

PLAN VELO DE LA VILLE DE SAVERNE



SOMMAIRE

A. CONSTRUCTION DU PLAN VELO.....	3
B. DIAGNOSTIC - ETAT DES LIEUX.....	4
1 - Carte des aménagements existants à Saverne, Schéma directeur intercommunal et boucles cyclotouristiques.....	4
2 - Identification des pôles d'activités.....	8
3 - Pratique du vélo et attentes des usagers.....	9
4 - Difficultés et points de vigilance.....	11

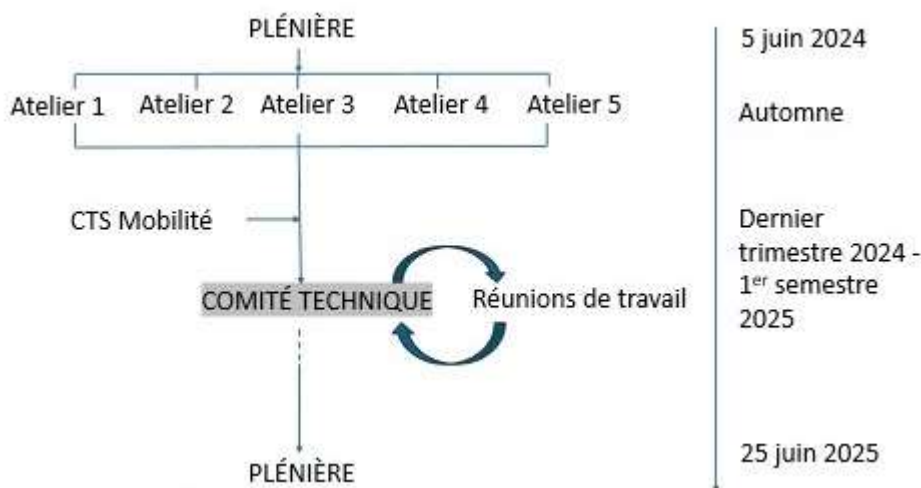
C. LES OBJECTIFS DU PLAN VELO.....	13
1 - Assurer la continuité et la sécurité d'axes cyclables structurants au sein de la Ville, pour tous les publics.....	13
2 - Favoriser la pratique du vélo via une signalétique et des aménagements adaptés.....	13
3 - Assurer la continuité à l'échelle du territoire.....	13
4 - Favoriser l'intermodalité avec les autres modes de transport.....	13
5 - Sensibiliser et accompagner les Savernois dans la pratique du vélo.....	13
6 - Faciliter la coordination des services qui interviennent sur le territoire.....	13
 LE PLAN VELO.....	15
1 - Schéma directeur des itinéraires cyclables.....	15
1.1. Cartographie.....	15
1.2. Plan d'actions pluriannuel.....	17
1.3. Un usage apaisé et sécurisé des voies	17
1.4. Les établissements scolaires.....	18
1.5. Les nouvelles extensions ou la création de nouveaux quartiers.....	18
1.5. L'échelle intercommunale.....	19
2 - Autres équipements et entretien.....	20
2.1. Stationnements.....	20
2.2. Jalonnements.....	20
2.3. Services de réparation.....	20
2.4. Entretien des infrastructures, gestion de l'usure du jalonnement et de la signalisation.....	20
3 - Services et accompagnement/sensibilisation des Savernois.....	21
3.1. Services.....	21
3.2. Accompagnement/Sensibilisation des Savernois.....	21
 ANNEXES.....	23
Glossaire.....	23
Schéma directeur intercommunal.....	26
Schéma directeur des itinéraires cyclables de la Ville de Saverne.....	27

A. CONSTRUCTION DU PLAN VELO

Ce projet est coordonné par le service Développement durable de la Ville et répond au souhait des élus d'une participation active des usagers dans le processus de construction du Plan Vélo.

Le travail d'élaboration du Plan Vélo a été officiellement lancé le 5 juin 2024, à l'occasion de la plénière d'ouverture. Une quarantaine de personnes y ont été participées : élus et services de la Ville, représentants des Conseils de quartier, du Conseil citoyen et du Conseil des sages, groupe Mobilité du Conseil pour la transition de Saverne^{*1}, associations, établissements d'enseignement, collectivités territoriales...

Le schéma ci-après présente les étapes de construction.



5 ateliers de réflexion ont été organisés pour réaliser le diagnostic et formuler les principales propositions d'actions. Ces ateliers s'intitulaient « Traverser les axes (franchissements) », « Relier les pôles d'activités », « Accéder à vélo aux écoles », « Accéder à vélo au centre-ville » et « Cyclotourisme ».

Des réunions techniques avec des acteurs comme la CEA*, VNF*, l'Office de tourisme, Alsace Destination Tourisme* et les établissements scolaires ont complété ce calendrier. Au total, c'est une douzaine de temps d'échanges qui ont été organisés.

Le groupe Mobilité du Conseil pour la transition de Saverne a assuré le rôle de coordination dans la démarche.

Le Conseil pour la Transition est une instance municipale composée d'habitants, de représentants d'associations et d'élus locaux. Il a été créé en 2021 pour aider le territoire à entrer en transition environnementale, sociale et démocratique.

¹ Voir précisions au sein du glossaire, en annexe 1

Le Comité technique est composé des acteurs suivants :

- Elus de la Ville de Saverne concernés,
- Services de la Ville concernés,
- Conseil pour la Transition de Saverne - Mobilité : la Référente du groupe et un second membre,
- Associations : Véломotion, l'association cycliste savernoise (ACS) et Club Vélo évason Saverne et environ,
- Office de tourisme,
- Communauté de communes,
- CEA.

Il a pour rôle de pré-valider les informations et propositions, avant présentation en Plénière et en Conseil Municipal.

L'association locale des usagers du vélo à Saverne – Véломotion, a été fortement associée au projet. Leur connaissance du terrain et des différents dispositifs a été mis à profit de la réflexion.

Par ailleurs, le service développement durable a mené avec le CCAS une enquête auprès d'une soixantaine de seniors en juillet-août 2024.

Le Conseil Municipal des Enfants a également apporté sa pierre à l'édifice dans la phase de diagnostic et pourra être sollicité ultérieurement pour réaliser certains tests.

Les Conseils de quartiers ont été consultés sur l'avancement du Plan Vélo lors des cinq plénières.

Le diagnostic et le Plan vélo qui suivent sont issus de ces réflexions collectives et d'études techniques complémentaires.

Ce sont au total plus de quarante personnes qui ont participé à la construction du Plan vélo.

B. DIAGNOSTIC - ETAT DES LIEUX

Voici les principales données sur l'état des lieux des aménagements à Saverne, ainsi que sur la pratique du vélo et les attentes des usagers.

Cette partie comprend aussi les principaux pôles d'activités de la Ville, qui génèrent des déplacements, ainsi que les difficultés et points de vigilance à prendre en compte pour le Plan Vélo.

1 - Carte des aménagements existants à Saverne, Schéma directeur intercommunal et boucles cyclotouristiques

Carte des aménagements existants (carte 1)

