Association Vélobernai
11 rue de la Victoire — 67210 Obernai
bonjour@velobernai.fr — www.velobernai.fr

À l'attention de **Monsieur Jean Annaheim**, commissaire enquêteur
Enquête publique unique — PLUi-H, PDA, zonages d'assainissement
Communauté de communes du Pays de Sainte-Odile, 20 rue des Érables, 67210 Obernai
Obernai, le 28 Octobre 2026

Mobilité et stationnement dans le projet de PLUi-H

Observation de l'association Vélobernai sur le projet arrêté le 24 septembre 2025

Monsieur le Commissaire enquêteur,

L'association Vélobernai vous prie de bien vouloir trouver ci-après ses observations sur le projet de plan local d'urbanisme intercommunal valant programme local de l'habitat (PLUi-H) arrêté le 24 septembre 2025.

Un PLUi-H fixe pour une quinzaine d'années l'endroit où l'on habitera, où l'on travaillera et où l'on fera ses courses, ainsi que la place réservée à la voiture dans l'espace public et privé. Ces choix détermineront, bien au-delà de 2040, la dépendance des habitants à l'automobile. Or trois raisons, chacune suffisante à elle seule, rendent urgente la réduction de cette dépendance.

Le dérèglement climatique. Les transports sont le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France, et ces émissions proviennent pour l'essentiel de la route. Sur notre territoire, les transports représentent près d'un tiers de la consommation d'énergie, et 80 % des déplacements domicile-travail se font en voiture (dossier, cité par l'avis de l'Autorité environnementale, p. 38-39). L'article L. 101-2 du code de l'urbanisme assigne d'ailleurs expressément aux documents d'urbanisme la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'effondrement de la biodiversité. Chaque voie nouvelle, chaque aire de stationnement artificialise des sols, fragmente des milieux et coupe des continuités écologiques. Réduire les besoins de déplacement motorisé, c'est aussi réduire la surface que l'on consacre à la voiture.

La vulnérabilité énergétique. Nos déplacements reposent presque entièrement sur le pétrole, que la France importe en quasi-totalité. La fermeture du détroit d'Ormuz depuis février 2026 rappelle que l'approvisionnement peut être perturbé du jour au lendemain pour des raisons géopolitiques. À plus long terme, le déclin de la production des principaux pays fournisseurs de l'Europe fait peser un risque de contraction durable (The Shift Project, 2021). La question n'est plus seulement celle du prix, mais de la disponibilité. Un territoire où l'on peut faire ses courses à pied, aller au travail à vélo ou prendre le train depuis chez soi est un territoire plus résilient.

Ces enjeux dépassent l'échelle d'un PLUi-H, mais c'est à cette échelle que se prennent des décisions très concrètes : autoriser ou non une boulangerie dans un quartier pavillonnaire, exiger deux places de stationnement par logement à 500 mètres d'une gare, préserver ou non une voie verte tout juste réalisée. C'est à ces décisions que s'attachent nos observations.

Elles portent sur deux sujets : **la manière dont le projet fabrique ou réduit les besoins de déplacement** (partie A), et **les dispositions du règlement relatives au stationnement des véhicules motorisés** (partie B). Elles ne contestent pas l'économie générale du projet : les corrections demandées sont circonscrites, et plusieurs ne font que tirer les conséquences d'une loi postérieure à l'arrêt du projet ou mettre une pièce en cohérence avec une autre.

Nous relevons d'emblée que le volet **stationnement vélo** du règlement (article 15.2) est précis et exigeant. Nos observations ne traduisent donc pas un désintérêt des rédacteurs pour les mobilités actives ; elles portent sur les dispositions qui n'ont pas fait l'objet de la même attention.

Synthèse de nos demandes

- **A1** — Évaluer le trafic automobile induit par les secteurs de développement. (page 3)
- **A2** — Autoriser sous conditions les petits commerces et artisans de proximité dans les quartiers pavillonnaires, comme le prévoient le SCoT et le rapport de justification lui-même. (page 3)
- **A3** — Découpler le stationnement vélo du stationnement automobile. (page 4)
- **A4** — Mettre l'OAP « La Haul » en cohérence avec la voie verte de la Colline, réalisée par la Ville d'Obernai, que son schéma traite en partie comme une rue d'accès automobile. (page 5)
- **A5** — Prévoir des aménagements cyclables réels sur les voies nouvelles des OAP, notamment dans les zones d'activités, plutôt qu'une qualification de « zone de rencontre » peu crédible. (page 6)
- **B1 à B7** — Mettre les normes de stationnement automobile en cohérence avec les plafonds légaux autour de la gare, traduire l'orientation du SCoT sur l'autopartage, compléter l'inventaire des possibilités de mutualisation, moduler les normes selon la desserte, permettre de remplacer des places automobiles par du stationnement vélo autour de la gare, et rappeler l'obligation d'aménagement cyclable lors des travaux de voirie, et réserver le foncier de la gare aux modes alternatifs plutôt qu'au stationnement automobile. (pages 9 à 12)

Sauf mention contraire, les numéros de page renvoient à la pagination des fichiers PDF du dossier d'enquête ; « rapport » désigne la pièce 2, « Rapport de justifications ».

Partie A — L'urbanisme et les besoins de déplacement

Le premier levier pour réduire l'usage de la voiture est l'organisation du territoire : la distance entre logements, emplois, commerces et services, et la qualité des liaisons qui les relient. L'article L. 101-2 du code de l'urbanisme assigne d'ailleurs aux documents d'urbanisme l'objectif de « diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile » (3°), ainsi que la réduction des émissions de gaz à effet de serre (7°). Le PADD du projet en fait son objectif n° 11 : « Réduire les besoins en déplacements et articuler urbanisme et mobilités » (PADD, p. 40).

