



Obernai

À vélo



Document de travail

PLAN VÉLO URBAIN

UN PROJET DE
LA VILLE D'OBERNAI

OCTOBRE 2020

PLAN VELO URBAIN D'OBERNAI

SOMMAIRE

Préambule

Les objectifs du plan vélo

I. L'état des lieux

1. Obernai, une ville-centre du Piémont des Vosges, qui concentre des flux de déplacement importants
2. Obernai offre une accessibilité à pied et vélo crédible et les mobilités actives sont en progression
3. Un contexte national favorable et un département engagé en faveur du vélo
4. La région d'Obernai bénéficie d'un maillage cyclable développé
5. Des itinéraires cyclables encore peu développés à l'intérieur de l'agglomération
6. Des actions déjà menées pour encourager la pratique du vélo
7. Des attentes croissantes exprimées par les habitants
8. Synthèse des atouts et faiblesses pour la pratique du vélo à Obernai

II. Le Plan vélo urbain d'Obernai

1. Rendre cyclables les axes routiers structurants à l'Est de la Ville
2. Proposer des itinéraires cyclables continus, sécurisés et plus lisibles sur l'ensemble de la ville
3. Apaiser la circulation dans les quartiers résidentiels et le centre-ville
4. Renforcer les politiques pédagogiques pour les jeunes générations pour l'usage du vélo
5. Poursuivre les actions d'accompagnement pour encourager la pratique du vélo sous toutes ses formes

Annexes

Préambule

Dans le contexte du réchauffement climatique et des enjeux de santé publique, le vélo, comme moyen de transport est une des solutions aux problématiques actuelles et à venir. La Ville d'Obernai souhaite soutenir et accompagner ce nouvel élan citoyen qui permet à tous de se déplacer de manière accessible et sécurisée pour ses loisirs mais aussi au quotidien pour se rendre au travail, l'école ou faire ses courses.

Depuis les années 2000, la Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile et le Département du Bas-Rhin ont aménagé de nombreux itinéraires cyclables qui relient Obernai aux villes voisines, ainsi qu'à Strasbourg et l'Allemagne. La Ville d'Obernai a également réalisé des aménagements dans la commune pour les cyclistes mais les itinéraires cyclables urbains restent incomplets, les grands giratoires et les routes départementales à fort trafic freinent les déplacements à vélo dans notre cité. Si de plus en plus de nos concitoyens se déplacent à vélo, d'autres ne le font pas pour des problématiques liées à un manque d'infrastructures ou des problèmes de sécurité. **Ainsi pour répondre aux enjeux actuels et travailler pour l'avenir avec cohérence, la Ville d'Obernai a décidé d'élaborer un Plan vélo pluriannuel.**

Ce 1er plan vélo d'Obernai permet de réaliser le bilan des actions menées jusqu'alors et de planifier avec cohérence la poursuite des actions à mener. Ce Plan élabore le développement du vélo à Obernai dans le futur avec comme objectif de disposer d'un réseau cyclable structurant, continu et sécurisant dans la commune.

Il comprendra des réalisations majeures dans les quatre années à venir (2021-2024), comme la création de pistes cyclables le long des axes structurants routiers à l'Est de la ville. Puis d'autres améliorations sont prévues à court et moyen termes : des liaisons douces élargies, de nouveaux arceaux vélo et des abris vélo sécurisés, un meilleur jalonnement et des zones 30 ou de rencontre. Par ailleurs, les **actions de formation au vélo des jeunes** seront intensifiées ainsi que des actions pour rappeler le **respect du code de la route** par tous les usagers afin que le partage de l'espace public se fasse de manière harmonieuse et sécurisé par l'ensemble des usagers (automobilistes, cyclistes, piétons).

Avec l'implication de tous, Obernai deviendra encore plus agréable.

Le Plan Vélo d'Obernai s'inscrit dans un projet politique global de la Ville d'Obernai, visant à :

- Faciliter toutes les mobilités et promouvoir l'usage du vélo et de la marche.
- Respecter encore davantage notre environnement et mobiliser tous les concitoyens pour la lutte contre le réchauffement climatique et pour la diminution des gaz à effet de serre.
- Créer un cadre de vie encore plus agréable.

Les objectifs du Plan Vélo d'Obernai

- **Faciliter et encourager les mobilités actives** à Obernai pour le bien-être de tous (piétons, cyclistes, PMR, ...) et pour notre cadre de vie (convivialité, qualité de l'air, bruit).
- **Lever les freins à la pratique du vélo** en sécurisant par des aménagements en site propre les routes départementales, principaux carrefours et axes structurants de la ville et en déterminant des itinéraires les plus directs à vélo.
- **Inciter au partage de la rue** au centre-ville et dans les quartiers résidentiels.
- **Apaiser les abords des écoles** en donnant priorité aux circulations douces.
- **Connecter le réseau vélo urbain** avec les itinéraires intercommunaux et départementaux.
- **Renforcer les services aux cyclistes** (stationnement, jalonnement, plan des itinéraires, informations, formation des jeunes, événements, ...) et être à l'écoute de l'évolution des pratiques et des habitudes de consommation.
- **Créer une dynamique collective** en impliquant les habitants et les acteurs locaux au développement des mobilités actives
- **Faire respecter le code de la route** à tous les usagers pour la sécurité de tous et le respect mutuel.

Du global au local

- *La bicyclette est un moyen de transport simple et abordable.*
- *Durable et respectueuse de l'environnement, elle peut être un outil du développement et un moyen non seulement de transport mais encore d'accès à l'éducation, aux soins de santé et au sport.*
- *Elle donne à son utilisateur une conscience immédiate de son environnement.*
- *Elle porte enfin un message positif favorisant la consommation et la production durables.*

ONU

LE VELO : UN ENJEU MONDIAL

En 2018, l'Organisation des Nations Unies a proclamé le 3 juin comme la journée internationale du vélo. **Selon l'ONU, le vélo est "un moyen de transport simple, accessible, fiable, propre, durable et respectueux de l'environnement qui favorise la bonne gestion de l'environnement et entretient la santé".**



Selon l'Organisation mondiale de la Santé, **des infrastructures plus sûres pour la marche et le cyclisme permettraient d'importants bénéfices sur la santé**, car ils permettent de réduire le risque de maladie cardiaque, d'accident vasculaire cérébral, certains cancers, le diabète et même des décès.

LES MOBILITES ACTIVES : UNE RESPONSABILITE INDIVIDUELLE ET COLLECTIVE

Les mobilités actives constituent une des réponses concrètes pour réduire notre impact environnemental et améliorer notre cadre de vie au quotidien. Si la voiture reste indispensable pour certains trajets ou métiers, nous avons souvent une marge de progression pour se déplacer simplement à la force de notre propre énergie pour nos déplacements courts.

Une part grandissante d'habitants a envie de faire plus de marche et de vélo : par choix économique, en alternative à une offre de transport collectif incomplète, pour retrouver une liberté ou de la simplicité dans ses déplacements quotidiens ou pour vivre en accord avec ses convictions. **Le mode de déplacement est d'abord un choix individuel.**

Les collectivités ont la responsabilité de faciliter toutes les formes de déplacement et en particulier les mobilités durables. La sécurité des piétons et des cyclistes est une priorité, puisqu'ils sont les plus vulnérables sur la route. Pour cela la collectivité peut utiliser différents outils réglementaires (zone 30, zone de rencontre, ...) et réaliser des aménagements de voirie pour **partager la rue et protéger les différents usagers.**

LA FRANCE A PRIS DES MESURES FORTES POUR ENCOURAGER LE VELO

Un plan national vélo de 2018 et des moyens budgétaires pour les aménagements cyclables

Ce plan vélo indique les 5 avantages du vélo pour les cyclistes et la collectivité :

- La santé
- La transition écologique et énergétique
- L'attractivité des villes
- L'accès à la mobilité pour tous au moindre coût
- La création d'emplois.

Le Plan national vélo et mobilités actives :

- fixe l'objectif de tripler les trajets à vélo d'ici 2024 (passer de 3% à 9% de part modale) ;
- adapte la réglementation ;
- cherche à accélérer la création d'axes cyclables structurants dans les territoires, via fonds vélo de 350 millions d'euros sur 7 ans.

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019

Cette loi installe le vélo comme mode de déplacement à part entière, vertueux pour la santé et l'environnement.

DES AMENAGEMENTS VELOS : UNE ACTION PUBLIQUE LOCALE DEJA VOLONTAIRE

Le Bas-Rhin est l'un des premiers départements cyclables de France. **Depuis 2005, 25 km d'itinéraires cyclables ont été aménagés localement par la Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile et le Conseil Départemental du Bas-Rhin.** Ce maillage cyclable dessert très bien la ville moyenne d'Obernai, et il est utilisé pour les déplacements utilitaires, comme pour la détente, le sport et le cyclotourisme.

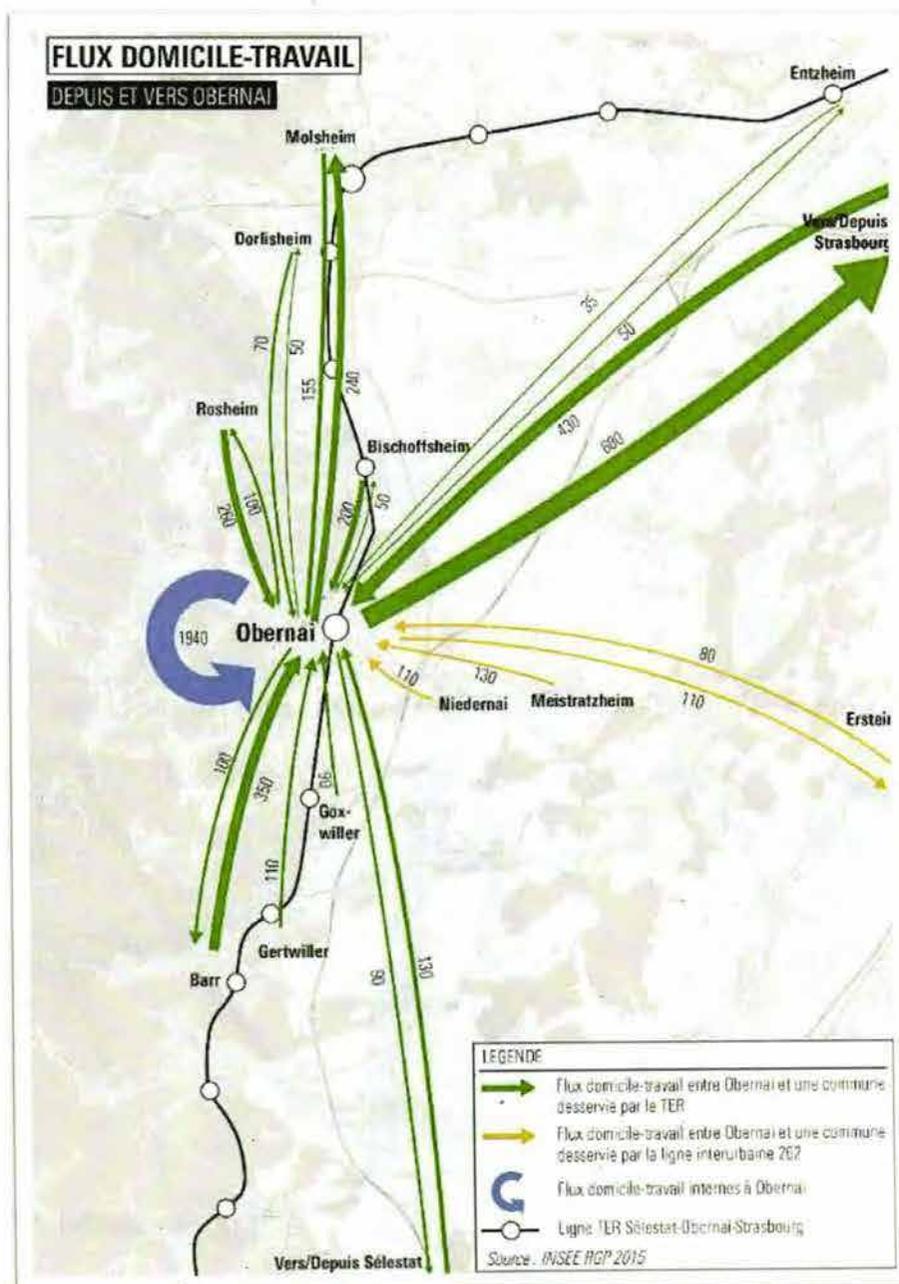
ET A OBERNAI ?

La ville se prête bien aux mobilités actives et de plus en plus d'habitants se déplacent à pied ou à vélo. La Ville d'Obernai, qui a déjà réalisé des aménagements cyclables, propose ce Plan vélo global pour planifier à court terme des aménagements complémentaires. En synergie avec les acteurs locaux elle souhaite contribuer activement au développement du vélo comme mode de déplacement au quotidien.

I. L'état des lieux

1. Obernai, une ville-centre du Piémont des Vosges, qui concentre des flux de déplacement importants

Le dynamisme économique de la ville, son rôle de pôle d'emploi, de service et de formation et son attractivité touristique génèrent de multiples flux de transport de personnes et de marchandises.



Les flux domicile-travail. Source : INSEE

Les flux croisés domicile-travail représentent à Obernai plus de 10 000 personnes, dont :

- 2 860 actifs obernois qui travaillent en dehors de la commune.
- 7 200 actifs venant travailler à Obernai.

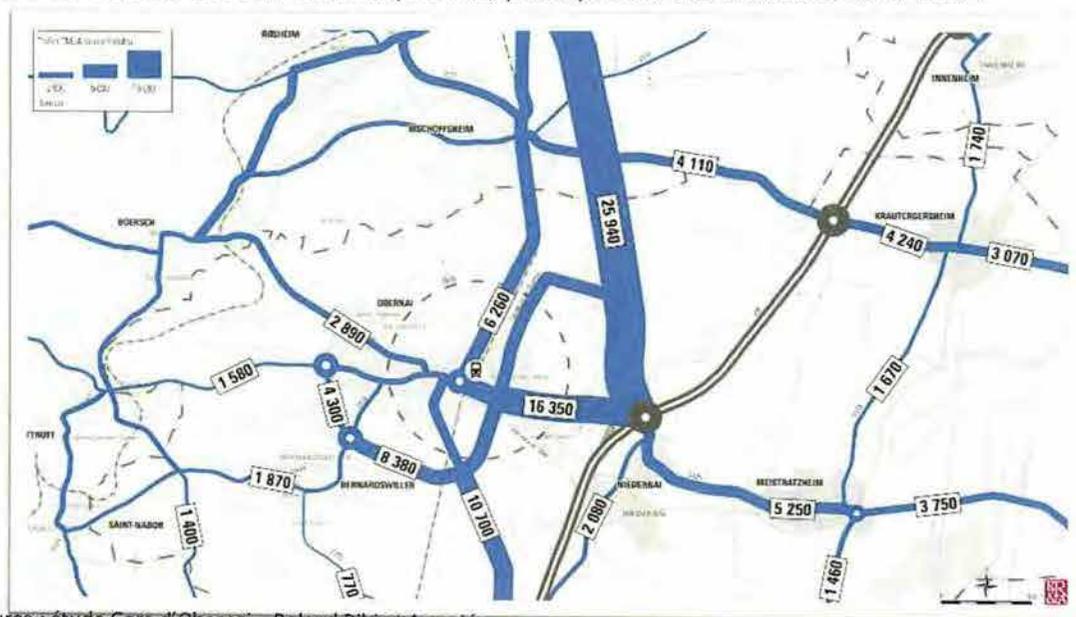
La ville est connectée à des axes routiers structurants : l'autoroute A35 vers Strasbourg ou Colmar-Mulhouse et la RD500 vers Molsheim.

Les entrées de la Ville sont desservies par quatre routes départementales dont la D422, qui traverse une grande partie de la Ville.

Les principaux axes routiers. Source : étude Gare d'Obernai – Roland Ribl et Associés.



Des axes routiers avec un trafic important, y compris dans la traversée de la Ville :



Source : étude Gare d'Obernai – Roland Ribl et Associés.

Une offre de transport en commun développée :

- ferroviaire : gare TER à Obernai sur la ligne Strasbourg-Molsheim-Sélestat avec 30 aller-retour/jour. En moyenne 1100 usagers TER en gare d'Obernai ;
- interurbain : 2 lignes de cars du réseau interurbain Fluo : Strasbourg-Obernai et Erstein-Obernai ;
- urbain : le réseau Pass'O dessert tous les quartiers de la ville avec deux lignes régulières et du transport à la demande. En moyenne 88 000 voyages par an ;
- intercommunal : Un transport à la demande Com'Taxi dessert l'ensemble de la communauté de communes et les bourgs-centres voisins. Plus de 1000 voages/an.



2. Obernai offre une accessibilité à pied et vélo crédible et les mobilités actives sont en progression

Le territoire d'Obernai se prête à la pratique du vélo, par son faible relief et par son organisation du réseau viarie. Une grande partie de la ville est accessible à pied et à vélo en moins de 15 minutes.



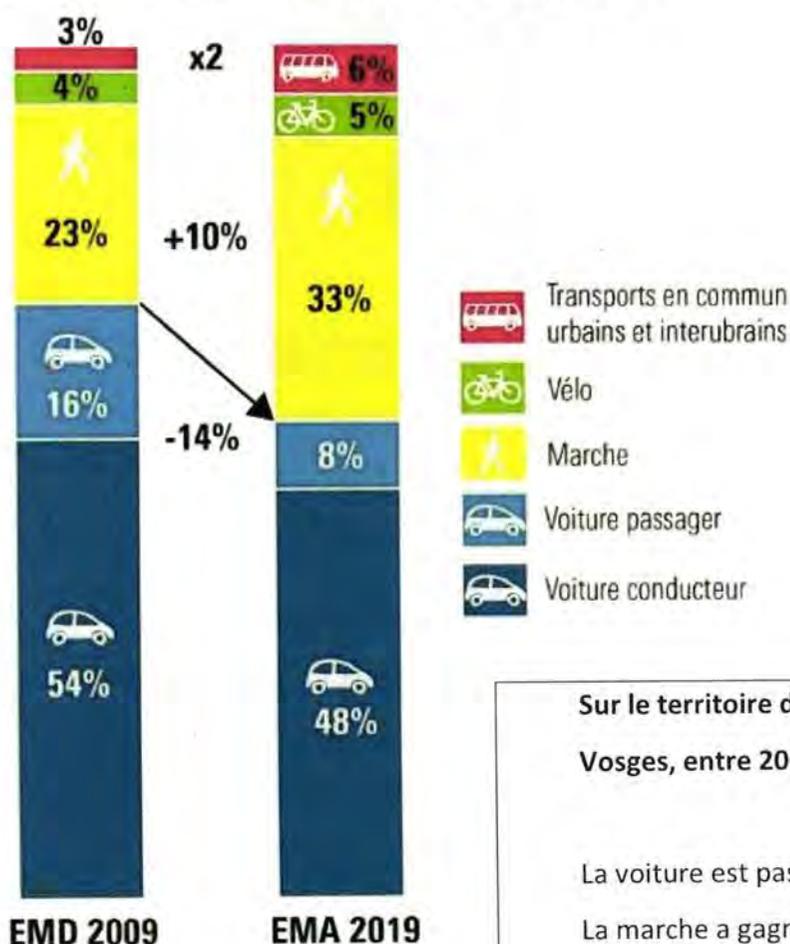
Source : étude Gare d'Obernai – Roland Ribl et Associés.

Selon l'enquête des mobilités, réalisée en 2019 dans le Bas-Rhin, la distance moyenne d'un déplacement est de 4,4km. Il s'agit d'une distance pour laquelle le vélo est pertinent par rapport à la voiture.

L'enquête mobilité de 2019 indique que les **mobilités actives ont progressé de manière significative sur le Piémont des Vosges** : la marche et le vélo représentent (tous déplacements confondus), en 2019, **38% des trajets sur le Piémont des Vosges**, contre 27% en 2009. Le vélo est à 5% et la marche à 33%. Ces chiffres sont sans doute un peu plus élevés à Obernai, compte tenu du profil plus urbain de la commune.

PARTS MODALES DANS LE TERRITOIRE DU SCOT PIÉMONT DES VOSGES

Comparaison des enquêtes ménages Bas-Rhin de 2009 et 2019



Sur le territoire du SCOT Piémont des Vosges, entre 2009 et 2019 :

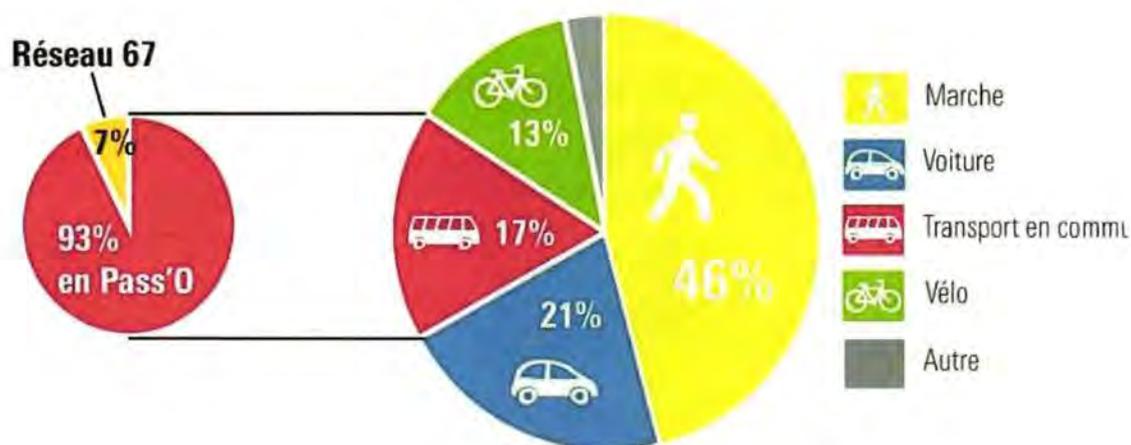
- La voiture est passé de 54 à 48%.
- La marche a gagné 10 points.
- Le vélo a progressé de 25%.**
- Le transport en commun a doublé.

La gare d'Obernai : un pôle multimodal qui favorise les mobilités actives

Selon une enquête, réalisée à la gare d'Obernai en 2016 :

- **La marche est le mode le plus utilisé pour se rendre à la gare, soit 59%.** Les voyageurs marchent en moyenne 15 à 20 minutes vers ou depuis la gare.
- **Le vélo est utilisé à 13 % par les usagers du TER à Obernai.** Beaucoup d'usagers laissent leur vélo en gare et nombreux sont aussi ceux qui emmènent leur vélo dans le train. Autre constat : les vélos garés à la gare sont en croissance.

Source : Enquête en gare, Mairie d'Obernai et Keolis, juin 2016



3. Un contexte national favorable et un département engagé en faveur du vélo

Les politiques cyclables en France

Après la Seconde Guerre mondiale, la généralisation progressive de la voiture pour tous a fait augmenter le trafic automobile et à ringardiser le vélo. La voiture a de plus en plus occupé la voirie pour faciliter l'écoulement du trafic et pour le stationnement. **Pour maintenir une qualité de vie et leur attractivité de grandes villes ont dès les années 70 cherché à canaliser le trafic automobile dans les centres-villes et à créer des rues et zones piétonnes.**

Puis fin des années 70 des villes ont choisi de réintégrer le déplacement à vélo en réalisant des aménagements cyclables. En 1977, l'État français choisit de cofinancer les pistes cyclables aménagées par des communes, pour favoriser l'usage du vélo en ville.

En 2010, un **Schéma national des véloroutes** est mis en place, réactualisé en 2020. Il tient compte du **le Schéma des véloroutes européennes - EuroVelo**.



