L'offre de stationnement pour les vélos constitue un élément essentiel de l'attractivité de la pratique du vélo et fait partie du réseau cyclable global.

Une offre de stationnement adaptée contribue à encourager la pratique et à soutenir le développement de ce mode de déplacement dans les trajets au quotidien. La disponibilité de places de stationnement en suffisance, bien localisées, **abritées et sécurisées**, constitue un facteur déterminant dans le choix d'utiliser le vélo.

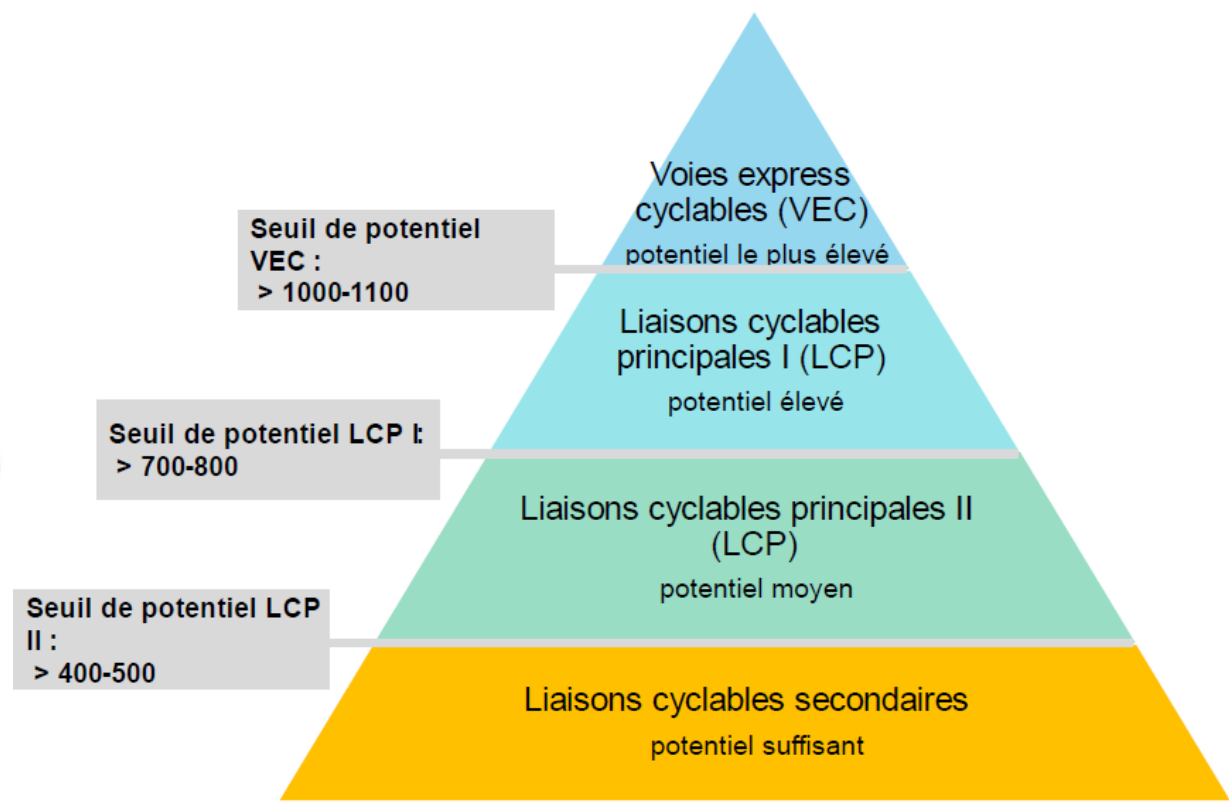
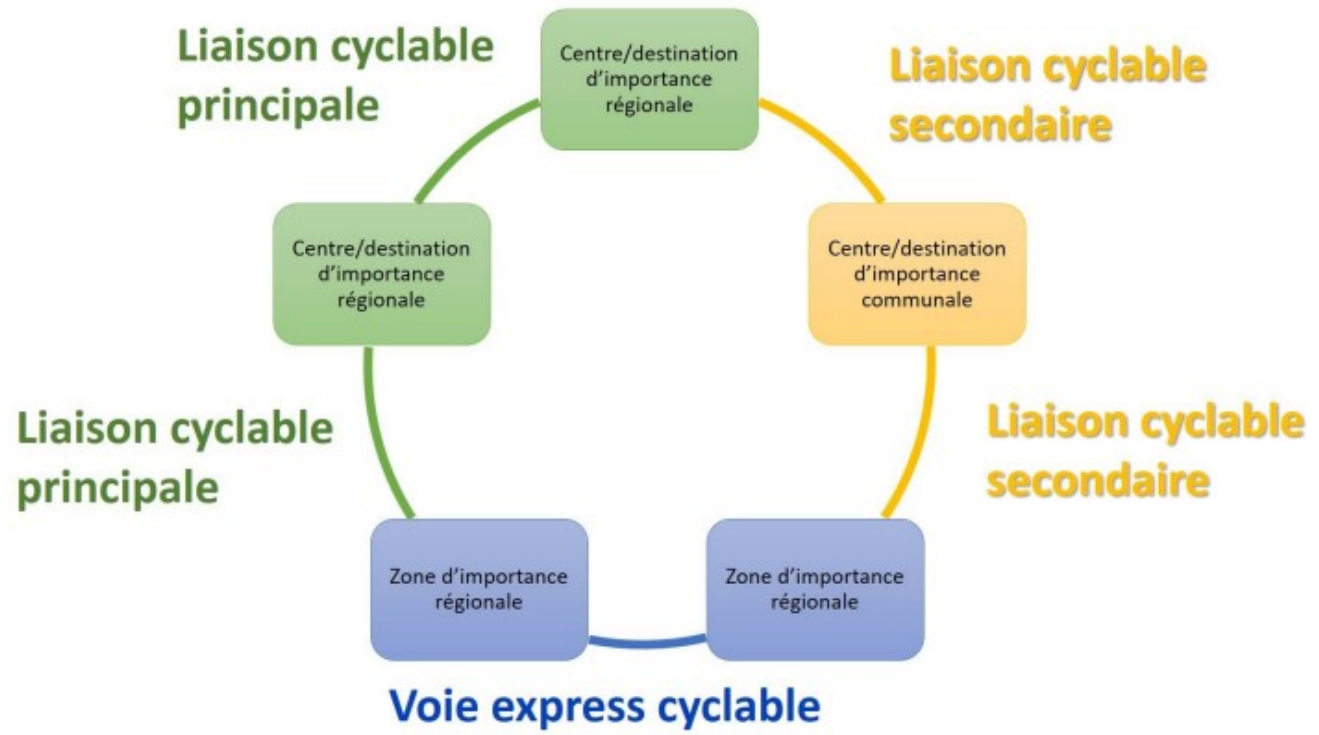


4. RVC de la vie quotidienne

Analyse des lieux d'origine et de destination

Fonctions de liaison :

Potentiel cyclable :



Contexte	Réseau de voies cyclables	Piste cyclable 1 sens 2 sens	Ch. piéton et piste cycl.	Bande cyclable	Trafic mixte	
en localité	30 km/h Route de quartier	VEC			Plus cyclable TJM ≤ 2500	
		LCP I				
		LCP II				
		LCS				
	30 km/h Route principale	VEC	■			
		LCP I	■			
		LCP II	■			
		LS / autres RC				
	50 km/h	VEC	■			TJM ≤ 3000
		LCP I	■			TJM ≤ 3000
		LCP II	■			TJM ≤ 3000
		LS / autres RC	■			TJM ≤ 3000
tracé libre	VEC	■	■			
	LCP I	■	■			
	LCP II	■	■			
	LCS	■	■			
hors localité	60 km/h	VEC	■			
		LCP I	■			TJM ≤ 3000
		LCP II	■			TJM ≤ 3000
		LS / autres RC	■		TJM ≤ 5000	TJM ≤ 3000
	80 km/h	VEC	■			
		LCP I	■			TJM faible
		LCP II	■			TJM faible
		LS / autres RC	■		TJM ≤ 5000	TJM ≤ 3000
	tracé libre	VEC	■	■		
		LCP I	■	■		
		LCP II	■	■		
		LCS	■	■		

Réseau de voies cyclables :

- VEC = voies express cyclables
- LCP I/II = liaisons cyclables principales I/II
- LCS = liaison cyclable secondaire
- autres RC = autres routes cantonales avec trafic cycliste

■ gestion visée

■ autres gestions possibles

Plus le niveau hiérarchique du réseau est élevé, plus le standard d'aménagement l'est également.