A1 — Le trafic induit par le projet n'est pas évalué

Constat. Le rapport reconnaît, parmi les effets négatifs du scénario de développement retenu, la « poursuite de la hausse du nombre de déplacements domicile-travail » (rapport, p. 104). Ce constat n'est pas quantifié : le dossier ne comporte aucune estimation du nombre de déplacements automobiles supplémentaires générés par les secteurs d'extension et de densification, ni des émissions correspondantes. Pour les orientations relatives à la mobilité, l'évaluation des incidences se borne à indiquer que celles-ci « incitent à la réduction » des émissions et des nuisances (rapport, p. 131-132).

Or l'enjeu est considérable. Obernai compte 10 068 emplois pour 5 685 actifs ayant un emploi qui y résident, soit près de deux emplois par actif. Pourtant, 59 % de ces actifs travaillent dans une autre commune, une proportion stable depuis dix ans (Insee, dossier complet, RP 2012, 2017 et 2023). Chaque jour, environ 3 400 habitants quittent la ville pour aller travailler, tandis qu'environ 7 700 emplois, soit plus des trois quarts, sont occupés par des actifs venus de l'extérieur. La présence d'emplois sur place ne suffit donc pas à rapprocher logement et travail : rien ne garantit que les nouveaux habitants travailleront davantage à Obernai, ni qu'ils se déplaceront autrement qu'en voiture, **sans une politique volontariste de réduction des besoins de déplacement et de l'attractivité de la voiture individuelle.** La question se pose plus encore pour les villages, où le projet prévoit de construire 42 % des logements, contre 25 % de la production entre 2016 et 2022 (avis de l'État, annexe, p. 4), et où l'offre d'emplois et de services est bien plus réduite. À l'échelle de la CCPSO, « 80 % des déplacements liés au travail se font en voiture » (avis de la MRAe, p. 38).

L'Autorité environnementale « regrette que le rapport de justifications n'ait pas évalué l'impact (trafic, nuisances) sur les mobilités généré par l'ouverture des nouveaux secteurs à l'urbanisation » et recommande de compléter le dossier par une estimation de l'augmentation du trafic routier (avis de la MRAe, p. 38). **La Communauté de communes a répondu défavorablement** : le PLUi-H « n'a pas la capacité de quantifier l'augmentation du trafic routier, faute de moyens » (mémoire en réponse aux avis des personnes publiques associées, p. 194). Une estimation sommaire, à partir du nombre de logements prévus par secteur, de la distance aux emplois et aux services et des parts modales connues, est pourtant à la portée de tout bureau d'études.

Fondement. Article L. 101-2, 3° et 7°, du code de l'urbanisme ; contenu de l'évaluation environnementale du rapport de présentation (article R. 151-3 du même code), qui doit analyser les incidences notables probables du plan.

Demande. Que le rapport de présentation soit complété par une estimation, même sommaire, des déplacements automobiles et des émissions induits par les principaux secteurs de développement, et par une comparaison avec une hypothèse de production accrue dans le tissu existant.

A2 — Les commerces de proximité sont interdits dans les quartiers pavillonnaires

Constat. Le tableau de l'article 1 UM du règlement (p. 42) n'autorise, pour la sous-destination « Artisanat et commerce de détail », que l'« évolution et [l']extension des établissements existants à la date d'approbation du PLUi » (E*) dans les secteurs UBb, UCa, UCb et UCc. **Aucun nouveau commerce, aucune boulangerie, aucun atelier d'artisan ne pourra donc s'installer dans les quartiers**

pavillonnaires de la zone UC, ni en UBb. La restauration est en outre interdite en zone UC. Paradoxalement, un salon de coiffure ou une agence pourront s'y installer, les « activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle » y étant autorisées sous condition.

Le rapport de justification décrit pourtant une règle différente : « L'artisanat et le commerce de détail sont autorisés sous conditions dans certains sous-secteurs de la zone UC […]. En UCb et UCc, elles peuvent être autorisées sous réserve d'une insertion harmonieuse […]. La priorité est donnée aux commerces et artisans de proximité » (rapport, p. 237). Le règlement, seul opposable aux autorisations d'urbanisme, ne traduit pas cette intention.

L'obstacle est aggravé par les normes de stationnement : hors des secteurs UAo et UAv, tout commerce doit comporter **4 places de stationnement par tranche entamée de 50 m²** de surface de plancher, y compris en cas de changement de destination d'un bâtiment existant, sans exemption pour les petites surfaces (article 15 UM, p. 66). Une boulangerie de 100 m² devrait ainsi disposer de 8 places de stationnement — soit l'inverse même du principe de proximité. Le magasin Fresh ouvert en 2022 à l'extrémité nord de la ville, dans le parc d'activités de La Divinale, illustre le modèle que cette norme reproduit : 499 m² de surface de vente sur 928 m² au sol, et 70 places de stationnement annoncées par le promoteur, soit de l'ordre de 1 750 m² de parking, près de deux fois l'emprise du bâtiment (communiqué de KS Groupe, 2022). Appliquée à ce magasin, la règle du projet exigerait environ 76 places. La CCI Alsace Eurométropole a fait la même critique dans son avis : « la surface de plancher ne peut être proportionnelle aux besoins de stationnement d'une activité […]. Par exemple, un artisan n'a pas nécessairement besoin de 4 places de stationnement » ; la Communauté de communes « conserve son écriture » (mémoire en réponse, p. 127).

Fondement. Le document d'orientation et d'objectifs du SCoT du Piémont des Vosges impose aux documents d'urbanisme locaux de « développer de manière préférentielle l'activité commerciale au sein des espaces habités pour rapprocher les lieux de consommation et les lieux d'habitat (centres urbains ou villageois, quartiers…) et pour limiter les déplacements » (DOO, § 4.4.2, p. 46). Le PLUi-H doit être compatible avec le SCoT (article L. 131-4 du code de l'urbanisme). Le même paragraphe ajoute que « les documents d'urbanisme locaux prennent des dispositions pour faciliter l'implantation commerciale ». Le PADD du projet promeut lui-même « un urbanisme des courtes distances par la mixité des fonctions urbaines » (orientation 11.1, p. 40). Son orientation 8.3 (« Limiter le développement du commerce en-dehors des centralités et le mitage commercial », p. 32) vise à accueillir l'offre commerciale nouvelle « en priorité » dans les centralités : elle ne commande pas d'interdire, dans les quartiers, la petite boulangerie ou l'épicerie qui évite un déplacement en voiture.

