Analyse du plan vélo d'Obernai

15 Mai 2022
Association Vélobernai

Obernai est une petite ville d'Alsace de 11.000 habitants avec un centre historique médiéval entouré de remparts. Sa taille, sa géographie et la présence d'une gare en font une ville idéale pour la pratique du vélo au quotidien : on n'est jamais à plus de 10 minutes à vélo de sa destination. Les villages environnants sont aussi facilement accessibles à vélo entre 7 et 15 minutes depuis la place centrale, soit moins de temps qu'il n'en faut pour faire le trajet en voiture, se garer et marcher jusqu'à destination.

L'association Vélobernai, membre de la FUB[1], milite pour encourager les déplacements du quotidien à vélo, à pied, en transports en commun à Obernai et alentours. Nous avons proposé « Quelques idées pour promouvoir la marche, le vélo et le Passo pour les déplacements à Obernai » en février 2018, organisé un sondage sur la pratique du vélo à Obernai[2] en janvier 2019, fait des démonstrations de vélo-cargo, participé au baromètre des villes cyclables, etc.

Lors de la campagne des municipales 2020, nous avons rédigé 12 propositions pour Obernai, présentées lors d'une réunion publique et dans plusieurs articles dans la presse, puis envoyé des demandes d'engagements aux candidats et publié l'étude comparative de leurs programmes en faveur du vélo.

Tous ces informations sont disponibles sur le site web de l'association www.velobernai.fr. L'association anime aussi une page Facebook facebook.com/velobernai.

En 2020, la ville d'Obernai a voté le principe d'un plan vélo qui reprend nos trois premières propositions. L'avant-projet détaillé de ce plan vélo a été présenté lors du conseil du 27 octobre 2021[3].

Nous présentons ici notre analyse du plan vélo présenté par la ville basée sur les délibérations du conseil municipal et autres documents disponibles publiquement.

[1] Fédération des Usagers de la Bicyclette, www.fub.fr.
[2] www.velobernai.fr/questionnaire
[3] Visible en vidéo sur le site de la mairie: www.obernai.fr.

En résumé…

- Près de 4 km de pistes cyclables en site propre aux entrées Est de la ville, avec aménagement des ronds-points, et quelques bons choix de conception ;

- Pas de plan de circulation à l'échelle de la ville. Le centre historique et les autres grands axes sont absents du projet ;

- Pas d'objectifs ni d'indicateurs mesurables ;

- Pas de prise en compte des usages et des besoins des cyclistes, pas de concertation ;

- Quelques défauts de conception en particulier au niveau des ronds-points que nous avons tenté de signaler, sans effet ;

- Un plan qui se réduit à des travaux publics sans aucune mesure d'accompagnement. Les solutions simples et efficaces n'impliquant pas de coûteux travaux publics sont ignorées ou reportées au mandat suivant : zones de rencontre, double-sens cyclables, pédagogie du partage de l'espace, respect des vitesses et des trottoirs ;

- Un coût de 3.000€ le mètre dix fois plus élevé que ce qui se pratique généralement ailleurs, sans justification à cette inflation ;

- Une majorité municipale qui communique abondamment sur un « plan vélo de 12 M€ ». Il s'agit avant tout de donner un vernis écologique à une équipe qui continue par ailleurs à encourager l'usage immodéré de la voiture.

Réunion publique du 24 janvier 2020 consacrée à la présentation de nos 12 propositions[4] pour un plan vélo à Obernai. La présentation en PDF est disponible ici[5].

[4] http://www.velobernai.fr/plan-velo-nos-propositions/
[5] http://www.velobernai.fr/wp-content/uploads/2020/01/Pr%C3%A9sentation-plan-v%C3%A9lo.pdf

Table des matières

1. De bons choix de conception 4
2. Des objectifs contradictoires, pas d'indicateurs 5
3. Pas de plan de circulation 6
4. Aucune mesure d'accompagnement 7
5. Des pistes cyclables étonnamment coûteuses 11
6. Le non-respect des obligations légales 15
   6.1. Obligation de réaliser des aménagements cyclables 15
   6.3. Double-sens cyclables 16
   6.4. Respect de la vitesse en zone 30 18
   6.5. Respect des trottoirs et des passages piétons 20
7. Des axes essentiels complètement oubliés 23
   7.1. Itinéraire Est-Ouest 24
   7.2. Voie verte de la Colline : un curieux renversement des priorités. 25
8. Des ronds-points particulièrement mal conçus 26
9. Sur quelques autres choix de conception 31
   9.1. Rue du général Leclerc 31
   9.2. Partage de l'espace autour du giratoire Freppel 32
   9.3. Augmentation des limites de vitesse 33
   9.4. Feux de circulation 34
10. Une absence totale de concertation 35
11. Une communication trompeuse 37
12. La continuation d'une politique du tout-voiture 40
13. Conclusion 44
14. Références 45

1. De bons choix de conception

- La présence de pistes cyclables bien visibles le long de deux des axes principaux d'entrée de la ville va contribuer à rendre légitime la place des cyclistes en ville. Les automobilistes ne pourront plus ne pas savoir qu'ils ne sont pas les seuls usagers de la route, et les candidats à la pratique du vélo se sentiront légitimés dans leur choix (fini la "peur du ridicule" et l'image de prolétaire ou de sportif associée au vélo, maintenant le vélo c'est pour tout le monde). Il faut rappeler que la condition du cycliste aujourd'hui à Obernai est de se faire quotidiennement klaxonner et pousser dans le caniveau, il s'agit donc d'une révolution.

- La priorité est généralement donnée aux cyclistes. Ça rassure les nouveaux cyclistes et ça participe aussi à légitimer leur présence. Ça facilite également la pratique du vélo car les redémarrages sont bien plus difficiles qu'en voiture.

- Les pistes cyclables longent les grands axes sur lesquels les bouchons sont de plus en plus fréquents (le trafic a explosé en 20 ans suite à une politique effrénée du tout-voiture). Être coincé dans un bouchon et se faire doubler par les vélos est souvent la première étincelle qui fait se dire "tiens, si moi aussi j'y allais à vélo". L'exemple de l'introduction du tram à Strasbourg l'a clairement démontré.

- Le choix systématique d'un enrobé de couleur pour signaler les voies cyclables est suffisamment rare en France pour mériter une mention spéciale. C'est un élément essentiel pour marquer dans le paysage la présence des cyclistes et les règles de priorité (alors que souvent le paysage urbain, par exemple l'emplacement des bordures de trottoirs, donnent une impression des règles de priorités contraire à la réalité). L'espace réservé aux piétons bénéficie aussi de sa couleur propre.

- Les pistes cyclables en site propre sont un immense progrès en termes de sécurité réelle et perçue, à condition de corriger certains défauts de conception majeurs au niveau des ronds-points dont nous allons parler plus loin.

- Le traitement du nœud autour de la gare inscrit dans la géographie urbaine le principe du partage de l'espace : c'est révolutionnaire à Obernai. Il reste à voir dans la réalité comment ce sera compatible avec l'explosion du trafic automobile de ces dernières années (et qui va encore fortement augmenter avec les projets en cours). On peut s'inquiéter quand on voit aujourd'hui la longueur des bouchons, l'absence généralisée de respect des distances de sécurité pour doubler les cyclistes, et la complaisance des autorités face aux excès de vitesse et au stationnement sur les trottoirs.

- La réalisation de pistes cyclables s'accompagne d'une végétalisation dans certaines rues d'aspect particulièrement minéral. C'est une excellente chose pour rendre la ville plus agréable, plus résiliente aux canicules, et pour encourager la marche et le vélo : on a beaucoup plus envie de marcher ou de pédaler dans une rue agréable que dans une rue sinistre.

Pour tout le reste, notre jugement est plus nuancé.

2. Des objectifs contradictoires, pas d'indicateurs

Tout bon gestionnaire de projet va s'assurer de mettre en place, dans l'ordre :

- L'expression de l'ambition qui motive le projet, développée en concertation avec toutes les parties prenantes ;
- Des indicateurs pour mesurer la progression et la qualité du résultat ;
- Une allocation des ressources disponibles (argent, personnel, temps) qui maximise leur efficacité pour la réalisation de ces objectifs.

C'est par exemple le cas du plan vélo de Charenton-le-Pont[6] : une phase de concertation, une ambition identifiée et partagée, des objectifs chiffrés, des indicateurs mesurables.

À Obernai tout a été fait à l'envers :

- On décide d'un plan vélo sans objectifs ni indicateurs mesurables ;
- On élimine toute concertation ;
- On se focalise exclusivement sur des travaux de voirie en repoussant à la prochaine mandature toutes les mesures efficaces et peu coûteuses pour encourager la pratique du vélo ;
- Et en parallèle on continue à développer l'usage immodéré de la voiture.

Cette incohérence était particulièrement criante lors de la séance du conseil municipal du 19 octobre 2020[7] :

- Le maire s'est félicité de la mise en place d'un plan vélo pour 7 M€ et a déclaré que son ambition était « d'augmenter la part modale du vélo[8] » (mais sans définir d'objectif chiffré ni d'indicateur pour la mesurer).
- 15 minutes plus tard, son adjoint aux mobilités s'est félicité de la construction d'un silo à voitures de 212 places au cœur du centre historique pour 7,8 M€ (soit 36.800€ la place de parking), un projet privé pour lequel la ville a donné une garantie d'emprunt[9], plus 194 places privées et 40 places pour une supérette « de proximité » en sous-sol, soit près de 500 nouvelles places et quelques milliers de passages de voitures supplémentaires chaque jour.

Ça peut paraître évident mais il semble nécessaire de le rappeler :

On ne peut pas augmenter la part modale du vélo en attirant des centaines de voitures supplémentaires jusqu'au cœur du centre historique.

D'autres municipalités ont compris que les parkings ont vocation à se trouver aux entrées de ville, pas au cœur. Par exemple, la ville d'Annecy a récemment annulé un projet de parking en centre-ville[10], remplacé par des parkings-relais en périphérie, au motif que « *l'expérience de nombreuses villes françaises et européennes a montré que réaliser un nouveau parking au centre-ville, c'est mécaniquement attirer encore plus de circulation et provoquer une saturation et une pollution accrues* ».

[6] https://fr.calameo.com/read/006955450e549be7f9e15
[7] https://www.obernai.fr/view_document.php?id=930
[8] Le pourcentage des déplacements faits à vélo, comparé aux autres modes de transport.
[9] https://www.obernai.fr/view_document.php?id=898
[10] https://www.lesechos.fr/pme-regions/auvergne-rhone-alpes/annecy-ne-construira-pas-de-nouveau-parking-en-centre-ville-1255921

3. Pas de plan de circulation

C’est le commentaire qui vient immédiatement à la bouche de tous les experts de la mobilité qui ont consulté ce projet. Il n’y a pas de plan de déplacement à l’échelle de la ville ou des environs. C’est pourtant indispensable pour s’assurer qu’on mette des pistes cyclables là où elles sont le plus utiles et qu’on organise les déplacements de façon à favoriser la pratique du vélo, par exemple en le rendant plus attractif sur certains itinéraires et en traitant les discontinuités des itinéraires cyclables.

En l’absence d’un plan de circulation, on se retrouve avec un saupoudrage pas toujours très cohérent ni très efficace. Des axes majeurs de la ville sont oubliés (lire plus loin), qui auraient pu être traités efficacement par des aménagements temporaires, alors que des dépenses importantes sont engagées sur des axes peu fréquentés. Un certain nombre de pistes cyclables proposées ont aussi le gros défaut de s’arrêter précisément là où ça devient dangereux pour les cyclistes.

C’est aussi l’absence de plan de circulation qui fait qu’on voit aujourd’hui tous les soirs des bouchons à Obernai. On a construit logements et commerces sans anticiper les besoins de déplacement que cela entraîne. Les nouveaux logements sont à l’Ouest, les nouveaux services, emplois et l’accès autoroutier à l’Est, et rien n’a été pensé pour relier les deux.

On le constate encore aujourd’hui avec les quelques 600 nouvelles places voiture à venir en plein centre historique (friche Match et Capucinière) et les 200 nouvelles places sur le site de la Divinal qui vont encore induire un important trafic supplémentaire.

Le covoiturage a aussi été oublié. Il serait pourtant bien pratique de pouvoir se rendre jusqu’à une aire de covoiturage à vélo et de le laisser dans un stationnement sécurisé et ce n’est pourtant pas l’espace qui manque sur la sortie de ville côté Est. Le parking du Stade avait un temps été annoncé comme aire de covoiturage, mais la ville ne communique pas sur le sujet et l’idée d’y installer des vélos en libre-service avancée par Vélobernai n’a pas été reprise.