En 2018 le Gouvernement a présenté un **Plan Vélo national avec 25 mesures** pour tripler la part modale du vélo et accélérer les aménagements cyclables en créant un fonds vélo de 350 millions d'euros sur 7 ans.

L'action volontariste du Département du Bas-Rhin prolongée par la démarche Alsace à vélo

En 1992, le Conseil Général du Bas-Rhin a validé son 1^{er} plan vélo.

Le Département a réalisé plus de 1 024 km d'itinéraires cyclables sur tout le territoire, représentant un investissement de 52 millions d'euros. Des itinéraires structurants permettent dorénavant de rejoindre les principaux pôles entre eux et de drainer des zones rurales. **Ces itinéraires favorisent les déplacements quotidiens, comme le loisir et le cyclotourisme.**

Le Département a régulièrement édité des cartes des itinéraires cyclables pour faire connaître les parcours sécurisés aménagés et promouvoir le vélo auprès des bas-rhinois et des touristes.

En 2014, la démarche « Alsace à vélo » a été lancée pour donner un élan au cyclotourisme et faire de l'Alsace une des destinations vélo phares.

Le programme d'Alsace à vélo concerne quatre aspects : infrastructures, services, communication & promotion, et enfin évaluation. Après 6 années, on compte les principales réalisations suivantes : **mise aux normes du jalonnement directionnel des grand axes**, actions de promotion du cyclotourisme, site internet www.alsaceavelo.fr et création de boucles locales à vélo et l'édition d'une carte "Véloroutes d'Alsace".

La Véloroute du Vignoble constitue l'un des projets réalisés dans le cadre du programme Alsace à Vélo. Totalisant 135 km de long, le tracé de cette véloroute serpente en parallèle de la Route des Vins.

La Véloroute du Vignoble et l'EuroVelo 5 cheminent par Obernai.

Au parking des Remparts d'Obernai, la voie verte accueille un panneau d'information sur le cyclotourisme, l'un des 20 Relais Information Services (RIS) prévus sur les EuroVelo. L'objectif d'un RIS est de situer, sécuriser, guider et apporter de l'information au cyclotouriste sur son itinéraire : présentation des itinéraires et circuits, identification des services et sites touristiques disponibles. Celui d'Obernai comprend une carte d'Alsace des itinéraires cyclables et la présentation de la boucle locale vélo « Au pied du Mont Sainte Odile ».

Obernai sur l'axe EuroVelo 5 reliant Londres à Rome :

- 1 Atlantic Coast Route
- 2 Véloroute des Capitales
- 3 Véloroute des Pèlerins
- 4 Véloroute de l'Europe Centrale
- 5 Via Romea Francigena
- 6 Atlantique - Mer Noire
- 7 Véloroute du Soleil
- 8 Véloroute de la Méditerranée
- 9 Baltique - Adriatique
- 10 Véloroute de la Baltique
- 11 Véloroute de l'Europe de l'Est
- 12 Véloroute de la Mer du Nord
- 13 Véloroute du Rideau de Fer
- 14 Lacs et Rivières d'Europe Centrale
- 15 Véloroute Rhin
- 17 Véloroute du Rhône
- 19 Meuse à Vélo



En résumé

La Ville d'Obernai est traversée par deux axes d'envergure internationale et régionale : l'EuroVelo 5 et la Véloroute du Vignoble.

4. La région d'Obernai bénéficie d'un maillage cyclable développé

4.1 Les itinéraires cyclables départementaux

Dans le secteur d'Obernai, le partenariat entre le Département du Bas-Rhin et la Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile a permis de réaliser un réseau d'itinéraires structurants sur le secteur :

- **Strasbourg-Obernai** via Innenheim et Krautergersheim
- **Strasbourg-Barr** via Innenheim, Krautergersheim, Meistratzheim, Niedernai, Valff
- **Molsheim-Sélestat** via Obernai et Bernardswiller.
- **Erstein-Obernai** via Hindisheim et Krautergersheim

4.2 La politique vélo de la Communauté de Communes du Pays De Sainte Odile

La Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile (CCPO) a pour compétence les itinéraires cyclables entre les agglomérations. Les communes restent compétentes pour les aménagements au sein de leur agglomération.

La CCPO a aménagé, avec l'aide du Département, les itinéraires suivants au cours des 15 dernières années :

- **Obernai-Niedernai-Meistratzheim-Krautergersheim-Innenheim** (2013/2014)
- **Obernai-Krautergersheim**
- **Obernai-Bernardswiller-Goxwiller** et connexion avec le secteur de Barr (2015)
- **Obernai-Bernardswiller-Heiligenstein** et vers Barr (2015)

L'aménagement d'un tronçon cyclable entre Bernardswiller et Ottrott, en 2021, par le CCPO permettra de créer la liaison **Obernai-Bernardswiller-Ottrott** qui reliera la Voie Verte « Portes Bonheur ».

Les itinéraires cyclables sur le Pays de Ste Odile représentent plus de 25km



5. Des itinéraires cyclables encore peu développés à l'intérieur de l'agglomération

En complément des réalisations intercommunales et départementales la Ville d'Obernai est compétente pour les aménagements cyclables au sein de son agglomération. Elle a réalisé des tronçons d'itinéraires cyclables et des liaisons douces, les nouveaux quartiers prennent en compte les mobilités durables.

5.1 Les principaux aménagements communaux qui contribuent à faciliter le vélo :

- Des chemins ruraux partagés entre les activités agricoles et les mobilités actives :
 - la liaison de la rue de Boersch et les étangs qui permet de relier Ottrott et Boersch via la voie verte,
 - le chemin vers Bischoffsheim qui dessert aussi Rosheim.

- **Des pistes cyclables** lors d'opérations de voirie comme :
 - Le Boulevard d'Europe lors de sa transformation en boulevard urbain (pistes de 2 x 1,5 km).
 - L'ouest de la Rue Mar. de Lattre de Tassigny, lors de la création de l'Espace Aquatique l'O
 - L'Avenue du Maire Gillmann, créé pour desservir le Nouvel Hôpital d'Obernai
 - La rue de Pully, dans le cadre de la requalification de la friche Zaegel-Held.

- **Des liaisons douces** pour les piétons et les cyclistes, notamment une partie du tour des remparts, la voie verte (depuis le Cosec au parking des Remparts).

- **Le développement de nouveaux quartiers en zone 30, avec des circulations viaires apaisées** : le Parc des Roselières avec de nombreux cheminements/liaisons douces, le Parc d'Activités du Thal, l'extension du Parc d'activités Nord (rue de l'Innovation).

- **Des bandes cyclables** principalement dans le quartier Europe Sud, ainsi que quelques trottoirs partagés piétons-cyclistes comme route de Boersch ou à proximité des écoles.



Source : étude
Gare d'Obernai –
Roland Ribl et
Associés

5.2 Des exemples d'aménagements de voiries agréables et qui apaisent les vitesses

La Ville d'Obernai a réalisé des aménagements de rues qui facilitent les mobilités actives et améliorent le cadre de vie. Ces réalisations peuvent servir de références lors des travaux de voirie réalisés progressivement :

- Sur un axe structurant : Le boulevard d'Europe

(2007-2011)

Les aménagements (bande cyclable de chaque côté séparé du trottoir piéton, voirie réduite, carrefours à feux, ralentisseurs, nombreux passages piétons, espaces verts) ont créé des cheminements sécurisés pour les cyclistes, un boulevard urbain avec des vitesses réduites et une qualité urbaine.



- Au centre-ville : les rues Baegert et Dietrich aménagés (2017)

Une voirie plus étroite, des trottoirs accessibles et larges, une qualité des matériaux et du mobilier urbain, des zones de livraison. C'est un exemple d'aménagement pour de futures restructurations de rues du centre-ville. Les piétons cheminent de manière agréable et les cyclistes circulent en sécurité dans une rue apaisée avec des vitesses modérées.

- L'écoquartier du Parc des Roselières

Un écoquartier créé par la Ville à partir de 2007, la dernière tranche est en cours (2020-2021). En tant qu'écoquartier, il respecte les principes du développement durable et a des objectifs économiques, sociaux mais également environnementaux (importance des espaces verts, filtration naturelle des eaux de pluie via des noues et roselières, charte des plantations, ...). Ce quartier encourage aussi les déplacements en transport en commun et les mobilités actives, grâce à de nombreuses et larges liaisons douces et le passage d'une ligne régulière du transport urbain Pass'O.

- Dans un quartier résidentiel : les
rues de la Sablière, rue des
Houblons et place des 27

(réaménagement en 2020)

Un exemple de zone apaisée avec des aménagements dédiés aux résidents du quartier résidentiel et des circulations à pied et à vélo facilitées, notamment pour se rendre à l'école.



5.3 Des interruptions d'aménagements cyclables sur des axes structurants

- continuité cyclable absente entre le boulevard d'Europe et la voie verte de l'Ehn,
- itinéraire à vélo de la voie verte de l'Ehn vers la gare manquant : les deux sens uniques de circulation « rue Abbé Oesterlé » et « rue Poincaré » ne permettent pas de rejoindre la gare depuis la voie verte,
- l'accès à vélo au centre-ville depuis l'Est :
 - la voie verte de l'Ehn débouche sur un passage très étroit de la Porte Swal
 - la rue du Général Gouraud (en venant du Bd d'Europe) avec un trafic routier important et une limitation de vitesse à 30 KM/H encore peu respectée.

5.4 Des liaisons perçues comme difficiles à vélo

- entre le quartier Nord-Ouest (secteur des rues de la Loi, Génie, Pully et du parc d'activités du Thal) et le centre-ville, via la rue Gén. Leclerc à fort trafic ou un sentier pédestre trop étroit.
 - entre le quartier Sud-Ouest (rues Bernardswiller, rues des Vosges, de la Colonne, ...) et le centre-ville. Les chemins pédestres via les jardins ne sont pas utilisables en sécurité pour les cyclistes.
- Des itinéraires possibles sont parfois pas assez visibles et la signalétique reste insuffisante.

5.5 Des doubles-sens cyclables en centre-ville difficiles à instaurer

Les voies en sens unique du centre-ville (rues du Gén. Gouraud, Poincaré et Abbé Oesterlé) comportent des gabarits et des aires de stationnement latérales qui se prêtent assez difficilement à la circulation à contresens des cyclistes, malgré les demandes d'usagers régulièrement exprimées.



Cela ne permet pas aux cyclistes d'emprunter ces rues en double sens en sécurité, comme l'autorise le code de la route et nécessite de faire des détours souvent pénalisant à vélo. On constate une circulation croissante de vélos en contresens ou qui empruntent les trottoirs dans des rues à sens unique.

5.6 Des liaisons douces parfois saturées

La voie verte de l'Ehn est victime de son succès : Cette voie connaît des pointes de fréquentation, principalement sur les tronçons à proximité du Cosec et entre le lycée Freppel et le centre-ville.



Sur ce dernier tronçon, en haute saison touristique et aux heures d'entrées et sorties scolaires, s'y croisent de nombreux piétons et cyclistes :

- des lycéens et collégiens,
- des enfants et parents près de l'entrée de l'école Freppel,
- les piétons (locaux et visiteurs) qui ont garé leur voiture au Parking des Remparts (principal parking à 5mn du centre-ville),
- des usagers locaux en déplacement utilitaire ou en promenade,
- les groupes de touristes venus en car,

- des cyclistes qui empruntent les axes structurants passent par ce site (Strasbourg-Obernai via Niedernai, Molsheim-Sélestat, EuroVelo 5, VeloRoute du Vignoble).

Les contraintes du rempart au bout de la Porte Swal :

Le double rétrécissement à hauteur de la traversée du rempart accentue les conflits d'usage entre piétons et cyclistes : passage du tunnel, rampe courte pour les cyclistes, puis le passage très étroit de la Porte Swal à travers le rempart classé monument historique.



5.7 Des trottoirs partagés piétons-cyclistes parfois inadaptés :

Quand des trottoirs ne sont pas assez larges ou sont très fréquentés la cohabitation piétons-cyclistes peut mettre en insécurité des piétons ou personnes à mobilité réduite. Ces trottoirs partagés sont aussi un risque juridique pour la collectivité, puisque le code de la route exclut la pratique du vélo sur un trottoir (sauf pour les enfants de moins de 8 ans, en roulant au pas).

La rue du Marché, aménagée en rue piétonne et occupée par de nombreuses terrasses, est le dernier maillon entre la voie verte de l'Ehn et la Place du Marché. Cette situation met en exergue les conflits posés par cette cohabitation des piétons et des cyclistes dans une artère étroite du centre-ville.

5.8 Des équipements de stationnement des vélos déployés en nombre mais encore insuffisants

La Ville dispose d'équipements pour stationner les vélos au centre-ville et devant la plupart des sites de services publics communaux et dans les écoles, sous forme de racks à vélo, ou abris vélos couverts.

Par ailleurs, à la gare la SNCF propose deux garages à vélo sécurisés (accès via la carte des abonnés TER) proposant une soixantaine de places. La plus ancienne est dans le bâtiment de la gare. Le second a été créé en 2017, avec l'aide financière de la Région et de la Ville. Cet abri sécurisé est équipé d'une pompe à vélo et permet la recharge de batteries de vélos.

La Ville d'Obernai a renforcé, en 2019, le nombre d'arceaux vélos dans le centre-ville et à proximité des pôles de service avec la création de 60 nouveaux arceaux soit 120 emplacements à vélo.

Les équipements de stationnement à Obernai :

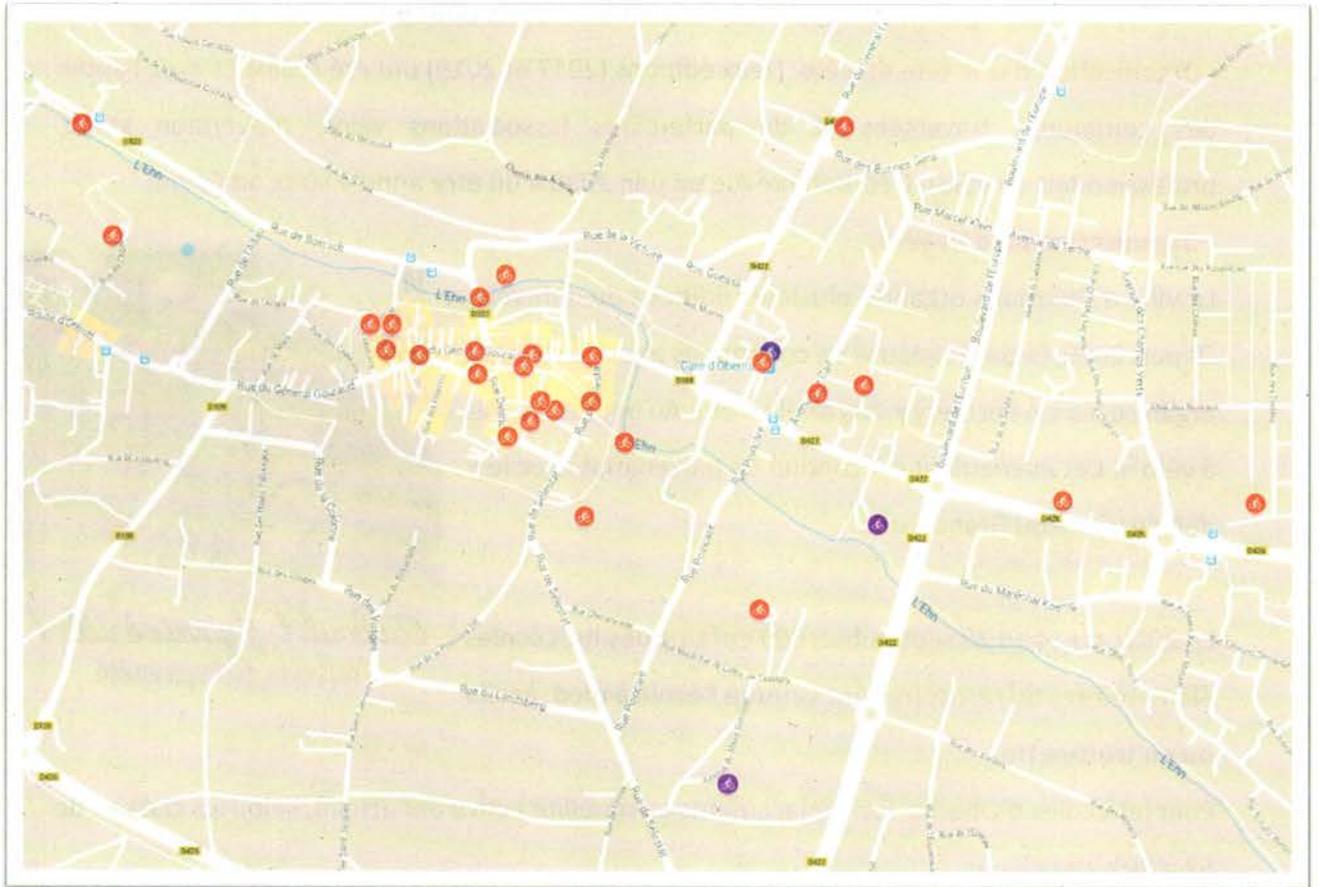
	équipement	nombre d'emplacement vélo
garage à vélos	2	60
abris couverts	4	20
arceaux	208	416
		496



Auxquels s'ajoutent les arceaux vélos dans les écoles.

Les bailleurs sociaux, des commerces et d'autres gestionnaires de services publics (notamment les lycées, collèges, Espace Aquatique L'O, ...) ont également installés des arceaux à vélo sur leur domaine.

Carte des arceaux au centre-ville



Un premier bilan a permis de constater les fréquences d'utilisation des arceaux existants :

- Dans les zones résidentielles récentes (comme au Parc des Roselières) les arceaux sont peu utilisés, les habitants disposent le plus souvent de stationnement dans leur partie privative ou dans des abris à vélo sécurisés des copropriétés.

- Par contre, les arceaux installés à proximité de services sont toujours utilisés voir saturés.

Des besoins complémentaires ont été relevés sur certains sites.

6. Des actions déjà menées pour encourager la pratique du vélo

Plusieurs actions ont déjà été engagées ces dernières années par les acteurs locaux pour encourager la pratique du vélo.

6.1 Des actions de mobilisation autour du vélo portées par la Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile (CCPO) :

La CCPO organise également des temps forts mobilisateurs pour promouvoir le vélo :

- **Organisation d'une fête du vélo.** Deux éditions (2017 et 2019) ont été réalisées avec l'appui des communes traversées et de partenaires (associations vélos, prévention santé, professionnels du vélo). L'édition prévue en juin 2020 a dû être annulée suite au Covid.

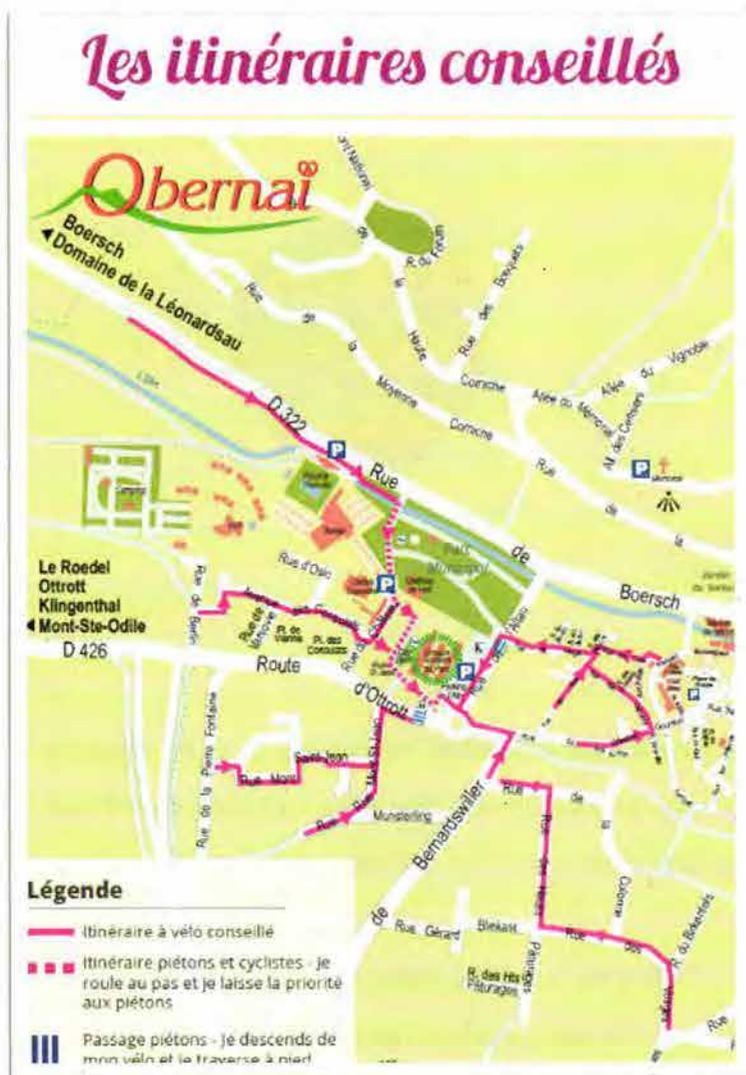
- **Organisation du défi-vélo.**

La Ville d'Obernai a organisé plusieurs éditions du défi-vélo. Depuis 2020, la communauté de communes a pris le relais et organise les « A l'école, j'y vais à vélo » et « Au boulot, j'y vais à vélo ». Cet événement est conduit en partenariat avec le « défi j'y vais » du Grand Est.

En 2020, du 14 au 25 septembre, **600 enfants des huit écoles élémentaires du territoire sont venus à l'école à pied, à vélo ou en trottinette.**

Pour les écoles d'Obernai les déplacements en mobilité active ont atteint, selon les classes, de 52 à 89% des élèves.





Dans le cadre du défi « A l'école, j'y vais à vélo » la Ville d'Obernai a réalisé pour chaque école élémentaire un support d'information avec des **itinéraires malins pour se rendre à l'école à vélo**.

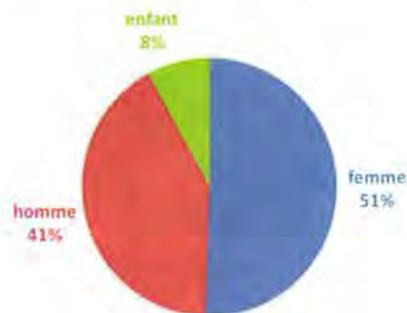
Aide à l'achat de vélos neufs

La Communauté de Communes a mis en place, en février 2019, une aide à l'achat de vélos neufs dès l'âge de 10 ans pour la période 2019-2021. Sont éligibles les vélos (aide de 20% avec plafond de 80€), les vélos à assistance électrique (aide de 10% avec plafond de 120€), et les tricycles ou vélos cargos (aide de 10% avec plafond de 120€). Fin septembre près de 42 000 € de subvention ont été accordés pour l'achat de 465 vélos, dont 269 bénéficiaires résidant à Obernai.

Total des primes vélo

465 dossiers

Les bénéficiaires :



Les types de vélo :



Investissements total : 688 982 €
Aides de la CCPO : 41 769 €

Promotion du cyclotourisme

Par ailleurs, dans le cadre de sa compétence de promotion touristique la CCPO participe également à la promotion du cyclotourisme. La majorité des itinéraires cyclables réalisés sont aussi utilisés pour le vélo loisir et le cyclotourisme y compris d'itinérance (longue durée).

La promotion touristique est confiée à l'Office de Tourisme Obernai – Pays de Ste Odile, qui est chargé dans le domaine particulier du cyclotourisme des actions suivantes :

- Information des touristes et des visiteurs, en amont de leur venue et sur place : conseils, idées de séjours à vélo, proposition de circuits selon le niveau et les centres d'intérêt, services.

