

## Cas pratique « A L'ECOLE A VELO »



12.09.2007

## Aperçu



*Le respect mutuel est indispensable lors de l'utilisation commune des infrastructures routières. Les voies de communication réservées au trafic lent sont particulièrement attrayantes lorsqu'elles empruntent des itinéraires permettant d'éviter le trafic motorisé.*

De bonnes liaisons cyclables sont appréciées par tous les usagers, quels que soient leur âge et leurs intérêts. Avoir une activité sportive, se promener au grand air et choisir un mode de transport qui permet une indépendance par rapport au trafic routier et aux horaires des transports publics est une aspiration légitime qui mérite d'être encouragée. Le chemin pour se rendre à l'école joue un rôle important, dans ce contexte. Pour des raisons de sécurité, il doit dans la mesure du possible être planifié et réalisé à l'écart des routes à grand trafic. La sécurité insuffisante sur le parcours emprunté par les écoliers est, en effet, souvent une des raisons invoquées par les parents pour ne pas laisser leurs enfants aller à l'école à vélo.

### Exemples dans le canton de Soleure

Dans le canton de Soleure, le réseau cyclable a été continuellement amélioré par des projets choisis, et ces améliorations se poursuivent. Les souhaits des écoliers de disposer de parcours cyclables sûrs et directs sont prioritaires et susceptibles d'inciter un nombre toujours plus grand d'élèves à prendre leur vélo.

Le **pont pour piétons et cyclistes de Schützenmatt** a été réalisé en 1986 déjà. Il offre une liaison directe entre la rive nord de l'Aar (p. ex. l'école de district de Schützenmatt ou le gymnase) et le Wasseramt. Le **pont ouest**,

**réservé uniquement aux piétons et aux cyclistes**, qui est actuellement en construction à Soleure dans le cadre du projet de délestage ouest (« Entlastung West »), facilitera grandement l'accès des élèves à l'école Vorstadt, en particulier pour ceux d'entre eux qui habitent au nord de l'Aar. Une **nouvelle liaison cyclable de Derendingen à Subingen** sera aménagée en vue de la construction de l'« Oberstufenzentrum » (centre d'enseignement des degrés supérieurs, secondaire et gymnase) à Subingen; elle est actuellement en cours de planification.

Les trois projets mentionnés sont brièvement commentés ci-après.

### Pont pour piétons et cyclistes de Schützenmatt



*Vue du pont pour piétons et cyclistes de Schützenmatt, depuis l'ouest*

### Contexte

Le groupe chargé de la planification régionale de Soleure et environs a élaboré, à la fin des années 1970, un concept régional pour le trafic cycliste, qui a mis en évidence une densité de cyclistes importante entre le district de Wasseramt et la ville de Soleure. Ce flux passait principalement par l'axe Luzernstrasse - place de la gare – Rötlibrücke, un axe routier très chargé, donc dangereux. Les résultats de cette analyse ont montré la nécessité de créer une nouvelle liaison cyclable au-dessus de l'Aar, au niveau de Schützenmatt.

