

Contribution n° 3 : Mobilités, stationnement et mutations urbaines à Obernai

Le PLUi-H désigne la gare d'Obernai comme le « pôle multimodal principal du territoire ». Cette orientation paraît cohérente avec son rôle dans les déplacements quotidiens et la progression de sa fréquentation.

Sa mise en œuvre soulève toutefois plusieurs interrogations qui dépassent la seule organisation des transports. Autour de la gare se concentrent des enjeux de stationnement, de liaisons entre quartiers, de maîtrise foncière et de mutations urbaines, notamment dans les secteurs des Remparts, du Leimtal et du faubourg Est.

Ces questions sont étroitement liées. Les choix de stationnement influencent l'utilisation du foncier, les possibilités de création de logements, la qualité du cadre de vie et le développement des mobilités alternatives.

À travers cette contribution, je souhaite donc interroger la cohérence d'ensemble des orientations retenues par le PLUi-H et les perspectives d'aménagement envisagées pour ces secteurs d'Obernai.

1. Autour de la gare : vers un pôle multimodal

La gare d'Obernai a accueilli 968 603 voyageurs en 2024, contre 691 394 en 2019, soit une progression de 40 % en cinq ans. Cette évolution confirme son rôle structurant dans les déplacements quotidiens.

Le secteur dispose déjà d'atouts importants : l'offre automobile directement identifiée comme « parkings de la gare » est de 62 places.

La Ville indique toutefois qu'en ajoutant le parking des Remparts situé à moins de trois minutes à pied, environ 400 places gratuites peuvent être utilisées par les usagers de la gare.

A cela s'ajoute le nouveau parking aménagé au droit de l'ancien garage Citroën et le parking d'appoint rue Poincaré-Leimtal, ouvert ponctuellement. S'y ajoutent les correspondances du réseau Pass'O avec la quasi-totalité des trains en semaine, les lignes de cars interurbains, les équipements de stationnement pour les vélos et une station d'autopartage.

Les équipements et les services existent donc déjà ; cependant, je ne trouve pas dans le PLUi-H une vision suffisamment lisible de la manière dont toutes ces fonctions doivent s'organiser demain.

Ce flou est d'autant plus notable que le PLU actuel comportait une orientation spécifique au Leimtal, situé à cinq minutes de la gare, associant suppression d'un passage à niveau, nouvelle liaison, rond-point, stationnements et sécurisation des circulations.

12. Orientations d'aménagement du secteur « Leimtal »



Obernai – PLU – Modification n°4- 2017

33

Extrait du PLU d'Obernai : Orientation d'aménagement "Leimtal"

Autre élément important, le 18 décembre 2023, le Conseil municipal d'Obernai a approuvé l'acquisition amiable pour 870 951,15 € de plus de 84 ares de terrains classés en zone UE au lieu-dit Leimtal, situés entre la rue Poincaré et la rue de Lattre-de-Tassigny, au sud du parking des Remparts.

Cette zone, à 6 minutes à pied de la gare, est actuellement utilisée comme parking d'appoint, avec un accès fléché par la rue Poincaré depuis la rue du Gal Gouraud.



Rue Poincaré, accès au secteur du Leimtal



Foncier acquis par la ville Leimtal



Rue Poincaré, passage à niveau dont la suppression a été programmée



Rue Poincaré – Fléchage depuis la rue du Général Gouraud vers le parking provisoire au Leimtal



Rue Poincaré – passage souterrain vers le parking des Remparts

Ces acquisitions foncières avaient notamment été présentées dans la perspective d'une nouvelle liaison routière, de la création de stationnements et de la suppression du passage à niveau. Le PLUi-H devrait donc clairement indiquer ce qui est maintenu, modifié ou abandonné de ce projet et quelle fonction est désormais attribuée à ces emprises foncières déjà acquises.

Le PLUi-H désigne la gare d'Obernai comme le principal pôle multimodal du territoire ; il ne semble cependant pas proposer de schéma d'aménagement permettant de comprendre comment ces différentes fonctions seront organisées et développées de manière cohérente. Plus largement, comment ces acquisitions foncières s'inscrivent-elles dans une stratégie d'aménagement cohérente du secteur gare-Remparts-Leimtal ?

2. Faubourg Est et rue du Général Gouraud : anticiper les mutations autour de la gare

Le faubourg Est d'Obernai, notamment le secteur de la rue du Général-Gouraud, connaît depuis plusieurs décennies de profondes mutations urbaines. Les activités artisanales y ont progressivement laissé place à des logements, tandis que l'implantation du collège Freppel a contribué à transformer la physionomie du quartier.

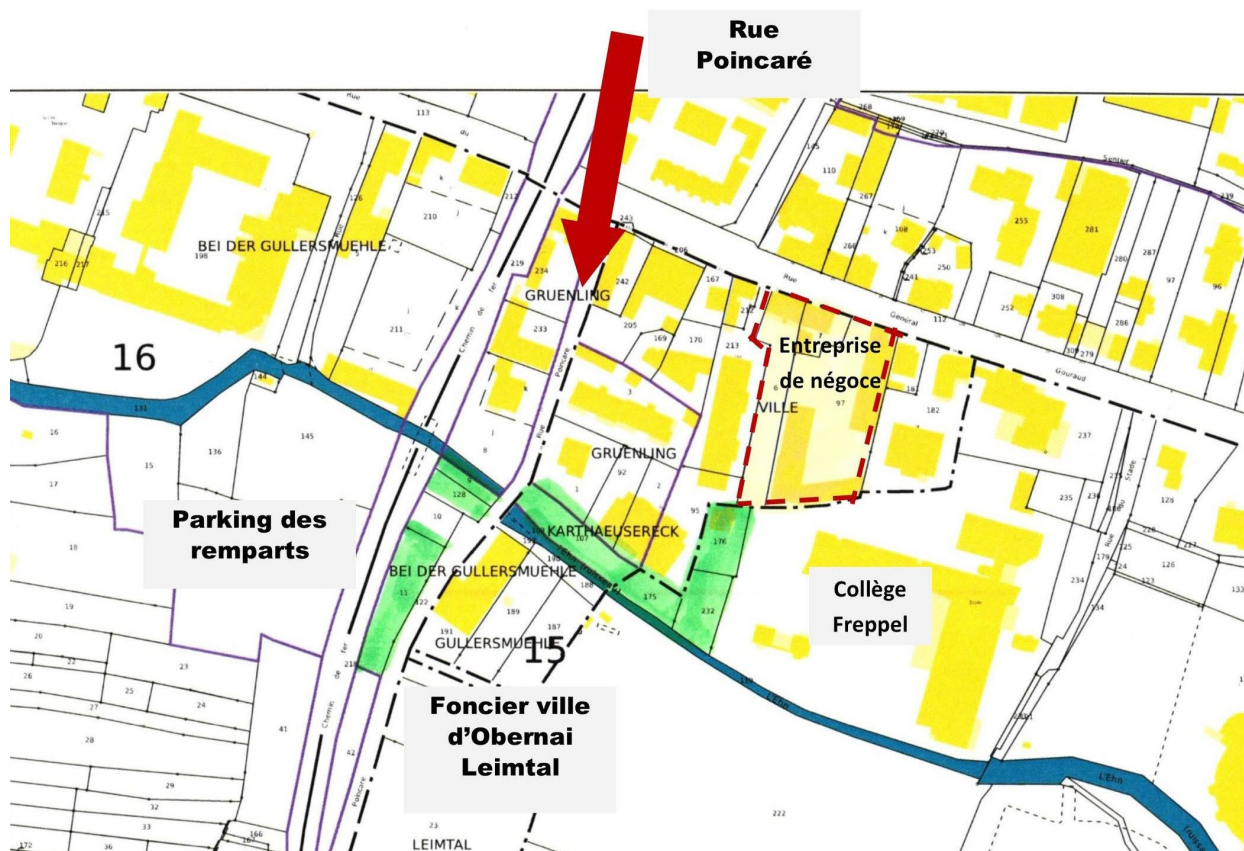
Dès le début des années 2000, la **Charte architecturale et paysagère d'Obernai**, élaborée avec le concours du CAUE du Bas-Rhin, identifiait ce quartier comme un « secteur à fort potentiel de mutation ». Elle soulignait déjà les difficultés de liaison avec la gare et les quartiers voisins, ainsi que la nécessité d'anticiper et d'accompagner l'évolution du tissu urbain.