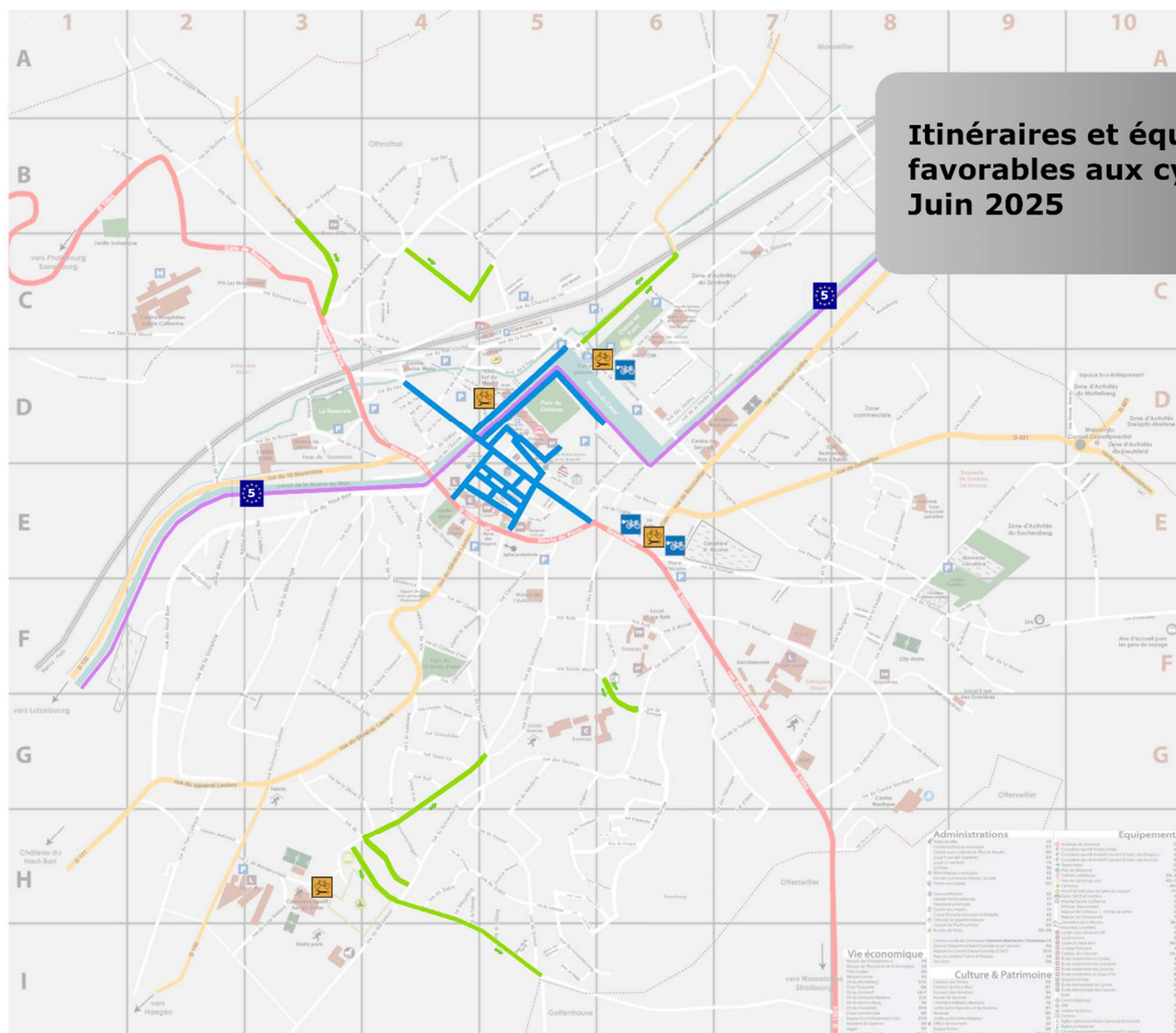
A Saverne, plusieurs aménagements cyclables ont été réalisés conformément au Schéma intercommunal, ainsi que de façon opportuniste.

De plus, la ville a la particularité de voir passer sur son territoire la véloroute européenne EuroVelo 5, le long du canal et plusieurs circuits cyclotouristiques.

La carte présente également les stationnements, à savoir les emplacements avec des groupes d'arceaux et les boxis sécurisés au port de plaisance. Les arceaux voient leur nombre augmenter graduellement ces dernières années. Certains sont munis de prises pour la recharge des vélos à assistance électrique (VAE).

4 totems de réparation et entretien sont également disponibles à ce jour, aux emplacements suivants : Place Saint Nicolas, Port de Plaisance (capitainerie), CSC Ilot du Moulin (rue du Moulin) et Complexe sportif Adrien Zeller (rue Jean de Manderscheid).

Les groupes de travail ont souligné le manque de continuité des aménagements cyclables sur le territoire.

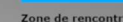


Itinéraires et équipements favorables aux cyclistes Juin 2025



LEGENDE

 Bande Cyclable

 Zone de rencontre

 EuroVelo5

 Recharge VAE

 Borne de réparation

Présentation du Schéma directeur cible intercommunal

Adopté en 2020, ce schéma (annexe 2) est le fruit des réflexions et études menées en 2019 à l'échelle intercommunale et de manière collective. C'est un plan présentant les itinéraires avec un intérêt pour les mobilités douces sur le territoire. Il comprend les :

- Réseau-cible d'intérêt départemental : L'EuroVelo 5, qui va de Londres à Rome, en passant par Saverne le long du canal.
- Réseau-cible communautaire : Il a pour objectif de relier les communes entre elles à l'échelle intercommunale.

Dans le cadre du Plan Vélo de Saverne, nous nous sommes concentrés sur les voies identifiées dans le schéma intercommunal, sans nous empêcher d'identifier d'autres voies et solutions.

Le réseau cible communautaire dessert Saverne au niveau de l'Océanide. Une extension vers la gare de Saverne en passant par la voie de traverse (ancienne voie de chemin de fer) paraîtrait pertinente pour compléter ce réseau.

Les réflexions et études ont également mené à un programme d'action pluriannuel, qui comprend par exemple des propositions de services et de projets comme :

- Jalonements des itinéraires (c'est-à-dire signalisation directionnelle),
- Voie verte, entre Romanswiller et Saverne (via Otterswiller),
- Promotion de l'intermodalité,
- Animations vélos,
- Stationnements sécurisés (programme Alvéole),
- Aide à l'achat pour les VAE,
- Programme « Savoir rouler à vélo » ...



Le schéma directeur cible intercommunal et le plan d'action sont des propositions communes à l'échelle de la communauté de communes qui constituent une base de travail, une aide à la décision pouvant évoluer selon opportunités et besoins pour atteindre les objectifs fixés par les élus.

Boucles cyclotouristiques

Le site internet « L'Alsace à vélo » répertorie différentes boucles de cyclotourisme passant par Saverne (locales, régionales et de plus grands tours).

Un compteur est installé sur l'Euro vélo 5, non pas à Saverne, mais à Stambach. En 2022, il a dépassé la barre des 60 000 passages. Il est plutôt autour des 55 000 depuis plusieurs années.

Le projet Plan Vélo a permis le rapprochement des services de la Ville avec ceux de l'Office de tourisme et d'Alsace Destination Tourisme (ADT) pour modifier partiellement certaines boucles pour une plus grande sécurité pour les cyclotouristes.

Les rencontres et échanges du service développement durable avec Voies Navigables de France (VNF) permettront une bonne articulation entre le plan guide fluvial et le Plan Vélo communal.

2 - Identification des pôles d'activités

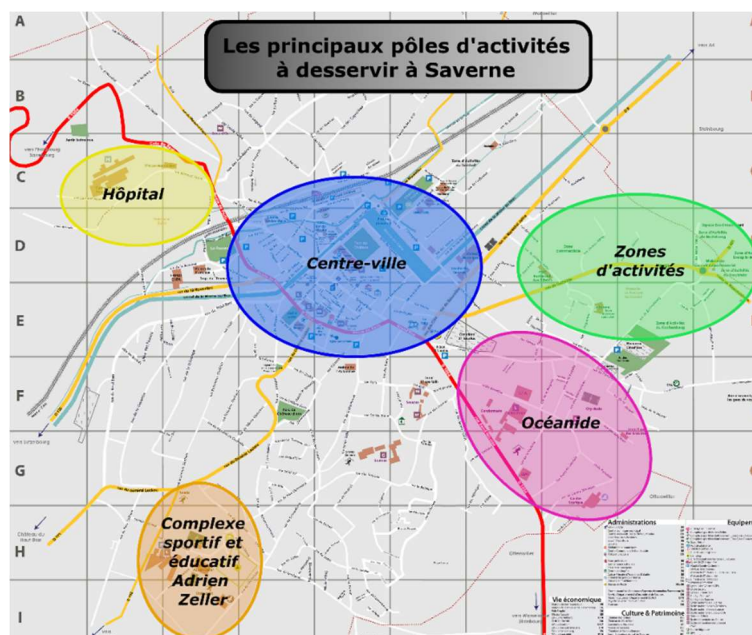
L'état des lieux comprend aussi l'inventaire des principaux pôles d'activités de la Ville, qui induisent des déplacements.

Les pôles principaux sont les secteurs présentant plusieurs types d'activités (ex. secteur avec activités de loisirs et travail, courses...).