- Développer le label « Accueil Vélo » auprès des acteurs locaux

Accueil Vélo est une marque nationale qui garantit un accueil et des services de qualité le long des itinéraires cyclables pour les cyclistes en itinérance. Un Accueil Vélo peut être un hébergement, un réparateur ou loueur de cycles, un restaurateur ou un site touristique.



6.2 Des actions de prévention routière conduite par la Police Municipale

La collectivité propose depuis de nombreuses années des **actions de prévention routières dans les écoles d'Obernai**. Elles sont animées par la police municipale.

Il s'agit dans un 1^{er} temps, d'une intervention « théorique » avec un rappel des règles de sécurité :

- de l'enfant-piéton pour les classes de CP, CE1 et CE2.
- de l'enfant-cycliste pour les classes de CE2, CM1 et CM2.



Puis les élèves sont mis en situation :

- pour les piétons : déplacement sur les passages piétons autour d'un giratoire situé à proximité de leur école.
- pour les cyclistes : sortie vélo organisée sur les pistes cyclables d'Obernai et des alentours au cours de laquelle les règles du cycliste sont revues. Toutes les classes des écoles primaires d'Obernai s'entraînent aussi sur une piste routière. Pour le groupe scolaire Freppel et celui du Parc, la piste routière est installée dans la cour de leur école. Les élèves de l'école élémentaire Picasso utilisent la piste routière au village SOS situé à côté du groupe scolaire.

A titre d'exemple, pour l'année scolaire 2018/2019, 817 élèves répartis en 27 classes ont suivi une information de prévention routière. Cela représente 19 jours d'intervention d'un agent de la Police Municipale.

6.3 La Ville d'Obernai, autorité organisatrice de mobilité, s'est impliquée dans une offre combinée vélo/transport en commun

La Ville a mis en place un **service public de location de vélos** « Vél'O ». Ce service est géré depuis 2012 par la société Keolis, dans le cadre de la délégation de service public pour la gestion du transport urbain, via son agence commerciale située à la gare TER d'Obernai.

En 2019, le parc vélo a été renouvelé par dix vélos à assistance électrique (VAE) haut de gamme. Ces vélos sont majoritairement loués en moyenne durée (à la semaine ou au mois) par des actifs travaillant à Obernai ou par des habitants. Les locations permettent à des usagers de tester un VAE en situation réelle avant un projet d'achat. Par ailleurs, des locations courtes durées sont réalisés par des visiteurs et touristes.

La grille tarifaire est particulièrement attractive.

Obernai à Vél'O

Choisissez parmi nos deux types de vélos à assistance électrique :

Peugeot eCOT Nexus Stevens E Molveno Forma

Des tarifs dégressifs
L'employeur prend en charge 50% du prix de l'abonnement

Facile à louer
Formalités et récupération du vélo à la gare d'Obernai

14 €*
par jour
Location pour visiteurs pour les week-ends : 30 €

34 €*
par semaine
Location hebdomadaire pour les actifs : 32 €

69 €*
par mois**
Location mensuelle pour les actifs : 44 €

www.passo.fr 03 88 81 06 71

Relais Pass'O Gare SNCF 67210 Obernai

Obernai KEOLIS

7. La volonté des élus de répondre aux attentes croissantes exprimées par les habitants

7.1 Les contributions et signalements d'habitants

La Ville d'Obernai et la Communauté de Communes sont à l'écoute des usagers du vélo de plus en plus nombreux sur le territoire et des associations locales qui œuvrent pour la promotion du vélo.

Les habitants reconnaissent les efforts déjà accomplis et les nombreux maillons cyclables déjà existants. Mais les itinéraires cyclables comprennent des interruptions faisant obstacle (un

grand giratoire à traverser ou une route départementale à fort trafic à emprunter) et ils ne desservent pas de manière assez directe certains pôles. Il y a aussi une attente pour plus de stationnement sécurisé des vélos.

Pour une part des habitants, ces défauts freinent les déplacements à vélo dans la ville. Des parents hésitent encore à encourager leurs adolescents à se rendre à vélo au collège, au sport ou l'école de musique.

Des habitants regrettent aussi les incivilités, comme le non-respect du code de la route : limitations de vitesse non respectées, stationnement gênant sur trottoir ou piste cyclable, dépassement dangereux des cyclistes, ...

Baromètre des villes cyclables 2019

Les usagers du vélo ont aussi pu s'exprimer lors de la consultation du baromètre des villes cyclables proposé par la Fédération des Usagers de la Bicyclette fin 2019.

Cette consultation, qui a recueilli 185 000 réponses à l'échelle nationale, permet de mesurer le ressenti des politiques cyclables locales et permet de localiser via une cartographie les points faibles.

Pour Obernai, 99 personnes ont noté les aménagements cyclables d'Obernai et ont signalé les zones à améliorer.

Le classement en « C » de la Ville d'Obernai est une reconnaissance par des cyclistes des efforts déjà accomplis par les acteurs publics pour la pratique du vélo à Obernai.

Mais des points faibles ont été relevés :

- la traversée de carrefour ou de rond-point
- la circulation à vélo pour les enfants et les personnes âgées,
- la sécurité sur les grands axes



Points noirs et tronçons prioritaires à Obernai selon les contributions au baromètre FUB de 2019 :



Le questionnaire des demandes d'aide à l'achat d'un vélo

Le formulaire de demande d'aide à l'achat de vélo auprès de la Communauté de Communes comprend un questionnaire portant sur les pratiques de déplacement et les attentes des usagers du vélo.

Les principaux enseignements issus des 465 bénéficiaires de la prime vélo (dont 60% sont des obernois) sont :

- plus d'itinéraires et de pistes cyclables, principalement à Obernai
- plus de stationnement sécurisé pour les vélos
- et un meilleur jalonnement et l'édition d'un plan des itinéraires.

8. Synthèse des atouts et faiblesses pour la pratique du vélo à Obernai

8.1 Les principaux atouts

- **Une ville à taille humaine**, qui permet de se déplacer rapidement vers les pôles de services ou d'emploi à pied ou à vélo.
- **Des aménagements cyclables appréciés** et utilisés.
- La prise en compte des **mobilités durables dans les nouveaux quartiers** et pôles d'activités.
- **Un maillage cyclable qui relie bien Obernai aux communes** et aux pôles urbains voisins.
- Le souhait des élus et des habitants **d'aller vers plus d'écomobilité** et une implication collective pour favoriser les déplacements à vélo.
- **La notation globale positive au baromètre de la FUB** (Fédération des Usagers de la Bicylette)
- **Des événements fédérateurs** organisés autour du vélo (défi-vélo, fête du vélo, bourse-vélo)

8.2 Les principales faiblesses

- **Un ressenti d'insécurité** notamment de la part des familles avec des enfants.
- **Un maillage cyclable encore incomplet** et présentant des discontinuités.
- **Des points durs** dont le traitement nécessite des investissements importants :
 - des axes routiers à fort trafic qui traversent la ville,
 - des giratoires repoussoirs pour les cyclistes,
 - une gare TER peu accessible en vélo.
- **Le manque de respect du code de la route** par des cyclistes et des automobilistes.

II. Le Plan vélo d'Obernai

C'est quoi un plan vélo ?

Les plans vélo (ou schémas directeurs cyclables) sont des outils de planification. Ils ont pour ambition de développer des maillages permettant des déplacements vers ce qui est appelé des pôles générateurs de déplacements (zones d'emplois, d'habitats, services divers, etc.).

Outre la définition des tracés et des types d'aménagements cyclables, les plans vélo comprennent un plan pluriannuel d'investissement qui permet de prévoir le budget de réalisation.

Le plan vélo d'Obernai

Face aux enjeux environnementaux et de santé, la Ville a souhaité élaborer un Plan vélo. Ce plan est aussi une réponse aux attentes d'habitants et il vise à réduire les freins à la pratique du vélo. Ce document cadre fixe les leviers d'actions et les principales actions pour la période 2021-2028.

Ce plan se veut très opérationnel avec des travaux à court et moyen termes et comprend de nombreuses mesures d'accompagnement pour impliquer les habitants et acteurs locaux.

Ce plan porté par la Ville d'Obernai concerne la partie urbaine de la ville. Il se veut complémentaire et connecté aux liaisons cyclables intercommunales ou départementales reliant Obernai aux communes voisines et à un maillage plus large.

Les 5 axes du Plan Vélo d'Obernai :

- 1. Rendre cyclables les axes routiers structurants à l'Est de la Ville**
- 2. Proposer des itinéraires cyclables continus et plus lisibles sur l'ensemble de la ville**
- 3. Apaiser la circulation dans le centre-ville et les quartiers résidentiels**
- 4. Renforcer les politiques pédagogiques pour les jeunes générations pour l'usage du vélo**
- 5. Poursuivre des actions pour encourager la pratique du vélo sous toutes ses formes**

1. Rendre cyclables les axes routiers structurants à l'Est de la Ville

Résumé :

- **Créer des pistes cyclables le long des rues du Mar. Juin, du Gén. Gouraud, du Gén. Leclerc, contournante.**
- **Relier de manière directe et sécurisée les pôles situés à proximité : la gare, les deux collèges, le lycée Freppel, les écoles Picasso, Claudel et Freppel, les équipements et installations sportives, ainsi que les pôles d'activités et de services.**
- **Relier les quartiers en sécurisant les principaux carrefours et ronds-points.**

La création de pistes cyclables le long des routes départementales D426 et D422 et des six giratoires en entrée de ville est primordial.

Ces axes se trouvent à proximité de nombreux pôles de service et d'activités :

- o des services éducatifs et petit enfance (1 crèche, 2 périscolaires, 3 écoles, 2 collèges, 2 lycées),
- o quatre zones d'emploi
- o des équipements sportifs (Cosec, salle Bugeaud) et socio-éducatifs (Centre socio-culturel),

Ces voies urbaines, conçues pour une desserte automobile optimale, ont, malgré la qualité des aménagements de voirie réalisés, créé une coupure physique entre les quartiers. Les liaisons douces et le passage sécurisé des giratoires vont faciliter les connexions entre ces quartiers.

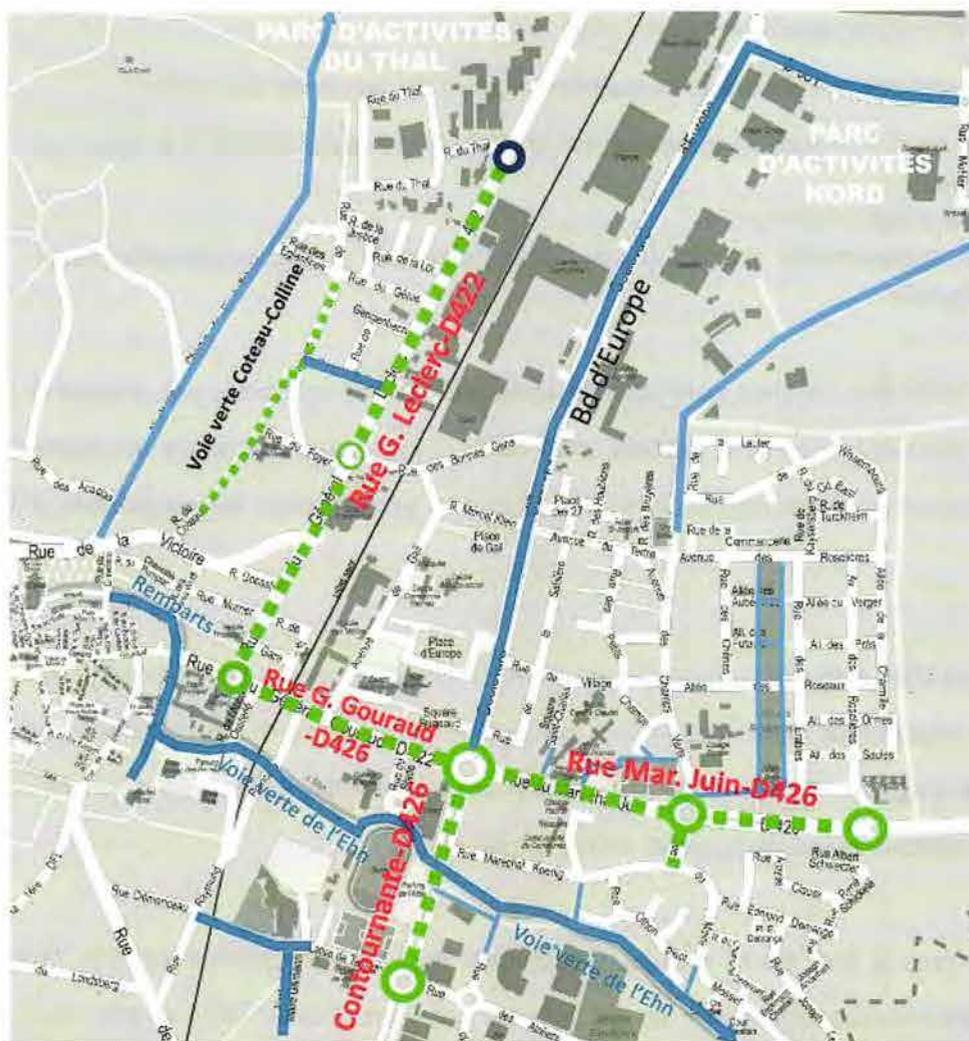
Les rues du Mar. Juin, du Général Gouraud et du Général Leclerc sont des axes routiers de première importance pour la desserte de la ville et la desserte de certaines communes voisines. Il s'agit de maintenir une circulation automobile fluide, tout en donnant toute sa place aux piétons et aux cyclistes et autres modes doux.

Pour ces rues à fort trafic routier, la solution de la piste cyclable en site propre est l'aménagement recommandé et qui est possible par le profil assez large de ces axes. La piste cyclable sécurise le plus les différents usagers et évite les conflits d'usage ou les accidents entre voitures et cyclistes ou entre cyclistes et piétons.

4 projets phares :

Ils seront mis en œuvre à sur la période 2021-2024 :

- **le réaménagement de la rue du Maréchal Juin** – D426 (du giratoire des Roselières au giratoire du Boulevard Europe) : 775m
- **le réaménagement de la contournante - D426** (du giratoire du boulevard d'Europe au giratoire de la rue du Maréchal de Lattre de Tassigny) : 435m
- **le réaménagement de la rue du Général Gouraud** – D422 (du giratoire Freppel au giratoire du Boulevard d'Europe) : 475m
- **le réaménagement de la rue du Général Leclerc** – D 422 (du Parc d'activités du Thal au giratoire Freppel) : 1180m



1.1 Le projet d'aménagement cyclable des axes « Maréchal Juin » et « Contournante »

Sur les axes « Maréchal Juin et Contournante », les aménagements consisteront en :

- la création de pistes cyclables unidirectionnelles de largeur 1,50m de chaque côté de la chaussée. Pour l'axe Contournante-D426, une solution de piste bidirectionnelle est envisagée car répondant mieux aux logiques de flux, tout en impactant moins les aménagements qualitatifs existants ;
- la mise en place d'une lame d'air de 50cm entre la chaussée et la piste cyclable pour garantir la sécurité des vélos,
- la reprise des trottoirs pour disposer d'une largeur moyenne de 2,50m (aux abords des équipements scolaires, cette largeur est portée à 3,00m),
- le réaménagement des voies VL avec une largeur comprise entre 3,50 m (avec terre-plein franchissable) à 4,20 m,
- la création, en ceinturation des carrefours-giratoires, d'une piste bidirectionnelle en site propre.

Les travaux sont estimés cout global d'environ 2,5 millions d'euros H.T.

Ce coût comprend le renouvellement de l'éclairage public sur les tronçons dont le matériel est ancien.

- **La rue du Maréchal Juin, entre le giratoire « Roselières » et le giratoire « Champs verts »**

Le giratoire des Roselières est complété par un ceinturation de pistes bidirectionnelles assurant une continuité optimale avec l'Avenue des Roselières et avec la circulation douce longeant la frange du quartier Europe Sud. L'aménagement nécessite l'acquisition d'une emprise foncière d'environ 45M² sur le site de la Gendarmerie Nationale.

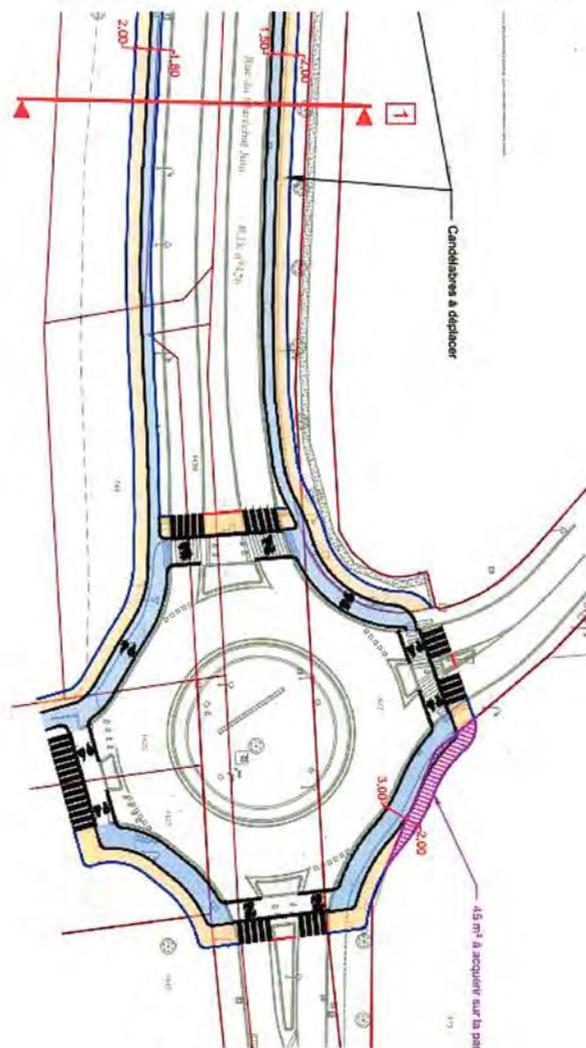
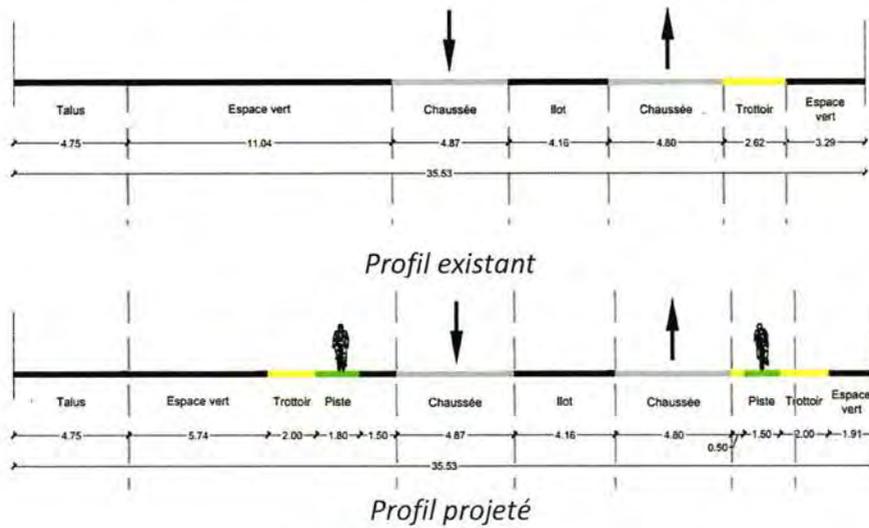
En direction du giratoire « Champs verts », les pistes s'insèrent sur l'emprise disponible du trottoir existant coté « Roselières » et sur l'espace vert en accotement coté Europe Sud. L'aménagement ne présente pas d'impact sur la chaussée.

. Les encoches de stationnement de bus « Collège Europe » seront élargies pour permettre l'aménagement des pistes cyclables derrière les quais et également pour donner suffisamment de place à un bus pour en doubler un autre.

Estimation des travaux :

Giratoire : 100 000 € H.T, Tronçon « Roselières-Champs Verts » : 350 000 € H.T

Principe des aménagements cyclables du tronçon « Roselières-Champs Verts »



Plan vélo de la Ville d'Obernai

• Le giratoire « Champs Verts »

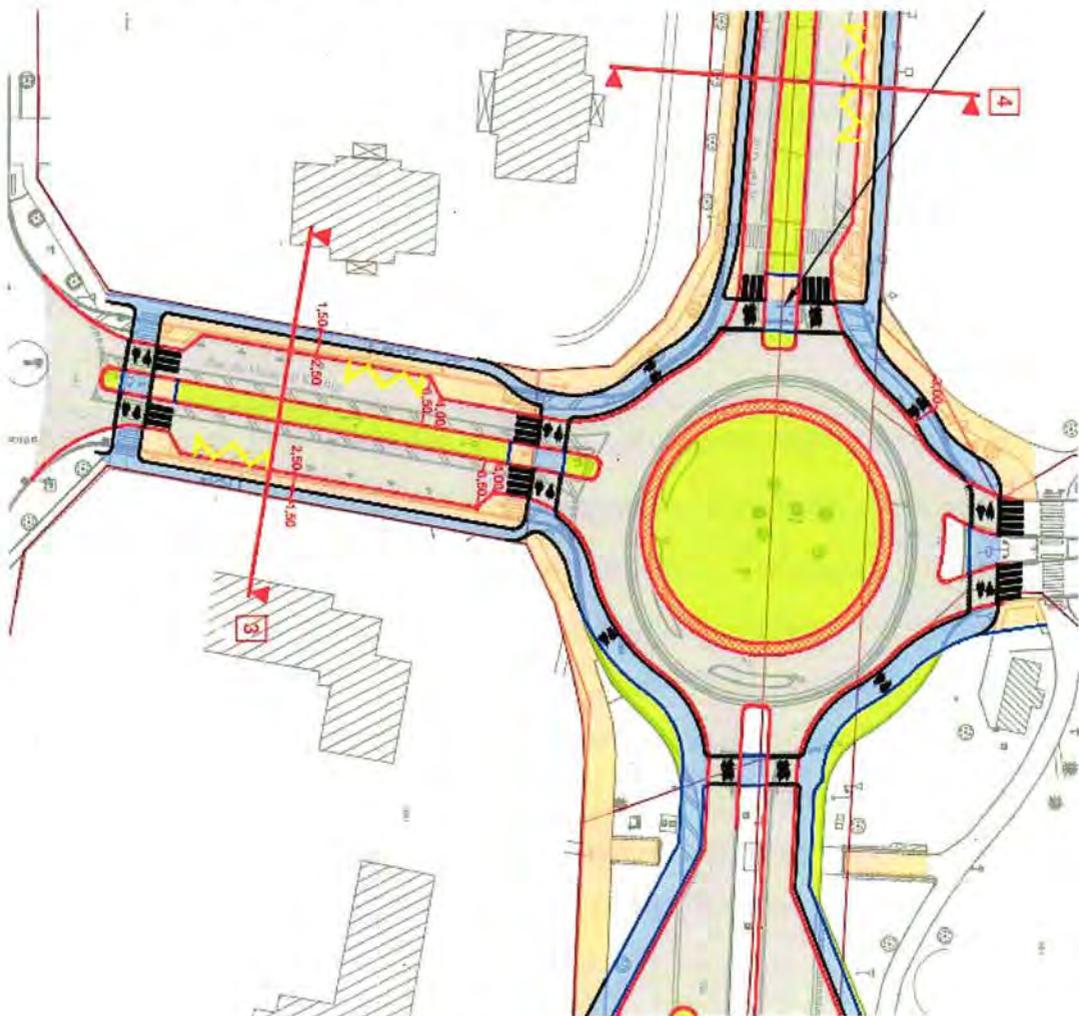
La taille actuelle de ce giratoire et les emprises disponibles entre le bord de l'anneau et les limites cadastrales ne permettent pas l'implantation d'un trottoir de 2,50m et d'une piste bidirectionnelle de 3,00m. Par ailleurs, Ce giratoire présente actuellement une forme ovoïdale.