4. Aucune mesure d'accompagnement

Le plan vélo d'Obernai se présente en deux grandes parties :

1. La première, datée et budgétée, ne concerne que des travaux de voirie. Elle reprend textuellement nos 3 premières propositions[11].

2. La deuxième est un catalogue de bonnes intentions qui reprend une partie de nos autres propositions, mais sans budget ni dates, et dans tous les cas pas mis en œuvre avant 2025 (donc n'engagent pas l'équipe municipale actuelle). On note que :

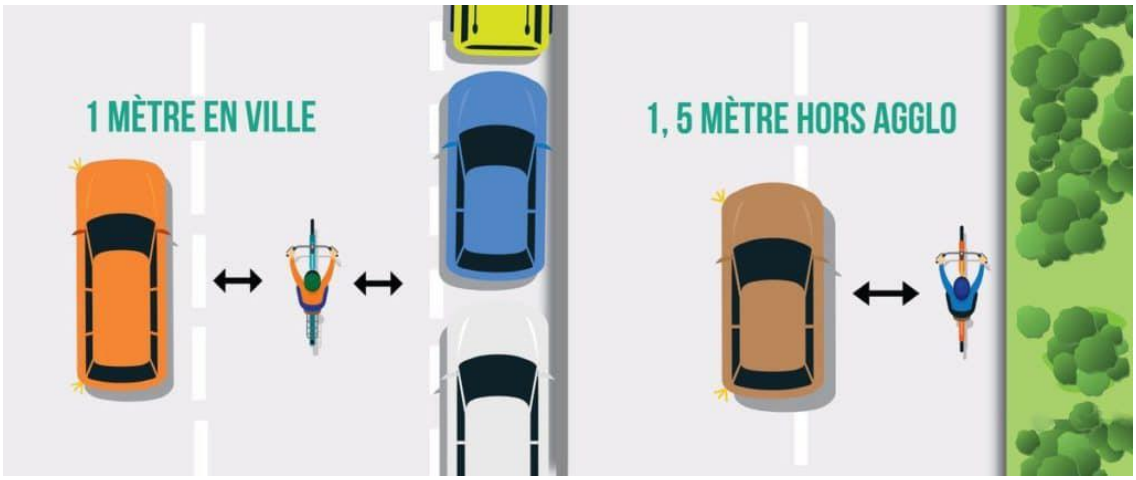
- Les propositions en faveur du partage de l'espace sont systématiquement évacuées, telles que les double-sens cyclables et les zones de rencontre. Le plan vélo mentionne très diplomatiquement qu'il est « *difficile d'instaurer des double-sens cyclables* » dans les rues du centre-ville : ce n'est pourtant pas la place qui manque (et c'est d'ailleurs une obligation légale), c'est le résultat d'un choix de la ville de réserver l'espace public au stationnement automobile.

Ce n'est pas la place qui manque pour installer les double-sens cyclables réglementaires.

- Toutes les actions simples, efficaces et peu coûteuses pour favoriser la pratique du vélo sont remisées à 2025 ou plus tard, la priorité étant donné aux travaux lourds, coûteux et irréversibles, alors que l'exigence d'efficacité dicterait plutôt l'inverse.

- Les actions qui dépendent du pouvoir de police du maire, comme faire respecter les limites de vitesse en ville ou l'interdiction de stationner sur les trottoirs, ne sont pas abordées. Il s'agit pourtant de deux freins majeurs à la pratique du vélo et de la marche.

[11] http://www.velobernai.fr/plan-velo-nos-propositions



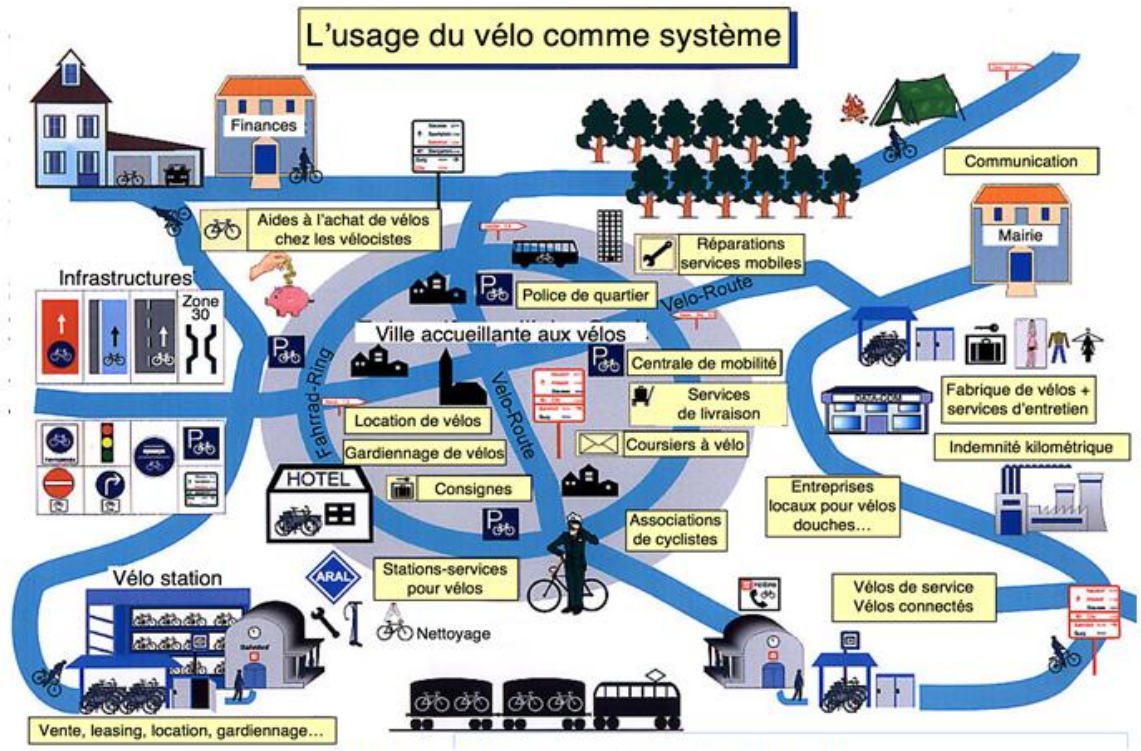
Le partage de l'espace implique aussi une communication à destination des automobilistes.

Pédagogie des usages : avec un caddie tracté, on peut facilement aller faire ses courses à vélo. Ici Vélobernai fait une démonstration de caddie tracté et de vélo-cargo lors du marché du printemps 2019 sur la place du Marché à Obernai.

Un plan vélo réduit à des travaux de voirie soulève une grande inquiétude : on risque de se retrouver avec de magnifiques pistes cyclables inutilisées. Pour inciter les gens à se mettre au vélo, quelques itinéraires sécurisés sont certes nécessaires mais pas suffisants. C'est comme pour la voiture : il ne suffit pas de posséder un véhicule, il faut aussi des routes sans discontinuités, des parkings, des stations-service, des revendeurs, des financiers, des dépanneurs, des secouristes, etc.

De la même façon, pour développer la pratique du vélo il faut instaurer un "système vélo[12]" :

- Pas de discontinuités dans les itinéraires cyclables (surtout, il ne faut pas que les pistes cyclables s'arrêtent précisément là où ça devient dangereux) ;
- Pouvoir stationner au départ et à l'arrivée ;
- Apprendre les usages du vélo, par exemple comment aller faire les courses à vélo ;
- Apprendre à partager l'espace, par exemple comment doubler un cycliste ;
- Pouvoir entretenir son vélo et se faire dépanner en cas de pépin ;
- Faire respecter les limites de vitesses ;
- Et pour les piétons, faire respecter l'interdiction de stationner sur les trottoirs.



(BMVBW, 2002, p. 28, traduction : F. Héran)

Tous ces aspects sont importants, et passés sous silence dans le plan vélo d'Obernai (comparez avec celui de Charenton[13] où ils sont très largement mis en avant). Si la mairie ne souhaite pas s'en charger, beaucoup de ces aspects pourraient être confiés à une maison du vélo associative pour une fraction du budget des travaux de voirie. C'était notre proposition n°9, qui n'a pas été retenue.

Le risque est grand de se retrouver à avoir dépensé plusieurs millions pour de magnifiques pistes cyclables qui resteront sous-utilisées.

[12] https://www.cc37.org/aux-origines-du-systeme-velo-par-frederic-heran-fub/
[13] https://fr.calameo.com/read/006955450e549be7f9e15

On peut aussi, c'est même officiellement recommandé, commencer par des aménagements temporaires peu coûteux pour :

- Tester les aménagements, et éventuellement les adapter suite au retour d'expérience
- Assurer la continuité des itinéraires là où des travaux seraient compliqués
- Lancer le plan vélo rapidement à travers toute la ville pour qu'on en voit immédiatement les avantages, plutôt que de faire un petit bout chaque année : un réseau n'est pas vraiment utile tant qu'il n'est pas complet.

C'était le principe des "coronapistes" lancé par le Cerema lors du premier confinement. 500 associations vélo à travers la France ont participé au séminaire du Cerema sur le sujet, en ont adapté les principes à leur ville et ont proposé des itinéraires à équiper. Mais, cas unique à travers le pays, notre proposition à la mairie d'Obernai nous a valu une réponse cinglante de la part du maire nous traitant de « donneurs de leçons » et autres noms d'oiseaux, sans qu'il soit possible de parler du sujet sur le fond.

Notre suggestion de "coronapiste" en avril 2020. C'est ici que le plan vélo de la mairie prévoit de dépenser 2,1 M€ HT pour 900 mètres de piste cyclable.

5. Des pistes cyclables étonnamment coûteuses

On estime selon les sources que la réalisation d'une piste cyclable en milieu urbain, sans ouvrages d'art, coûte entre 150 et 400 € par mètre. Une excellente référence sur le sujet est le guide de l'ADEME "Le coût des politiques vélo[14]" qui mentionne des exemples récents dans des villes de tailles diverses. D'autres sources[15] rapportent des chiffres similaires. Un projet récent de la ville voisine de Barr visant à sécuriser l'accès cyclable au collège est budgeté 150.000€ pour 350m, soit un peu plus de 400€ par mètre, alors qu'il s'agit d'un aménagement difficile le long d'une départementale étroite comprenant le franchissement d'un rond-point[16].

À Obernai, le budget initial voté en conseil municipal le 19 octobre 2020 était de 5,62 à 5,88 M€ de travaux (hors études et équipements d'accompagnement) pour 2865 m d'aménagements cyclables, c'est à dire plus de 2000€ par mètre. Soit 5 fois plus que le coût le plus élevé recensé ailleurs. Ce budget est depuis monté à 11 M€ alors qu'aucun changement notable n'apparaît dans le projet.

Et ceci alors que :

- Les grands axes D422 / D424 sont très larges et donc extrêmement faciles à équiper - la chaussée sur la D422 est d'ailleurs si large qu'il a fallu tracer des bandes de peinture pour canaliser les voitures : sur la plus grande partie du parcours, un simple séparateur suffirait (voir un exemple sur la photo du Pont Saint-Michel plus bas).
- Les ronds-points sont traités à la marge : pas de modification de l'anneau central, la piste cyclable passe là où il reste un peu de place autour de l'anneau existant (ce qui est d'ailleurs particulièrement problématique, voir plus bas)
- Et il n'y a aucun ouvrage d'art (pont ou tunnel)

Rien n'explique cette inflation. L'opposition municipale a d'ailleurs soulevé la question du coût lors d'un récent conseil municipal, sans réponse à ce jour (conseil municipal du 27 septembre 2021, intervention de Catherine Edel-Laurent[17]).

D'autre part, il est surprenant que ce plan vélo puisse bénéficier de subventions du fonds des mobilités actives alors que les recommandations techniques du Cerema et les obligations légales ne sont apparemment pas respectées (voir plus loin sections 6 à 9).

On en revient à la question de l'efficacité. Plutôt que de s'offrir des réalisations de prestige qui seront probablement sous-utilisées, on pourrait bien plus utilement utiliser ce budget pour des aménagements simples mais continus, et des mesures d'accompagnement à la pratique du vélo.

[14] https://www.actu-environnement.com/media/pdf/news-36616-guide-couts-politiques-velos-cvtc.pdf
[15] https://www.gracq.org/actualites-du-velo/cout-infrastructure-cyclable.
[16] https://c.dna.fr/economie/2022/04/02/l-entree-nord-de-la-ville-fermee-deux-semaines-a-la-circulation
[17] https://www.obernai.fr/view_document.php?id=1025, page 112.

