

Le 27 Avril 2020.

M. le Maire,

Nous avons souvent échangé au sujet des avantages pour les habitants et pour la collectivité d'un report des modes de déplacement vers la marche et le vélo, et je sais votre volonté d'encourager les mobilités douces.

La sortie de crise est une opportunité majeure et unique pour envoyer un signal très fort en faveur des déplacements non motorisés. Les nouvelles contraintes de distanciation, de remise en forme physique, de soutien aux commerces et des producteurs locaux, penchent toutes en faveur de la marche et du vélo.

Le 11 mai, une majorité d'Obernois n'auront pas sorti leur voiture du garage pendant 6 semaines, et beaucoup ont déjà pris l'habitude de faire leurs courses à pied. Nous avons tous goûté et apprécié l'air pur et le chant des oiseaux, ainsi que les rues enfin pacifiées et accueillantes aux piétons et aux cyclistes. C'est une occasion unique pour redéfinir la place de la voiture en ville et mettre en place de bonnes habitudes.

Sans attendre, avant que les anciennes habitudes ne reprennent le dessus.

C'est maintenant que nous inventons le monde d'après. La marche et le vélo ont aussi un rôle important à jouer pour la sobriété carbone et la résilience aux futures crises. Le vélo ne coûte pas cher dans un budget familial et se moque des pénuries de pétrole (or nous voyons actuellement des puits fermer). Il favorise les commerces et producteurs locaux. Il freine l'artificialisation des sols. Il réduit les dépenses de voirie de la commune. Le partage de l'espace et le respect des autres usagers qu'il implique rendent la ville plus conviviale pour les habitants et pour les touristes.

Tout le monde aura besoin de bouger, de respirer, de profiter des paysages et beaucoup penseront à la marche et au vélo pour les déplacements quotidiens. Cette envie pourra se concrétiser *à condition de se sentir légitime et de pouvoir se déplacer en sécurité*, et c'est ici que vous avez un rôle à jouer.

C'est pourquoi nous vous proposons cinq mesures efficaces, simples et économiques, adaptées à Obernai, à mettre en oeuvre d'ici la fin du confinement.

Aucune de ces propositions ne remet en cause l'accessibilité de la ville en voiture, son dynamisme économique ou son attractivité, bien au contraire. Bien sûr n'hésitez pas à nous mettre à contribution si nous pouvons être utiles.

Nous avons abordé bien d'autres sujets ces derniers mois, ils sont toujours d'actualité mais sans le même degré d'urgence, nous pourrions en reparler quand la situation sera revenue à la normale.

Bien à vous,

Patrick Viry
Président, Association Vélobernai

1. Elargir les trottoirs du centre-ville par des aménagements temporaires

Les trottoirs étroits du centre-ville, où il n'est souvent même pas possible de se croiser, ne permettent pas la nécessaire distanciation sociale en particulier quand il y a des queues devant les commerces. A côté de ça, le besoin de stationnement est actuellement réduit et le restera encore longtemps (et d'autant plus qu'on arrivera à promouvoir le vélo).

Nous vous proposons donc, tout au long de la rue du général Gouraud (depuis le laboratoire d'analyses jusqu'à la station service), de récupérer l'espace réservé au stationnement (soit environ 2m de largeur, voire plus en réduisant aussi un peu la largeur de la chaussée) pour élargir les trottoirs d'autant. Cet aménagement provisoire peut se faire aisément au moyen de cônes ou de balises.

Et pourquoi pas réfléchir à des mesures similaires pour d'autres rues ou tronçons qui ont des aussi trottoirs très étroits voire pas de trottoirs du tout.

La nécessité d'une distanciation pour les piétons ne peut que rendre cette mesure consensuelle. Nous verrons d'ici quelques mois si les Obernois souhaitent revenir à la situation antérieure - les exemples connus suggèrent que ce ne sera pas le cas. Ces aménagements provisoires pourraient rester en place jusqu'à la réfection de la rue prévue d'ici quelques années, ils donneront un avant-goût de son aspect futur.

2. Réserver une voie cyclable sur les grands axes par des aménagements temporaires

Nous proposons sur toutes les 2x2 voies en ville de réserver au moins une voie pour les cyclistes au moyen d'aménagements temporaires tels que plots ou balises.

C'est un message très fort, car il s'agit d'axes très passants. Tous les Obernois pourront constater de visu que le vélo est légitime, pratique, pas ridicule, sûr et encouragé par la ville. C'est une mesure qui a un impact infiniment plus grand que des aménagements cyclables dans des ruelles discrètes. Elle impose de fait le partage de l'espace. Elle crée immédiatement un réseau continu entre tous les quartiers de l'Est de la ville permettant de rejoindre les rues à 30 km/h du centre. Elle a aussi l'avantage de calmer la vitesse de quelques rares excités par la simple conception de l'espace sans terre-pleins ou ralentisseurs frustrants, et sans gêner l'accessibilité de la ville.