Ce giratoire sera intégralement modifié, en réduisant son rayon à 24m, avec 7m de largeur d'anneau. Cette modification permettra de récupérer suffisamment d'emprise en extérieur du giratoire pour aménager une piste bidirectionnelle et un trottoir de 2,50m. L'incidence sur les aménagements paysager de l'intérieur de l'anneau reste limitée. Les arbres notamment seront conservés.

Estimation des travaux :

Giratoire : 250 000 € H.T

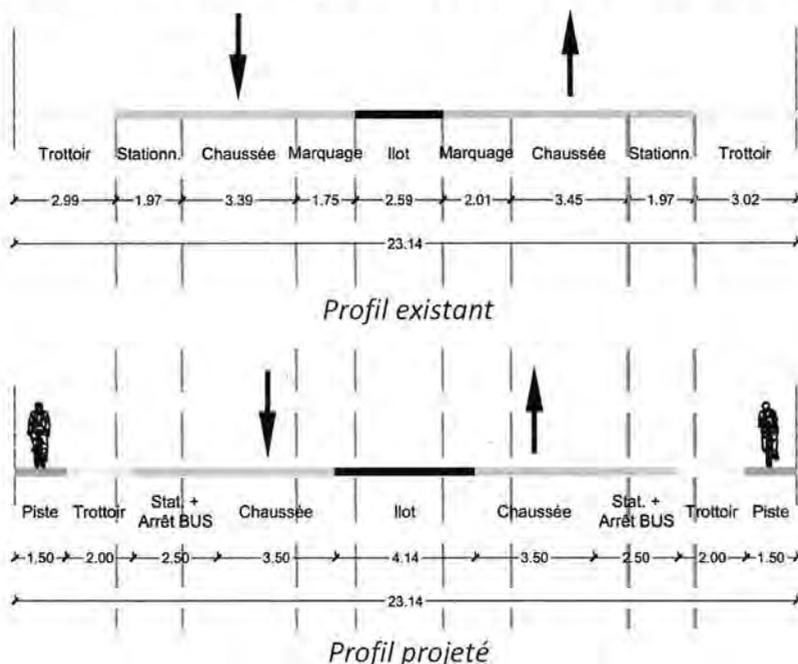
Giratoire « Champs Verts » et tronçon « Maréchal Koenig » modifiés



- **La rue du Maréchal Koenig (tronçon entre le giratoire « Champs verts » et le giratoire « Maréchal Koenig »)**

Les largeurs de chaussée seront réduites, quelques places de stationnement seront maintenues. Les arrêts Pass'O seront aménagés en encoche de telle sorte à permettre le stationnement des bus, sans gêne de la circulation automobile. L'îlot central sera agrandi.

Principes des aménagements cyclables « rue du Maréchal Koenig » projetés



Estimation des travaux :

Tronçon « Maréchal Koenig » : 240 000 € H.T

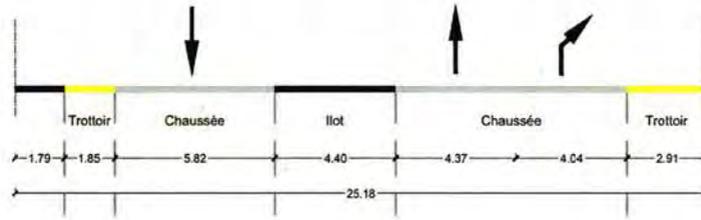
- **La rue du Maréchal Juin, entre le giratoire « Champs verts » et le giratoire « Boulevard d'Europe »**

Les chaussées seront décalées vers l'îlot central et réduites en largeur. La voie de tourne à droite vers le parking du Groupe Scolaire Europe sera redimensionnée et l'accès au parking sera élargi. Les créneaux de dépassement au droit de la station Total seront supprimés. Les largeurs de trottoirs tiendront compte des flux piétons importants.

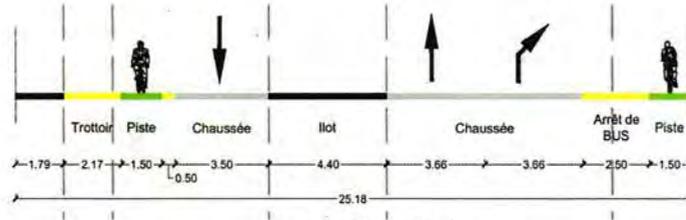
Estimation des travaux :

Tronçon « Champs Verts / Boulevard d'Europe » : 510 000 € H.T (tronçons « champs verts / péricole Europe » et « péricole Europe / Bd d'Europe »)

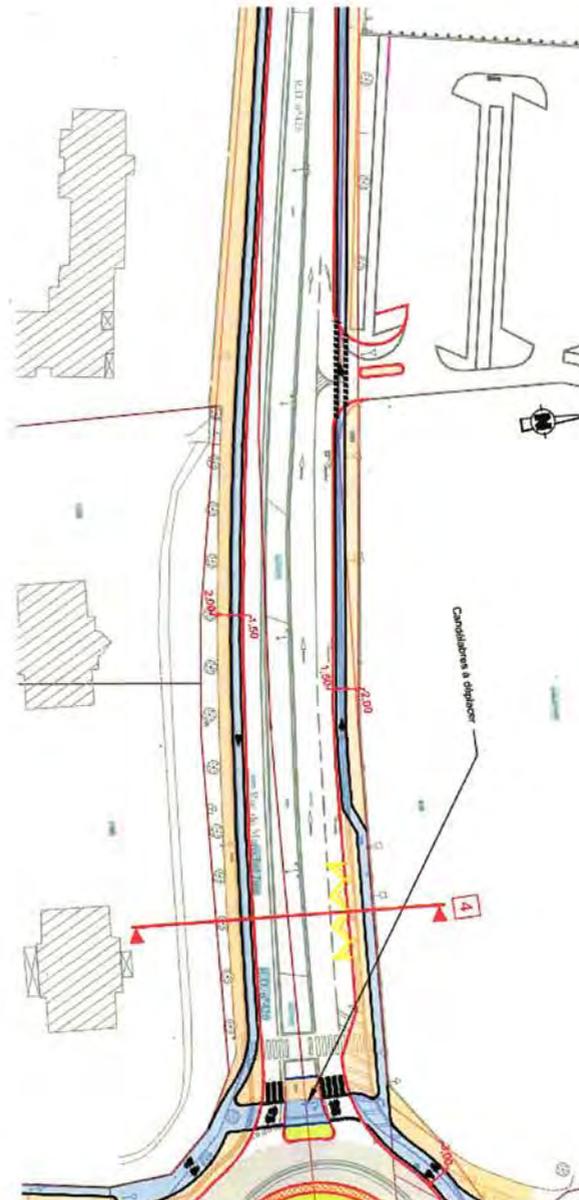
Principes des aménagements cyclables du tronçon « Champs verts / Périscolaire Europe »



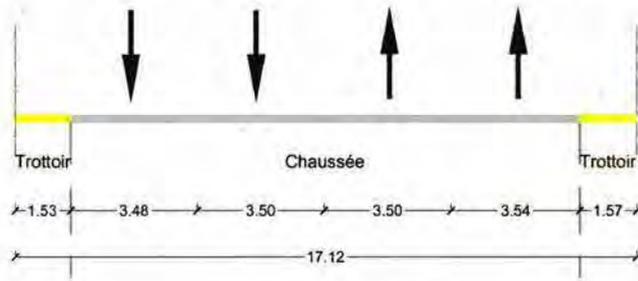
Profil existant



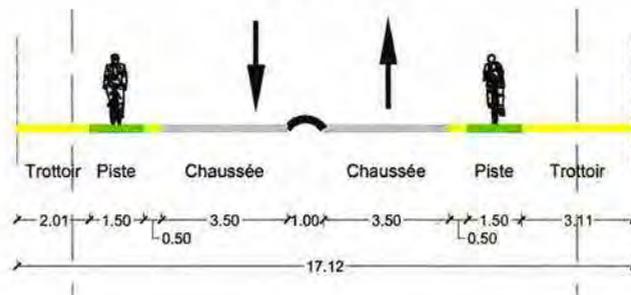
Profil projeté



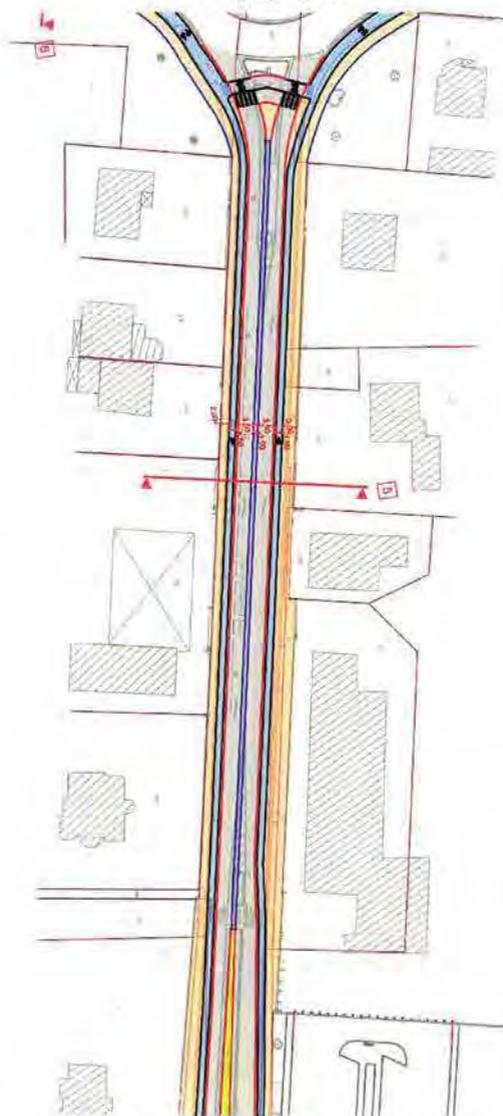
Principes des aménagements cyclables du tronçon « Périsco Europe / Bd d'Europe »



Profil existant



Profil projeté



Plan vélo de la Ville d'Obernai

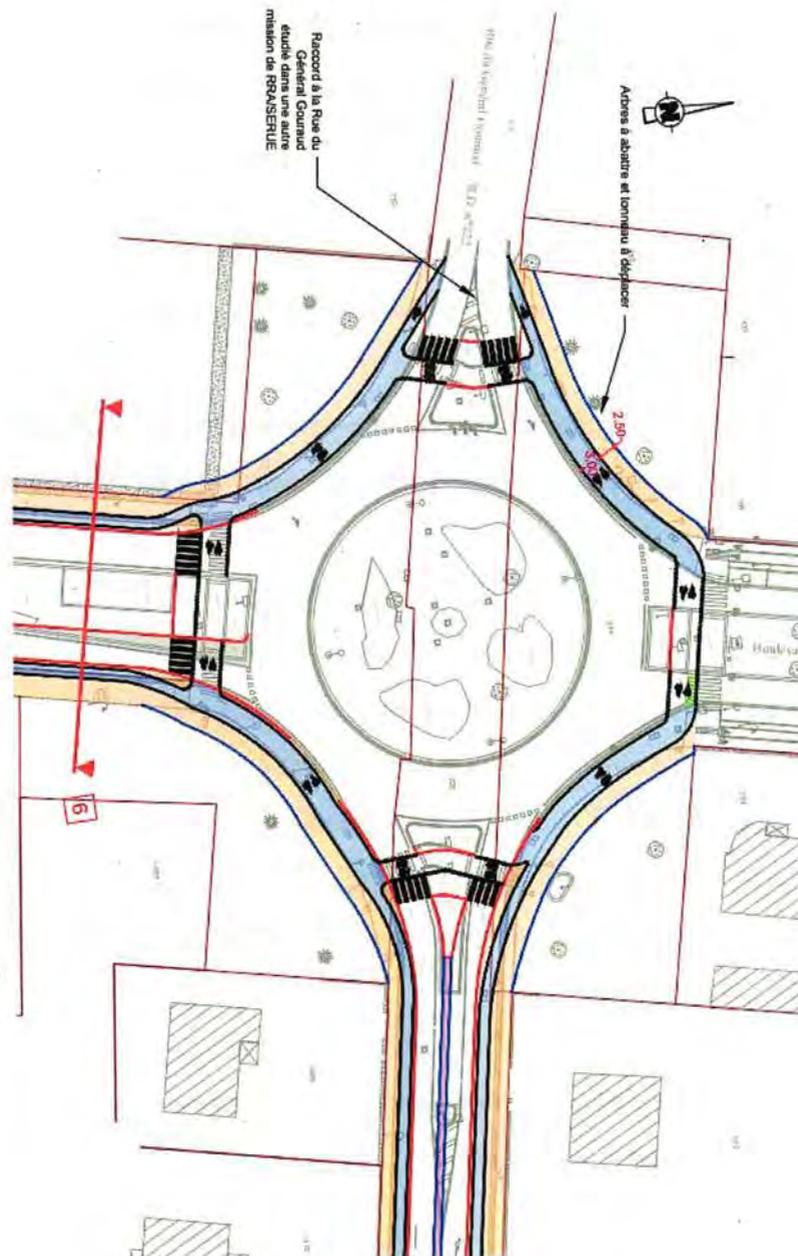
- **Le giratoire « Boulevard d'Europe »**

Les largeurs disponibles en périphérie de ce giratoire permettent d'implanter sans difficultés particulières la ceinture de pistes bidirectionnelles. Le tonneau de la corporation des vignerons d'Obernai sera déplacé et mis en valeur. Les travaux comprennent le renouvellement de l'éclairage public routier, en complément des éclairages des traversées piétonnes mis en place en 2020.

Estimation des travaux :

Giratoire « Boulevard d'Europe » : 220 000 € H.T

Giratoire « Bd d'Europe » modifié



• **La contournante / D 426 (tronçon entre le Boulevard d'Europe et la rue du Maréchal de Lattre de Tassigny)**

Les largeurs de chaussée seront réduites pour implanter les pistes cyclables en site propre, sans impacter notablement l'îlot central. Les trottoirs présenteront des largeurs confortables afin de tenir compte de la circulation des piétons se déplaçant en groupes (élèves des établissements scolaires se rendant vers les équipements sportifs ou de restauration)

La configuration actuelle du carrefour « Contournante / rue du Maréchal Koenig », avec son îlot séparateur en tête de carrefour et ses voies d'entrée et de sortie, entrave la connexion sécurisée des pistes cyclables avec la rue du Maréchal Koenig. L'îlot séparateur sera supprimé et le carrefour sera géré par un feu de circulation couplé au feu de traversée piétonne et cyclable existant.

Deux solutions d'implantation des pistes cyclables ont été étudiées et seront débattues. Elles présentent des qualités fonctionnelles équivalentes.

- **Hypothèse 1 : piste bidirectionnelle – coût travaux : 590 000€ H.T**
- **Hypothèse 2 : pistes unidirectionnelles – coût travaux : 790 000€ H.T**

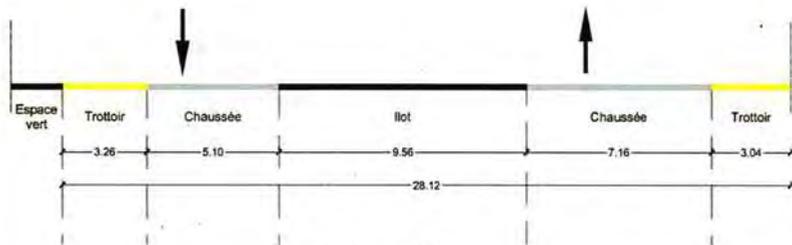
Par ailleurs, l'accès en « tourne à droite » actuelle du parking du Stade omnisport devra être impérativement remanié. Une option est proposée : afin d'inciter à la fréquentation du parking de covoiturage, l'accès au parking du stade pourrait être déplacé vers le Nord. Une voie de tourne à gauche serait aménagée sur le boulevard de l'Europe en provenance du Sud. Un cédez-le-passage ou une gestion par feu couplé aux feux existants sera mis en place sur cette voie de tourne à gauche. L'entrée et la sortie du parking pourraient être dissociées afin de permettre une meilleure gestion des flux à l'intérieur du parking

Estimatif des travaux :

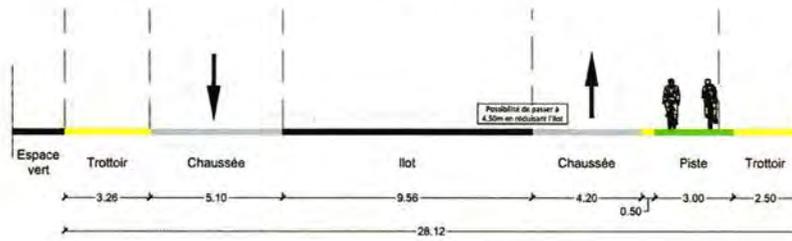
Option « accès au parking du stade par le sens « Giratoire De Lattre de Tassigny – Giratoire Bd d'Europe » : 60 000€ H.T

Principes des aménagements cyclables « contournante »

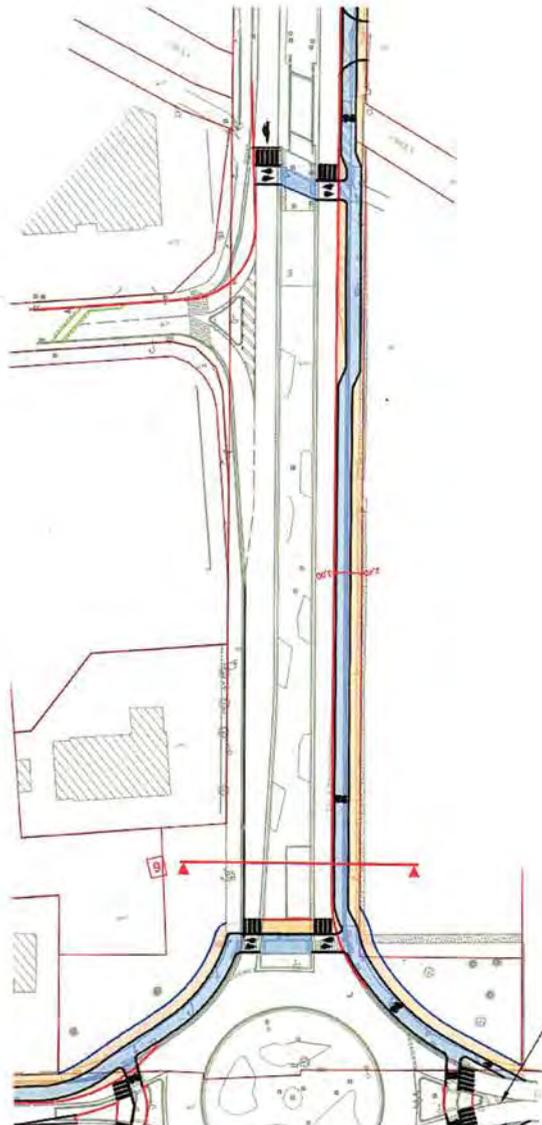
Hypothèse 1 – piste bidirectionnelle



Profil existant

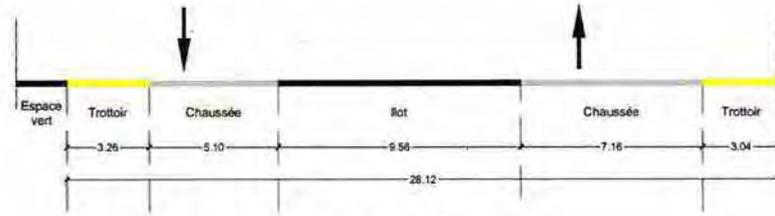


Profil projeté

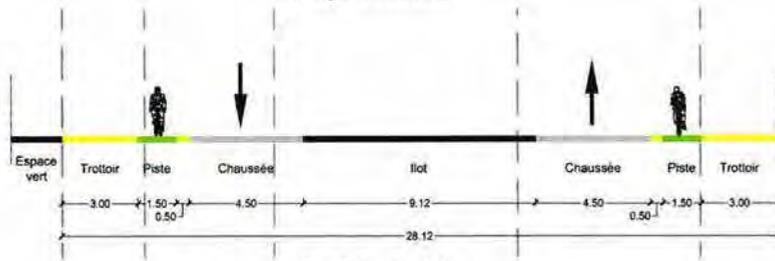


Principes des aménagements cyclables « contournante »

