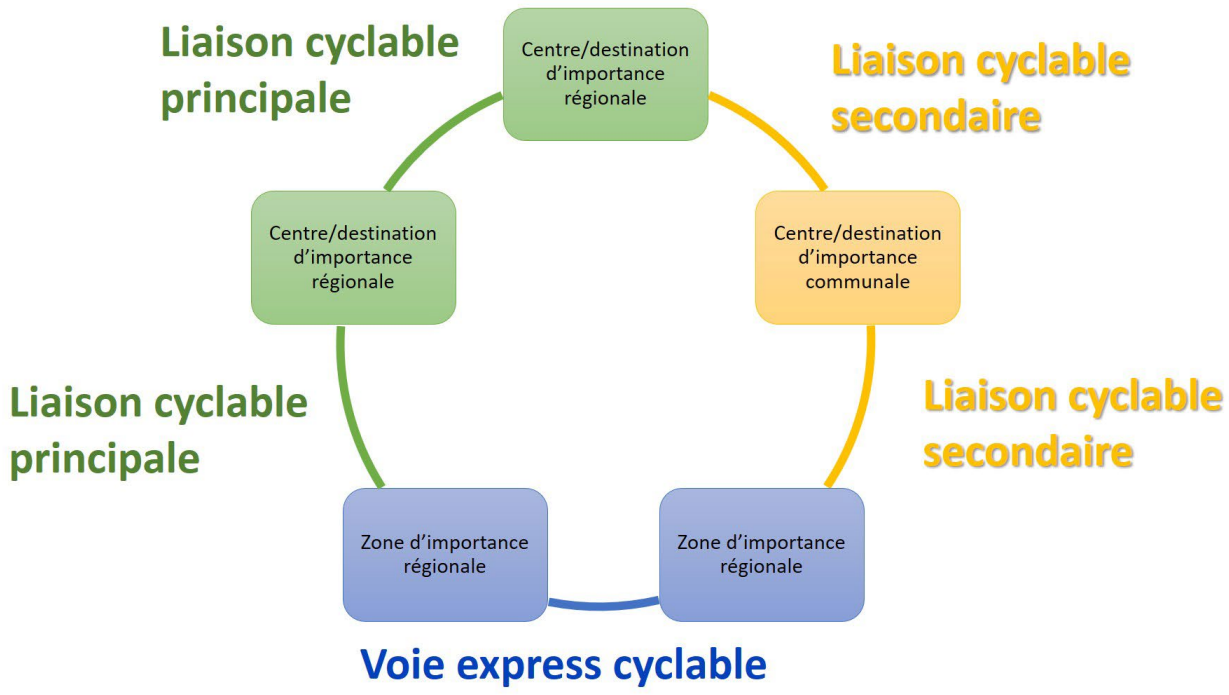
Directive

Planification des réseaux de voies cyclables dans le canton de Berne

Processus global et système de planification

Publication : Direction des travaux publics et des transports 01.10.2025
Office des ponts et chaussées



Sommaire

1. Situation initiale ... 3
1.1 Objectif de la directive ... 3
1.2 Champ d'application et délimitation ... 4
1.3 Bases légales et autres documents de référence ... 4

2. Compétences légales et responsabilités ... 4
2.1 Compétences de la Confédération ... 5
2.2 Compétences du canton ... 5
2.3 Compétences des régions ... 5
2.4 Compétences des communes ... 5

3. Système de planification des réseaux de voies cyclables dans le canton de Berne ... 5
3.1 Réseau cyclable pour la vie quotidienne ... 6
3.1.1 Planification du réseau ... 6
3.1.2 Hiérarchie du réseau ... 7
3.2 Réseau de voies cyclables pour les loisirs ... 9
3.2.1 Randonnée cycliste ... 9
3.2.2 Itinéraires VTT ... 10
3.3 Établissement des plans contraignants pour les autorités des réseaux de voies cyclables ... 10
3.3.1 Établissement des plans contraignants pour les autorités du réseau de voies cyclables pour la vie quotidienne ... 10
3.3.2 Établissement des plans contraignants pour les autorités du réseau de voies cyclables pour les loisirs ... 10
3.3.3 Définition des principaux éléments avec force obligatoire pour les autorités ... 11
3.4 Planification des réseaux de voies cyclables et standards d'aménagement ... 11
3.5 Lacunes du réseau et points problématiques ... 11
3.6 Parkings à vélos ... 12

4. Processus pour tous les niveaux de planification ... 13
4.1 Calendrier du processus de planification ... 14
4.2 Controlling ... 14

5. Modalités de financement et subventions ... 15

Annexe 1 : feuille de route Élaboration et mise à jour des plans du réseau de voies cyclables ... 17

Annexe 2 : Responsabilités pour les processus de planification ... 19

Annexe 3 : Glossaire ... 20

Annexe 4 : Planifications régionales des réseaux de voies cyclables PRRVC 2026 ... 22

Annexe 5 : Seuils de potentiel pour le réseau quotidien ... 27

Impressum
Responsable de processus : Direction Service Planification – Kai Kattau
Validation : Conférence des arrondissements / Direction de l'office – Stefan Studer

Publication : Direction des travaux publics et des transports / Office des ponts et chaussées
Contact : www.be.ch/opc

1. Situation initiale

En adoptant la loi fédérale sur les voies cyclables (RS 705, ci-après « LVC »), la Confédération a établi une nouvelle base légale pour la promotion du trafic cycliste. En vertu de celle-ci, les cantons doivent établir des plans contraignants pour les autorités des réseaux, existants ou en projet, de voies cyclables pour la vie quotidienne et les loisirs d'ici à fin 2027 et assurer leur mise en œuvre d'ici à fin 2042 (art. 2 à 5 et 19 LVC). Dans l'accomplissement de leurs tâches, les services fédéraux prennent en considération les réseaux de voies cyclables figurant dans ces plans.

Selon l'article 45 de la loi sur les routes (LR ; RSB 732.11), le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables (ci-après « PSRVC »), établi par le Conseil-exécutif, fixe les voies cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste quotidien et de loisirs. Grâce au plan sectoriel pour le trafic cycliste (à l'avenir, plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables), le canton de Berne dispose déjà d'un plan contraignant pour les autorités répondant en grande partie aux exigences de la Confédération. En outre, plusieurs régions et communes ont également dressé par le passé les plans de leurs réseaux de voies cyclables, mais il n'y a pas eu de véritable coordination entre les différents niveaux de compétences. Certains des plans existants devront être mis à jour ou complétés dans les années à venir.

Compte tenu des délais fixés dans la LVC pour l'établissement des plans et leur mise en œuvre, le canton a élaboré un système et un processus de planification en collaboration avec les régions. Dans le canton de Berne, l'obligation de planification établie dans la LVC incombe conjointement, selon la LR, au canton, aux communes et aux régions.

1.1 Objectif de la directive

La présente directive a pour but d'accompagner toutes les personnes impliquées dans la planification des réseaux de voies cyclables dans le canton de Berne. Elle décrit les compétences en la matière et présente le processus global au niveau communal, régional et cantonal.

Le canton de Berne veut que toutes les régions disposent de réseaux de voies cyclables adaptés pour la vie quotidienne et les loisirs. En vue d'assurer le développement coordonné de ces réseaux, la présente directive définit les principes fondamentaux d'un système de planification uniforme et établit le processus à tous les niveaux de planification.

En référence à la LVC et à la LR, le terme de « réseau de voies cyclables » est utilisé dans la présente directive pour désigner des infrastructures destinées aux cyclistes, telles que des routes, des routes dotées de bandes cyclables, des voies express cyclables, des pistes cyclables, des chemins, des itinéraires balisés pour randonnées cyclistes et VTT, des parkings à vélos et d'autres infrastructures du même type.

Par ailleurs, le respect des consignes énoncées dans le présent document contribuera à fixer les voies cyclables assurant une fonction de réseau cantonal dans le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables et permettra ainsi au canton de subventionner les investissements pour les projets communaux de voies cyclables selon l'article 59 LR.

1.2 Champ d'application et délimitation

La présente directive s'adresse aux services cantonaux, aux régions et aux communes.
Elle règle la planification des réseaux de voies cyclables dans le canton de Berne. Elle établit la jonction entre la planification des réseaux et celle des mesures et en délimite leurs contours respectifs. La planification et la mise en œuvre de projets concrets de voies cyclables, ainsi que les standards à respecter à cet égard, ne sont pas l'objet de la présente directive. Pour ces aspects, il convient de se référer aux aides de travail cantonales et fédérales et aux normes y relatives.

Cette directive ne porte pas non plus sur les principes de planification des itinéraires VTT. Ceux-ci sont exposés dans l'aide de travail cantonale « Itinéraires VTT dans le canton de Berne : planification, conception, réalisation ».

1.3 Bases légales et autres documents de référence

- Loi fédérale du 18 mars 2022 sur les voies cyclables (RS 705)
- Loi du 4 juin 2008 sur les routes (état au 01.02.2024) (LR ; RSB 732.11)
- Ordonnance du 29 octobre 2008 sur les routes (état au 01.02.2024) (OR ; RSB 732.111)
- Plan sectoriel pour le trafic cycliste du 3 décembre 2014, adapté le 27 mai 2020, mis à jour le 6 mars 2023
- Guide pratique Planification des réseaux de voies cyclables, OFROU, 31 janvier 2024
- Publication de l'OFROU « Velobahnen – Handbuch Infrastruktur » (Voies express cyclables – manuel relatif à l'infrastructure, paraîtra au printemps 2024)
- Aide de travail cantonale « Aménagements cyclables »
- Directive de l'OPC « Subventions cantonales pour les investissements en faveur des voies cyclables importantes sur les routes communales ou privées »
- Directive de l'OPC « Subventions cantonales pour les investissements en faveur des installations de mobilité combinée »
- Directive de l'OPC « Subventions cantonales aux planifications des régions »

2. Compétences légales et responsabilités

Selon la loi sur les routes du canton de Berne, le canton et les communes se partagent la responsabilité de la planification, de la conception, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des voies cyclables (art. 46 et 47 LR).

Dans le cadre de la LVC, la compétence des voies cyclables sur les routes nationales a été attribuée à la Confédération.

Les régions assument les tâches relatives à la coordination de l'urbanisation et des transports et à l'élaboration de la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) et des projets d'agglomération (PA) selon les articles 98 et 98a de la loi sur les constructions (LC ; RSB 721.0). Elles peuvent adopter des plans directeurs régionaux.

Les communes sont libres d'organiser leurs tâches comme elles l'entendent dans le cadre de la législation cantonale et fédérale.

2.1 Compétences de la Confédération

L'Office fédéral des routes (OFROU) est responsable de la planification, la conception, la réalisation, l'exploitation et l'entretien des voies cyclables sur et le long des routes nationales de 3e classe et aux jonctions des routes nationales de 1re et de 2e classe. Lorsque ces voies cyclables assurent une fonction de réseau cantonal, elles sont intégrées dans le PSRVC.

2.2 Compétences du canton

Le canton fixe les voies cyclables assurant une fonction de réseau cantonal pour le trafic cycliste quotidien et de loisirs dans le PSRVC. Il s'agit en l'occurrence des voies suivantes :

– les voies cyclables cantonales sur et le long des routes cantonales et des routes nationales de 3e classe (art. 45, al. 2, lit. a LR) ;
– les pistes cyclables cantonales à l'écart des routes cantonales (art. 45, al. 2, lit. b LR) ;
– les voies cyclables importantes sur les routes communales ou privées (art. 45, al. 2, lit. c LR) ;
– les itinéraires VTT importants (art. 45, al. 2, lit. d LR) ;
– les liaisons de remplacement (art. 49, al. 1a LR et art. 33a OR).

Le Conseil-exécutif établit le PSRVC (art. 45, al. 1 LR). Le canton construit, exploite et entretient les voies cyclables cantonales selon l'article 45, alinéa 2, lettres a et b LR. Celles-ci sont la propriété du canton (art. 11 LR).