Alors que plusieurs entreprises ont progressivement quitté le faubourg Est pour rejoindre les zones d'activités aménagées en périphérie, libérant des emprises depuis reconverties à vocation résidentielle, le secteur conserve une activité historique de négoce et de distribution de matériaux pour le bâtiment. Implantée rue du Général-Gouraud sur une emprise foncière d'environ 3 630 m², selon les données disponibles, cette entreprise dispose d'espaces de stockage et accueille une clientèle de professionnels et de particuliers. Son activité génère des flux de véhicules utilitaires et de poids lourds liés aux livraisons ainsi qu'aux opérations de chargement et de déchargement des marchandises.

Son évolution éventuelle mérite d’être prise en compte dans une réflexion prospective sur les mutations urbaines du quartier.

Classé UB au PLU communal actuel et UBa dans le PLUi-H, il se situe dans un environnement urbain mixte, à 3 minutes à pied de la gare et à côté du collège Freppel.

Au sud, il jouxte, selon les indications foncières recueillies, une propriété partiellement surbâtie appartenant à la Ville d’Obernai (ancien club-house du CAO basket-ball), implantation qui pourrait présenter un intérêt pour une liaison vers la rue Poincaré, cette possibilité reste à vérifier sur les plans fonciers et au regard des contraintes techniques.



Extrait cadastral annoté



Entreprise de négoce - Vue depuis la rue du Gal Gouraud



Entreprise de négoce – Emprise foncière



Vue Ouest



Terrain ville d'Obernai – Vue sud

Le traitement réservé à ce secteur contraste avec celui de l'OAP n° 8 « Rue de Sélestat ». Dans ce dernier cas, le PLUi-H anticipe la reconversion d'un site de 0,7 hectare, actuellement occupé par une activité de négoce de fioul, en y prévoyant la réalisation d'environ 25 logements collectifs.

Une démarche d'anticipation a été retenue pour ce site, alors qu'aucune réflexion comparable ne semble avoir été engagée pour le faubourg Est, pourtant identifié depuis plus de vingt ans comme un secteur à fort potentiel de mutation et situé à proximité immédiate de la gare.

Il ne s'agit évidemment ni de remettre en cause le maintien des activités économiques existantes ni de préjuger de l'avenir de l'entreprise concernée.

Cette différence de traitement interroge la cohérence des choix de planification. Une étude prospective sur le faubourg Est permettrait-elle d'anticiper les mutations possibles et d'améliorer les liaisons avec la gare, la rue Poincaré et les équipements voisins ?

3. Stationnement et foncier : des choix à remettre en cohérence

Un autre point mérite, à mon sens, d'être regardé avec attention : le stationnement.

Dans son régime général, le PLUi-H continue à demander deux places pour un logement collectif de deux pièces ou plus, auxquelles s'ajoute une place visiteur par tranche de trois logements entamée. Pour une opération théorique de 100 logements collectifs d'au moins deux pièces, ce calcul aboutirait à 234 places, avant application des plafonds légaux éventuellement applicables.

Cette lecture du règlement ne peut toutefois pas être dissociée des plafonds fixés par la loi à proximité d'une gare.

La DDT a elle-même attiré l'attention sur les obligations de stationnement applicables à proximité de la gare, notamment dans les secteurs de La Haul et des Remparts. Depuis le 28 novembre 2025, les articles L.151-35 et L.151-36 du Code de l'urbanisme, modifiés par la loi n° 2025-1129 du 26 novembre 2025, prévoient des plafonds qui s'imposent nonobstant les dispositions du PLUi-H. Ainsi, pour les logements ordinaires situés à moins de 800 mètres d'une gare, lorsque la qualité de la desserte le permet, il ne peut être exigé plus d'une place de stationnement par logement.

Pour les logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État, le plafond est d'une place par logement et est ramené à 0,5 place lorsque ces logements se situent à moins de 800 mètres d'une gare et que la qualité de la desserte le permet. L'article L.151-35 fixe également un plafond de 0,5 place par logement pour certaines catégories d'établissements d'hébergement de personnes âgées et de résidences universitaires mentionnées à l'article L.151-34, indépendamment de leur proximité avec une gare.

