Rapport du jury «PRIX VELO Infrastructure» 2020 (6e édition)

Critères d'évaluation

- Mise en œuvre réussie
- Fonctionnalité (attrayant, direct, cohérent, accessible), confort, qualité de la conception, esthétique, acceptation
- Sécurité
- Exemplarité: projet transposable à d'autres situations
- Innovation: projet visionnaire, inventif, non conventionnel
- Approche: fort engagement des parties prenantes (cyclistes consultés, persévérance, audace)
- Efficience: rapport entre les moyens déployés et la plus-value pour les cyclistes
- Communication et relations publiques

Jury

- Rolin Wavre: président du jury; vice-président de PRO VELO Suisse
- Claudio Ammann: directeur général de Velopa
- Kathrin Hager: présidente de la Conférence Vélo Suisse; cheffe de projet au Centre de prestations Mobilité douce du canton de Thurgovie
- Virginie Kauffmann: cheffe de projet au «Büro für Mobilität»
- Martin Platter: directeur de velosuisse; responsable de l'Office suisse vélo et e-bike
- Patrick Rérat: professeur à l'Institut de géographie et durabilité, Université de Lausanne
- Lukas Stadtherr: membre de la direction de SuisseMobile
- Martin Urwyler: délégué de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS); chef de projet Mobilité à la Ville de Lucerne
- Urs Walter: responsable du secteur Vélo, Office fédéral des routes (OFROU)

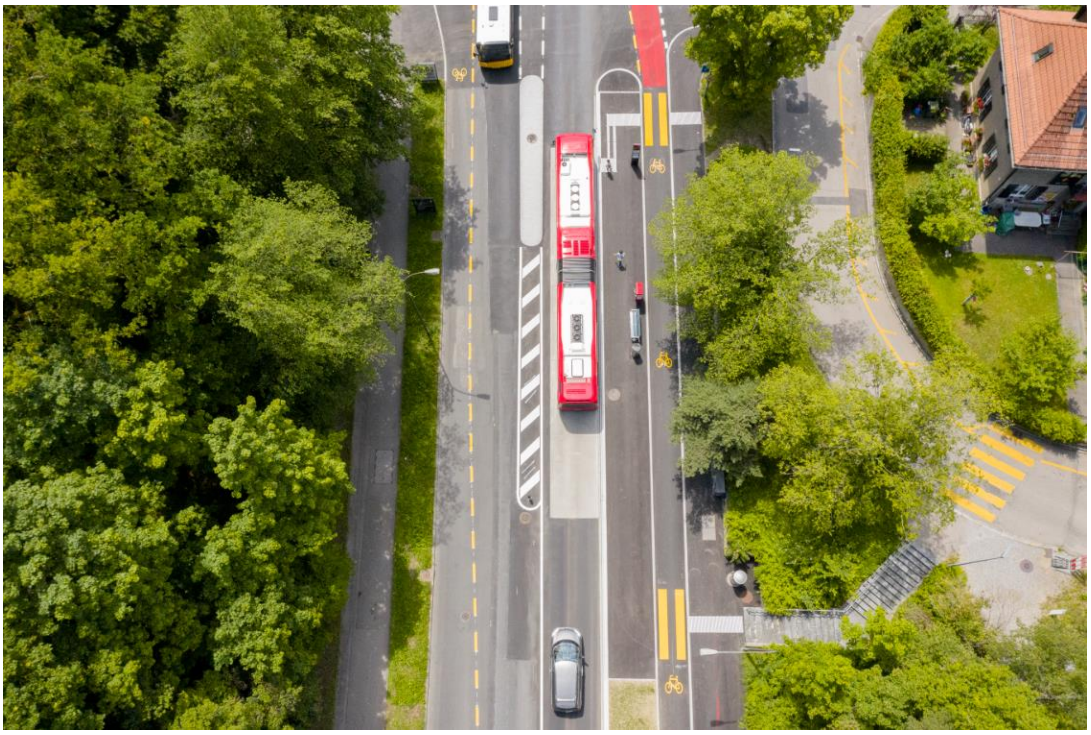
Prix principal

Ville de Berne – une offensive vélo unique en Suisse

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.