Si le canton ne peut pas créer d'offre pour les vélos sur la route cantonale moyennant une charge proportionnellement raisonnable et que le plan sectoriel prévoit à la place de faire passer le trafic cycliste quotidien sur une route communale ou privée, le canton assume les coûts de la voie cyclable (art. 49, al. 1a LR). Dans de tels cas, le canton et les communes concernées déterminent ensemble qui se charge de la planification, la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien des voies et fixent conjointement la répartition des coûts.

2.3 Compétences des régions

Sur la base des tâches qui leur incombent selon les articles 98 et 98a LC, les régions planifient les réseaux de voies cyclables régionaux et réalisent les études nécessaires à cet effet.

2.4 Compétences des communes

Les communes sont responsables de la planification, la conception, la réalisation, l'exploitation et l'entretien des voies cyclables communales sur les routes communales ou privées. Les voies cyclables communales comprennent aussi bien les voies cyclables sans fonction de réseau cantonal que celles assurant une telle fonction (art. 45, al. 2, lit. c LR). Les voies cyclables communales sont la propriété soit des communes soit de particuliers (art. 11, al. 2 LR). Les communes inscrivent les réseaux communaux de voies cyclables dans les plans directeurs communaux ou les plans d'aménagement local.

3. Système de planification des réseaux de voies cyclables dans le canton de Berne

L'objectif de la présente directive est d'assurer la planification et l'établissement coordonnés de réseaux de voies cyclables attrayants par les régions, les communes et le canton. Ces réseaux doivent autant que possible être sûrs, interconnectés, directs, continus, suffisamment denses et adaptés à la demande.

Ils doivent en outre être supportables en termes de financement, réunir les conditions requises pour être autorisés et être réalisables concrètement.

La loi fédérale sur les voies cyclables (art. 3 et 4 LVC) et la loi sur les routes opèrent toutes deux une distinction entre les réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne et pour les loisirs. Le réseau pour la vie quotidienne et l'infrastructure associée doivent s'adresser à un large groupe d'usagères et d'usagers. Le réseau de loisirs est en revanche adapté à des groupes cibles spécifiques et comprend des itinéraires pour la randonnée à vélo et le VTT. Les deux réseaux peuvent se rejoindre sur certaines portions. Le plan sectoriel pour le trafic cycliste actuellement en vigueur distingue déjà ces deux types de réseau.

3.1 Réseau cyclable pour la vie quotidienne

Les réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne se trouvent en règle générale à l'intérieur des zones urbanisées ou entre celles-ci (art. 3 LVC). Ils comprennent des routes, des routes dotées de bandes cyclables, des voies express cyclables, des pistes cyclables, des chemins, des parkings à vélos et d'autres infrastructures du même type. Ils desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les écoles, les arrêts des transports publics, les établissements publics, les commerces, les installations de loisirs et sportives et les réseaux de voies cyclables pour les loisirs.

Plus le réseau de voies cyclables existant est attrayant, plus la part de la population se déplaçant à vélo au quotidien est grande. Pour exploiter au maximum le potentiel total de déplacements, le réseau pour la vie quotidienne tient compte des besoins des utilisatrices et utilisateurs en tous genres et de tous âges. Selon des études, les usagères et usagers de la route appartenant au groupe présentant de loin le plus grand potentiel, c'est-à-dire les « personnes intéressées », telles que les familles, les enfants en âge scolaire, les cyclistes novices ou peu assurés et les seniors, seraient plus nombreux et circuleraient plus souvent à vélo s'ils disposaient d'une infrastructure de qualité, continue et jugée comme sûre.

3.1.1 Planification du réseau

La planification d'un réseau de voies cyclables adapté pour la vie quotidienne se déroule en plusieurs étapes, chacune d'elles aboutissant idéalement à l'établissement de « plans partiels » assortis de rapports explicatifs complémentaires. Se basant sur le « Guide pratique – Planification des réseaux de voies cyclables » de l'OFROU, le canton de Berne recommande les cinq étapes de planification suivantes :

1. Analyse des données de base :
   Élaboration d'un fond de carte représentant notamment les routes et chemins existants, les réseaux de voies cyclables contraignants pour les autorités selon le PSRVC, les plans communaux des réseaux de voies cyclables contraignants pour les autorités, les réseaux de voies cyclables des régions ou cantons limitrophes, le volume de cyclistes, les accidents impliquant des cyclistes, les mesures existantes en faveur du vélo issues des CRTU et des PA ainsi que d'autres éléments importants.
2. Analyse des lieux d'origine et de destination :
   Définition des zones d'importance régionale ainsi que des lieux d'origine et de destination importants au niveau régional et communal, et délimitation motivée de ceux-ci. Les zones, centres et lieux d'origine et de destination définis pour le trafic cycliste quotidien doivent être représentés sur une carte.
3. Analyse du potentiel cyclable :
   Les lignes de désir sont définies à partir de la carte montrant les lieux d'origine et de destination. Elles sont différenciées en fonction du potentiel cyclable attendu (estimation quantitative ou qualitative),

puis une plausibilisation des résultats est effectuée par des spécialistes. On obtient ainsi un plan du potentiel cyclable (très élevé, élevé, moyen ou suffisant) des lignes de désir. Les valeurs seuils déterminant les niveaux de potentiel très élevé, élevé et moyen sont fixées par le canton (cf. ch. 3.1.2).

4. Vision schématique :
   Les grandes lignes du réseau sont définies sur la base de l'analyse des données de base, des lieux d'origine et de destination et du potentiel cyclable. Les principaux couloirs du réseau, en particulier ceux présentant un potentiel très élevé, élevé et moyen (voies express cyclables et liaisons cyclables principales), sont fixés, hiérarchisés et représentés dans la vision schématique.
5. Choix des tracés :
   Le choix des itinéraires au sein des réseaux cyclable et routier est opéré sur la base de la vision schématique. Il s'agit ici de définir les tracés concrets du réseau de voies cyclables, avec les voies express cyclables, les liaisons cyclables principales et secondaires et les parkings à vélos, et d'opérer une éventuelle densification du réseau.

Il est possible de s'écarter de ce système de planification (p. ex. actualisation de la planification actuelle, utilisation de nouvelles méthodes de planification et de nouveaux enseignements, etc.) lorsque cela s'avère opportun et que la solution adoptée offre un niveau de qualité et de traçabilité au moins équivalent.

3.1.2 Hiérarchie du réseau

Dans le canton de Berne, le réseau de voies cyclables pour la vie quotidienne établi dans les plans est divisé en quatre niveaux hiérarchiques. Ces différents niveaux déterminent notamment les standards, les exigences relatives à la fluidité du trafic (p. ex. aux carrefours) et la qualité de l'aménagement.
Lors de la planification du réseau de voies cyclables pour la vie quotidienne, les niveaux hiérarchiques suivants doivent être clairement différenciés :

a. les **« voies express cyclables »** (VEC) : elles relient les zones d'importance régionale et ont le potentiel cyclable le plus élevé ;
b. les **« liaisons cyclables principales I »** (LCP I) : elles relient les centres et destinations d'importance régionale et présentent un potentiel cyclable élevé ;
c. les **« liaisons cyclables principales II »** (LCP II) : elles relient également les centres et destinations d'importance régionale, mais ont un potentiel cyclable moyen ;
d. les **« liaisons cyclables secondaires »** (LCS) : elles relient des centres et destinations d'importance communale ainsi que des petites communes rurales au réseau cantonal ; elles ne remplissent pas les critères définis pour le potentiel cyclable moyen, mais présentent un potentiel suffisant et servent de liaisons locales, de relations complémentaires ou encore d'accès aux liaisons cyclables principales ou aux voies express cyclables.

Les « zones d'importance régionale » et les « centres et destinations d'importance régionale » sont définis dans l'annexe 3 de la présente directive.

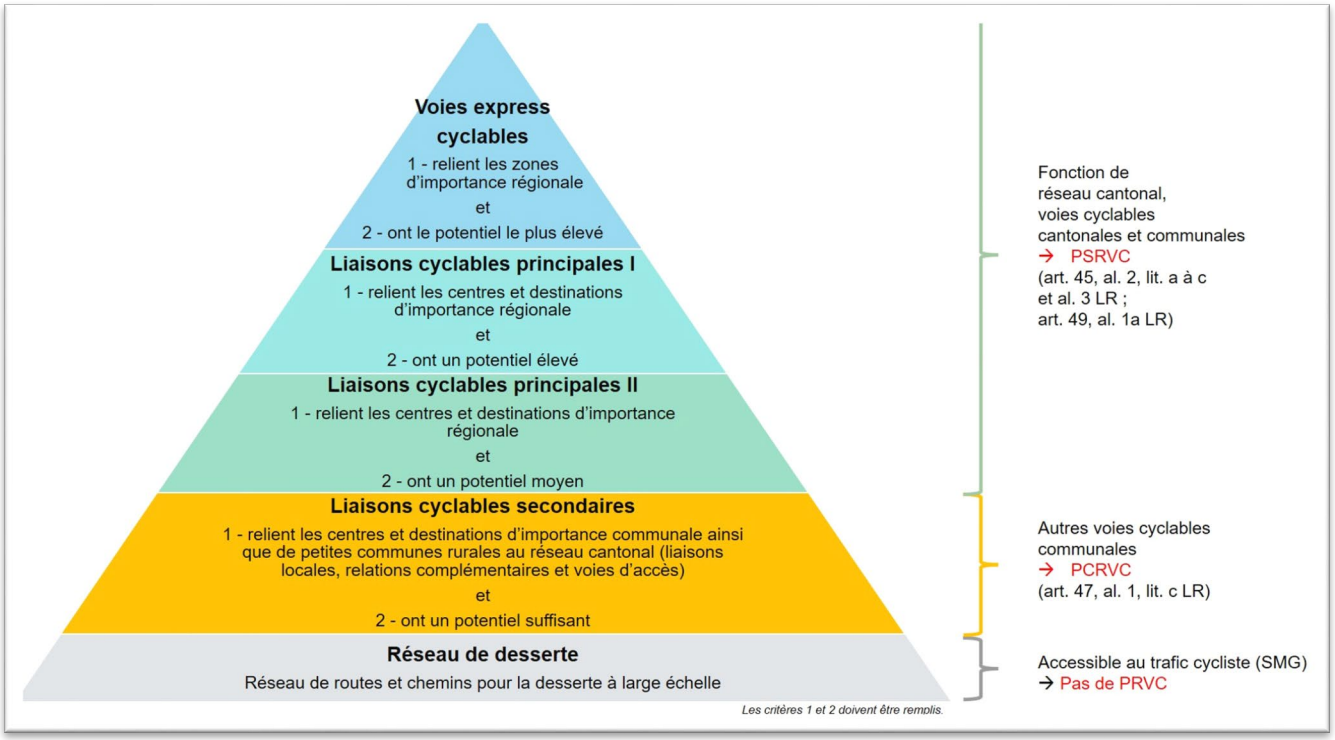


Illustration : Niveaux hiérarchiques du réseau de voies cyclables pour la vie quotidienne

La répartition des éléments du réseau entre les différents niveaux hiérarchiques doit être opérée de manière claire dans le cadre de la planification régionale des réseaux de voies cyclables (PRRVC) afin que les éléments définis comme voies express cyclables et liaisons cyclables principales puissent être repris dans le PSRVC.

La classification des liaisons du réseau repose en grande partie sur deux critères : la fonction de la liaison (cf. GP PRVC 2024, OFROU) et le potentiel cyclable (art. 45, al. 3 LR). Les exigences définies pour **chacun de ces deux critères doivent être remplies** pour qu'une voie cyclable puisse être classée dans un niveau supérieur.