Les pôles principaux à desservir à Saverne, représentés sur la carte 2, sont :

- Le centre-ville (au sens large),
- Les zones d'activités (Licorne, ZA Kochersberg et Martelberg dont entreprises, ATIP, maison du Département, supermarchés, salle de sport),
- L'hôpital (ainsi que l'IFSI et la résidence seniors des Marronniers),
- Le complexe sportif et éducatif Adrien Zeller (dont lycée du Haut-Barr),
- Le secteur Océanide (centre aquatique, Lycée Jules Verne et CFA, quartier Gravières).

Le maillage principal du schéma cyclable de Saverne prend ces pôles en compte.



3 - Pratique du vélo et attentes des usagers

Vitesse et place de chacun

La vitesse des véhicules motorisés est limitée à 40 km/h sur l'ensemble du ban communal de la ville.

Des radars pédagogiques mobiles et feux récompense sont utilisés dans les secteurs où la limitation de vitesse est peu respectée.



De plus, la Ville a mis en place une zone de rencontre dans la majeure partie de son centre historique, avec une limitation de vitesse pour tous à 20 km/h. Les piétons peuvent circuler où ils le souhaitent sur la voirie et sont prioritaires sur les autres usagers, les cyclistes peuvent circuler à double sens.

Le mot d'ordre est le partage. Chacun est garant de la bonne cohabitation des différents modes de mobilité.

Cette zone est encore relativement récente dans le Code de la route (2008), c'est pourquoi nombres d'automobilistes ne l'ont pas rencontrée lors de la préparation de leur permis.

Il est à souligner que la vitesse ressentie des véhicules motorisés par les marcheurs est différente de la vitesse effective.

Par ailleurs, de nombreux conflits d'usage sont exprimés, de la part des marcheurs, comme des cyclistes ou des automobilistes.

Pour compléter, rappelons que le centre-ville comporte aussi une zone piétonne dans sa zone commerciale (Grand 'rue).

Par ailleurs, le CCAS de la Ville de Saverne organise chaque année pour les seniors plusieurs temps de sensibilisation sur le thème de la prévention routière, avec les points de vigilance à connaître ou à expérimenter en tant qu'automobiliste ou piéton. Ces animations sont menées par des structures comme l'Automobile Club, l'association Brain Up ou une entreprise d'autoécole. Certaines de ces animations sont parfois intergénérationnelles.

Etablissements scolaires

Le besoin d'augmenter la sécurisation des abords des établissements scolaires est largement souhaité par les personnes des structures consultées.

De nombreuses personnes ressentent de l'insécurité, en raison de la présence prédominante des automobilistes. Notons toutefois que le nombre d'incidents survenus est quasi inexistant.

Le manque de stationnements aux abords des écoles, collèges et lycées en particulier du centre-ville, a aussi été évoqué.

En matière de pratique, l'opération « L'école à vélo » organisée chaque année par l'association Véломotion permet d'inciter les enfants et parents à utiliser le vélo en cette période estivale. L'action est soutenue techniquement par la Ville et connaît un réel succès.

Mobilité professionnelle

Le souhait de rejoindre plus facilement son travail en mobilité douce a été largement exprimé.

La Ville et la Communauté de communes réceptionnent notamment des demandes d'itinéraires cyclables entre la gare et la zone d'activités du Martelberg.

Habitants aux revenus modestes

Les quartiers Sources et Gravières classés Quartiers Prioritaires de la Ville concentrent un plus grand nombre de personnes aux revenus modestes. C'est aussi le cas dans certaines rues au Sud-Est du centre-ville (route romaine, rue Saint-Nicolas, rue de l'ermitage, Place de la pépinière, etc.).

La marche et le vélo sont des moyens de transports économiques et pour ces habitants, ce sont parfois parmi les seuls accessibles, en l'absence de voiture ou de permis.

Seniors

L'enquête menée en été 2024 a collecté des témoignages proches de ceux qui ont été recueillis lors des ateliers et autres échanges avec les usagers : Les personnes pratiquant le vélo ou qui souhaiteraient le pratiquer davantage sont freinées par le manque de continuité entre les portions d'itinéraires cyclables et par le sentiment de ne pas être en sécurité aux côtés des voitures.

Certaines ont salué l'existence d'une aide financière à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique par la Communauté de communes, d'autres en ont découvert l'existence grâce à l'enquête.

Cyclotourisme

Les cyclotouristes utilisent souvent les applications existantes et complètent avec des supports papier.

Le jalonnement des parcours rassure les usagers. Il a été revu il y a quelques années en vue d'une simplification.

L'office de tourisme développe des boucles locales en lien avec l'ADT* (Alsace Destination Tourisme) disponibles sur le site L'Alsace à vélo et effectue des Relais d'Informations (panneaux le long des pistes, à la gare...).

La présence de box sécurisés pour les vélos des cyclotouristes est pertinente. 4 boxs individuels sont réservables au port, équipés de prises électriques à l'intérieur. Le port est labellisé « Accueil vélo ».

L'offre paraît cependant insuffisante pour le moment à Saverne. D'autres box sécurisés et/ou casiers pour les affaires des cyclotouristes seront nécessaires, ainsi que davantage d'arceaux, notamment près des commerces et lieux d'intérêt.

Pour les touristes souhaitant emprunter un vélo à la journée ou demi-journée, le port de plaisance et l'office de tourisme proposent la location de vélos à assistance électrique. Les chiffres les plus récents sont présentés ci-après.

Année	Nombre de jours de location de VAE		Nombre de jours cumulés
	Office de tourisme	Ville (port de plaisance)	
2022	233	87,5	320,5
2023	90	93	183
2024	123,5	66	189,5

Les chiffres du marchand de Cycles Ohl n'ont pas été transmis. Toutefois, ils concernent davantage des personnes souhaitant essayer l'assistance électrique avant un éventuel achat. Parmi les chiffres de l'office de tourisme et du port, il peut aussi y avoir quelques personnes dans cette situation, qui ne sont donc pas des cyclotouristes.

Services aux cyclistes et label Accueil vélo

L'office de tourisme est labellisé accueil vélo depuis 2019 et assure également la promotion de ce label auprès de ses partenaires (hôtels, restaurants, musées, locations de vacances...). A ce titre, par exemple, il distribue des cartes vélos et permet la recharge électrique des vélos pour les cyclotouristes de passage à l'Office de tourisme. Au-delà de ce label, il propose aussi le remplissage des gourdes en eau.

Notons que l'offre d'hébergements labellisés est encore peu étoffée à Saverne.

Par ailleurs, les cyclotouristes peuvent utiliser les 4 totems de réparation de la Ville ou s'arrêter dans les établissements labellisés accueil vélo en cas de besoin.

4 - Difficultés et points de vigilance

Des axes structurants barrières

La Ville comprend des axes de transports difficiles à franchir pour les cyclistes :

- La route départementale RD 1004 et la rue de Dettwiller (RD 421). Les chiffres de fréquentation de la CEA les classent comme les deux rues les plus fréquentées. Elles sont d'ailleurs classées routes à grande circulation (RGC) et aussi Transports exceptionnels.

La RD 1004 est limitée aux véhicules de 6 tonnes maximum, à l'exception du transit local. Au vu de ses caractéristiques, la ville ne souhaite pas proposer aux cyclistes de l'emprunter pour des raisons de sécurité.

- Le canal de la Marne au Rhin, qui présente 4 ponts. Le pont de l'Orangerie est à éviter pour assurer la sécurité des cyclistes.
- La voie ferrée : Des ponts et passages souterrains existent.

Il est nécessaire de sécuriser davantage les franchissements de ces axes pour une utilisation plus sereine pour les cyclistes.

Notons aussi que la ville de Saverne est vallonnée, ce qui ne facilite pas les trajets à vélo. Le vélo à assistance électrique semble bien adapté au territoire.

Un centre-ville très emprunté

L'institution d'une zone de rencontre, limitant la vitesse à 20 km/h, tend à pacifier la circulation pour tous. Toutefois, les règles ne sont pas connues ou respectées par l'ensemble des usagers, quel que soit leur mode de transport : voiture, trottinette, marche, vélo.

D'autre part, le centre-ville de Saverne manque d'espaces dans les logements pour y garer les vélos, en particulier les VAE. C'est important de le souligner car le risque de dégradation ou de vol est un frein à l'achat pour certaines personnes.

Des conflits d'usages

A Saverne, comme dans toute ville de France, les modes de déplacements sont relativement nombreux et des conflits d'usages sont régulièrement constatés.

Des documents et actions de sensibilisation seront à prévoir.

