

PLAN D' ACTIONS

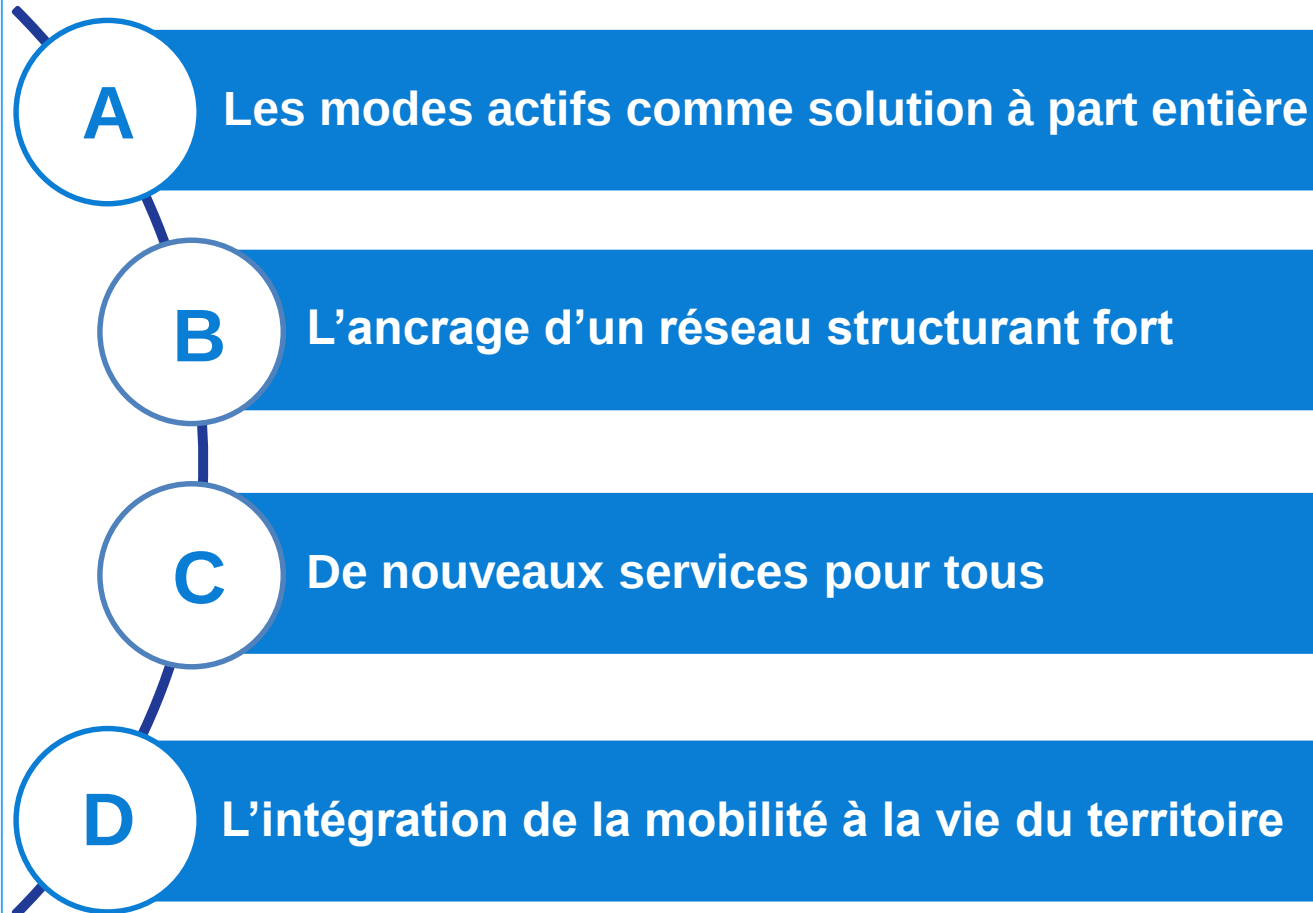


ÉTUDE MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE BRUCHE MOSSIG

Introduction et présentation des champs d'action

4 AXES STRATÉGIQUES RETENUS

À L'ISSUE DU DIAGNOSTIC ET DES CONCERTATIONS

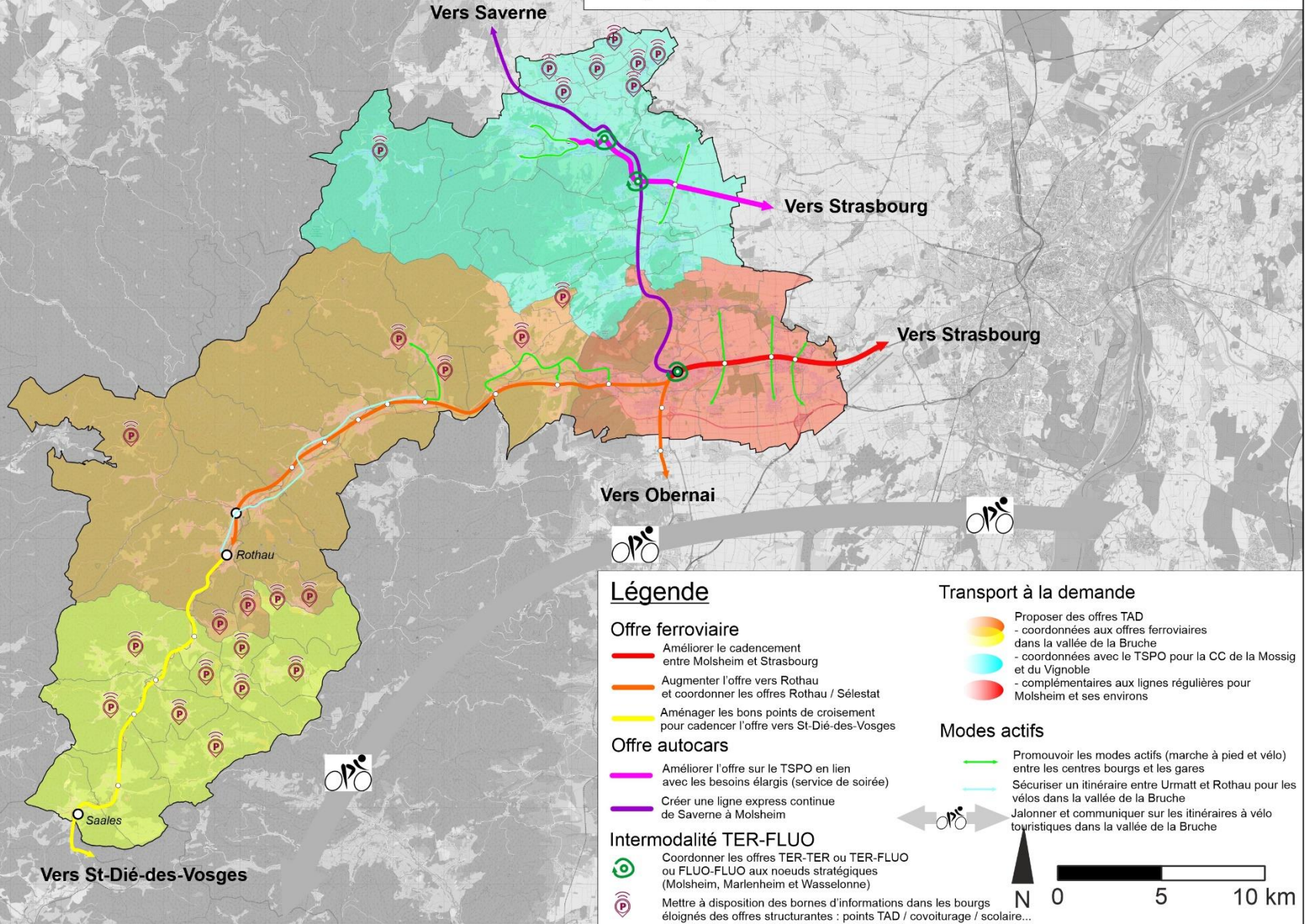


Vue d'ensemble des propositions d'interventions

Etude de mobilité sur le territoire du PETR Buche Mossig

Enjeux pour la mobilité au sein du PETR TTR

Transport
Technologie
Consult
Karlsruhe GmbH



Une politique globale et cohérente à construire en faveur de pratique de mobilités luttant contre l'autosolisme

Le territoire Bruche Mossig bénéficie de réseaux viaire et ferroviaire structurant son territoire. Les infrastructures routières sont d'ores-et-déjà bien développées ; des aménagements nombreux ont été réalisés ou sont encore en cours de réalisation (contournement de Rothau avec l'aménagement de la RD1420) dans le cadre de montages opérationnels bien définis.