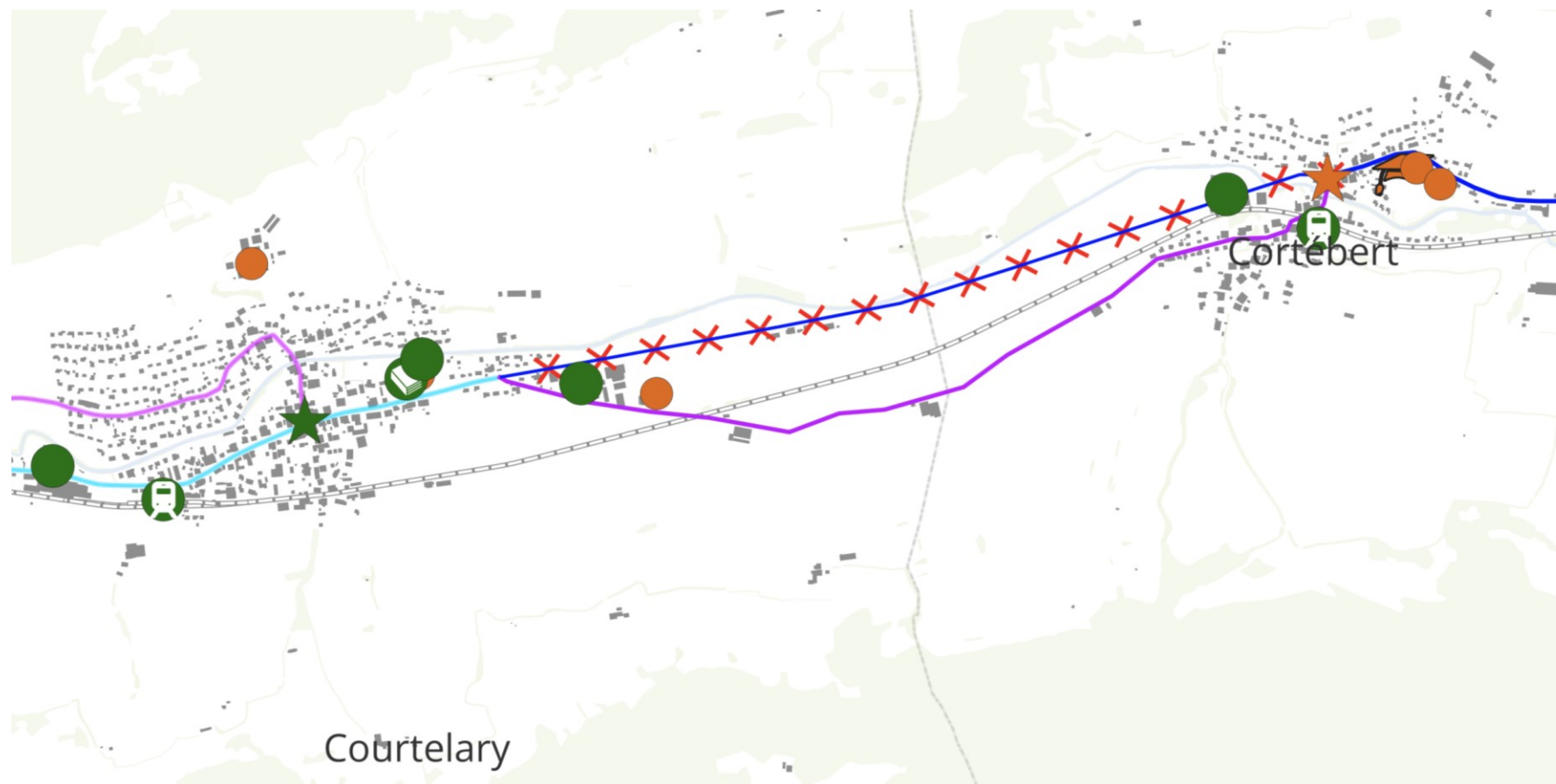
S'il n'est pas possible de créer d'offre pour le trafic cycliste quotidien sur la Route Cantonale moyennant une charge proportionnellement raisonnable et correspondant aux standards cantonaux, est étudié la possibilité de faire passer les voies cyclables à l'écart de la RC et de les classer en tant que « **liaisons de remplacement** »

En effet, le PS-RVC 25 du Canton de Berne, d'un point de vue conceptuel, propose enfin un changement de paradigme !

Si auparavant, le but était avant tout de réaliser des bandes cyclables en élargissant les Routes Cantonales (RC) aujourd'hui, lorsqu'il existe, il est en effet préféré de retenir en tant que liaison dédiée au trafic cycliste un **tracé alternatif séparé de la route principale**.

Une approche qui permet de maintenir un niveau de sécurité et de confort compatible avec un RVC de qualité, tout en garantissant la continuité des liaisons, notamment intercommunales.

