



Obernai à vélo



PLAN VÉLO URBAIN

UN PROJET DE
LA VILLE D'OVERNAI



PLAN VÉLO URBAIN : un projet ambitieux



C'est quoi un plan vélo urbain ?

Les plans vélo (ou schémas directeurs cyclables) sont des outils de planification. Ils ont pour ambition de développer des maillages permettant des déplacements vers ce qui est appelé des pôles générateurs de déplacements (zones d'emplois, d'habitats, services divers...). Outre la définition des tracés et des types d'aménagements cyclables, les plans vélo comprennent un plan pluriannuel d'investissement qui permet de prévoir le budget de réalisation.

Depuis les années 2000, la Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile et le Département du Bas-Rhin ont aménagé de nombreux itinéraires cyclables qui relient Obernai aux villes voisines jusqu'à Strasbourg et l'Allemagne. La Ville d'Obernai a également réalisé des aménagements dans la commune pour les cyclistes, mais les itinéraires cyclables urbains restent incomplets, les grands giratoires et les routes départementales à fort trafic freinant les déplacements à vélo dans notre cité. Si de plus en plus de nos concitoyens se déplacent à vélo, d'autres ne le font pas pour des problématiques liées à un manque d'infrastructures ou pour des questions de sécurité.

Ainsi, pour répondre aux enjeux actuels et travailler pour l'avenir avec cohérence, la Ville d'Obernai a décidé d'élaborer un Plan vélo pluriannuel.

Ce 1^{er} Plan Vélo d'Obernai permet de planifier avec cohérence la poursuite des

actions à mener. Il prévoit le développement du vélo à Obernai dans le futur avec pour objectif de disposer d'un réseau cyclable structurant, continu et sécurisant dans la commune.

Ce plan comprendra des réalisations majeures dans les quatre années à venir (2021-2024), comme la création de pistes cyclables le long des axes routiers principaux à l'Est de la ville. Puis d'autres améliorations sont prévues à court et moyen termes : des liaisons douces élargies, de nouveaux arceaux à vélo et des abris vélo sécurisés, un meilleur jalonnement et des zones 30 ou de rencontre. Par ailleurs, les actions de formation au vélo des jeunes seront intensifiées, de même que des actions pour rappeler le respect du code de la route à tous les usagers (automobilistes, cyclistes, piétons), pour un partage optimal et harmonieux de l'espace public.



Avec l'implication de tous, Obernai deviendra encore plus agréable.

LES 5 AXES du Plan Vélo d'Obernai

Dans le contexte du réchauffement climatique et des enjeux de santé publique, le vélo, comme moyen de transport, est une des solutions aux problématiques actuelles et futures. La Ville souhaite soutenir et accompagner ce nouvel élan citoyen pour permettre à tous de se déplacer de manière accessible et sécurisée pour ses loisirs, et aussi au quotidien pour se rendre au travail, à l'école ou pour faire ses courses. Ce plan fixe les leviers d'actions et les principales actions pour la période 2021-2024 et au-delà.

1. Rendre cyclables les axes routiers structurants à l'Est de la Ville en :

- créant des pistes cyclables le long des rues du M^{al} Juin, G^{al} Gouraud, G^{al} Leclerc et de la contournante,
- reliant de manière directe et sécurisée les pôles situés à proximité comme la gare, les 2 collèges, le lycée Freppel, les écoles Picasso, Claudel et Freppel, les équipements et installations sportives, ainsi que les pôles d'activités et de services,
- reliant les quartiers en sécurisant les principaux carrefours et giratoires.

2. Proposer des itinéraires cyclables continus et plus lisibles sur l'ensemble de la ville en :

- reliant et complétant les aménagements cyclables existants pour proposer des itinéraires continus,
- poursuivant l'aménagement des voies vertes et autres liaisons douces,
- harmonisant les traitements des aménagements cyclables des voies nouvelles ou à restructurer,
- complétant la signalisation et le marquage au sol, et en jalonnant les pôles de services.

