

Mairie d'Obernai
Monsieur Bernard Fischer
CS 80 205
67213 Obernai Cedex

Obernai, le 9 novembre 2020

Objet : Nos questions et observations sur le Plan Vélo

Monsieur le Maire,

Le plan Vélo de la ville d'Obernai vient d'être adopté à l'unanimité. Le groupe Imaginons Obernai salue cette avancée et le travail conséquent qui a permis de présenter ce projet d'envergure.

Comme nous l'avons évoqué pendant la campagne électorale, nous aurions souhaité que ce plan soit étendu à l'échelle des déplacements intercommunaux, avec une réflexion approfondie sur la place de la voiture, le transport collectif et les cheminements pédestres. Quoiqu'il en soit, nous partageons la vision d'une ville qui s'engage pour la réduction de l'empreinte carbone et la promotion des modes de déplacement alternatifs à la voiture.

Comme vous nous y avez invité en séance, le groupe Imaginons Obernai souhaite vous faire part des questionnements et propositions résultant de la lecture attentive du plan adopté par le conseil municipal.

Ces contributions et questionnements portent sur trois thématiques :

- **les zones à 30**
- **le centre-ville**
- **le Plan Vélo en général**

1. Les zones 30

La réussite du plan Vélo nécessitera la mise en cohérence des zones 30 de la ville. **A l'heure actuelle, les zones 30 existantes sont souvent mal indiquées et discontinues**, les aménagements de voirie peu présents n'incitent pas à respecter le 30 à l'heure.

Certains dispositifs de modérations sont non réglementaires, tant au niveau des passages piétons, des ralentisseurs, du marquage au sol que de la signalétique.

=> Nous proposons la réalisation d'un inventaire exhaustif des zones à 30 et des aménagements existants, afin de mettre en œuvre un plan d'action correctif chiffré et assorti d'un calendrier de mise en œuvre.

Les radars pédagogiques ont démontré un impact limité sur la vitesse de circulation, par exemple rue de la Victoire. Plusieurs axes sont déjà équipés de radars pédagogiques et le plan Vélo prévoit d'en multiplier le nombre.

. Q : L'impact de ces radars pédagogiques sur la vitesse est-il mesurable ?

2. Le centre-ville

Au stade actuel, le plan Vélo manque de précision sur les dispositions prévues au centre-ville : zones réglementées, politiques de stationnement, localisation des abris vélos, signalétiques, informations, évaluations... Les enjeux sont multiples et concernent aussi bien les voitures : vitesse, stationnement, que les piétons.

Avec l'accroissement du nombre de logements dans notre ville, la circulation automobile va augmenter ; la cohabitation entre piétons, automobilistes et cyclistes posera problème si les aménagements et le stationnement existants ne sont pas revus.

a. Stationnement et accès voitures

. Le volet stationnement est indissociable d'un plan Vélo abouti et n'est pourtant pas développé dans le projet actuel.

Q : Au regard de l'évolution démographique, de l'attractivité touristique, comment le stationnement va-t-il être appréhendé dans le centre-ville ?

. **La question de l'accès au centre-ville est évoquée dans le plan Vélo**, avec notamment la proposition d'introduire une limitation au trafic automobile les week-end (piétonisation partielle).

Cette solution n'est pas dénuée d'intérêt dans une ville touristique, pour autant elle n'est pas satisfaisante, **vélos et piétons doivent évoluer en sécurité en permanence au centre-ville.**

Q : Quels aménagements de sécurité seront déployés au centre-ville ?

. **La gestion différenciée des automobilistes, résidents du centre-ville ou non-résidents, n'est pas abordée.**

Q : La mise en œuvre du plan Vélo ne devrait-elle pas être l'occasion de préciser les modalités d'accès au centre et les principes du stationnement en général et du stationnement résidents en particulier ?

. La réussite du plan Vélo est liée au respect du stationnement et de la vitesse. Le ressenti des habitants converge vers une certaine souplesse appliquée aux automobilistes.

Q : Ce plan sera-t-il accompagné d'une nouvelle politique en matière de verbalisation ?

b. « Cohabitation » des voitures - piétons - vélos

. **Le modèle de voirie des rues Baegert et Dietrich est avancé pour les aménagements futurs dans le centre historique.** Le principe de la création de « zones de rencontre » limitant la vitesse à 20 km à l'heure est évoqué parmi les hypothèses de travail. Outre le vélo, les déplacements pédestres ont largement augmenté ces dix dernières années ; la sécurisation de ces déplacements doit être mieux appréhendée.