I. Les **exigences relatives à la fonction de la liaison** sont remplies lorsque les lieux d'origine et de destination à relier occupent clairement une place importante dans le réseau de voies cyclables (zone d'importance régionale, centres et destinations d'importance régionale, centres et destinations d'importance communale, petites communes rurales). Les exemples suivants illustrent ce critère :

- centre d'importance communale ↔ destination secondaire de la commune
  → n'est pas un élément du réseau dans la planification des réseaux de voies cyclables → mais réseau de desserte (accessible au trafic cycliste)
- centre d'importance communale ↔ petite commune rurale
  → liaison cyclable secondaire
- destination d'importance communale ↔ destination d'importance régionale
  → liaison cyclable secondaire
- destination d'importance régionale ↔ destination d'importance régionale
  → liaison cyclable principale
- centre d'importance régionale ↔ zone d'importance régionale
  → liaison cyclable principale
- zone d'importance régionale ↔ zone d'importance régionale
  → voie express cyclable

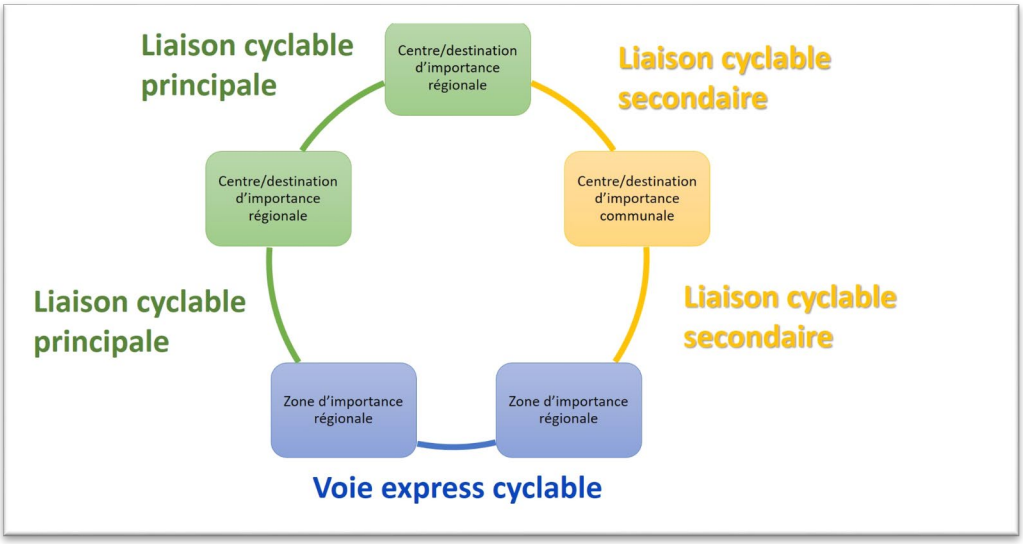


Illustration : Liaison des lieux d'origine et de destination

Ce n'est pas tant la fonction de la liaison, mais plutôt le type de liaison qui détermine la nécessité de relier une destination à un lieu d'origine. Il n'est par exemple pas indispensable de relier deux gares par une voie cyclable.

II. Les **exigences relatives au potentiel cyclable** sont réputées remplies dès lors que le potentiel cyclable dépasse la valeur seuil fixée pour le niveau hiérarchique prévu. Les valeurs seuils des niveaux hiérarchiques sont définies dans l'annexe 5 de la présente directive.

Le réseau de voies cyclables établi dans les plans (selon les quatre niveaux hiérarchiques du réseau) est complété par le réseau de routes et de chemins existant, qui sert à la desserte à large échelle pour le trafic cycliste (cf. GP PRVC 2024, OFROU). Ce réseau doit également être aménagé pour intégrer les cyclistes (sûr et continu ; cf. aussi axe directeur 2.2 de la stratégie ETGM de la SMG 2022). Il peut être consigné à titre informatif dans les plans des réseaux de voies cyclables. Son inscription dans les plans est particulièrement recommandée pour la planification communale des réseaux de voies cyclables (PCRVC).

3.2 Réseau de voies cyclables pour les loisirs

Les réseaux de voies cyclables pour les loisirs servent essentiellement à la détente et se trouvent en règle générale en dehors des zones urbanisées. Ils se composent principalement d'**itinéraires pour randonnées cyclistes** (itinéraires « La Suisse à vélo ») et **d'itinéraires VTT** ainsi que d'autres infrastructures du même type (p. ex. pumptracks et installations pour VTT, telles que pistes et parcs VTT).

3.2.1 Randonnée cycliste

Les itinéraires pour randonnées cyclistes assurant une fonction de réseau cantonal correspondent aux itinéraires nationaux, régionaux et locaux « La Suisse à vélo » de SuisseMobile. Ces derniers doivent être intégrés dans les plans régionaux. Les itinéraires pour randonnées cyclistes peuvent être optimisés en améliorant les infrastructures existantes ou en créant de nouvelles liaisons. Il faut toutefois noter que le réseau actuel dans le canton de Berne est déjà suffisamment dense. Son adaptation, que ce soit la

création de nouveaux itinéraires ou la suppression de ceux ne remplissant plus leur fonction, doit être réservée à des cas exceptionnels. Pour qu'un nouvel itinéraire puisse être inscrit dans le PSRVC, sa « fonction de réseau cantonal » doit être démontrée.

3.2.2 Itinéraires VTT

Les itinéraires VTT sont généralement définis dans un plan directeur ou dans un concept régional et requièrent un permis de construire (cf. aide de travail « Itinéraires VTT dans le canton de Berne : planification, conception, réalisation »). Leur intégration dans un plan directeur permet d'identifier les intérêts variés et souvent contradictoires sur les itinéraires souhaités et leur bordure et d'impliquer précocement toutes les parties dans l'élaboration de solutions acceptables. Cela vaut tout particulièrement lorsque les itinéraires VTT passent par des chemins de randonnée pédestre. Le plan directeur sert alors de base pour la réalisation par la suite d'itinéraires VTT attrayants. Les principaux itinéraires VTT font partie des itinéraires assurant une « fonction de réseau cantonal ». Ils sont consignés dans le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables sur la base des critères définis dans celui-ci.

3.3 Établissement des plans contraignants pour les autorités des réseaux de voies cyclables

Les cantons doivent veiller à l'établissement de plans contraignants pour les autorités des réseaux, existants ou en projet, de voies cyclables pour la vie quotidienne et les loisirs. Ils procèdent à la révision périodique des plans et, au besoin, à leur remaniement (art. 5 LVC).

3.3.1 Établissement des plans contraignants pour les autorités du réseau de voies cyclables pour la vie quotidienne

Les réseaux de voies cyclables pour la vie quotidienne doivent être conçus au niveau régional dans le cadre des PRRVC et structurés selon les quatre niveaux hiérarchiques. Les voies express cyclables et les liaisons cyclables principales (LCP I et II) des PRRVC ayant été planifiées selon les consignes de la présente directive doivent être inscrites avec force obligatoire dans le PSRVC en tant que voies cyclables assurant une « fonction de réseau cantonal » selon la loi sur les routes (art. 45, al. 2 et 3 LR). Cette disposition n'affecte pas la souveraineté du canton en matière de planification. Un accompagnement technique étroit des PRRVC par l'OPC vise à garantir que les voies cyclables express et les liaisons cyclables principales prévues dans les PRRVC remplissent bien les deux critères (fonction de la liaison et potentiel cyclable) et sont également nécessaires pour réaliser le réseau cycliste dense visé (cf. axe directeur 2.2 de la stratégie ETGM de la SMG 2022).

Les communes inscrivent les liaisons cyclables secondaires issues des PRRVC en tant qu'« autres voies cyclables communales » selon la loi sur les routes dans leurs plans directeurs ou leurs plans d'affectation contraignants pour les autorités (art. 47, al. 1, lit. c LR).

À défaut, les communes peuvent établir en collaboration avec les régions des plans directeurs des transports intercommunaux ayant force obligatoire pour les autorités dans lesquels figurent les réseaux communaux de voies cyclables.

3.3.2 Établissement des plans contraignants pour les autorités du réseau de voies cyclables pour les loisirs

Après examen technique par le canton, les itinéraires « La Suisse à vélo » et les itinéraires VTT issus de la planification régionale sont inscrits, avec force obligatoire pour les autorités, dans le PSRVC en tant

que voies cyclables assurant une « fonction de réseau cantonal » selon la loi sur les routes (art. 45, al. 2 LR). Un accompagnement technique étroit des PRRVC ou de la planification directrice pour les itinéraires VTT, respectivement par l'OPC et la fondation SuisseMobile, permettra d'éviter que les voies cyclables prévues pour les loisirs ne remplissent pas les critères et ne puissent dès lors pas être reprises dans le PSRVC.
Les communes établissent les itinéraires cyclables de loisirs n'assurant pas de « fonction de réseau cantonal » en tant qu'« autres voies cyclables communales » selon la loi sur les routes dans leurs plans directeurs ou leurs plans d'affectation contraignants pour les autorités (art. 47, al. 1, lit. c LR).
Comme autre option, elles peuvent établir en collaboration avec les régions des plans directeurs des transports intercommunaux ayant force obligatoire pour les autorités dans lesquels figurent les réseaux communaux de voies cyclables.

3.3.3 Définition des principaux éléments avec force obligatoire pour les autorités

Selon la LVC, les éléments suivants doivent être définis dans le cadre de la planification des réseaux de voies cyclables (GP PRVC 2024, OFROU) :

- **Les réseaux de voies cyclables :**
  Les liaisons du réseau pour la vie quotidienne sont planifiées et classées dans différents niveaux hiérarchiques selon leur fonction et leur potentiel cyclable.
  Les liaisons du réseau de loisirs sont établies en tant qu'itinéraires « La Suisse à vélo », itinéraires VTT ou autres infrastructures du même type.
- **Les lacunes du réseau :**
  Sont ainsi désignés les tronçons du réseau dépourvus de liaisons praticables (cf. ch. 3.5).
- **Les points problématiques :**
  Les points problématiques désignent les tronçons du réseau pour la vie quotidienne dont les voies cyclables ne satisfont pas aux exigences (cf. ch. 3.5).
- **Les parkings à vélos :**
  Les plus grandes installations accessibles au public (bike-and-ride), qui sont importantes pour le niveau hiérarchique du réseau et jouent un rôle significatif en termes de garantie de l'espace et de financement, sont planifiées et consignées.

3.4 Planification des réseaux de voies cyclables et standards d'aménagement

La définition de l'infrastructure cyclable (pour la vie quotidienne et les loisirs) s'effectue sur la base des normes et des aides de travail fédérales et cantonales déterminantes en la matière. Plus le niveau hiérarchique du réseau est élevé (importance dans le réseau quotidien), plus le standard d'aménagement l'est également. Ainsi, les voies express cyclables présentent un standard supérieur aux liaisons principales, qui ont à leur tour un standard plus élevé que les liaisons secondaires.

3.5 Lacunes du réseau et points problématiques

La planification du réseau doit également servir à en relever les lacunes et les points problématiques et à les décrire (cf. GP PRVC 2024, OFROU).

Les **lacunes du réseau** au sens de la présente directive 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 les insuffisances de l'infrastructure existante (p. ex. trafic individuel motorisé trop dense, pistes cyclables trop étroites, revêtement naturel sur des tronçons pour le trafic quotidien, sécurité ou capacité insuffisante aux carrefours, etc.). Pour pouvoir consigner les points problématiques dans le plan des réseaux de voies cyclables, il faut commencer par les localiser dans le cadre du diagnostic du réseau. Cette analyse doit donc être réalisée à un niveau adéquat pour révéler les insuffisances déterminantes sur le réseau.

Pour pouvoir mener à bien le diagnostic du réseau, il est également nécessaire de déterminer les standards d'aménagement souhaités (différenciés selon le niveau hiérarchique pour le réseau quotidien). Les aides de travail nationales et cantonales ainsi que les normes applicables en la matière précisent les standards d'aménagement à appliquer dans le canton de Berne (pour chaque niveau hiérarchique du réseau quotidien).