3. Apaiser la circulation dans le centre-ville et les quartiers résidentiels en :

- étendant les périodes de piétonisation du centre-ville le week-end,
- pensant le coeur de ville en zone apaisée,
- améliorant l'accès de la gare TER à pied et à vélo,
- modérant les vitesses de circulation et en rendant les zones 30 plus lisibles et plus efficaces,
- orientant les automobilistes vers les parkings publics disponibles.

4. Renforcer les politiques pédagogiques en faveur des jeunes générations pour l'usage du vélo en :

- poursuivant les actions de sécurité routière dans les écoles (programme « Savoir Rouler à vélo »),
- apaisant les circulations automobiles aux abords des écoles,
- construisant pour et avec les jeunes des projets autour du vélo et des engins de déplacement personnels.



5. Poursuivre des actions pour encourager la pratique du vélo sous toutes ses formes en :

- renforçant l'offre de stationnement, arceaux et abris vélo sécurisés, dans l'espace public,
- améliorant le stationnement des vélos dans l'espace privé,
- développant et en faisant évoluer l'offre Vél'O,
- poursuivant les événements et les actions de communication pour promouvoir les mobilités actives et mobiliser les acteurs locaux,
- mesurant et analysant les mobilités actives,
- suivant, évaluant et ajustant le plan vélo.



LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES STRUCTURANTS

La rue du M^{al} Juin et la "Contournante - D 426"

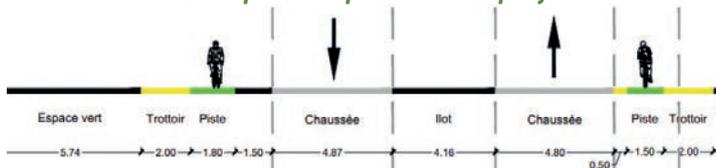
Sur les axes « Maréchal Juin et Contournante », les aménagements consisteront en :

- la création de pistes cyclables unidirectionnelles de largeur 1,50 mètre de chaque côté de la chaussée. Pour l'axe Contournante-D426, une solution d'une piste bidirectionnelle est envisagée car répondant mieux aux logiques de flux, tout en impactant moins les aménagements qualitatifs existants.
- La mise en place d'une lame d'air de 50 cm entre la chaussée et la piste cyclable pour garantir la sécurité des vélos.
- La reprise des trottoirs pour disposer d'une largeur moyenne de 2,50 mètres (aux abords des

équipements scolaires, cette largeur est portée à 3 mètres).

- Le réaménagement des voies de circulation avec une largeur comprise entre 3,50 mètres (avec terre-plein franchissable) à 4,20 mètres.
- La création, en ceinturation des carrefours-giratoires, d'une piste bidirectionnelle en site propre.

Exemple d'un profil de rue projeté



La rue du Général Gouraud

L'étude des aménagements cyclables de cet axe allant du tronçon Boulevard d'Europe jusqu'au "carrefour Freppel" a été appréhendée dans le cadre d'une réflexion d'ensemble sur l'amélioration de l'accès à la Gare TER pour l'ensemble des modes de déplacement (à pied, à vélo, en bus urbains et interurbains, en voiture). En parallèle des aménagements cyclables, seront pris en compte :

- le repositionnement et la mise en accessibilité des arrêts de bus FluO,
- la sécurisation des flux piétons entre les établissements scolaires, le parking des Remparts, le centre-ville et la gare,
- la question de la traversée du passage à niveau n°39,
- Le gabarit de la rue non uniforme et présentant des largeurs assez faibles.

Le projet d'aménagement s'organisera en conséquence selon une solution mixte combinant :

- un aménagement cyclable en site propre, avec des pistes unidirectionnelles de chaque côté,

- un traitement en bande cyclable sur chaussée, compris entre la rue du Stade et l'Avenue de Gail.

Le déploiement de ces solutions s'accompagnera d'aménagements de voirie visant à renforcer le statut de la zone 30 et à apaiser la vitesse.

Afin de connecter les pistes cyclables de la rue du Général Leclerc et de la rue du Général Gouraud tout en préservant des trottoirs confortables, la transformation du giratoire Freppel en carrefour en « T », géré par feux de circulation, est préconisée.