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 promotion 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. Ces nouveaux principes et ces nouvelles dimensions ont été consignés dans un plan directeur.



Le nouveau contournement cyclable de l'arrêt de bus «Dübystrasse», aménagé d'après les principes de planification du plan directeur relatif à l'infrastructure cyclable de la Ville de Berne; 10 à 12 autres contournements sont en cours de planification (© BSB + Partner Ingenieure und Planer AG).

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

Les jours de pointe, le pont de la Lorraine accueille jusqu'à 10'000 cyclistes. La voie cyclable a été élargie de 1.50 à 3 m, ce qui rend possible la circulation de face et les dépassements. (© Ville de Berne)

La vaste campagne de communication et le travail de relations publiques accomplis par la Ville de Berne méritent également d'être mentionnés, sans oublier le processus participatif qui a été mis en place et qui donne aux usagers et usagères le dernier mot sur la réussite effective des mesures.

L'approche bernoise, dans sa remarquable cohérence, peut servir de modèle à d'autres villes. Elle montre ce qu'il est possible de faire lorsque la volonté politique est au rendez-vous. Toutes les parties prenantes ont fait preuve de cohérence, de ténacité et de courage.

Quatre prix de reconnaissance

Canton de Fribourg: la passerelle de mobilité douce de la gare de Givisiez

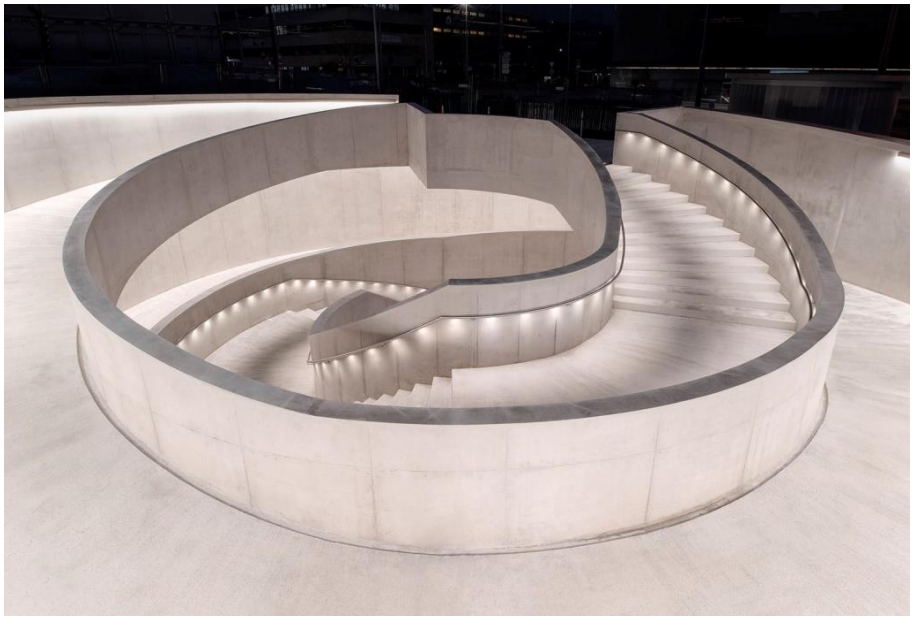
La petite commune de Givisiez (3’200 habitants), dans l’agglomération de taille moyenne de Fribourg, est un point fort de développement qui revêt une importance stratégique pour toute l’agglomération. D’ici 2030, un nouveau quartier d’habitation et de travail susceptible d’accueillir entre 15’000 et 23’000 personnes sortira de terre dans les environs de la gare. La passerelle pour piétons et vélos récemment achevée fait le lien entre la ville de Fribourg et la commune de Belfaux ainsi que le versant nord des voies de chemin de fer. Elle permet également d’accéder aux quais et aux autres moyens de transport.