Cyclotourisme

L'office de tourisme et Alsace Destination Tourisme ont noté la mise à jour nécessaire de certaines boucles dans un objectif de sécuriser les trajets et de faire découvrir la ville. La rue du Maréchal Foch est déjà aménagée. Des réflexions sont en cours avec la Ville de Saverne pour modifier ou créer de nouvelles boucles cyclotouristiques.

La mise en place de stationnements et/ou casiers sécurisés supplémentaires se fera en lien avec l'Office de tourisme et d'autres structures du tourisme.

Cet état des lieux a permis d'identifier les objectifs présentés ci-après.

C. LES OBJECTIFS DU PLAN VELO

L'état des lieux nous a conduit à fixer 6 objectifs, détaillés ci-après.

1 - Assurer la continuité et la sécurité d'axes cyclables structurants au sein de la Ville, pour tous les publics

1-a- Relier de manière cyclable et sécurisée les pôles identifiés pour l'ensemble des types de mobilité

Les pôles d'activités seront connectés entre eux et le schéma cyclable permettra les trois types de mobilité suivantes :

- Mobilité du quotidien (déplacements de proximité pour courses, loisirs, écoles...),
- Mobilité professionnelle (domicile-travail),
- Mobilité touristique.

Pour cela, le Plan Vélo définira le maillage principal et secondaire. La Ville en effectuera les aménagements et assurera également l'entretien des itinéraires cyclables.

1-b- Assurer un usage partagé et apaisé entre les différents utilisateurs des itinéraires cyclables

Cet objectif repose principalement sur des actions pour favoriser la réduction de la vitesse des automobilistes, faire comprendre aux usagers la place de chacun et faire respecter les règles de la zone de rencontre.

2 - Favoriser la pratique du vélo via une signalétique et des aménagements adaptés

2- a- Rendre les tracés lisibles par une signalétique adaptée, en réponse aux besoins des cyclistes

2- b- Jalonner les tracés par des aménagements répondant aux besoins des cyclistes (stationnements, totems de réparation...)

3 - Assurer la continuité à l'échelle du territoire

Le Plan vélo de la Ville de Saverne est à connecter aux équipements existants, à la fois aux échelles intercommunales, départementales et régionales pour une approche territoriale.

4 - Favoriser l'intermodalité avec les autres modes de transport

La pratique du vélo peut être complémentaire à un autre mode de transport, pour certains itinéraires. C'est la raison pour laquelle il est indispensable de favoriser la connexion des trajets à vélo avec les autres types de transports : train, bus, navette e-lico et covoiturage.

5 - Sensibiliser et accompagner les Savernois dans la pratique du vélo

5-a- Inciter les Savernois et les former à la pratique du vélo

Il s'agit de favoriser l'usage des vélos par les enfants, jeunes et parents, ainsi que par les personnes actives pour les trajets du quotidien et domicile-travail.

5-b- Faciliter l'entretien du vélo (ateliers réparation)

5-c - Encourager les Savernois à utiliser le vélo au quotidien (aide à l'acquisition de VAE, location de vélos électriques, formation « rouler à vélo », etc.)

6 - Objectif transversal : Faciliter la coordination des services qui interviennent sur le territoire

Afin de mener des actions pertinentes et partagées, il est nécessaire d'assurer la coordination avec les acteurs et partenaires suivants : Les services de la Ville (Services techniques, Centre technique municipal, développement durable, port de plaisance...), de la Communauté de communes du Pays de Saverne – en tant qu'Autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire, du Pays Saverne Plaine et Plateau, de la CEA, de VNF et de la Région.

Pour répondre à ces objectifs, le Plan Vélo suivant est proposé pour la Ville de Saverne. Il comprend le Schéma directeur des itinéraires cyclables et les études et travaux associés, ainsi qu'un plan d'action de services et mesures d'accompagnement et de sensibilisation.

D. LE PLAN VELO

1 - Schéma directeur des itinéraires cyclables

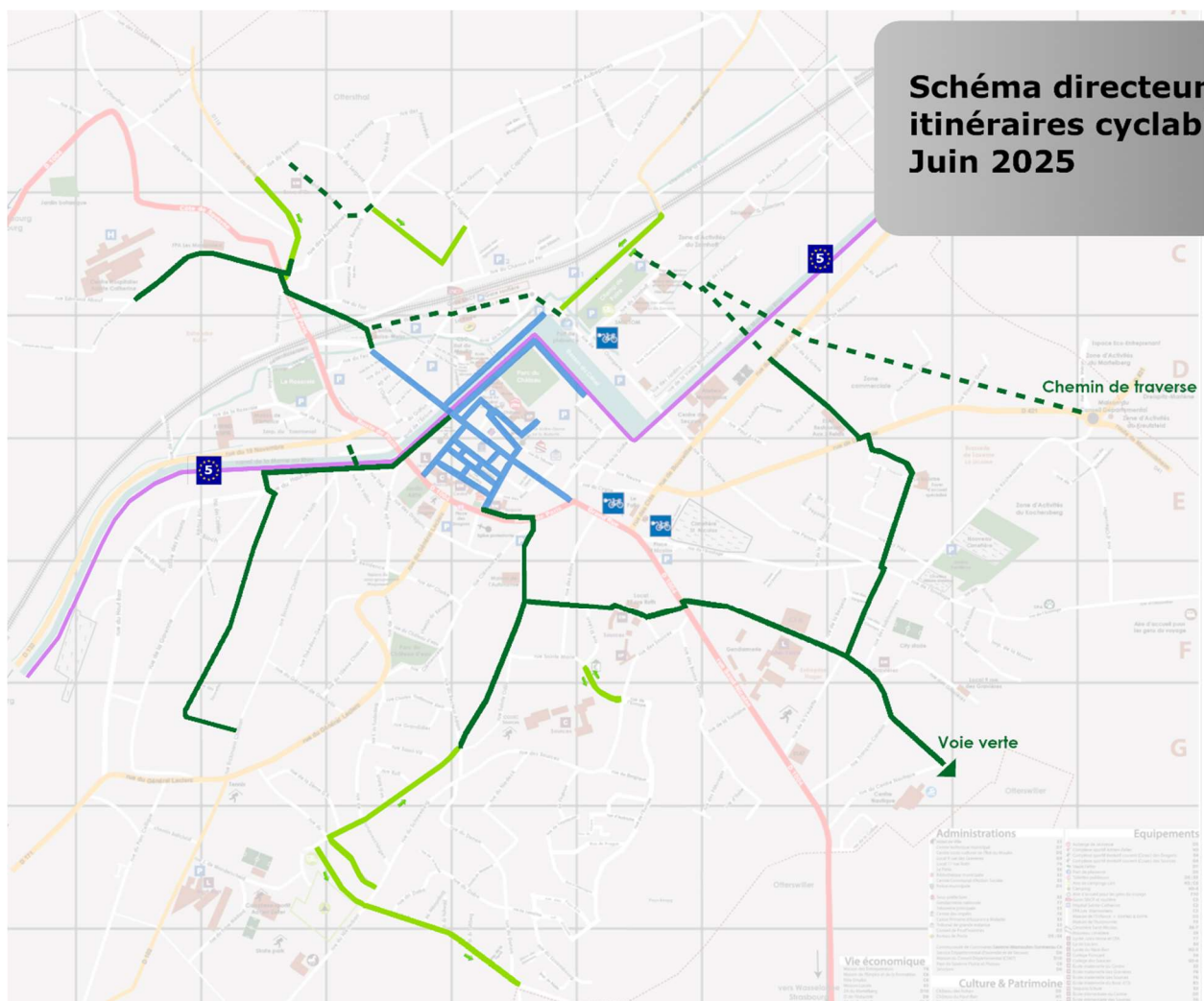
1.1. Cartographie

Le schéma directeur des itinéraires cyclables (carte 3 ci-après et en annexe) représente les aménagements et équipements existants et à programmer.