Vue de la rue du Général Gouraud devant le Lycée Freppel

La rue du Général Leclerc



Carrefour rue du Général Leclerc / rue des Bonnes Gens, situé devant l'ancienne Gendarmerie

Le projet d'aménagement cyclable de cette artère de la Ville prévoit :

- la création d'un carrefour giratoire pour la desserte du Parc d'Activités du Thal et du Parc d'Activités tertiaires de la Divinale,
- la création de 2 pistes cyclables pour le tronçon compris entre ce nouveau giratoire et le carrefour avec la rue des Bonnes Gens,
- la réorganisation du giratoire « Bonnes Gens » situé devant l'ancienne Gendarmerie, en carrefour en T (cf. ci-contre),
- la création de 2 pistes cyclables pour le tronçon compris entre le nouveau carrefour « Bonnes Gens » et la rue « Goessli »,
- l'aménagement du tronçon compris entre la rue Goessli et le carrefour Freppel, en zone apaisée limitée à 30 km/h.

CRÉATION DE NOUVELLES VOIES VERTES ET LIAISONS DOUCES

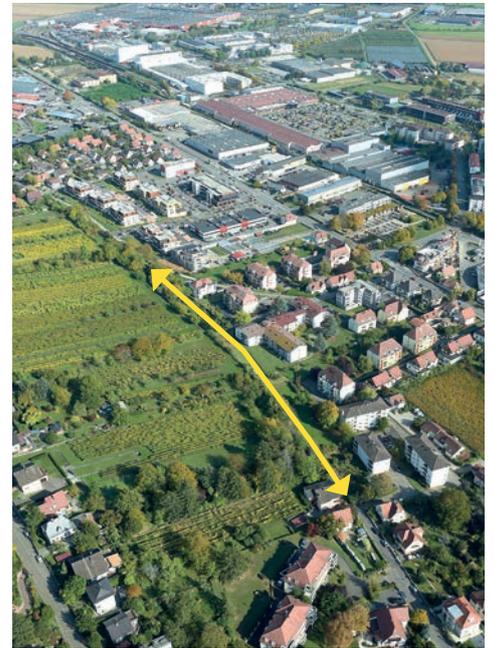
Voie verte entre les rues du Coteau et du Génie

Une voie verte sera créée entre la rue du Coteau et la rue du Génie. Cet aménagement mixte nécessite la réalisation d'acquisitions foncières auprès des propriétaires riverains afin de parfaire l'emprise du sentier existant.



Les démarches ont été engagées en août 2020 et une réunion publique s'est tenue début septembre 2020. Les travaux seront programmés dès l'aboutissement des tractations foncières. **La création de la voie verte s'accompagnera d'aménagements paysagers préservant la qualité environnementale du lieu-dit « la Haul ».**

La liaison piétonne et cyclable sera dotée d'un éclairage public 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. **Cet aménagement préfigure 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 ».**



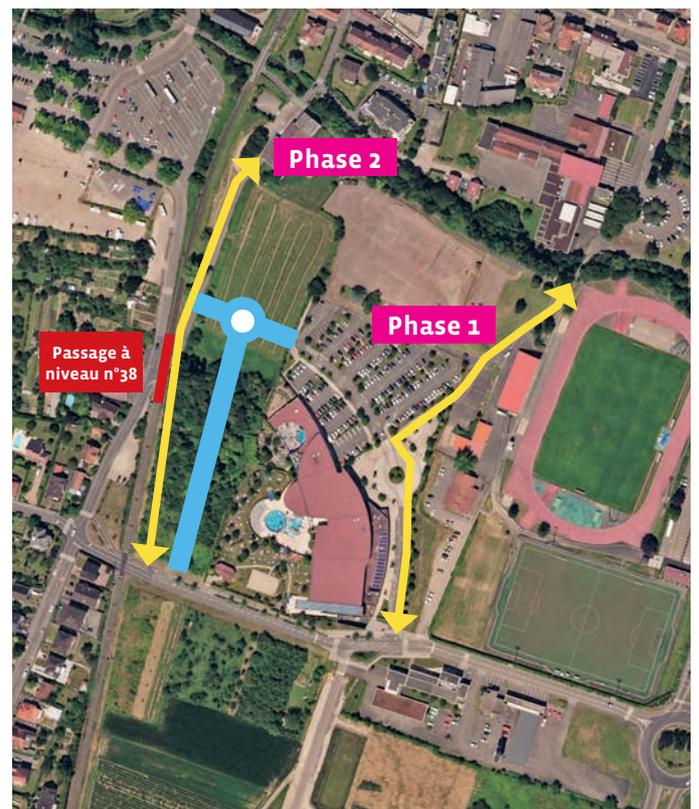
Liaison entre la voie verte de l'Ehn et la rue du Maréchal de Lattre de Tassigny