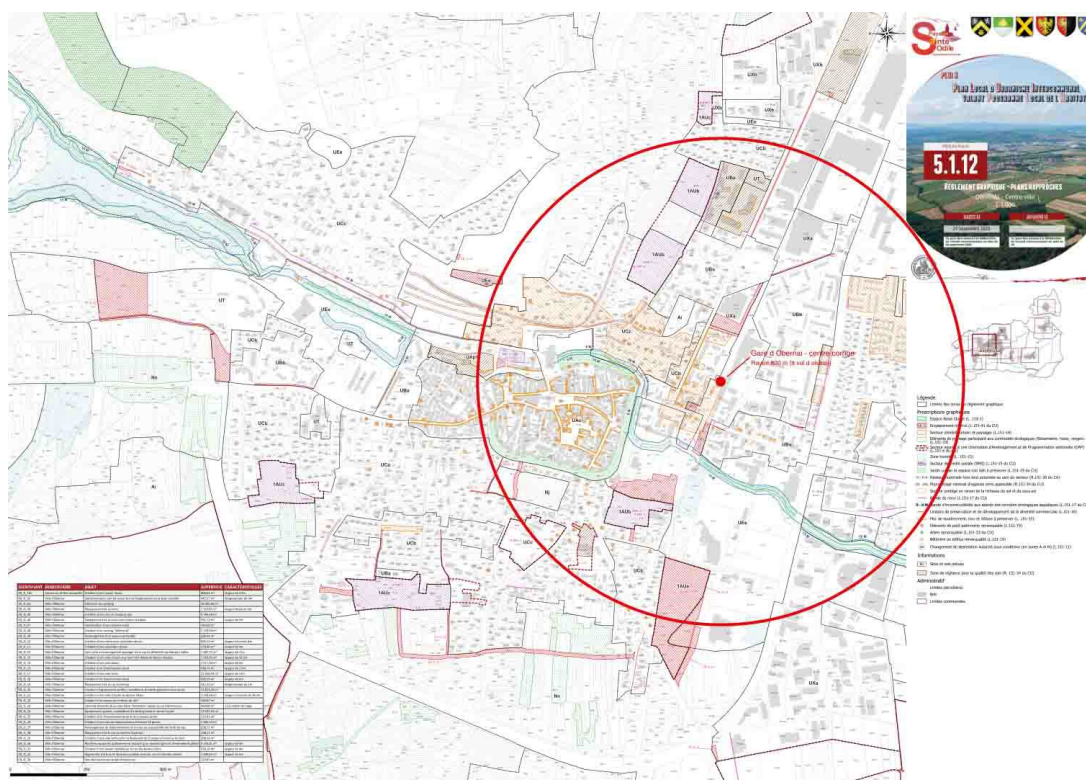
Ces dispositions doivent être prises en compte dans l'application des règles de stationnement du PLUi-H et dans l'appréciation des besoins futurs.

La règle générale du PLUi-H à deux places par logement ne peut donc pas être lue comme une exigence uniforme autour de la gare. Dans son mémoire en réponse aux avis des personnes publiques associées, la CCPSO indique pourtant ne pas souhaiter modifier son règlement sur ce point.

Le règlement peut conserver une règle générale pour l'ensemble du territoire, mais celle-ci ne doit pas donner l'impression qu'elle pourra être exigée telle quelle dans les secteurs proches de la gare. Le PLUi-H doit identifier clairement les secteurs concernés et expliquer les conséquences concrètes de ces plafonds sur les projets de logements et sur l'évaluation des besoins de stationnement public.

Les secteurs des OAP n° 9 « Les Remparts » et n° 10 « La Haul » apparaissent concernés par le périmètre de 800 mètres autour de la gare. Il conviendrait de préciser les conditions d'application des plafonds légaux, au regard de la qualité de la desserte ferroviaire et des caractéristiques des logements.

En outre, l'article L.151-31 du Code de l'urbanisme, modifié par la loi du 26 novembre 2025, prévoit une réduction d'au moins 30 % des obligations de stationnement, notamment en contrepartie de véhicules propres en autopartage ou lorsqu'une aire de covoiturage existe dans l'environnement immédiat de l'opération. La prise en compte de cette disposition mérite d'être explicitée dans le PLUi-H.



Rayon de 800 mètres à vol d'oiseau, autour de la gare

4. ER O.26 : un choix de stationnement au détriment du patrimoine bâti et d'autres perspectives d'aménagement ?

Le PLUi-H maintient l'emplacement réservé O.26 pour la création d'une aire de stationnement d'environ 50 places, sur une surface de 2 656,52 m².

Commune : Obernai
Numéro : ER_O_26
Objet : Création d'une aire de
stationnement d'environ 50 places
Bénéficiaire : Ville d'Obernai
Surface : 2 656,52 m²



Emplacement réservé O.26

La Ville d'Obernai a déjà acquis en 2024 une emprise de 14,10 ares au 15 rue du Général-Gouraud, les parcelles section 16 n° 233 et 234, comprenant une maison d'habitation et un atelier, pour 663 400 €. La partie restante de l'emplacement réservé comprend une maison d'habitation sise rue Poincaré comportant trois logements.



Maison et dépendances acquises
15 rue du Gal Gouraud

La réalisation intégrale du projet supposerait une maîtrise foncière complémentaire, avec un coût d'opération qui ne se limite pas aux 663 400 € déjà engagés par la Ville d'Obernai. À cette acquisition s'ajouteraient celles des propriétés restantes, les démolitions et les travaux d'aménagement du parking.



Maison d'habitation dans l'emprise de l'emplacement réservé O.26



Rue Poincaré, dépendances de la maison sise 15, rue du Gal Gouraud acquise par la ville d'Obernai

Rapprochée de l'acquisition des terrains du Leimtal en 2023 (870 951,15 €), cette opération représente plus de 1,53 million d'euros d'investissements fonciers déjà décidés par la Ville dans deux secteurs proches de la gare, sans compter les dépenses nécessaires à la réalisation des aménagements envisagés. Si ces acquisitions répondent à des projets distincts, leur importance financière interroge la cohérence d'ensemble des choix d'aménagement et l'utilisation future de ce foncier public.

Au-delà de cet enjeu financier, le projet de parking soulève également une question architecturale et paysagère. La démolition des bâtiments existants entraînerait une rupture dans l'alignement bâti de la rue du Général-Gouraud et modifierait sensiblement le paysage urbain du faubourg Est.

La Charte architecturale et paysagère d'Obernai avait souligné l'intérêt d'accompagner les mutations de ce quartier en préservant la qualité de son tissu urbain.

Dans un secteur où le foncier est rare, où les capacités de stationnement autour de la gare et du parking des Remparts sont déjà importantes et où le PLUi-H doit également répondre aux besoins en logements, il paraît nécessaire de vérifier la pertinence d'un projet mobilisant une telle emprise bâtie pour créer environ 50 places supplémentaires.