Rue du Mal. Juin : 2,1 M€ HT pour 900 mètres de piste cyclable et le ceinturage à la marge de trois ronds-points, soit 2300€ par mètre : c'est 5 à 10 fois le prix constaté généralement ailleurs.

Paris, pont Saint-Michel : efficace et pas cher,
facile à adapter en fonction des retours d'expérience.

Belfort : aménagement provisoire en test.
Simple et pas cher, facile à adapter en fonction des retours d'expérience.

Le budget prévisionnel des travaux

Estimation phase APD	€ H.T
Aménagements cyclables **section 1** rue du Mal Juin	2 105 706,00
Aménagements cyclables **section 2** Contournante	1 398 271,00
Aménagements cyclables **section 3** Leclerc CCPO	1 180 841,00
Aménagements cyclables **section 4** Leclerc VO	1 107 287,00
Aménagements cyclables **section 3 er 4** Leclerc CEA: Tapis d'enrobé RD422 + fondation	620 000,00
Aménagements cyclables **section 5** Abbé Oesterle	319 860,00
Aménagements cyclables **section 6** voie verte du Stade	420 937,00
Aménagements cyclables **section 7** voie verte de la colline	469 857,00
Aménagements cyclables **section 8** Zone 30 Leclerc-Gouraud-parvis Freppel	1 890 000,00
Aménagements cyclables **section 9** rue du Général Gouraud (tronçon Avenue de Gail - Bd d'Europe)	400 000,00
Mise en accessibilité **arrêts Pass'O -Gare**	70 000,00
Assainissement / eau potable CCPO	1 000 000,00
Réaménagement **rue Poincaré zone 30** [option]	120 000,00
Réaménagement **parking de la Gare** (coté rue Gouraud) [option]	310 000,00

Total travaux toutes maitrises d'ouvrages [PROGRAMME]	**10 982 759,00**
Total travaux toutes maitrises d'ouvrages [PROGRAMME + OPTIONS]	**11 412 759,00**
Total travaux CCPO	**2 180 841,00**
Total travaux CEA	**620 000,00**
Total travaux VO	**8 611 918,00**

RECETTES		DEPENSES	
Ville d'Obernai	5 429 391,00		
Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile	2 318 287,00	Travaux	11 412 759,00
Collectivité Européenne d'Alsace - RD422	620 000,00	Honoraires	568 540,00
État (AFITF) Fonds Mobilités Actives - Aménagements Cyclables	2 800 553,00	Frais divers	118 692,00
État (DSIL)	500 000,00		
Contrat de territoire Collectivité Européenne d'Alsace	431 760,00		
TOTAL	**12 099 991,00**	**TOTAL**	**12 099 991,00**

6. Le non-respect des obligations légales

6.1. Obligation de réaliser des aménagements cyclables

Le coût des travaux de voirie du plan vélo aurait d'ailleurs été bien moindre si les obligations légales avaient été respectées par le passé. La loi LAURE du 30 décembre 1996 dispose que :

> *« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »*

A Obernai, cette obligation n'a jamais été respectée. Les rues concernées sont en particulier :

- La D422 (devant le McDo) entièrement refaite en 2015 sans aménagement cyclable[18] ;
- La rue de la Victoire entièrement refaite en 2015 sans aménagement cyclable[19] ;
- La rue de Bernardswiller refaite en partie en 2019 sans aménagement cyclable[20] ;
- La quasi-totalité des rues du quartier des Roselières nouvellement créées sans aménagements cyclables.

Si les obligations légales avaient été respectées à l'époque, les aménagements cyclables auraient été intégrés dans les travaux et auraient eu un coût quasi nul. S'il faut dépenser des millions aujourd'hui, c'est aussi parce qu'il faut refaire à grands frais des axes qui avaient déjà été refaits récemment.

Rue de Bernardswiller, refaite en 2019, sans les aménagements cyclables prévus par la loi mais avec de nouvelles places de stationnement voiture. On note la présence de potelets métalliques particulièrement dangereux pour les cyclistes. Sur cette image de promotion, la mairie utilise l'image d'un cyclotouriste de passage pour s'offrir un petit coup de *bikewashing*.

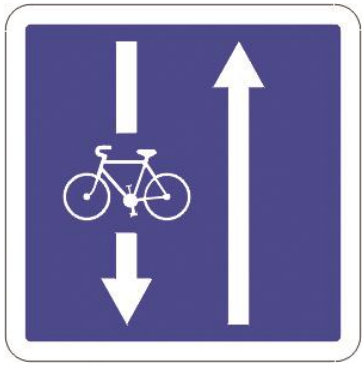
[18] https://apero.fr/wp-content/uploads/2015/06/travaux-giratoire-europe.pdf
[19] https://c.dna.fr/edition-de-obernai-barr-rosheim/2015/09/19/il-faudra-patienter
[20] https://fr.calameo.com/read/0000228525e02c2dd7320, page 10

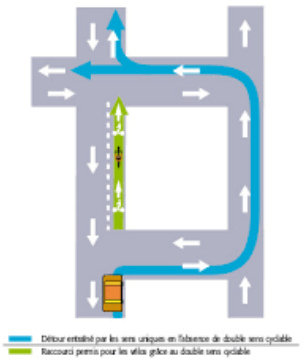
6.3. Double-sens cyclables

Un double-sens cyclable est la possibilité pour les cyclistes d'emprunter dans les deux sens une voie qui est à sens unique pour les véhicules motorisés. Leur intérêt est multiple :

- Renforcer la sécurité des usagers entre eux :
    - Les conducteurs motorisés et les cyclistes bénéficient d'une meilleure visibilité réciproque ;
    - Les automobilistes ont tendance à réduire leur vitesse ;
    - Les collisions à l'ouverture d'une portière, extrêmement dangereuses pour les cyclistes, sont évitées ;
    - Le cycliste respecte mieux l'espace réservé au piéton.
- Encourager la pratique du vélo :
    - Les cyclistes évitent les grands axes de circulation, souvent anxiogènes et plus dangereux ;
    - Le DSC permet de réduire les distances et les temps de trajet en ville pour le cycliste.

Toutes les statistiques démontrent l'efficacité et la sécurité de ce système. Près de chez nous, les villes d'Illkirch-Graffenstaden et de Wissembourg ont mis toutes leurs rues en double-sens cyclable depuis plus de dix ans, sans un seul accident. Plus récemment la ville voisine de Barr a aussi mis tout son centre-ville en double-sens cyclable.



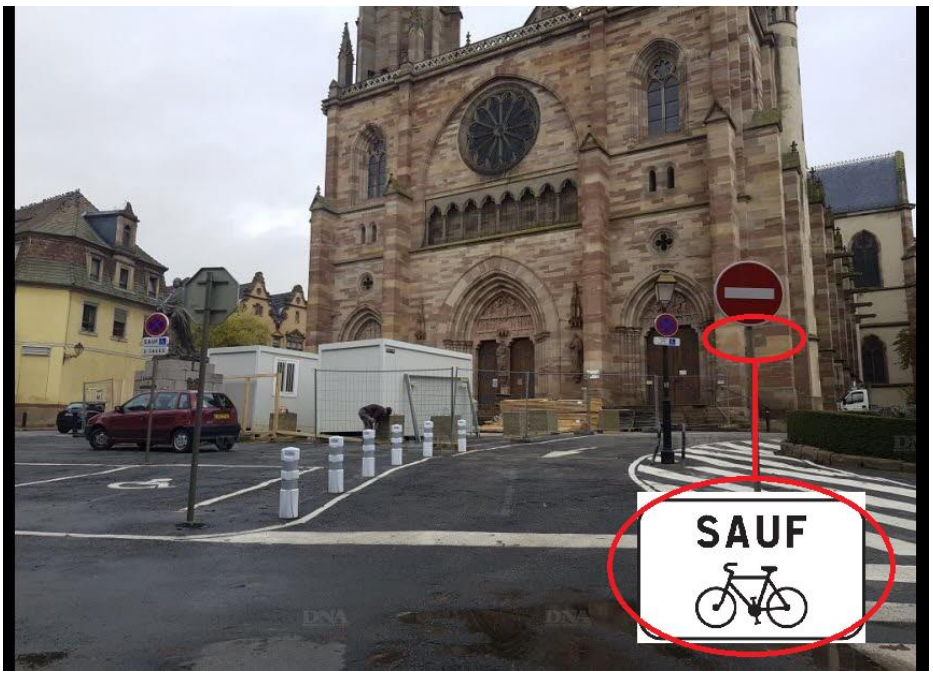


L'article R. 412-28-1 du code de la route stipule que « Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police » (Les décisions contraires doivent être dûment justifiées et la jurisprudence les encadre précisément. Il n'est par exemple pas possible d'arguer de la présence de stationnement pour justifier l'absence de double-sens cyclable.)

Concrètement, cela signifie que les cyclistes sont autorisés à emprunter dans les deux sens toutes les voies à 30 même en l'absence de signalisation ou de marquage spécifique (mais nous ne le recommandons pas car ça peut être dangereux en l'absence de signalisation). Il est de la responsabilité de l'autorité investie du pouvoir de police de mettre en place la signalisation correspondante.

Depuis 2017 nous l'avons signalé plusieurs fois à M. le Maire. Sa réponse est toujours la même, il ne veut pas les mettre en place, et il a été impossible d'obtenir plus d'explications.

De plus, nous avons reçu de nombreux signalements de cyclistes (à travers notre page "signalements[21]") nous indiquant avoir été interpellés par la police municipale alors qu'ils empruntaient en toute légalité les double-sens cyclables de la ville. Nous avons fait remonter ces signalements à la mairie, avec pour seul résultat un courrier du maire nous accusant de « dénigrer la police ».



Un photo-montage pour rappeler l'obligation de signaler les double-sens cyclables qui nous a valu une volée de bois vert de la part du maire. Cet itinéraire était, avant la pose du panneau d'interdiction, le seul permettant aux cyclistes de traverser la ville d'Ouest en Est en sécurité.

[21] http://www.velobernai.fr/signalements/

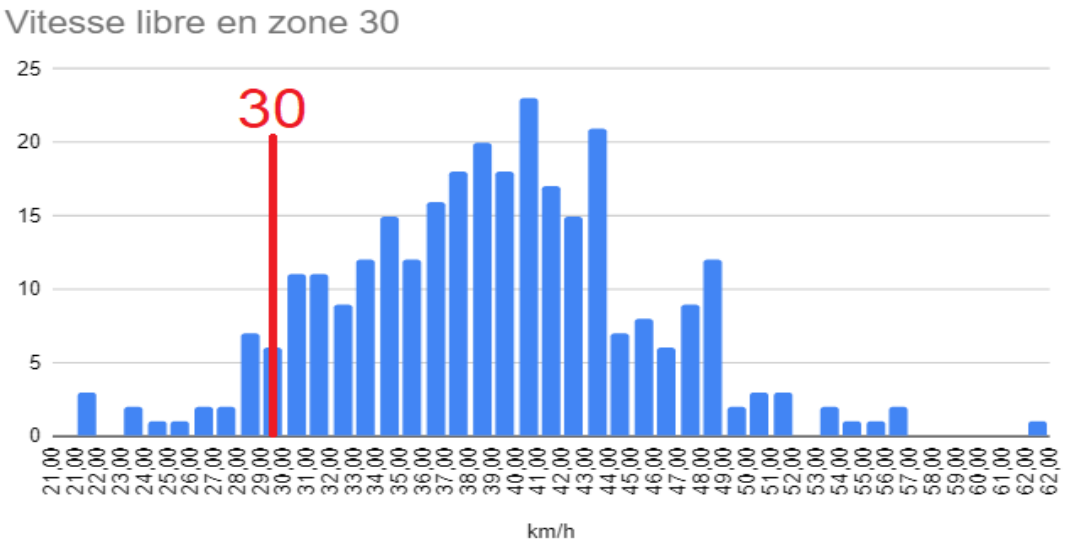
6.4. Respect de la vitesse en zone 30

Partout où la circulation des voitures et des cyclistes doit se faire sur un espace partagé, une condition de base est que le différentiel de vitesse soit faible entre les différents usagers. On ne peut pas encourager les enfants de CM1 à aller à l'école à vélo et les envoyer circuler sur des rues, officiellement limitées à 30, où ils se font frôler par des bolides de deux tonnes à 50 ou 60 km/h.

Le respect de la vitesse en zone 30 est une condition indispensable à la pratique du vélo en ville.

Il n'y a d'ailleurs aucune raison objective qui justifierait de dépasser cette limite : rouler à 30 dans les quartiers résidentiels a un impact quasi nul sur le temps de trajet pour traverser la ville, ça revient simplement à faire moins d'accélérations et de freinages brutaux.