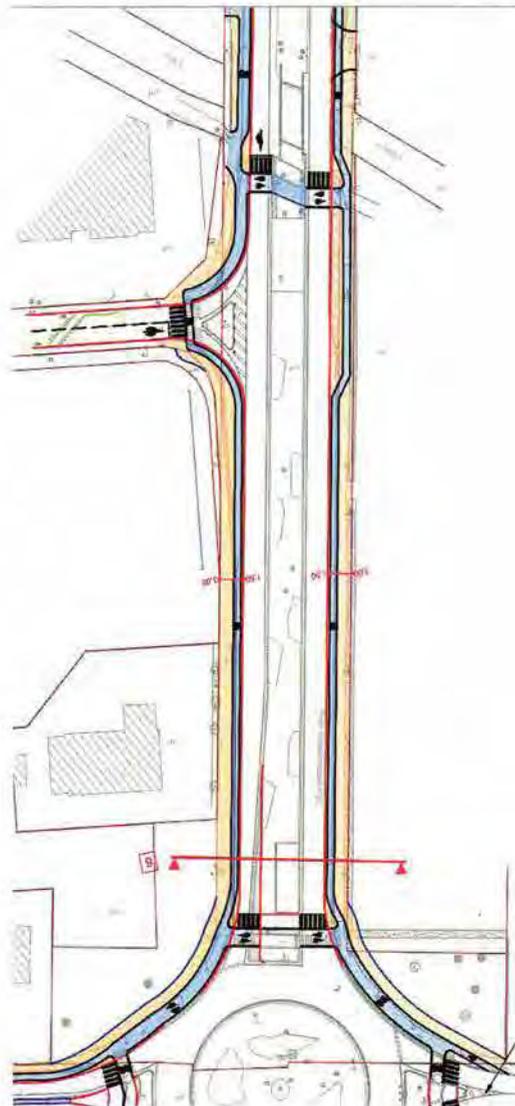
Hypothèse 2 – piste unidirectionnelle



Profil existant



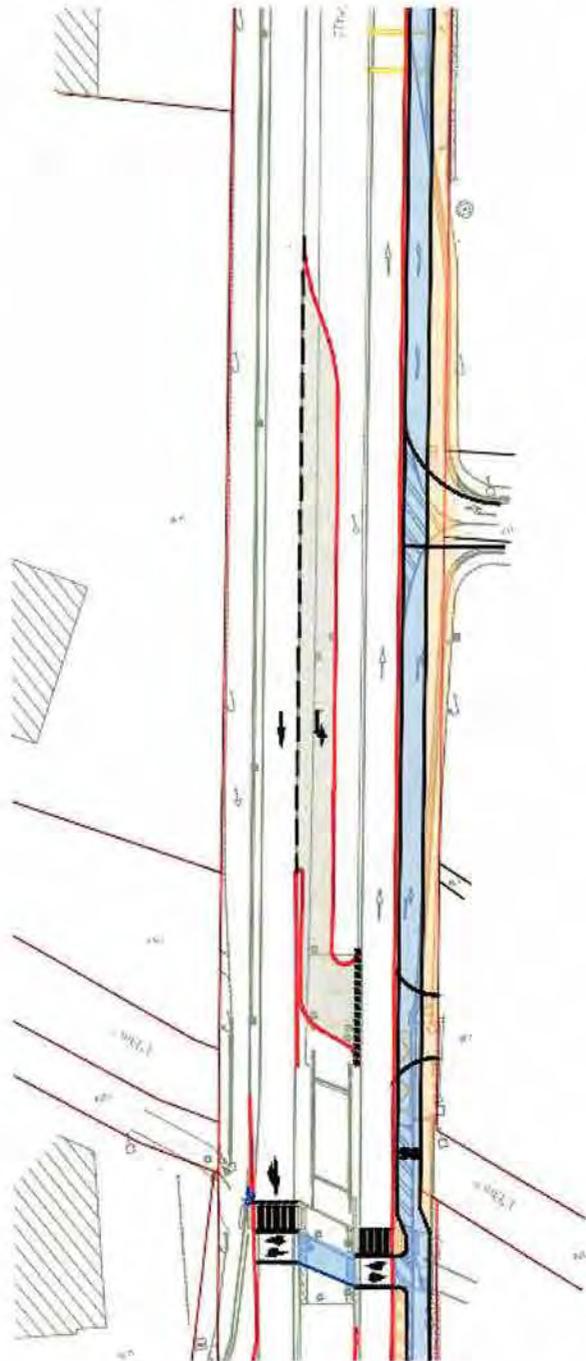
Profil projeté



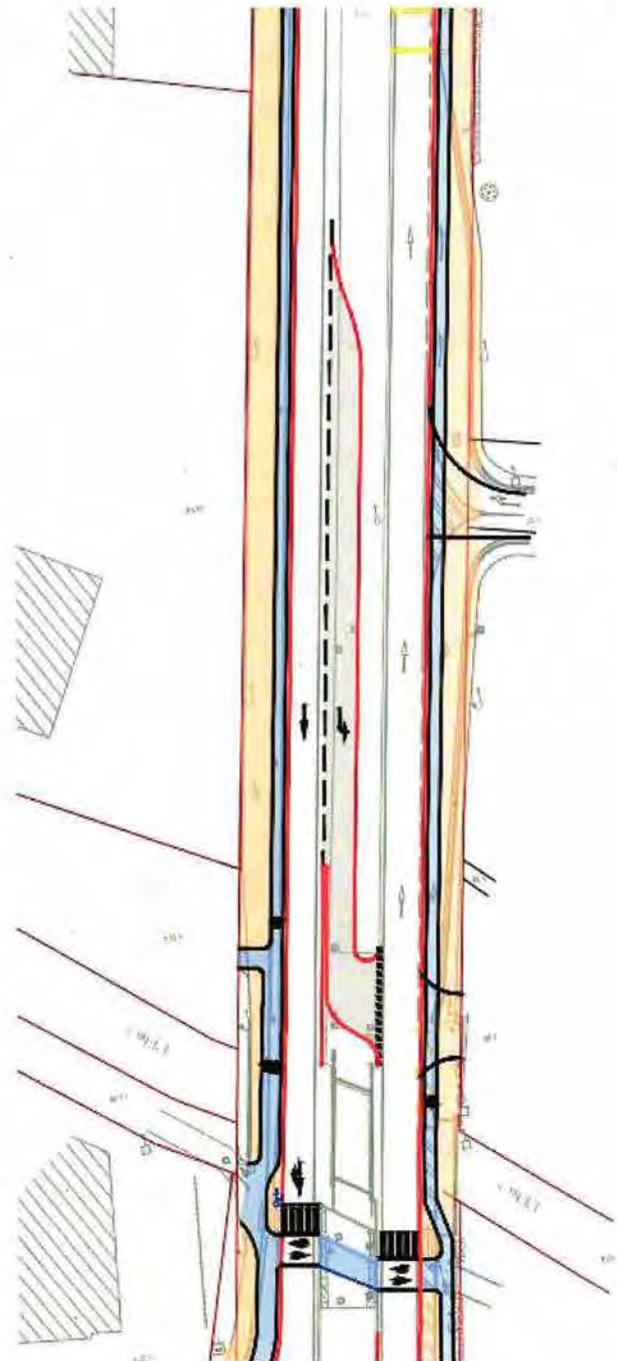
Principes des aménagements cyclables « contournante »

Option : accès parking du Stade omnisport

Option avec hypothèse 1



Option avec hypothèse 2



- **Le giratoire « rue du Maréchal de Lattre de Tassigny »**

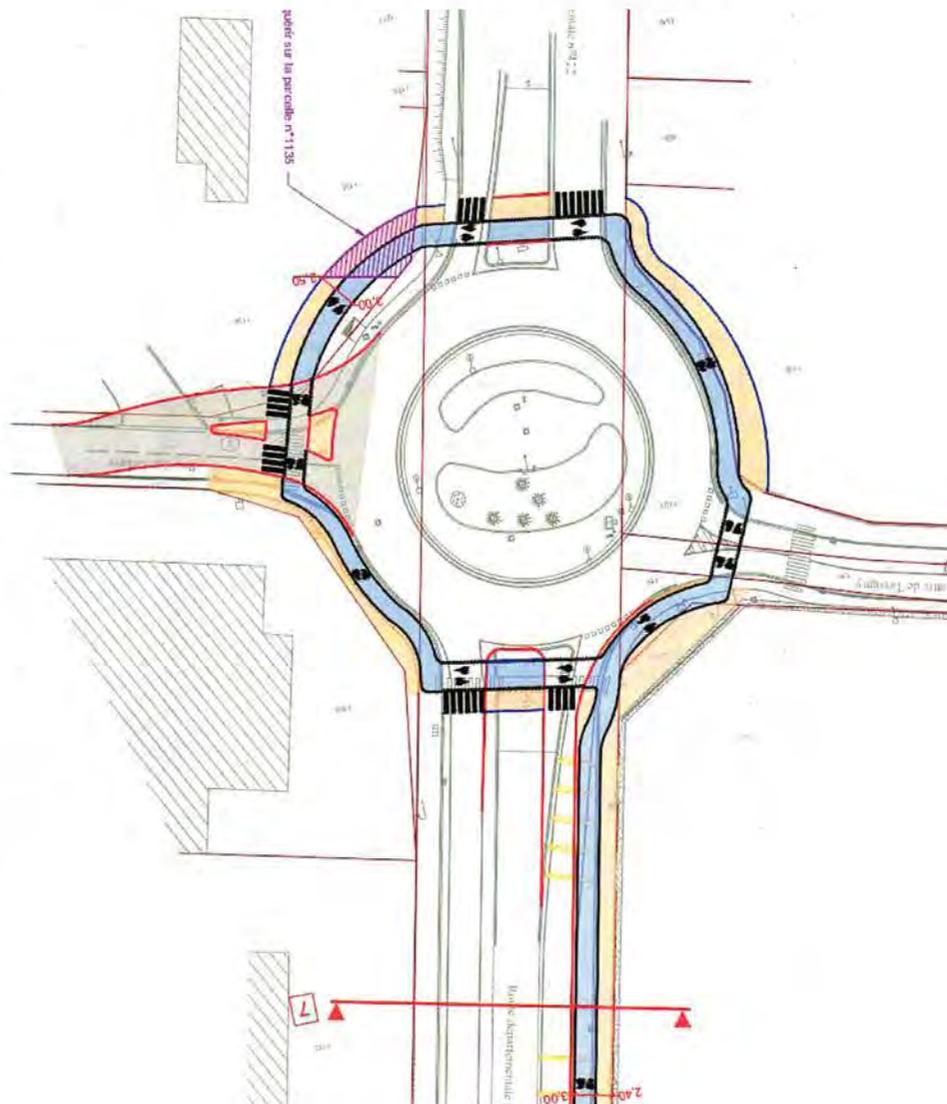
Les emprises disponibles actuellement ne permettent pas d'aménager une piste cyclable bidirectionnelle dans le ¼ Nord Est du giratoire, en direction de la rue des Ateliers.

La branche Est du giratoire sera ainsi légèrement décalé vers le Sud, les emprises appartenant au domaine public de la commune. Cela permet de récupérer suffisamment de largeur pour aménager à la fois une piste bidirectionnelle et conserver un trottoir de 2,50m.

Estimation des travaux :

Giratoire « Boulevard d'Europe » : 160 000 € H.T

Giratoire « Bd d'Europe » modifié



1.2 Le projet d'aménagement cyclable de la rue du Général Leclerc

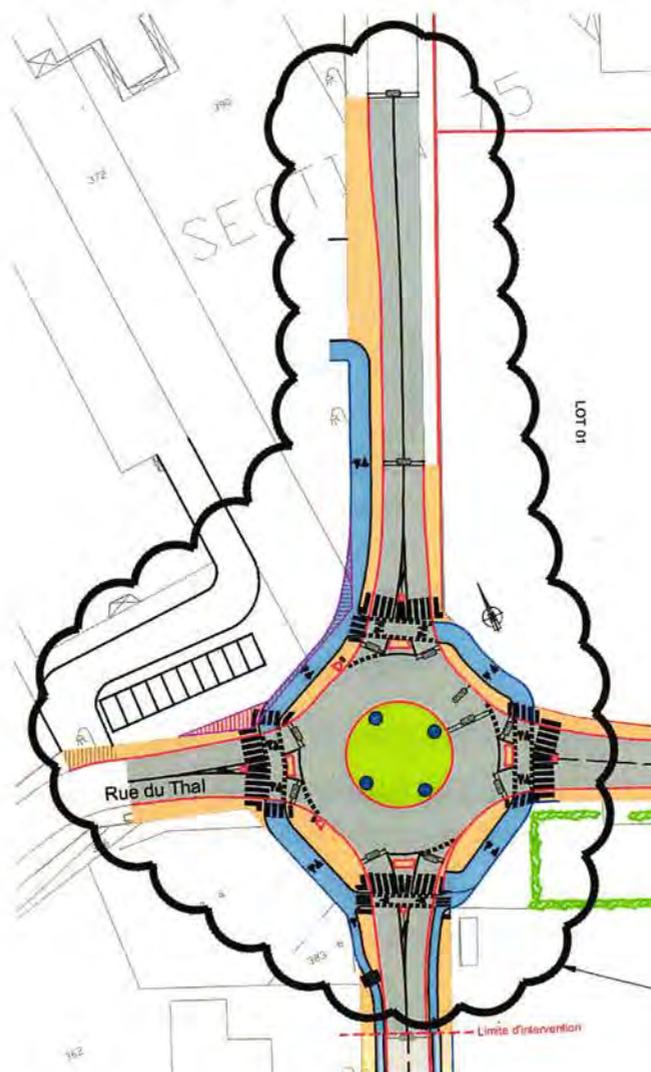
- la création d'un carrefour giratoire assurera la desserte du Parc d'Activités du Thal et du Site d'activités tertiaires de la Divinale.

Sa réalisation comprendra un **ceinturage complet par une piste cyclable bidirectionnelle**. La piste bidirectionnelle desservira le site d'activités économiques regroupant les entreprises Dräger, Citéos et La Poste notamment. Ces travaux seront pris en charge par la Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile dans le cadre de sa compétence « développement économiques ».

Estimatif travaux :

Giratoire « Rue du Thal / La Divinale » : 400 000€H.T

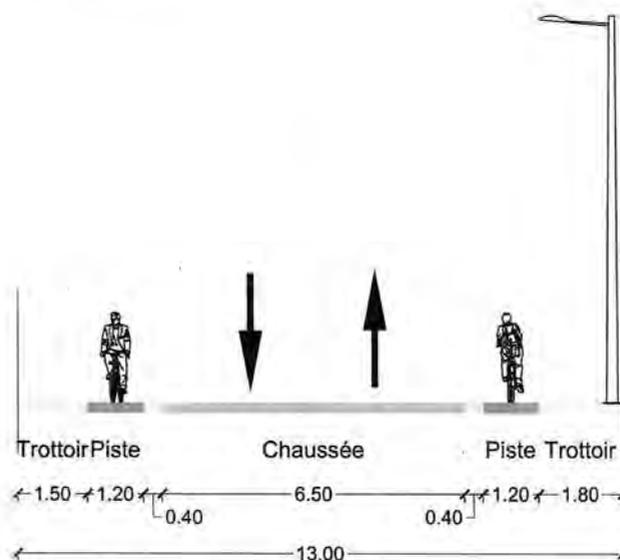
Giratoire « Rue du Thal – La Divinale » projetée



- Pour le tronçon compris entre ce nouveau giratoire et le carrefour avec la rue des Bonnes Gens, le profil proposé consiste à mettre en œuvre deux pistes cyclables unidirectionnelles

Les pistes cyclables seront implantées en site propre de chaque côté de la chaussée, avec une largeur de 1,20m et une lame d'air de 40cm pour garantir la sécurité des cyclistes. Un trottoir de 1,80m est conservé côté Ouest, là où sont positionnés les candélabres, alors que côté Est, le trottoir dispose d'une largeur de 1,50m. Ces dimensions sont contraintes par la largeur insuffisante de l'emprise publique disponible. La largeur de la voie ne permet malheureusement pas la mise en place de plantations.

Les travaux réalisés entre le futur giratoire du Thal et la rue de Pully seront pris en charge par la Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile dans le cadre de sa compétence « développement économiques ».



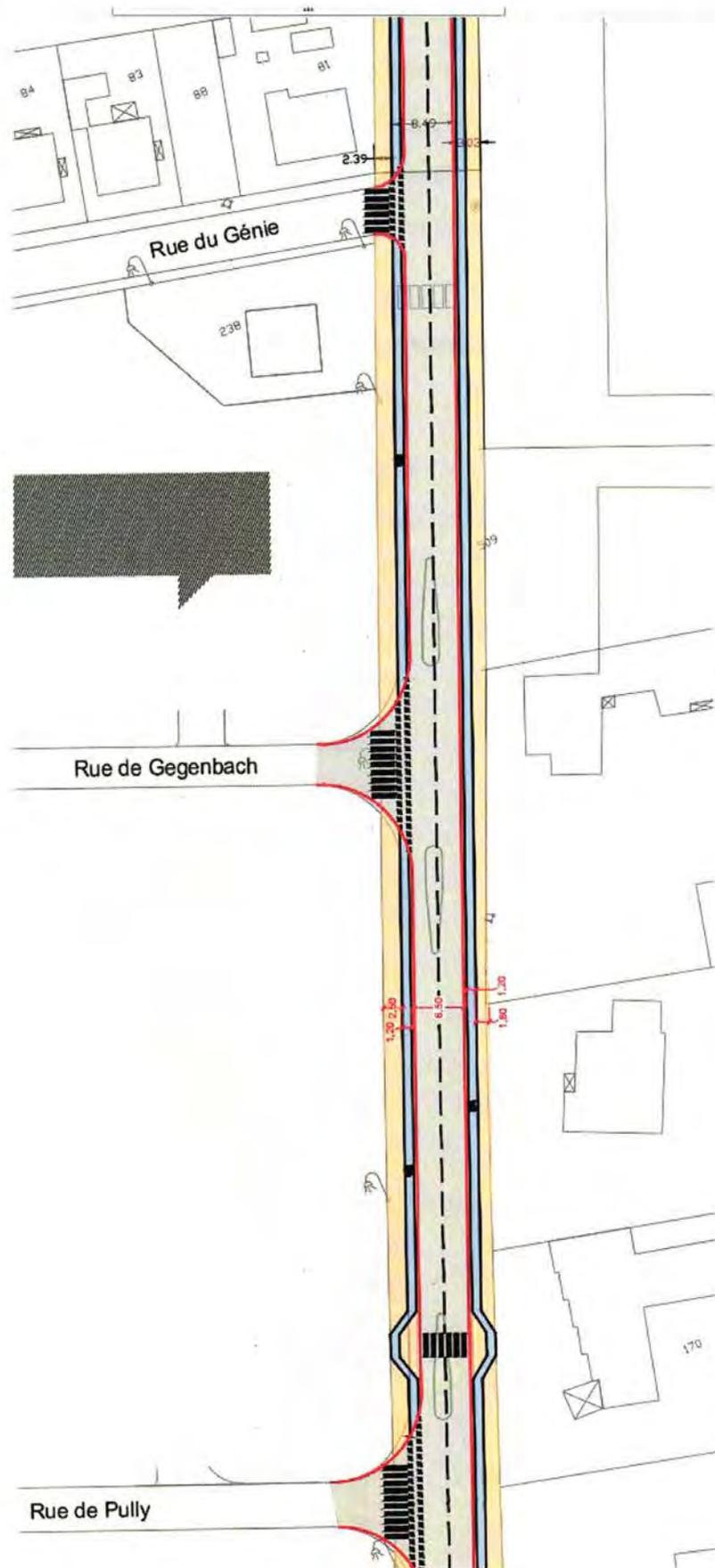
Profil projeté

Estimatif des travaux « Rue du Général Leclerc » :

Le réaménagement intégral de la rue du Général Leclerc (entre la rue du Thal et le carrefour Freppel / Hors nouveau giratoire de la rue du Thal) est estimé à 2 millions d'euros H.T.

Cette estimation comprend la restructuration globale de la voirie (revêtements chaussées et trottoirs, bordures, assainissement pluvial, éclairage public, signalisation, feux de circulation, réseaux divers).

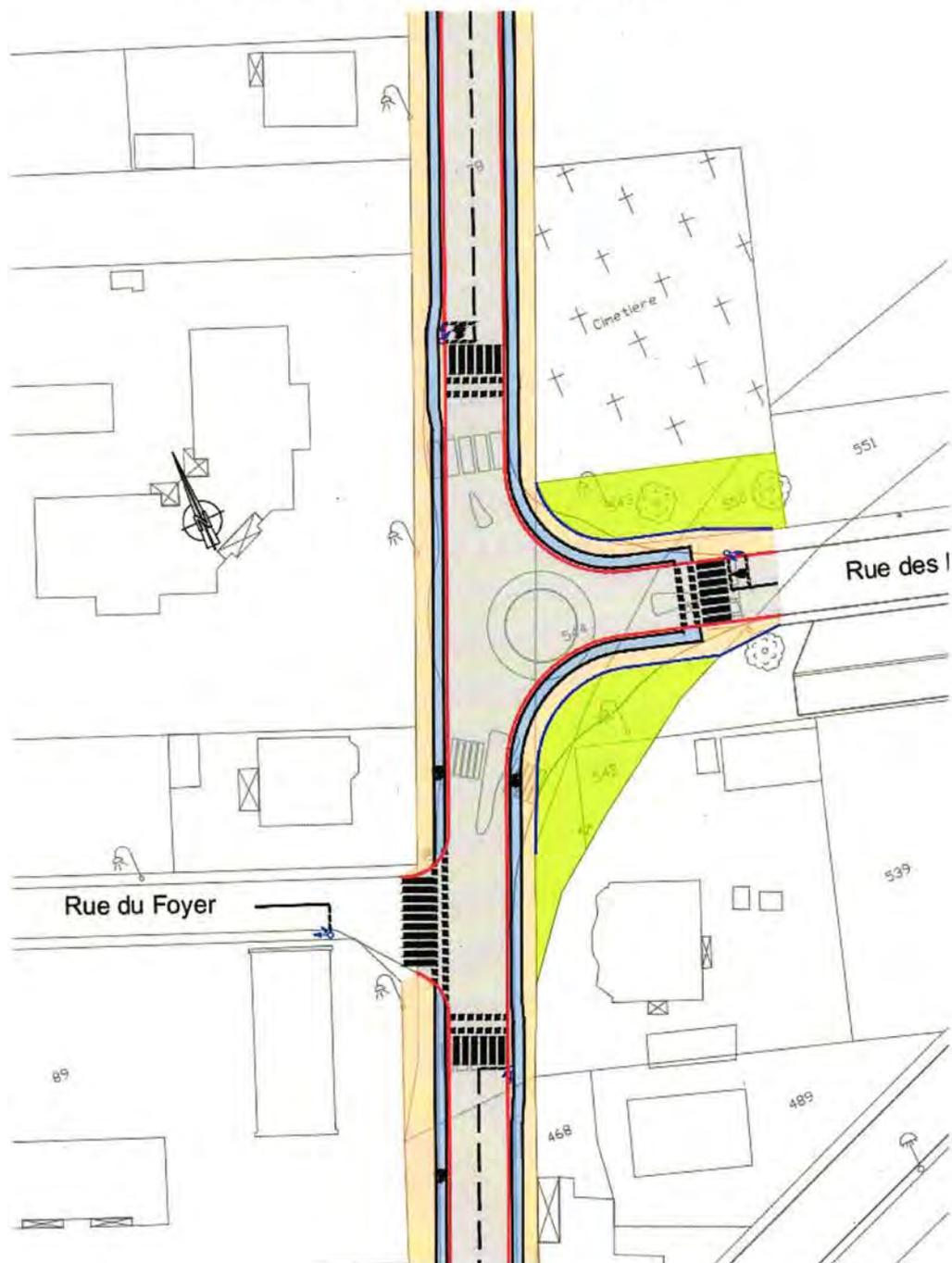
Principes des aménagements cyclables du tronçon « Rue du Thal / Rue des Bonnes Gens »



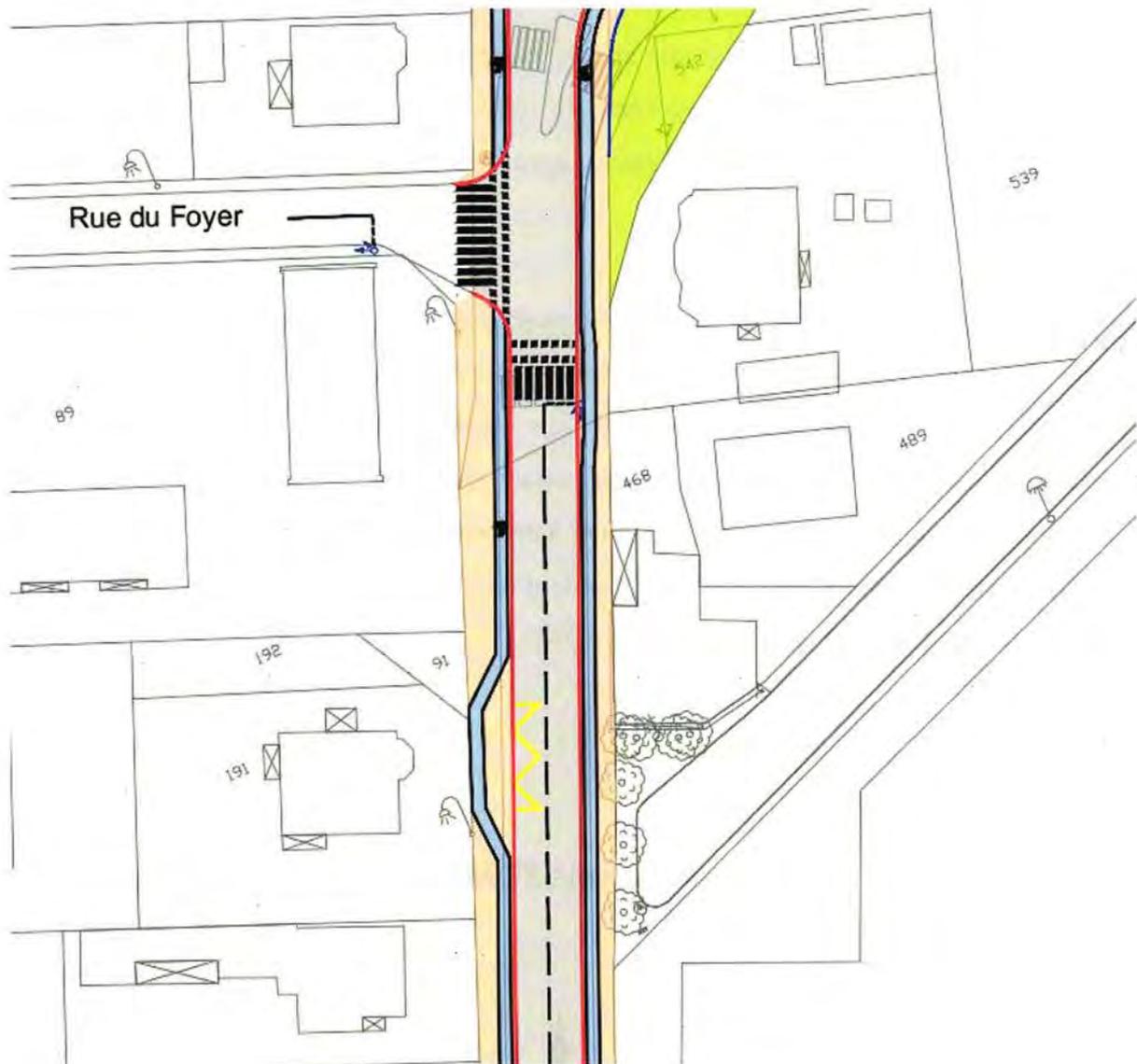
- Le carrefour giratoire « Bonnes Gens » sera réorganisé en carrefour en T, géré par feux de circulation

Le giratoire actuel présente un rayon d'environ 12m, ce qui est particulièrement faible pour un itinéraire recevant des poids lourds. Les trottoirs en périphérie de ce giratoire sont étroits et il est impossible d'assurer une continuité cyclable sur ce giratoire. Il est préconisé de le supprimer et d'aménager un carrefour à feux, beaucoup moins consommateur en emprise.