La sous-destination nationale « Artisanat et commerce de détail » ne distingue pas une boulangerie d'une grande surface. Mais l'article R. 151-33 du code de l'urbanisme permet au règlement de soumettre une sous-destination à des conditions particulières, par exemple une surface de vente maximale. Le règlement sait d'ailleurs déjà distinguer les commerces selon leur taille, puisqu'il le fait pour le stationnement (seuil de 1 000 m² de surface de vente, p. 66).

Demande. Remplacer, au moins en UCb et de préférence dans l'ensemble de la zone UC et en UBb, la mention E* par V* pour l'« Artisanat et commerce de détail », sous condition d'une surface de vente plafonnée à 300 m² (taille d'une boulangerie, d'une pharmacie ou d'une supérette de quartier ; seuil en dessous duquel l'article L. 752-4 du code de commerce ne prévoit pas de saisine de la commission départementale d'aménagement commercial) ; et supprimer, ou réduire fortement, l'obligation de stationnement automobile pour ces petites surfaces.

A3 — Le stationnement vélo est indexé sur le stationnement automobile

Constat. Pour les bureaux, commerces et services, le nombre de places vélo exigé est fixé en pourcentage des places automobiles exigées : 30 % pour les constructions neuves, 20 % pour l'existant ; pour la restauration, 20 % (article 15 UM, p. 69). Toute réduction des obligations de stationnement automobile, y compris celles que la loi impose ou que nous demandons ci-dessus, réduit mécaniquement d'autant l'obligation de stationnement vélo, jusqu'à la faire disparaître.

Demande. Fixer le stationnement vélo de ces destinations de manière autonome, par exemple en nombre de places par tranche de surface de plancher, avec un minimum de places visiteurs devant les commerces.

A4 — L'OAP « La Haul » traite une partie de la voie verte de la Colline comme une rue d'accès automobile

Constat. La Ville d'Obernai a conçu et réalisé une voie verte continue entre la rue du Coteau et la rue du Génie. Son avant-projet détaillé, approuvé par le conseil municipal le 28 septembre 2021, la décrit ainsi (section 7, p. 9-10) :

> *« La voie verte de la Colline sera réalisée entre la rue du Coteau et la rue du Génie, sur les emprises d'un sentier existant étroit mais très fréquenté par les piétons et les cyclistes […]. Cet aménagement préfigurera la coulée verte inscrite au Plan local d'Urbanisme et contribuera à la mise en valeur d'un poumon vert autour des zones urbaines ou à urbaniser du lieu-dit "la Haul". »*

Cette vocation n'est pas nouvelle : le plan vélo urbain approuvé par le conseil municipal le 19 octobre 2020 (délibération n° 130/08/2020) employait déjà la même formule, et précisait que la liaison serait éclairée « afin de sécuriser les liaisons nocturnes entre le centre-ville et les quartiers résidentiels de la rue de la Loi et de la rue de Pully » (plan vélo, p. 60).

Selon l'avant-projet, cette voie verte de 520 mètres, large de 4,50 mètres et éclairée, devait être raccordée au nord au quartier de la Loi, au parc d'activités du Thal et à l'itinéraire cyclable intercommunal de la rue de la Montagne. Son coût prévisionnel était de 700 100 € selon le journal municipal d'octobre 2020, puis de 469 857 € HT au stade de l'avant-projet détaillé (section 7 du budget prévisionnel présenté au « Fonds mobilités actives » en 2021) ; elle a nécessité des acquisitions foncières auprès des riverains. Elle a été ouverte en 2023, conformément au calendrier annoncé par la Ville (brochure « Plan vélo 2022-2025 », mai 2022), et est en service sur toute sa longueur, jusqu'à la rue du Génie : **soit deux ans seulement avant l'arrêt du projet de PLUi-H**, le 24 septembre 2025. Le PADD du projet demande d'ailleurs de « soutenir par des dispositions réglementaires adaptées les actions d'aménagement inscrites au plan vélo d'Obernai 2021-2028 » (orientation 12.4, p. 43).

Or le schéma de l'OAP sectorielle « La Haul » (pièce 6.1, p. 188) représente le tronçon nord de cette voie verte, de la rue du Génie jusqu'au-delà de la rue de Pully, comme une voie de circulation libellée « Rue de la Colline », assortie d'une flèche « accès à créer » à son extrémité nord. Le texte de l'OAP est cohérent avec ce schéma : la phase B sera desservie « au droit de la rue de Pully et par la rue de la Colline en limite Nord de périmètre » (p. 190), et un cheminement doux interne est prévu sur la phase B « en l'absence de voie verte » (p. 191).



Extrait du schéma de l'OAP « La Haul » (pièce 6.1, p. 188), centré sur la rue de la Colline. Le symbole de liaison douce (tireté noir sur fond vert, « Voie Verte ») ne commence qu'au sud de la rue de Pully ; au nord, le corridor est figuré comme une voie de circulation.

L'OAP n'ignore pourtant pas la voie verte : elle impose aux constructions un recul d'au moins 15 mètres « par rapport à la voie verte de la Colline » et demande d'orienter les façades vers elle (p. 190). Il est donc vraisemblable que le schéma ait été établi sur un fond de plan antérieur à la réalisation de la voie verte. Mais en l'état, l'OAP — opposable aux autorisations d'urbanisme en termes de compatibilité — permettrait d'ouvrir à la circulation automobile, pour desservir une opération de logements, un tronçon d'un équipement public que la commune vient de réaliser précisément pour les piétons et les cyclistes, et qu'elle présentait comme la préfiguration de la coulée verte du secteur.