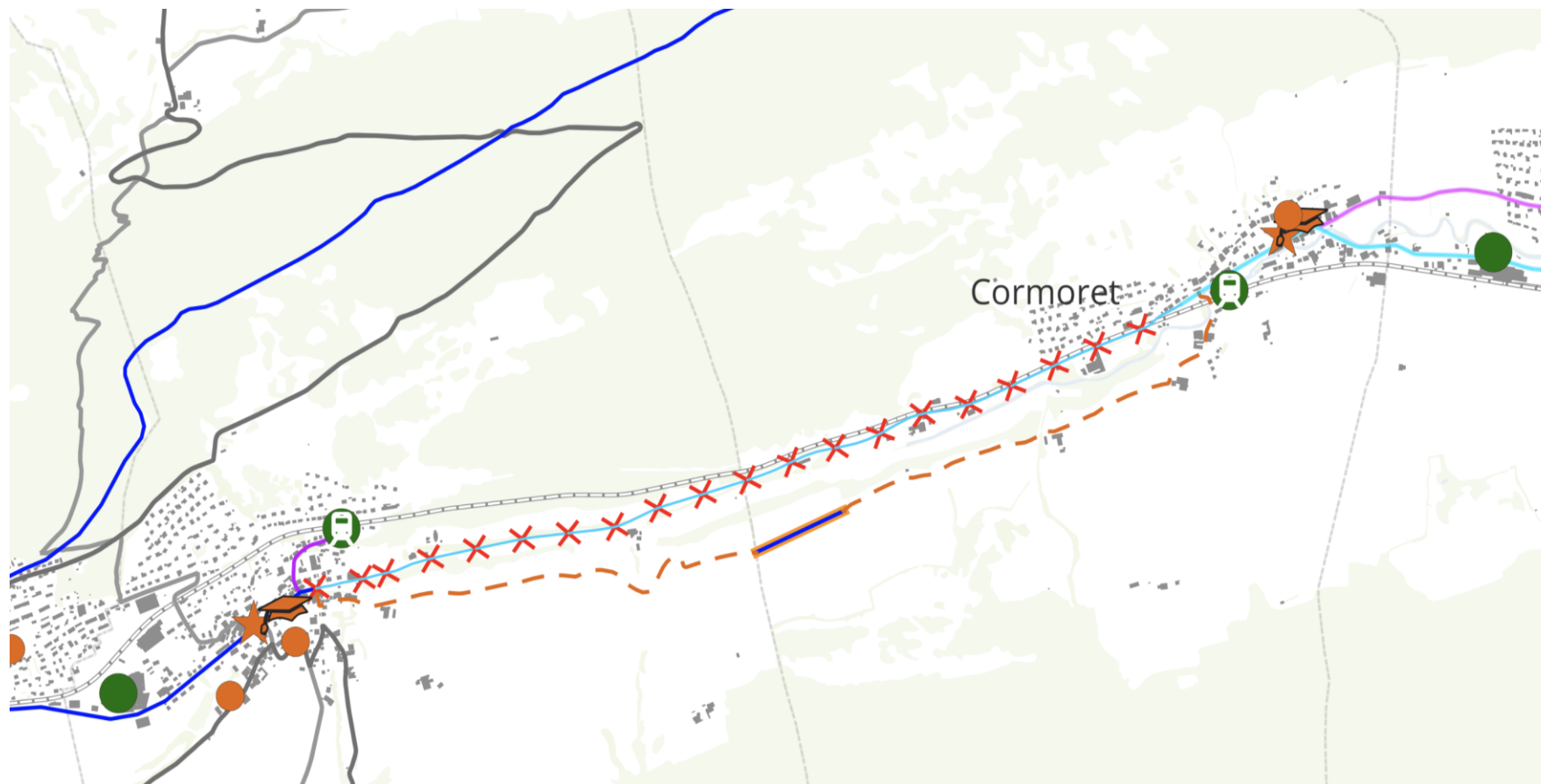
Liaison de remplacement Courtelary Cortébert



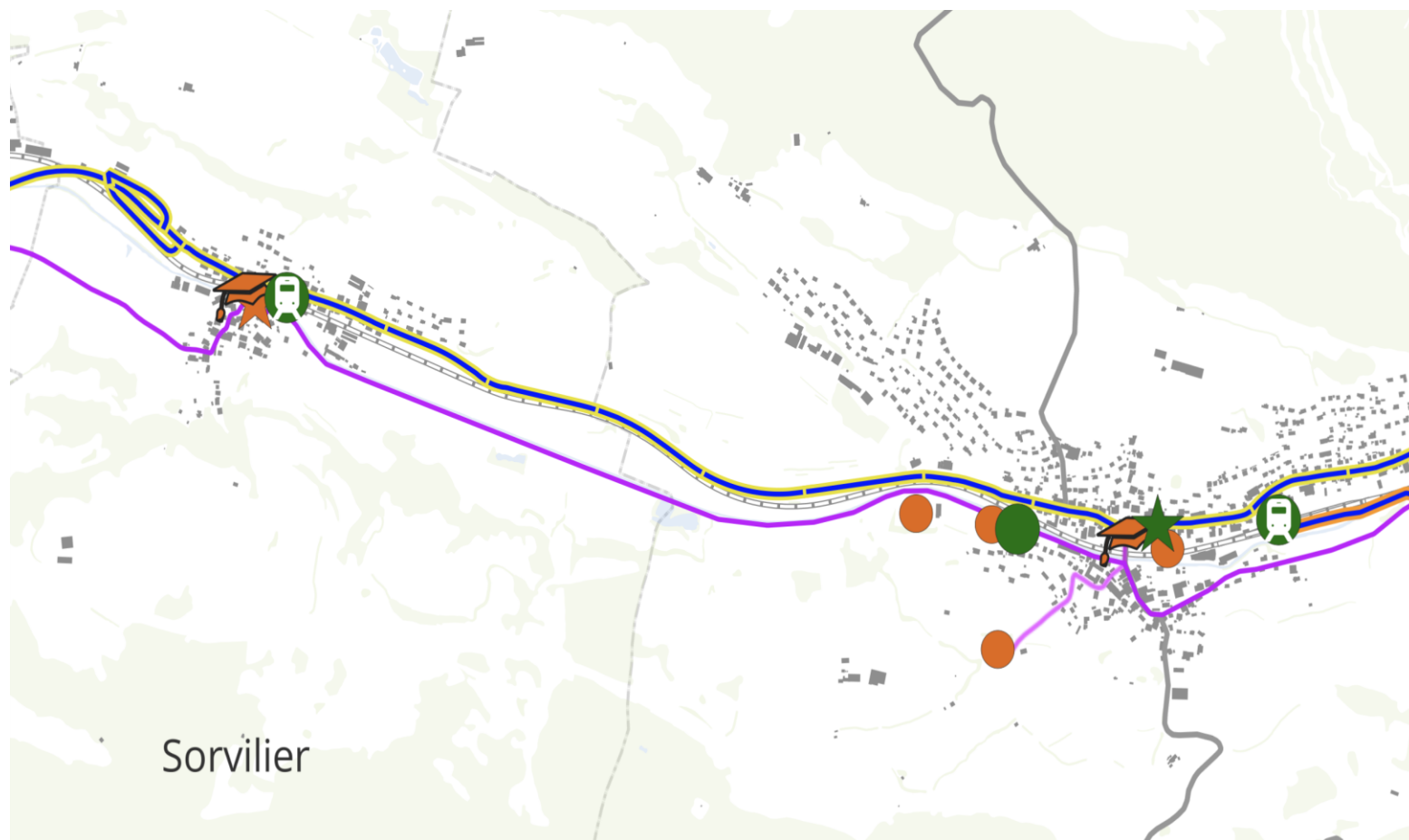
Liaison de remplacement Renan - Sonvilier