Le terrain déjà acquis bénéficie d'une situation favorable pour d'autres usages. Un scénario de conservation et de réhabilitation du bâti, notamment pour de petits logements destinés aux jeunes, aux seniors ou aux ménages de petite taille, mériterait d'être comparé au projet initial.

Avant de confirmer la création d'un parking, il serait utile de disposer d'une évaluation des besoins réels de stationnement, tenant compte des capacités existantes, de leurs taux d'occupation et de leurs différents usages, notamment par les voyageurs, les résidents et les visiteurs du centre-ville.

L'optimisation et la mutualisation des parkings existants, voire l'étude d'un stationnement en ouvrage si les besoins futurs le justifient, pourraient également être examinées.

Une comparaison de ces différents scénarios, intégrant leur coût global, leur consommation foncière, leurs conséquences sur le patrimoine bâti et leurs possibilités de création de logements, permettrait de mieux apprécier la pertinence du maintien et de la délimitation de l'emplacement réservé O.26.

5. Covoiturage, autopartage et mobilités actives

L'OAP Mobilité affiche la volonté de réduire la dépendance à la voiture, de développer les déplacements à pied et à vélo et de renforcer les connexions entre les quartiers, les équipements et les pôles de transport. Ces intentions sont louables. Encore faut-il qu'elles trouvent une traduction concrète. Le PLUi-H prévoit plusieurs cheminements piétons et cyclables, mais leur présentation dispersée dans les différentes OAP ne permet pas d'apprécier la cohérence du réseau à l'échelle d'Obernai.

Une cartographie d'ensemble des itinéraires piétons et cyclables existants et projetés permettrait d'identifier les ruptures de continuité, les traversées à sécuriser et les liaisons prioritaires entre les quartiers, la gare, les équipements et les communes voisines.

Le développement du covoiturage à Obernai soulève également des interrogations.

Alors qu'à Innenheim, une OAP prévoit une aire paysagère d'au moins 20 places, aucune localisation précise d'une aire de covoiturage ne semble avoir été retenue à Obernai, pourtant identifiée comme le principal pôle multimodal du territoire.

Le covoiturage routier ne répond pas nécessairement aux mêmes besoins que le rabattement vers la gare. Une implantation aux abords des échangeurs autoroutiers de l'A35 et des accès à la RD500, à l'est d'Obernai, pourrait constituer un point de regroupement intéressant et mériterait d'être étudiée parmi d'autres possibilités, au regard des conditions d'accès, de sécurité et de desserte.

Dans cette perspective, les secteurs d'équipements publics du Kuttergaessel (ER O.35) à Obernai et celui tout proche de Niedernai (ER N.01) ont-ils fait l'objet d'une analyse de leur potentiel pour accueillir une aire de covoiturage ?



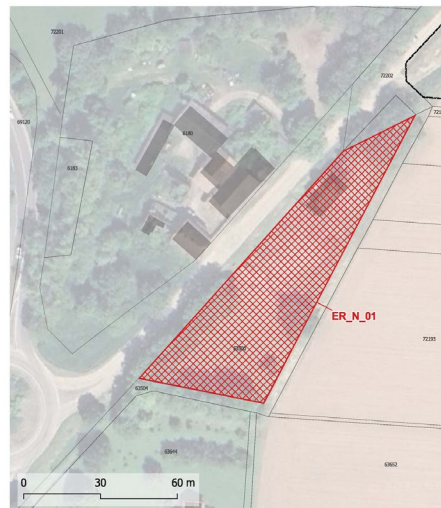
Vue aérienne Obernai limite Est

Commune : Obernai
Numéro : ER_O_35
Objet : Création d'installations
d'intérêt général, d'équipements
publics et voiries
Bénéficiaire : Ville d'Obernai
Surface : 42 255,38 m²



*Emplacement réservé O.35
Zones d'équipements publics Obernai*

Commune : Niedernai
Numéro : ER_N_01
Objet : Création d'équipements
publics et d'ouvrages d'intérêt
général
Bénéficiaire : Commune de Niedernai
Surface : 3 753,80 m²



*Emplacement réservé N.01
Zones d'équipements publics Niedernai*

L'autopartage constitue une autre alternative à la possession d'un véhicule individuel. Obernai dispose déjà d'une expérience dans ce domaine, avec l'implantation d'un service d'autopartage à proximité de la gare, dont la Ville avait accompagné la promotion, notamment en lien avec le réseau Pass'O. Cette pratique pourrait être davantage développée dans les quartiers résidentiels et les nouvelles opérations d'aménagement, en complément des transports collectifs et des mobilités actives.

Je n'ai toutefois pas trouvé dans le PLUi-H de dispositions précises visant à encourager l'implantation de nouvelles stations d'autopartage dans les quartiers résidentiels.

Cette possibilité a-t-elle été étudiée pour contribuer à réduire les besoins en stationnement privé, limiter l'imperméabilisation des sols et favoriser une utilisation plus partagée de l'automobile ?

6. Nouveaux logements et activités : quels effets sur les déplacements ?

Plus généralement, le PLUi-H prévoit de nouveaux logements, activités et équipements qui généreront des déplacements supplémentaires.

Pourtant, comme le relève la MRAe, aucune estimation de l'augmentation du trafic routier et de ses incidences sur le bruit et la qualité de l'air n'est présentée.

Au-delà de cette absence d'évaluation globale, il me paraît indispensable d'apprécier les effets propres à chaque opération d'aménagement sur les voies de desserte et les axes de circulation des quartiers concernés, mais également les effets cumulés de plusieurs opérations susceptibles de solliciter les mêmes infrastructures.

Or, je n'ai pas identifié dans le dossier de PLUi-H d'analyse permettant de mesurer ces incidences à l'échelle des quartiers, notamment aux heures de pointe, ni de vérifier la capacité des voiries existantes à absorber les flux supplémentaires dans des conditions satisfaisantes de circulation et de sécurité.

Cette évaluation me paraît pourtant essentielle pour apprécier la pertinence des choix d'urbanisation, anticiper les aménagements nécessaires et éviter que les difficultés de circulation ne soient reportées sur les quartiers existants.

Je demande que soient évalués, pour les principales opérations d'aménagement, les flux de circulation supplémentaires, leurs incidences sur les axes de desserte et leurs effets cumulés à l'échelle des quartiers concernés.

Ces éléments devraient permettre d'apprécier l'adéquation des infrastructures existantes et des aménagements prévus avec les développements urbains envisagés.

QUESTIONS ET DEMANDES

Je souhaite que les observations et demandes ci-après soient soumises à la Communauté de communes du Pays de Sainte-Odile (CCPSO), autorité compétente pour l'élaboration du PLUi-H, afin qu'elle y apporte, en lien avec la Ville d'Obernai et les autres collectivités ou organismes concernés, des réponses circonstanciées.