Phase 1 : à court terme

Le passage est matérialisé actuellement de façon sommaire. **Son aménagement définitif en liaison douce améliorera l'accès à pied et à vélo des équipements de loisirs et du Nouvel Hôpital d'Obernai.** Cette liaison transitera par le Stade Omnisport et sera raccordée aux voies internes de l'Espace Aquatique L'O.

Phase 2 : à plus long terme

D'autre part, dans le cadre de la suppression à long terme du passage à niveau n°38, qui présente un risque accidentogène important, le Plan local d'Urbanisme de la Ville d'Obernai prévoit la modification du tracé de la rue Poincaré. Des emprises foncières ont été inscrites en emplacement réservé à cet effet. Le tronçon viarie situé à l'Est de la voie ferrée sera raccordé à terme à la rue du M^{al} de Lattre de Tassigny. **Cet aménagement contribuera à améliorer notamment les circulations douces entre la Gare, l'Espace Aquatique et le Nouvel Hôpital par une liaison particulièrement rapide. L'intégration des circulations cyclables au gabarit de cette voie nouvelle est primordiale.**



LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS PLURIANNUEL 2021-2024

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) et le Plan vélo & mobilités actives lancé par le Gouvernement en septembre 2018 ont été institués par l'État aux fins de développer les modes de transport alternatifs à l'automobile, et notamment le vélo, avec l'objectif de tripler la part modale de ce mode de transport actif pour atteindre 9% d'ici 2024. À cette fin, un fonds national «mobilités actives» a été créé. Doté d'une enveloppe de 350 millions d'euros sur 7 ans, il vise à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités.

Le programme des aménagements cyclables en agglomération pour la période 2021-2024 (rues du Maréchal Juin, voie de Contournement RD426 (M^{al} Koenig/ M^{al} de Lattre de Tassigny), rue du Général

Gouraud, rue du Général Leclerc et voie verte rue de la Colline/rue du Coteau) entre parfaitement dans les critères d'éligibilité de ce fonds et notamment du second appel à projets 2020 en cours.



PLAN DE FINANCEMENT DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES STRUCTURANTS 2021-2024

Coût des études et travaux

1. Rendre cyclables les axes structurants	5 140 000 €
DONT	
Axe rue du Maréchal Juin :	1 670 000 €
Axe "contournante - D 426"	1 010 000 €
Axe "Rue du Général Gouraud - D422"	1 100 000 €
Axe "Rue du Général Leclerc"	1 360 000 €
2. Proposer des itinéraires cyclables continus, sécurisés et plus lisibles	850 100 €
DONT	
Création de la voie verte entre la rue du Coteau et la rue du Génie	700 100 €
Aménagement de la liaison piétonne et cyclable entre la voie verte de l'Ehn et la rue du M ^{al} de Lattre de Tassigny	150 000 €
3. Poursuivre les actions d'accompagnement pour encourager la pratique du vélo sous toutes ses formes	200 000 €
4. Honoraires et frais divers	970 000 €
TOTAL DES COÛTS PRÉVISIONNELS	7 160 100 €

Les recettes attendues

Fonds de soutien à l'investissement local	 (État)	700 000 € maximum
Fonds mobilités actives "aménagement cyclables"	 (État)	3 580 050 € maximum
Partenariat Conseil Départemental du Bas-Rhin	 	512 196 € maximum
Autofinancement		2 367 854 €*
*Si les subventions attendues de la part de l'État sont inférieures aux montants maximum, la Ville d'Obernai financera la différence.		
TOTAL DES RECETTES PRÉVISIONNELLES		7 160 100 €



Obernai à vélo



Obernai[®]

www.obernai.fr/planvelo