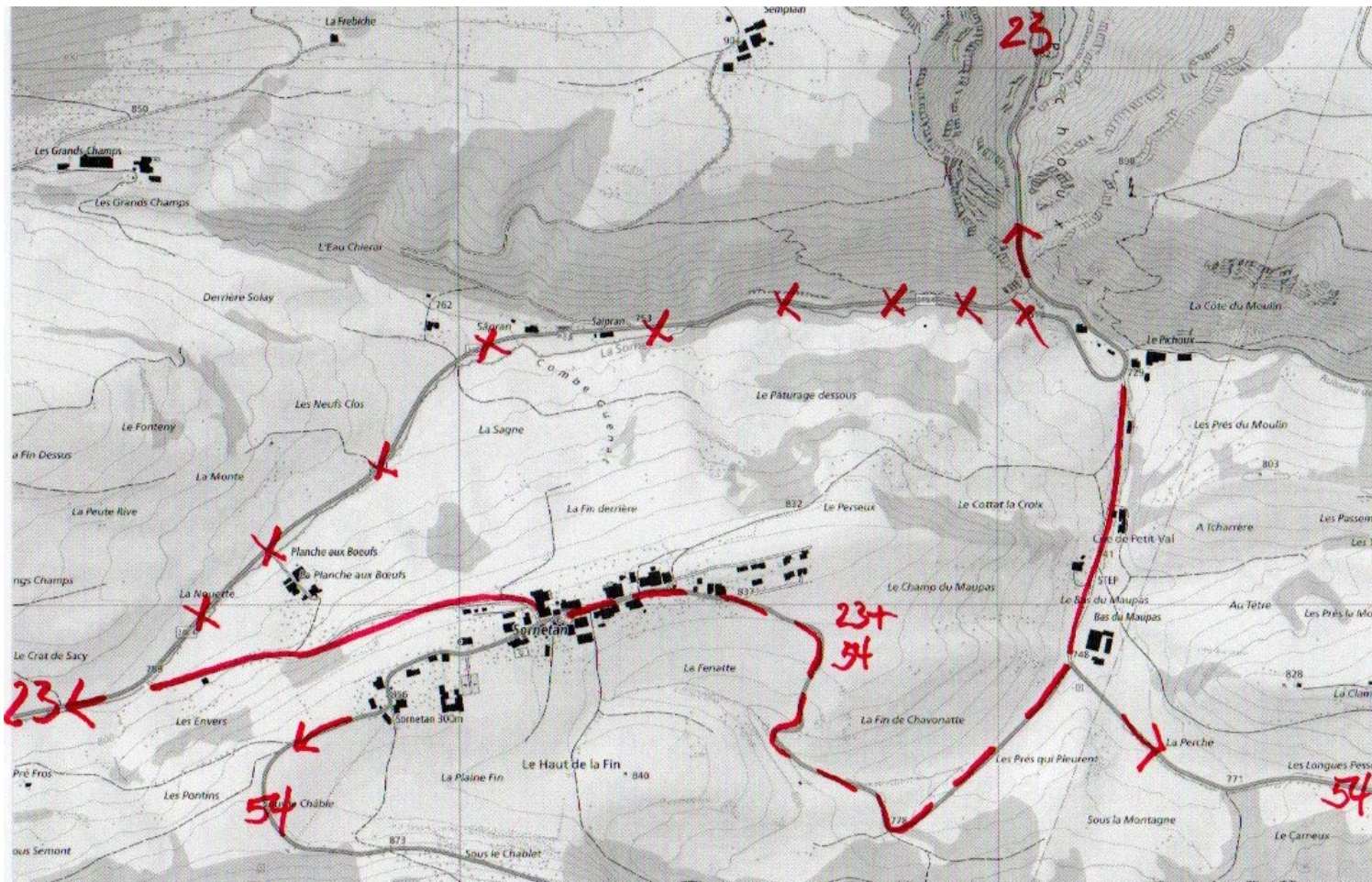
Liaison de remplacement Villeret - Cormoret



Liaison de remplacement Vallée de la Birse



Liaison de remplacement Châtelat – Entrée des Gorges du Pichoux

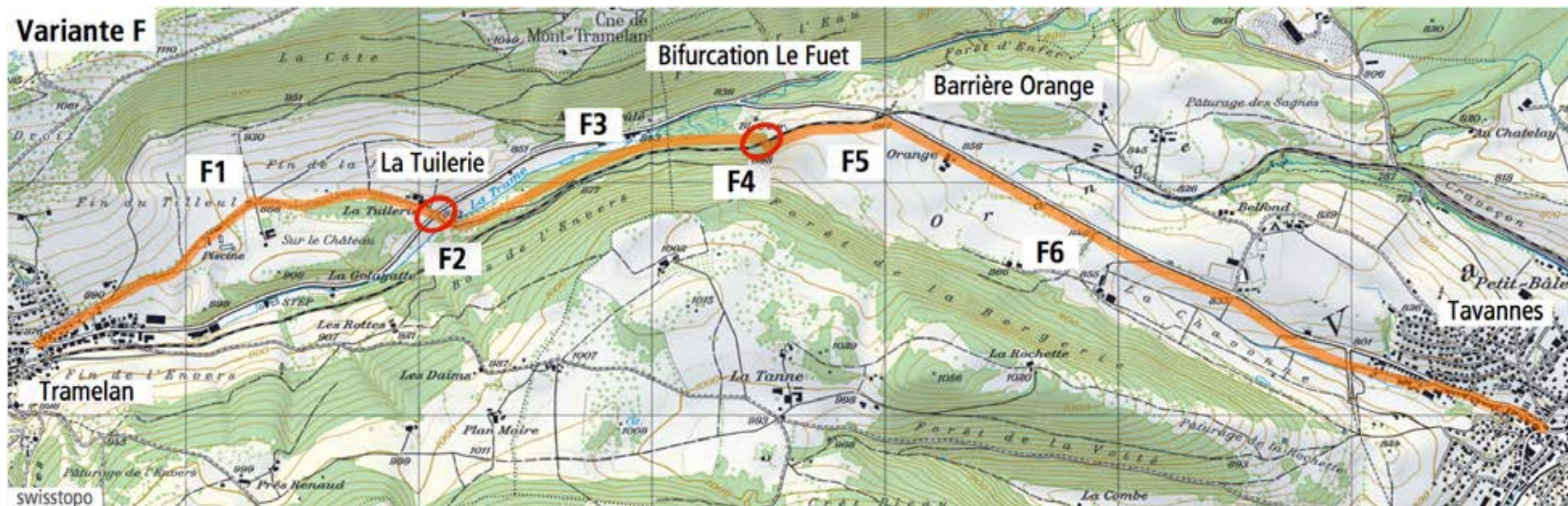


Les ‘**lacunes du réseau**’ sont des tronçons sur lesquels il n’existe pas de liaison praticable (*p. ex. absence de pont ou de route*). Les points problématiques ne sont pas considérés comme lacunes du réseau.

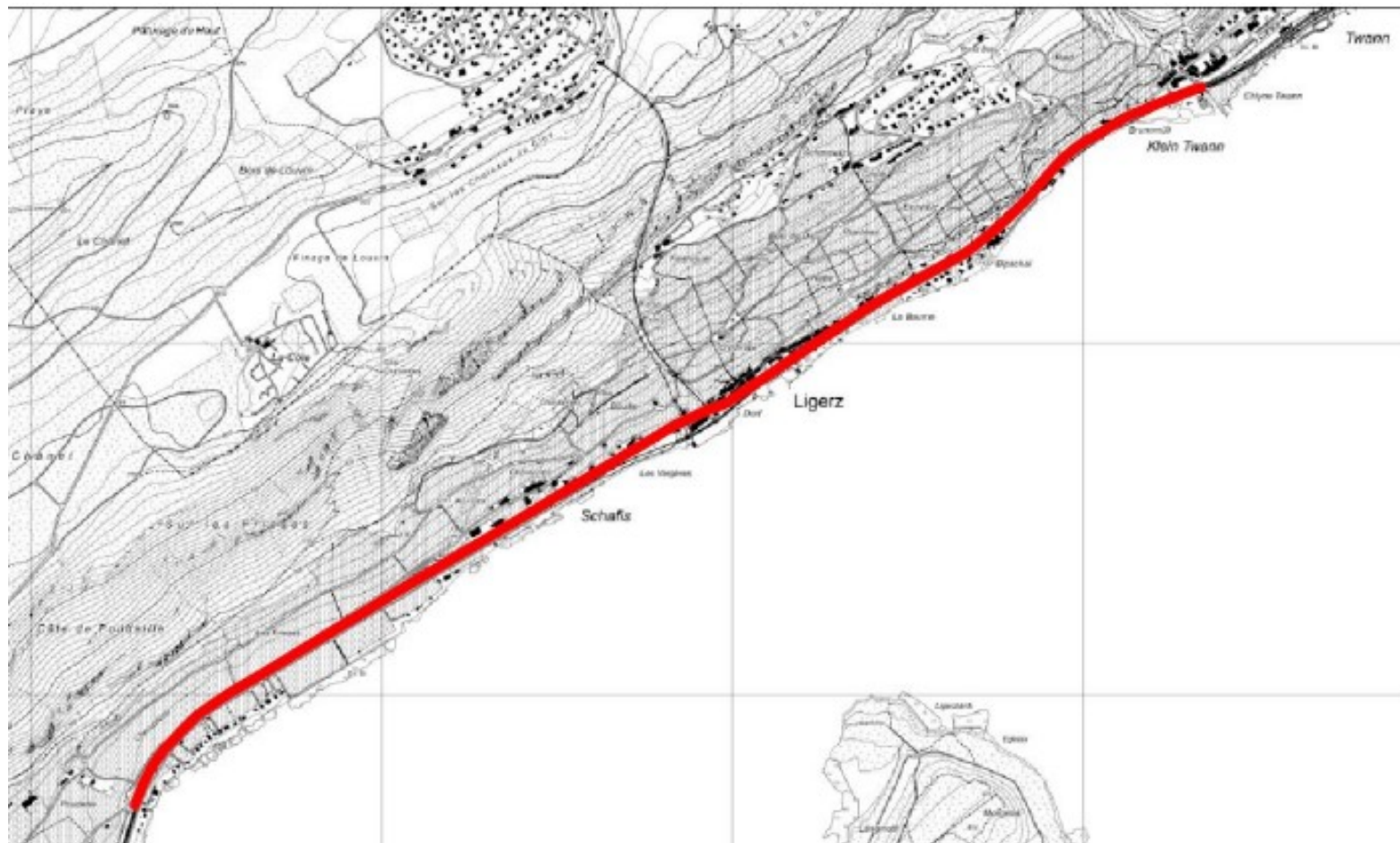
Les ‘**points problématiques**’ désignent des points faibles de l’infrastructure existante, qui dissuadent un grand nombre de cyclistes d’emprunter une voie, par exemple lorsque le trafic individuel motorisé est trop important, les pistes cyclables trop étroites, la sécurité aux carrefours insuffisante, etc.

