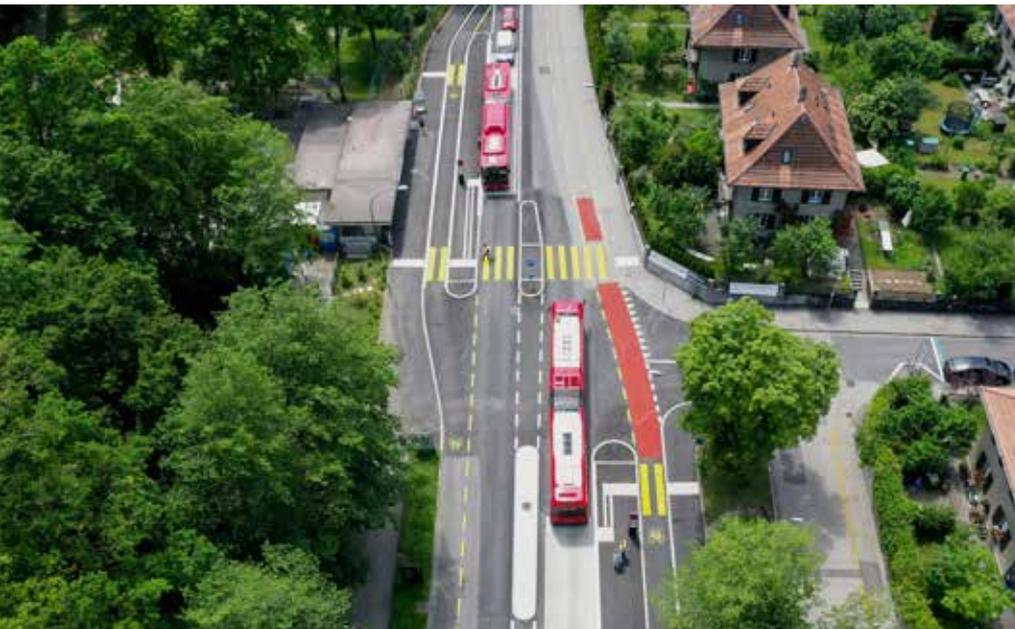


La Ville de Berne remporte le PRIX VELO Infrastructure 2020

Le prix principal du PRIX VELO Infrastructure 2020 est décerné à la Ville de Berne pour son offensive vélo. Des prix de reconnaissance vont au Canton de Fribourg, à Prilly/Renens, la Ville de Genève et à l'agglomération de Coire.



L'une des nombreuses réalisations de l'offensive vélo de la Ville de Berne: le nouveau contournement cyclable de l'arrêt de bus «Dübystrasse».

Photo: BSB + Partner Ingenieure und Planer AG

Comme lors de la dernière édition du prix décerné tous les quatre ans par PRO VELO Suisse, le jury a reçu une quarantaine de candidatures, la plupart très pertinentes et inspirantes. Finalement, c'est la Ville de Berne qui a remporté le prix principal doté de 10 000 francs grâce à son «offensive vélo», un programme pluriannuel d'encouragement du trafic cycliste.

En 2014, la Ville de Berne lançait une vaste offensive en faveur de la bicyclette afin de relever la part du vélo à 20% d'ici 2030: elle visait un doublement par rapport à 2010. Pour atteindre cet objectif ambitieux, la capitale fédérale a misé sur une infrastructure cyclable attrayante, sûre et continue, ainsi que sur des offres de services et des mesures d'encouragement.

Rôle précurseur de Berne

En attribuant le PRIX VELO Infrastructure 2020 à la Ville de Berne, le jury rend hommage au rôle précurseur qu'a joué la capitale dans le domaine de la promo-

tion du vélo au cours des quatre dernières années. La ville fédérale a remplacé la planification classique des transports par une nouvelle culture de la planification calquée sur le modèle nordique, qui tient compte des besoins de toutes les tranches d'âge. Elle a introduit des standards empruntés aux Pays-Bas, que l'on a longtemps considérés comme inapplicables en Suisse: des bandes cyclables pouvant mesurer jusqu'à 2,50 m de large et des pistes cyclables physiquement séparées du trafic motorisé ont été aménagées avec une rapidité impressionnante.

Le trafic cycliste augmente

Le jury a été impressionné par la qualité élevée de l'ensemble des projets déjà réalisés. Le contournement cycliste de l'arrêt de bus «Dübystrasse» ainsi que les larges bandes cyclables protégées du pont de Lorraine en constituent des exemples-types. Les standards élevés et le désenchevêtrement croissant du trafic améliorent le sentiment de sécurité et la



Le Trait d'union, une élégante double rampe hélicoïdale, donne accès à la gare de Malley dans les communes de Prilly et Renens (VD).

Photo: Vincent Jendly



À l'écart de la route cantonale: une nouvelle voie cyclable a vu le jour entre la ville de Coire et la commune de Trimmis (GR).

Photo: Ville de Coire

sécurité effective des usagers et usagères de la route et relèvent considérablement le niveau attendu d'une infrastructure sûre et attrayante à l'échelle nationale. L'efficacité des moyens engagés mérite également d'être soulignée: les mesures d'infrastructure consistent en un panachage équilibré d'aménagements coûteux (par ex. voies express vélo) et de mesures immédiates simples à mettre en œuvre (par ex. élargissement ou coloration en rouge de bandes cyclables, transformation de places de stationnement pour véhicules motorisés en stationnements pour vélos). Et toutes ces mesures ont porté leurs fruits: entre 2014 et 2018, le trafic cycliste a bondi de 40% en ville de Berne. Et la tendance à la hausse se poursuit, puisque les chiffres disponibles pour l'année 2019 indiquent une nouvelle progression de



Piste cyclable bidirectionnelle séparée de la chaussée sur le quai Gustave-Ador à Genève. Photo: Ville de Genève, Nicole Zermatten



Passerelle pour cyclistes et piétons de la gare de Givisiez (FR). Photo: canton de Fribourg

7% (9% les jours ouvrables) par rapport à l'année précédente.