Les points problématiques et les lacunes du réseau sont localisés sur le plan du réseau de voies cyclables et décrits dans des listes ou des fiches d'objet. Ils sont priorisés, les mesures pour y remédier sont définies et les coûts de celles-ci sont estimés. Sur la base de la priorité définie, un délai (court, moyen, long terme) est fixé et les prochaines étapes de la réalisation sont décrites.

La planification concrète des mesures, de même que la conception et la construction des voies cyclables ne font pas partie de la planification du réseau de voies cyclables et sont effectuées en aval de celle-ci.

3.6 Parkings à vélos

Selon la LVC, les parkings à vélos doivent faire partie de la PRVC. Les possibilités de stationnement sur les lieux d'origine et de destination représentent en effet des éléments clés des étapes du trafic cycliste dans la chaîne de mobilité « de porte à porte ». La PRVC doit par conséquent comprendre des aménagements de stationnement pour vélos et en définir la taille :

– Catégorie I : installations pour plus de 500 vélos
– Catégorie II : installations pour 50 à 500 vélos

Les plus grandes installations accessibles au public, d'importance supérieure, et qui jouent un rôle significatif en termes d'espace et de financement, doivent tout particulièrement être définies dans la PRVC (p. ex. dans les gares d'importance régionale).
Les installations comptant moins de 50 places de stationnement ne doivent pas être consignées dans les plans des réseaux de voies cyclables.

4. Processus pour tous les niveaux de planification

Les réseaux de voies cyclables dans le canton de Berne doivent à l'avenir être élaborés, sur la base des articles 5 à 7 LVC, dans un processus de planification commun et coordonné au niveau communal, régional et cantonal.
Dans un premier temps, les réseaux doivent être planifiés au niveau régional et établis en tant que concept dans le cadre des planifications régionales des réseaux de voies cyclables (PRRVC). Les PRRVC servent ensuite de base pour la planification des réseaux de voies cyclables des communes (PCRVC) et du canton (PSRVC). Il est donc crucial que les PRRVC soient terminées à la date convenue afin que les résultats puissent être mis à la disposition du canton et des communes en temps voulu. Ce « processus clé » de la PRVC des régions, des communes et du canton est répété à chaque révision des CRTU (actuellement, tous les quatre ans).

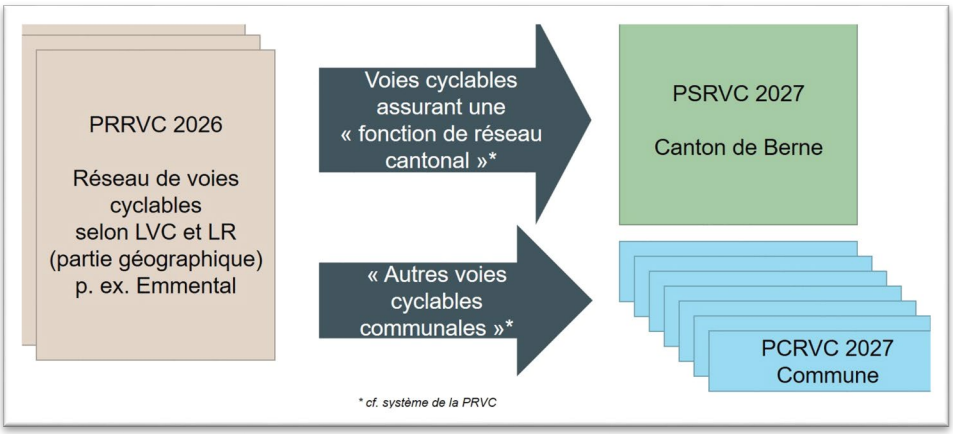


Illustration : « Processus clé 2027 »

4.1 Calendrier du processus de planification

La planification des réseaux de voies cyclables s'effectue dans le cadre d'un processus périodique impliquant tous les niveaux (communes, régions et canton). Elle est axée sur les aspects suivants :

– la **harmonisation** des planifications communale (PCRVC), régionale (PRRVC) et cantonale (PSRVC) des réseaux de voies cyclables, cf. illustration « Processus clé 2027 » ;
– la **définition de périodes** pour les sous-processus (PCRVC, PRRVC, PSRVC, études de couloirs) aux différents niveaux de planification. Les échéances pour la finalisation des travaux (fin d'année) et la remise des données au sous-processus suivant, en particulier, doivent être scrupuleusement respectées ;
– l'adaptation aux **processus périodiques** des CRTU/PA (fréquence), permettant ainsi d'intégrer la planification concrète des mesures (de la liste des mesures) dans les projets d'agglomération concernés ;
– la représentation des **interdépendances**, cf. illustration « Processus commun de planification » ci-dessous.

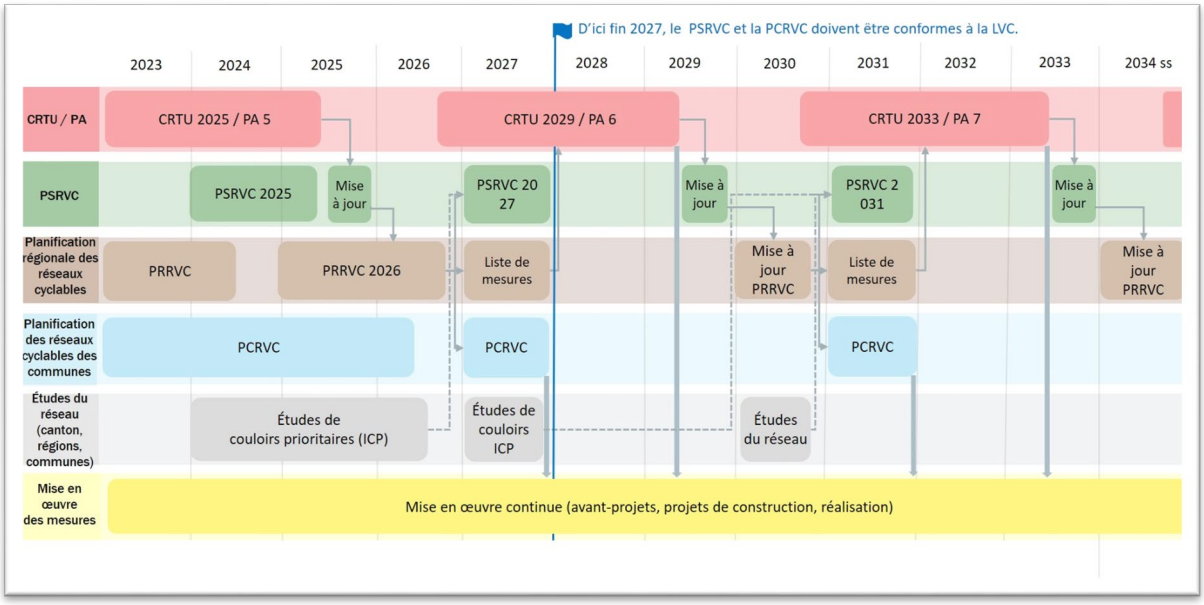


Illustration : « Processus commun de planification »

Les différents sous-processus, avec leurs échéances, sont décrits dans l'annexe 1 de la présente directive. Les compétences pour les étapes du processus de planification sont définies dans l'annexe 2.

4.2 Controlling

Une PRVC de qualité est indispensable pour la planification, la conception et la réalisation des voies cyclables. Elle permet de prioriser les mesures et aide à cibler les investissements afin qu'ils produisent un maximum d'effets.

Les régions planifient leur réseau de voies cyclables et le coordonnent avec ceux des régions et cantons voisins. Les PRRVC jouent un rôle central dans le processus global de planification des réseaux de voies cyclables dans le canton de Berne dans la mesure où elles servent de base à la fois pour établir les plans contraignants pour les autorités au niveau communal et cantonal et pour planifier les mesures concrètes. C'est l'élaboration des mesures relatives aux voies cyclables (liste de mesures, cf. ch. 4.1) à partir des lacunes du réseau et des points problématiques identifiés lors de la PRVC qui permet de définir les mesures prioritaires des projets d'agglomération des deux générations suivantes. Cette étape

est décisive pour la mise en œuvre de la PRVC car les projets d'agglomération représentent un pilier important du financement des mesures relatives aux voies cyclables dans les agglomérations.

Parmi les facteurs clés de réussite du développement des réseaux de voies cyclables figurent le pilotage de l'achèvement du réseau ainsi que l'optimisation de ce dernier. À l'avenir, dans le cadre de la révision de leur PRRVC, les régions devront donc rendre compte également de la mise en œuvre en indiquant :

– la progression dans l'élimination des lacunes du réseau et des points problématiques ;
– le niveau de mise en œuvre des PCRVC dans les communes (dans quelles communes et avec quel niveau de qualité).

Le compte rendu se présentera comme suit :

Objet	**Niveau de traitement**	**Calendrier et écart éventuel par rapport à l'objectif**	**Pilotage en cas d'écart par rapport à l'objectif**	**Remarques**
Lacune du réseau n°	Lacune du réseau éliminée, en cours de traitement, avec échéance définie	Niveau de traitement et évaluation	Proposition de solution	p. ex. justification, informations sur le contexte, renvoi aux mesures relatives aux voies cyclables, etc.
Point problématique n°	Point problématique éliminé, en cours de traitement, avec échéance définie	Niveau de traitement et évaluation	Proposition de solution	p. ex. justification, informations sur le contexte, renvoi aux mesures relatives aux voies cyclables, etc.
PCRVC de « nom de la commune »	Plan contraignant pour les autorités disponible, en cours de traitement, avec échéance définie	Niveau de traitement et évaluation	Proposition de solution	p. ex. justification, informations sur le contexte, renvoi à la planification du réseau

5. Modalités de financement et subventions

Le financement de la planification et de la construction des voies cyclables incombe en principe au propriétaire de la route. Le canton peut subventionner les planifications des réseaux de voies cyclables des régions à hauteur de 75 % au maximum (art. 64, al. 1 et 2 LR).

La mise en œuvre des mesures relatives aux voies cyclables dans les agglomérations est subventionnée par la Confédération. Le canton verse en outre des subventions aux communes sur la base de l'article 62 LR pour les mesures relatives aux voies cyclables communales (y c. les installations de type bike-and-ride) dans les agglomérations bénéficiant également de contributions de la Confédération. Si la mesure concerne une voie cyclable selon l'article 45, alinéa 2, lettre c LR, le canton alloue en outre des subventions pour les coûts restants conformément à l'article 59 LR.

Le canton recommande aux communes de sélectionner les mesures relatives aux voies cyclables devant être cofinancées par le biais d'un projet d'agglomération sur la base d'une PRVC actuelle et de planifications de mesures concrètes.

Le canton subventionne les mesures cyclables communales selon l'article 45, alinéa 2, lettre c LR en dehors des agglomérations conformément à l'article 59 LR. Pour pouvoir bénéficier du soutien du canton, les voies cyclables doivent être définies dans le PSRVC comme assurant une fonction de réseau cantonal. Suite à l'entrée en vigueur de la loi sur les routes révisée, le canton subventionne aussi les investissements pour les itinéraires VTT importants s'ils sont repris dans le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables.

Le canton pourvoit à la signalisation de toutes les voies cyclables selon l'article 45, alinéa 2 LR (art. 48, al. 1 LR).

Si le canton ne peut pas créer d'offre pour les vélos sur la route cantonale moyennant une charge proportionnellement raisonnable et que le plan sectoriel prévoit à la place de faire passer le trafic cycliste quotidien sur une route communale ou privée (« liaison de remplacement », art. 33a, al. 3 OR), le canton assume les coûts de la voie cyclable (art. 49, al. 1a LR). Dans de tels cas, le canton et les communes concernées déterminent ensemble qui se charge de la planification, de la conception, de la construction, de l'exploitation et de l'entretien des voies et fixent conjointement la répartition des coûts.

Par ailleurs, le canton subventionne également, selon l'article 61 LR, les investissements destinés à des installations importantes de type bike-and-ride si leur nécessité est avérée.