Ces aménagements sont flexibles et réversibles. Il est facile de corriger un problème et d'adapter la configuration à l'usage et au volume d'utilisateurs. Et ils sont particulièrement faciles à mettre en place maintenant que la circulation est réduite.

Beaucoup de villes en France et dans le monde sont en train de mettre en oeuvre des mesures similaires ou l'ont déjà fait. Par exemple à Bogota, la transformation s'est faite en une nuit. 22 km de couloirs de bus ont été convertis pour accueillir, le lendemain, des vélos. Il a suffi d'installer... des plots.

Concrètement, il s'agit de la **rue du Maréchal Juin**, depuis le rond-point de l'Europe à la gendarmerie, ainsi que du **boulevard de l'Europe** en direction du rond-point Botanic.

Ces 2x2 voies en pleine ville sont une réalisation de "prestige" des années 60 qui ne correspond à aucun besoin d'écoulement de trafic. Elles sont accidentogènes et incitent à la vitesse et aux dépassements dangereux. Cette largeur excessive est un problème connu auquel la ville a répondu en créant un terre-plein central, en traçant des bandes blanches pour canaliser les voitures, en installant un feu rouge ou en posant des ralentisseurs à l'entrée des ronds-points. Réduire la largeur de la chaussée est bien plus simple et plus efficace.

Le franchissement des grands ronds-points peut être sécurisé de la même façon en réduisant la largeur de la boucle centrale par des aménagements temporaires, de façon à réduire la vitesse et en augmentant la distance entre vélos et voitures. D'ailleurs les automobilistes eux-mêmes ont peur et se plaignent que ça tourne trop vite.

* * *

Même s'il ne s'agit pas d'une 2x2 voies, la **rue du Général Leclerc** sur toute sa longueur est aussi excessivement large (sur la partie proche du rond-point Freppel, il y a d'ailleurs la place pour une zone au statut peu clair, anciennement stationnement, puis interdit et condamné par des plots, puis recolonisé et toléré officieusement). Il y a largement la place pour installer une bande cyclable de chaque côté de la rue, ce qui d'ailleurs préfigure les aménagements de voirie prévus dans les années à venir.

Pour le franchissement des petits ronds-points dans cette rue, l'approche la plus efficace serait sans doute de tracer la piste cyclable au milieu du rond-point, éliminant le danger en interdisant de fait tout dépassement.

* * *

On pourrait également réfléchir à deux axes plus difficiles à traiter mais particulièrement dangereux pour les cyclistes:

- La rue des Bonnes Gens est étroite mais supporte un trafic élevé avec beaucoup de poids-lourds, il serait sage de la limiter à 30 km/h et de réfléchir à des solutions de partage ou de séparation de l'espace;
- La rue de la Victoire a été élargie il y a quelques années en supprimant le stationnement ce qui encourage la vitesse; il y aurait la place pour une bande cyclable dans le sens de la montée pour à la fois réduire les vitesses et protéger les cyclistes (c'est inutile dans le sens de la descente puisque vélos et voitures vont à la même vitesse).

Bibliographie:

Le CEREMA propose méthode et formation sur les aménagements temporaires:

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagements-cyclables-temporaires-confinement-quelles>

Vers la fin des quatre voies en ville ?

https://www.cerema.fr/system/files/documents/2020/04/f_heran_4_voies_en_ville_0.pdf

On peut également se référer à l'excellent guide des aménagements de l'association Paris En Selle. Ces aménagements sont très fortement encouragés par le ministère de la transition écologique.

3. Communiquer sur les aménagements et sur la pratique du vélo

Une campagne de pédagogie et de communication est importante pour accompagner la mise en place d'aménagements temporaires. On peut imaginer par exemple un grand panneau à l'entrée de la ville, des articles sur les réseaux sociaux et sur le magazine municipal.

Les sujets sur lesquels il peut être intéressant de communiquer sont les suivants.

Sur les nouvelles possibilités offertes par les voies cyclables temporaires:

- Rue du Maréchal Juin: école Picasso, et rejoindre les autres itinéraires pour tous les quartiers Est.
- Rue du Général Leclerc: école Freppel, Auchan, Galion, Suffren et zone d'activités
- Boulevard de l'Europe côté Sud: Hôpital et zone d'activités

On peut également rappeler les itinéraires existants en particulier le boulevard de l'Europe vers Leclerc, Hager et Kronembourg.

Sur les distances:

- A l'intérieur d'Obernai c'est généralement le vélo le plus rapide.
- Jusqu'à 5 kms (Rosheim, Ottrott, Meistratzheim, etc), c'est à la portée de tous même sans entraînement, en passant par des itinéraires sûrs et agréables.
- Avec un minimum de pratique, Molsheim, Barr, Innenheim sont à 30 minutes en vélo (10 à 15 minutes en voiture).

Sur les usages:

- Comment faire les courses à vélo
- Comment emmener ses enfants à l'école à vélo

Sur le budget familial:

- Quel budget pour des vélos pour toute la famille, pour un vélo cargo, pour un vélo électrique ?
Quelles économies par rapport à une voiture ?