Au-delà de la tâche de définition d’un RVC, combler les lacunes du réseau et éliminer les points problématiques au moyen de mesures adaptées et à un coût proportionnellement raisonnable constituent une priorité.

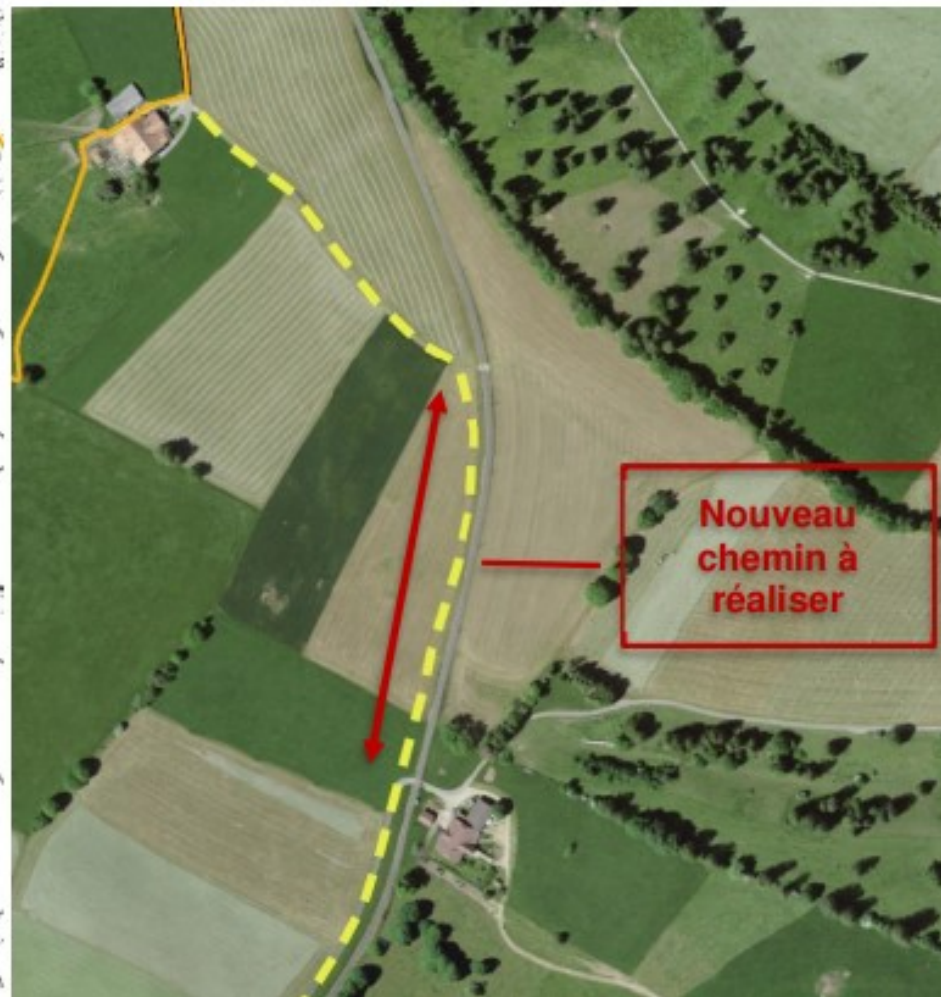
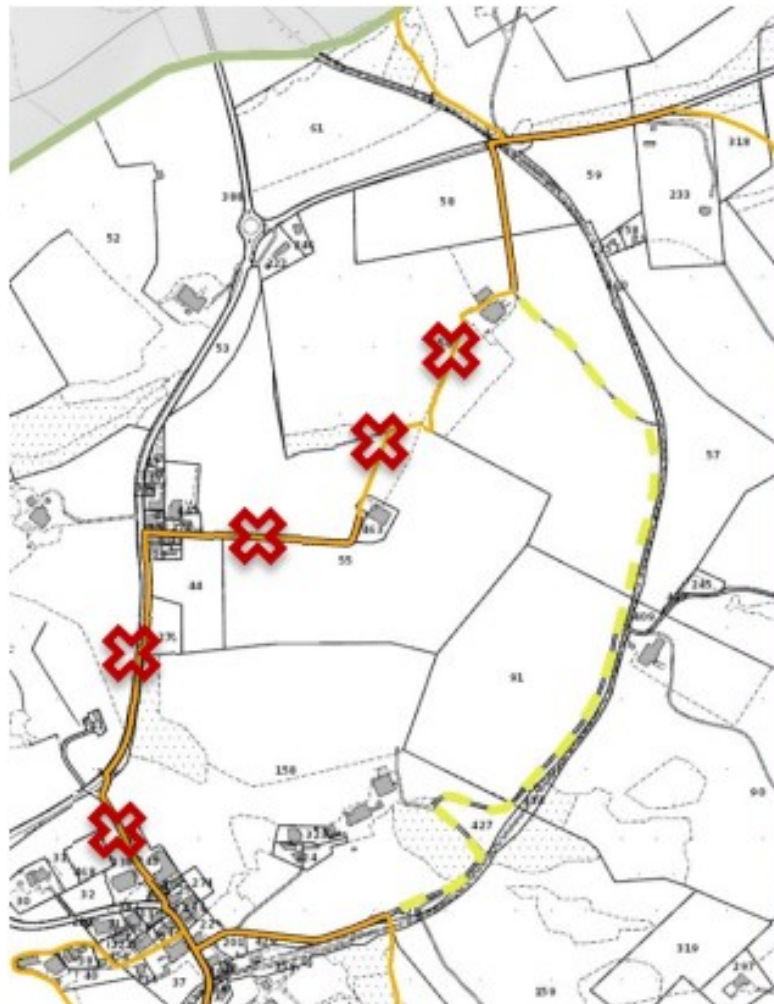
Lacune du réseau – Couloir reliant Tavannes et Tramelan



