

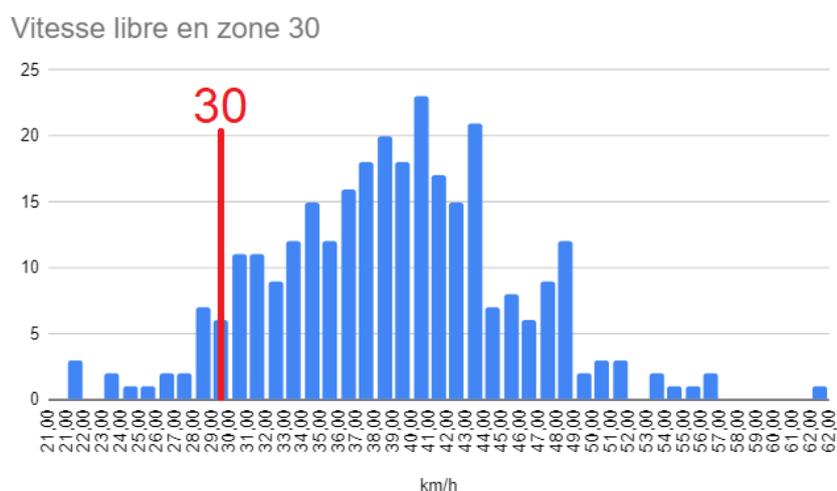
Obernai, le 1er juin 2021

Monsieur le Maire,

Vous avez déclaré vouloir augmenter la part modale du vélo<sup>1</sup> et développer la pratique de la marche<sup>2</sup> pour les déplacements quotidiens à Obernai et nous nous en félicitons. Toutefois nous notons que le plan vélo voté récemment se focalise sur des travaux de voirie, certes nécessaires, visant à la séparation de l'espace avec des pistes cyclables en site propre le long de certains grands axes et la sécurisation de certains ronds-points, mais ce plan repousse toutes les actions concernant les bonnes pratiques et le partage de l'espace vers un futur lointain et incertain.

Comme vous le savez, une des premières conditions pour réussir une cohabitation harmonieuse entre usagers de la route est la réduction effective de la vitesse automobile. Vélobernai a abordé ce point dans les propositions qui vous ont été présentées lors de la campagne électorale. A plusieurs occasions vous avez exprimé votre sentiment qu'il n'y aurait pas de problème de vitesse excessive à Obernai. Or, nos observations quotidiennes montrent le contraire.

Pour objectiver notre perception, nous avons pris le temps de faire quelques constatations. Le graphique ci-dessous montre les vitesses que nous avons relevées<sup>3</sup> en zone 30 :



<sup>1</sup> Conseil municipal du 19 octobre 2020

<sup>2</sup> Conseil municipal du 15 février 2021

<sup>3</sup> Vitesse libre (non contrainte par la circulation des autres véhicules) relevée sur le radar pédagogique de la rue de la Victoire par des équipes de deux personnes lors de 4 séances d'un quart d'heure à des moments différents de la journée.

Comme vous le constatez, le respect de la limite à 30 km/h est le fait d'un pourcentage infime d'automobilistes (essentiellement ceux qui viennent de sortir d'une ruelle voisine et qui n'ont pas eu le temps de prendre de la vitesse). La vitesse effective  $V_{85}$  est de 43 km/h. Un pourcentage significatif de véhicules est à plus de 50 km/h, avec un maximum constaté de 62 km/h. En outre, les riverains reportent régulièrement voir des vitesses affichées au-dessus de 80 km/h que nous n'avons pas eu l'occasion de relever lors de cette très courte campagne de mesures. Enfin, il n'y a pas de radar pédagogique dans l'autre sens de circulation, mais les vitesses y semblent encore plus élevées.

Nous vous invitons à corroborer ces mesures par vos services ou les services de la préfecture. Leur publication permettrait d'ailleurs d'éclairer le débat public.