Schéma directeur des itinéraires cyclables Juin 2025



VILLE de SAVERNE



LEGENDE



Bande cyclable existante



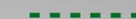
Zone de rencontre



EuroVeloS



Itinéraires prioritaires



Itinéraires secondaires envisagés

Les rues du maillage principal

Ces rues seront aménagées pour sécuriser les cyclistes. Le dispositif le plus adapté sera mis en place en fonction de la topographie, de la physionomie, de l'utilisation actuelle de la route. Cette liste de contraintes n'est pas exhaustive. Ce maillage comprend les rues suivantes :

- Rue Edmond About, rue du Maréchal Foch (D115 – déjà aménagée en partie) et rue de la Côte,
- Rue des lilas (déjà aménagée),
- Rue de Monswiller (déjà aménagée),
- Euro vélo 5 (déjà aménagée),
- Rue de Gottenhouse, rue Ruth, rue Saint-Michel, route romaine, Rue Sainte-Marie (déjà aménagée).
- Rue de la Vedette, rue de Haguenau et rue du Général Fetter,
- Rue du Maréchal Joffre,
- Rue de la mésange et rue Schiffmatt, permettant un accès direct à l'Euro vélo 5,
- Rue du Père Libermann, rue du Maire Knoepffler et rue Henri Meck (déjà aménagées), rue du Rossignol (déjà aménagée).

Le franchissement des voies de circulation

Saverne est traversée par de voies de circulation aussi bien routière, ferrée que fluviale. Cette réalité est intégrée dans la définition du Schéma directeur des itinéraires cyclables.

La liste des franchissements à sécuriser en priorité a été collégialement définie comme suit :

- Franchissement de la RD 1004 : En venant de la rue de Gottenhouse, pour rejoindre la rue des églises (zone de rencontre).
- Franchissement de la RD 1004 : Entre la route romaine et la rue Saint-Michel.
- Carrefour rues Edmond About, de la côte, du Maréchal Foch et de la côte de Saverne.
- Rue de Dettwiller (D421) : Entre la rue du Général Fetter et la rue de Haguenau.
- Rue du Maréchal Joffre et rue du Maréchal Fetter.

La création d'une passerelle franchissant le canal serait facilitante pour éviter aux cyclistes (et piétons) d'emprunter le pont de l'orangerie. Les contraintes techniques et financières rendent toutefois cet aménagement difficile.

Le maillage secondaire

Même si les aménagements les plus prioritaires sont ceux du maillage principal, la réflexion sur leurs connexions à un réseau secondaire est nécessaire via des aménagements plus légers.

1.2. Plan d'actions pluriannuel

Un plan d'actions pluriannuel prévisionnel a été établi en vue d'envisager des travaux en fonction de leurs priorités et de leur coût. Il présente les actions souhaitées par la municipalité et sera soumis au Conseil Municipal à chaque exercice annuel.

Un Comité de suivi sera mis en place pour assurer la mise en œuvre de ce plan et l'évaluer par des indicateurs de moyens et de résultats.

1.3. Un usage partagé et sécurisé des voiries

La zone de rencontre (ZDR)

Parmi les axes privilégiés figurent les rues de la zone de rencontre. Dans cette zone où la vitesse est limitée à 20 km/h, les actions menées et à poursuivre ont pour but de :

- Renforcer la visibilité du périmètre concerné,
- Rappeler les règles de circulation spécifiques et l'ordre des priorités,
- Faire respecter les règles et cette limitation de vitesse.

Dans le cadre de la construction de ce Plan Vélo, la Ville, avec le groupe mobilité du Conseil pour la Transition, s'est repenchée en 2025 sur la zone de rencontre.

Afin de pacifier les différents usages des rues du centre-ville, il semble nécessaire d'étudier une extension du dispositif à l'échelle de l'hyper centre. Une signalétique, verticale et horizontale, est une dimension angulaire de ce type de dispositif. Une vigilance particulière est nécessaire au niveau de certains espaces identifiés comme accidentogènes, notamment aux différentes entrées, à savoir la rue Poincaré, le quai du château et la Grand' rue. Des scénarios de sécurisation de l'entrée de la Basse Ville (secteur Louise Weiss) sont à l'étude.

Une campagne de sensibilisation périodique est nécessaire pour faire connaître les particularités de la Zone de Rencontre au plus grand nombre.

Les dispositifs en dehors de l'hyper centre

La vitesse maximale autorisée en dehors de l'hyper centre est fixée à 40 km/h. Pour faciliter la compréhension des usagers, aucune autre limitation ne sera mise en place.

Plusieurs moyens permettant de réduire la vitesse effective des véhicules motorisés, en particulier sur les routes départementales, sont en cours d'expérimentation :

- Des radars pédagogiques et feux récompenses*,
- Des aménagements de voiries,
- Des contrôles accrus de la vitesse par la Police municipale.

Ces dispositifs pourront être mis en œuvre après avoir confronté le besoin identifié et la pertinence de l'aménagement sur la zone définie.

D'autres aménagements sont à l'étude et seront mis en place pour assurer la continuité des itinéraires cyclables : des sas cyclistes* aux carrefours avec feux tricolores, des double sens cyclables* dans certaines rues à sens unique.

1.4. Les établissements scolaires

La sécurisation des usagers des écoles, collèges et lycées a été définie comme prioritaire lors des différents groupes de travail. Les abords des écoles du centre, des Sources, du lycée Leclerc et du collège Poincaré sont perçus comme dangereux par les représentants des parents d'élèves. Ils seront traités prioritairement dans le cadre du Plan vélo, avant ceux des autres établissements scolaires.

Une expérimentation de rue école côté Place du Général de Gaulle a été menée en juin-juillet 2025 pour sécuriser l'accès à l'école élémentaire du centre et privilégier les mobilités douces. C'est l'occasion d'inciter les parents automobilistes à déposer leurs enfants prioritairement au niveau du dépose minute côté Parking des Rohan. La Ville profitera de l'enseignement issu de ce test pour mener un projet de nouvel accès au groupe scolaire des Sources dans un esprit de concertation.



1.5. Les nouvelles extensions ou la création de nouveaux quartiers (densification, requalification d'un ensemble urbain)

Il est nécessaire de prévoir une connexion sécurisée des nouveaux quartiers de Saverne.

A titre d'exemple, le nouveau quartier ZAC Fontaine Saubach, fait l'objet d'une étude pour favoriser les trajets à vélo, conformément à l'article L.228-2 du Code de l'environnement, modifié par la loi LOM n°2019-1428 du 24 décembre 2019. Cette réflexion devra mobiliser les services de la Ville, le promoteur ou bailleur et l'association représentant les usagers.

1.6. L'échelle intercommunale

a. Voie verte

Conformément au Schéma cyclable de la Communauté de communes, les travaux de la voie verte, reliant Saverne à Romanswiller, sont en cours de finalisation au moment de la rédaction de ce document (juin 2025). Cet aménagement contribue à la fois à favoriser la connexion intercommunale et la pratique du vélo en tant que loisir. La desserte savernoise de cette voie verte se trouve au niveau de l'Océanide. Elle devra être connectée au maillage principal du Plan Vélo.

De plus, le Plan vélo de Saverne préconise d'étudier l'aménagement du chemin de traverse (ancienne voie de chemin de fer) comme extension de la voie verte connectée à la gare de Saverne. En 2019, ce projet avait été placé à l'échelon le plus lointain du Schéma intercommunal, faute de visibilité sur la faisabilité concrète. Entre temps, le projet s'est précisé.

L'enjeu est de pouvoir desservir les zones d'activités Est de Saverne, proposer une rocade en modes doux de la Ville, et ainsi mieux pouvoir en desservir les différents quartiers et secteurs à enjeux (activités, services, transports...)

Il pourrait ainsi être intégré lors de la mise à jour du planning de programmation du Plan Vélo intercommunal.

b. Mobilité professionnelle

Faciliter les trajets à vélo entre la gare et des pôles d'emplois comme la zone d'activités du Martelberg ou l'hôpital, est un enjeu important.

Considérant que la solution du vélo personnel ne pourra pas répondre à l'ensemble des besoins des zones périphériques, des réflexions sur l'intermodalité sont en cours d'études pour y répondre :

- La Région Grand Est et la SNCF portent ensemble un projet de mise en place de flottes de vélos à assistance électrique devant de multiples gares. La gare de Saverne a été retenue et l'installation est programmée pour 2025. Cette offre de location pourra convenir à des personnes venant en train et qui sont en formation ou en réunion à Saverne.
- Le projet de réaliser des aménagements cyclables pour sécuriser les abords, et cela dans l'ensemble des pôles d'emploi (ex. : hôpital...).
- L'étude de la mise en place d'un arrêt de bus du réseau Fluo au Martelberg le connectant à la gare.

c. Le cyclotourisme

Les objectifs du Plan Vélo pour ce public sont de sécuriser les tracés et de faciliter l'accès au centre-ville et notamment à l'Office de Tourisme. Les itinéraires existants sont donc amenés à évoluer pour y répondre.

