



Questionnaire Mobilité

Élections municipales Obernai 2026

A tous les candidats :

L'association Vélobernai est active depuis 2018 pour promouvoir les déplacements à pied, à vélo et en transports en commun à Obernai et environs. Comme nous l'avions déjà fait lors des élections municipales de 2020 (velobernai.fr/municipales-2020), nous soumettons à tous les candidats un questionnaire concernant les sujets liés à la politique de mobilité que vous envisagez de mener.

A travers ce questionnaire, nous souhaitons recueillir vos avis, commentaires et engagements concernant ces propositions. Le format est libre (mais nous vous proposons un canevas si vous souhaitez l'utiliser, en pièce jointe). Vélobernai ne prétend pas avoir le monopole des bonnes idées, n'hésitez pas à inclure vos propositions.

Si vous ne souhaitez pas répondre à certaines questions, pas de souci, laissez-les de côté. Si vous voulez des éclaircissements concernant certains sujets, n'hésitez pas à nous contacter.

Certaines de ces questions sont de la compétence de la comcom, mais en pratique ce sont les élus d'Obernai qui ont une grande influence sur ses décisions et son financement, c'est pourquoi nous les incluons dans ce questionnaire.

Nous vous proposons de transmettre vos réponses à bonjour@velobernai.fr de préférence avant le 15 février pour nous permettre de publier une analyse comparée des réponses de tous les candidats.

Vous trouverez tous les détails et informations utiles sur notre site www.velobernai.fr, en particulier :

- Nos propositions lors de la campagne de 2020 : velobernai.fr/plan-velo-nos-propositions
- Notre analyse du plan vélo www.velobernai.fr/plan-velo

Vous pouvez également suivre l'actualité de la mobilité sur notre page facebook facebook.com/velobernai

Questions

1. La vision

Partagez-vous les motivations présentées par Vélobernai (velobernai.fr/plan-velo-pourquoi) pour développer très fortement la pratique du vélo et de la marche dans la vie quotidienne ? Quelles en sont l'importance et l'urgence ? Quels en sont les bénéfices annexes ? N'hésitez pas à développer.

Comment imaginez-vous les déplacements à Obernai en 2032 ? Quels changements pouvons-nous en attendre sur notre vie quotidienne ? Plutôt Lisele ou Seppele ? (velobernai.fr/vision-2025)

2. Les aménagements cyclables

2.1 Comment faire pour que les nouvelles pistes cyclables soient utilisées ?

Nous constatons tous que les nouvelles pistes cyclables restent désespérément vides. Un article récent des DNA rapporte que le nombre de cyclistes a même diminué à Obernai, malgré le plan vélo. Nous avions publié en 2022 une [analyse du plan vélo](#) qui se terminait avec la conclusion "*Le risque est grand de se retrouver à avoir dépensé plusieurs millions pour de magnifiques pistes cyclables qui resteront sous-utilisées.*"

Partagez-vous cette analyse, et que pensez-vous faire pour que les pistes cyclables soient utilisées ?

2.2 Allez-vous corriger les aménagements les plus dangereux du plan vélo ?

Le risque est réel qu'il y ait bientôt des accidents graves causés par les aménagements récents (il y a déjà eu plusieurs accidents), et le danger perçu décourage les habitants qui seraient tentés de se mettre au vélo. Beaucoup de ces problèmes sont clairement identifiés par les cyclistes sur le baromètre vélo de la FUB de novembre 2025.

- **Le rond-point de l'Europe et le rond-point des Champs-Verts** ont été réaménagés de façon à empêcher la visibilité réciproque entre cyclistes et automobilistes, alors que c'est la base de la sécurité. Le régime de priorité est trompeur car il donne l'illusion de la sécurité là où les cyclistes sont les plus en danger. Il y a déjà eu plusieurs accidents.
- **Le carrefour Leclerc / Bonnes-Gens** est un désastre qui en plus de causer des bouchons est devenu infranchissable pour les cyclistes en direction de la rue des Bonnes- Gens.