Les modalités des différentes subventions cantonales sont réglées dans des directives spécifiques du canton. **La condition de base pour toutes les subventions cantonales et les participations aux coûts des mesures de promotion du vélo** est l'inscription avec force obligatoire pour les autorités desdites mesures dans le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables.

Annexe 1 : feuille de route Élaboration et mise à jour des plans du réseau de voies cyclables

Comme expliqué au ch. 4.1 « Calendrier du processus de planification » de la directive « Planification des réseaux de voies cyclables dans le canton de Berne », tous les sous-processus doivent être achevés aux échéances convenues. Le respect des délais est particulièrement important dans le processus clé (PRRVC – PSRVC et PCRVC), car ses sous-processus sont interdépendants. Les deux sous-processus qui suivent doivent être finalisés d'ici fin 2026 afin que le canton puisse s'acquitter de l'obligation de planification exposée dans la LVC d'ici fin 2027.

Sous-processus de la PRVC dans le canton de Berne à clôturer d'ici fin 2026 :

- **Planification régionale des réseaux de voies cyclables (PRRVC 2026)**
  L'adaptation ou l'élaboration des PRRVC 2026, qui serviront de base pour le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables « PSRVC 2027 » et la planification communale des réseaux de voies cyclables « PCRVC 2027 », constitue l'élément premier sur lequel se fonderont ensuite les planifications du canton et des communes. Les PRRVC 2026 doivent être établies conformément aux directives de la LVC, de la LR, du PSRVC 2025 et de la directive « Planification des réseaux de voies cyclables dans le canton de Berne ». Le canton s'appuie sur la PRRVC pour définir les voies cyclables assurant une fonction de réseau cantonal. En les intégrant dans le PSRVC 2027, celles-ci deviennent contraignantes pour les autorités. Les voies cyclables des PRRVC qui n'assurent pas une fonction de réseau cantonal mais jouent un rôle essentiel pour les communes dans le réseau communal d'itinéraires cyclables, peuvent être consignées, avec force obligatoire pour les autorités, dans des plans directeurs ou des plans d'affectation communaux dans le cadre de la PCRVC 2027. Les PRRVC en elles-mêmes ne doivent pas être établies sous une forme contraignante pour les autorités ; un plan du réseau de voies cyclables pour la région est suffisant.
- Si certaines PRRVC ne sont pas finalisées d'ici fin 2026 conformément à la présente directive, le canton fixera seul les voies cyclables assurant une « fonction de réseau cantonal » dans le PSRVC 2027 pour la ou les régions concernées sur la base de considérations cantonales et en tenant compte d'éventuelles planifications régionales antérieures pour le trafic cycliste.
- Les PRRVC 2026 serviront également de base pour planifier et prioriser les mesures relatives aux voies cyclables (liste de mesures) et partant, pour l'intégration éventuelle de celles-ci dans la CRTU 2029 ou le PA 6.
- **Études de couloirs 2026**
  Le plan sectoriel pour le trafic cycliste (mise à jour de 2023) contient des couloirs dans lesquels aucun tracé précis n'a encore été arrêté pour les liaisons cyclables sur le réseau des routes et chemins. Pour pouvoir respecter les dispositions de la LVC, le tracé définitif des lignes doit être fixé d'ici fin 2026 dans le cadre d'études de couloirs. Les résultats de ces études permettront d'établir de manière contraignante pour les autorités les tracés dans le PSRVC 2027 et de compléter le réseau de voies cyclables.

Sous-processus de la PRVC dans le canton de Berne à clôturer d'ici fin 2027 :

- **Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables (PSRVC 2027)**
  L'adaptation du plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables sur la base des PRRVC permettra d'établir les voies cyclables assurant une fonction de réseau cantonal d'ici fin 2027.
- **Planification communale des réseaux de voies cyclables (PCRVC 2027)**
  D'ici fin 2027, les communes pourront définir de manière contraignante pour les autorités les voies cyclables sans fonction de réseau cantonal dans des plans directeurs ou des plans d'affectation. Elles pourront également collaborer avec d'autres communes de la région pour cette planification. La PCRVC 2027 doit être établie sur la base de la PRRVC 2026 actuelle.
- **Liste de mesures 2027**
  Après l'achèvement de la PRRVC 2026 et en parallèle de la PCRVC 2027, les services compétents

pourront commencer la planification des mesures relatives aux voies cyclables. Les mesures prioritaires pourront ainsi être incluses dans les planifications de la CRTU 2029/du PA 6.

Sous-processus de la PRVC dans le canton de Berne à clôturer d'ici fin 2029 :

– **Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables (PSRVC 2029)**
  Au terme de la planification de la CRTU 2029/du PA 6, le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables devra au besoin être mis à jour pour la fin 2029.

Sous-processus de la PRVC dans le canton de Berne à clôturer d'ici fin 2030 ss :

À partir de 2030, les sous-processus doivent être répétés tous les quatre ans.

– Planification régionale des réseaux de voies cyclables (PRRVC 2030)
– Études de couloirs 2030, si nécessaire et sur la base du PSRVC 2029
– Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables (PSRVC 2031), adaptation
– Planification communale des réseaux de voies cyclables (PCRVC 2031), si nécessaire
– Liste de mesures 2031
– Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables (PSRVC 2033), mise à jour

Annexe 2 : Responsabilités pour les processus de planification

Dans le canton de Berne, l'obligation de planification fixée dans la LVC est une tâche commune du canton, des régions et des communes. Le canton (OPC-CEP) coordonne le processus. La matrice suivante présente la répartition des responsabilités pour les principaux processus de la PRVC dans le canton de Berne et définit l'accompagnement par d'autres parties prenantes :

Niveau de planification	Produit de la planification	Responsabilité	Accompagnement (au sein de groupes de travail ou de suivi)	Remarques
Planification sectorielle pour le réseau de voies cyclables	PSRVC	OPC-CEP	OPC-AIC, régions	art. 5 à 7 LVC, art. 45 et 49 LR, art. 33a, 33b et 33c OR, directive PRVC
PRRVC	PRRVC	Région	OPC-CEP, OPC-AIC, communes	art. 98, al. 3 LC, directive PRVC
PCRVC	Plan directeur/plan d'affectation communal	Communes	Région	art. 5 LVC, art. 47 LR, art. 33d OR, directive PRVC
Études de couloirs pour déterminer le tracé des lignes pour les voies express cyclables et les liaisons cyclables principales	Tracé définitif des lignes	OPC-AIC OPC-CEP Région	Région, OPC-CEP, communes Région, OPC-AIC, communes OPC-AIC, OPC-CEP, communes	Directive PRVC Intégration des résultats (éléments du réseau avec tracé définitif des lignes) dans la PRRVC et le PSRVC (év. directement)
Liste de mesures servant de base pour la prise en compte dans le processus de la CRTU/du PA et la préparation de l'étude de projet	Mesures	Régions	OPC-AIC, OPC-CEP, communes	Ne fait pas partie de la PRVC (sous-processus consécutif à la PRRVC)

Annexe 3 : Glossaire

Terme	Abréviation	Définition
Arrondissement d'ingénieur en chef	AIC	Les AIC sont des unités organisationnelles régionales de l'OPC. Ils sont notamment compétents pour la construction des routes.
Centre de prestations	CEP	Le CEP est un service de l'OPC. Il est notamment compétent pour la PRVC au niveau cantonal (PSRVC).
Centres et destinations d'importance régionale		Les centres et destinations d'importance régionale au sens de la PRVC dans le canton de Berne désignent tout particulièrement les centres des localités des communes comptant entre 1000 et 10 000 habitants ainsi que les arrêts des transports publics, les écoles, les lieux de travail, les commerces, les zones résidentielles, les installations sportives et de loisirs et les établissements publics importants.
Conception régionale des transports et de l'urbanisation	CRTU	La CRTU coordonne le développement des transports et de l'urbanisation à moyen et à long terme au niveau régional.
Conférences régionales/ régions de planification	Régions	Regroupement de communes pour l'exécution des tâches communes d'aménagement du territoire. Dans le canton de Berne, il s'agit des conférences régionales Berne-Mittelland, Oberland-Est et Emmental ainsi que des régions de planification Association Jura bernois.Bienne, Association seeland.biel/bienne, Région Haute-Argovie, Espace de développement de Thoune, Région de montagne du Haut-Simmental et du Pays de Gessenay et Région d'aménagement du Kandertal.
Couloir du réseau		Les principaux couloirs du réseau, en particulier ceux présentant un potentiel très élevé, élevé et moyen sont déterminés et attribués à un niveau hiérarchique du réseau dans la vision schématique (étape 4 de la planification du réseau).
Études de couloirs		Les études de couloirs servent à fixer les tracés des lignes pour les voies express cyclables et les liaisons cyclables principales qui n'ont pas encore été consignés dans le plan sectoriel cantonal pour le trafic cycliste/pour le réseau de voies cyclables.
Guide pratique – Planification des réseaux de voies cyclables de l'OFROU	GP PRVC	Le GP PRVC formule les principes de la planification des réseaux de voies cyclables, définit les termes y relatifs, donne des consignes pour la hiérarchie du réseau et fournit des recommandations pour réaliser la planification. Il assiste les autorités et les professionnels dans la planification des réseaux de voies cyclables et complète ou actualise les bases existantes.
Itinéraires VTT		Terme générique pour les itinéraires « La Suisse à VTT » et d'autres itinéraires (variantes, voies d'accès). Ils font partie de l'infrastructure pour vététistes (au même titre p. ex. que les trails et les pistes) dans le nouveau système « La Suisse à VTT » de SuisseMobile.
Liaisons cyclables principales (I ou II)	LCP	Les LCP I relient des centres et destinations d'importance régionale et présentent un potentiel cyclable élevé. Les LCP II elles relient également des centres et destinations d'importance régionale, mais ont un potentiel cyclable moyen.
Liaisons cyclables secondaires	LCS	Les LCS desservent des centres et destinations d'importance communale et relient de petites communes rurales au réseau cantonal de voies cyclables.
Loi fédérale sur les voies cyclables	LVC	La loi fédérale sur les voies cyclables règle les principes que les cantons et les communes doivent respecter en matière de planification des réseaux de voies cyclables.
Loi sur les constructions	LC	Loi sur les constructions du canton de Berne
Loi sur les routes	LR	Loi sur les routes du canton de Berne

Terme	Abréviation	Définition
Office des ponts et chaussées du canton de Berne	OPC	L'OPC représente le canton en qualité de propriétaire et de maître d'ouvrage en matière de planification, de construction, d'exploitation et d'entretien des quelque 2100 km de routes cantonales, tout en veillant à la sécurité, à la compatibilité avec le site et à l'accessibilité du réseau routier. Pour remplir sa mission, l'OPC s'appuie à la fois sur des objectifs d'effet définis par la loi et sur des prescriptions figurant dans la stratégie cantonale de mobilité globale.
Office fédéral des routes	OFROU	Autorité fédérale compétente pour l'infrastructure routière et le trafic individuel.
Ordonnance sur les routes	OR	Ordonnance sur les routes du canton de Berne
Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables	PSRVC	Le PSRVC établit les plans contraignants pour les autorités des réseaux de voies cyclables selon les exigences de la LVC et constitue la base pour le subventionnement cantonal des mesures communales en faveur du vélo selon l'art. 59 et l'art. 49, al. 1a LR.
Planification communale des réseaux de voies cyclables	PCRVC	Les voies cyclables communales sont établies dans les plans communaux des réseaux de voies cyclables (plans directeurs ou plans d'affectation des communes). Les liaisons cyclables secondaires issues de la PRRVC doivent notamment être consignées avec force obligatoire pour les autorités dans le cadre de la PCRVC.
Planification des réseaux de voies cyclables	PRVC	Terme générique pour la planification des réseaux de voies cyclables au niveau communal, régional et cantonal.
Planification régionale des réseaux de voies cyclables	PRRVC	La PRRVC fixe le réseau régional de voies cyclables, composé de quatre niveaux hiérarchiques, ainsi que les points nécessitant une intervention (lacunes du réseau et points problématiques).
Projet d'agglomération « transports et urbanisation »	PA	Les PA sont ancrés au niveau des agglomérations (communes, région, canton) dont ils fixent les stratégies de développement. Ils définissent des mesures concrètes pour la mise en œuvre desdites stratégies. La Confédération promeut une planification cohérente des transports et de l'urbanisation dans les agglomérations par-delà les limites communales, cantonales et nationales.
Réseau de voies cyclables	RVC	Réseau disposant d'infrastructures destinées aux cyclistes, telles que des routes, des routes dotées de bandes cyclables, des voies express cyclables, des pistes cyclables, des chemins, des itinéraires balisés pour randonnées cyclistes et VTT, des parkings à vélos et d'autres infrastructures du même type.
Stratégie de mobilité globale du canton de Berne 2022	SMG 2022	La Stratégie de mobilité globale fixe à long terme les grands axes de la politique du canton en la matière. L'objectif est un système de transport performant, sûr et durable pour le canton de Berne.
Trafic individuel motorisé	TIM	Moyen de transport motorisé pour le transport individuel de personnes/marchandises, comme la voiture, la moto et le camion.
Voies express cyclables	VEC	Les VEC relient des zones d'importance régionale et présentent le potentiel le plus élevé ; elles regroupent le trafic cycliste.
Zone d'importance régionale		Ces zones regroupent plusieurs destinations et centres d'importance régionale. Dans le canton de Berne, il s'agit principalement des centres nationaux et cantonaux (villes de Berne, Thoune et Bienne) et des cantons voisins. Les centres régionaux d'importance cantonale et les centres de quatrième niveau selon le plan directeur du canton de Berne ainsi que les communes de plus de 10 000 habitants comptent également parmi les zones d'importance régionale au sens de la PRVC du canton de Berne.