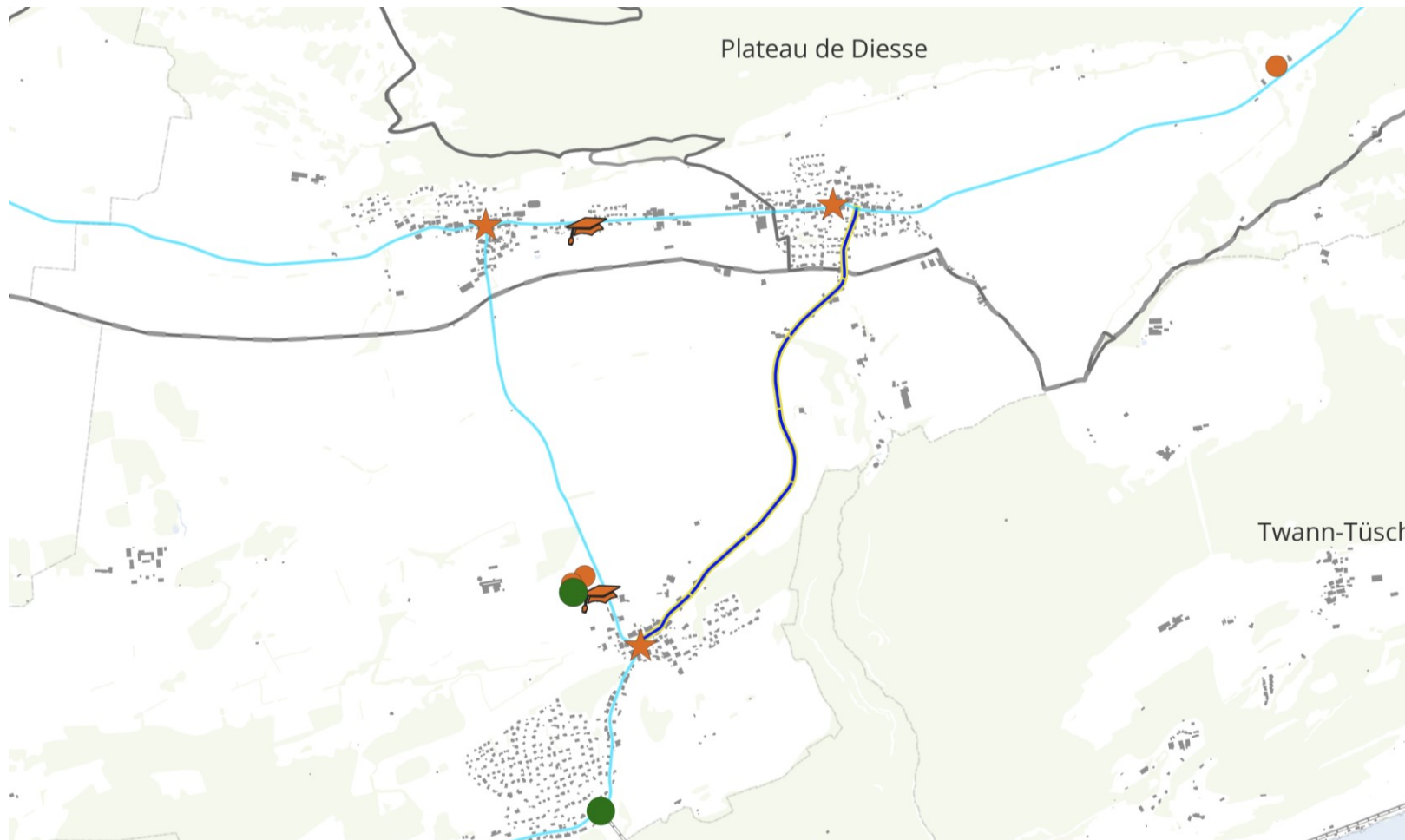
Lacune du réseau – Axe reliant Ligerz à La Neuveville (Mesure CRTU 25 sb/b FVV-Ü.17.06).



Lacune du réseau – Axe reliant La Ferrière et La Chaux d'Abel



Point problématique – Axe reliant Lamboing et Prêles



SuisseMobile gère le suivi et l'organisation des itinéraires de **cyclotourisme** en Suisse avec, dans le Grand Chasseral :

- un (1) itinéraire d'importance nationale
- trois (3) itinéraires régionaux
- sept (7) itinéraires locaux

et des itinéraires **VTT** :

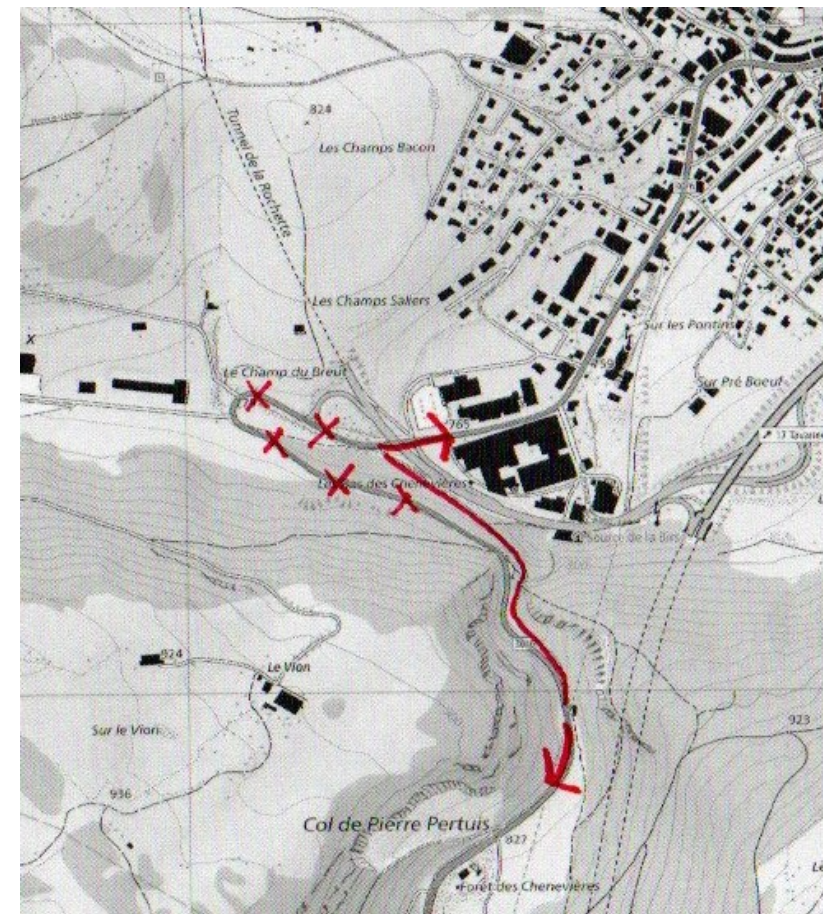
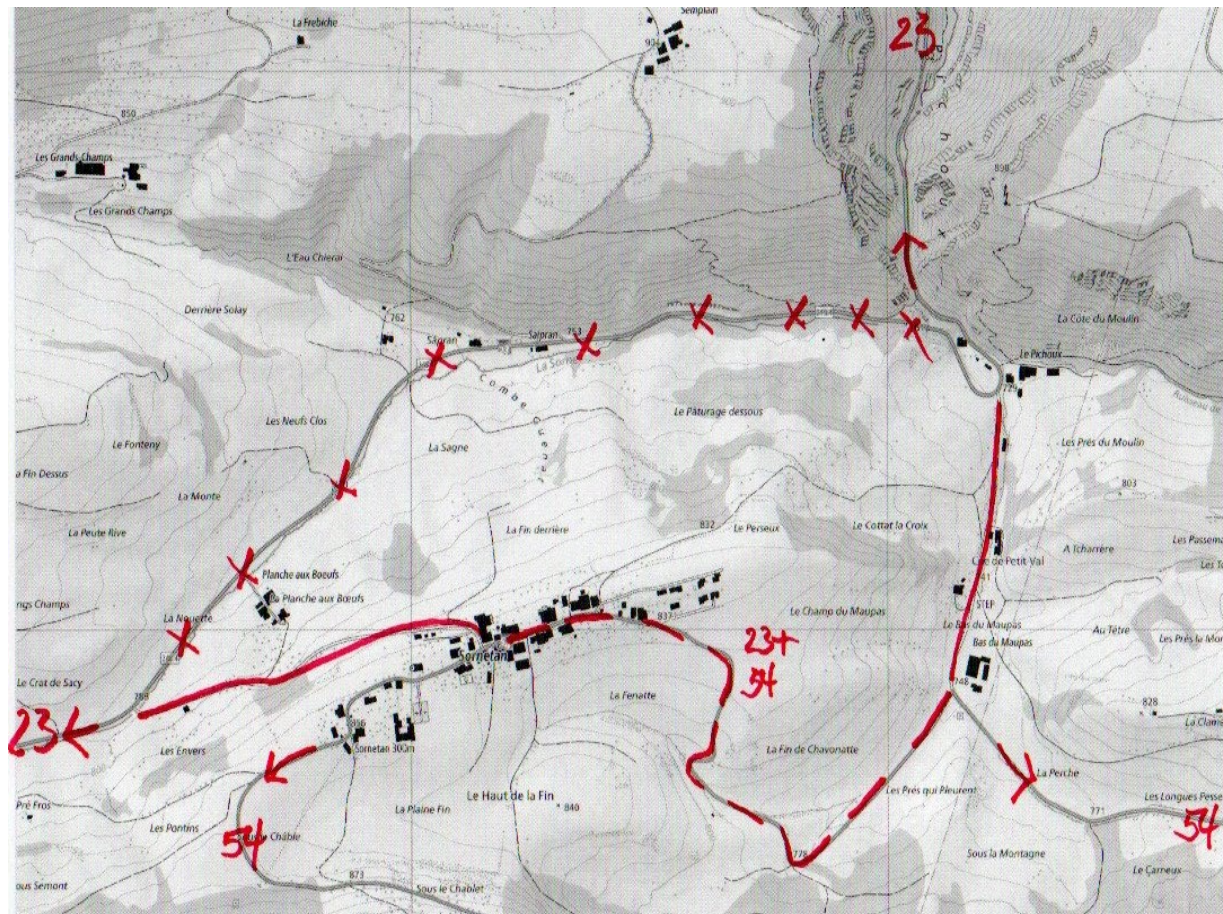
- un (1) itinéraire d'importance nationale
- un (1) itinéraire régional
- onze (11) itinéraires locaux