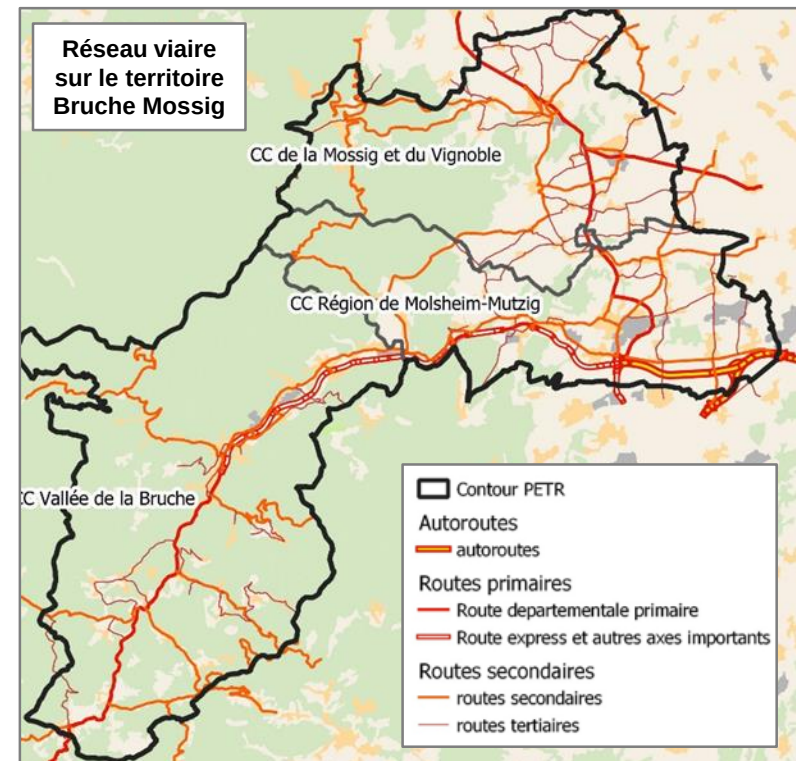
Le présent plan d'actions doit permettre pour le territoire Bruche Mossig de prévoir une politique d'ensemble pour inciter à des usages multimodaux.

- Une montée en puissance des actions est possible si leur mise en place est coordonnée.
 - Mise en œuvre simultanée
 - Mise en valeur dans une approche communicante globale

Un exemple : coordination indispensable entre les aires de covoiturage et les voies de covoiturage sur l'A35 pour inciter à la pratique du covoiturage en direction de l'EuroMétropole de Strasbourg

Le PETR Bruche Mossig peut jouer un rôle pilote et inciter les autorités organisatrices et les acteurs locaux à agir autour des projets.

- Une collaboration serait un avantage indéniable pour la réussite des actions en faveur du TER et des autocars, ainsi que sur certains aspects de communication.