Le secteur fait par ailleurs l'objet de réserves de la Chambre d'agriculture et de la CDPENAF, qui estiment que son découpage rendra inexploitables les vignes voisines. La Communauté de communes a indiqué qu'elle « n'exclut pas la possibilité de revoir la partie nord de projet » selon les conclusions de l'enquête publique (mémoire en réponse aux avis des personnes publiques associées, p. 69 de la pagination imprimée). **C'est précisément cette partie nord, la phase B, que l'OAP prévoit de desservir par la rue de la Colline.** Si elle est revue, ce doit être l'occasion de régler aussi la question de la voie verte.

Demande. Corriger le schéma et le texte de l'OAP « La Haul » pour : figurer la voie verte de la Colline sur toute sa longueur, de la rue du Coteau à la rue du Génie ; garantir qu'elle reste réservée aux modes actifs ; assurer la desserte automobile de la phase B par la rue de Pully, sans emprunter le tronçon de la voie verte ; et supprimer la mention « en l'absence de voie verte ». Si la partie nord du secteur est revue à la suite des réserves agricoles, intégrer ces corrections à la révision. À défaut, et si une partie du tronçon devait être rouverte à la circulation, rappeler que l'article L. 228-2 du code de l'environnement impose alors d'y maintenir un aménagement cyclable.

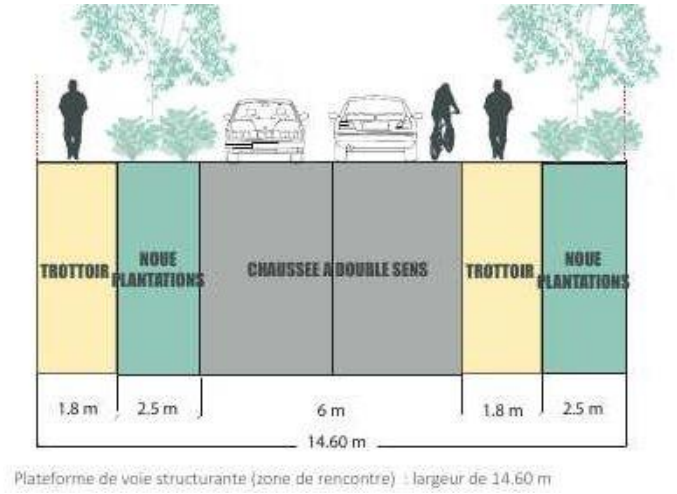
A5 — Des profils de voies sans aménagement cyclable, ou qualifiés de « zone de rencontre » de manière peu crédible

Cadre. L'article L. 228-2 du code de l'environnement impose, à l'occasion de la réalisation ou de la rénovation des voies urbaines, des aménagements cyclables prenant « la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol ». La zone de rencontre est donc un aménagement admis — à condition d'en être une : l'article R. 110-2 du code de la route y fixe la vitesse à 20 km/h, y donne la priorité aux piétons sur la chaussée, y impose le double sens cyclable et exige que la zone soit « aménagée de

façon cohérente avec la limitation de vitesse ». Une zone 30, en revanche, ne figure pas parmi les aménagements admis.

Constat. Les OAP comportent des profils de voies nouvelles qui ne respectent pas ce cadre ou n'en donnent que l'apparence :

- **OAP « ZA Sud » (pièce 6.1, p. 170).** La « voie structurante » de la zone d'activités, qui doit permettre le demi-tour des poids lourds, est présentée comme une « zone de rencontre » : deux trottoirs de 1,80 m, deux noues de 2,50 m et une chaussée à double sens de 6 m, sans aucun espace cyclable. Le texte exige pourtant que cette voie « intègre des espaces pour les modes doux (piétons, cycles) ». Une voie structurante de zone d'activités, parcourue par des poids lourds, où les piétons seraient prioritaires sur la chaussée à 20 km/h, n'est pas crédible : la qualification de zone de rencontre semble surtout dispenser d'un aménagement cyclable.
- **OAP « ZA du Thal » (p. 195).** L'impasse de desserte, dimensionnée pour le retournement des poids lourds, reprend le même profil de 14,60 m et la même qualification de zone de rencontre.
- **OAP thématique Mobilités (pièce 6.3, p. 12).** Le profil type « rue de quartier », de 7,80 à 9 m, est une chaussée à double sens « à circulation apaisée et partagée », sans aménagement cyclable ni qualification de zone de rencontre. Appliqué à une voie nouvelle, il ne satisfait pas à l'article L. 228-2.



Profil de la voie structurante de l'OAP « ZA Sud » (pièce 6.1, p. 170), qualifiée de « zone de rencontre » : aucun espace cyclable.

Le schéma représente d'ailleurs un cycliste au bord de la chaussée, à côté d'une voiture, dans une voie de 3 mètres. Or l'article R. 414-4 IV du code de la route impose un écart latéral d'au moins un mètre en agglomération pour dépasser un cycliste. Compte tenu de la largeur du cycliste et de celle d'une voiture (environ 1,80 m), ce dépassement exige environ 3,50 mètres, et davantage pour un poids lourd (2,55 m) : il n'est possible qu'en empiétant sur la voie opposée, donc en l'absence de trafic en sens inverse. **Le profil illustre ainsi une cohabitation que le code de la route proscrit.**

Le même document montre pourtant qu'il sait faire autrement : la voie structurante de l'OAP « rue des Hauts Pâturages » comporte deux pistes cyclables de 2 m (p. 145), celle de l'OAP « Les Remparts » une piste cyclable (p. 182), et les profils types des axes structurants de l'OAP Mobilités une voie ou une piste cyclable (pièce 6.3, p. 11). Accessoirement, l'OAP « Oberweg » à Meistratzheim prévoit une zone de rencontre avec un espace piétons d'« 1 mètre minimum » (p. 99), inférieur aux 1,40 m recommandés pour l'accessibilité.