I. STRATÉGIE DE MOBILITÉ ET ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS

1. Organisation du pôle multimodal de la gare

Quelle vision d'ensemble la CCPSO et la Ville d'Obernai envisagent-elles pour accompagner le développement de la gare en tant que principal pôle multimodal du territoire ?

Comment pourraient être articulés les accès, les transports collectifs, le stationnement et les mobilités actives avec les secteurs des Remparts, du Leimtal et de la rue Poincaré ? Quels outils du PLUi-H permettraient de traduire cette stratégie ?

2. Covoiturage, autopartage et mobilités actives

Quelles perspectives de développement du covoiturage et de l'autopartage sont envisagées à Obernai, notamment à proximité des grands axes, de la gare et dans les futurs quartiers résidentiels ?

Comment la CCPSO et la Ville d'Obernai entendent-elle assurer la cohérence et la continuité des itinéraires piétons et cyclables à l'échelle de la ville et vers les communes voisines ? Une cartographie d'ensemble des liaisons existantes et projetées pourrait-elle utilement compléter le dossier ?

II. CHOIX D'AMÉNAGEMENT ET ANTICIPATION DES MUTATIONS URBAINES

3. Devenir du secteur du Leimtal

Quel devenir est envisagé pour le secteur du Leimtal et les terrains acquis par la Ville d'Obernai en 2023 ?

Dans quelle mesure les orientations du PLU communal relatives à la nouvelle liaison routière, à la suppression du passage à niveau et aux stationnements sont-elles maintenues, adaptées ou abandonnées dans le projet de PLUi-H ?

4. Mutations urbaines du faubourg Est - *Tronçon de la rue du Général-Gouraud compris entre la voie ferrée et le giratoire du boulevard de l'Europe.*

Comment la CCPSO et la Ville d'Obernai envisagent-elles l'évolution à long terme du faubourg Est, identifié depuis plusieurs années comme un secteur à fort potentiel de mutation ?

Une étude prospective pourrait-elle être engagée afin d'anticiper les mutations possibles, d'examiner les perspectives d'évolution du foncier et d'améliorer les liaisons avec la gare, le collège Freppel et la rue Poincaré, sans préjuger du maintien ou de l'évolution des activités économiques existantes ?

III. STATIONNEMENT, FONCIER ET INCIDENCES DES DÉVELOPPEMENTS URBAINS

5. Stationnement automobile : cohérence réglementaire et qualité des quartiers

Comment la CCPSO et la Ville d'Obernai justifient-elle les obligations de stationnement retenues dans le PLUi-H, notamment au regard des plafonds légaux applicables, sous conditions, à proximité des gares et des observations formulées par la DDT ?

Quelles adaptations pourraient être envisagées pour mieux articuler ces dispositions avec les possibilités de réduction des obligations de stationnement liées à l'autopartage et au covoiturage, ainsi qu'avec les objectifs de limitation de l'imperméabilisation, de préservation des espaces verts et de maîtrise du coût des logements ?

6. Emplacement réservé O.26 : justification et perspectives d'aménagement

Sur quelles évaluations des besoins futurs repose le maintien de l'emplacement réservé O.26, destiné à la création d'environ 50 places de stationnement supplémentaires, compte tenu des capacités déjà disponibles à proximité de la gare ?

Quels éléments ont été retenus pour apprécier le coût global de l'opération, ses conséquences sur le patrimoine bâti et le paysage urbain ainsi que les autres possibilités de valorisation du foncier ?

Une comparaison de scénarios alternatifs pourrait-elle être envisagée, intégrant notamment l'adaptation de l'emprise réservée, la mutualisation des parkings existants, la conservation et la réhabilitation d'une partie du bâti ou encore la réalisation, à proximité, d'un stationnement en ouvrage sur une emprise adaptée ?

7. Incidences des développements urbains sur la circulation et les déplacements

Sur quelles études et hypothèses d'évolution du trafic routier repose le PLUi-H pour apprécier les déplacements supplémentaires générés par les nouveaux logements, activités et équipements prévus à Obernai ?

Les effets propres à chaque opération d'aménagement sur les voies de desserte et les axes de circulation des quartiers concernés, ainsi que leurs effets cumulés, ont-ils été évalués ? Dans la négative, la CCPSO envisage-t-elle de compléter le dossier afin de vérifier la capacité des voiries et d'identifier les aménagements nécessaires ?

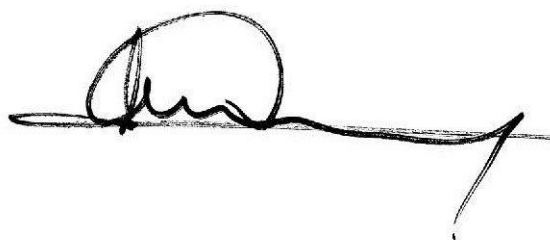
Comment ces incidences ont-elles été prises en compte dans les choix d'urbanisation, notamment en matière de sécurité, de nuisances sonores, de qualité de l'air et de développement des mobilités alternatives ?

A Obernai, le 27 octobre 2026

Catherine Edel-Laurent

27 rue de la chapelle

67210 Obernai



REPERES DOCUMENTAIRES ET REGLEMENTAIRES

1. Documents du PLUi-H

- **Pièce 6.3 – OAP thématique Mobilité** : notamment p. 18, relative à l'intermodalité et à la gare d'Obernai, identifiée comme « pôle multimodal principal du territoire » ; dispositions concernant le covoiturage, les mobilités actives et la mutualisation des stationnements.
- **Pièce 6.1 – OAP sectorielles d'Obernai** : OAP n° 9 « Les Remparts », OAP n° 10 « La Haul » et OAP n° 8 « Rue de Sélestat » (reconversion d'un site d'activité d'environ 0,7 ha pour la réalisation d'environ 25 logements).
- **Pièce 6.1 – OAP sectorielle d'Innenheim** : aménagement d'une aire de covoiturage paysagère d'au moins 20 places.
- **Règlement écrit et documents graphiques du PLUi-H** : dispositions relatives au stationnement automobile, au zonage du faubourg Est et aux secteurs de développement urbain.
- **Atlas des emplacements réservés** : ER O.26, création d'une aire de stationnement d'environ 50 places sur 2 656,52 m² ; ER O.35, secteur du Kuttergaessel.