Les boucles indiquées sur le site internet L'Alsace à vélo seront mises à jour. A l'avenir, la Ville tiendra l'Office de tourisme et Alsace Destination Tourisme informées de l'avancement du Plan Vélo pour se coordonner.

La mise en place de stationnements supplémentaires ou de casiers sécurisés sera menée en partenariat avec l'Office de tourisme. VNF est un partenaire associé à cette réflexion, notamment via la mise en œuvre du plan guide fluvial.

2 - Autres équipements et entretien

2.1. Stationnements

Pour les cyclistes, il est utile de disposer d'un emplacement pour stationner son vélo dans les meilleures conditions.

En 2025, le Centre technique municipal a poursuivi le déploiement de l'équipement en arceaux vélos au niveau des établissements de la Ville et a augmenté le nombre d'arceaux en centre-ville.

Un déploiement continu, étudié en fonctions des besoins identifiés et des ressources de la Ville, sera effectué annuellement.

La nécessité de proposer des emplacements de stationnements complémentaires aux abords des établissements scolaire a été relevé. Différents scénarios doivent être étudiés pour proposer ce service.

Des stationnements sécurisés (et/ou des casiers) à destination des cyclotouristes paraissent également nécessaires, notamment à l'Office de Tourisme et à l'Auberge de Jeunesse.

Il est prévu d'étudier la problématique des personnes en centre-ville n'ayant pas d'endroit plus ou moins sécurisé pour leurs vélos, en particulier un VAE, tel qu'un local commun ou un box individuel. Les besoins en boxs ou casiers sécurisés pour les cyclotouristes seront aussi examinés, dans le but de mettre en place des dispositifs supplémentaires.

Par ailleurs, des racks d'arceaux supplémentaires sont mis en place temporairement lors d'événements.

2.2. Jalonnements

Les nouveaux aménagements seront accompagnés d'une signalisation adaptée, avec une attention particulière à proximité des gares SNCF et routière pour favoriser l'intermodalité.

En plus des panneaux directionnels qui constituent le jalonnement de base, seront rendus disponibles les plans du réseau au format papier auprès des lieux publics et partenaires et au format informatique, en téléchargement.

Le Schéma-cible de jalonnement pour Saverne (version 04.02.2020) a été proposé dans le cadre de la démarche intercommunautaire des itinéraires cyclables. Les pôles à jalonner sont les équipements principaux intra-communaux (gare, lycées, collège, piscine, Roseraie, principales zones d'activité, office de tourisme). Ils sont jalonnés depuis le carrefour le plus proche des itinéraires principaux jalonnés.

S'y ajoutent les autres pôles d'intérêt touristique : Saverne-Centre, Office de Tourisme, Gare SNCF, Port de Plaisance, Château du Haut-Barr.

2.3. Service de réparation

4 totems de réparation sont disponibles à Saverne à ce jour, aux emplacements suivants : Place Saint Nicolas, Port de Plaisance (capitainerie), CSC Ilot du Moulin (rue du Moulin), et Complexe sportif Adrien Zeller (rue Jean de Manderscheid). La montée en compétences des usagers dans l'entretien et la réparation de leurs vélos est aussi un axe à développer.

Enfin, il est important que l'Office de Tourisme poursuive la promotion du label « accueil vélo » pour augmenter le nombre d'établissements proposant un service d'entretien, que ce soit pour les cyclotouristes comme pour les autres usagers du vélo.

2.4. Entretien des infrastructures, gestion de l'usure du jalonnement et de la signalisation

Le Plan vélo prend en compte le nécessaire entretien des itinéraires et jalonnements par les services concernés.

Ces équipements favorables aux vélos seront accompagnés de services et d'actions de sensibilisation et d'accompagnement des habitants à la pratique du vélo.

3 - Services et accompagnement/sensibilisation des Savernois

3.1. Services

- Acheter ou louer un vélo

Comme indiqué dans le diagnostic, la Ville de Saverne – en son port de plaisance, propose la location de vélos à assistance électrique, tout comme l'Office de tourisme. Il est judicieux de faire connaître davantage ces offres, permettant un essai avant une éventuelle acquisition.

De plus, la Communauté de communes a proposé jusqu'en janvier 2025 un abondement à l'aide de l'Etat pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique, dont l'instruction est menée par le Pays de Saverne Plaine et Plateau.

Depuis février 2025, l'aide de l'Etat a été arrêtée. L'aide locale reste néanmoins disponible au moment de la rédaction de ce document. Fin 2025, le comité syndical du PETR devrait délibérer au sujet de sa poursuite en 2026.

D'autre part, différentes animations comme l'organisation de bourses aux vélos est une action envisageable pour faciliter l'acquisition d'un vélo à prix réduit.

Par ailleurs, la ville de Saverne met à disposition de ses agents une flotte de vélos électriques.

- Favoriser le cyclotourisme

L'office de tourisme a, entre autres, le projet de réaliser un inventaire des points d'eau pour la recharge des gourdes.

Il poursuit aussi la promotion du label Accueil vélo auprès de ses partenaires (hôtels, restaurants, musées, locations de vacances...).

3.2. Accompagnement/Sensibilisation des Savernois

Un plan de communication sera établi pour les 5 prochaines années, en lien avec la Communauté de communes et l'ensemble des partenaires.

Des actions seront menées par la Ville, à sa propre initiative ou, selon le cas, en collaboration avec la Communauté de communes.

Les objectifs de ce plan seront d'inciter à la pratique du vélo et de sensibiliser les usagers à la place de chacun.

- Inciter à la pratique du vélo

Les études montrent que le meilleur moyen d'inciter les habitants à la pratique du vélo est d'aménager et de faire connaître des itinéraires cyclables.

Cet effort sera soutenu par des actions de communication et de sensibilisation (campagnes d'affichage et sur les réseaux sociaux, animations terrain, défis...) pouvant s'appuyer sur la dynamique d'événements nationaux ou internationaux (mai à vélo, fête du vélo en juin, journée sans voiture ou semaine européenne de la mobilité en septembre).

Sont envisagés :

- Des informations sur les aménagements et dispositifs en place, avec la réalisation et diffusion d'un support "Saverne à vélo" web et papier, qui pourra comprendre une carte des temps de trajet.
- La mise à jour des cartes des itinéraires et aménagements cyclables en open data Opencyclemap : <https://www.opencyclemap.org/> et <https://www.amenagements-cyclables.fr/fr/stats>
- Une communication sur l'aide financière d'acquisition d'un VAE de la Communauté de communes, en plus de l'aide de l'Etat.
- Des temps d'animations parmi ceux proposés dans le guide « Développer le système vélo dans les territoires » de l'ADEME.

L'organisation d'événements festifs et symboliques est un levier efficace pour la promotion de l'usage du vélo ou des déplacements à pied. Ces rendez-vous conviviaux permettent de faire connaître les aménagements cyclables et de donner l'occasion d'essayer en toute sécurité. Véritables temps forts, ils permettent de lever les barrières psychologiques, d'aider à franchir le pas et surtout d'y prendre goût.

Pour les enfants plus particulièrement, était organisée jusqu'ici une formation par la Communauté de communes au sein des écoles, dans le cadre du programme « Savoir rouler à vélo * » du gouvernement. Les financements du Savoir Rouler à Vélo (SRAV), de 50%, par l'Etat, prennent fin le 31/12/2025. Les modalités de poursuite du dispositif sont à l'étude par la Communauté de communes.

De plus, la Ville continuera de soutenir techniquement le défi « Mon école à vélo » organisé annuellement par l'association locale d'usagers auprès des écoles fin juin.

- Sensibiliser les usagers à la place et au bon comportement de chacun

De nouvelles actions de sensibilisation au sujet des règles en zone de rencontre seront organisées.

D'autre part, d'autres actions de sensibilisation hors zone de rencontre auront pour but de rappeler les règles du Code de la route et d'informer les usagers des nouvelles règles récentes mises en œuvre. Ces informations seront adressées aux publics suivants :

- Automobilistes : Panneaux cédez-le-passage cycliste, principes des double-sens cyclable, sas vélos et cédez-le-passage cyclistes au feu,
- Cyclistes : Interdiction de rouler à vélo sur le trottoir (sauf enfants de moins de 12 ans ou aménagement spécifiques), priorité des piétons sur un passage piéton...
- Trotinettes : Les règles à suivre (parallèle à faire avec les cyclistes, vigilance en zone de rencontre).