Le projet réserve par ailleurs une bande de 4 mètres le long de la rue des Bonnes Gens pour la « création d'une liaison cyclable » (emplacement réservé ER_O_31, 878 m²). C'est une avancée bienvenue : cette rue étroite, empruntée par de nombreux poids lourds, est un maillon essentiel de l'itinéraire est-ouest entre le centre-ville, la gare et les quartiers de l'est. Mais l'emplacement réservé s'arrête avant le carrefour avec le boulevard de l'Europe. Sans traitement de ce dernier tronçon et du

carrefour, l'aménagement ramènerait les cyclistes dans le trafic à l'endroit le plus dangereux de l'itinéraire, là où ils rejoignent le boulevard. Un piéton y a été mortellement heurté par un poids lourd en avril 2019 (Dernières Nouvelles d'Alsace, 25 avril 2019).

Demande. Doter les voies structurantes des zones d'activités (ZA Sud, ZA du Thal) d'une piste ou d'une bande cyclable, sur le modèle de la p. 145 ; pour le profil type « rue de quartier », imposer soit un aménagement cyclable, soit un aménagement réel en zone de rencontre ; et préciser dans l'OAP Mobilités qu'une voie n'est qualifiée de zone de rencontre que si elle est aménagée comme telle (vitesse de 20 km/h, priorité aux piétons, double sens cyclable, signalisation), avec des espaces piétons d'au moins 1,40 m. Assurer enfin la continuité de l'itinéraire cyclable de la rue des Bonnes Gens jusqu'au boulevard de l'Europe, carrefour compris, ainsi que la sécurité des traversées piétonnes à ce carrefour, en prolongeant l'ER_O_31 si l'emprise publique est insuffisante, et faire figurer cet itinéraire continu dans l'OAP Mobilités.

A6 — La localisation de la production de logements

Enfin, chaque logement construit en extension, en périphérie, engendre davantage de déplacements automobiles qu'un logement produit dans le tissu urbain existant, à proximité des commerces, des services et de la gare. Or le projet prévoit de construire 57 % de ses logements en extension, alors que 92 % des logements produits sur le territoire depuis 2010 l'ont été dans l'enveloppe urbaine (rapport, p. 44, 59-60 et 63). Ce point fait l'objet d'une observation distincte, à laquelle nous renvoyons.

Partie B — Le stationnement des véhicules motorisés

Le projet a été arrêté le 24 septembre 2025. **La loi n° 2025-1129 du 26 novembre 2025 de simplification du droit de l'urbanisme et du logement (article 20) a modifié le régime des obligations de stationnement deux mois plus tard.** Ses plafonds s'appliquent « nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme » ; mais un règlement qui continue d'afficher des normes que la loi rend inapplicables dans certains secteurs est source d'insécurité juridique pour les pétitionnaires comme pour les services instructeurs. Plusieurs des demandes ci-dessous relèvent donc d'une exigence de lisibilité et de mise à jour.

L'OAP « La Haul » illustre concrètement l'enjeu. Ce secteur, classé en zone 1AUb, doit accueillir **environ 320 logements**, dont une première phase d'au moins 150 logements ou hébergements **aidés à 75 %**, « à moins de 500 mètres » de la gare d'Obernai (pièce 6.1, p. 188-189). Le règlement justifie d'ailleurs la forme collective de la zone 1AUb par « la proximité de la gare situé[e] à moins de 500 mètres » (règlement, p. 103). L'OAP demande que le stationnement privé soit réalisé de préférence **en sous-sol** (p. 191). Or l'article 15 IAU (p. 123-124) impose, comme en zone urbaine, deux places par logement dès le deux-pièces, plus une place visiteur par tranche de trois logements : ce programme appellerait plusieurs centaines de places, pour l'essentiel en sous-sol, à proximité immédiate d'une gare et pour des ménages dont une part importante sera modeste.

B1 — Les plafonds légaux autour de la gare et pour les logements aidés

Constat. Le rapport de justification indique : « Il est à noter que l'article L151-34 du code de l'urbanisme permet de ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement notamment pour les logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État. Le présent règlement ne prévoit pas une telle dérogation, l'obligation de réalisation est donc limitée à une aire de stationnement par logement (règle générale). » (rapport, p. 206). Le règlement reproduit par ailleurs, dans sa partie liminaire, l'article R. 111-25 du code de l'urbanisme (p. 26).

Fondement. Dans leur rédaction issue de la loi du 26 novembre 2025 :

- l'article **L. 151-35** plafonne à **0,5 place par logement** l'obligation applicable aux établissements assurant l'hébergement des personnes âgées et aux résidences universitaires, ainsi qu'aux **logements locatifs financés avec un prêt aidé de l'État situés à moins de 800 mètres d'une gare**, lorsque la qualité de la desserte le permet ; le plafond reste d'une place pour les autres logements aidés ;
- l'article **L. 151-36** plafonne à **une place par logement** l'obligation applicable aux autres logements situés à moins de 800 mètres d'une gare, lorsque la qualité de la desserte le permet. Ce périmètre était de 500 mètres avant la loi.

Le secteur de La Haul, situé à moins de 500 mètres de la gare, relevait donc **déjà avant la loi** du plafond de 0,5 place pour ses logements aidés et d'une place pour les autres logements. L'affirmation du rapport selon laquelle l'obligation est « limitée à une aire de stationnement par logement » pour les logements aidés était ainsi inexacte pour ce secteur dès l'arrêt du projet ; la norme de deux places dès le deux-pièces y est inapplicable.

Les services de l'État font le même constat dans leur avis : après avoir rappelé la nouvelle rédaction de l'article L. 151-36, ils relèvent que « tel est le cas des secteurs à urbaniser de la Haul et des Remparts à Obernai. **Les règles de stationnement édictées par le PLU ne trouveront donc pas à s'appliquer sur une grande partie d'Obernai.** » (avis de l'État, annexe, p. 6). La Communauté de communes a pourtant répondu défavorablement : « Le Pays de Sainte Odile ne souhaite pas faire évoluer la rédaction de son règlement sur le stationnement afin de permettre sa réelle application. A ce jour, il ne s'agit pas d'un enjeu identifié » (mémoire en réponse, p. 20). Maintenir dans le règlement une norme dont l'État constate qu'elle est inapplicable sur une grande partie de la ville-centre ne peut qu'induire en erreur les pétitionnaires.