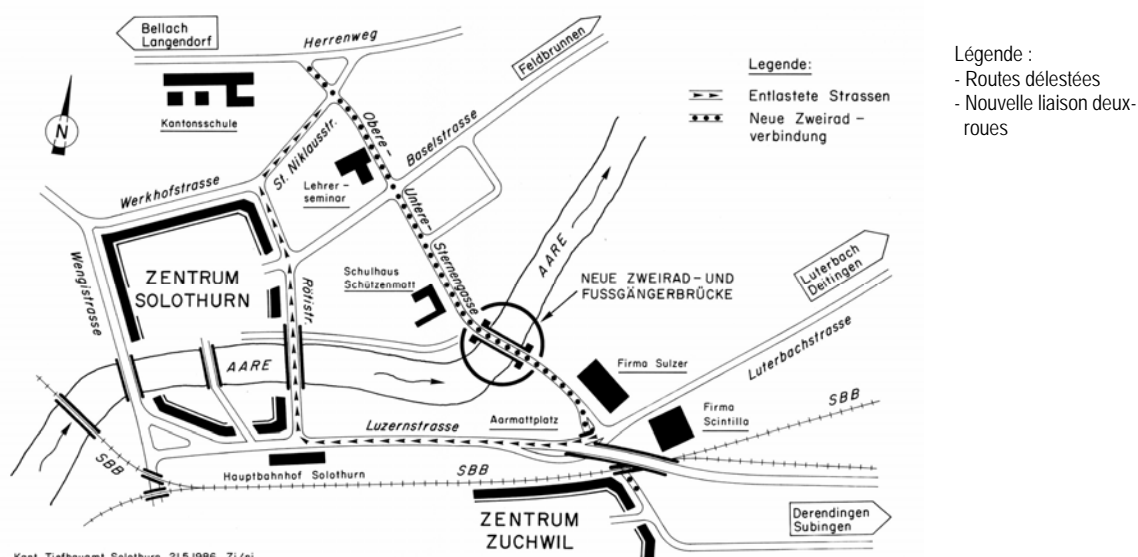
Le pont se caractérise par une réalisation originale de culées, de barrières et d'éléments d'éclairage. On a tout particulièrement veillé à ce qu'il s'intègre à l'environnement existant ainsi qu'aux chemins longeant les berges de l'Aar.

Le coût de construction de ce pont s'est élevé à quelque 2,25 millions de francs. Cet ouvrage étant une installation d'importance régionale, le canton a contribué à son financement à raison de 70 %, soit la participation cantonale maximale. Les 30 % restants ont été pris en charge par neuf communes des alentours.

## Offre

Lors de la création de cette nouvelle liaison cyclable, on a défini un itinéraire qui n'empruntait pratiquement pas de routes à forte circulation, soit: Aarmattplatz Zuchwil - entreprise Sulzer – traversée de l'Aar - Schützenmatt - Sternengasse – école normale et gymnase. Ce tracé a, en outre, permis de raccorder le Wasseramt aux parcours cyclables existant à Soleure.

Le schéma ci-après montre le transfert du trafic après la construction du nouveau pont pour piétons et cyclistes en 1986. Il indique aussi l'emplacement des écoles ainsi que d'autres destinations pertinentes le long de cette nouvelle liaison.



*Représentation schématique des flux de trafic*

## Expériences

Le pont pour piétons et cyclistes de Schützenmatt, dédié au trafic lent, a été inauguré en mai 1986. Cette infrastructure s'est avérée efficace dès le début. Lors d'un comptage du trafic effectué le mardi 2 septembre 1986, on a enregistré 2077 cyclistes et 324 piétons. Lors de comptages ultérieurs effectués l'un en 2000 et l'autre en 2005, on a recensé respectivement 3340 et 2470 cyclistes. Ces chiffres ne peuvent toutefois pas donner lieu à des conclusions, faute de données de référence suffisantes (mois, jour de la semaine, conditions météorologiques, etc.). On observe cependant un net délestage de la route cantonale.

## Pont ouest pour piétons et cyclistes (passerelle sur l'Aar)



*Vue depuis le sud du chantier du pont pour piétons et cyclistes, le long de la tangente ouest*

### Contexte

A Soleure, le projet de délestage ouest prévoyait une nouvelle traversée de l'Aar à l'ouest de la vieille ville. Au départ, il était envisagé de réaliser un pont « normal » pour le trafic motorisé, avec des bandes cyclables séparées et un trottoir. Au cours du développement du projet, l'idée a germé de faire passer le trafic lent sur un pont séparé, ceci pour les raisons suivantes:

- pour emprunter le pont, le trafic lent aurait été confronté, des deux côtés du pont, à une dénivellation relativement importante (montée ou descente) à cause du raccordement à l'autoroute;
- le pont dédié à la circulation automobile ne se situait pas sur le trajet souhaité pour le trafic lent et aurait impliqué un long détour, en particulier pour les écoliers du quartier d'Obach se rendant à l'école Vorstadt;
- vu l'importance du trafic attendu, les piétons et les cyclistes auraient été exposés à un niveau de bruit élevé.