2. Avis des personnes publiques associées et mémoire en réponse de la CCPSO

- **Direction départementale des territoires (DDT)** : observations relatives aux obligations de stationnement à proximité de la gare, notamment dans les secteurs des Remparts et de La Haul, observations sur les accès et la desserte du Kuttergaessel. Mémoire en réponse, notamment remarques DDT_8 et DDT_9, p. 20-21.
- **Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe)** : observation n° 42 concernant l'estimation du trafic routier généré par le PLUi-H et ses incidences sur le bruit et la qualité de l'air. Mémoire en réponse, p. 194-195.
- **PETR du Piémont des Vosges** : avis du 20 janvier 2026, volet mobilité.
- **Collectivité européenne d'Alsace** : avis adopté le 5 décembre 2025, notamment les observations relatives aux déplacements.

3. Documents communaux et autres références locales

- **PLU communal d'Obernai** : orientations d'aménagement modifiées, orientation n° 12 « Leimtal » ; règlement écrit relatif au stationnement.
- **Conseil municipal d'Obernai** :
 - délibération n° 124/07/2023 du 18 décembre 2023, relative à l'acquisition amiable de terrains situés en zone UE du Plan Local d'Urbanisme au lieudit Leimtal destinés à des constructions, installations et aménagements liés à la réalisation d'équipements collectifs.
 - délibération n° 022/02/2024 du 25 mars 2024 relative à l'acquisition des parcelles cadastrées section 16 n° 233 et 234, au 15 rue du Général-Gouraud, dans l'emprise de l'emplacement réservé n° 48 du PLU communal (devenu ER O.26 dans le projet de PLUi-H).
- **Charte architecturale et paysagère d'Obernai**, élaborée avec le concours du CAUE du Bas-Rhin (fiches « Faubourg Est : l'espace urbain » et « Le bâti ») cf. Annexe
- **SNCF Open Data** : données de fréquentation de la gare d'Obernai en 2019 et 2024.
- **Ville d'Obernai** : informations relatives aux parkings de la gare et des Remparts, aux transports collectifs et à l'autopartage.

4. Références réglementaires

- **Code de l'urbanisme, articles L.151-31, L.151-34, L.151-35 et L.151-36** (rédaction en vigueur depuis le 28 novembre 2025) : réduction d'au moins 30 % des obligations de stationnement sous conditions, et plafonds légaux applicables selon la catégorie de logements et la proximité d'une gare. Loi n° 2025-1129 du 26 novembre 2025, art. 20.



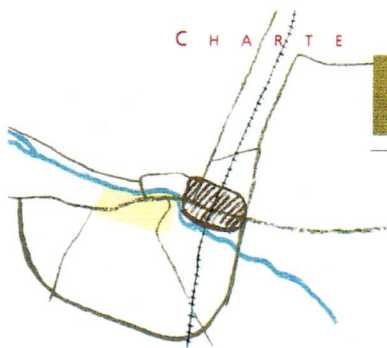
L'observation des espaces bâtis d'Owernei a conduit au repérage de 14 secteurs urbains. Chaque secteur présente des enjeux architecturaux, urbains et paysagers, qui constituent le cadre commun aux interventions publiques et privées. Pour chaque secteur, vous trouverez des fiches d'information et de conseil correspondant à deux approches:

- l'une, centrée sur l'espace urbain, présente ses qualités, ses problèmes, ses enjeux.

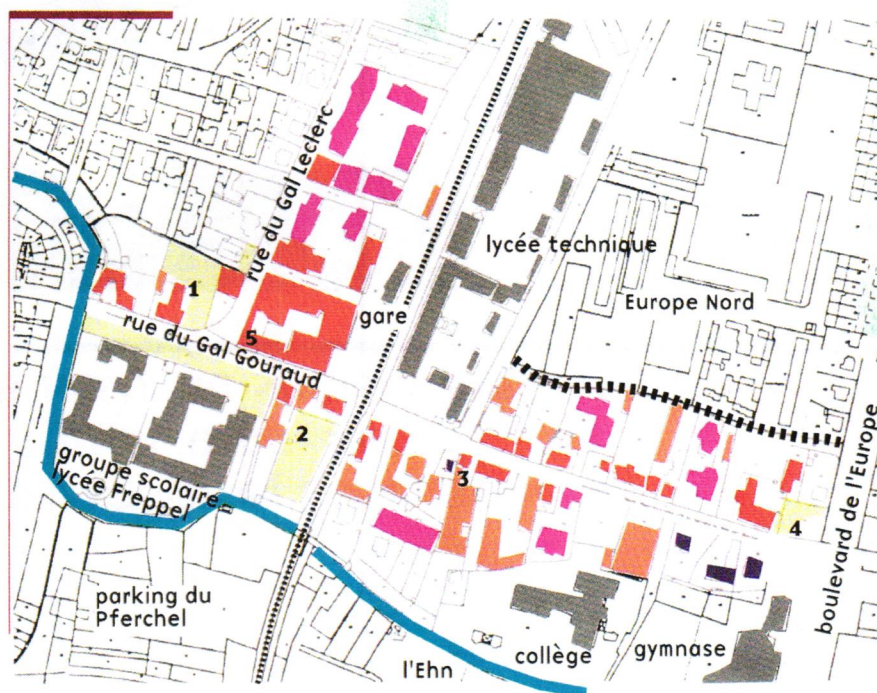
• l'autre, centrée sur l'espace paysager, présente les enjeux des paysages, des aménagements paysagers, des équipements paysagers.

Faubourg Est

l'espace urbain



Le faubourg s'est développé avec l'arrivée du chemin de fer (vers 1840) et l'implantation de la gare sur le secteur. L'urbanisation s'est mise en place le long des deux voies principales, la rue du Général Gouraud et la rue du Général Leclerc, et autour de la gare. A l'origine, les constructions ont été implantées en limite ou en léger retrait par rapport à la rue, réalisant par un gabarit relativement homogène, une certaine continuité bâtie.