Demande. Faire apparaître dans le règlement, au moins pour la zone 1AUb et pour un périmètre de 800 mètres autour de la gare d'Obernai, les plafonds des articles L. 151-35 et L. 151-36 en vigueur, et corriger la justification correspondante.

B2 — L'autopartage, demandé par le SCoT et cité par le PADD, est absent du règlement

Constat. Le mot « autopartage » n'apparaît ni dans le règlement écrit, ni dans le rapport de justification, ni dans les OAP. Le PADD le cite pourtant parmi les « modes alternatifs à la voiture individuelle (modes doux, autopartage, …) » (p. 31), et le diagnostic relève l'existence d'une place réservée à l'autopartage au parking de la gare.

Fondement. Au titre de l'objectif « Adapter l'offre en stationnement à l'armature économique et aux besoins résidentiels », le DOO du SCoT demande que les normes de stationnement des documents locaux respectent notamment l'orientation suivante : « l'intégration dans la gestion du stationnement des problématiques de l'autopartage (emplacements dédiés) et du véhicule électrique (bornes de recharges) » (DOO, § 5.3, p. 58). Le règlement exécute la seconde partie de cette orientation (pré-équipement en recharge électrique), pas la première. Par ailleurs, l'article L. 151-31 du code de l'urbanisme prévoit que l'obligation de réaliser des aires de stationnement est réduite de 30 % au minimum — contre 15 % avant la loi du 26 novembre 2025 — en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques ou propres en autopartage, dans des conditions fixées par décret.

Les gains sont significatifs. Selon l'enquête nationale sur l'autopartage de l'ADEME (5e édition, 2025, réalisée avec le bureau d'études 6t), **chaque véhicule en autopartage remplace 5 à 7 voitures individuelles et libère jusqu'à 2 places de stationnement sur la voirie publique** ; deux usagers sur trois se sont séparés d'un véhicule après leur inscription. Pour un programme comme celui de La Haul (environ 320 logements, stationnement prévu en sous-sol), la réduction d'au moins 30 % prévue par l'article L. 151-31 représenterait une économie importante pour l'opérateur et, à terme, pour des ménages dont une part importante sera modeste. Encore faut-il que le règlement organise et annonce ce dispositif, ce qu'il ne fait pas.

Demande. Introduire dans le règlement des emplacements dédiés à l'autopartage dans les opérations d'une certaine taille, notamment dans la zone 1AUb de La Haul, et rappeler la réduction prévue par l'article L. 151-31, le cas échéant avec un taux local supérieur à 30 %.

B3 — L'inventaire des possibilités de mutualisation n'a pas été réalisé

Constat. Le diagnostic rappelle lui-même que le rapport de présentation doit établir « un inventaire des capacités de stationnement […] et des possibilités de mutualisation de ces capacités », afin de « vérifier que les exigences du PLUi-H en matière de stationnement sont calibrées en tenant compte des capacités existantes pour ne pas induire des consommations d'espaces excessives » (diagnostic, p. 247). L'inventaire des capacités est produit ; celui des possibilités de mutualisation ne l'est pas, et le rapport de justification n'établit aucun lien entre les capacités recensées et les normes retenues.

Cet inventaire est en outre contradictoire : le texte du diagnostic annonce « environ 3 400 places » de stationnement public, alors que sa propre table en totalise 1 383, dont 1 178 à Obernai ; le parking de la gare compte 62 places selon la table et 57 selon une autre page (diagnostic, p. 251 et 256). Enfin, un parking de 20 places aménagé récemment sur le site de l'ancien garage Dagorn, à deux minutes à pied du parking des Remparts (335 places, le plus grand de la ville), n'y figure pas : c'est précisément le type de situation que l'examen des possibilités de mutualisation aurait dû éclairer. L'article L. 151-33 permet d'ailleurs de satisfaire aux obligations de stationnement par une concession dans un parc « situé à proximité de l'opération », mécanisme que le règlement mobilise déjà dans le secteur UAp1 avec le parking couvert Sainte-Odile (p. 64).

Fondement. Articles L. 151-4 et L. 151-33 du code de l'urbanisme. Le PADD demande lui-même de « privilégier dans les projets urbains les solutions de mutualisation des capacités de stationnement et de complémentarité de l'offre existante » (orientation 12.5, p. 43).

Demande. Compléter le rapport de présentation par l'inventaire des possibilités de mutualisation, actualiser l'inventaire des capacités, et faire apparaître dans le rapport de justification le lien entre cet inventaire et les normes retenues.

B4 — L'OAP Mobilités et le règlement se contredisent sur la mutualisation

Constat. L'OAP thématique Mobilités comporte une section « Mutualiser les espaces de stationnement » : « Il s'agira de travailler à une organisation du stationnement favorisant la rotation dans les secteurs centraux, une mutualisation et une mutabilité des espaces de stationnements » (pièce 6.3, p. 21). Le règlement limite pourtant la réduction du nombre de places pour mutualisation à 10 % en zone UM et 20 % en zone US, sous des conditions cumulatives : aire d'au moins 20 places, usage non concomitant démontré, au moins deux destinations parmi les commerces et services, les équipements et les activités — **ce qui exclut toute mutualisation entre logements et commerces** —, nombre de places au moins égal à celui de la destination la plus exigeante, et garantie de pérennité (règlement, p. 70 et 97).

Demande. Relever le plafond de réduction pour mutualisation, l'ouvrir au logement et assouplir ses conditions, afin de mettre le règlement en cohérence avec l'OAP Mobilités, avec l'orientation 12.5 du PADD et avec le SCoT, qui demande la mutualisation « pour différents usages (commerces, équipements publics, transports, …) dans l'optique d'une utilisation fonctionnelle et économe de l'espace » (DOO, § 5.3, p. 58).