Or, de par l'aménagement des rues, l'absence de pédagogie et l'absence de contrôles, l'excès de vitesse est courant à Obernai. Pour le démontrer, nous avons mené une campagne de mesures en notant les vitesses affichées par un radar pédagogique. Les résultats sont édifiants : **90% des véhicules sont en excès de vitesse**, souvent de beaucoup : on a vu des voitures à 80 km/h en zone 30 à l'approche d'un passage piéton.



Il ne s'agit donc pas du comportement dangereux de quelques excités, mais bien d'un problème majeur et systémique (la mairie dispose des statistiques des radars pédagogiques pour le confirmer). Nous l'avons signalé à la mairie[22], qui nie l'existence d'un problème. Le maire est même allé jusqu'à déclarer en conseil municipal que 30 km/h n'était pas assez rapide, il souhaiterait qu'on puisse rouler plus vite.

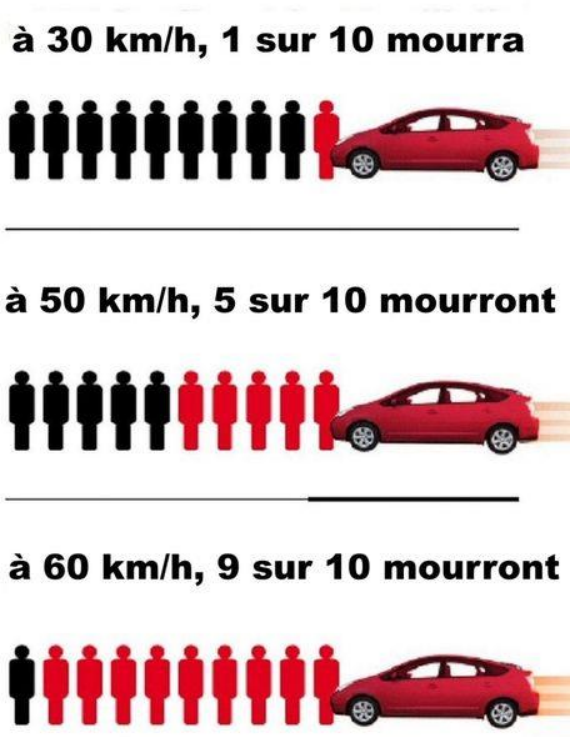
Répétons-le :

Obernai ne sera jamais une ville cyclable tant que les limites de vitesses dans les rues partagées ne seront pas très largement respectées.

[22] http://www.velobernai.fr/wp-content/uploads/2021/06/Vitesse-public.pdf

71 km/h en zone 30 sur le radar pédagogique où nous avons fait nos relevés (c'est passé trop vite pour avoir le temps de prendre une photo, il s'agit ici d'un montage).

Caché à la vue d'un automobiliste, juste derrière le virage, il y a le passage piéton qu'empruntent les enfants pour se rendre à l'école Freppel.

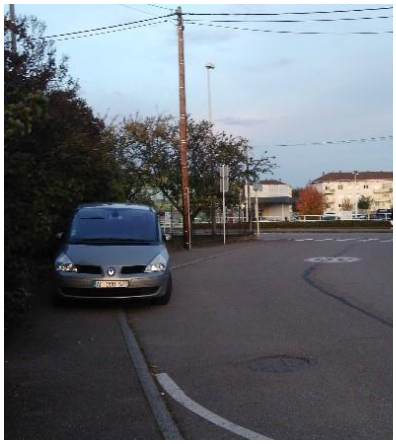


De l'importance de faire respecter le 30 dans les quartiers résidentiels.

6.5. Respect des trottoirs et des passages piétons

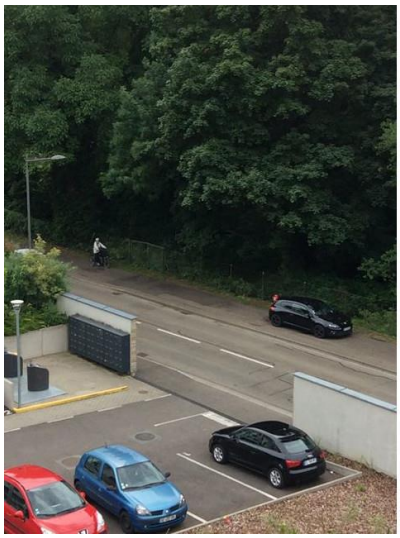
Un mot sur les piétons, puisque selon les dires de M. le Maire, son ambition est aussi de promouvoir les déplacements à pied dans la ville.

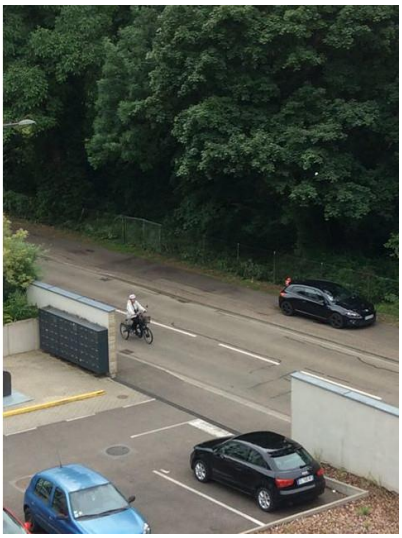
La norme à Obernai est de stationner sur les trottoirs. C'est une habitude qui s'est ancrée et reste très largement tolérée, jusque sous les fenêtres du poste de police. Or le stationnement sur trottoir est un problème majeur : il impose aux usagers les plus faibles, les piétons, enfants, parents avec poussette, handicapés en fauteuil, personnes âgées, de descendre du trottoir et de marcher sur la chaussée au milieu de la circulation. C'est de très loin le principal frein à l'usage de la marche pour les déplacements du quotidien.



.

Stationnement à la mode d'Obernai.





Le quotidien d'une handicapée en tricycle :
Obligée de descendre sur la route à cause d'une voiture stationnée sur le trottoir.

On en est au point, selon le sondage de Vélobernai de 2019, où de nombreux parents conduisent leurs enfants à l'école en voiture précisément *parce qu'ils ont peur des voitures sur les trottoirs* ! Il faut dire qu'à Obernai on revient de loin : il a fallu 15 ans de combat à l'association des parents d'élèves, des lettres recommandées et une pétition pour qu'enfin la mairie agisse pour empêcher les voitures de circuler sur le trottoir devant le portail d'entrée de l'école maternelle Freppel. Il a suffi de poser une dizaine de plots, ça a pris deux heures à deux ouvriers municipaux, le problème est depuis réglé.

Devant le portail de l'école maternelle et élémentaire Freppel.

Notre proposition n°6 d'instaurer une tolérance zéro pour le stationnement sur les trottoirs n'a pas été retenue par la majorité municipale. Pourtant, il ne s'agit de rien d'autre que de faire respecter le code de la route (R417-11, stationnement très gênant, amende à 135€) en usant du pouvoir de police du maire, responsable de la sécurité de ses concitoyens.

L'impact sur l'offre de stationnement serait mineur puisque l'essentiel des voitures stationnées sur le trottoir le sont dans une rue où le stationnement est autorisé sur la chaussée, ou devant des habitations pourvues de cours ou de garages mais dont les habitants ont la flemme de descendre de voiture pour ouvrir le portail.

Dans le centre historique d'une ville médiévale, le trottoir est réduit à une largeur de 15 cm pour laisser la place à une double voie de présélection, comme sur un échangeur autoroutier.

Sur le chemin de l'école, dans une rue à fort trafic où la vitesse est rarement respectée.

7. Des axes essentiels complètement oubliés

C'est une des conséquences de l'absence d'un plan de circulation, des axes essentiels sont totalement absents du plan vélo :

1. Toute la traversée rue des Bonnes-Gens / rue de la Victoire / route de Boersch (jusqu'au Parc) : c'est l'axe principal Est-Ouest de la ville, sans possibilité d'évitement, avec un trafic intense. La rue des Bonnes-Gens est limitée à 50 et doit supporter un fort trafic de poids-lourds. La rue de la Victoire et la route de Boersch sont limitées à 30 mais la vitesse n'y est largement pas respectée. Cet axe majeur n'est même pas mentionné sur la carte des axes structurants.

2. La route de Sélestat, du centre-ville jusqu'au passage à niveau, est aussi un axe majeur très fréquenté où la vitesse est peu respectée, dont la largeur permettrait très facilement de faire passer une piste cyclable en site propre. Mais la mairie a choisi de consacrer cet espace au stationnement.

3. Le cas de la rue de Bernardswiller est affligeant. Refaite en 2019, pendant que la campagne électorale se focalisait sur la cyclabilité de la ville, elle aurait pu constituer un itinéraire cyclable continu jusqu'à Bernardswiller, à 7 minutes à vélo de la place du Marché. Mais la mairie a choisi de ne pas respecter l'obligation légale de créer des aménagements cyclables et de donner la priorité au stationnement - alors que tous les riverains ont des cours et des garages - sans probablement se rendre compte qu'en faisant ainsi elle augmente la demande et aggrave les problèmes de stationnement.

4. La voie verte de la Colline est un exemple criant de l'inversion des priorités. Elle est située sur l'axe qui relie le quartier de la Loi et les nouveaux immeubles de la friche Zaegel-Held à l'école primaire et au collège. Le chemin existant est certes étroit, mais on y circule à vélo en totale sécurité. Par contre, les 300 derniers mètres avant l'école sont particulièrement dangereux : traversée d'une rue à fort trafic et grande vitesse, traversée d'un carrefour dangereux (signalé trois fois à la mairie, sans effet, il s'y est produit récemment un accident grave), et re-traversée d'une rue à fort trafic. On pourrait s'attendre à ce que le plan vélo se focalise sur ces 300 derniers mètres. Au contraire, le plan vélo prévoit de dépenser 470.000€ HT pour élargir le chemin qui ne pose aucun problème de sécurité, et ignore totalement les dangers des 300 derniers mètres. Il est évident qu'aucun parent censé ne laissera ses enfants emprunter cet itinéraire et continuera de les conduire à l'école en voiture alors qu'il n'y en a que pour 5 minutes à vélo.

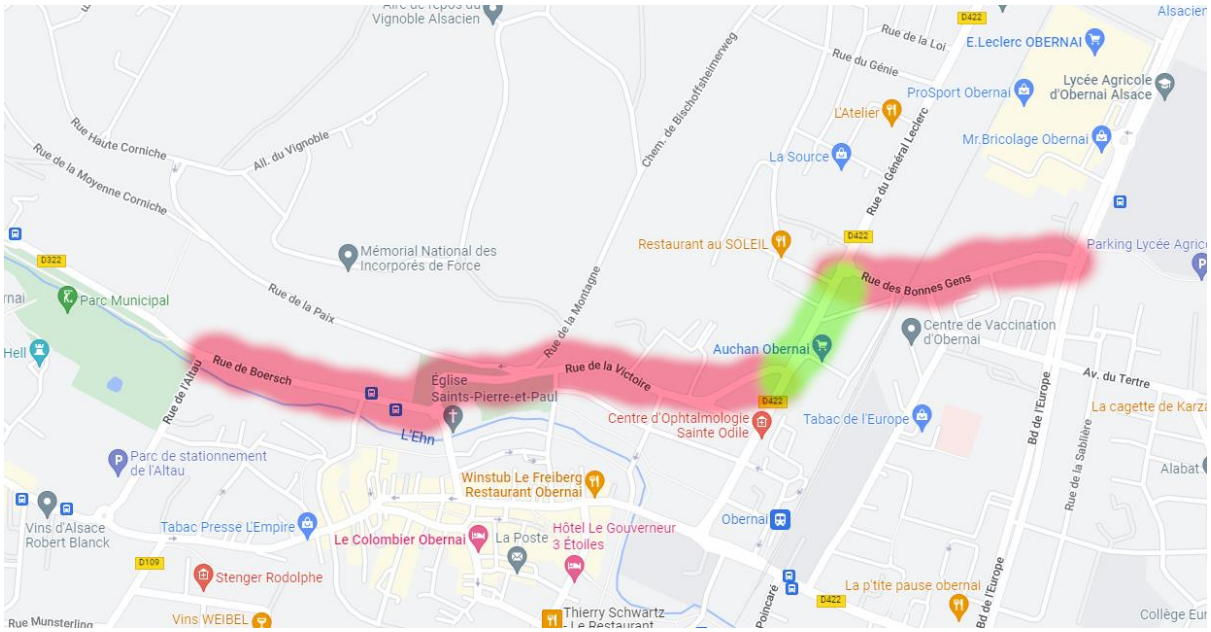
5. Tout le centre-ville est oublié. Même si la circulation y est moins rapide que sur les grands axes, le trafic y est intense, les rues sont étroites, une grande partie de l'espace est stérilisé par le stationnement, et les cyclistes n'y sont pas légitimes (on se fait klaxonner voire insulter si on roule à 25 km/h en zone 30). Les travaux devant l'église ont mis en sens interdit le seul itinéraire qui permettait aux cyclistes de traverser la ville d'Ouest en Est sans devoir se confronter à une circulation intense.