Une traduction des 4 axes en 16 fiches-actions

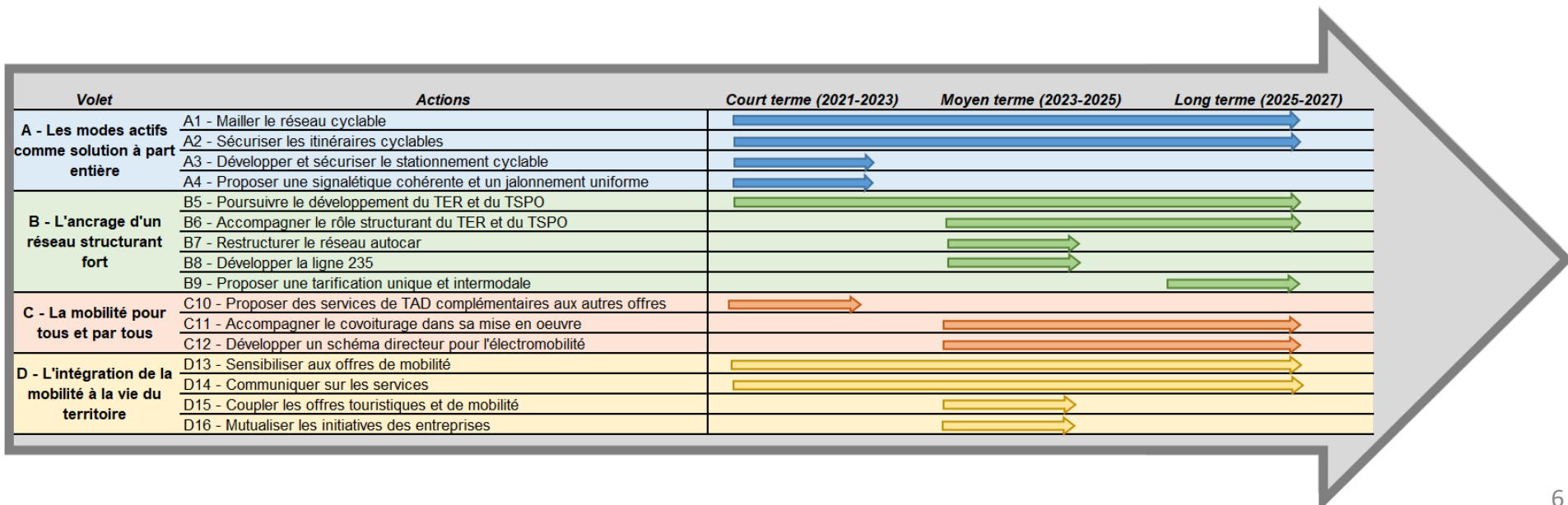
Une fiche par action est proposée autour de la structure suivante :

- **Rappel de l'opportunité de l'action**
 - Constats auxquels l'action doit répondre
 - Ambitions données à cette action
- **Présentation de l'action**
 - Définition des mesures à prendre (et éventuel phasage)
 - Points d'attention d'ores-et-déjà constatés
 - Schéma de gouvernance
 - Déclinaison opérationnelle
 - Points d'attention
- **Evaluation de l'action**
 - Coûts d'investissement
 - Coûts de fonctionnement / de mise en œuvre
 - Coûts unitaires (selon la pertinence)
 - Difficulté de mise en œuvre

Un déploiement progressif

Mise en œuvre des actions

- Plan pluriannuel sur 6 années jusqu'en 2027
 - Court terme pour les actions pouvant être amorcées prioritairement
 - 2021-2023
 - Moyen terme pour les actions nécessitant des efforts de coordination accrue
 - 2023-2025
 - Long terme pour les actions les plus complexes, notamment du point de vue partenarial
 - 2025 et plus...



VOLET A : Les modes actifs comme solution à part entière

ACTIONS

- A1 – Mailler le réseau cyclable
- A2 – Sécuriser les itinéraires cyclables
- A3 – Développer et sécuriser le stationnement cyclable
- A4 – Proposer une signalétique cohérente et un jalonnement uniforme



VOLET A : Les modes actifs comme solution à part entière

ACTIONS

- A1 – Mailler le réseau cyclable
- A2 – Sécuriser les itinéraires cyclables
- A3 – Développer et sécuriser le stationnement cyclable
- A4 – Proposer une signalétique cohérente et un jalonnement uniforme

Action A1 - Mailler le réseau cyclable

Note de principe

Sur le territoire Bruche Mossig, **2 itinéraires structurants ont été identifiés** :

- la Véloroute de la Vallée de la Bruche, itinéraire principal, avec :
 - Environ 10 kilomètres en piste cyclable propre
 - Environ 20 kilomètres en itinéraire partagé sur voirie sans aménagement lourd
 - Environ 25 kilomètres en itinéraire protégé (chemin agricole ou forestier)
- la Véloroute reliant Molsheim à Wasselonne :
 - Itinéraire cyclable majoritairement en site propre (27 kilomètres)
 - Environ 2 kilomètres sans aménagement particulier