- **L'élargissement du rond-point Freppel** permet aux voitures de tourner plus vite et laisse la place pour doubler les cyclistes sur l'anneau, alors que la sécurité commande de rester l'un derrière l'autre. L'insertion de la bande cyclable venant du passage à niveau est particulièrement dangereuse.
- **Le choix d'une piste cyclable bidirectionnelle rue du Général Leclerc** plutôt que deux pistes unidirectionnelles est particulièrement malheureux :
 - Il oblige les cyclistes à traverser une rue à trafic intense deux fois sur 200m pour aller de Freppel à Bonnes-Gens, en passant par des aménagements particulièrement mal conçus (côté Bonnes-Gens) ou carrément inexistant (côté Freppel).
 - Il est la cause de plusieurs accidents dont un au moins assez grave (fractures multiples du poignet) à la sortie de la rue de Pully, car les automobilistes doivent surveiller 4 flux de circulation à la fois.
- **La bande cyclable rue des Champs Verts**, devant le collège, longe des places de stationnement voiture. C'est fortement déconseillé car cause de choc contre les portières, un type d'accident qui provoque des blessures très graves aux mains, particulièrement probable à l'heure d'entrée du collège.

2.3 Allez-vous assurer la continuité des aménagements cyclables ?

Des pistes cyclables discontinues, c'est comme pas de pistes cyclables du tout. Il suffit d'un seul passage dangereux pour que les parents, à raison, interdisent à leurs enfants d'aller à l'école à vélo. Nous avons identifié de nombreuses discontinuités :

- **Rue du général Leclerc, entre Auchan et Freppel** : cette section où la piste cyclable s'arrête brusquement au milieu de nulle part fait d'ailleurs l'objet d'un recours au tribunal administratif pour non-respect de l'article L-228-2. La rue est étroite et le trafic intense, ce qui incite de nombreux cyclistes à rouler sur le trottoir. C'est aussi le passage obligé pour les enfants qui souhaitent se rendre à l'école primaire ou au collège Freppel, pour lesquels la mairie organise chaque année à grands renforts de communication le défi "à l'école à vélo" à partir du CM1 mais ne leur donne pas la possibilité d'y aller en sécurité.
- **Liaison gare - piste de l'Ehn** : cette liaison était dans le projet initial du plan vélo mais n'a jamais vu le jour. Elle est pourtant essentielle pour l'accès à la gare et son absence ne permet pas aux enfants de circuler à vélo entre la gare et les écoles le long de la piste de l'Ehn. L'école Odyssée de Niedernai a dû abandonner son projet de Vélobus à cause de la dangerosité de cette liaison, alors que tout le reste du trajet peut se faire en sécurité sur la piste de l'Ehn.

- **Liaison voie verte du Coteau - école Freppel** : la voie verte est signalée sur le plan fourni par la mairie comme une des voies d'accès à l'école primaire Freppel. Mais les travaux n'ont fait qu'embellir le chemin existant qui était sans danger pour les cyclistes, sans rien prévoir pour la courte liaison entre la voie verte et l'école primaire où les enfants doivent traverser sans aucune protection trois carrefours dangereux dont deux avec un trafic intense.
- **Axe rue des Bonnes-Gens / rue de la Victoire** : cet axe majeur, car il relie l'Est et l'Ouest de la ville en passant par un des deux passages à niveau centraux, a été totalement oublié du plan vélo. Des aménagements cyclables existent bd de l'Europe, rue du général Leclerc, route de Boersch, mais il reste impossible de passer de l'un à l'autre en sécurité.
- **Rue du général Gouraud, entre le passage à niveau et le rond-point de l'Europe** : cet autre axe majeur de la ville est aussi absent du plan vélo. Il assure en particulier la desserte du collège. Des aménagements cyclables existent à chaque extrémité de ce tronçon, mais il reste impossible de passer de l'un à l'autre en sécurité.
- **Zone d'activité Sud** : la piste cyclable s'arrête net au niveau du rond-point des pompiers, alors que les nombreux commerces et emplois situés à peine plus loin restent inaccessibles en sécurité. Il n'y a même pas de trottoirs dans la zone d'activités. L'accès à Botanic et Lidl est particulièrement dangereux, et l'absence d'aménagements n'encourage pas les clients et les salariés de rejoindre la zone à pied ou à vélo, alors que des lieux de vie de ce type devraient être la priorité d'un plan vélo.
- **Liaisons intercommunales** : Bernardswiller et Boersch sont à moins de 10 minutes à vélo de la place du marché et pourtant il n'y a pas d'aménagement cyclable direct pour les rejoindre. La rue de Bernardswiller a été refaite en 2019 sans respecter l'obligation légale de créer des aménagements cyclables.

2.3 Budget

Le budget du plan vélo représente 1000€ pour chaque habitant d'Obernai. Nos pistes cyclables sont 10 fois plus chères que la moyenne nationale, alors qu'il n'y avait aucune difficulté technique particulière.

Allez-vous permettre aux citoyens de comprendre pourquoi nos pistes cyclables ont été si coûteuses, par exemple en publant le budget détaillé du plan vélo ?