Pour toutes ces raisons, et malgré les coûts supplémentaires d'environ un million de francs que cela impliquait, les autorités ont opté pour la construction de deux ponts. La passerelle ouest sur l'Aar est intégrée à la stratégie de trafic lent de la ville de Soleure. Le nouveau pont pour piétons et cyclistes établira une liaison rapide entre le district de Bucheggberg et la piscine ou le centre-ville de Soleure.

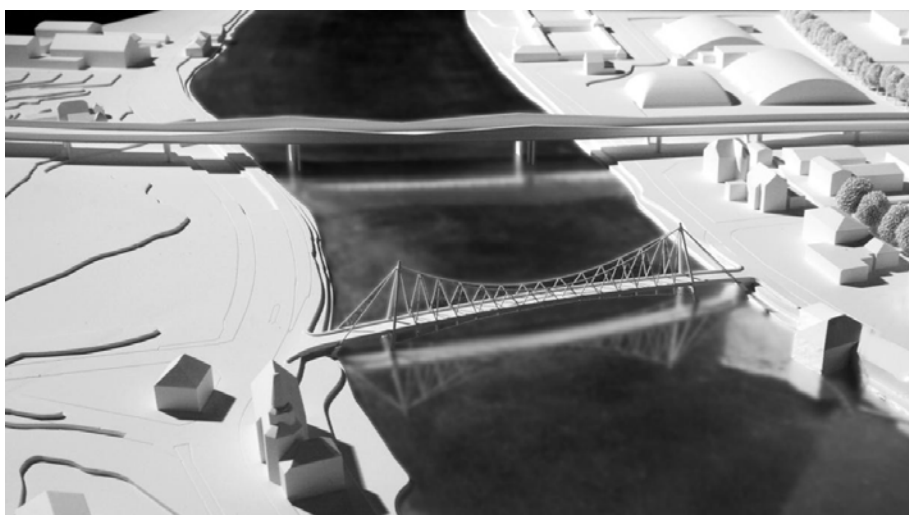
## Offre

La passerelle sur l'Aar – le pont pour piétons et cyclistes – est prévue pour le trafic individuel non motorisé. Afin qu'elle puisse également être accessible sans limitations excessives aux personnes handicapées, la pente du pont ainsi que celle des rampes d'accès sud et nord seront aussi faibles que possible et ne dépasseront pas 6 %. La largeur prévue de la bande de roulement est de 5,0 mètres. L'utilisation des chemins existants le long des berges sera maintenue sans restrictions après la construction de la passerelle.