6. Les quartiers résidentiels sont plus accueillants pour les cyclistes de par leur plus faible trafic automobile, par contre il existe quelques rues larges et rectilignes où les limites de vitesses ne sont absolument pas respectées : quelques aménagements simples et peu coûteux pour briser la perspective permettraient de réduire notablement la vitesse effective.

On est donc encore très loin d'une ville cyclable. Même si les entrées de ville côté Est vont être sécurisées, il arrive un moment où il faudra quitter le réseau cyclable pour se retrouver sur un axe oublié du plan vélo. Et il suffit d'un passage dangereux pour que la majorité des gens - avec raison - refusent de faire le chemin à vélo. C'est particulièrement le cas des plus fragiles, les enfants et les personnes âgées, qui seraient pourtant ceux qui bénéficieraient le plus de pouvoir se déplacer à vélo.

Pourtant, le traitement de ces axes oubliés ne représente pas nécessairement un gros budget. Des pistes provisoires peuvent être marquées avec des plots. Le centre peut être rendu beaucoup plus accueillant en mettant en place les double-sens cyclables. Les rues trop larges qui incitent à la vitesse peuvent être rétrécies par divers moyens. Ce ne sont pas les exemples qui manquent dans les villes et villages alentour.

7.1. Itinéraire Est-Ouest

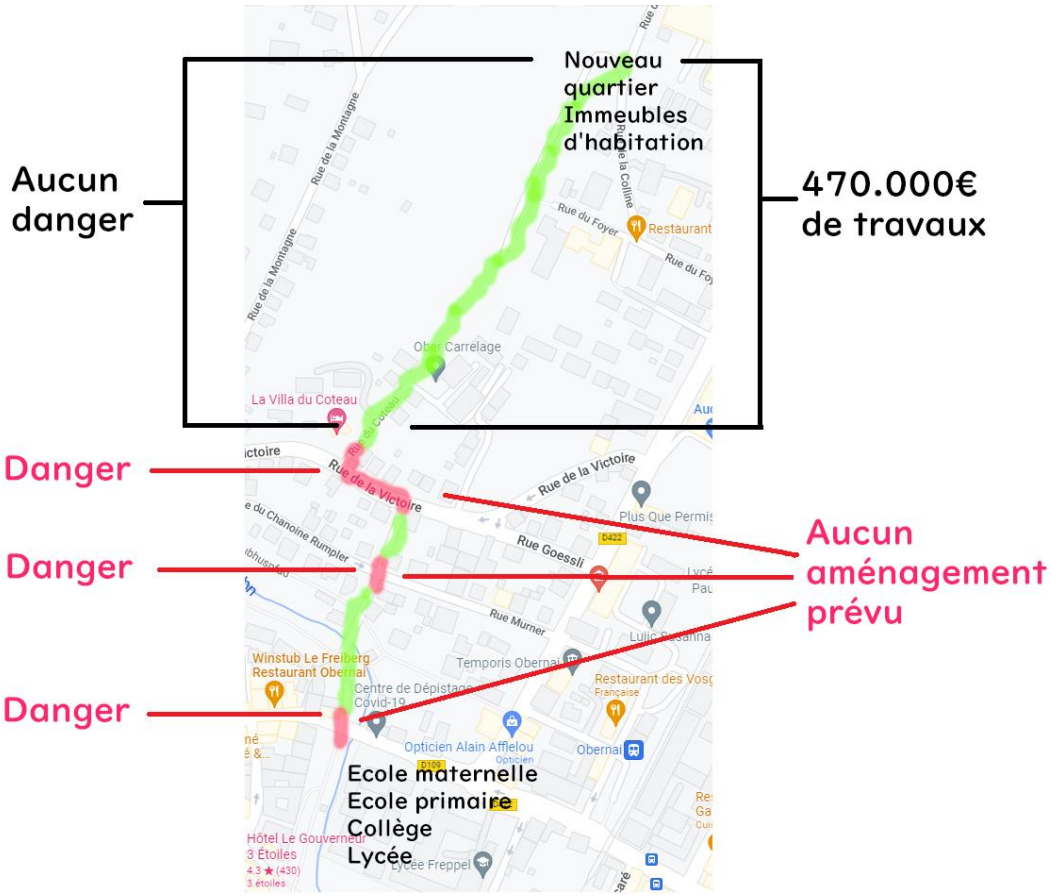


Ceci est le seul itinéraire possible entre l'Est et l'Ouest de la ville (depuis le Parc, avec ses nombreux immeubles d'habitations, jusqu'au lycée agricole et centre commercial). De gauche à droite :

- Route de Boersch : trafic élevé et appelé à exploser suite à la construction du silo à voitures, les cyclistes doivent frôler des voitures en stationnement, accès par un rond-point ;
- Rue de la Victoire : étroite, trafic élevé, non-respect généralisé des limites de vitesses ;
- Rue des Bonnes-Gens : étroite, trafic intense, nombreux poids-lourds, limite à 50, accès par un rond-point.

L'ensemble de cet axe est ostensiblement absent du plan vélo, sauf le segment en vert qui est le moins dangereux du parcours car sur une rue très large qui incite à respecter les distances de dépassement des cyclistes.

7.2. Voie verte de la Colline : un curieux renversement des priorités.



Entre les habitations et les écoles, on trouve un chemin certes étroit mais en toute sécurité, suivi de :

- La traversée puis le parcours sur une cinquantaine de mètres d'un axe à forte circulation, où la vitesse n'est systématiquement pas respectée, et le carrefour est caché derrière un virage ; cette traversée est si dangereuse que lors du défi « à l'école à vélo », la mairie a demandé aux enfants de descendre de vélo à cet endroit ;
- La traversée d'un carrefour dangereux (panneau stop peu visible), déjà signalé trois fois en six ans, sans effet, et finalement théâtre d'un accident grave[23] en Août 2021 ;
- La traversée d'un passage piéton sur un axe à forte circulation où la priorité aux piétons n'est pas souvent respectée.

Or, le plan vélo prévoit 470.000€ HT de travaux sur la partie en sécurité et fait l'impasse sur les zones de danger. Quelle est la logique ?

Cette question avait d'ailleurs été soulevée en conseil municipal[24] le 29 novembre 2021. On n'en sait toujours pas plus.

[23] https://c.dna.fr/faits-divers-justice/2021/08/27/un-jeune-motard-blesse-dans-une-collision-avec-une-voiture
[24] https://www.obernai.fr/view_document.php?id=1040, page 50.

8. Des ronds-points particulièrement mal conçus

L'aménagement des ronds-points est au cœur du plan vélo car ce sont de très loin les endroits les plus accidentogènes et les plus angoissants pour les cyclistes. Plusieurs accidents graves s'y sont produits ces dernières années. Le plus problématique est le rond-point de l'Europe ("rond-point du McDo", D426/D422), signalé par les cyclistes comme le principal point noir d'Obernai lors des deux derniers "baromètres des villes cyclables[25]" de la FUB.

DNA
DERNIÈRES NOUVELLES D'ALSACE
› Définir ma page d'accueil

Obernai

Cycliste renversée par une voiture : appel à témoins

Un accident entre un véhicule et un vélo s'est produit ce lundi matin à 11 h 10 au rond-point à l'entrée sud d'Obernai, à côté du magasin Botanic.

06 août 2018 à 16:17 | mis à jour à 16:24 - Temps de lecture : 1 min

C'est pourquoi nous avions mis ce point en tête de nos 12 propositions[26], et il a été très logiquement repris dans le plan vélo de la ville.

L'avant-projet présenté par la mairie propose des aménagements de rond-point de type "hollandais". Il y a trois grands principes de base dans un rond-point hollandais[27,28] :

1. Un anneau cycliste entoure l'anneau motorisé.

2. Les automobilistes et les cyclistes doivent se voir mutuellement suffisamment tôt avant de se croiser. Pour cela il est nécessaire qu'ils se croisent à angle droit en laissant suffisamment d'espace entre l'anneau cycliste et l'anneau automobile.

3. Il doit y avoir la longueur d'une voiture entre les deux anneaux, pour qu'une voiture puisse s'arrêter et céder la priorité aux cyclistes sans bloquer la circulation sur l'anneau intérieur. Dans le cas contraire, l'automobiliste a tendance à ne pas céder la priorité par peur de se faire percuter par l'arrière.

[25] https://www.velobernai.fr/barometre/
[26] http://www.velobernai.fr/plan-velo-nos-propositions/
[27] https://bicycledutch.wordpress.com/2014/02/23/junction-design-in-the-netherlands/
[28] https://www.au5v.fr/IMG/pdf/cerema_fiche10v-velo_et_giratoires.pdf

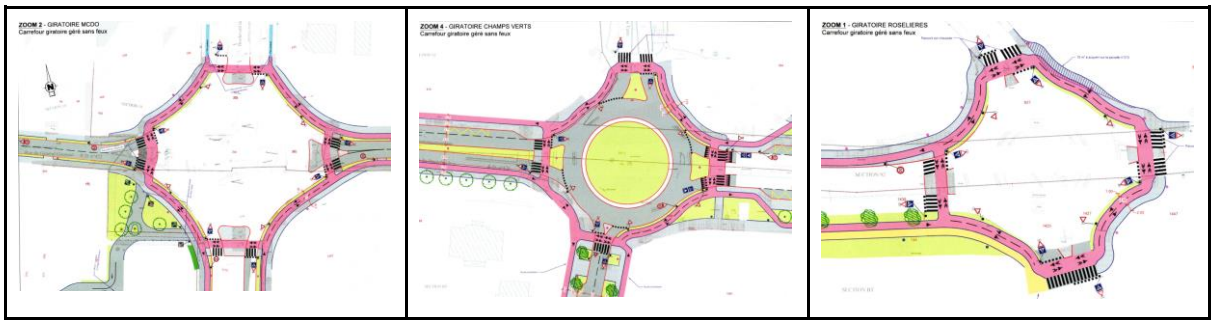
En voici un exemple :

Rond-point de type hollandais : (1) Anneau cyclable (2) Distance d'arrêt (3) Visibilité réciproque

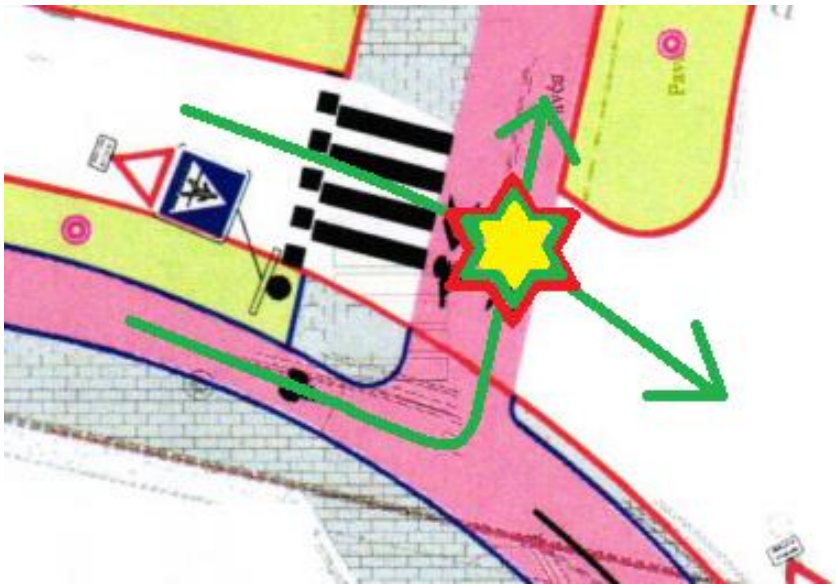
Pourtant, contrairement à la communication de la mairie sur le sujet, les aménagements projetés pour les ronds-points d'Obernai ne respectent aucun de ces principes :

1. La piste cyclable n'a pas une forme d'anneau mais de "croix de malte" avec de nombreux angles droits.
2. Automobilistes et cyclistes n'ont pas la possibilité matérielle de se voir mutuellement avant de se croiser.
3. Il n'y a pas la place pour une voiture de s'arrêter entre les deux anneaux.