Le guide « Développer le système vélo dans les territoires » de l'ADEME propose de faire connaître les bons comportements de chacun (cyclistes, piétons, automobilistes), rappeler des règles de sécurité routière (gestion des angles morts, positionnement sur la chaussée, traversée d'un rond-point) et les bons équipements à prévoir (antivols, gilets, casques) en partenariat avec la Sécurité routière, la Préfecture, la Direction départementale des territoires. Des actions de vérification du bon état des vélos pourront faire partie de ce programme.

La communauté de communes renouvellera l'organisation d'actions de sensibilisation et de prévention. Elle a par exemple déjà mené à Saverne des animations dans le cadre de l'opération nationale "Cyclistes Brillez" pour rappeler aux cyclistes l'importance de s'équiper correctement en automne - hiver afin de garantir leur visibilité.

ANNEXE 1 - GLOSSAIRE

ADT

Alsace Destination Tourisme. C'est une association qui accompagne les professionnels et les territoires du tourisme alsacien. C'est l'agence touristique de la Collectivité européenne d'Alsace.

Bande cyclable

« Le terme bande cyclable désigne une voie exclusivement réservée aux vélos sur une chaussée à plusieurs voies. Unidirectionnelle, elle permet, par la présence forte du cycliste sur la chaussée même, d'introduire non seulement une certaine forme de modération de la vitesse du trafic motorisé mais aussi de montrer aux utilisateurs de l'espace public que "le vélo existe" et qu'il constitue une alternative valable à l'automobile dans le choix du mode de déplacement » (CEREMA).

CEA - Collectivité européenne d'Alsace

La collectivité européenne d'Alsace (CEA) est une collectivité territoriale française créée le 1er janvier 2021. Elle résulte de la fusion des collectivités départementales du Bas-Rhin et du Haut-Rhin. Les deux départements continuent cependant d'exister en tant que circonscriptions administratives de l'État. Cette nouvelle collectivité dispose des compétences des départements mais aussi de compétences particulières, notamment en matière de coopération transfrontalière, de bilinguisme, de transports et d'organismes professionnels. Correspondant géographiquement à l'ancienne région Alsace, elle fait partie de la région Grand Est.

Conseil pour la Transition de Saverne (CT(S))

Le Conseil pour la Transition est une instance municipale composée d'habitants, de représentants d'associations et d'élus locaux.

Cette instance municipale a été créée en 2021 pour aider le territoire à entrer en transition environnementale, sociale et démocratique.

Le texte sur lequel repose le CTS est le Pacte pour la transition de Saverne, qui comprend 21 mesures sur lesquelles le Conseil Municipal s'est engagé.

Ce Pacte a été proposé par un collectif d'habitants de Saverne, face aux grands enjeux de notre société.

Le CTS comprend un bureau de Coordination et 4 groupes de travail dont le groupe Mobilité.

Double sens cyclable



C'est une voie réservée qui permet aux vélos, trottinettes, gyropodes... d'emprunter les voies à sens unique, dans le sens inverse de la circulation motorisée.

Cette voie réservée doit être empruntée uniquement dans le sens indiqué par les pictogrammes.

Pour rouler dans le sens de circulation des véhicules motorisés, les vélos continuent d'emprunter la voie principale avec les véhicules motorisés.

Feu récompense

Les feux tricolores dits « récompense » sont conçus pour passer au vert lorsque l'automobiliste respecte les limitations de vitesse quelques mètres avant de le franchir. Ce sont des outils pédagogiques permettant d'apaiser la vitesse.

PETR de Saverne

Pôle d'Equilibre Territorial et Rural ou Pays de Saverne plaine et plateau

Un pôle d'équilibre territorial et rural (PETR) est une catégorie d'établissement public créée par la loi Maptam du 27 janvier 2014. Il est constitué par accord entre plusieurs établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre au sein d'un périmètre d'un seul tenant et sans enclave.

Il élabore un projet de développement économique, écologique, culturel et social, appelé projet de territoire.

Piste cyclable

La piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues (Code de la route, art. R.110-2).

Elle peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle.
Elle peut être au niveau de la voirie ou au niveau du trottoir.

Sas pour vélo

Le terme désigne un espace visant à faciliter la traversée des cyclistes dans les carrefours à feux. Cet espace permet aux cyclistes de s'avancer devant la ligne d'arrêt des automobilistes jusqu'à une ligne d'arrêt pour les cyclistes lorsque le feu est rouge. Cette disposition est prévue par l'article R 415-15 du code de la route. L'article R 415-2 interdit aux autres véhicules de s'arrêter dans cet espace (<https://www.securite routi ere-az.fr/s/sas-velo>).



Source : Cerema

Savoir rouler à vélo

Programme national ayant pour objectif de former les enfants à la pratique du vélo avant le collège.

A l'échelle du Pays de Saverne plaine et plateau, un groupe partenarial a été mis en place, composé des communes, des Communautés de Communes, de l'Education Nationale et des associations partenaires du programme « Savoir Rouler A Vélo » notamment la FUB.

Au cours de l'année scolaire 2023/2024, 7 classes de CM ont été formées sur le territoire (152 élèves), de même qu'en 2024/2025, dont 3 classes à Saverne.

L'objectif-cible fixé par le gouvernement est de 50€/enfant/an (théoriquement finançable à 100% dans le cadre du programme Alvéole 2). Pour l'année 2023/24, on arrive à un coût par élève de 52.50€ (50% Etat programme Génération Vélo -ex. Alvéole- / 50% Communauté de communes).

VAE

Vélo à assistance électrique

Véloroute

Le terme est issu d'une appellation de la Fédération Française de Cyclo Tourisme (FFCT) qui initia dans les années 80 l'idée d'itinéraires longue distance pour les vélo-randonneurs. Une Véloroute est un itinéraire cyclable à moyenne ou longue distance (pour des déplacements quotidiens ou de tourisme), linéaire (qui relie une ville A à une B de façon directe et touristique), continu (sans interruption, y compris dans les villes), jalonné (uniforme sur son ensemble), sécurisé (sur l'itinéraire, aux carrefours, aux endroits accidentés...) et incitatif (mais pas obligatoire).

Voie verte



Il s'agit d'une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers (code de la route, art. R.110-2). C'est une voie dans les deux sens (bidirectionnelle) partagée entre les cyclistes, trottinettistes, piétons et cavaliers.

VNF

Voies navigables de France est un établissement public à caractère administratif français chargé de gérer environ 80 % du réseau des voies navigables de France et dont la tutelle de l'État est exercée par la direction générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités du ministère de la Transition Écologique.

Opérateur national de l'ambition fluviale, VNF est un établissement unique qui répond, sur 2 réseaux (réseau transport et réseau tourisme), à ces missions du service public : promouvoir la logistique fluviale, concourir à l'aménagement du territoire et assurer la gestion globale de l'eau.

Zone 30

Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable » (code de la route, art. R.110-2).

Zone de rencontre



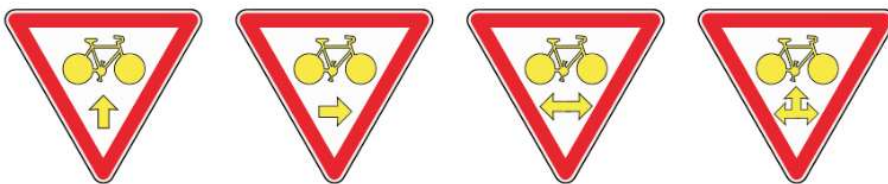
« Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. » (Article R 110-2 du Code de la route)

Les piétons peuvent circuler sur la chaussée et ont la priorité sur les véhicules, à l'exception du tramway. Tous les véhicules peuvent y circuler (voiture, vélo, bus...), mais ceux motorisés ne peuvent excéder une vitesse de 20 km/h.

Le stationnement et l'arrêt des véhicules motorisés ne sont possibles que sur les espaces aménagés à cet effet.

Panneau M12

Le panneau M 12 « Cédez-le-passage cycliste » permet aux cyclistes (ainsi qu'aux trottinettes) de passer au feu rouge sous certaines conditions.