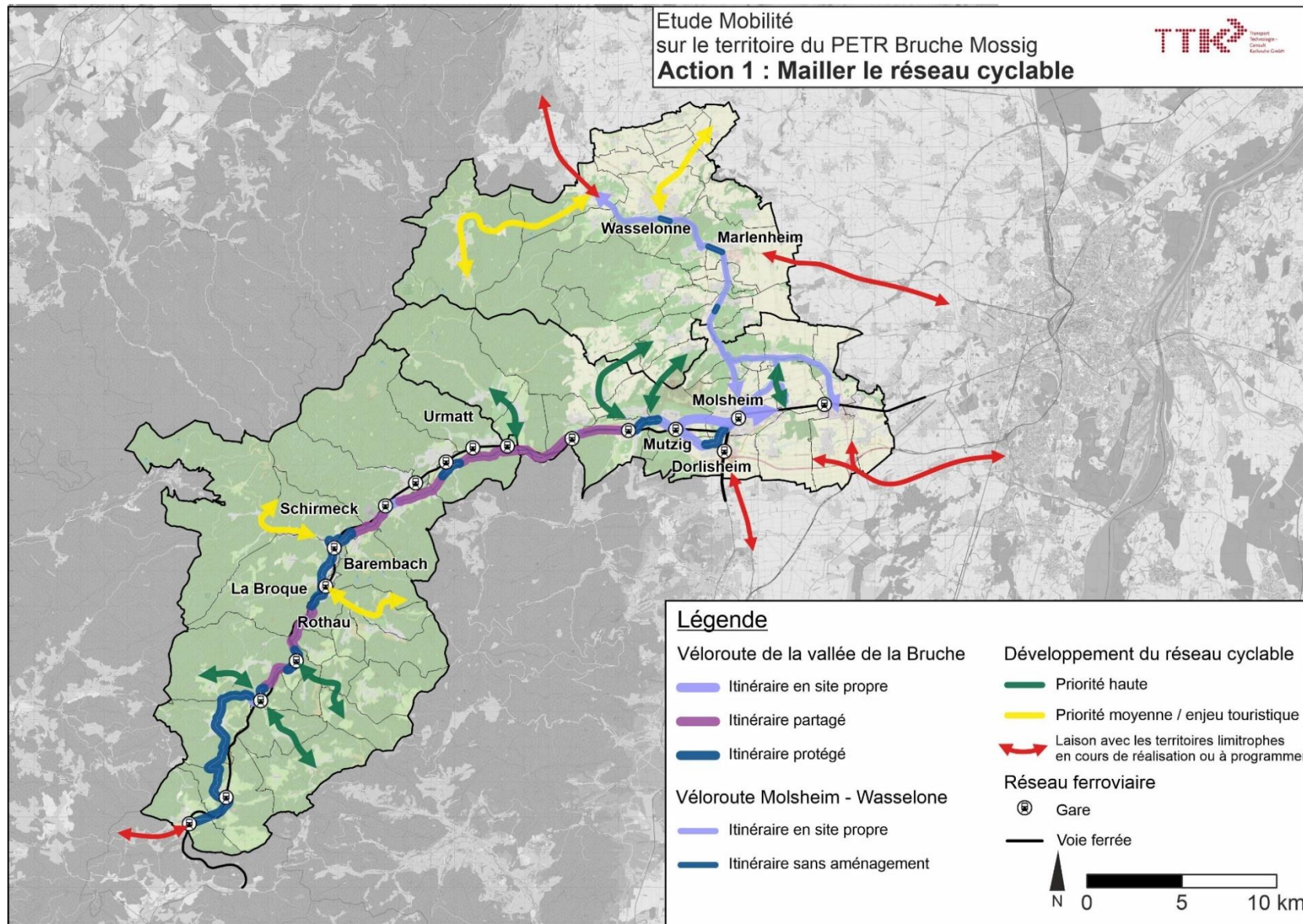
Ces chiffres évoluent évidemment au gré des aménagements réalisés.

Peu de possibilités de rabattement sur ces itinéraires structurants existent.

Les objectifs de cette action sont :

- **Compléter** ces itinéraires structurants afin **d'assurer leur continuité**
- **Mailler** le réseau cyclable et permettre le rabattement des communes et des sites touristiques sur ces itinéraires structurants

Propositions - Mailler le réseau cyclable



Action A1 - Mailler le réseau cyclable

Horizon	Schéma de gouvernance	Coûts unitaires	Coûts sur 6 ans à l'échelle du PETR	Difficulté de mise en œuvre
CT  MT  LT 	<u>Porteurs :</u> • Communes et Communautés de communes <u>Partenaires :</u> • PETR, CEA et Département, Région, EMS, EPCI voisins <u>Financeurs :</u> • Communes, Communautés de Communes, CEA, Département, Région	Piste cyclable bidirectionnelle asphaltée : 300€/m Bande cyclable : 80€/m	De 10 à 26 millions* €	☆☆

Constats

- La part modale du vélo est importante : 50% l'utilisent plusieurs fois par semaine.
- Les itinéraires cyclables recensés sont d'une qualité très diverse et ne couvrent pas tout le territoire.