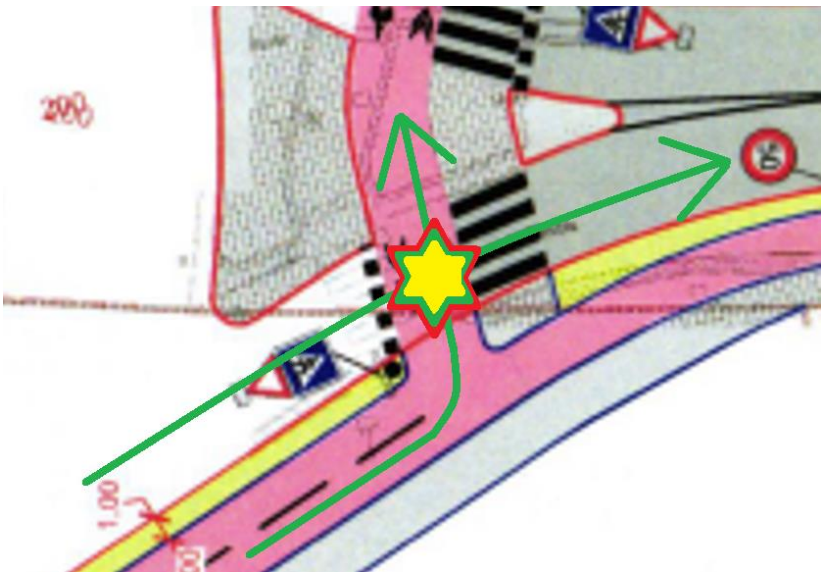
Voici les projets pour les trois ronds-points de la rue du Mal. Juin, là où le trafic est le plus important :



Regardons de plus près :



Collision probable en entrée de rond-point



Collision probable en sortie de rond-point

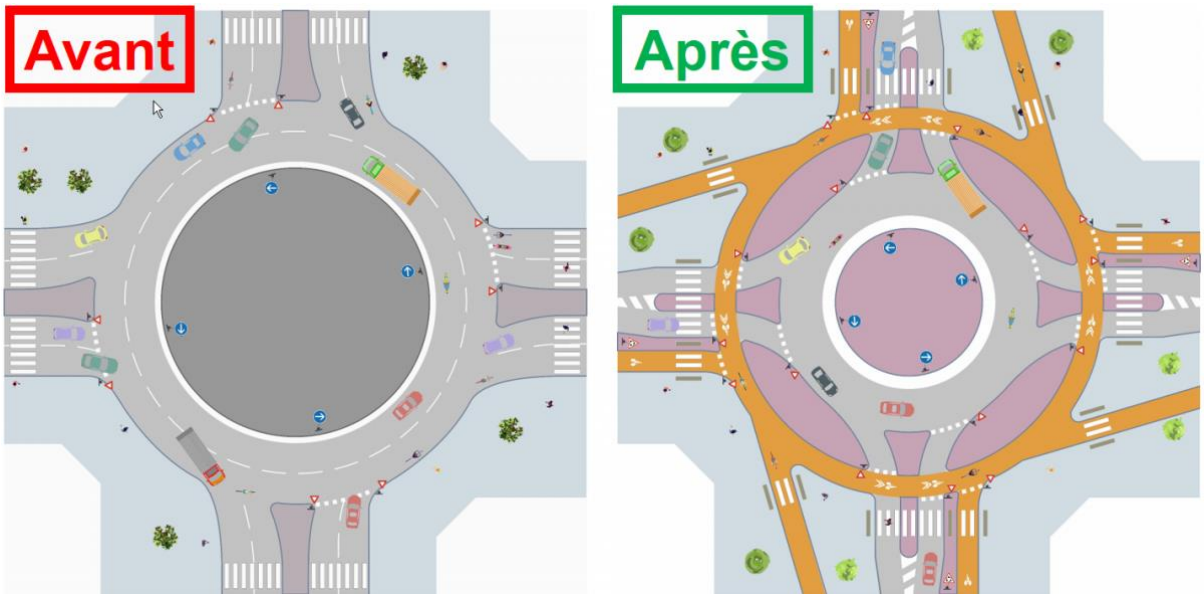
La voiture et le vélo circulent côte à côte. Le cycliste doit faire un angle droit pour tourner à gauche, il a la priorité, les panneaux et la couleur de l'enrobé ne laissent aucun doute. Mais l'automobiliste ne peut pas voir le cycliste qui est dans son angle mort, et n'a aucune possibilité de deviner que le cycliste qui était à sa droite va brusquement lui couper la route. On peut s'attendre à un rond-point encore plus dangereux que ce qu'il était avant les « aménagements cyclables sécurisés ». Au moins, avec les ronds-points actuels, les cyclistes savent qu'ils sont en danger et font très attention.

Rond-point de l’Europe (en haut) : ce n’est pourtant pas la place qui manque pour installer un vrai anneau cyclable à la hollandaise (en bas).

Le rond-point de l'Europe est une construction de prestige des années 70 avec un anneau central gigantesque qui incite à rouler vite. On pourrait y mettre trois voitures l'une à côté de l'autre. Il serait très simple et sans conséquence sur le trafic de réduire la taille du disque central pour laisser plus d'espace entre les deux anneaux, mieux matérialiser les trajectoires, et ralentir la vitesse des voitures, principal facteur de danger (à noter, réduire la vitesse ne réduit pas le débit, c'est d'ailleurs souvent l'inverse en zone urbaine).

Lorsque l'adjoint aux mobilités présente en conseil municipal une photo d'un vrai rond-point hollandais et explique que les projets d'aménagements à Obernai sont faits sur ce modèle, disons clairement que ce n'est pas le cas : ils n'ont rien en commun.

Il est indispensable de corriger ces problèmes d'aménagement de ronds-points pour qu'ils ne deviennent pas encore plus dangereux qu'ils ne le sont déjà aujourd'hui.



Exemple d'aménagement de rond-point à la Hollandaise par réduction du disque central (Cerema).

Une fois les travaux engagés, il sera évidemment impossible de trouver un budget supplémentaire pour corriger ces erreurs et nous aurons à vivre avec pendant plusieurs décennies.

9. Sur quelques autres choix de conception

Bien que moins graves que les problèmes de conception des ronds-points, il y a quelques autres choix de conception curieux dont on aurait aimé toutefois pouvoir parler, pour les comprendre ou apporter quelques suggestions.

9.1. Rue du général Leclerc

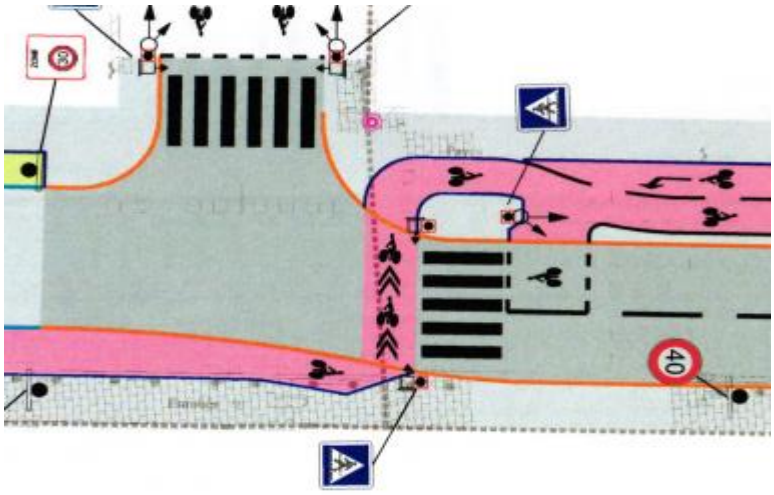
Le long de la rue du général Leclerc, la piste est d'abord unidirectionnelle (un espace de chaque côté, en partie partagé avec les voitures), puis devient bidirectionnelle. Ce changement a pour effet d'obliger les cyclistes se rendant de la gare à la rue des Bonnes Gens à devoir traverser deux fois une rue à grande circulation sur une distance de 350 mètres avec à chaque fois une attente à un feu rouge.

La piste bidirectionnelle est du mauvais côté par rapport aux deux seuls destinations principales le long de ce segment, le supermarché et la rue des Bonnes-Gens. Pour aller au supermarché il faudrait traverser une première fois la rue en suivant la piste cyclable, puis 100m plus loin descendre de vélo et traverser sur un passage piéton.

La première traversée où la piste cyclable coupe la rue du général Leclerc à angle droit semble particulièrement étroite et dangereuse, en particulier le soir quand les feux sont clignotants : les cyclistes ont la priorité, mais il est difficile pour un automobiliste d'imaginer que le cycliste qui était à sa droite va tout à coup lui couper la route. Ce passage particulièrement problématique et anxiogène pourrait suffire à lui seul à décourager les cyclistes les moins téméraires, et donc à faire en sorte que cette piste cyclable à deux millions d'euros reste sous-utilisée.

Encore plus étonnant, la zone 30 s'arrête juste avant la traversée de la piste cyclable.

→ Qu'est-ce qui justifie ce choix ? On peut comprendre que les abords du giratoire Freppel sont compliqués à gérer, mais n'y avait-il vraiment pas d'autres options ? Qu'il s'agisse de deux pistes unidirectionnelles, ou d'une piste bidirectionnelle d'un côté ou de l'autre, l'essentiel est de ne pas faire traverser les cyclistes à mi-parcours.



D’autre part, rien n’est prévu pour accéder à vélo au lieu de vie le plus important sur ce petit tronçon, à savoir le supermarché Auchan où beaucoup d’habitants du quartier se rendent plusieurs fois par semaine. Pire encore, la piste bidirectionnelle est du mauvais côté par rapport au supermarché. Or aller faire ses courses à vélo est une des principales motivations du vélo au quotidien.

→ Pourquoi cet accès n’a-t-il pas été étudié, idéalement en concertation avec le supermarché ?

→ Quelle option reste-t-il aux Obernois qui souhaitent aller faire leurs courses à vélo pour entrer au supermarché depuis la rue du Gal. Leclerc et surtout en ressortir (sortie interdite aujourd’hui) ? En poussant un vélo cargo chargé de courses sur un trottoir étroit dans une montée ?

9.2. Partage de l’espace autour du giratoire Freppel

La zone autour du giratoire Freppel actuel, particulièrement étroite, sera traitée selon le principe du partage de l’espace : vélos et voitures sur la même chaussée partagée, bordures de trottoir abaissées pour donner un sentiment d’espace avant tout piéton.

Sur le principe, c’est une excellente idée, qui a l’avantage de marquer dans le paysage et dans les esprits le principe du partage de l’espace urbain entre tous les modes de déplacement.

Pourtant, au vu de la situation actuelle, on peut se poser quelques questions :

- Comment le principe du partage de l’espace entre vélos et voitures sera-t-il respecté, en l’absence de marquage spécifique et d’actions de pédagogie ? On peut légitimement craindre que ce soit la situation actuelle qui restera de mise, où les véhicules motorisés frôlent les cyclistes et les mettent en danger pour gagner quelques secondes. La solution habituellement adoptée dans ce cas de figure est de rendre tout dépassement d’un vélo par une voiture physiquement impossible avec des aménagements empêchant de sortir de sa voie. Ce n’est pas le cas du projet présenté.

- Le stationnement sur les trottoirs devant l’école maternelle Freppel, particulièrement intense et dangereux aux heures d’entrée et de sortie des classes, a été l’objet d’une guerre ouverte entre l’association des parents d’élèves et la mairie pendant plus de 15 ans. Le problème a finalement été réglé par la pose d’une dizaine de plots qui empêchent physiquement les voitures de monter sur le trottoir. Dans le projet présenté, si on en croit les visuels, plus rien, pas même l’escalade d’une bordure, n’empêche les voitures de monter sur le trottoir. La mairie compte-elle sur le civisme des automobilistes, qui serait miraculeusement apparu en même temps que le plan vélo ? Sommes-nous repartis pour des années de mise en danger des enfants ? Nous voyons ici un gros risque de régression en termes de sécurité aux abords des écoles.

Stationnement et circulation sur trottoir devant l'école maternelle et primaire Freppel.

Tout ce qui protégeait le trottoir va disparaitre. Le visuel montre même une voiture sur le trottoir.

9.3. Augmentation des limites de vitesse

Il apparaît en regardant les détails du projet que la vitesse a été passée en catimini de 30 à 40 km/h sur la rue du Gal. Leclerc et une partie de la rue du Gal. Gouraud, à l'endroit où les piétons sont particulièrement nombreux, dont beaucoup d'enfants des collèges et lycées voisins. C'est bien évidemment totalement contraire à l'esprit d'un plan vélo, ça ne va pas du tout dans le sens d'un apaisement du trafic, d'un encouragement de la marche et du vélo, d'une ville conviviale et accueillante pour les piétons et les cyclistes, de moins de bruit et de pollution pour les riverains, de sécurité pour les enfants. Le passage de 30 à 40 a aussi des conséquences réglementaires sur la priorité des piétons.