## Expériences

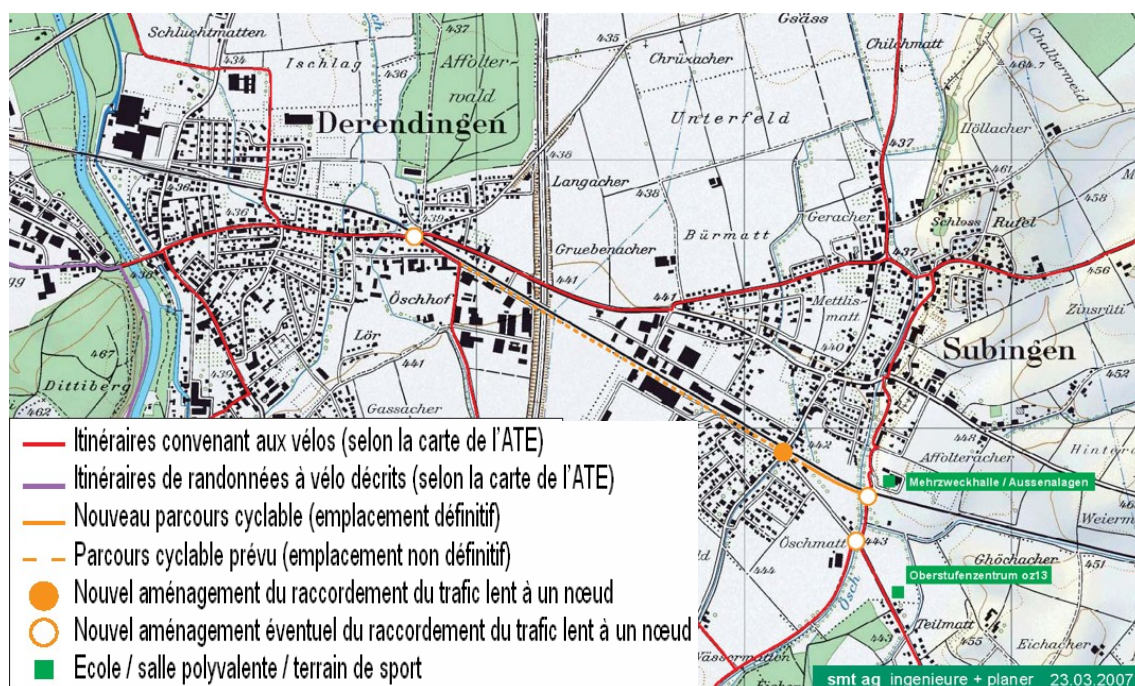
Ce pont étant encore en construction, l'on ne dispose pas encore d'expériences pouvant être rapportées.

La photo ci-dessous montre la maquette du projet primé, intitulé « Leporello » et présenté par IG Gruner AG, Bâle / Heinzelmänn AG, Brugg / Fürst Laffranconi GmbH, Wolfwil: au premier plan on voit le pont dédié au trafic lent et, à l'arrière plan, le pont pour les voitures.