Ambitions

- Favoriser les déplacements vélo comme alternative à la voiture, en priorité entre les pôles d'emplois, d'habitat et les équipements

Actions

La proposition de maillage permet de :

- Assurer une **continuité** sur les axes structurants du PETR jusqu'aux centres-bourgs et pôles denses
- Faciliter le **rabattement** sécurisé vers les gares en vélo
- Valoriser le territoire au travers d'un maillage permettant une **accessibilité** à tous ses équipements
- Planifier la construction d'**aménagements** dans le temps selon une approche hiérarchisée
- Estimer les coûts des aménagements et **prévoir les financements**

Afin de compléter l'existant (à date du diagnostic de la présente étude), ce schéma de principe identifie alors la création d'un linéaire supplémentaire de :

- **28 kilomètres** pour assurer la continuité des itinéraires structurants (entre les véloroutes de la Vallée de la Bruche et Molsheim-Wasselonne)
- **60 kilomètres de liaisons de maillage** avec un rabattement sur les itinéraires structurants

* Détail fourni en annexe

Déclinaison opérationnelle

1. Affiner la programmation selon les volontés et ambitions
2. Réaliser les aménagements
3. Analyser la fréquentation

Indicateurs de suivi

1. Kilomètres d'aménagements réalisés
2. Fréquentation des aménagements via des comptages

Points d'attention

Certaines initiatives sont d'ores et déjà menées sur les différentes Communautés de Communes : nouvelles infrastructures, élaboration de schémas directeurs cyclables...

Le PETR doit encourager une articulation et une continuité cohérente entre les différents éléments de programmation.

VOLET A : Les modes actifs comme solution à part entière

ACTIONS

- A1 – Mailler le réseau cyclable
- A2 – Sécuriser les itinéraires cyclables
- A3 – Développer et sécuriser le stationnement cyclable
- A4 – Proposer une signalétique cohérente et un jalonnement uniforme

Action A2 - Sécuriser les itinéraires cyclables

Mise en contexte

Le sentiment d'insécurité peut être un obstacle à la pratique du vélo.

Un rabattement par mode actif efficace sur les gares de Russ-Hersbach, Wisches, Muhlbach-Lutzelhouse, Mullerhof et de Urmatt nécessite par exemple des aménagements sécurisés et confortables. A titre d'exemple, le franchissement de la RD1420 pour les personnes voulant accéder à la gare de Muhlbach-Lutzelhouse depuis Muhlbach-sur-Bruche est obligatoire, et cela doit impérativement se faire par le pont de la RD191 qui ne présente pas d'aménagements particuliers pour les modes actifs.

Les gares de Schirmeck-La-Broque et de Rothau sont les deux gares qui alimentent le bassin de vie de la Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche. Les enjeux de rabattement sur ces gares sont forts : ces quatre communes rassemblent plus de 7.500 habitants. La possibilité de se rendre dans ces gares en moins de 15 minutes à pied n'est pas acquise pour tous les administrés, il est donc important de proposer des solutions de rabattement en vélo sécurisé.

Il s'agit d'améliorer les pistes cyclables maillant déjà fortement le territoire en apportant des garanties de sécurité supplémentaires quand cela est nécessaire. Des équipements nouveaux, de type éclairage, marquage ou nouvelles pistes, sont alors nécessaires, principalement au cœur des villes et des villages, mais aussi pour entre les zones urbanisées. Ce sujet est déjà pris en main par les Communautés de Communes, et doit être cohérent avec les liaisons entre les intercommunalités. Le franchissement des axes routiers lourds est notamment un point d'attente fort.

Propositions - Sécuriser les itinéraires cyclables

Solutions envisagées	Lieu possible d'implémentation	Coûts
Recours à un aménagement alternatif : Des solutions lourdes sont envisageables, telles que l'usage de dos-d'âne ou de ralentisseurs aux abords de potentiels zones de conflits entre modes, ou encore la transformation et la requalification de franchissements tels que des ronds-points, des intersections ou des ponts avec une meilleure inclusion des modes actifs.	Franchissement de lieux avec un fort transit routier tels que : - les ronds-points sur la RD422 au niveau du contournement de Molsheim ; - les franchissements de la RD1420 vers les gares de Russ-Hersbach et Lutzelhouse, respectivement depuis Russ et Muhlbach ; - les intersections dans les zones d'activités les plus circulées.	De quelques milliers d'euros au millions par aménagement selon son envergure.