Repérage des éléments constitutifs de l'urbanité du secteur

LA MAISON TRADITIONNELLE DU FAUBOURG

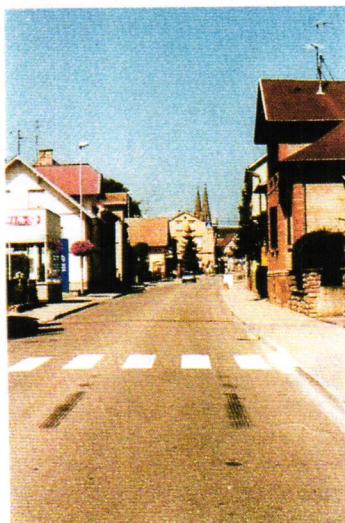
- Maisons d'habitation alignées sur rue ou en léger retrait
- Dépendances

LES NOUVELLES TYPOLOGIES BÂTIES

- Immeubles collectifs récents
- Maisons individuelles
- Éléments paysagers participant à l'ambiance du quartier
- Grands équipements publics
- Mur de séparation en béton

Éléments à remarquer

1-Parc privé planté de grands arbres -2-Maisons de maître XIX^e de style néo-classique -3-Maison typique du faubourg-4- Corps de ferme constituant avec le platane du carrefour Europe un ensemble pittoresque marquant l'entrée dans le faubourg -5-Ancien relais de poste



A quelques exceptions près, l'architecture de ces bâtiments est simple, sans caractère remarquable.

Aujourd'hui, le quartier offre une grande diversité fonctionnelle. S'y côtoient logements, commerces, activités artisanales et grands équipements publics à vocation scolaire ou sportive. Lieu de transit vers le centre d'Obernai, le faubourg Est est aussi un lieu de vie pour tous les usagers qui l'habitent ou le fréquentent quotidiennement.

La rue Gouraud est un espace urbain à dominante minérale. A l'exception de la

séquence rempart-passage à niveau qualifié par la présence d'arbres de hautes tiges (parc privé, alignement d'arbres devant le lycée Freppel), le faubourg n'offre pas une grande qualité paysagère. La gare SNCF souffre d'une situation discrète et enclavée sans commune mesure avec sa fonction urbaine actuelle et à venir (projet tram-train).

Le faubourg entretient peu de relation, au Nord, avec le secteur Europe et au Sud, avec le parking des remparts, l'Ehn et son cordon végétal.

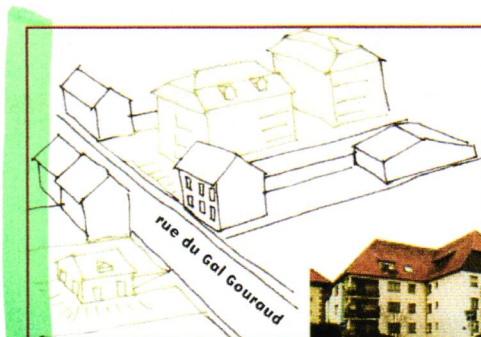
ACCOMPAGNER LES MUTATIONS D'UN SECTEUR À FORTE POTENTIALITÉ

Evolutions récentes

La disparition progressive de l'activité artisanale du faubourg a laissé place à de nouvelles constructions sans rapport avec les typologies traditionnelles du faubourg.

Deux typologies nouvelles sont apparues **rue du Général Gouraud** :

- la **maison individuelle** isolée sur sa parcelle, de dimensions plus petites que la maison de faubourg
- l'**immeuble collectif de logements** implanté généralement en fond de parcelle ou largement en retrait par rapport à la rue, de dimensions beaucoup plus importantes (3 à 4 niveaux + comble habitable) que la maison de faubourg.



▲ Maisons et immeubles récents, rue du Gal Gouraud



▼ Immeubles récents, rue du Gal Leclerc



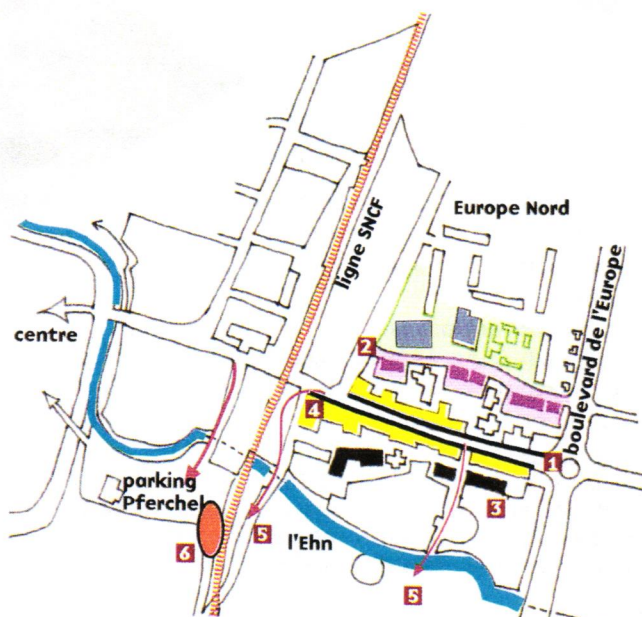
Ces nouvelles constructions ont opéré une double rupture d'échelle et remis en cause le principe d'alignement et de continuité des éléments bâtis.

Dans le **quartier gare**, les nouveaux immeubles collectifs s'implantent en léger retrait d'alignement par rapport à la rue du Gal Leclerc. Un muret en béton soutenant un terre-plein végétalisé marque la limite parcellaire sur rue.

Côté cour, on peut noter la faiblesse des aménagements paysagers du cœur d'îlot, principalement dévolus au stationnement.

Conseils

APPUYER LES MUTATIONS DU TISSU BÂTI pour forger une image architecturale et urbaine cohérente



1 Rue du Gal Gouraud, rétablir les continuités et les alignements du bâti
Quelles que soient les constructions (existantes ou à réaliser), rétablir et renforcer le principe de continuité et d'alignement sur rue des éléments bâtis soit en implantant les constructions sur rue, soit en y réalisant une clôture offrant une matérialité suffisante pour constituer un élément bâti en continuité des constructions voisines.

2 Améliorer la relation du faubourg avec le quartier Europe
Par la réalisation de la rue Bugeaud, desserte possible pour des immeubles collectifs à construire en fond de parcelles.



3 Rue du Gal Gouraud

Développer la construction de logements collectifs en fond de parcelles, bien orientés et à l'abri des nuisances de la rue.



4 Renforcer le caractère commercial de la rue

5 Valoriser la liaison vers les équipements publics et l'Ehn

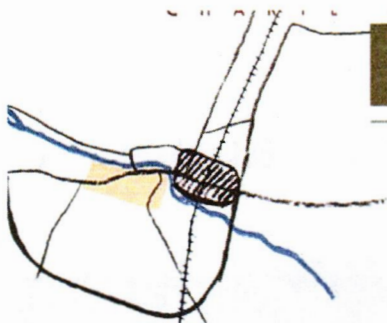
6 Une nouvelle plate-forme multimodale (train, tram-train, bus) : un projet pour le long terme?

POUR EN SAVOIR PLUS ...