Compte tenu de la configuration du centre historique, de l'étroitesse des trottoirs sur des voiries qui ne pourront pas être réaménagés rapidement, les « zones de rencontre » répondent incontestablement mieux à la cohabitation voiture - piétons - vélos.

=> Nous proposons la mise place des « zones de rencontre » dans l'hyper-centre.

Ces aménagements peuvent être mis en place rapidement et à peu de frais.

. Le plan Vélo comprend des aménagements lourds sur les grands axes, nous nous interrogeons sur les **aménagements cyclables et piétons envisageables rapidement au centre-ville, en attendant les travaux de restructuration plus importants.**

Q : Le plan Vélo ne dit rien sur des aménagements plus légers et leur programmation à court terme. Cet aspect sera-t-il développé ?

=> Pour réfléchir à ces problématiques du cœur de ville, nous proposons la création d'un groupe de travail associant élus, techniciens, commerçants et habitants pour étudier l'ensemble de ces questions et faire des propositions concrètes et échelonnées dans le temps.

3. Le plan Vélo sur l'ensemble de la ville

a. Aménagements

. Le plan Vélo encourage la cohabitation des modes de transport différents, voiture - vélo - marche à pied.

Un aspect peu présent concerne l'approche complémentaire de la circulation automobile et des transports collectifs. **Afin de délester le centre, des solutions complémentaires de parking de rabattement avec des navettes ou des locations de vélos pour se rendre au centre, ne sont pas abordées par le plan Vélo.**

=> Nous proposons d'inclure au plan Vélo une approche complémentaire de la circulation automobile et des transports collectifs.

. **Au regard des travaux lourds qui se dérouleront sur la période 2021-2024**, le maillage cyclable étendu mettra du temps à être opérationnel. Ce phasage risque de ne pas inciter à la pratique du vélo à court terme.

=> Nous proposons d'étudier la création rapide et à moindre frais d'un réseau cyclable étendu, à l'aide de moyens simples, plots ou marquages, lorsque cela est possible.

Cette solution permettrait en outre de valider les hypothèses H1 et H2 : opération entre le Boulevard d'Europe et la Rue du Mal de Lattre de Tassigny et de tester à moindre coût les solutions proposées.

. Le plan Vélo va reconfigurer plusieurs axes structurants desservant la ville.

Q : Le verdissement des rues sera-t-il appréhendé dans le cadre des futurs aménagements ? Quelles sont les propositions de traitement paysager de ces aménagements, en particulier la plantation d'arbres à haute tige ?

. Le plan Vélo prévoit la création d'abris **qui ne sont pour le moment ni localisés ni dimensionnés.**

Q : Quels seront le nombre de parkings vélo abrités et les priorités pour l'installation de ces abris, notamment au niveau des écoles ?

b. Accompagnement

Pour garantir la réussite d'un plan Vélo, les aménagements de voirie sont importants, l'accompagnement l'est tout autant. Ces volets sont abordés dans les parties 3 « Apaiser la circulation », 4 « Pédagogie » et 5 « Accompagnement » du plan Vélo. Ces questions essentielles au succès du plan méritent d'être précisées.

Q : Les points relevant de l'accompagnement feront-ils l'objet de développements ultérieurs, quels seront la programmation et les budgets alloués ?

c. Concertation

Le plan Vélo va engager des changements profonds et durables des mobilités de notre ville ; il devra répondre aux attentes des habitants et être incitatif pour tous.

La première phase de ce plan présenté aujourd'hui est le fruit d'un travail de fond, émanant d'un bureau d'études, associé à un petit cercle d'élus et de techniciens.

La mise en œuvre de ce projet d'envergure mérite une ouverture plus large vers la population et la participation de personnes ressources.

La création d'un comité de pilotage pour assurer la mise en place et le suivi du plan est prévue dans le plan adopté.

=> Pour la réussite de ce projet, nous proposons d'ouvrir largement le comité de pilotage du plan Vélo aux élus de tous les groupes, aux techniciens, habitants, usagers et non usagers du vélo, acteurs économiques, représentants des associations promouvant le vélo, notamment Vélobernai ; la participation d'un consultant de la FUB, Fédération française des Usagers de la Bicyclette, dont le siège est à Strasbourg, serait une garantie de sérieux et d'efficacité.

Nous vous remercions pour l'attention que vous accorderez à nos réflexions et questionnements et nous réjouissons de participer au groupe de travail qui sera, nous l'espérons, bientôt mis en place.

Dans l'attente de vous lire, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, nos respectueuses salutations.

Pour le groupe Imaginons Obernai
Catherine Edel-Laurent