Propositions - Sécuriser les itinéraires cyclables

Solutions envisagées	Lieu possible d'implémentation	Coûts
Séparation physique des modes : Sans pour autant modifier complètement les profils de voirie pour insérer des pistes cyclables, il est possible d'intégrer des légers séparateurs physiques tels que des surépaisseurs ou des bourrelet pour améliorer le sentiment de sécurité pour les cycles. Aussi, l'usage de bornes anti-intrusion, de barrières ou de potelets à mémoire de forme peut être judicieux pour empêcher les grands véhicules de s'insérer sur les pistes cyclables.    	Pour les bornes anti-intrusion, les barrières ou les potelets à mémoire de forme : aux entrées et sorties des voies vertes et des pistes cyclables. Pour les séparateurs physiques : sur les bandes cyclables fréquentées urbaines ou périurbaines ne pouvant faire l'objet d'un réévaluation vers un piste cyclable. Attention à ne pas nuire à la sécurité (effet inverse) si l'espacement est trop faible.	Quelques milliers d'euros l'item Environ 50 €/m

Propositions - Sécuriser les itinéraires cyclables

Solutions envisagées	Lieu possible d'implémentation	Coûts
Eclairage des pistes cyclables : Le sentiment d'insécurité peut provenir du manque de luminosité la nuit tombée. Des solutions plus ou moins ambitieuses existent, telles que le marquage photoluminescent, l'implantation de lampadaires électriques ou solaires, des revêtements avec des granulats phosphorescents... Eschau	Voies vertes, linéaires isolés et passages souterrains principalement.	De 50 €/m (lampadaires classiques) à plus de 1.000 €/m (pistes à granulats phosphorescents)

Propositions - Sécuriser les itinéraires cyclables

Solutions envisagées	Lieu possible d'implémentation	Coûts
Pacification de la circulation avec potentielle identification de parcours alternatifs : Le recours à des zones 30 généralisées, à des zones de rencontre (20 km/h maxi pour les véhicules motorisés sans séparation physique de la chaussée, zones piétonnes (véhicules motorisés interdits) paraît opportun. Peut également être évalué l'opportunité de retravailler les plans de circulation en passant des voiries à sens unique ou en intégrant des impasses franchissables par les modes actifs. Enfin, la création par opportunité foncière de sentiers pédestres peut également être une solution à part entière pour les modes actifs, dans l'optique d'une amélioration du cadre de vie générale.    	Centre-bourgs. À proximité des écoles et des lieux d'enseignement.	Coûts faibles (panneau et peinture) à plus élevés (requalification d'une voirie avec aménagements urbains et paysagers).
Pose d'un revêtement adapté : La sécurité passe également par la cyclabilité de l'itinéraire qui se juge également pas le revêtement. Il s'agit de définir celui-ci en accord avec les caractéristiques d'insertions urbaine, environnementale et paysagère : présence de végétation et de racines, pente, contraintes d'entretiens et de nettoyage (proximités avec des arbres perdants leurs feuilles, avec des cours d'eaux ayant des crues fréquentes, etc.). Le choix s'opère lors de la création de l'itinéraire et doit être fait entre : • les matériaux liés (bétons, enrobés) ; • les matériaux intermédiaires (revêtements colorés à base de résine, sols stabilisés par des liants) ; • les matériaux non liés (sables compactés).	Sur tous les linéaires.	Coûts intégrés à la création des linéaires.