B5 — Les normes ne sont pas modulées selon la desserte

Constat. Aucune norme de stationnement ne tient compte de la desserte en transports collectifs, alors même que le règlement justifie la densité de la zone 1AUb par la proximité de la gare (p. 103). Le diagnostic relève que 46 % des usagers de la gare d'Obernai s'y rendent à pied et 21 % en voiture, et que son offre de stationnement est « régulièrement saturée » (diagnostic, p. 254-256). Le réseau Pass'O est par ailleurs gratuit depuis le 2 septembre 2024. L'OAP Mobilités raisonne elle-même en distances pour le vélo (« élargir l'aire de chalandise de l'arrêt de transport au-delà de 300 m », pièce 6.3, p. 18) sans transposer ce raisonnement à l'automobile.

Fondement. L'article R. 151-44 du code de l'urbanisme permet de moduler les obligations de stationnement en fonction de la qualité de la desserte en transports collectifs, de la densité urbaine et des capacités de stationnement public existantes. Le PADD demande de « favoriser le développement urbain et les fonctions de centralité en priorité à proximité des transports en commun » (orientation 11.2, p. 40) et d'« intégrer les mobilités alternatives aux politiques et règles de stationnement » (orientation 12.5, p. 43). Par ailleurs, l'article L. 152-6-1 permet à l'autorité qui délivre le permis de construire de réduire, par décision motivée, l'obligation de stationnement automobile « à raison d'une aire de stationnement pour véhicule motorisé en contrepartie de la création d'infrastructures ou de l'aménagement d'espaces permettant le stationnement sécurisé d'au moins six vélos par aire de stationnement ». Depuis la loi du 26 novembre 2025, l'article L. 151-30-1 permet en outre au règlement de délimiter des secteurs dans lesquels cette réduction est prévue d'emblée, sans dépendre d'une décision au cas par cas. Le projet n'utilise pas cette faculté.

Demande. Introduire une modulation des normes de stationnement selon la qualité de la desserte, au moins dans un périmètre défini autour de la gare d'Obernai, en cohérence avec les plafonds légaux rappelés en B1 ; et délimiter, au titre de l'article L. 151-30-1, des secteurs, au moins autour de la gare et dans le centre-ville, où les places automobiles exigées peuvent être remplacées par du stationnement vélo sécurisé dans les proportions prévues à l'article L. 152-6-1.

B6 — Les aménagements cyclables lors des rénovations de voirie

Constat. Ni le règlement ni l'OAP thématique Mobilités ne rappellent l'obligation d'aménagement cyclable à l'occasion des travaux de voirie urbaine.

Fondement. L'article L. 228-2 du code de l'environnement impose qu'à l'occasion de la réalisation ou de la rénovation des voies urbaines soient mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements ; il n'admet le simple marquage au sol que sur les chaussées à sens unique à une seule file. Le Conseil d'État a jugé que l'itinéraire doit être réalisé sur l'emprise de la voie ou le long de celle-ci, une dissociation n'étant admise que si la configuration des lieux l'impose (CE, 30 novembre 2020, n° 432095).

Demande. Que l'OAP thématique Mobilités énonce que toute réalisation ou rénovation de voie urbaine comporte un aménagement cyclable satisfaisant aux exigences de l'article L. 228-2, et précise que le marquage au sol seul n'y satisfait que sur les chaussées à sens unique à une seule file.

B7 — Le foncier autour de la gare est réservé au stationnement automobile

Constat. Le projet consacre trois emplacements réservés au stationnement automobile aux abords de la gare d'Obernai, pour environ 9 400 m² :

- la « création d'une aire de stationnement d'environ 50 places » au bord de l'Ehn (ER_O_26, 2 657 m²) ;
- le « maintien [d'un] espace de stationnement existant pour desserte gare et cheminement piéton » (ER_O_30, 6 164 m²) ;
- l'« aménagement de stationnements » près d'un arrêt de bus (ER_O_27, 639 m²).

(Règlement graphique, planche 5.1.12.) Aucun emplacement n'est en revanche réservé pour développer le stationnement vélo sécurisé, une station d'autopartage ou un pôle d'échanges. La gare dispose certes d'un stationnement vélo fermé (70 places selon TER Grand Est), mais son accès suppose une carte et une inscription préalables, ce qui le réserve de fait aux usagers réguliers ; les arceaux en libre accès, de l'autre côté de la gare, sont quant à eux fréquemment saturés.

Or le foncier situé à proximité immédiate d'une gare est le plus précieux d'une ville : c'est là que des logements, des services ou des activités profitent le mieux de la desserte ferroviaire. L'affecter au stockage de véhicules à l'arrêt revient à le stériliser, alors que la majorité des usagers vient déjà autrement. Selon le diagnostic, 46 % des usagers de la gare s'y rendent à pied et 21 % en voiture (diagnostic, p. 254-256). Les alternatives progressent : le réseau Pass'O est gratuit depuis le 2 septembre 2024, et le projet prévoit lui-même des liaisons cyclables vers la gare (ER_O_31 rue des Bonnes Gens, ER_O_32 rue du Général Leclerc). Le diagnostic qualifie certes le parking de la gare de « régulièrement saturé ». **Mais la saturation se traite d'abord en développant les autres modes d'accès, pas en ajoutant des places, sans quoi on entretient la demande.** La nouvelle aire de 50 places se situe en outre en bordure immédiate de l'Ehn et de la bande d'inconstructibilité qui protège ses abords.

Le secteur offre enfin des possibilités de mutualisation : le vaste parking du supermarché de la rue du Général Leclerc se trouve à proximité immédiate. L'inventaire des possibilités de mutualisation (voir B3) aurait dû examiner si ce parking commercial, dont les heures de forte fréquentation ne coïncident pas nécessairement avec celles des usagers du train, pouvait accueillir une partie de ce stationnement avant toute création de places nouvelles.