3. Les trottoirs

3. 1 Des trottoirs continus, accueillants et accessibles.

Comptez-vous en faire une priorité du mandat ? Les trottoirs d'Obernai souffrent d'un manque de continuité, sont étroits et difficiles d'accès, ce qui en rend l'accès impossible aux publics les plus faibles qui en auraient pourtant le plus besoin : parents avec poussettes, enfants, personnes âgées, handicapés. Ces aménagements peuvent se faire à peu de frais sans attendre une réfection complète des rues, comme on fait pour les touristes pendant le marché de Noël.

3.2 Le stationnement gênant sur trottoir

Quand il y a des trottoirs praticables, ils sont souvent envahis de voitures en stationnement qui obligent les piétons à descendre, marcher au milieu de la circulation, puis remonter plus loin. C'est difficile et dangereux avec une poussette, et complètement impossible en fauteuil. C'est aussi illégal (stationnement très gênant, R417-11) et c'est pourtant courant à Obernai. Que comptez-vous faire pour régler le problème ?

4. Le trafic automobile

Les habitants sont unanimes pour constater que notre ville, qui était si agréable il y a seulement quelques années, étouffe aujourd'hui sous le trafic automobile.

4.1 Que comptez-vous faire pour réduire les bouchons ?

Il s'agit, sans aucun doute, d'une préoccupation majeure des habitants. Pourtant, à ce jour et sans erreur de notre part, on n'en trouve aucune mention dans les programmes des candidats. Il y a dix ans, Obernai ne connaissait pas les bouchons. Pensez-vous que la politique d'urbanisme et de mobilité qui a conduit à la création de ces bouchons puisse être inversée, et si oui comment ?

4.2 Que comptez-vous faire pour réduire les nuisances du trafic de transit ?

Avec l'explosion du trafic de transit ces dix dernières années, des milliers de riverains des grands axes, et même de certaines rues résidentielles, doivent maintenant subir le bruit, la pollution et l'insécurité. Le bruit permanent cause du stress, la pollution cause des maladies graves, et la peur de devoir affronter un trafic intense limite les possibilités de déplacement des enfants et de tous les habitants les plus faibles, que ce soit à pied ou à vélo.

4.3 Allez-vous mettre en place un plan de circulation ?

Un plan de circulation vise à organiser les déplacements en hiérarchisant les voiries selon les usages : piétons, cyclistes, véhicules motorisés légers et transports collectifs ou poids lourds. Cette approche permet de construire un réseau cohérent, où chaque mode de transport dispose d'un espace adapté à ses besoins. C'est la base d'une politique de mobilité, pourtant il n'y en a toujours pas à Obernai.

5. Le Pass'O

5.1 Pensez-vous que la gratuité soit une bonne idée ?

Toutes les études sur le sujet s'accordent à dire que le sursaut de fréquentation suite à la gratuité est essentiellement un effet d'aubaine, qui entraîne un report modal vers les transports en commun de la marche et du vélo, mais pas de la voiture individuelle. Les utilisateurs interrogés dans un article récent des DNA témoignaient de cette situation.

A titre purement informatif, nous pensons que la gratuité est problématique parce qu'elle prive le système d'un financement pérenne nécessaire à son développement et tente de cacher les vraies raisons du manque d'attractivité du système. On utilise les transports en commun parce qu'ils sont plus pratiques qu'un autre moyen de déplacement, pas parce qu'ils sont gratuits. En 2024, le Pass'O a coûté à la ville 15€ par passager. A ce prix, on aurait pu payer le taxi à chaque passager pour un service autrement plus pratique. Cela suggère qu'il y a de sérieuses questions à se poser sur les raisons du manque de succès du Pass'O.

5.2 Allez-vous continuer à développer les liaisons intercommunales ?

Dans le cadre d'un plan de circulation prenant en compte tous les aspects de la mobilité, ces liaisons intercommunales qui commencent à apparaître pourraient être un outil majeur dans la réduction à la fois des bouchons et des problèmes de stationnement.

6. Pour les visiteurs

Quelles alternatives à la voiture individuelle envisagez-vous de mettre en place pour les visiteurs ?

- selon la raison du déplacement : employés, clients, scolaires, touristes
- selon la distance du déplacement : villages environnants (moins de 10 min à vélo), département, grande distance

7. Pédagogie et accompagnement

Pédagogie : Développer les déplacements du quotidien à pied, à vélo ou en transport en commun implique des changements d'habitudes, et ce n'est pas toujours facile. Sans une stratégie de gestion du changement et d'accompagnement, il est assez peu réaliste de réussir à impulser ces changements d'habitude. C'est particulièrement vrai pour le vélo qui nécessite un minimum de connaissances et d'équipement, ainsi qu'une certaine légitimation sociale.