Annexe 4 : Planifications régionales des réseaux de voies cyclables PRRVC 2026

1 Contexte

La directive « Planification des réseaux de voies cyclables dans le canton de Berne » (DVE PRVC) a pour but d'accompagner toutes les personnes impliquées dans la planification des réseaux de voies cyclables dans le canton de Berne. Elle décrit les compétences en la matière et présente le processus global au niveau communal, régional et cantonal.
Conformément à cette directive, les conférences régionales et les régions de planification élaborent les planifications régionales des réseaux de voies cyclables (PRRVC) d'ici à fin 2026. Celles-ci comprennent les réseaux de voies cyclables pour le trafic cycliste quotidien et de loisirs (itinéraires pour randonnées cyclistes et VTT). Les PRRVC 2026 constituent une base de planification importante pour les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation et les projets d'agglomération. En outre, elles servent de base au plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables (PSRVC 27) et aux planifications communales des réseaux de voies cyclables (PCRVC 2027). Afin que le processus global de planification des réseaux de voies cyclables soit harmonisé en ce qui concerne le calendrier et le contenu, il est important que les résultats des PRRVC soient disponibles d'ici fin 2026. Les PRRVC 26 doivent permettre d'élaborer pour la première fois une planification globale coordonnée et uniforme dans le canton de Berne.
Il ne s'agit toutefois pas de conceptions entièrement nouvelles. Elles se basent en effet sur le PSRVC 25 et les PRRVC existantes et tiennent compte des planifications actuelles des réseaux de voies cyclables des communes contraignantes pour les autorités. La planification du réseau doit être contrôlée par les régions, adaptée aux exigences de la directive PRVC et, le cas échéant, complétée.
La présente annexe complète la directive « Planification des réseaux de voies cyclables dans le canton de Berne » (PRVC) et vise à préciser les travaux prévus dans le cadre des PRRVC 26.

2 Précisions quant à la planification du réseau de voies cyclables pour la vie quotidienne

2.1 Étapes de planification pour le réseau quotidien

La planification du réseau s'effectue selon les cinq étapes de planification mentionnées dans la directive PRVC (ch. 3.1.1). Étant donné que le réseau de voies cyclables n'est pas conçu à partir de zéro, les étapes de planification doivent être appliquées de manière sélective dans le cadre des PRRVC 26 pour vérifier et compléter le réseau de voies cyclables. Pour la planification, il convient d'utiliser les géodonnées du PSRVC 25 (cf. ch.8) et de les adapter ou compléter si nécessaire.
Le réseau de voies cyclables est divisé en quatre niveaux hiérarchiques (cf. ch. 3.1.2 de la directive PRVC). Ceux-ci ont été utilisés pour la première fois pour le PSRVC 25. Pour définir ces niveaux, les critères « fonction de la liaison » et « potentiel cyclable » sont déterminants (les deux critères doivent être remplis). Dans le cadre des PRRVC 26, il convient de vérifier la répartition des voies cyclables dans les différents niveaux hiérarchiques et, en cas de besoin justifié, de l'adapter. Il faut en outre intégrer dans les PRRVC 26 les liaisons cyclables secondaires qui permettent de relier les centres et destinations d'importance communale ainsi que les petites communes rurales au réseau cantonal (cf. ch. 3.3.1 de la DVE PRVC). S'il existe des planifications communales actuelles des réseaux de voies cyclables, les liaisons cyclables secondaires peuvent être reprises de ces dernières. En cas d'absence de planification communale actuelle des réseaux de voies cyclables, les liaisons cyclables secondaires doivent alors être complétées en concertation avec les communes concernées et conformément aux exigences locales (cf. également ch. 4.2 de la directive PRVC).

2.2 Standard d'aménagement pour le réseau quotidien

Le standard d'aménagement des voies cyclables pour la vie quotidienne se base sur les prescriptions des propriétaires des routes. Dans ses aides de travail « Standards pour les routes cantonales » (standard de référence pour le trafic cycliste longitudinal et transversal, état d'avancement des travaux avril 2025) et « Aménagements cyclables », l'Office des ponts et chaussées (OPC) fixe les standards d'aménagement pour les voies cyclables relevant de la compétence du canton.

Il s'agit des voies cyclables suivantes :
– Voies cyclables sur et le long des routes cantonales
– Voies cyclables sur les pistes cyclables cantonales
– Liaisons cyclables de remplacement sur des routes communales ou privées (pour remplacer une voie cyclable sur une route cantonale)

2.3 Lacunes du réseau et points problématiques

Dans le cadre des PRRVC 26, les lacunes du réseau et points problématiques selon le PSRVC 25 (voir ch. 3.5 de la directive PRVC) doivent être examinés et, si nécessaires, adaptés (p. ex. suppression de points problématiques éliminés et ajouts justifiés de nouveaux points problématiques). L'objectif principal des PRRVC 26 est la planification de l'achèvement du réseau au sens de la loi fédérale sur les voies cyclables. Le controlling des PRRVC 26 peut donc se limiter aux informations concernant les indicateurs principaux (lacunes du réseau, points problématiques et PCRVC [cf. ch. 4.2 de la DVE PRVC]).
Pour évaluer les points problématiques, il convient de se référer à l'aide de travail « Standard pour les routes cantonales » (état intermédiaire, cf. ch. 8). Les points accidentogènes par exemple peuvent être un critère supplémentaire pour déterminer les points problématiques. Les indications concernant l'examen des lacunes du réseau et des points problématiques suite à la procédure de participation publique pour le PSRVC 25 seront fournies par l'Office des ponts et chaussées dans le cadre du processus de planification des PRRVC 26.
Les points problématiques et les lacunes du réseau doivent être localisés sur le plan du réseau de voies cyclables et décrits dans des listes ou des fiches d'objet. Les mesures à prendre doivent être priorisées par les régions en collaboration avec le canton. Si nécessaire, l'état de coordination des lacunes du réseau (voies cyclables prévues) doit être adapté conformément au PSRVC 25 (coordination réglée [CR], coordination en cours [CC] et information préalable [IP]).

2.4 Couloirs pour clarifier le tracé des lignes

Des « couloirs pour l'évaluation de voies express cyclables » ont été définis dans le PSRVC 25. L'Office des ponts et chaussées effectue les études de couloirs correspondantes jusqu'au début 2027 (cf. ch. 8). Les tracés des lignes des voies express cyclables et les modifications du réseau de voies cyclables environnant qui en découlent seront réalisés dans le cadre de ces études de couloirs. Ces modifications seront intégrées par l'Office des ponts et chaussées dans le processus de remaniement du PSRVC 27 cantonal et harmonisées avec les PRRVC 26. Dans le cadre des PRRVC 26, il n'y a donc pas de modifications à apporter au réseau à l'intérieur de ces couloirs selon le PSRVC 25. Il n'est pas prévu de vérifier ces couloirs, à l'exception du couloir V6, qui doit être contrôlé dans le cadre des PRRVC 26. Font également exception les études de couloirs qui seront achevées d'ici fin août et fin septembre 2025, conformément au chiffre 8. Les résultats de cette étude seront mis à disposition de l'Office des ponts et chaussées et doivent être reportés dans les PRRVC 26.

Des « couloirs pour l'évaluation de liaisons cyclables prioritaires » seront également identifiés dans le PSRVC 25. Le tracé des lignes pour ces couloirs devra être fixé dans le cadre des PRRVC 26. Cela nécessite de procéder à un examen approfondi des variantes et d'impliquer les communes concernées ainsi que l'Office des ponts et chaussées.

Des couloirs supplémentaires (nouvelles voies express cyclables ou liaisons cyclables principales) pour l'évaluation du tracé des lignes ne peuvent être intégrés dans les PRRVC 26 que dans des cas exceptionnels dûment justifiés et en accord avec l'Office des ponts et chaussées.

2.5 Liaisons cyclables de remplacement

Des liaisons cyclables de remplacement ont été définies pour la première fois dans le PSRVC 25. Les liaisons de remplacement définies sur les routes communales ou privées doivent être vérifiées dans le cadre des PRRVC 26 et mises en œuvre si nécessaire. Le tracé des lignes doit être coordonné avec les communes concernées. L'abréviation des liaisons de remplacement se base sur l'abréviation des différents niveaux hiérarchiques du réseau, en y ajoutant un « R » (p. ex. LCPR I).
Les liaisons cyclables de remplacement doivent respecter les standards d'aménagement cantonaux. Les coûts sont pris en charge par le canton (cf. Directive « Liaisons cyclables de remplacement – Décision, construction, exploitation et entretien. Prise en charge des coûts selon l'art. 49, al. 1A LR »).
D'éventuelles autres routes cantonales pour lesquelles des liaisons de remplacement doivent être planifiées ne peuvent être intégrées dans les PRRVC 26 à titre d'« information préalable » qu'avec l'accord explicite de l'Office des ponts et chaussées.

3 Précisions quant à la planification du réseau de voies cyclables pour les loisirs

3.1 Exigences concernant les itinéraires pour randonnés cyclistes

Dans les PRRVC, il convient de tenir compte des itinéraires « La Suisse à vélo » de SuisseMobile. Les itinéraires pour randonnées cyclistes assurant une fonction de réseau cantonal correspondent aux itinéraires nationaux, régionaux et locaux « La Suisse à vélo » de SuisseMobile. Les éventuelles suppressions ou compléments d'itinéraires pour randonnées cyclistes ne sont possibles qu'à titre exceptionnel et en accord avec l'Office des ponts et chaussées.

3.2 Exigences concernant les itinéraires VTT

Les planifications existantes d'itinéraires VTT régionaux doivent être prises en compte dans les PRRVC 26 et présentées de manière informative. Les itinéraires VTT assurant une fonction de réseau cantonal doivent être mis en évidence. Il n'est pas prévu de planifier de nouveaux itinéraires VTT dans le cadre des PRRVC 26. Les itinéraires VTT des PRRVC 26 doivent être desservis par des voies cyclables. Dans le PSRVC 27, les itinéraires VTT seront mis à jour sur la base des planifications régionales actuelles (mise en œuvre des tracés des lignes, états de coordination, etc.).