Inauguration de la passerelle pour cyclistes et piétons de la gare de Givisiez (© canton de Fribourg)

Le projet, réalisé sous la houlette des CFF, est très réussi. Toutes les normes ont été respectées: pentes douces de maximum 6%, largeur très confortable de six mètres, séparation entre piétons et cyclistes et signalisation parfaitement claire. Le jury est impressionné par l’ampleur inédite du projet: un investissement de 4,5 millions de francs pour une infrastructure exclusivement dédiée à la mobilité douce fait entrer le canton de Fribourg dans une nouvelle dimension. Cela prouve que les projets de cette envergure ne sont pas réservés aux seules grandes villes et agglomérations. La passerelle de Givisiez peut donc servir de modèle à d’autres régions de taille analogue.

Pour l’heure, la passerelle est toutefois quelque peu isolée. Le raccordement à un réseau cyclable plus vaste fait encore défaut, et l’accès n’est ni très visible ni particulièrement sûr. Enfin, il n’y a pas de places de stationnement pour vélos. Ce prix de reconnaissance vise à encourager les acteurs concernés à poursuivre leurs efforts, à insérer la passerelle dans un réseau cyclable cohérent et à continuer d’accorder au vélo toute l’importance qu’il mérite dans les futurs projets d’aménagement.

Communes de Prilly et Renens: passage sous voies «le Trait d'union»
Les communes de Prilly et de Renens se trouvent dans l'agglomération de Lausanne, au cœur de l'un des plus grands projets de développement urbanistique de Suisse, qui accueillera dans les années à venir plusieurs milliers de places de travail et de nouveaux habitants. La situation qui prévalait jusqu'à présent était peu favorable au trafic cycliste du fait de la séparation nord-sud occasionnée par les voies de chemin de fer, les rares liaisons disponibles étant mal adaptées aux vélos. En aménageant le passage sous voies «le Trait d'union», qui consiste en un passage inférieur et en une double rampe franchissant en douceur pas moins de sept mètres de dénivellation, les deux communes ont brillamment remédié à cette problématique. L'ouvrage permet en outre d'accéder à la halte CFF de Prilly-Malley ainsi qu'à la vélostation.



Le Trait d'union, une double rampe hélicoïdale de 3,8 mètres de large entourant un élégant escalier pour piétons (© Vincent Jendly)

L'ouvrage est particulièrement fonctionnel puisqu'il offre un accès direct et sûr aux piétons comme aux cyclistes dans des espaces séparés. Il convainc également par son architecture surprenante, qui en fait une infrastructure extrêmement originale et esthétiquement très réussie. Le jury apprécie par ailleurs la démarche exemplaire du groupe de projet, qui a consisté à associer le vélo dès les premières étapes de planification. Le vélo n'a pas seulement été pris au sérieux en tant que moyen de transport à part entière: il a été considéré comme un facteur clé de la réussite du projet urbanistique. La consultation précoce de l'association régionale PRO VELO a par ailleurs permis de tenir compte des connaissances pratiques des futurs utilisateurs et utilisatrices.

Ville de Genève: projet «À vélo jusqu'à la plage»

Piste cyclable bidirectionnelle séparée de la chaussée sur le quai Gustave-Ador (© Ville de Genève, Nicole Zermatten)

En menant à bien le projet «À vélo jusqu'à la plage», la Ville de Genève a comblé une lacune dans son réseau cyclable. L'élément central de cet itinéraire, qui relie le centre-ville à la commune de Cologny, est la piste cyclable bidirectionnelle d'un kilomètre de long située côté lac du quai Gustave-Ador. Cette infrastructure de trois mètres de large, que l'association de défense des intérêts des cyclistes réclamait depuis longtemps, apporte également une amélioration de taille au Tour du Léman, qui constitue la route n° 46 de SuisseMobile. Dans le cadre de ce projet, une grande importance a été accordée à la sécurité, la piste cyclable étant physiquement séparée de la voie de circulation des véhicules motorisés. L'accès au quartier voisin des Eaux-Vives a également été amélioré en aménageant des intersections régies par des feux de signalisation parallèlement aux accès pour les piétons. 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.