Dans de telles conditions, comment envisager que des enfants, des personnes âgées ou des cyclistes débutants puissent sans crainte et sans risque excessif circuler à vélo dans nos rues ? Vos services font la même constatation, puisqu'ils conseillent aux enfants participant à l'opération "à l'école à vélo" de circuler sur le trottoir rue de la Victoire et rue du Général Gouraud ! Apparemment il leur semble plus approprié d'écarter de la chaussée les usagers les plus vulnérables plutôt que d'organiser le partage de l'espace. Les enfants à vélo seraient-ils donc moins légitimes dans leur ville que les bolides ?



Pour les piétons aussi la vitesse est problématique : le radar pédagogique sur lequel nous avons fait ces relevés se trouve juste devant un passage piéton masqué par un virage, avec une visibilité de moins de 25 m. A 43 km/h, la vitesse effective constatée, la distance d'arrêt dépasse cette distance de visibilité : il est impossible de s'arrêter à temps pour un enfant qui souhaite traverser (et qui lui non plus ne peut pas voir les véhicules arriver). Pourtant, ce passage piéton est celui qu'empruntent les enfants du quartier de la Loi pour se rendre à l'école, conseillé par vos services pour l'opération "à l'école à vélo", et qui supportera tout le trafic piéton et cycliste de la future voie verte rue du Coteau.

Vous le savez, quelques km/h en plus ou en moins font une énorme différence : lors d'une collision à 45 km/h les chances de survie des piétons sont inférieures à 50%, alors qu'à 30 km/h elles sont de 95%. La vitesse est aussi un facteur déclencheur des accidents.

Lors d'un récent conseil municipal<sup>4</sup>, vous avez fait une longue digression pour expliquer que vous regrettiez qu'on ne puisse pas rouler à plus de 30 km/h en ville. Vous avez également à plusieurs reprises déclaré en public que vous étiez contre la répression et qu'il ne fallait pas "harceler" ceux qui dépassent les limites de vitesses (comme si la répression était la seule solution). Dans l'intérêt de la sécurité de tous nos concitoyens, nous vous demandons instamment de renoncer à vos prises de positions publiques visant à encourager la vitesse en ville ou pouvant être interprétées comme telles.

---

<sup>4</sup> 15 février 2021

Vous avez pris l'habitude de blâmer les comportements individuels après chaque accident grave, or nos relevés montrent qu'il s'agit bien d'un problème systémique appelant des réponses systémiques, et nous attendons que vous preniez vos responsabilités à ce sujet.

Votre réticence à faire respecter une vitesse adaptée en ville est d'ailleurs difficilement compréhensible. Qu'est ce qui pourrait bien justifier de rouler à plus de 30 km/h dans des quartiers résidentiels ? La ville serait-elle moins attractive, son économie moins dynamique, à cause de quelques secondes de plus sur un trajet ? Bien au contraire, l'apaisement des vitesses et le partage de l'espace rendent une ville agréable à vivre, comme vous l'avez dit vous-même lors de la projection du film "Why we cycle". Les temps de trajet ont effectivement tendance à augmenter à Obernai, mais c'est dû à l'augmentation très importante du trafic automobile ces vingt dernières années : c'est une raison de plus pour encourager le transfert modal vers le vélo grâce à un réel partage de l'espace.

Les solutions pour réduire la vitesse sont nombreuses et connues, et pour l'essentiel faciles à mettre en œuvre à moindre coût (voir annexe). Ces solutions se prêtent également à l'aménagement provisoire des axes concernés par le plan vélo, en permettant d'améliorer la situation des cyclistes sans attendre plusieurs années la réalisation de travaux d'envergure. Elles ne sont pas limitées à des travaux de voirie. Vous pourriez par exemple, comme Vélobernai l'avait déjà suggéré, consacrer une page du magazine municipal au thème du partage de l'espace : comment se comporter en présence de cyclistes et de piétons, quelles sont les règles de dépassement, comment circuler à vélo en sécurité, etc. Dans les villes où le partage de l'espace est une norme culturelle, on observe très peu de comportements dangereux vis-à-vis des piétons et cyclistes. Vous avez les moyens d'en faire la norme à Obernai aussi.

