



Légende : Les pistes cyclables prévues à Bienne le long des espaces verts aquatiques.

## **Un acte de pionnier pour Bienne - qu'est-ce que le vélo peut apporter ? Que fait le dialogue axe ouest pour le cyclisme ?**

**Le projet de mise en œuvre de l'axe ouest Bienne a été officiellement enterré à la fin de l'année 2020. Ce projet d'autoroute aurait séparé la ville de Bienne du lac, déclenché vingt ans de travaux de construction et prévu plusieurs carrefours autoroutiers au milieu du centre-ville. Comment ce succès historique d'un mouvement citoyen est-il né et quelles sont les perspectives pour les cyclistes ? Nous avons interviewé André König (groupe central) et Mucki Hanspeter Schlegel (groupe de dialogue).**

*Quelle a été l'intensité du processus de dialogue, qui a duré près de deux ans ?*

Le groupe de dialogue élargi s'est réuni huit fois, il y a eu des ateliers intensifs et beaucoup de lecture. Le plus petit groupe de travail avec André König, membre de longue date du comité de Pro Velo, a élaboré la recommandation en détail. Le dialogue constructif, en particulier avec les forces constructives des partisans (originaux) du projet officiel, a été crucial. L'effort à fournir était énorme, mais il en valait la peine. Sans l'apport professionnel et crédible d'experts une solution également acceptée par les partisans ou le canton n'aurait pas été envisageable. Pour la toute première fois, un mouvement de citoyens en faveur d'une meilleure solution a fait tomber un projet d'autoroute déjà décidé par le Conseil fédéral. Un acte pionnier historique !

*Comment voyez-vous le rôle de Pro Velo dans le processus de dialogue ?*

Les recours de toutes parts ont fortement critiqué et remis fondamentalement en question le projet dès le début. Pro Velo a joué un rôle important dans la formulation de ces objections techniquement fondées, a contribué à lancer le processus de dialogue et a ainsi trouvé une meilleure solution. En décembre 2018, Pro Velo s'est également réuni pour une longue discussion constructive avec le conseiller-exécutif

Neuhaus. Peu de temps après, le groupe de dialogue a été lancé par Monsieur Neuhaus, car il a dû comprendre la force explosive de la question.

*Des voix se sont élevées pour voir des avantages pour les vélos avec le projet d'autoroute.*  
On ne peut pas dire cela de cette manière. La zone aménagée dans le Weidteile aurait été principalement destinée aux piétons. Les vélos auraient été poussés sur la route de Bienne. Les inconvénients - y compris pour les vélos - auraient été nettement supérieurs.

*Comment évaluez-vous l'importance des préoccupations liées au vélo ?*

Les préoccupations relatives au vélo ont été incontestées tout au long du processus, tant par les opposants que par les partisans du projet d'autoroute. Ils ont également reçu un soutien important de la ville de Bienne. La promotion du vélo a été largement acceptée, et jamais auparavant la promotion cohérente du vélo n'avait bénéficié d'un soutien aussi clair de la part de tous les partis ! Mais les belles paroles ne suffisent pas - le test décisif viendra avec la mise en œuvre rapide.

*À quoi ressemble cette promotion constante du vélo ?*

Le rapport final définit diverses mesures qui vont plus loin que ce à quoi nous avons été habitués jusqu'à présent. C'est très positif. Il est reconnu par tous que dans le centre-ville, le vélo et la marche à pied sont de loin les moyens de transport les plus efficaces et augmentent ainsi massivement la qualité de la visite. Le bien-être augmente et les bénéfices commerciaux aussi ! Les gens ne vont pas en ville pour regarder les voitures ! Nous devrions construire nos infrastructures pour les gens et non pour les lois et les normes.

*Quelles sont les mesures spécifiques prévues pour le vélo ?*

Au total, 12 mesures en faveur du vélo ont été définies, dont les quatre priorités suivantes :

- LD2 : Se concentrer sur la sécurité. Les ronds-points doivent être rendus plus sûrs, les voies multifonctionnelles doivent être supprimées et les îlots centraux, dans laquelle les cyclistes jouent le rôle de « freins vivant », doivent être évités.
- LD 4 : Guidage régional du vélo et des sentiers pédestres sur la rive gauche du lac de Bienne, y compris le pont sur le canal Nidau-Büren / la baie du lac de Bienne.
- LD 11 : Se concentrer sur les zones aquatiques en tant que réseau vert, de Boujean à Nidau et le long de la Suze de Madretsch.
- LD 10 : Liaison avec la gare, y compris le passage souterrain chemin de la forge. Correspond aux demandes de Pro Velo à partir de 2016.

*Et quand verrons-nous des mesures ?*

Les mesures doivent être incluses dans le prochain programme d'agglomération. Les soumissions doivent être faites avant la fin février 2021 afin qu'elles puissent encore être incluses. L'approbation aurait alors lieu dans un délai d'un an. Si les premières mesures deviennent visibles dans les 5 ans, ce serait un succès. La fixation des priorités est une décision politique. Les lacunes du réseau sont pour nous une priorité : le passage souterrain chemin de la forge améliorerait considérablement la connectivité au sein de la ville. Ou l'avenue des vélos le long de la Suze. La liaison avec la gare est également centrale ! Tout d'abord, il convient de combler ces lacunes du réseau. En outre, la ville de Bienne doit initier le développement urbain Bahnhof-Süd avec un concept de développement urbain et la planification correspondante des espaces ouverts et du réseau de sentiers. L'objectif devrait être d'élaborer un concept global comprenant les centres park & ride décrits et une réduction significative du transport individuel motorisé (TIM).

*Quel est le rôle des associations professionnelles ?*

Les associations professionnelles pourraient jouer un rôle actif dans les groupes de projet ou dans l'organisation de la mise en œuvre, selon la déclaration du maire de la ville, Erich Fehr. Au mieux, ils pourraient prendre en charge une partie du brainstorming ou faire partie d'un groupe de réflexion.

*Pourquoi une ville verte de gauche comme Bienne (ou Nidau) hésite-t-elle à promouvoir le vélo de manière vraiment cohérente, comme la ville de Berne, par exemple, l'a fait ces dernières années ?*

Jusqu'à présent, l'objectif était de satisfaire tous les acteurs et l'urbanisme donnait l'impression que l'on faisait assez pour le vélo. Maintenant, on pourrait penser que le vent a changé. La délégation des autorités a clairement exprimé que le vélo devrait être davantage promu. Une chose que Pro Velo réclame depuis longtemps. Les politiciens doivent maintenant faire passer leurs idées avec plus de force.

*Le plan sectoriel pour le vélo devra-t-il être adapté ?*

Oui, divers éléments du dialogue axe ouest ne sont pas inclus dans le plan sectoriel pour le vélo ou dans la stratégie globale de mobilité 2035. Les mesures prioritaires en matière de cyclisme doivent également être adaptées, la priorité générale accordée au cyclisme doit être accrue et la définition des zones de cours d'eau en tant que réseau vert est nouvelle. L'élément de réseau des masses d'eau est beaucoup plus fort et plus continu - nous n'aurions alors pas une Petite Venise à la fin, mais au moins une Petite Amsterdam.

*Quelle est votre conclusion ?*

Le consensus sur l'axe ouest montre qu'il est temps de mettre en œuvre les mesures de manière cohérente ! Sur les axes cyclables centraux comme le quai du bas, les places de stationnement doivent être supprimées et le plan sectoriel pour les vélos ainsi que la stratégie globale de mobilité doivent être adaptés.