Accompagnement : De la même façon qu'il serait impossible de se déplacer en voiture sans le "système voiture" (voirie, parkings, stations service, auto écoles, concessionnaires, réparateurs, assureurs, financiers, publicitaires, etc), il est impossible de se déplacer à vélo sans un "système vélo" : voirie, stationnement au départ et à l'arrivée, vendeurs et accessoiristes, réparateurs, formateurs, publicitaires, etc.

7.1 Allez-vous développer la pédagogie liée aux usages du vélo ?

Il peut s'agir de communication institutionnelle (bulletin municipal, posts sur les réseaux sociaux), de formations, de démonstrations (comme la démonstration de caddies tractés que nous avions proposé à l'entrée du marché), de prêts de vélos ou d'accessoires, etc.

7.2 Allez-vous mettre en place une maison du vélo ?

L'intérêt d'une maison du vélo est de centraliser toutes les thématiques liées au développement du vélo (communication, information, pédagogie, location, accessoires, gravage, contrôle technique, etc.) et de faire le lien entre les cyclistes et les services de la ville. C'est aussi un signal fort de l'engagement en faveur des mobilités actives.

Une maison du vélo n'est pas un office du tourisme, elle s'intéresse avant tout aux déplacements du quotidien.

7.3 Allez-vous développer le stationnement au domicile ?

Pour les habitants vivant en copropriété, il est souvent difficile de stationner un vélo facilement et en sécurité dans les parties communes.

Dans les constructions récentes, la réglementation a imposé la réalisation d'un local vélo, mais les promoteurs font souvent le service minimum. La ville pourrait jouer un rôle en s'assurant lors de l'instruction d'un permis de construire qu'il est au moins aussi facile, sinon plus, de garer un vélo qu'une voiture.

Dans les constructions anciennes, il n'y a souvent pas de local vélo. Il existe des programmes tels que "Alvéole" pour créer du stationnement dans les immeubles existants. La ville pourrait jouer un rôle d'information et de conseil pour encourager ces initiatives.

7.4 Allez-vous développer le stationnement à destination ?

Sur le domaine public, la ville peut intervenir en installant des arceaux, mais ceux-ci devraient être présents à proximité de tous les lieux de vie et non pas seulement dans les lieux touristiques.

Mais les lieux de vie les plus importants sont sur un domaine privé : supermarché, centre commercial, maison médicale, etc. Ici aussi la ville peut intervenir sous la forme de conseil et d'encouragement, voire d'échanges de bons procédés. Par exemple, l'association Vélobernai avait négocié avec le directeur du supermarché Auchan l'installation d'arceaux vélo en échange de conseils pour accueillir les clients cyclistes et d'animations autour d'une offre commerciale d'accessoires tels que ceux qui permettent de faire les courses à vélo (ces animations n'ont pas encore pu avoir lieu, mais le sujet reste d'actualité).

8. L'urbanisme

L'urbanisme est un point essentiel d'une politique de mobilité, car c'est la politique d'urbanisme qui crée les besoins de mobilité. En France, dans les 20 dernières années, les distances de déplacements contraints ont augmenté de 50% ! Et c'est probablement encore plus dans les zones de moyenne densité comme à Obernai.

Comptez-vous prendre en compte les impacts sur les besoins de mobilité de chaque décision d'urbanisme ? Envisagez-vous d'adapter le PLU dans ce sens ?

9. La concertation

Envisagez-vous d'établir des relations constructives et cordiales avec l'association Vélobernai, et en particulier de pouvoir échanger sur la politique de mobilité de la ville et sur tous les projets liés à la mobilité dès leur phase de conception ?

Depuis le lendemain de l'élection de 2020, toutes nos propositions, tous nos signalements, nous ont été retournés avec des courriers d'insultes de plusieurs pages de la main du maire, sans pouvoir jamais aborder les sujets de fond. Ces interactions sont documentées dans l'[Analyse du Plan Vélo](#) page 36.

Dans cette analyse publiée en mai 2022, avant le début des travaux, nous avions conclu que *“Le risque est grand de se retrouver à avoir dépensé plusieurs millions pour de magnifiques pistes cyclables qui resteront sous-utilisées”*, conclusion qui s'est malheureusement avérée exacte. L'intérêt de la concertation, c'est aussi de permettre d'éviter ce genre d'échecs.