Itinéraires pour Randonnée Cycliste (IRC)

C'est essentiellement les IRC assurant une fonction de réseau cantonal correspondent aux itinéraires nationaux, régionaux et locaux « La Suisse à vélo » de SuisseMobile.

Il n'est pas à ce jour apprécié de modifications notables des itinéraires existants, seules deux 'adaptations' sont portées par le PDR-RVC :

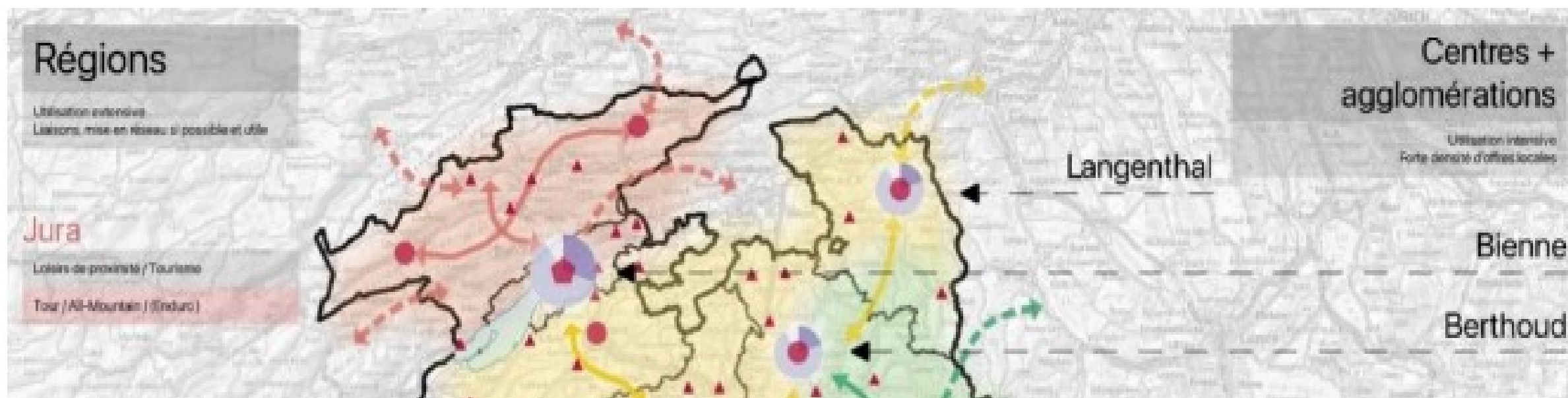
- itinéraires 23 + 54 Sornetan – Pichoux
- itinéraire 64 Pierre-Pertuis



Itinéraires VTT

Le modèle VTT 2042 repose sur l'idée fondamentale de créer un réseau VTT attrayant qui réponde aux attentes des différents groupes cibles tout en permettant une bonne régulation des vététistes.

Le modèle cible s'appuie en particulier sur les planifications en cours des régions.



Les "itinéraires VTT"

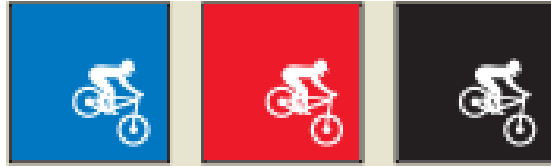


« sont destinés à la pratique du cyclisme de loisirs. En terrain vallonné ou montagneux, ils doivent être spécialement désignés comme tels conformément à l'Ordonnance sur la Signalisation Routière (*OSR*).

Les chemins destinés aux VTT se situent le plus souvent à l'écart des routes ouvertes à la circulation de véhicules, ne sont ni asphaltés ni bétonnés et peuvent comporter des tronçons difficiles sur lesquels les cycles doivent être poussés ou portés.

Lorsque ces chemins ne passent pas par une piste VTT, ils ne comportent pas d'éléments construits tels que des virages relevés ou des rampes de saut. »

Les "Pistes VTT"



« sont des installations sportives destinées à des groupes d'usager·ères précis avec différents degrés de difficulté.

Leur spectre s'étend des pistes de descente aux parcs VTT, des systèmes clos comprenant des installations pour VTT telles que jumptracks, des pumptracks et des skill areas. Jalonnées d'éléments construits (*virages relevés, rampes de saut et autres aménagements artificiels*), elles ne sont adaptées ni au trafic mixte ni au trafic à double sens, et disposent d'une signalisation spécifique.