Carrefour rue des Bonnes Gens projeté



- Pour le tronçon compris entre le nouveau carrefour « Bonnes Gens » et la rue « Goessli », un réaménagement du profil de voirie selon un gabarit identique à celui du tronçon entre le Giratoire « rue du Thal » et le carrefour avec la rue des Bonnes Gens

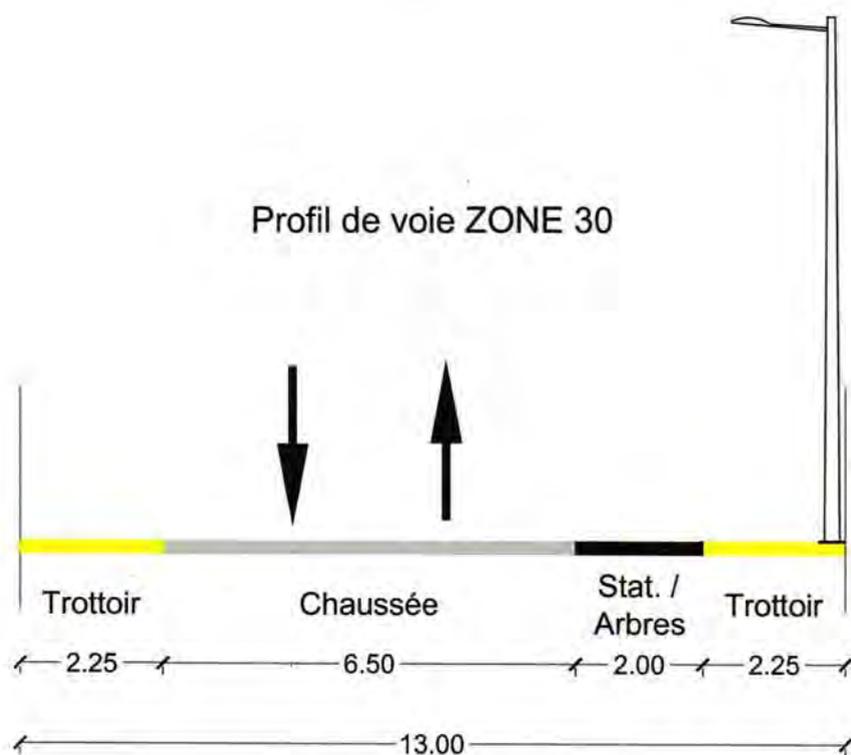


**- Pour le tronçon compris entre la rue Goessli et le carrefour Freppel,
l'aménagement de la voirie en zone apaisée limitée à 30 KM/H est préconisé.**

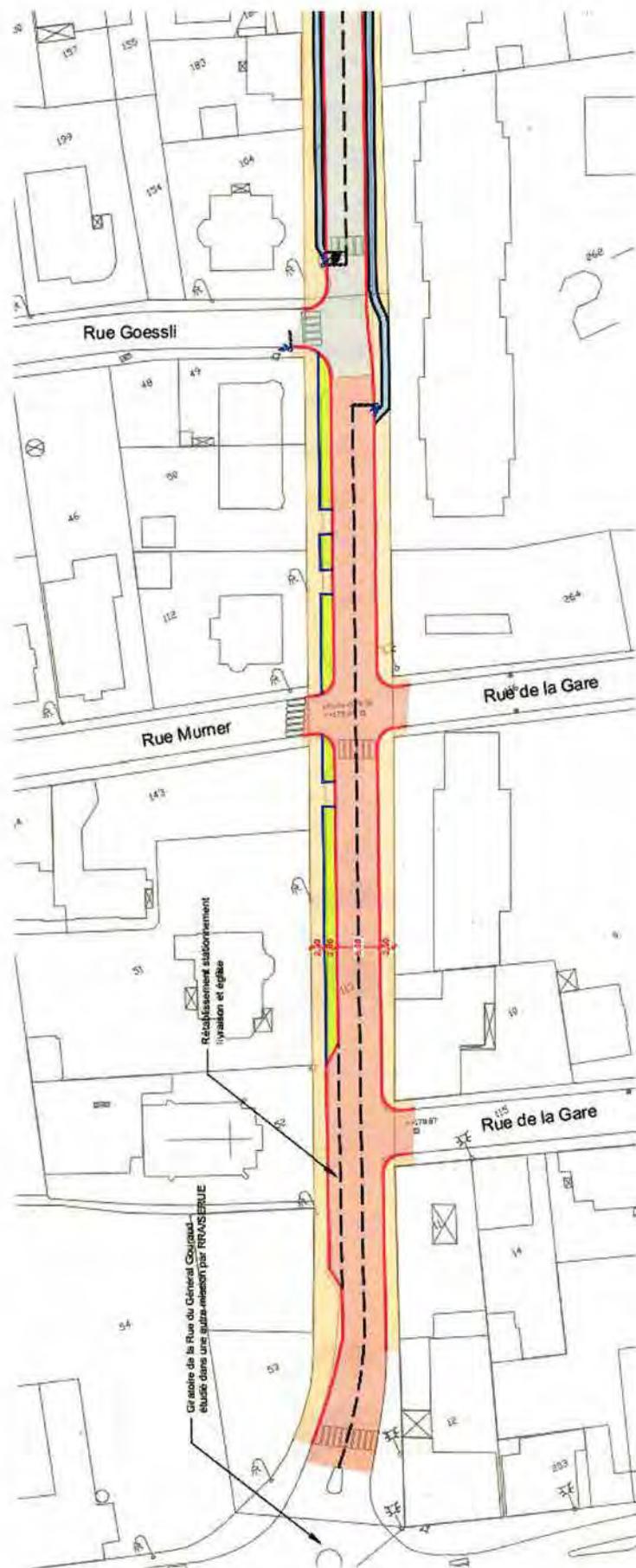
(Partage de la chaussée entre cyclistes et automobilistes, sur le principe d'un aménagement d'espace public de centre-ville)

Les différentes simulations réalisées sur ce tronçon ont démontré l'impossibilité d'organiser la circulation des vélos en site propre, le gabarit disponible étant particulièrement réduit (13,00M). En outre, la rue, située aux abords immédiats de la gare, rend des fonctions essentielles qui doivent être prises en compte : arrêts de bus urbains, arrêt devant l'église protestante, dépose-minute et aire de livraison à proximité des commerces et d'un restaurant, place PMR....

Un profil particulier sera mis en œuvre en conséquence entre la rue Goessli et la rue du Général Gouraud, afin de bien matérialiser l'entrée dans le centre-ville. La voie sera aménagée en zone 30. Les cyclistes seront renvoyés sur chaussée. Une bande d'espaces verts/stationnement sera rétablie côté Ouest, permettant notamment de positionner des places livraison et quelques places de stationnement à proximité de l'église et des commerces. La chaussée aura une largeur de 6,50m. la bande d'espaces verts / stationnement aura une largeur de 2m et les trottoirs une largeur de 2,25m.



Principes des aménagements cyclables du tronçon « Rue Goessli / Carrefour Freppel »



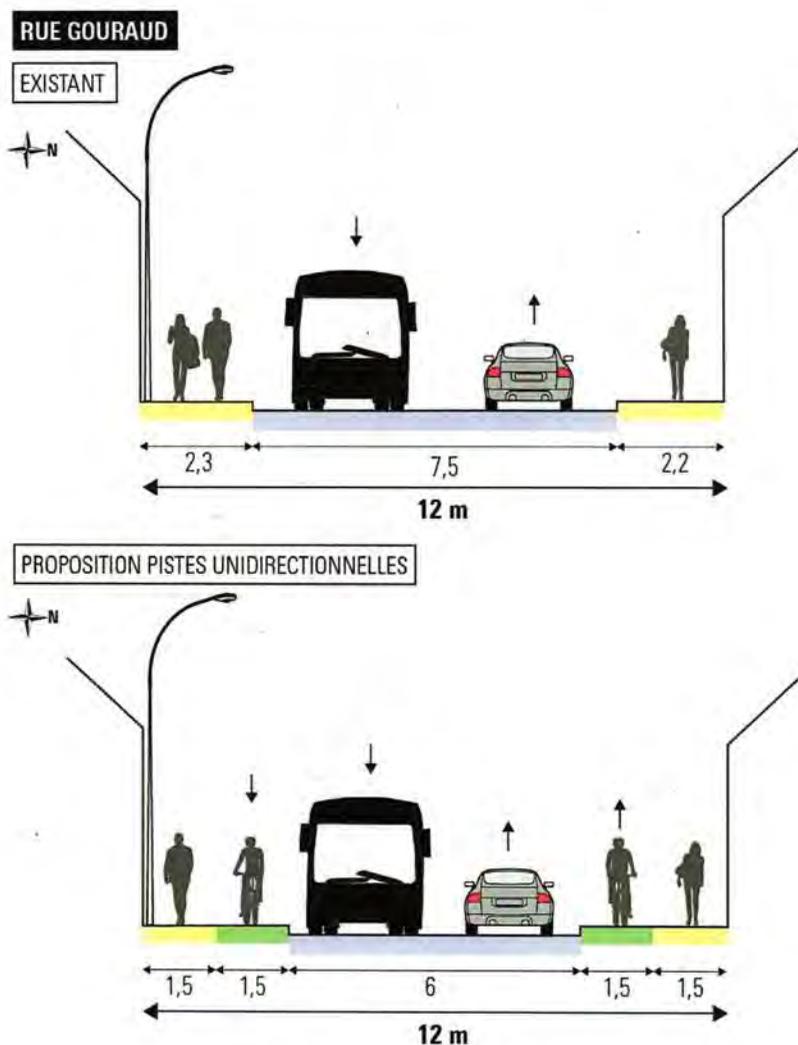
1.3 Le projet d'aménagement cyclable de la rue du Général Gouraud

L'étude des aménagements cyclables de l'axe Rue du Général « Gouraud » (tronçon Boulevard d'Europe – Carrefour Freppel) sera remise le 12 Octobre prochain. Les conclusions préliminaires mettent en évidence les difficultés rencontrées pour la mise en place d'une solution d'aménagement cyclable unique.

Les aménagements devraient comprendre en conséquence **une solution mixte combinant** :

- **Un traitement en bande cyclable** sur chaussée pour le tronçon compris entre le giratoire Europe et l'Avenue de Gail
- **Un aménagement cyclable en site propre ou un réaménagement de la voie en zone apaisée** (selon le profil de la rue du Général Leclerc) pour le tronçon compris entre l'Avenue de Gail et le carrefour Freppel.

Les travaux sont estimés à 800 000 €HT (estimation provisoire)



2. Proposer des itinéraires cyclables continus, sécurisés et plus lisibles sur l'ensemble de la ville

Résumé :

- Relier et compléter les aménagements cyclables existants ou projetés pour proposer des itinéraires continus.
- Poursuivre l'aménagement des voies vertes et autres liaisons douces
- Harmoniser les traitements des aménagements cyclables des voies nouvelles ou à restructurer
- Compléter la signalisation et le marquage au sol et jalonner les pôles de services.

2.1 Relier et compléter les aménagements cyclables existants ou projetés pour proposer des itinéraires continus

Seront concernées les voies suivantes :

- **L'avenue des Champs Verts, pour les dessertes du collège Europe et du lycée agricole à partir des aménagements cyclables projetés de la rue du Maréchal Juin**
Cette opération, qui nécessite une reprise des bordures et caniveaux, sera menée à l'occasion du renouvellement du revêtement de chaussée et du réseau d'éclairage public.

- **La rue des Bonnes Gens, pour la connexion entre le Boulevard d'Europe et les aménagements cyclables projetés de la rue du Général Leclerc**

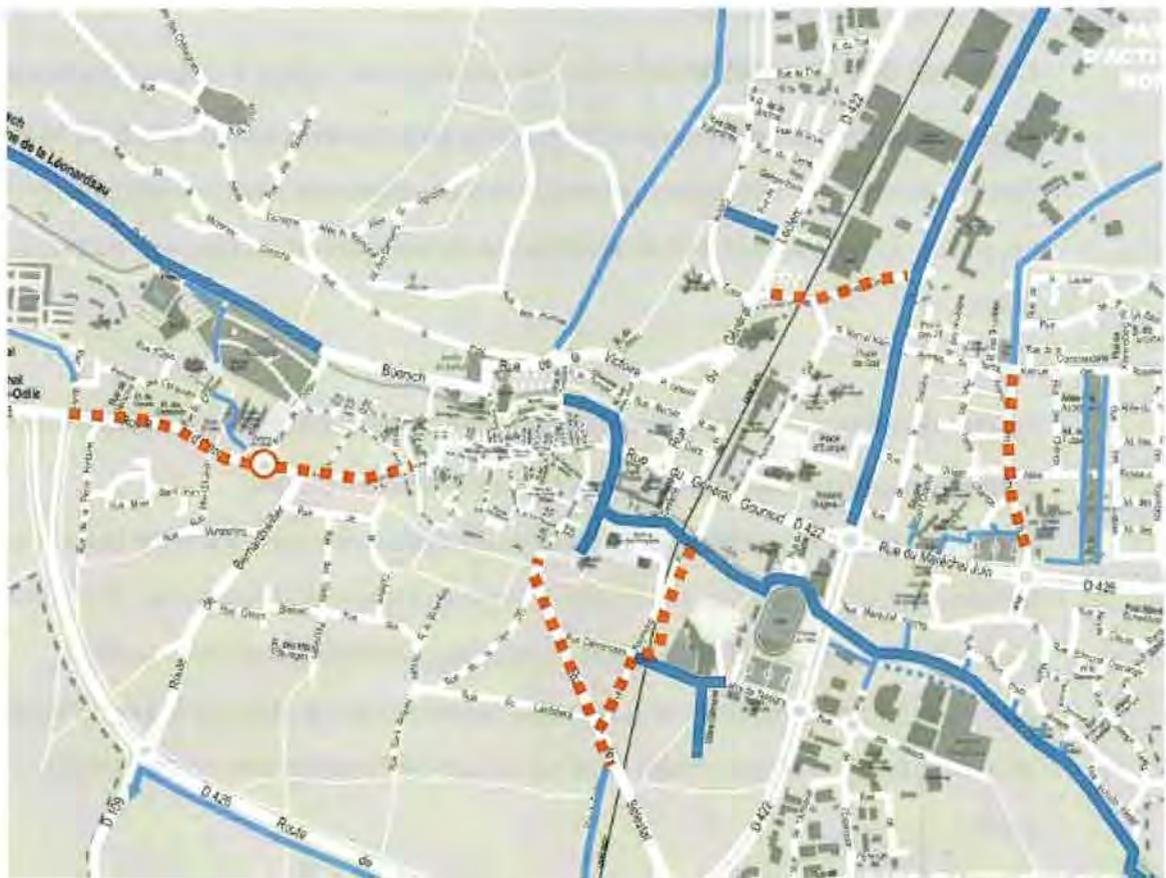
Cette liaison répond en particulier aux besoins des salariés se rendant de la Gare vers le Parc d'activités Nord ou en direction des restaurants d'entreprises lors des pauses méridiennes. La faisabilité d'intégration des aménagements cyclables devra appréhender les possibilités de traversées sécurisées des piétons et des cyclistes au droit du passage à niveau (PN40 ligne Molsheim-Sélestat) en partenariat avec la SNCF.

- **La rue Poincaré et la rue de Sélestat (entre la rue Poincaré et la rue du Finhay), pour réaliser la liaison entre la voie verte de l'Ehn et la piste cyclable Obernai-Goxwiller**

Cette opération préfigurera le réaménagement global de la rue de Sélestat (tronçon rue Poincaré à Rempart Joffre) qui visera apporter un partage de l'espace public plus équilibré entre la voie de circulation, les trottoirs piétons, les pistes cyclables et les cases de stationnement.

- **La route d'Ottrott (entre la rue du Général Gouraud et l'entrée d'agglomération à l'Ouest), pour rejoindre les installations touristiques du Camping Municipal et du Village-Vacances « Les géraniums » situées rue de Berlin à partir de la rue du Général Gouraud**

Cette opération, qui nécessite une reprise des bordures et caniveaux, sera menée à l'occasion du renouvellement de chaussée et du réseau d'éclairage public.



2.2 Poursuivre l'aménagement des voies vertes et autres liaisons douces

Seront concernées :

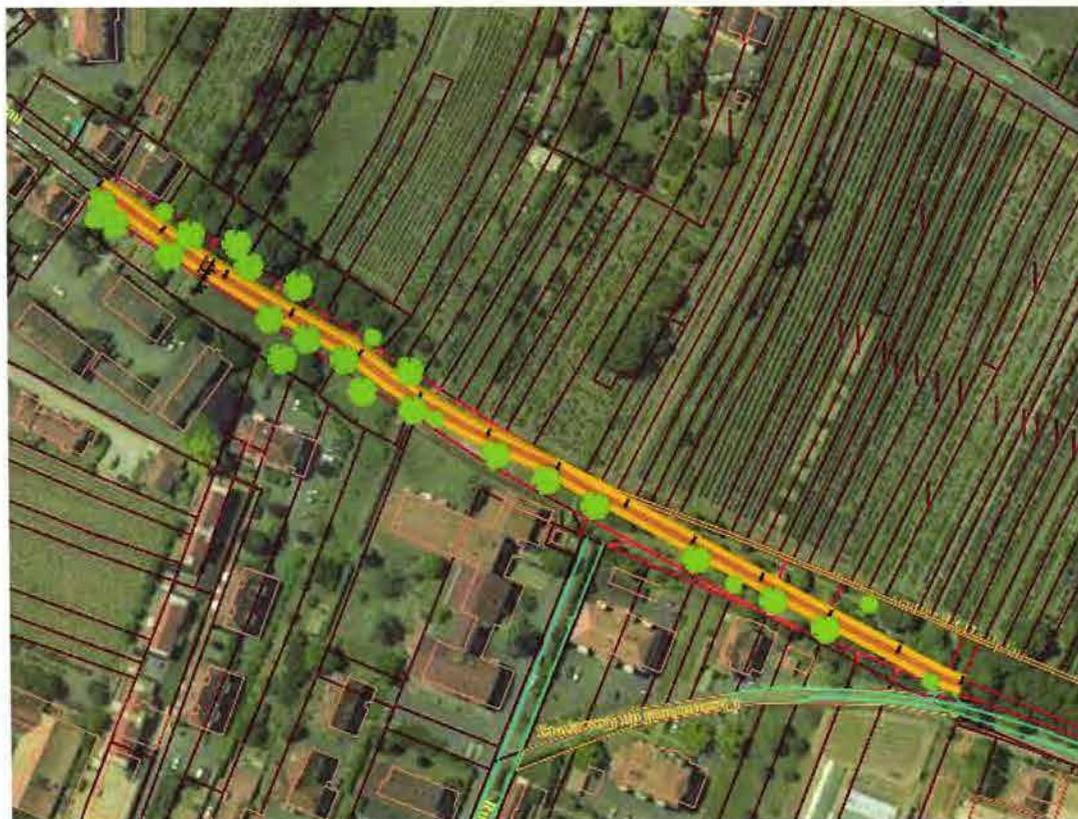
- **La création de la voie verte entre la rue du coteau et la rue du Génie**

Cet aménagement mixte nécessite la réalisation d'acquisitions foncières auprès des propriétaires riverains afin de parfaire l'emprise du sentier existant. Les démarches ont été engagées en Août 2020 et les



travaux seront programmés dès l'aboutissement des tractations foncières. La création de la voie verte s'accompagnera d'aménagements paysagers préservant la qualité environnementale de la Haul. La liaison piétonne et cyclable sera dotée d'un éclairage public afin de sécuriser les liaisons nocturnes entre le centre-ville et les quartiers résidentiels de la rue de la Loi et de la rue de Pully. Cet aménagement préfigure la coulée verte inscrite au Plan local d'Urbanisme et contribuera à la mise en valeur d'un poumon vert autour des zones urbaines ou à urbaniser du lieu-dit « la Haul ».

Schéma d'aménagement de la voie verte « rue du Coteau / rue de la Colline »



- L'aménagement de la liaison piétonne et cyclable entre la voie verte de l'Ehn et la rue de Lattre de Tassigny



Schéma d'organisation des circulations douces dans le secteur du Leimtal (Stade Omnisport / Espace Aquatique)

1. Le passage est matérialisé actuellement de façon sommaire. Son aménagement définitif en **liaison douce** améliorera l'accès à pied et à vélo des équipements de loisirs et du nouvel hôpital d'Obernai. Cette liaison transitera par le Stade Omnisport et sera raccordée aux voies internes de l'espace aquatique intercommunal.



2. En outre, dans le cadre de la suppression à long terme du passage à niveau N°38 qui présente un risque accidentogène important, le Plan local d'Urbanisme de la Ville d'Obernai prévoit la **modification du tracé de la rue Poincaré**. Des emprises foncières ont été inscrites en emplacement réservé à cet effet. Le tronçon viaire situé à l'Est de la voie ferrée sera raccordé à terme à la rue du Maréchal Tassigny. Cet aménagement

contribuera à améliorer notamment les circulations douces entre la Gare, l'Espace Aquatique et le Nouvel Hôpital par une liaison particulièrement rapide. L'intégration des circulations cyclables au gabarit de cette voie nouvelle est primordiale.

2.3 Harmoniser les traitements des aménagements cyclables des voies nouvelles ou à restructurer

Un traitement uniforme des aménagements cyclables et la mise en œuvre de principes d'implantation systématiques dans l'espace public peuvent contribuer à améliorer la lisibilité des pistes cyclables dans la ville. Ces mesures constantes facilitent le repérage de la place du cycliste par chaque usager de la voirie et favorise la sécurité de tous.

Seront ainsi privilégiés :

- Pour les voies dont le flux automobile est supérieur à 4000 véhicules/jours par sens de circulation, **le traitement en site propre des pistes cyclables chaque fois que possible ; l'organisation en bande cyclable restant l'exception ;**
- Pour les secteurs de centre-ville ou les zones résidentielles dont le flux automobile demeure inférieure à 4000 véhicules/jour par sens, la cohabitation entre automobilistes et cyclistes sur chaussée sera améliorée par des aménagements adéquats de type **zone 30 et zone de rencontre ;**
- La mise en œuvre **des circulations cyclables bidirectionnelles en couronne des carrefours giratoire**, avec maintien des piétons sur le périmètre extérieur
- **Un traitement différencié entre trottoir et piste cyclable** : différenciation par une bande de vigilance continue et/ou par un revêtement de sol distinct (enrobé pour la piste et pavés bétons ou naturels pour les cheminements piétons ou encore enrobé clair pour les pistes et enrobé noir pour les cheminements, ...)
- **La mise en place de « sas » cyclistes sur les carrefours à feux facilitant le changement de direction**

2.4 Compléter la signalisation et le marquage au sol et jalonner les pôles de services.

La Ville d'Obernai s'est dotée en 2002 d'un plan de jalonnement routier particulièrement complet et adapté. Celui-ci a été régulièrement actualisé en fonction des évolutions de la cité et demeure, en parallèle des applications de guidage par GPS, un outil d'organisation des flux automobiles efficace.