Fondement. Le PADD demande de « favoriser le développement urbain et les fonctions de centralité en priorité à proximité des transports en commun » (orientation 11.2, p. 40) et d'« intégrer les mobilités alternatives aux politiques et règles de stationnement » (orientation 12.5, p. 43). L'article L. 101-2 du code de l'urbanisme assigne aux documents d'urbanisme la « diminution des obligations de déplacements motorisés » (3°).

Demande. Réexaminer l'ER_O_26 au vu des capacités existantes et des possibilités de mutualisation ; réserver en priorité, aux abords de la gare, des emplacements pour développer un stationnement vélo sécurisé et accessible à tous, une station d'autopartage et une dépose-minute ; et faire apparaître dans l'OAP Mobilités l'organisation d'un pôle d'échanges autour de la gare.

Conclusion

La Communauté de communes et la Ville d'Obernai conduisent une politique cyclable active : aide à l'acquisition de vélos mise en place dès 2019, défi « Au boulot, j'y vais à vélo ! », plus de 25 km d'itinéraires cyclables — dont la voie verte de la Colline —, service Vél'O de location, gratuité du réseau Pass'O, et un volet vélo du règlement de qualité.

Dans le même temps, le projet de PLUi-H interdit les commerces de proximité dans les quartiers pavillonnaires, affiche une norme de deux places de stationnement par logement dès le deux-pièces que la loi rend inapplicable autour de la gare, ne mobilise pas les mécanismes de réduction prévus par la loi, ne traduit pas l'orientation du SCoT relative à l'autopartage, et dessine une rue d'accès automobile sur une voie verte récemment réalisée. **Ces deux politiques agissent en sens contraire sur le même objectif, et la seconde n'a pas été évaluée au regard de ce que poursuit la première.** Nos demandes visent à les remettre en cohérence ; aucune n'affecte l'économie générale du projet.

Nous vous demandons de bien vouloir reproduire et analyser la présente observation dans votre procès-verbal de synthèse ainsi que dans votre rapport, et de la joindre au registre d'enquête.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Commissaire enquêteur, l'expression de nos salutations distinguées.

Pour l'association Vélobernai,
Patrick Viry, Président

Références

Pièces du dossier d'enquête (pagination des fichiers PDF)

- Règlement écrit : p. 26 (reproduction de l'article R. 111-25) ; article 1 UM (p. 42) et article 2 UM (p. 43) ; article 15 UM, sections 15.1 (stationnement automobile, p. 64-66), 15.2 (stationnement vélo, p. 68-69) et 15.3 (mutualisation, p. 70) ; zone US (p. 97) ; zone 1AUb (p. 103) ; article 15 IAU (p. 123-124).
- Rapport de justifications : p. 44, 59-60, 63, 104, 131-132, 206, 237.
- PADD : p. 31 ; orientation 8.3 (p. 32) ; orientations 11.1 et 11.2 (p. 40) ; orientations 12.4 et 12.5 (p. 43).
- OAP sectorielles (pièce 6.1) : « Oberweg » (p. 99), « Rue des Hauts Pâturages » (p. 145), « ZA Sud » (p. 170), « Les Remparts » (p. 182), « La Haul » (p. 186-191), « ZA du Thal » (p. 195) ; OAP thématique Mobilités (pièce 6.3, p. 11-13, 18 et 21).
- Règlement graphique, planche 5.1.12 (Obernai centre-ville) : emplacements réservés ER_O_26, ER_O_27, ER_O_30, ER_O_31 et ER_O_32.
- Diagnostic : p. 247, 251, 254-256 (inventaire du stationnement au titre de l'article L. 151-4 ; gare d'Obernai).
- Avis des personnes publiques associées (pièce 9) : avis de l'État du 16 janvier 2026, annexe (p. 5-6) ; avis de la Mission régionale d'autorité environnementale Grand Est du 21 janvier 2026 (p. 38) ; avis de la CCI Alsace Eurométropole du 22 janvier 2026 ; avis de la Chambre d'agriculture d'Alsace du 12 janvier 2026 et de la CDPENAF du 22 janvier 2026. Mémoire en réponse aux avis des personnes publiques associées (pièce 10, version provisoire ; pagination PDF : p. 20, 127 et 194 ; pagination imprimée : p. 69).

Autres documents

- SCoT du Piémont des Vosges, DOO approuvé le 17 février 2022 : § 4.4.2 (p. 45-46) et § 5.3 (p. 58).
- Ville d'Obernai : avant-projet détaillé « Réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés », approuvé par le conseil municipal le 28 septembre 2021 (section 7, p. 9-10) ; journal municipal, octobre 2020 (plan vélo) et mai 2022 (dossier plan vélo).
- Insee, dossier complet — Commune d'Obernai, RP 2012, 2017 et 2023.
- ADEME et 6t, Enquête nationale sur l'autopartage, 5e édition, 2025 (chiffres repris par Citiz, « Autopartage : ce que révèle la nouvelle étude de l'ADEME », 17 juin 2026).
- Dernières Nouvelles d'Alsace, « Accident mortel entre un camion et un piéton à Obernai », 25 avril 2019.
- TER Grand Est, « Liste des abris à vélos fermés », mise à jour du 5 juillet 2024.
- KS Groupe, communiqué « FRESH, Christelle Clauss Immobilier et O'Pizzicato sur la nouvelle zone d'activité La Divinale à Obernai », février 2022.
- The Shift Project, « Approvisionnement pétrolier futur de l'Union européenne : état des réserves et perspectives de production des principaux pays fournisseurs », mai 2021.
- Code de l'urbanisme : articles L. 101-2, L. 131-4, L. 151-4, L. 151-30-1, L. 151-31, L. 151-33, L. 151-34, L. 151-35, L. 151-36, L. 152-6-1, R. 111-25, R. 151-3, R. 151-33, R. 151-44. Code de l'environnement : article L. 228-2. Code de la route : articles R. 110-2 et R. 414-4.
- Loi n° 2025-1129 du 26 novembre 2025 de simplification du droit de l'urbanisme et du logement, article 20.