Le dynamisme des cantons romands

Trois des quatre prix de reconnaissance sont allés à des projets réalisés en Suisse romande. Cela témoigne du dynamisme des cantons francophones et montre que le vélo y gagne sans cesse en importance.

Le choix du jury s'est notamment porté sur la passerelle de mobilité douce de la gare de Givisiez, un investissement pour l'avenir consenti par le Canton de Fribourg. Cette infrastructure de 6 mètres de large, sur laquelle piétons et cyclistes peuvent se déplacer confortablement sur des voies séparées, relie les quartiers en pleine expansion situés de part et d'autre des voies de chemin de fer. En distinguant ce projet, le jury souhaite en souligner la valeur symbolique, dans la mesure où des infrastructures de cette envergure strictement

réservées à la mobilité piétonne et cycliste font encore figure d'exception dans le canton de Fribourg.

Les communes de Prilly et de Renens ont séduit le jury avec le passage sous voies «le Trait d'union» qu'elles ont aménagé à l'ouest de Lausanne, au cœur de l'un des plus grands projets de développement urbanistique de Suisse. Cette infrastructure n'est pas seulement esthétiquement convaincante, mais elle réussit aussi le pari de canaliser de manière séparée les flux de piétons et de cyclistes dans un espace très réduit, tout en franchissant un dénivelé non négligeable. Ce projet exemplaire montre ce qu'il est possible d'atteindre lorsque le vélo est considéré comme un facteur-clé de la réussite d'un programme de développement urbanistique.

Le jury récompense également la Ville de Genève pour la piste cyclable bidirectionnelle de 1 kilomètre qui longe le quai Gustave-Ador. Cette voie cyclable de 3 mètres de large physiquement séparée de la chaussée relie le centre-ville à la nouvelle plage des Eaux-Vives. Une telle infrastructure n'a certes rien d'inédit à l'échelle de la Suisse, mais elle constitue une avancée considérable pour une ville comme Genève, dont le réseau routier et la circulation sont particulièrement denses. Elle revêt en outre une grande importance stratégique pour le développement du trafic cycliste dans la Cité de Calvin.

Coire et Trimmis récompensées
Un autre prix de reconnaissance revient à la Ville de Coire et à la Commune de

Un prix qui récompense l'exemplarité

Le PRIX VELO Infrastructure est décerné tous les quatre ans par PRO VELO Suisse, en alternance avec le PRIX Villes cyclables. Il récompense des projets, des aménagements et des outils stratégiques exemplaires, qui œuvrent à la promotion de la petite reine auprès du grand public. Le PRIX VELO Infrastructure est soutenu par l'Office fédéral des routes (OFROU), velosuisse et Velopa.

Trimmis pour la voie cyclable intercommunale qu'elles ont aménagée afin d'offrir une alternative confortable à la route cantonale, à la fois très fréquentée et dotée d'un relief dissuasif. Cet itinéraire sûr et direct, principalement destiné aux déplacements quotidiens, est le résultat de plusieurs décennies d'intenses discussions et tractations. Il aura fallu aux responsables du projet une grande force de persuasion, une patience sans limite et une volonté de fer pour venir à bout des nombreux conflits d'intérêts en jeu.

Anita Wenger
PRO VELO Suisse

Infos:

De plus amples informations ainsi que des images sont disponibles ici: www.prixvelo.ch

La nouvelle loi fédérale sur les voies cyclables

Mi-mai, le Conseil fédéral a mis en consultation son projet de loi sur les vélos. Cette nouvelle législation doit concrétiser l'arrêté fédéral concernant les voies cyclables et les chemins et sentiers pédestres (art. 88 Cst.) accepté par 73,6% des suffrages en septembre 2018. La construction de voies cyclables doit rester du ressort des cantons. Cependant, une obligation d'aménagement fait partie du projet de loi dans le but de promouvoir un réseau de voies cyclables unifié. Un soutien de la Confédération est prévu sous la forme de conseils et d'accompagnements et la fourniture de géodonnées, mais aucun appui financier pour mener à bien ces nouvelles obligations ne sera accordé.

Les communes seront bien évidemment impactées par cette nouvelle loi fédérale. L'Association des Communes Suisses (ACS) a soutenu l'arrêté fédéral. Cependant, l'obligation d'aménagement choisie par la Confédération ira de pair avec des processus de planification longs et complexes qui s'étendent des cantons aux communes. Jusqu'à ce que la construction de voies cyclables se concrétise, un long processus de planification tant logistique que financier est à prévoir. Plusieurs années s'écouleront encore avant que la Suisse ne devienne le paradis du vélo. Dans ce sens se pose d'ores et déjà la question de savoir si l'obligation d'aménagement est véritablement une mesure efficace pour atteindre le but de l'«initiative vélo». L'ACS va donc prendre position sur la consultation qui court jusqu'en septembre 2020 et se prononcer sur l'opportunité de ces mesures d'un point de vue communal.

chn/mr