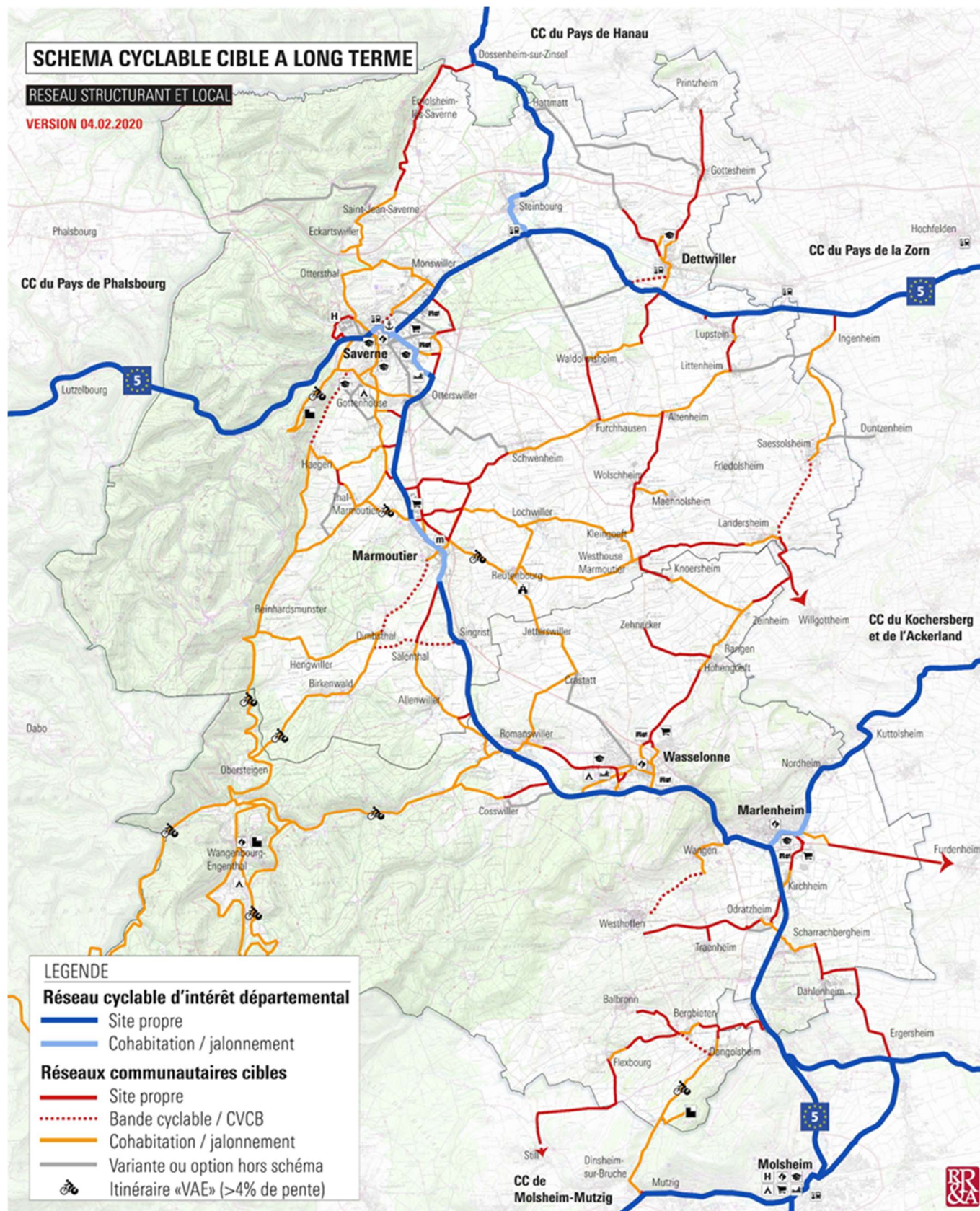


Il facilite la circulation des vélos, évite les redémarrages simultanés avec les véhicules.

Les cyclistes et usagers des trottinettes doivent céder le passage aux piétons et aux véhicules ayant le feu vert

ANNEXE 2 - SCHEMA DIRECTEUR INTERCOMMUNAL

Adopté en février 2020



ANNEXE 3 - SCHEMA DIRECTEUR DES ITINERAIRES CYCLABLES DE LA VILLE DE SAVERNE

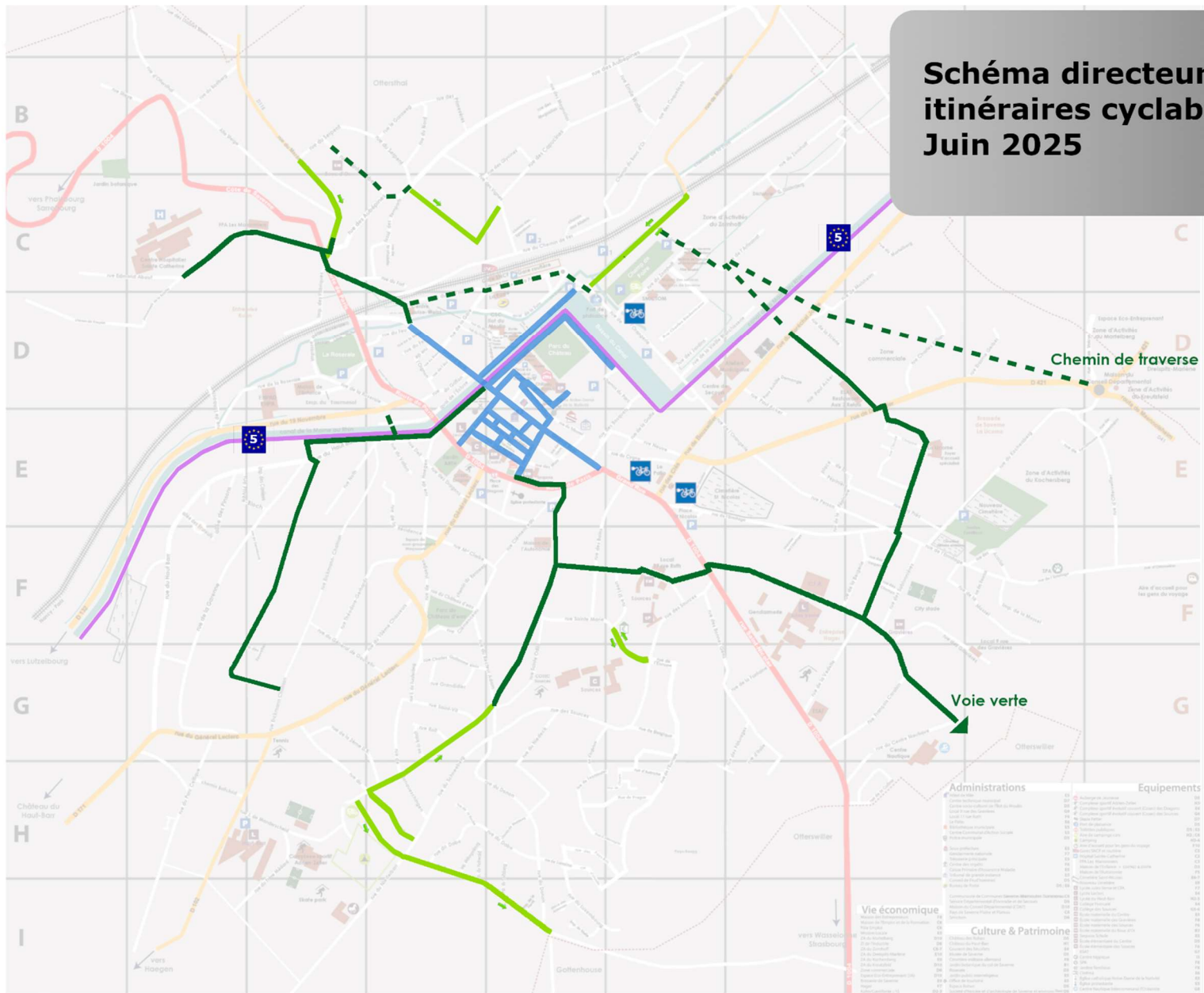


Schéma directeur des itinéraires cyclables Juin 2025



LEGENDE

Bande cyclable existante

Zone de rencontre



Itinéraires prioritaires

Itinéraires secondaires envisagés