4 Processus d'élaboration des PRRVC 26

L'Office cantonal des ponts et chaussées (centre de prestations, service Planifications et arrondissements d'ingénieur en chef concernés) collabore avec le groupe d'accompagnement des PRRVC 26. Si nécessaire, le service Planifications fait appel à d'autres services spécialisés.

Les réseaux de voies cyclables assurant une fonction de réseau cantonal (PSRVC, notamment les géodonnées du PSRVC 25) et les autres réseaux de voies cyclables des communes (PCRVC) constituent des bases importantes pour l'élaboration des PRRVC 26. Dans le cadre des PRRVC 26, il convient d'impliquer les communes dans le processus de planification du réseau.
Les réseaux de voies cyclables doivent être vérifiés et complétés sur la base des planifications disponibles du canton et des communes. Les éléments essentiels des PRRVC 26 sont les analyses des lieux d'origine et de destination (fonction de liaison dans le réseau quotidien) ainsi que l'intégration des principaux parkings à vélos, des itinéraires VTT (conformément aux planifications régionales mises en

œuvre) et des liaisons cyclables secondaires (réseau quotidien). En particulier pour les communes qui ne disposent pas encore de plan contraignant pour les autorités ou qui ne peuvent pas établir de PRVC par leurs propres moyens d'ici fin 2027, les PRRVC 26 constitueront la base de planification principale pour l'établissement du réseau de voies cyclables pour la vie quotidienne, contraignant pour les autorités.

5 Données/résultats des PRRVC 26

Les documents suivants en particulier doivent être élaborés aux fins des PRRVC 26 :

- Géodonnées du réseau de voies cyclables PRRVC 26 : les PRRVC 26 doivent être élaborées sur la base des géodonnées du PSRVC 25. Cela permet de transférer le plus efficacement possible des parties des PRRVC 26 dans le PSRVC 27. Il convient d'utiliser la détermination des attributs selon le PSRVC 25. Dans le jeu de données, les modifications par rapport au PSRVC 25 doivent être mises en évidence et signalées. Les adaptations du jeu de données doivent être discutées avec l'Office des ponts et chaussées.
- Cartes des PRRVC 26 : La carte (le cas échéant les cartes) doit indiquer les réseaux de voies cyclables de la région (vie quotidienne et loisirs), y compris les lacunes du réseau et les points problématiques, les liaisons cyclables de remplacement ainsi que les états de coordination. Elle doit également inclure les lieux d'origine et de destination d'importance régionale et communale ainsi que les parkings à vélos. Il convient d'utiliser la nomenclature selon le PSRVC 25.
- Rapport explicatif PRRVC 26 : le rapport explicatif doit indiquer les résultats des processus de planification du réseau.
- Liste des modifications/compléments pour le PSRVC 27.
- Liste des points problématiques et lacunes du réseau : les points problématiques et lacunes du réseau doivent être recensés et représentés selon la même méthodologie que pour le PSRVC 25, y compris l'état de coordination.
- Tableau pour le controlling PRRVC 26 : compte rendu sur l'état de mise en œuvre de l'élimination des lacunes du réseau et des points problématiques, état d'avancement des planifications communales des réseaux de voies cyclables
- Liste des principaux parkings à vélos publics (notamment les installations bike-and-ride pour lesquelles des subventions cantonales peuvent être versées en vertu des articles 61 et 62 de la loi sur les routes)

Ces documents doivent être transmis à l'Office cantonal des ponts et chaussées au format numérique d'ici fin 2026.

6 Suite des étapes après l'achèvement des PRRVC 26

Les voies cyclables issues des PRRVC 26 assurant une fonction de réseau cantonal seront vérifiées dans le cadre du remaniement du PSRVC 27 du canton et intégrées dans le plan sectoriel par l'Office des ponts et chaussées. L'Office des ponts et chaussées clarifie les éventuelles divergences avec les régions concernées. L'élaboration des mesures (et l'intégration dans le processus CRTU/PA) a lieu à la suite des PRRVC 26.

7 Financement des PRRVC 26

L'élaboration des PRRVC 26 revêt un grand intérêt pour le canton. Les PRRVC 26 constituent en outre une base importante pour les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation et les prochains projets d'agglomération. Le canton soutient sur demande les planifications des réseaux de voies

cyclables des régions jusqu'à hauteur de 75 % des coûts donnant droit à une subvention (cf. art. 64, al. 1 et 2 LR).

8 Bases (en complément de la directive PRVC)

Canton de Berne

- Plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables PSRVC 25 (remplace le plan sectoriel pour le trafic cycliste, arrêté du Conseil-exécutif après les vacances d'été 2025, version intermédiaire)
- Résultats des études de couloirs des voies express cyclables de l'OPC. Les résultats sont attendus pour les périodes suivantes :
  - V1 Spiez – Thoune gare mai 2026
  - V2 Thoune Gwatt – Thoune Allmend mai 2026
  - V3 Thoune Allmendingen – Thoune gare octobre 2026
  - V4 Uetendorf – Thoune gare août 2025
  - V5 Uetendorf – Steffisburg gare janvier 2027
  - V6 Münsingen – Thoune gare terminé
    Tronçon Kiesen – Thoune nouveau dans le PRRVC 26, à clarifier par la région
  - V7 Steffisburg – Steffisburg gare janvier 2027
  - V8 Oberhofen – Thoune gare août 2025
  - V9 Konolfingen – Münsingen octobre 2026
  - V10 Münsingen – Belp janvier 2027
  - V11 Münsingen – Muri – Berne/Ostermundigen/Ittigen Septembre 2025
  - V12 Kehrsatz – Bümpliz janvier 2027
  - V13 Niederscherli/Schliern – Berne mai 2026
  - V14 Neuenegg – Berne : tracé de la ligne fixé dans PSRVC 25 terminé
  - V15 Berne Brünnen – Berne gare septembre 2025
  - V16 Wohlen b. Bern – Berne gare août 2026
  - V17 Worb – Berne mai 2026
  - V18 Zollikofen – Berne décembre 2026
  - V19 Zollikofen – Berne Wankdorf décembre 2026
  - V20 Münchenbuchsee – Zollikofen mars 2026
  - V21 Jegenstorf – Zollikofen mars 2026
  - V22 Zollikofen – Berthoud janvier 2027
  - V23 Lützelflüh – Berthoud mars 2026
  - V24 Kirchberg – Berthoud mars 2026
  - V25 Herzogenbuchsee – Langenthal août 2025
  - V26 Aarwangen – Langenthal janvier 2027
  - V27 Obermurgenthal – Langenthal octobre 2026
  - V28 Lotzwil – Langenthal août 2026
  - V29 tronçon Aarberg – Lyss octobre 2026
  - V29.2 Tronçon 2 Lyss – Bienne : tracé de la ligne fixé dans le PSRVC 25 terminé
  - V30 & V31 Ipsach – Nidau – Bienne (Est & Ouest) : étude disponible terminé
  - V32 Grenchen (SO) – Bienne avril 2026
  - V33 Voies express cyclables (« itinéraire prioritaire cantonaux ») du réseau d'itinéraires cyclables principaux de la ville de Berne : reprise des tracés des lignes selon le plan directeur concernant l'infrastructure cyclable de la ville de Berne (pas d'étude prévue)
- Directive de l'OPC « Liaisons cyclables de remplacement – Décision, construction, exploitation et entretien. Prise en charge des coûts selon l'art. 49, al. 1a LR » (OPC, 1.8.2024).
- Guide « Standards pour les routes cantonales » (OPC 2017, rév. automne 2025, la version intermédiaire sera mise à disposition)

– Analyse du potentiel du canton de Berne (données SIG, actualisation 2022, y c. valeurs seuils 2025, sont mises à disposition)

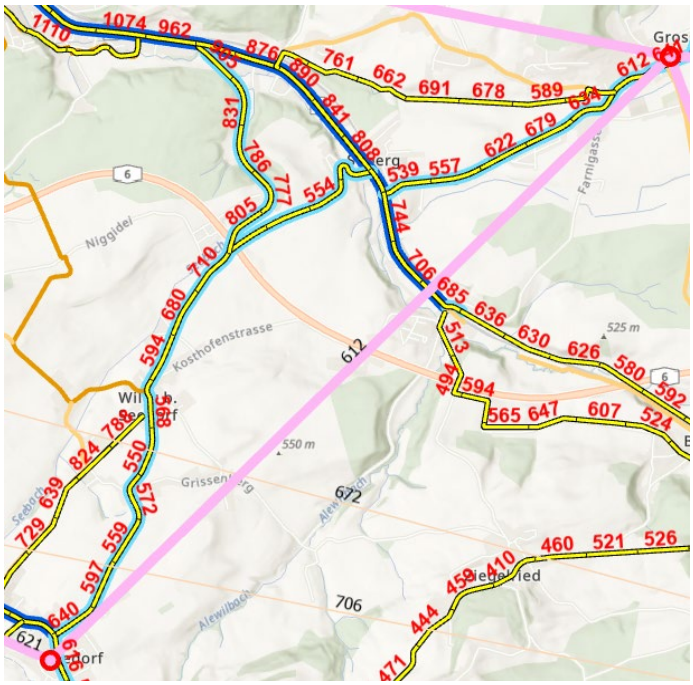
Confédération
– Manuel Voies express cyclables (OFROU 2025)

Annexe 5 : Seuils de potentiel pour le réseau quotidien

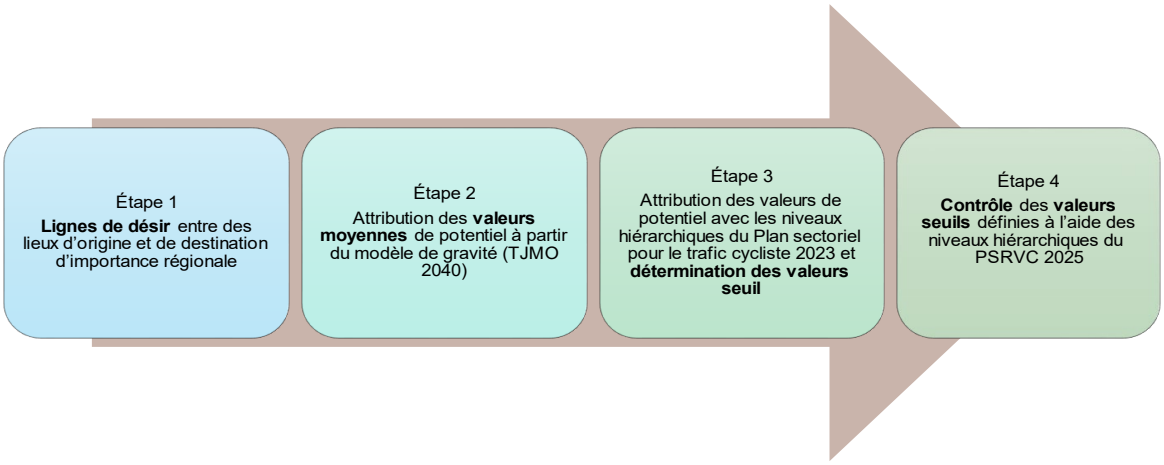
1. Détermination des seuils de potentiel pour le réseau quotidien sur la base du potentiel cyclable

La planification des réseaux de voies cyclables dans le canton de Berne vise à réaliser des infrastructures cyclables là où elles déploient le plus d'effets. Pour la planification du réseau, ce n'est donc pas le volume actuel de cyclistes qui est déterminant, mais bien le potentiel de trafic cycliste jugé réalisable sur une liaison cyclable. Une offre de voie cyclable attrayante génère des trajets à vélo supplémentaires. Si l'on veut réaliser ce potentiel cyclable, il convient de tenir compte du fait que le groupe cible le plus important (les personnes « intéressées », qui représentent 60 à 70 % de la population) préfère une infrastructure cyclable séparée ou des rues de quartier apaisées (voir le chap. 3.3 du manuel Voies express cyclables de l'OFROU).