*Photo de la maquette du projet « Leporello »*

## Liaison cyclable Derendingen – « Oberstufenzentrum » de Subingen



### *Chemins piétons et cyclistes à Subingen et Derendingen*

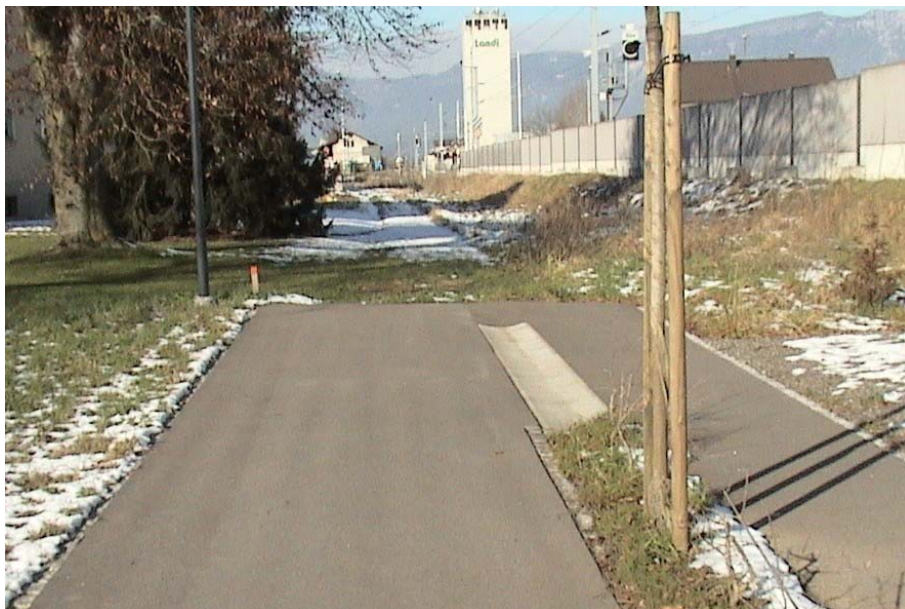
#### Contexte

L'« Oberstufenzentrum » (centre d'enseignement des degrés supérieurs, secondaire et gymnase) du Wasseramt extérieur – l'OZ 13 – actuellement en construction, ouvrira ses portes en automne 2007. Le parcours emprunté par de nombreux élèves pour se rendre à l'école sera alors modifié. Bien que des mesures en faveur du trafic cycliste aient déjà été mises en place en divers endroits – généralement des bandes cyclables mais aussi des itinéraires cyclables séparés, parallèles à la route – plusieurs liaisons ne sont pas idéales parce qu'empruntant des routes à forte densité de trafic. Dans ce contexte, il est prévu d'examiner la possibilité d'une nouvelle liaison Subingen – Derendingen, le long du tracé ferroviaire.

#### Offre

La portion située à l'est existe déjà et répond aux normes en matière d'aménagement et au profil type (voir la photo ci-après). La planification de l'entrée dans la Horriwilstrasse, ou directement dans l'Industriestrasse au niveau du nœud, tient compte de la sécurité du trafic et de l'attractivité du trajet (rond orange plein). A l'ouest se pose la question du tracé à envisager. Sur l'actuelle Industriestrasse, on peut s'attendre à des problèmes liés à une augmentation du trafic de marchandises. La zone entre l'Industriestrasse et la voie des CFF offre une

alternative intéressante. La zone de Wissensteinfeld, située à l'ouest de l'autoroute, appartient à la commune de Derendingen; il est prévu qu'elle soit classée en zone artisanale et desservie depuis Derendingen. A l'avenir, le nouveau pont prévu dans le cadre de cet aménagement devra également servir au trafic lent. En attendant ces réalisations, on examine toutefois des solutions provisoires incluant l'utilisation du pont de chemin de fer.



*C'est ici qu'il faut poursuivre l'aménagement: chemin piéton et cycliste d'Oeschmatt*

A l'ouest de l'autoroute, le tracé piéton et cycliste doit passer par les routes de desserte existantes. Une étude approfondie de la liaison avec la Luzernstrasse ou de la traversée de cette route devra être effectuée dans le cas d'un éventuel prolongement au nord de la voie ferrée et de la Luzernstrasse. Le prolongement de la liaison au sud de la Luzernstrasse à travers le quartier Löhr / Steinmatt doit également être examiné.

## Expériences

Cette liaison piétonne et cycliste étant encore au stade de la conception, on ne dispose pas d'expériences pouvant être rapportées.



## Profil

### Moyens de transport

- ✓ mobilité piétonne
- ✓ mobilité cycliste
- mobilité combinée
- transports publics
- transports individuels motorisés
- transports de marchandises

### Motifs de déplacements

- ✓ déplacements domicile-travail
- ✓ déplacements pour les achats
- ✓ déplacements pour les loisirs
- déplacements professionnels
- déplacements pour rendre service
- ✓ déplacements domicile-école

### Domaines d'action

- prestation de service
- marketing
- ✓ management de la mobilité
- ✓ planification du trafic et du territoire
- véhicules et équipements

### Importance de la commune

- ✓ < 5'000 habitants
- ✓ 5'000 – 10'000 habitants
- ✓ 10'000 – 20'000 habitants
- ✓ > 20'000 habitants

### Type de commune adapté au projet

- ✓ ville / agglomération
- ✓ commune résidentielle située à l'extérieur d'une agglomération
- ✓ commune à forte densité d'emploi
- ✓ commune rurale
- ✓ commune touristique

### Durée de mise en œuvre du projet

- 6 mois
- ✓ 1 an
- ✓ 2 ans
- 5 ans

### Coût d'investissement

- faible (< Fr. 10'000.--)
- moyen (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- ✓ élevé (> Fr. 50'000.--)

### Frais d'exploitation annuels

- ✓ faibles (< Fr. 5'000.--)
- ✓ moyens (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- élevés (> Fr. 20'000.--)

## Effets

### Environnement et énergie

La diminution du nombre de trajets effectués en voiture réduit la pollution. Les déplacements à vélo contribuent, par ailleurs directement à l'amélioration de la qualité de l'environnement. Une bonne information concernant des itinéraires cyclables attrayants peut motiver un plus grand nombre de personnes à enfourcher leur vélo.