Il a par contre un effet quasi nul sur les temps de trajet : passer de 30 à 40 km/h sur le tronçon de 400 mètres concerné fait gagner au mieux une poignée de secondes. Dans quel but ? Que quelques excités passent leurs nerfs ? Nous avons vu que les limites de vitesses actuelles sont déjà très largement ignorées, n'en rajoutons pas !

Cette augmentation de la vitesse en ville sous prétexte d'aménagements cyclables est inique et totalement inacceptable. Nous exigeons son abandon.

9.4. Feux de circulation

Le plan vélo prévoit de nouveaux feux de circulation en ville, en remplacement des ronds-points Freppel et Bonnes-Gens. Or la tendance générale dans les villes qui souhaitent apaiser le trafic et encourager le vélo est plutôt de supprimer les feux de circulation, conçus à l'origine pour l'automobile. Les feux sont particulièrement pénalisants pour les cyclistes car chaque redémarrage nécessite un effort physique. Obliger les cyclistes à traverser deux fois la rue du Gal. Leclerc sur 350 mètres, avec à chaque fois une attente à un feu, aura pour effet de rendre le temps de trajet plus long pour les vélos que pour les voitures, alors qu'il faudrait viser exactement le contraire si on souhaite promouvoir les déplacements à vélo.

Une alternative aux feux de circulation est de faire passer la piste cyclable au centre du rond-point, comme ça se pratique en Suisse.

Le besoin d'installer de nouveaux feux de circulation dans une petite ville comme Obernai est avant tout lié à l'explosion du trafic automobile ces dix dernières années. Plutôt que de soigner les symptômes, il serait plus efficace de travailler sur la cause des problèmes, à savoir la réduction du trafic automobile.

Quoiqu'il en soit, l'installation de ces feux de circulation pose quelques questions dont on ne trouve pas la réponse dans le projet :

- Les feux seront-ils synchronisés sur la vitesse des cyclistes, afin d'éviter les redémarrages difficiles et de rendre le parcours plus rapide à vélo ?
- Les feux seront-ils munis de panneaux "tourne-à-droite vélo" chaque fois que c'est possible ?

10. Une absence de concertation

Lors du conseil municipal du 19 octobre 2020, le plan vélo avait été présenté comme « un grand exercice de démocratie participative », avec en particulier la mise en place d'un comité de pilotage largement ouvert aux citoyens et aux associations de cyclistes et de promotion du vélo.

Las, un an plus tard, en l'absence de nouvelles concernant ce comité de pilotage, les élus d'opposition ont demandé en conseil municipal où en était sa mise en place et s'il serait possible d'y participer (conseil municipal du 27 septembre 2021, intervention de Catherine Edel-Laurent[29]). Le maire a répondu que « les personnes négatives » n'étaient certainement pas conviées à ce comité, dont on ne sait d'ailleurs pas s'il a seulement vu le jour, mais il a été impossible d'en savoir plus.

Non seulement la concertation est inexistante, mais la mairie mène une politique active pour discréditer tous les acteurs qui dérangent. C'est le cas de Vélobernai. Tout allait pour le mieux jusqu'au jour de l'élection municipale quand il s'agissait de montrer des vélos sur les prospectus électoraux, mais depuis le lendemain de l'élection l'association est l'objet d'une campagne de dénigrement particulièrement violente (voir tableau page suivante).

Cette impossibilité de communiquer est d'ailleurs la raison même de l'existence de ce document, qui n'aurait pas été nécessaire s'il avait été possible de parler des sujets mentionnés ici.

Tout cela est bien malheureux car, nous venons de le voir, ce plan vélo présente un certain nombre de défauts qui pourraient être corrigés avec des solutions simples et peu onéreuses. Le risque est bien de se retrouver à avoir dépensé 12 millions d'euros d'argent public pour construire des pistes cyclables sous-utilisées.

L'autre risque est lié à l'aménagement des ronds-points, qui risquent de devenir encore plus dangereux qu'ils ne le sont aujourd'hui. Pour contourner le refus de communiquer de la mairie, nous avions dédié une newsletter[30] à ce problème de conception des ronds-points, en espérant toucher directement les personnes concernées par ces aménagements. Cette tentative n'a malheureusement pas été suivie d'effets.

[29] https://www.obernai.fr/view_document.php?id=1025, page 112.
[30] https://bit.ly/3DquQKo

Deux ans de dénigrement par la mairie d'Obernai

Dès le lendemain de son élection, toutes nos propositions ou demandes ont été retournées avec des courriers d'insultes de la main du maire :

- Le 27 avril 2020, en réponse à une proposition d'aménagements cyclables temporaires[31] pour préparer la sortie du confinement : vous êtes des « donneurs de leçons », vous proférez des « inepties » et des « mensonges ». Le maire nous reproche également d'avoir répondu à une invitation de la liste d'opposition de faire un tour de la ville à vélo. Mais pas un mot sur les aménagements cyclables temporaires.
- Le 7 Juillet 2020, en réponse à une demande d'autorisation de faire une démonstration de caddies tractés à l'entrée du marché hebdomadaire : vous « jetez l'opprobre », vous êtes des « donneurs de leçons », vous manquez de « bienveillance » et de « relations constructives ». Mais pas un mot sur la démonstration de caddies tractés.
- Le 28 juin 2021, en pleine séance du conseil municipal et devant les caméras[32], le président de Vélobernai a été qualifié d'« idiot », de « malfaisant », d'« énergumène fallacieux » , de « menteur », de « propagateur de fake news ». Cette sortie faisait suite à un post[33] sur la page Facebook de l'association s'interrogeant sur la pertinence pour la SNCF de dépenser 4 millions d'euros pour creuser un tunnel à 50m du passage à niveau. Une plainte pour injure publique a été déposée.
- Le 8 janvier 2022, en réponse à une demande de faire respecter les limites de vitesse en ville : vous proférez des « mensonges », vous « jetez l'opprobre », vous êtes « malveillant », « prétentieux », « fallacieux », « ignorant », « de mauvaise foi », « affligeant », « méchant », « pathétique ». Il y en a *quatre pages*. Mais pas un mot sur les actions à entreprendre pour faire respecter les limites de vitesses.
- Le 10 mai 2022, en réponse à une demande de participer à la fête du vélo : vous proférez des « contre-vérités », « des mensonges », et même « des insultes ». Pour la première fois nous obtenons une réponse à la question posée : c'est non.

L'adjoint aux mobilités ne nous a pas réservé un meilleur accueil. Le 24 juillet 2020, après trois relances, dans un courrier très énervé, il a refusé notre invitation de faire ensemble un tour de la ville à vélo au motif que « je n'ai pas besoin de vous pour constater les faiblesses et les améliorations ».

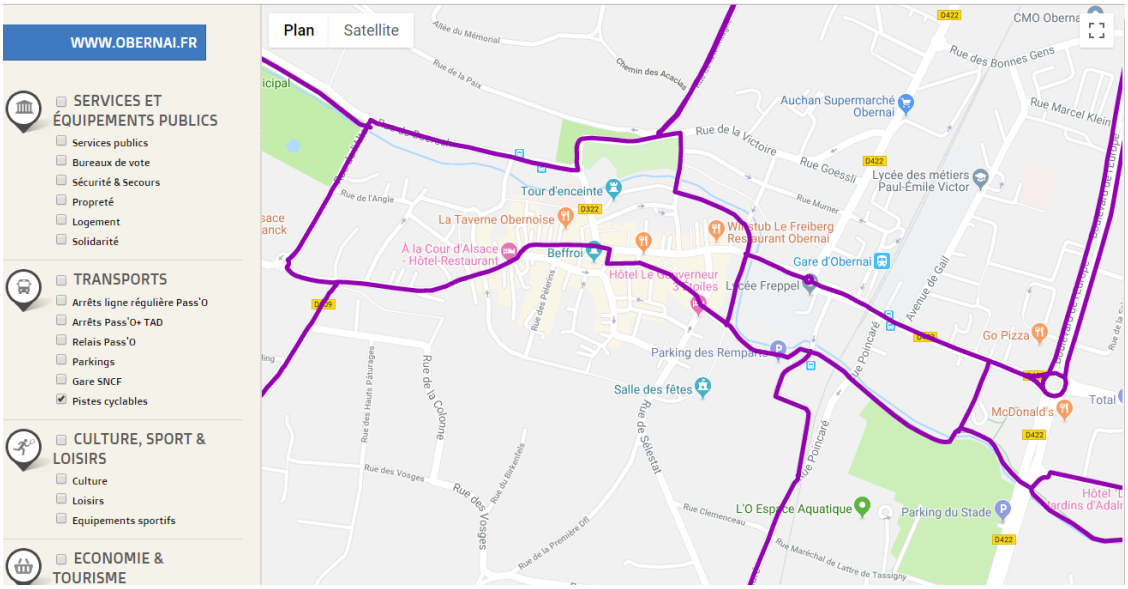
La mairie a également tenté de s'attaquer au fonctionnement même de l'association. Le 6 mars 2021, le premier adjoint a exigé communication de la liste des membres de l'association comme préalable à la communication d'un dossier de demande de subvention (on se demande bien pourquoi il tient tant à savoir qui fait du vélo avec qui). Nous avons évidemment refusé car il s'agit d'une atteinte à la liberté d'association. Personne ne pourra donc dire que la mairie d'Obernai a refusé une subvention à une association pour la promotion du vélo, celle-ci n'ayant pas pu la demander.

La mairie a même été jusqu'à instrumentaliser la justice. En juin 2021, elle porte plainte pour diffamation suite à un post[34] sur la page Facebook de l'association dévoilant le projet de la mairie de créer un parking de 120 places à l'intérieur du parc de la Leonardsau. Ce post très documenté ne faisait pourtant que reprendre les documents publiés par la mairie et les déclarations dans la presse. La plainte a rapidement été classée sans suite, mais cela n'a pas empêché le maire de continuer à claironner qu'il avait porté plainte, y compris à la presse locale qui s'est empressée de publier l'information, car dans l'esprit du public si on est l'objet d'une plainte c'est forcément qu'on a quelque chose à se reprocher.

[31] http://www.velobernai.fr/wp-content/uploads/2020/04/Courrier-mairie-d%C3%A9confinement.pdf
[32] https://www.facebook.com/obernai/videos/133510345527847, à 39'12".
[33] https://www.facebook.com/velobernai/posts/859953081322069
[34] https://www.facebook.com/velobernai/posts/829751021008942

11. Une communication trompeuse

On constate à Obernai un hiatus entre la communication institutionnelle qui montre un soutien au vélo et la réalité des projets qui vise à encore développer l'usage de la voiture. Voici un exemple où la ville se vante de pistes cyclables qui n'existent pas :

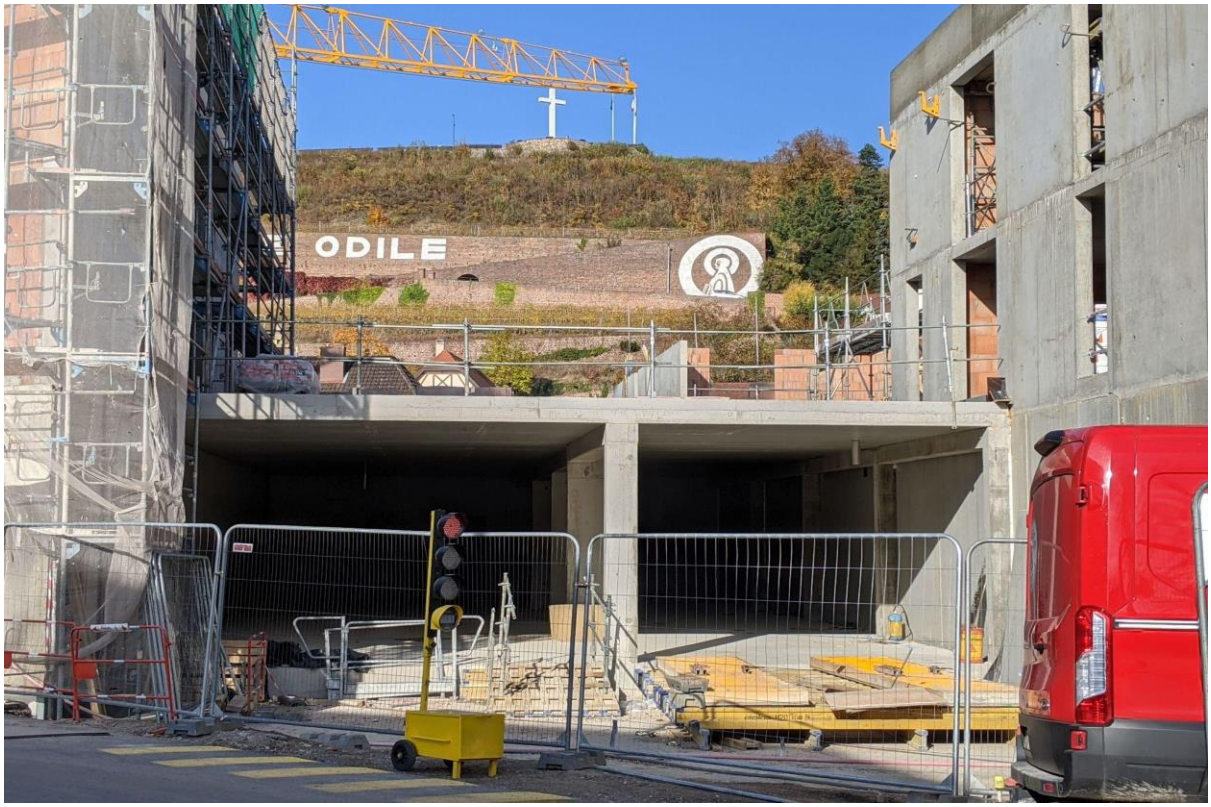


Copie d'écran du site de la mairie le 22 février 2019 : beaucoup de ces "pistes cyclables" n'existent pas, même pas à l'état de voies partagées (page supprimée depuis).