Potentiel cyclable
On entend par potentiel cyclable le volume total des futurs trajets cyclables potentiels effectués sur une voie cyclable prévue. Avec la fonction de liaison, le potentiel cyclable est l'un des deux critères pour l'attribution d'une voie cyclable à un niveau hiérarchique du réseau quotidien.
Comme mentionné au chapitre 3.1.2 « Hiérarchie du réseau » de la directive Planification des réseaux de voies cyclables dans le canton de Berne, un tronçon du réseau est attribué à un niveau hiérarchique du réseau lorsque le potentiel cyclable dépasse la valeur seuil fixée pour ce niveau hiérarchique. Conformément à l'article 45, alinéa 3 LR, les voies cyclables assurant une fonction de réseau cantonal (c'est-à-dire celles présentant un potentiel très élevé, élevé ou moyen) doivent être fixées dans le plan sectoriel pour le réseau de voies cyclables de manière contraignante pour les autorités. Les valeurs seuils correspondantes ont été définies sur la base d'une combinaison d'analyses quantitatives et qualitatives.
La base géographique est formée par le réseau des lignes de désir, qui est créé en reliant les lieux d'origine et de destination d'importance régionale ainsi que les zones d'importance régionale selon la définition de la directive Planification des réseaux de voies cyclables. La **valeur moyenne du potentiel cyclable** du tronçon calculé correspondant a été attribuée aux lignes de désir identifiées sur la base des valeurs de potentiel modélisées selon le trafic journalier moyen des jours ouvrables (TJMO) 2040 (cf. chap. 2).

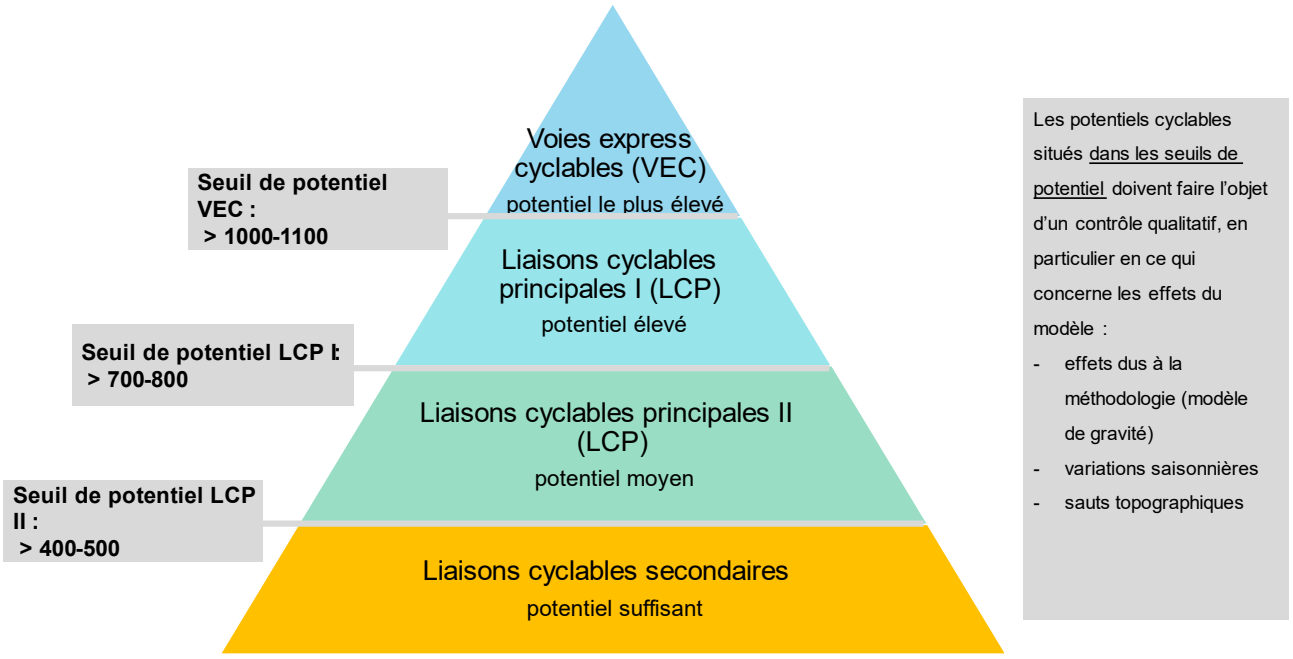


Les seuils pour les voies express cyclables et les liaisons cyclables principales I et II peuvent être déterminés d'après ces valeurs moyennes et le réseau de voies cyclables contraignant pour les autorités déjà défini (base : Plan sectoriel pour le trafic cycliste 2023). Les valeurs seuils définies ont été contrôlées à l'aide de la hiérarchie du réseau du PSRVC 2025.



L'analyse a montré que la répartition entre les différents niveaux hiérarchiques en zone limite nécessite un examen qualitatif supplémentaire. C'est la raison pour laquelle la notion de « **seuils de potentiel** » a été introduite. Ces seuils de potentiel sont des zones (nombre exprimé en centaines) du potentiel cyclable situées entre deux niveaux hiérarchiques.
À l'intérieur de ces seuils de potentiel, il est nécessaire de procéder au cas par cas à un contrôle qualitatif des tronçons avant de pouvoir classer une liaison cyclable dans l'un des deux niveaux hiérarchiques adjacents. Lors du contrôle, les valeurs de potentiel des tronçons concernés doivent être examinées notamment en ce qui concerne les éventuels défauts de plausibilité dus aux effets du modèle de gravité, aux variations saisonnières et/ou sauts topographiques.

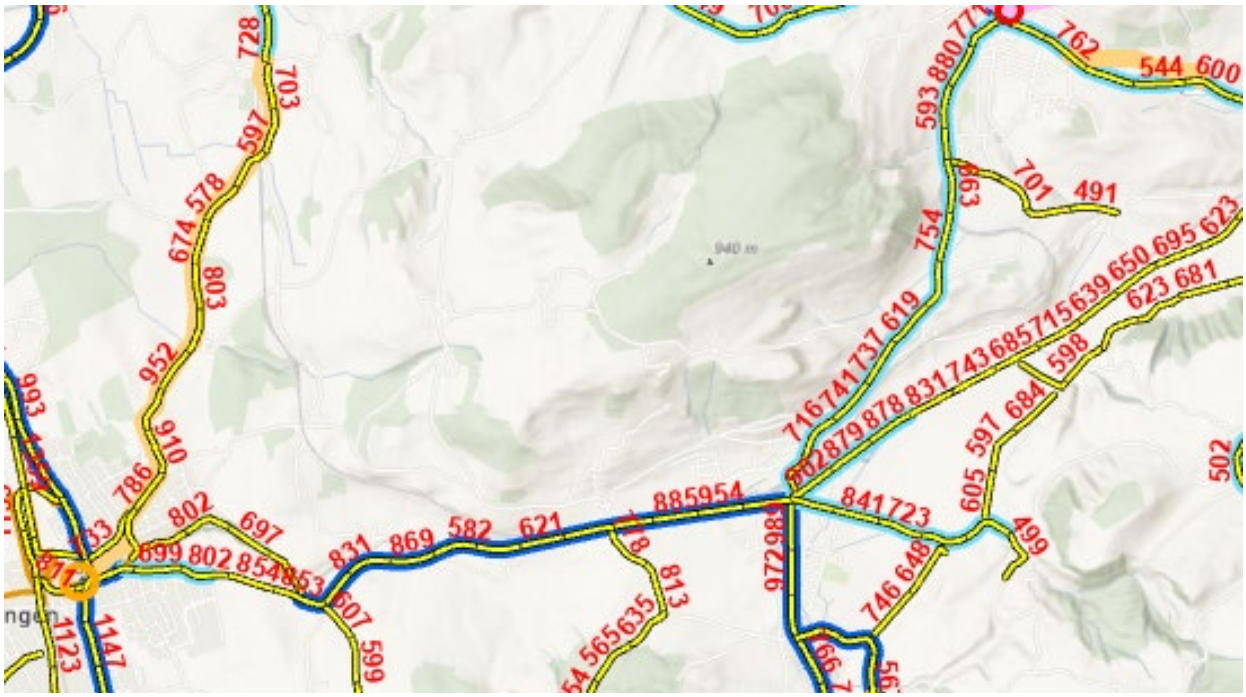
Ces **seuils de potentiel** des niveaux hiérarchiques du réseau de voies cyclables sont directement intégrés dans la pyramide de la hiérarchie du réseau selon le schéma suivant :



2. Base : analyse du potentiel sur la base du modèle de gravité

Définitions
Analyse du potentiel : établissement du potentiel cyclable futur des routes bernoises importantes effectué par le canton à l'aide d'un modèle de gravité (état : 2019).
Analyse du potentiel cyclable : étape de planification dans le cadre de la planification du réseau pour estimer le potentiel cyclable attendu d'une ligne de désir concrète au sein du plan de potentiel.

Dans le canton de Berne, le potentiel cyclable des routes a été déterminé dans le cadre d'une **analyse de potentiel** approfondie. L'analyse de potentiel basée sur un système d'information géographique (SIG) calcule le potentiel cyclable des routes cantonales ainsi que des routes communales et privées importantes.
À cet effet, le réseau routier a été divisé en tronçons de 300 mètres. Le potentiel cyclable a été déterminé pour chaque tronçon à l'aide d'un modèle de gravité. Des facteurs tels que le nombre d'habitants et d'habitants, la concentration des places de travail, les dénivelés (kilomètres-effort), les itinéraires empruntés par les écoliers de manière avérée ainsi que la distance jusqu'aux gares et aux autres lieux centraux (p. ex. pôles de développement économique cantonaux) y sont pris en compte.



Le potentiel cyclable est représenté par des valeurs modélisées du trafic journalier moyen des jours ouvrables (**valeurs TJMO) 2040**). Ces valeurs représentent le nombre hypothétique de trajets à vélo si une infrastructure adaptée aux voies express cyclable était disponible. Pour déterminer ces valeurs, un potentiel TJMO 2040 a été calculé à partir de comptages connus du trafic cycliste dans tout le canton, au moyen d'une évolution annuelle du trafic, d'une modification de la répartition modale du trafic et d'un facteur de comparaison entre l'infrastructure cyclable existante et celle souhaitée.
L'analyse a été réalisée pour la première fois en 2013 et remaniée en 2019. La version remaniée prenait déjà en compte dans le modèle de gravité l'utilisation croissante des vélos électriques et de l'influence de ces derniers sur la hausse des distances journalières parcourues ainsi que la tolérance accrue aux dénivelés.

3. Modèle de gravité pour l'analyse du potentiel cyclable dans le cadre de la planification du réseau

Le modèle de gravité permet aux personnes chargées de la planification du réseau (notamment dans le cadre de la PRRVC) d'estimer la demande potentielle des liaisons cyclables planifiées. Il convient toutefois de tenir compte de certaines limites pour l'interprétation des résultats. Il ne s'agit pas d'un modèle de transports permettant de fournir des indications détaillées sur les qualités des liaisons ou les flux de trafic.
Dans les zones urbaines, l'analyse indique généralement des valeurs de potentiel élevées. À l'aide du deuxième critère, la fonction de liaison, il est possible de procéder à une évaluation différenciée.
Les résultats de l'analyse du potentiel cyclable doivent être interprétés par les personnes en charge de la planification et classés en fonction de la planification du réseau. En cas de doute, il peut être utile de prendre en compte d'autres critères pour justifier le classement dans le niveau hiérarchique du réseau correspondant.
Le CeP OPC soutient en cas de doute les personnes en charge de la planification dans leur prise de décision. Outre l'effet méthodologique de la « surévaluation » des liaisons tangentielles, il convient également d'examiner au cas par cas les effets dus à l'absence de prise en compte des variations saisonnières et/ou aux sauts topographiques sur des courtes distances (cf. chap. 3).

Les régions peuvent, dans le cadre de la planification régionale des réseaux de voies cyclables PRRVC, utiliser le modèle de gravité du canton pour réaliser l'étape de planification « analyse du potentiel cyclable » et estimer ainsi les potentiels cyclables futurs.