Vélobernai peut contribuer à la réalisation de cette campagne.

4. Faire respecter les limites de vitesse

En ville, le respect de la limite à 30 km/h est la condition nécessaire pour que vélos et voitures puissent circuler sur la même chaussée. C'est le différentiel de vitesse qui est dangereux. Il entraîne également des comportements agressifs à l'égard des cyclistes.

Soyons clairs: Pas de respect de la vitesse = pas d'augmentation de la pratique du vélo à Obernai.

La vitesse en ville est aussi bien évidemment un danger majeur pour la population et il est de votre responsabilité d'en assurer la protection. La vitesse excessive a déjà tué plusieurs fois à Obernai. C'est aussi une source de peur et de stress pour tous ceux qui aimeraient se déplacer autrement qu'en voiture.

A Obernai, la largeur excessive de beaucoup de rues, le manque de pédagogie et l'absence notoire de contrôles encouragent tacitement à ne pas respecter les limites. En regardant les quelques radars pédagogiques disposés en ville, on constate qu'environ une voiture sur dix seulement respecte la limite à 30, avec un record vu à 96 km/h. Et ne blâmons pas les comportements individuels, c'est bien la configuration de l'espace qui encourage ce type de comportements.

Comment faire respecter la vitesse ?

- D'abord par la réduction de la largeur des chaussées. Une voie large et rectiligne conçue pour rouler à 80 incite à rouler à 80. Une voie étroite, avec une configuration de l'espace qui rappelle le quartier résidentiel plutôt que l'autoroute, incite à rouler calmement. Ca peut se faire aussi par des aménagements temporaires. Par exemple, en haut de la rue de la Victoire, un chantier s'est brutalement retrouvé à l'arrêt et il reste depuis quelques plots sur la ligne centrale. On constate qu'ils ont un effet très net sur la réduction des vitesses et les dépassements dangereux. Pourquoi pas les conserver et en placer plus loin sur toute la longueur de la rue.
- Ensuite par la pédagogie. C'est le rôle de la ville de rappeler régulièrement le rôle des limites de vitesses dans les zones résidentielles, des risques qu'entraînent une vitesse excessive, et des sanctions en cas de dépassement.
- Et enfin, par des verbalisations pour les quelques excités restants. Tout près de chez nous, de l'autre côté du Rhin, tous les villages disposent d'un ou plusieurs radars fixes en centre-ville. On y respecte le 30 sans même se poser la question.

5 . Faire respecter l'interdiction de stationner sur les trottoirs

Le stationnement sur les trottoirs est une pratique généralisée à Obernai. C'est bien sûr illégal et dangereux, mais c'est aussi un obstacle majeur au développement des déplacements à pied alors que la taille de la ville s'y prête idéalement.

Quand on sait que sur son itinéraire on va devoir descendre plusieurs fois du trottoir et marcher au milieu de la chaussée avec un enfant dans chaque main, quand on sait qu'on va se faire bousculer par une voiture en train de manoeuvrer sur le trottoir, quand on sait qu'on va se faire insulter si ose faire une remarque, on fait les 500 mètres en voiture. Et évidemment on ne laisse jamais les enfants se déplacer seuls.

Ici aussi soyons clairs: Voitures sur trottoir = pas d'augmentation des déplacements à pied à Obernai.

Il n'y a aucune raison de monter sur le trottoir, d'autant qu'il est presque toujours autorisé de stationner sur la chaussée et que la plupart des habitants ont un parking ou une cour (et ont simplement la flemme d'ouvrir le portail).

C'est maintenant le moment idéal pour mettre en place une politique stricte de tolérance zéro pour le stationnement sur trottoir, alors que les besoins de stationnement sont réduits et que de nouvelles habitudes se mettent en place. Cette politique va de pair avec l'élargissement des trottoirs du centre-ville. Stationner sur la chaussée plutôt que sur le trottoir ne va pas rendre l'accès à Obernai plus difficile ni rendre la ville moins attractive, bien au contraire.

L'exemple de l'école maternelle Freppel montre que ce serait largement accepté. Pendant 20 ans, les parents ont vécu dans la peur à chaque entrée et sortie d'école lorsque les petits devaient se frayer un chemin entre les voitures en train de manoeuvrer sur le trottoir devant la porte. Puis un matin deux ouvriers municipaux sont venus poser six plots. Depuis le problème est réglé et personne n'imaginerait revenir à la situation antérieure.

Pour faire respecter cette interdiction il est possible:

- D'aménager l'espace, par exemple avec le marquage au sol des places de stationnement le long des trottoirs et la suppression des bordures de trottoir biseautées,
- De mettre en place une campagne d'information et de pédagogie,
- Et enfin d'avoir une politique de verbalisation systématique, sans exception.

Il n'y a vraiment aucune excuse. Nous vous encourageons à faire respecter cette interdiction dès la fin du confinement.