A l'instar de cette expérience, **la ville envisagera la création d'un plan de jalonnement cyclable global**, visant notamment à jalonner les principaux pôles générateurs de déplacement de la ville, en empruntant les parcours sécurisés les plus directs. Son déploiement sera progressif, en fonction des aménagements réalisés.

Le jalonnement directionnel vers les communes voisines sera renforcé et adapté suite aux nouveaux aménagements cyclables. Au centre-ville le jalonnement sera complété pour permettre aux cyclotouristes de rejoindre les axes vélos structurants. Un totem vélo pourrait compléter au centre-ville l'information pour les cyclistes de passage.

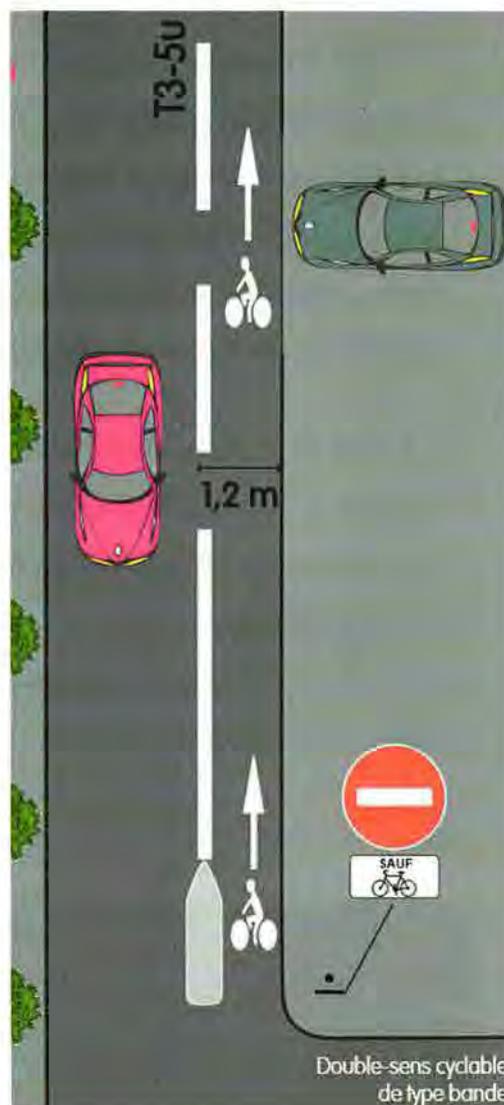
Devant les entrées de bâtiments publics ou privés et entrées riveraines, un rappel de pictogramme vélo au sol sera systématiquement appliqué. Le marquage pourra être renforcé dans certains cas. L'usage de la couleur verte, ponctuellement réservée aux aménagements cyclables en renforcement du marquage blanc, n'est pas souhaité. Trois raisons principales motivent ce choix : la mauvaise visibilité nocturne de cette couleur, le coût de sa mise en œuvre et de son entretien ainsi que l'insécurité qu'elle représente pour les deux-roues (par temps de pluie, les grandes surfaces peintes peuvent être à juste titre perçues comme glissantes).

Dans le cas des doubles-sens cyclables, la réglementation n'impose pas la mise en place de marquage au sol pour indiquer la présence de cyclistes à contre-sens. Il sera étudié toutefois la **mise en place d'une signalisation au sol et quand la largeur de la voie le permet de marquer une bande cyclable**.

Ce type d'aménagement convient particulièrement aux voies de quartier répondant aux critères suivants :

- la vitesse limitée : 30 km/h maximum,
- la largeur de la chaussée circulaire : en deçà de 3 m, le cycliste serait contraint de mettre pied à terre lors d'un croisement, ce qui n'est pas souhaitable,
- l'intensité du trafic motorisé : charges de trafic, circulation ou non des transports en commun, présence de stationnement...

De la combinaison de ces facteurs, la collectivité déterminera l'adéquation ou non de l'aménagement et son type, à savoir : bande cyclable (marquage), piste cyclable (marquage plus séparation).



Exemple de signalétique verticale et horizontale d'un double sens cyclable.

3. Apaiser circulation dans le centre-ville et les quartiers résidentiels

Résumé :

- **Etendre les périodes de piétonisation du centre-ville le week-end.**
- **Penser le cœur de ville en zone apaisée**
- **Améliorer l'accès de la gare TER à pied et à vélo**
- **Modérer les vitesses de circulation et rendre les zones 30 plus lisibles et plus efficaces**
- **Orienter les automobilistes vers les parkings publics disponibles.**

3.1 Etendre les périodes de piétonisation du centre-ville le week-end

A l'appui de l'expérience en œuvre depuis plusieurs années, la Ville d'Obernai souhaite étendre la période de piétonisation d'une partie du centre-ville **les samedis après-midi et dimanches, du printemps à l'automne**. Le mobilier urbain et la signalisation matérialisant la fermeture de la zone seront renouvelés pour s'intégrer à l'environnement urbain et améliorer la lisibilité de l'action en faveur du déplacement des modes doux et du transport collectif.

3.2 Penser le cœur de ville en zone apaisée

A l'instar des rues Baegert et Dietrich réaménagées en 2016 et 2017, **les rues anciennes du cœur de ville feront l'objet entre 2021 et 2030 d'un projet de restructuration d'ensemble de la trame viaire** permettant de renouveler progressivement les réseaux publics, d'améliorer les circulations douces et la qualité d'usage des rues et des places, végétaliser les espaces publics et de mettre en valeur le patrimoine architectural et urbain.

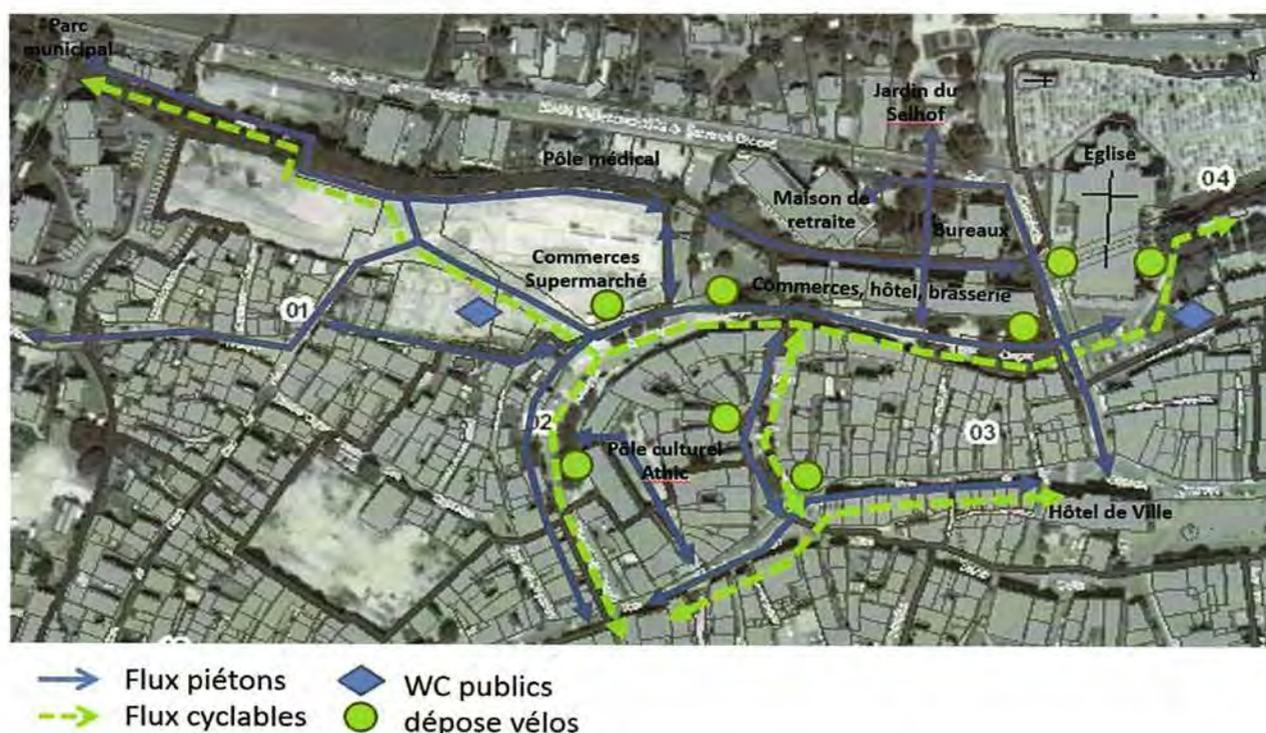


Schéma d'organisation des flux piétons et cyclables en cœur de ville

L'organisation des circulations cyclables du secteur « rue de la filature / rempart Caspar / route de Boersch / Place de l'église / Place de l'Etoile » figure parmi les actions prioritaires qui seront menées en parallèle du projet de requalification urbaine du site Match et Hôpital.

Ce projet, dont la mise en œuvre est programmée à partir de 2021, se développera en secteur piétonnier, en zone 30 ou éventuellement en zone de rencontre. Il prendra en compte une double nécessité : assurer la continuité des parcours cyclables à travers le centre-ville, réduire les risques de conflits entre piétons, cyclistes et automobilistes sur la voie publique par une lisibilité des flux et la suppression de tous les obstacles. Les circulations seront raccordées au centre-ville à l'Est et à la promenade projetée le long de l'Ehn à l'Ouest (liaison faisant l'objet d'une rétrocession à la collectivité dans le cadre de l'opération immobilière « cœur d'Obernai »).

3.3 Améliorer l'accès de la gare TER à pied et à vélo

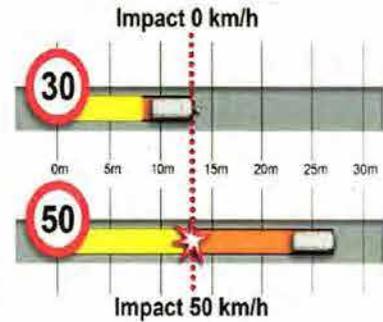
Dans le secteur de la gare, des flux importants de piétons et cyclistes existent pour se rendre d'un part à la gare TER et d'autre part vers les établissements scolaires à proximité (deux lycées et l'école Freppel). Une étude d'amélioration des flux piétons, cyclistes et motorisés aux abords de la gare d'Obernai, menée en 2020, a permis de faire émerger notamment des recommandations à court terme, visant :

- **l'aménagement du parvis de la gare** permettant une circulation des piétons améliorée et l'agrandissement et une mise en accessibilité du quai de l'arrêt du transport urbain Pass'O.
- **pour les cyclistes, la matérialisation d'itinéraires plus directs et plus lisibles** pour accéder et partir de la gare. Le stationnement des vélos sera complété notamment pour permettre aux cyclistes de se rendre vers le nouveau quai TER au sud de la gare (travaux SNCF prévus pour l'été 2021).

3.4 Modérer les vitesses de circulation et rendre les zones 30 plus lisibles et plus efficaces

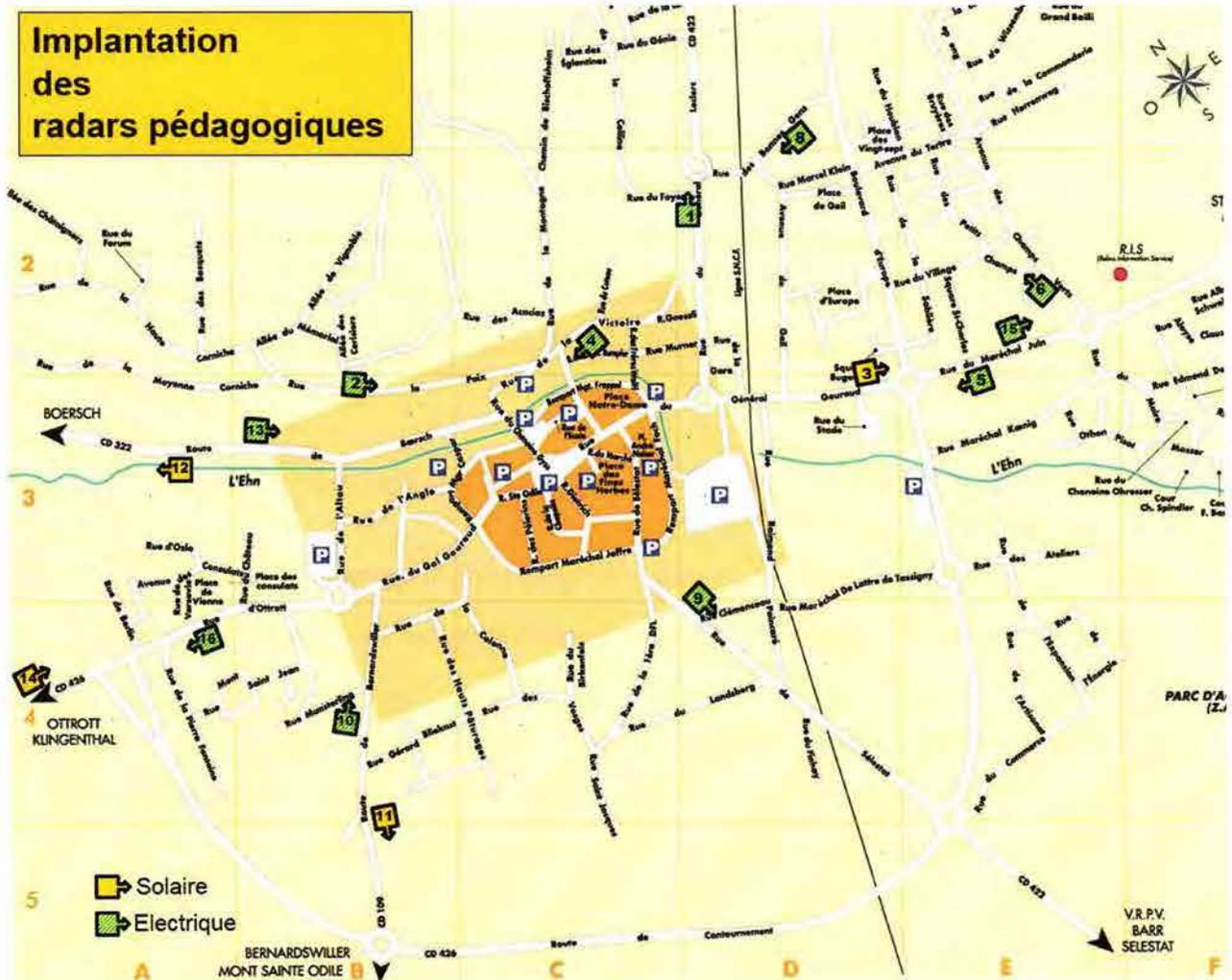
La réduction des vitesses en ville améliore la sécurité des piétons et des cyclistes, limite les nuisances sonores, **réduit l'émissions de polluants dans l'air, améliore la qualité de vie** et la convivialité des espaces publics.

Pour réduire la distance d'arrêt



Source : Cerema

La Ville d'Obernai poursuivra le déploiement **des radars pédagogiques routiers**, y compris de façon mobile, pour soutenir le respect des vitesses et réguler les comportements des automobiles quand une recrudescence des excès de vitesse est constatée.



Un schéma directeur des zones à circulation apaisée sera élaboré à court terme afin de fixer la stratégie de la collectivité pour augmenter sensiblement le nombre de rues où la vitesse sera réduite à 40KM/H, 30KM/H (Zone 30) ou 20KM/H (zone de rencontre). Sa mise en œuvre donnera lieu en particulier au déploiement de signalisation réglementaire lisible (pictogrammes au sol, panneaux) à chaque entrée de zone réglementée et la réalisation d'aménagements ralentisseurs si nécessaire (plateaux surélevés, etc.).

La ville d'Obernai s'engagera dans la labélisation « ville prudente ».

Le label, délivré par l'association de prévention routière, a pour objectif de valoriser les collectivités qui se sont engagées de manière significative dans la lutte contre l'insécurité routière. Son attribution donne lieu à un audit tous les 3 ans des actions portées par la collectivité en matière de sécurité routière. Il permet de tenir en vigilance la collectivité et soutenir une démarche constante de progression.



Seront considérés en particulier : les mesures de prévention instaurées, notamment sur les indicateurs établis pour mesurer le risque routier, les divers aménagements conçus pour prévenir et réduire le risque d'accidents, les actions d'information et de sensibilisation menées en direction des différents usagers ; la formation réalisée auprès des employés municipaux, la politique de sécurité routière mise en œuvre pour les véhicules de la commune.

3.5 Orienter les automobilistes vers les parkings publics disponibles

Réduire le flux des véhicules circulant en centre-ville à la recherche d'une place de stationnement contribue également à l'apaisement de la voie et à la sécurité des piétons et cyclistes.

La ville d'Obernai mettra progressivement en place un jalonnement dynamique des capacités de stationnement disponibles sur les parkings du centre-ville. Ces panneaux seront installés à l'entrée des aires de stationnement et sur les axes d'entrée de ville.

4. Renforcer les politiques pédagogiques pour les jeunes générations pour l'usage du vélo

Résumé :

- Poursuivre les actions de sécurité routière dans les écoles et déployer le programme national « Savoir Rouler à vélo » auprès des CM2.
- Apaiser les circulations automobiles aux abords des écoles.
- Construire pour et avec les jeunes des projets autour du vélo et des engins de déplacement personnels.

Pour favoriser la progression de la part du vélo dans les déplacements des jeunes générations, il est proposé de conduire des actions dans les écoles et avec les acteurs associatifs. Par ailleurs, nous encouragerons les projets proposés par les jeunes.

4.1 Poursuivre les actions de sécurité routière dans les écoles et déployer le programme national « Savoir Rouler à vélo » auprès des CM2



La Sécurité
aux abords
des écoles !

Education
Guide à l'attention
des parents d'élèves



03 83 73 00 00
www.obernai.fr
Mairie d'Obernai
10 rue de la République
54100 OBERNAI

Obernai

L'école est le lieu privilégié pour développer auprès de tous les enfants des actions autour de la sécurité routière et de la pratique du vélo.

La prévention routière dans les écoles

Poursuivre la formation à la sécurité routière dans les écoles primaires par la Police Municipale.

Actions d'information-sensibilisation pour les élèves et les parents par la Ville d'Obernai.

Le « Savoir Rouler à vélo » Le dispositif national « Savoir Rouler à Vélo » vise à généraliser l'apprentissage du vélo et la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique avant l'entrée en 6^{ème} au collège.

Inscrit dans le plan national vélo et mobilités actives (septembre 2018) et lancé en avril 2019, le programme « Savoir rouler à vélo » a été confirmé par l'article 57 de la Loi d'Orientation des Mobilités. Le Code de l'éducation (article L. 312-13-2) précise : « L'apprentissage de l'usage du déplacement à vélo en sécurité a pour objectif de permettre à chaque élève de maîtriser, à son entrée dans les établissements du second degré, la pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public. »



Pour en savoir plus : www.savoirroulervelo.fr

Cet apprentissage, réalisé par des moniteurs vélos d'organismes agréés, se déroule sur 8 à 10 heures en 3 étapes :

- **Savoir pédaler** : il doit permettre d'acquérir un bon équilibre et apprendre à conduire son vélo correctement.
- **Savoir circuler** : L'objectif est ici de transmettre les compétences liées à la sécurité routière avec notamment la découverte des panneaux du code de la route.
- **Savoir se déplacer en situation réelle** : Il s'agit principalement d'apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique.

Le programme "Savoir Rouler à Vélo à Obernai"

Après une phase test auprès d'une classe CM2 en septembre 2020, la Communauté de Communes du Pays de Ste Odile prévoit une organisation de cette formation auprès des élèves en CM2 des huit écoles élémentaires du territoire, en partenariat avec les enseignants et l'appui de la Ville d'Obernai.

4.2 Apaiser les circulations automobiles aux abords des écoles

En concertation avec les acteurs concernés par les écoles des solutions seront cherchées et personnalisées pour chaque site, afin de réduire les nuisances liées aux circulations automobiles à proximité des écoles lors des entrées et sorties de l'école.

Pistes d'action : plan avec des itinéraires sécurisés pour se rendre à l'école à vélo, marquage des cheminements à pied et à vélo, aménagements, zone de dépôt et organisation des circulations, covoiturage, défi pour encourager les mobilités actives...



4.3 Construire pour et avec les jeunes des projets autour du vélo et des engins de déplacement personnels

Proposer aux enfants et adolescents des projets dynamiques et ludiques autour du vélo et des engins de déplacement personnels : activités fun, ateliers vélo, sortie vélo insolite, ...

Ces actions seront réalisées par des partenaires associatifs (Centre Arthur Rimbaud, Clubs sportifs, association d'utilisateurs, ...).

Le Conseil municipal des jeunes pourra être force de proposition et l'animateur du Service des Sports de la Ville venir en appui pour certaines actions.

La fête du Sport et la fête du Vélo sont des occasions pour organiser des actions pour les jeunes ou valorisant leurs initiatives.

La ville réalisera un **parcours vélo éducatif et ludique d'apprentissage du vélo** pour des activités scolaires et associatives, voir un accès libre aux familles.



5. Poursuivre les actions d'accompagnement pour encourager la pratique du vélo sous toutes ses formes

Résumé :

- Renforcer l'offre en stationnement, arceaux et abris vélo sécurisés, dans l'espace public.
- Améliorer le stationnement dans l'espace privé.
- Développer et faire évoluer l'offre Vél'O.
- Être une collectivité exemplaire qui favorise l'usage du vélo auprès de ses agents.
- Poursuivre les événements et les actions de communication pour promouvoir les mobilités actives / Mobiliser les acteurs locaux pour promouvoir le vélo.
- Mesurer et analyser les mobilités actives / Évaluer et ajuster les actions

5.1 Compléter les arceaux à vélo et proposer des abris vélo sécurisés dans l'espace public

La multiplication de mobiliers de stationnement vélos (arceaux, abris, local sécurisé, ...) à proximité des équipements collectifs, des commerces, des lieux de travail et des zones de loisirs permet aux cyclistes d'attacher leur vélo à un point fixe, au plus proche de leur point de destination, pour des durées plus ou moins longues. Ces solutions limitent la disposition anarchique de cycles sur l'espace public et réduit le risque de vol, qui reste un des freins majeurs à l'usage quotidien dans l'espace urbain.

Le stationnement courte durée : développer des arceaux à vélo

Des implantations complémentaires d'arceaux seront réalisées.

Liste indicative, chaque implantation devant faire l'objet d'une étude de positionnement en fonction des contraintes de réseaux :

- **dans les écoles** : ajout d'abris et arceaux, avec remplacement des racks non adaptés aux vélos et trottinettes (3 à 4 abris et arceaux),
- **devant les écoles et le périscolaire du Parc**, pour les parents (2 x 3 arceaux),
- **ajout au centre-ville** : début de la rue du Marché (5 arceaux), rue de paille (3 à 4 arceaux),

- pour les marchés hebdomadaires du jeudi et du samedi : **parvis Freppel près du pont de Gengenbach** (4 arceaux), près de la rue de Sélestat (3 arceaux), à proximité de la halle des remparts (5 arceaux)
- **dans la cour Athic**, pour les usagers du pôle culturel, le personnel et les bénévoles (5 arceaux),
- **au parc municipal de Hell**, des familles viennent déjà au parc à vélo pour rejoindre l'aire de jeux ou pour y trouver de l'ombre (2 x 2 arceaux)
- **à l'entrée des aires de jeux**, dans le cadre du programme de modernisation de ces aires.
- **aux équipements tennistiques** du Parc de Hell, de nombreux jeunes viennent déjà à vélo au club (4 à 5 arceaux),
- **devant la piscine plein air** (15 arceaux fixes + équipement mobile),
- **à la gare**, la Ville d'Obernai validera des aménagements dans le cadre de l'étude des rabattements tous modes à la gare d'Obernai, afin de faciliter l'intermodalité vélo-train et répondre à l'augmentation régulière du nombre de vélos à la gare. Les besoins identifiés à ce jour : des arceaux en U (20 à 30) pour remplacer les racks à vélos (non adaptés pour cadenasser les cycles), un abri vélo ouvert et test de box à vélo individuel. Par ailleurs, un espace dédié aux deux roues motorisés est aussi à envisager, pour éviter l'occupation des trottoirs ou des arceaux à vélo.