FICHES : • CLÔTURES ET JARDINS

Faubourg Est

Le batt



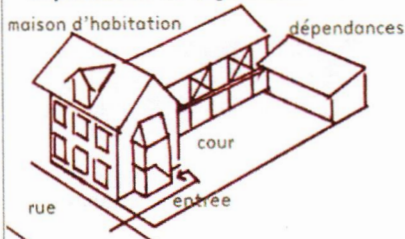
L'habitat

La qualité du faubourg tient à l'alignement des bâtiments ou des clôtures sur rue, au prospect homogène des constructions, à la recherche d'une certaine continuité des éléments bâtis.

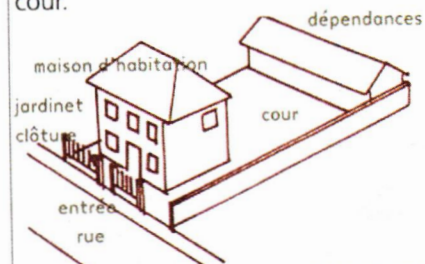
Ces éléments de continuité sont en mesure de fédérer des constructions aux expressions architecturales diverses.

La maison traditionnelle du faubourg

Implantation en alignement



▲ Maison alignée sur rue
Sur une parcelle profonde, la maison d'habitation traditionnelle du faubourg s'implante sur la rue tandis que les dépendances construites, à l'arrière, sur limites, s'organisent autour d'une cour.



▲ Implantation en léger retrait par rapport à la rue : la continuité des éléments bâtis est réalisée par la clôture



▲ Maison en retrait par rapport à la rue, clôture implantée sur limite

La maison d'habitation est généralement construite en maçonnerie enduite tandis que les dépendances présentent une structure et une enveloppe en bois. L'entrée dans la maison est latérale lorsque la maison est alignée sur rue, elle peut être frontale lorsqu'un léger retrait offre une protection de son accès.

La maison se développe en général sur trois niveaux: un sous-sol de type cave, un rez de chaussée surélevé, un étage. Le comble qui vient "coiffer" l'ensemble de la construction était à l'origine inhabité.



▲ Dépendance située en fond de parcelle

Immeuble de rapport

Construit en limite de rue, son gabarit et son architecture sont proches de ceux de la maison de faubourg. Il offre deux étages d'habitation divisés en appartements.



Immeuble de rapport

Bâtiments à remarquer



▲ Maison de maître remarquable par la qualité de ses proportions et de sa modénature



▲ Corps de ferme remarquable par la justesse de son échelle et la qualité de ses abords au contact du carrefour de l'Europe

Détails



▲ Les portes d'entrée des maisons du faubourg font en général l'objet d'un soin particulier



◀ La texture de bois brut vieilli des dépendances qualifie l'ambiance des cours

RÉFECTION ET ENTRETIEN DES FAÇADES

Ces travaux conduiront à un renouvellement en douceur de l'aspect de l'édifice. On adoptera des techniques respectueuses de l'ancienneté du bâtiment. Elles contribueront à la bonne santé du bâtiment en veillant à maintenir les cycles naturels de respiration et d'assèchement des murs anciens.

FERRONNERIE

Les gardes-corps, les mains-courantes et les marquises en métal apparaissent à la fin du 18^e siècle en Alsace et sont des éléments remarquables du patrimoine architectural. Ils seront maintenus et mis en valeur. Pour les auvents, verrières et gardes-corps à créer, des solutions sobres recourant au métal seront privilégiées.

POUR EN SAVOIR PLUS ...

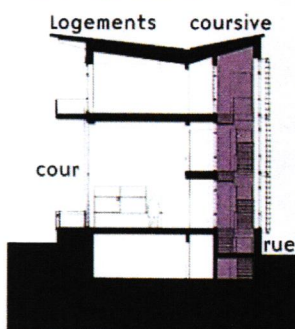
FICHES : • ENTRETEENIR SA MAISON

Conseils

CONSTRUIRE DES BÂTIMENTS en rapport avec les contraintes du faubourg

Dans le cas de la construction d'un immeuble de logement, la conception du plan devra tenir compte des nuisances sonores de la rue. La division claire espaces de services sur rue – espaces de vie sur cour ou la réalisation d'une double façade incluant un espace tampon protecteur sur rue peuvent être des réponses adaptées à un programme de logement dans un contexte urbain bruyant.

LOGEMENTS A NIJMEGEN (PAYS-BAS) - ARCH : E. VAN EGGERAAT - D.R.



Espace de service ou zone tampon

▲ Coursive

En affirmant une opposition claire entre l'avant et l'arrière de l'immeuble, on redonne de l'importance à la cour sur laquelle donnent les pièces nobles des logements. Si la cour est occupée par du stationnement, il serait appréciable de planter quelques arbres de hautes tiges qui filtreront la vue depuis les logements sur les véhicules en période d'utilisation des terrasses.

Si le rez de chaussée est un logement, une surélévation de l'immeuble garantira plus d'intimité à ses occupants et pourra permettre la réalisation de garages semi-enterrés.

Si le rez-de-chaussée est un commerce, on veillera à la qualité de ses accès, à la composition de sa vitrine, à la justesse de son enseigne.

La fréquentation importante de la rue par les automobiles impose une conception intelligente des accès (piétons, véhicules) à l'immeuble afin de garantir qualité et sécurité des parcours.

LOGEMENTS A DORNBERG (AUTRICHE) - ARCH : BAUMSCHLAGER & EBERLE - D.R.

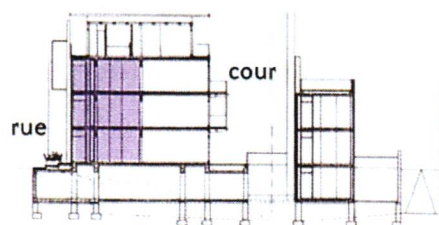


▲ Côté cour, des loggias prolongent les espaces de vie

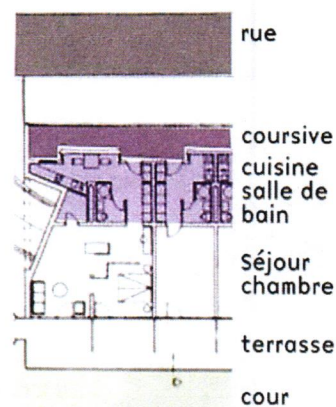
LOGEMENTS A BONN (ALLEMAGNE) - ARCH : B. MEIER - D.R.



▲ Façade sur rue



▲ Coupe transversale



▲ Plan

Espace de service ou zone tampon

▼ Coupe de principe