### Société

Certains parents conduisent tous les jours leur enfant à l'école, estimant que le trajet n'est pas suffisamment sûr, ce qui a pour effet d'accroître le trafic et de rendre les routes encore plus dangereuses. De ce fait, encore plus de parents sont incités à prendre leur voiture pour amener leur enfant à l'école. Il faut briser ce cercle vicieux et motiver les écoliers à aller à l'école à vélo. La qualité de vie dans les communes en sera améliorée.

### Economie

La planification et la réalisation de nouvelles liaisons cyclables a certes un coût. D'un point de vue économique, on peut cependant s'attendre à ce que chaque amélioration d'un parcours cyclable améliore aussi l'image du vélo. Ces réalisations entraînent des économies en matière de consommation d'énergie, d'utilisation du sol et des ressources; ces économies ne sont toutefois pas chiffrées dans le présent cas pratique.

## Outils

### Démarche

Il y a tout d'abord lieu d'analyser le réseau cyclable existant par rapport aux écoles (ou d'autres destinations importantes) et de déterminer ses points faibles. La tâche qui incombe ensuite aux communes et au canton est d'examiner ensemble comment éliminer ces points faibles, combler les lacunes mises en évidence et réaliser les liaisons cyclables qui manquent.

### Financement

Dans le canton de Soleure, on discute actuellement de la manière dont les liaisons cyclables parallèles aux routes cantonales mais relativement éloignées de celles-ci (voir l'exemple de la liaison Derendingen - Subingen) devront être financées à l'avenir. La coordination devra se faire au plan régional par le biais des organes et des organisations de planification régionale. Dans le cadre du programme concernant l'agglomération de Soleure, le canton attend également des subventions importantes de la Confédération pour la réalisation de mesures d'infrastructure essentielles pour le trafic lent.

### Marketing

Tous les groupes de la population sont concernés et intéressés par de bonnes liaisons cyclables et un réseau sans faille. Des campagnes ciblées permettent d'attirer l'attention de la population sur le réseau cyclable existant et les réalisations. Une bonne liaison cyclable n'est en effet utilisée que si l'on connaît son existence. Les parcours doivent être fléchés à l'aide de panneaux judicieusement placés et facilement compréhensibles, et des tableaux d'information doivent être installés à des emplacements stratégiques.

## Informations complémentaires

Autres liens :

- Initiative en faveur du trafic lent à Soleure et dans la région soleuroise « [LOS!](#) » (en allemand)
- [Programme pour l'agglomération de Soleure](#) (en allemand)
- [Association Transports et Environnement \(Section Soleure\)](#) (en allemand)
- [A l'école à vélo](#) (Pro Vélo Suisse)

Adresses de contact et fournisseurs :

Canton de Soleure  
Amt für Verkehr und Tiefbau (Office des transports et des constructions)  
Rötihof, Werkhofstrasse 65  
4509 Solothurn  
Téléphone: 032 627 26 32  
E-mail: [mobilservice@bd.so.ch](mailto:mobilservice@bd.so.ch)

Demandez conseil auprès [des représentants de Mobilservice PRATIQUE de votre canton](#)

Responsable de l'élaboration de ce cas pratique :

Canton de Soleure  
Amt für Verkehr und Tiefbau (Office des transports et des constructions)  
Kurt Erni, Leiter Grundlagen Verkehrsplanung  
Rötihof, Werkhofstrasse 65  
4509 Solothurn  
Tél. 032 627 26 51  
E-mail: [kurt.erni@bd.so.ch](mailto:kurt.erni@bd.so.ch)