Enfin, même si nous n'avons pas encore fait de campagnes de mesure sur ces sujets, chacun peut constater quotidiennement d'autres comportements particulièrement accidentogènes pour les cyclistes et les piétons. Ces comportements très largement répandus à Obernai ne semblent pas faire l'objet ni d'actions pédagogiques ni de contrôles :

- Refus de priorité aux piétons souhaitant traverser à un passage protégé
- Non-respect de la distance de sécurité pour doubler les cyclistes
- SMS au volant

Il s'agit pourtant de comportements aux conséquences potentiellement très graves, d'ailleurs lourdement sanctionnés par les textes, et qui ont aussi pour effet d'apeurer piétons et cyclistes et donc de décourager le transfert modal vers le vélo et la marche que vous appelez de vos vœux. Ici aussi, nous vous demandons de faire respecter ces règles élémentaires de sécurité.

Si les actions de pédagogie et d'aménagement de l'espace ne s'avèreraient pas suffisantes, nous souhaitons qu'avec les équipes de gendarmerie et de police municipale vous étudiez des mesures plus coercitives. Il n'est pas acceptable de laisser de telles habitudes s'installer au détriment de la sécurité de nos concitoyens et de la qualité de vie à Obernai.

Pour le comité Vélobernai  
Patrick Viry, Président

Copie:

Sous-Préfecture de Sélestat-Erstein  
Gendarmerie d'Obernai  
Fédération des Usagers de la Bicyclette  
DNA

**Pour aller plus loin:**

[Les maires et la sécurité routière : 8 leviers pour agir](#). Hors-série du Cerema avec l'Association des Maires de France.

[Rendre sa voirie cyclable : Les clés de la réussite](#). Hors-série du Cerema

Les solutions pour réduire la vitesse sont nombreuses et connues, et pour l'essentiel faciles et peu coûteuses à mettre en œuvre. Pourtant nous les voyons rarement appliquées à Obernai. Alors au risque de passer encore une fois pour des “donneurs de leçons”, en voici un petit rappel :

- Le plus efficace est de travailler sur la perception de l'espace : une rue large et rectiligne ressemblant à une nationale donne naturellement envie d'accélérer.
- Une bande centrale en pavés ou avec des plots plastique réduit la largeur perçue et donc la vitesse, sans gêner le trafic. Nous avons pu le constater de visu pendant le premier confinement, lorsque des plots étaient restés en place au centre de la chaussée suite à l'arrêt d'un chantier, la vitesse moyenne a très nettement baissé, et remonté dès l'enlèvement des plots. Une bande centrale a aussi l'avantage d'inciter à doubler les cyclistes franchement en respectant la distance de sécurité (et donc à ne pas doubler lorsque l'espace ne le permet pas).
- De même, des plots plastique au bord de la chaussée réduisent la largeur perçue et sécurisent la circulation des piétons en incitant les véhicules à ne pas frôler le trottoir. Il y en avait beaucoup à Obernai, ils ont tendance à disparaître ces dernières années.
- Des logos vélo au sol aident à faire passer le message d'un partage de l'espace en légitimant la présence des cyclistes sur la chaussée (c'est à dire, pas dans le caniveau), et indiquent à ces derniers le bon positionnement à adopter pour circuler en sécurité.
- Les chicanes sont une solution contraignante mais efficace. La plupart des villes et villages des environs en ont installé. A Obernai il y en avait une rue de la Victoire qui réduisait efficacement la vitesse mais a été supprimée il y a quelques années.
- Les zones de rencontre permettent d'officialiser le partage de l'espace. Cette classification, avec une signalisation adéquate, serait tout à fait appropriée pour les abords des écoles et certains passages délicats du cheminement des enfants.