Un visuel de la rue du Général Leclerc qui réussit le tour de force de ne montrer aucune voiture. C'est un axe à très fort trafic, embouteillé tous les soirs, avec souvent des voitures sur les trottoirs.

La réalité : près de 500 nouvelles places en souterrain et en silo au cœur du centre historique.

La communication : une image de l'entrée du même parking qui réussit le tour de force de ne pas montrer une seule voiture. Or, avec le trafic actuel plus celui induit par le parking, ce carrefour va probablement devenir le point noir majeur de la circulation en ville.



La réalité : près 500 places de parking en silo et en souterrain en construction au cœur du centre historique, plus une petite centaine d'autres un peu plus loin à la Capucinière.

La communication : un couple de cyclotouristes par une belle après-midi d'été sur les remparts historiques, la seule voie de la ville fermée aux voitures.

12. La continuation d'une politique du tout-voiture

Nous l'avons vu, malgré les millions d'euros annoncés pour des pistes cyclables, tout ce qui pourrait toucher au confort de l'automobiliste ou à la toute-puissance de la voiture individuelle en ville est évacué. Pendant ce temps, les politiques en faveur de la voiture continuent comme avant, avec pour seul changement une grande couche de *bike-washing*[35].

Toutes les constructions récentes sont basées sur le modèle du tout-voiture :

- Le nouveau quartier des Roselières est vendu par les promoteurs comme "proche de l'autoroute", permettant de travailler à Strasbourg et dormir à Obernai. Hormis le parc, il y a plus d'espace au sol consacré à la voiture qu'aux humains. La ville communique sur un « éco »-quartier.

- Les bâtiments commerciaux du Galion, du Suffren, du Sycomore, sont des cubes de béton entourés d'un parking à l'américaine. Au Galion, l'accès piéton se fait à travers le parking et les maigres « pinces-roues » pour vélo sont cachés derrière le local poubelles.

Une allégorie du cyclisme à Obernai : Le parking vélo du Galion.

- Pour les habitations, le plan local d'urbanisme prévoit deux places de parking par famille, et le maire se vante de systématiquement demander aux promoteurs d'en construire plus.

- La loi prévoit désormais un local vélo dans les copropriétés, mais les promoteurs font le service minimum : le local vélo est souvent-étroit, sinistre et difficile d'accès. Les permis de construire sont néanmoins accordés.

[35] https://fr.wiktionary.org/wiki/bikewashing

- Les nouvelles résidences sur la friche Zaegel-Held et le long de la route de Boersch sont toutes construites avec un grand parking souterrain et entourées de parkings de surface. Il n'y a aucune espace entre la porte d'entrée et les voitures où des enfants pourraient sortir jouer.

- Les nouvelles résidences « cœur de ville » cachent les voitures mais seront assises sur un gigantesque parking souterrain de plus de 200 places. Pour le centre historique d'une petite ville médiévale, c'est énorme.

- Même la future supérette, annoncée comme un « commerce de proximité », disposera de 40 places de parking souterrain. Or la définition même de la proximité, c'est de pouvoir se déplacer autrement qu'en voiture[36].

- La friche de la Divinal, dont on savait dès avant la construction qu'elle sera desservie par une piste cyclable, est pourtant aussi conçue sur le modèle du tout voiture avec 200 places de parking en surface. Il n'y a aucun parking vélo ni cheminement cyclable sur les images du promoteur. Un supermarché alimentaire a prévu de s'y installer, ce qui va encore induire un important trafic automobile supplémentaire.

Projet Divinal présenté par le promoteur : des cubes de béton entourés de parkings

La ville a aussi beaucoup investi dans la construction de nouveaux parkings publics :

- 100 places au nouveau parking Ch. de Gaulle pour 700.000€.
- Une soixantaine de places à la Capucinière pour 680.000€.
- 212 places dans le futur silo au cœur du centre historique pour 7,8 M€, un projet sur fonds privés pour lequel la ville a donné une garantie d'emprunt[37].
- Plus de 250k€ pour attirer les voitures place des fines herbes avec un système de barrières et d'affichage du nombre de places disponibles.

En comparaison, un arceau vélo posé coûte une centaine d'euros et permet de garer deux vélos.

[36] « Ville du quart d'heure » : https://fr.wikipedia.org/wiki/Ville_du_quart_d%27heure
[37] https://www.obernai.fr/view_document.php?id=898

En l'absence d'arceaux en dehors de lieux touristiques,
les cyclistes utilisent les panneaux pour fixer leurs vélos.

La politique du tout-voiture atteint même nos parcs, artificialisés pour y mettre des parkings (que le concessionnaire BMW local souhaite utiliser pour y faire ses essais de voitures, selon ses déclarations à la presse).

Le triste sort promis à notre magnifique parc de la Leonardsau, un temps
censé abriter un futur « centre d'étude des mobilités durables » (sic).
Tous les détails du projet sur la page facebook de Vélobernai[38].

On peut aussi noter l'absence criante d'aire de covoiturage : la place ne manque pas en direction de l'autoroute pour faire une aire de covoiturage avec stationnement vélo sécurisé accessible par la future piste cyclable. La voiture reste clairement un objet individuel dans l'esprit des aménageurs.

[38] https://www.facebook.com/velobernai/posts/829751021008942

Nos élus ne montrent pas l'exemple. Dans le futur centre administratif de la communauté de communes, à l'entrée Est de la ville, il est prévu de construire un parking souterrain de 50 places pour le personnel pour 1,4M€[39], soit 28.000€ la place.

Et cela alors que le bâtiment sera directement desservi par une des nouvelles pistes cyclables du plan vélo. Et que la même communauté de communes communique abondamment sur la prime vélo[40], qui a coûté depuis sa création moins que *trois* de ces places de stationnement.

Autrement dit, les élus et agents en charge des politiques de mobilité de la région ont décidé dès à présent de se déplacer en voiture individuelle et de ne pas utiliser pour eux-mêmes les systèmes de mobilité qu'ils auront à mettre en place. Alors que la meilleure façon de mettre en place des systèmes de mobilité attractifs, c'est que les personnes chargées de leur mise en place les utilisent elles-mêmes. Si nos élus allaient au boulot à vélo, les pistes cyclables seraient entretenues et les points noirs seraient vite corrigés. Si nos élus allaient au boulot en Pass'O (le bus d'Obernai), ils comprendraient comment le rendre attractif plutôt que de le laisser circuler souvent à vide.

Vélobernai avait soulevé ce point dans notre réponse[41] à l'enquête publique[42] du PETR Piémont des Vosges. Cette réponse n'a pas été incluse[43] dans le recueil des avis du public et n'apparaît pas dans le rapport d'enquête.

[39] https://c.dna.fr/environnement/2021/05/01/futur-pole-administratif-un-stationnement-qui-fait-debat
[40] https:www.cc-paysdesainteodile.fr/competences/se-deplacer/2/
[41] http://www.velobernai.fr/wp-content/uploads/2021/10/SCOT.pdf
[42] https://www.piemont-vosges.fr/SCoT-PV/Revision-SCoT.html
[43] http://www.velobernai.fr/wp-content/uploads/2022/03/Enquete-SCoT.pdf

13. Conclusion

Un « plan vélo à 12 millions d'euros » pour une ville de 11.000 habitants apparaît à première vue comme une petite révolution dans les modes de déplacement en zone péri-urbaine. Nous avions applaudi son annonce.

Pourtant, à y regarder de plus près, il s'avère qu'il s'agit avant tout d'une opération de communication à grands frais destinée à verdir le bilan de l'équipe municipale. L'absence de plan de déplacement, l'absence de prise en compte des usages, l'absence de concertation, le non-respect des obligations légales en faveur du vélo, laissent présager que ce plan n'aura qu'un impact mineur sur le développement de la pratique du vélo à Obernai au regard de son budget.

Pendant ce temps, l'équipe municipale continue de mener une politique du tout-voiture en soutenant des projets de grande envergure pour attirer des centaines de voitures supplémentaires jusqu'au cœur du centre historique. La part modale du vélo ne pourra que baisser.

Vélobernai aurait recommandé un usage très différent de ce budget « plan vélo » en visant avant tout l'efficacité :

- Un objectif d'augmentation de la part modale du vélo avec des indicateurs mesurables ;
- Un plan de déplacement cyclable et piéton sans discontinuités à l'échelle de la ville ;
- Des aménagements simples, peu coûteux et faciles à adapter en fonction du retour d'expérience, un déploiement rapide afin d'en percevoir rapidement les avantages ;
- Une large concertation pour prendre en compte les usages et les besoins ;
- Un accent sur toutes les mesures d'accompagnement : pédagogie des usages, pédagogie du partage de l'espace, stationnement résidentiel, intermodalité, etc. ;
- Une évaluation de tous les projets de la ville au regard de cet objectif d'augmentation de la part modale du vélo - ce qui implique une révision de tous les projets qui vont à l'encontre de cet objectif, en premier lieu la création de nouveaux parkings dans le centre historique ;
- Et bien évidemment, le respect des obligations légales : signalisation des double-sens cyclables, respect de la vitesse et des trottoirs.

Avec 12 millions d'euros, il serait possible de faire d'Obernai une ville où il est facile et agréable de se déplacer à pied et à vélo, une ville conviviale sans bruit et sans pollution, une ville résiliente aux pénuries énergétiques, un modèle pour toutes les villes de taille similaire. Nous espérons que la publication de ce document permettra de corriger les faiblesses du projet.

14. Références

Le plan vélo d'Obernai

Présentation sur le site de la mairie :
https://www.obernai.fr/Fr/Deplacer/Velo/Plan-Velo-Urbain.html

Approbation de l'avant-projet par le conseil municipal du 27 septembre 2021 :
https://www.obernai.fr/view_document.php?id=1015

L'avis de l'opposition municipale :
https://www.imaginons-obernai.com/focus/obernai-ville-cyclable

Nos 12 propositions, dont les 3 premières ont été reprises dans le projet de la mairie :
http://www.velobernai.fr/plan-velo-nos-propositions

Quelques lectures intéressantes sur le sujet des aménagements cyclables

Guide des aménagements cyclables, par l'association Paris en Selle.
https://parisenselle.fr/guide-amenagements-cyclables-paris-en-selle/

8 recommandations pour réussir votre piste cyclable. Dossier du Cerema,
https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable

Guide pour une mobilité quotidienne bas-carbone dans les zones de moyenne densité.
The Shift Project.
https://theshiftproject.org/guide-de-la-mobilite-quotidienne-bas-carbone/

> *Et pendant ce temps, l'étalement urbain continue. Pendant que les citadins se mettent au vélo, les lieux de vie, de travail et de loisirs continuent de s'éparpiller autour et loin des villes, amenant les particuliers à choisir la voiture pour tous les trajets. « Il est très compliqué de sortir des mobilités individuelles sans repenser la ville, l'éloignement domicile-travail-lieux de consommation. Tant qu'on construira des zones pavillonnaires, il sera très difficile de sortir de l'"autosolisme" ».*
>
> -- Olivier Razemon, Bilan de l'année du vélo 2021[44].

[44] https://www.lemonde.fr/blog/transports/2021/12/28/2021-annee-du-velo-recapitulation-en-25-points/