En fonction de l'évaluation de l'utilisation des arceaux et des besoins complémentaires signalés par les habitants, d'autres implantations pourront être étudiées.

Le stationnement longue durée : implantation de garage à vélo et de box à vélo individuel

Des habitants ont exprimé le souhait de solution de stationnement plus sécurisé, sous la forme de **garage à vélos** (collectif) **ou de box à vélo individuel** (consignes sécurisées).

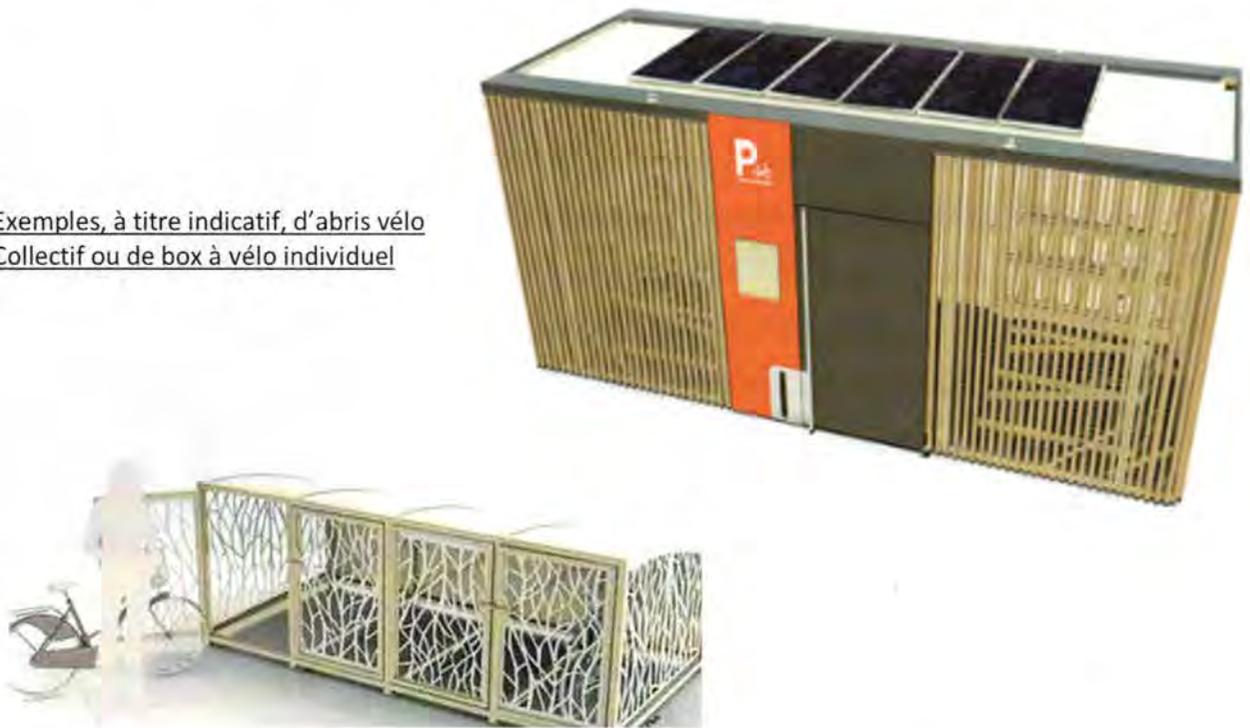
De plus en plus de cyclistes, locaux et de visiteurs, sont équipés de vélo haut de gamme (VAE, vélo de route, vélo de cyclotouriste avec bagages). Des actifs hésitent à laisser leur vélo à assistance électrique dans la rue durant le temps de travail, ou à la gare pour prendre le TER

(le garage collectif n'est pas perçu comme suffisamment sécurisé par des personnes équipées de vélos neufs).

Les cyclotouristes ont tendance à garder leur vélo à proximité, y compris le long d'une terrasse. De nombreux vélos sont régulièrement garés rue du Marché, rue piétonne et étroite. Un abri de type consigne à vélo (pour mettre vélo et bagages à l'abri) permettrait de prolonger le temps d'arrêt à Obernai, pour visiter la ville et se ravitailler.

Il est proposé dans un premier temps, de tester des boxes vélos en différents sites de la ville, afin de mesurer la demande et d'expérimenter les modalités de fonctionnement. Ces boxes pourront être déplacés si nécessaire. Les sites-test seraient : au centre-ville près de l'Hôtel de Ville et de l'Office de tourisme, place Neher, à la gare, cour Athic, à l'espace aquatique L'O.

Exemples, à titre indicatif, d'abris vélo
Collectif ou de box à vélo individuel



Un programme national Alvéole subventionne les abris-vélo (ouvert ou fermés) (jusqu'à 60% de l'investissement Hors Taxes, avec un plafond de 150 € HT par emplacement.). Alvéole est un dispositif CEE (Certificat d'Economie d'Energie) du Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

Dispositif de stationnement temporaire

Acquisition de modules de stationnement mobiles (10 dès 2020), utilisables en renfort sur des sites fréquentés temporairement (piscine plein air par exemple) ou lors d'évènements (manifestations festives ou économiques (festivals, BiObernai, marché de Noël, défi-vélo dans les écoles, fête du vélo...)).



Exemple de module de stationnement vélos temporaire facile à déployer, à transporter et à stoker

5.2 Améliorer le stationnement dans l'espace privé

Encourager la pose d'arceaux vélo ou d'abri vélo auprès des bailleurs sociaux.

Devant les immeubles des logements sociaux, de nombreux vélos sont posés devant les entrées, souvent sans possibilité de les fixer contre un arceau ou sous un abri extérieur.

Il est donc important de proposer du stationnement sécurisé et pratique pour ces habitants.

Le programme national Alvéole permet un cofinancement pour les abris et les arceaux dans les locaux sécurisés.



Renforcer au sein du Plan Local d'Urbanisme les obligations en matière de création d'espaces dédiés au stationnement des bicyclettes

Le Plan local d'Urbanisme d'Obernai approuvé en 2007 prévoit des obligations en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les vélos dans les programmes de construction de 4 logements et plus, en imposant la création d'un « local suffisamment dimensionné ». Ces

mesures sont par ailleurs complétées par les dispositions générales de l'article L111-5-2 du Code de l'Habitation et de la Construction, portant notamment sur les obligations de stationnement des véhicules non motorisés à l'occasion de la construction de bâtiments d'activités industrielles commerciales ou tertiaires.

Toutefois, ces dispositions s'avèrent encore peu exigeantes : elles ne précisent pas de ratios capacitaires en fonction des surfaces de plancher réalisées, ne visent pas les autres destinations (commerces, activités de services, équipements d'intérêt collectif, activités des secteurs industriels et tertiaires), n'exigent pas de dispositions supplémentaires sur l'accessibilité depuis la voie publique ou sur la présence de stationnement extérieur.

A l'occasion de l'évolution de son PLU, la ville d'Obernai chargera la Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile, compétente en matière de PLUi, de fixer des obligations visant à exiger au minimum :

- la réalisation d'un local couvert et sécurisé pour tout projet de construction d'un équipement collectif, d'un bâtiment d'activités ou d'habitation de 2 logements ou plus,
- une implantation du local au même niveau que l'entrée principale de la construction,
- des caractéristiques minimales des locaux couverts et sécurisés telles que:
 - o pour les bâtiments à usage principal d'habitation, l'espace possèdera une superficie de 0,75 m² au moins par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² au moins par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² ;
 - o pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possèdera une superficie représentant au moins 1,5 % de la surface de plancher et un espace clos et sécurisé sera dédié aux salariés.

Par ailleurs, le PLU contient des dispositions assouplissant particulièrement les règles d'implantation des locaux à vélos par rapport aux voies et emprises publiques en autorisant une implantation à l'alignement ou en retrait 1,5m de la limite avec le domaine public.

Ces dispositions seront préservées de telle sorte à pouvoir faciliter la construction de locaux vélos dans le tissu existant.

5.3 Développer et faire évoluer l'offre Vél'O

Vél'O est un service public de location de vélos mis en place par la Ville d'Obernai dans le cadre de la délégation de service public du transport urbain d'Obernai. A ce jour le service comprend 10 vélos à assistance électrique.

Un suivi annuel du service Vél'O doit permettre d'ajuster si nécessaire la flotte (nombre et type de cycles) et le dispositif, et ceci en fonction de la demande des usagers et des offres du marché privé.

5.4 La Ville d'Obernai exemplaire qui favorise l'usage du vélo auprès de ses agents

La Ville d'Obernai, en collaboration avec la communauté de communes et les structures publiques et parapubliques locales, souhaite montrer l'exemple et favoriser l'usage du vélo auprès de ses agents. A ce jour, la collectivité dispose de **deux vélos de service** mis à disposition des agents travaillant au siège de la mairie. Elle participe aussi au défi-vélo depuis plusieurs années.

La police municipale est équipée de deux vélos et deux vélos à assistance électrique.

Les propositions suivantes seront étudiées pour accompagner les agents souhaitant passer au vélo. Elles pourraient concerner :

- le renforcement de la flotte de vélos de service, comme au Pôle Logistique et Technique.
- la mise en place d'un abri vélo à proximité de l'Hôtel de Ville pour rapprocher les vélos de service et proposer un stationnement sécurisé des vélos des agents.
- la mise en place d'un forfait mobilités durables.

Le forfait mobilités durables

Mis en place par LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, permet aux employeurs de prendre en charge tout ou partie des frais engagés par leurs agents pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail via « leur cycle ou cycle à pédalage assisté personnel ou en tant que conducteur ou passager en covoiturage.

Ce forfait est déjà possible pour les entreprises, de manière volontaire. Le dispositif est en place pour la fonction publique d'Etat, un décret précisera les modalités d'application du « forfait mobilités durables » pour la fonction publique territoriale

5.5 Poursuivre les évènements et les actions de communication pour promouvoir les mobilités actives / Mobiliser les acteurs locaux pour promouvoir le vélo

Les événements vélo

Les événements vélo, comme le **défi-vélo et la fête du vélo**, offrent une visibilité importante sur la pratique du vélo. Des associations et entreprises locales seront partenaires.

Un soutien pourrait être apporté à des associations souhaitant créer d'autres animations phares autour du vélo.

Mobiliser les acteurs locaux pour promouvoir le vélo

Accentuer une culture de l'usage du vélo au quotidien en synergie avec les acteurs économiques et associatifs d'Obernai et des Terres de Sainte Odile.

Promotion de l'usage du vélo

Pour encourager le recours aux modes actifs, il faut changer l'image du vélo et communiquer sur la pratique pour inciter les citoyens à franchir le pas. Ces actions de communication nécessitent un travail sur le long terme et doivent se déployer via de nombreux canaux de communication.

La Ville continuera à mobiliser ses supports (journal municipal, site internet, réseaux sociaux, reportage photo et vidéo) pour promouvoir les mobilités actives, dont le vélo. Pour rendre lisibles les actions de la collectivité dans le domaine du vélo : création d'une signature vélo pour Obernai, sous la forme de visuels accompagnant toutes les actions en faveur du développement du vélo.

Autres pistes d'actions :

- éditer un dépliant « Obernai à vélo » pour les habitants (plan des itinéraires et conseils)
- développer les actualités vélo sur les réseaux sociaux
- proposer des supports pédagogiques permettant de rappeler le code de la route à tous les usagers de la rue (piétons, cyclistes, cyclomoteurs et automobilistes : actions d'information par la police municipale, signalétique temporaire, articles,
- relayer les actualités vélo via les acteurs locaux :

- acteurs institutionnels : les établissements scolaires, le Centre Arthur Rimbaud, l'Office de Tourisme d'Obernai-Pays de Ste Odile auprès des visiteurs et des prestataires locaux, ... ;
- les acteurs associatifs et les entreprises.

5. 6 - Mesurer et analyser les mobilités actives

La collectivité mettra en place des outils pour mesurer l'évolution des mobilités actives (compteur automatique, enquête, ...) et restera à l'écoute des attentes. Ces éléments contribueront à évaluer et ajuster ce plan vélo.

Dispositifs de comptage

La Ville d'Obernai envisage l'installation de compteurs piétons-cyclistes organisera des campagnes ponctuelles de comptages des mobilités actives.

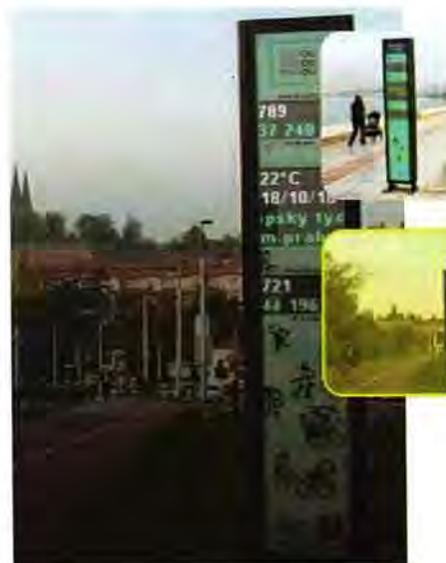
Les comptages automatiques de piétons et cyclistes permet de disposer d'informations fiables et objectives pour évaluer des aménagements mis en place. Les comptages peuvent être partagés avec les usagers, en publiant les données en ligne ou sur site via un afficheur.

La construction de profils à partir des données renseigne par exemple sur l'usage d'un aménagement (récréatif ou utilitaire), le profil horaire (jour le plus fréquenté, pics de fréquentation) et la répartition semaine/week-end.

Les données de fréquentation sont également des points de référence pour mesurer l'impact de la météo, l'évolution de la pratique du vélo. La nouvelle génération de compteurs permet de distinguer le type de mobilité (marche, vélo, trottinette).

Le compteur peut être relié à un afficheur en temps réel, sous la forme d'une borne d'affichage. Cette borne permet de partager le comptage et de sensibiliser le public aux circulations douces.

Projet d'implanter deux à trois compteurs. Exemples d'implantation à étudier : sur la voie verte à hauteur du parking des Remparts, sur la liaison douce rue de Boersch, rue du Gén. Leclerc.



5. 7 – Suivi, évaluation et ajustement du plan vélo

La collectivité mettra en place un comité de pilotage, composé d'élus et des services, pour assurer la mise en place et le suivi de la mise du plan vélo. Cette instance fera des propositions pour ajuster le programme d'action, en fonction des remarques et contributions d'usagers de la bicyclette et des indicateurs de suivi (comme les de comptage ci-dessus). La Communauté de Communes et l'Office de tourisme seront associé pour tenir compte des problématiques de liaisons cyclables intercommunales et du cyclotourisme.

Chaque année, dans le cadre des orientations budgétaires, la Ville fixera les actions nouvelles à réaliser.

ANNEXES

PLAN VELO URBAIN D'OBERNAI

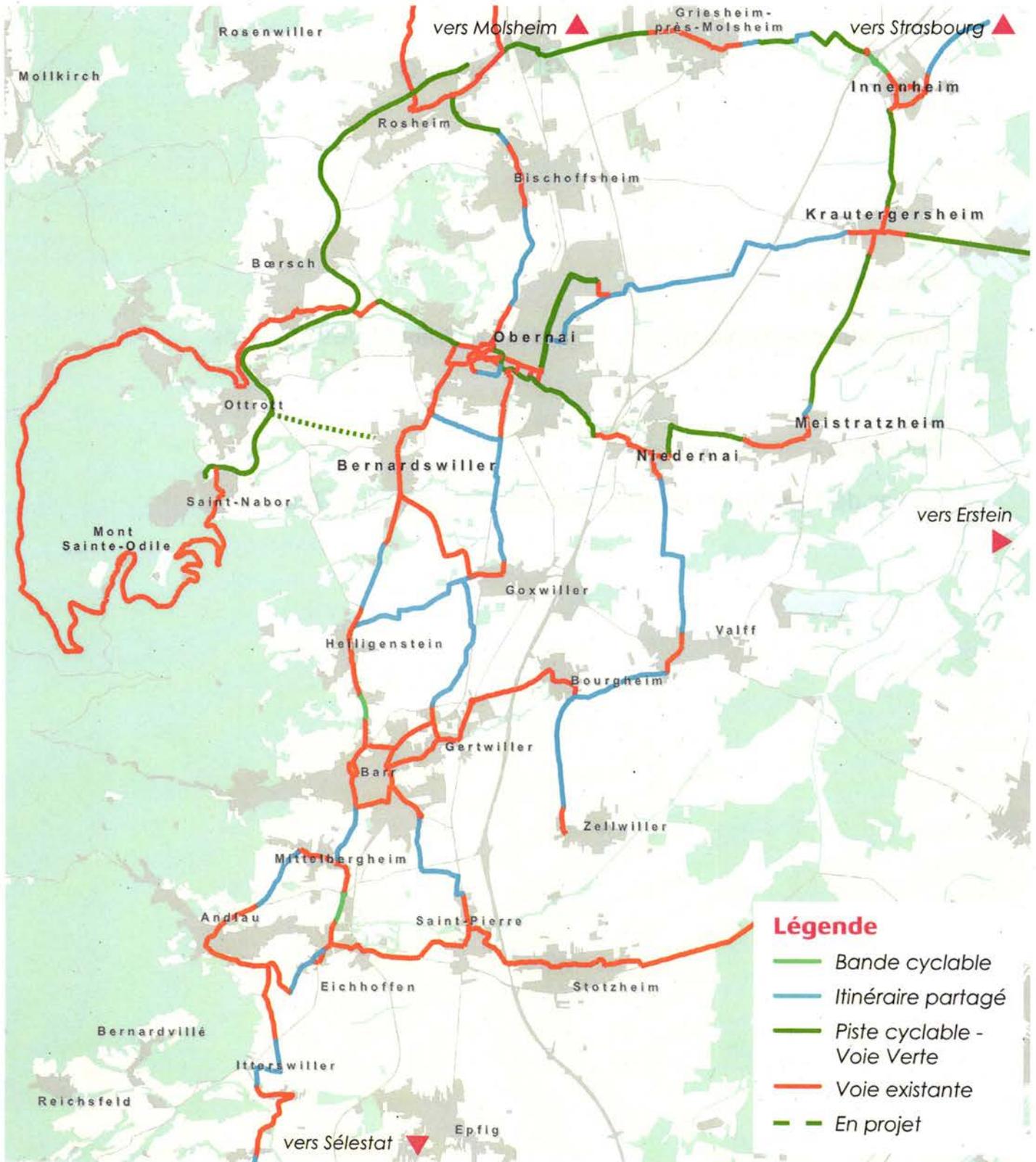
Annexe 1 :

Carte du réseau cyclable du Pays de Ste Odile et des environs

Annexe 2 :

Cartes de l'évolution du maillage cyclable urbain d'Obernai

Les itinéraires cyclables du Pays de Sainte Odile et des environs



Source : PETR du Piémont des Vosges

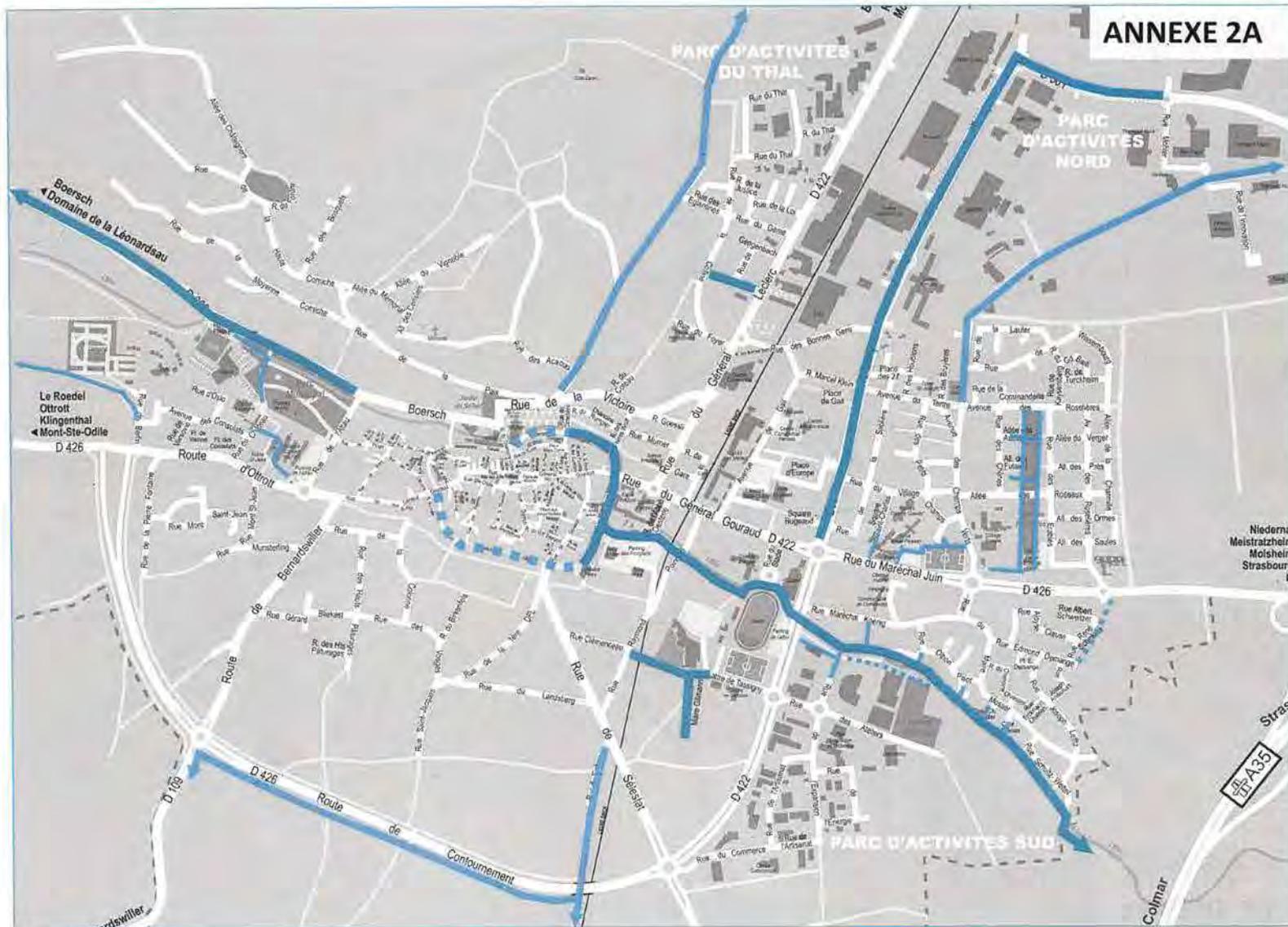
Les aménagements cyclables existants

En site propre
(pistes cyclables-voies vertes)

En mode partagé
(usage agricole/vélos)

Liaisons douces
(piétons-cyclistes)

Aménagements cyclables partiels
(sens unique, sans enrobés, ...)



Plan vélo urbain d'Oberrnai
Octobre 2020