Une piste VTT peut faire partie d'un itinéraire VTT : elle fait alors l'objet d'une double signalisation. »

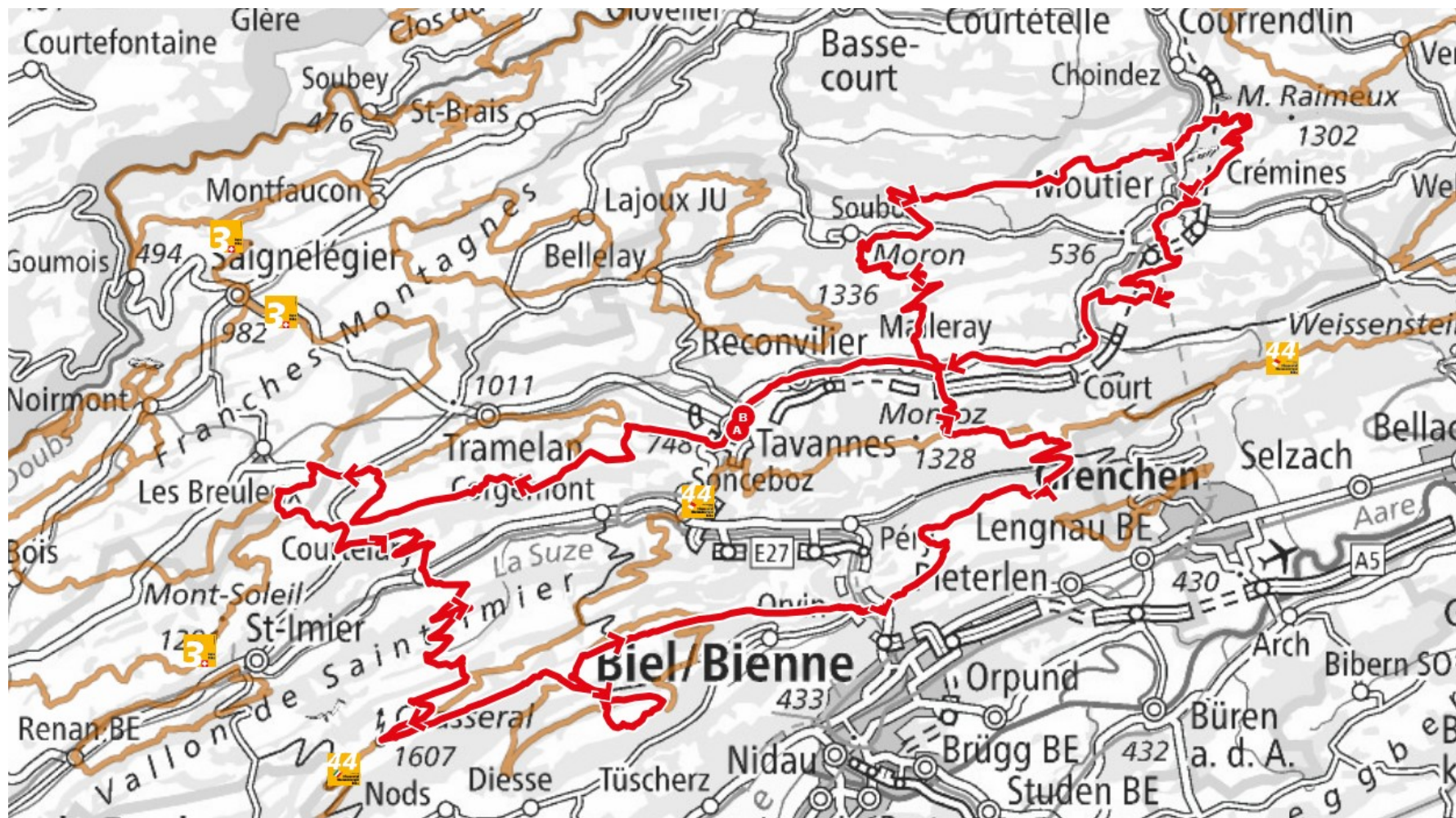
Dans le cadre de l'élaboration du PDR-RVC, plusieurs itinéraires ont été redessinés compte-tenu :

- d'évaluation par la pratique 'in situ' sur plusieurs parcours qui ne satisfont pas entièrement, en termes d'attractivité, à la qualité recherchée par les usagers ;
- évidemment à la modification du contour géométrique / géographique de l'AaJb avec le transfert de Moutier dans le canton voisin ;
- de la définition pragmatique de trois pôles '4 saisons' qui seront inscrits au PDR des Installations Sportives d'ici 2027 / 28 avec l'objectif de combiner itinéraires VTT et installations VTT ;
- enfin, de façon essentielle, d'apprécier que depuis l'approbation du PDS-VTT en 2020, Jb.B se heurte à une mise en œuvre laborieuse dû à des procédures longues, complexes et improbables.

Image / vision d'avenir BEBike et Canton de combinaison itinéraires VTT et installations VTT :



Idée du Grand huit, Tour du Grand Chasseral par les 8 sommets



Le PDR-RVC est soumis à une procédure classique d'édition de plans d'affectation selon la LC, à savoir :

- IPP, soit publication dans les Feuilles Officielles d'Avis, mise en ligne pour consultation par tout un chacun
- Examen Préalable (*Exp*) par les Offices cantonaux
- Validation par le Comité Directeur de Jb.B
- Adoption par l'Assemblée des Membres de Jb.B
- Approbation définitive du PDR-RVC par l'Autorité cantonale

Programmation / Procédure	Etapas	2025		2026			
		T3	T4	T1	T2	T3	T4
Préparatifs (<i>coordination Régions / Canton – 2024-S1 2025</i>)							
Etudes / élaboration	Récolements et inventaires						
	Analyses et synthèses						
	Appuis Com-ATEn / Com-Centres						
	Appuis GT-RVC						
	Coordination Région / SuisseMobile (<i>août + nov. 2025 + juin 2026</i>)						
	Coordination Régions / Canton						
	Formalisation PDR-RVC						
Information et Participation de la Population (<i>IPP, mars 2026</i>) Présentation publique (<i>17 mars 2026</i>)							
Examen Préalable (<i>Exp</i>)	Transmission (<i>avril 2026</i>)						
	Retour + mise au point						
Validation CD Jb.B (<i>oct. 2026</i>)							
Adoption AM Jb.B (<i>nov. 2026</i>)							
Approbation cantonale							

La compétence des Collectivités (*Confédération, cantons et communes*) résulte des dispositions constitutionnelles qui attribuent à celles-ci le pouvoir de légiférer dans divers domaines touchant de près ou de loin à la propriété foncière (*cf. art. 26 Cst.*).

Tel est le cas, notamment, en matière de protection de l'environnement, d'aménagement du territoire, d'eaux et de forêts, de protection de la nature et du patrimoine, de **chemins et sentiers pédestres et voies cyclables**, d'agriculture, ...

En termes de voies cyclables, le mandat constitutionnel est matérialisé par la LVC qui **impose, entre autres, aux cantons et aux communes de planifier d'ici à fin 2027 un Réseau de Voies Cyclables et de le mettre en œuvre d'ici à 2042** (*par contre le Canton pourvoit à la signalisation de toutes les voies cyclables*).

Au titre de la législation cantonale, L'autonomie communale se limite donc au choix de l'outil d'application : **Plan Directeur ou Plan d'Affectation**.

Fondamentalement, de rappeler que

- un **Plan Directeur** n'a force obligatoire que pour les Autorités (*art. 57 al.1 LC*) et reste ainsi en l'état sans effets sur la propriété (*droit de passage entre autres s'agissant des itinéraires cyclables*) nécessitant par la suite des permis de construire pour la réalisation du RVC
- la réglementation fondamentale en matière de construction est un **Plan d'Affectation** et a force obligatoire pour tout un chacun (*art. 57 al.2 LC*).

En conclusion de ce propos,

pour assurer cohérence et mise en œuvre sans impédiments de l'ensemble du réseau régional de voies cyclables comme des itinéraires de randonnées pédestres,

la Région exige de toutes ses communes qui compte un (des) itinéraire(s) VTT d'importance régionale, que celles-ci définissent le Réseau de Voies Cyclables communales dans leur Plan d'Affectation (*en ce sens que des Plans Directeurs Communaux sont insuffisants pour permettre de respecter le délai prescrit par la LVC*).

Tout en vous remerciant de votre précieuse participation,
questions, suggestions, ...?