Le raccordement relativement complexe de cette piste cyclable au reste du réseau est malheureusement moins convaincant (par ex. circulation mixte dans la zone du Jardin anglais). De plus, les nombreux passages pour piétons freinent les cyclistes dans leur élan.

Le jury tient en particulier à souligner l'importance stratégique de cette piste cyclable. Étant donné qu'elle dessert la nouvelle plage des Eaux-Vives et qu'elle incitera cet été des milliers de Genevois-e-s en quête de détente à se mettre en selle, il y a fort à parier

qu'elle fera de nouveaux adeptes du vélo dans la Cité de Calvin. Reste à espérer que cette infrastructure aura constitué la première étape d'une vaste offensive en faveur du vélo que la Ville de Genève pourrait lancer sur le modèle bernois.

Ville de Coire et commune de Trimmis: voie cyclable intercommunale

Traversée du Maschänserrüfe (© Ville de Coire)

Bien qu'amorcé il y a plus de trente ans, le projet de voie cyclable entre la ville de Coire et la commune voisine de Trimmis vient seulement de voir le jour, au terme d'âpres discussions à propos du tracé. Les besoins étaient pourtant avérés, puisque les routes et itinéraires utilisables à vélo ne convenaient pas pour les déplacements quotidiens, tant du point de vue de la topographie que de celui du revêtement ou encore de la sécurité. Particulièrement fréquentée, la route cantonale ne constituait pas non plus une alternative viable. L'objectif du projet était donc d'aménager cette voie cyclable le plus rapidement possible, dans le cadre du programme d'agglomération, pour pouvoir enfin offrir aux cyclistes un itinéraire sûr pour leurs déplacements quotidiens. Les nombreux conflits d'intérêts en jeu (agriculteurs, associations de protection de la nature, propriétaires fonciers, etc.) ont rendu la planification du projet extrêmement complexe. Il a fallu étudier de nombreuses variantes et, tronçon après tronçon, choisir la variante la plus adaptée aux différentes particularités locales, conditions cadres et contraintes à prendre en considération. Il est ressorti de ce long processus une toute nouvelle voie cyclable de plusieurs kilomètres, interdite aux véhicules motorisés et empruntant un itinéraire direct. Principalement destinée aux déplacements quotidiens, elle se prête également aux excursions de loisirs.

Le jury est particulièrement impressionné par la persévérance, la volonté, la patience et la capacité de persuasion dont ont dû faire preuve les responsables du projet pour surmonter la forte opposition qui leur faisait face. Ce projet ambitieux, qui aura coûté pas

moins de 1,6 million de francs, n'aurait pas pu voir le jour sans leurs prouesses diplomatiques et leur sens du compromis.

La voie cyclable ayant été inaugurée au début de l'hiver dernier, il est encore trop tôt pour se prononcer sur la réussite effective du projet. Si nécessaire, la qualité du revêtement pourra être améliorée dans un deuxième temps. En effet, le revêtement n'est pas en dur de bout en bout, ce qui n'est pas idéal pour les déplacements quotidiens.

Mention spéciale: des microhubs comme solution durable pour le transport urbain de marchandises

Pour terminer, bien que l'initiative en question ne remplisse pas les exigences du PRIX VELO Infrastructure, le jury réserve une mention spéciale à l'association AMELIVE de Vevey pour le potentiel que recèle l'approche novatrice de mobilité urbaine qu'elle a développée. Les microhubs sont des points de transbordement de marchandises dotés d'une interface informatique. Des transporteurs y déposent par camion des marchandises qui sont ensuite distribuées par vélos-cargos aux entreprises locales et aux particuliers pour couvrir le dernier kilomètre. À l'heure où la vente en ligne connaît une forte progression, ce modèle prometteur de micrologistique recèle un grand potentiel en termes de mobilité respectueuse des contraintes urbanistiques.

Le «PRIX VELO Infrastructure» est soutenu par l'Office fédéral des routes (OFROU), velosuisse et Velopa. Partenaires média: «Commune Suisse» et velojournal

Berne, le 29 avril 2020
Anita Wenger, cheffe de projet PRO VELO Suisse