Action A2 - Sécuriser les itinéraires cyclables

Horizon	Schéma de gouvernance	Coûts unitaires	Coûts à l'échelle du PETR	Difficulté de mise en œuvre
CT MT LT	Porteurs : - Communes et Communautés de communes Partenaires : - PETR, Département, Région Financeurs : - Communes, Communautés de Communes, Département, Région	Voir les fiches détaillées de solutions.	3 à 4 millions d'euros €	☆☆
Constats - L'accessibilité et les itinéraires pour les modes actifs se trouvent pour certaines affaiblies par un sentiment d'insécurité. Ambitions - Faciliter le rabattement sécurisé vers les gares et les autres équipements par les modes actifs - Favoriser l'usage du vélo pour les trajets courts du quotidien				
Actions - Consolider le recensement des discontinuités et des points durs - Etablir un programme de résorption en hiérarchisant les besoins et les types de solutions : - Recours à un aménagement différent - Pacification de la circulation (zones 30, zones de rencontre) avec potentielles identification de parcours alternatifs, ou création de sentiers piétons et vélos - Usage de bornes anti-intrusion, de barrières ou de potelets à mémoire de forme - Eclairage des pistes cyclables - Pose d'un revêtement adapté - Assurer l'entretien régulier des aménagements cyclables afin de garantir la sécurité sur ceux-ci				
Déclinaison opérationnelle - Réaliser / compléter le recensement complet des discontinuités et des points durs - Traiter selon leur priorité accordée - Entretien régulièrement les aménagements		Indicateurs de suivi - Nombre de discontinuités ou de points durs traités - Nombre d'accidents recensés - Fréquentation des aménagements via des comptages		Points d'attention Des économies d'échelle peuvent potentiellement être réalisées sur certains aménagements ou choix de matériaux. Une coordination des actions entre les différents EPCI est un plus pour l'ensemble du territoire.

VOLET A : Les modes actifs comme solution à part entière

ACTIONS

- A1 – Mailler le réseau cyclable
- A2 – Sécuriser les itinéraires cyclables
- A3 – Développer et sécuriser le stationnement cyclable
- A4 – Proposer une signalétique cohérente et un jalonnement uniforme

Action A3 - Développer et sécuriser le stationnement cyclable

Mise en contexte

Il est possible de laisser son vélo aux abords des gares, mais les équipements et les infrastructures à cet effet sont de qualités diverses sur le territoire, et d'un niveau de sécurisation parfois insuffisant, notamment pour des vélos à assistance électrique.

Gares avec stationnement sécurisé			Gares avec stationnement non sécurisé	Gare sans stationnement
Saint Blaise la Roche Schirmeck Wisches Lutzelhouse	Urmatt Gresswiller Mutzig Molsheim	Duttlenheim Duppigheim Dorlisheim Dachstein	Saaes Rothau Heiligenberg	Bourg-Bruche Fouday Mullerhof



Par ailleurs peu d'équipements existent aux abords des commerces ou des établissements scolaires.

Cette action vise à développer un maillage de places de stationnement cyclable adéquat pour tous les usagers au sein des équipements et de l'espace public, en particulier au niveau des gares non équipées, des commerces et des établissements scolaires. Trois grands types de stationnements seront différenciés et proposés en fonction de leur pertinence :



1. Les stationnements simples comme les arceaux sont utilisés pour des stationnements de **durée courte** (moins de 2 heures), à proximité des **pôles générateurs ou des secteurs commerciaux** → ~100 €/arceau (50 €/vélo)
2. Les abris couverts sont plutôt recherchés pour des **stationnements longs** (entre 2 et 6-8 heures), à proximité des **lieux d'emplois, des établissements d'enseignement** (collèges L. Arbogast, H. Meck, R. Bugatti, M. Pagnol, lycée C. Schneider, etc.), des **équipements de loisirs** (piscines de Molsheim et Mutzig, etc.) et des **aires de covoiturage** pas encore équipées (notamment à Hersbach, Niederhaslach, Oberhaslach) → ~200 €/vélo
3. Les stationnements sécurisés (espaces clôturés, box fermés) sont privilégiés pour les **stationnements de plus de 6-8 heures, en gare ou au domicile** → ~2.000 €/vélo

Action A3 - Développer et sécuriser le stationnement cyclable

Focus sur le stationnement pour VAE

Les interrogations au sujet du stationnement pour les Vélos à Assistance Électrique sont partagées, et à juste titre, au regard de la valeur de ce type d'équipement.

Cependant, il n'existe **pas de corrélation entre la recharge des VAE et leur stationnement**. Les décrets légaux vont d'ailleurs en ce sens, en dissociant stationnement et recharge des VAE :

« *Toujours avec l'objectif de favoriser la mobilité durable, le décret 2016-968 (Décret n° 2016-968 du 13 juillet 2016 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables et aux infrastructures permettant le stationnement des vélos lors de la construction de bâtiments neufs) s'intéresse aussi au stationnement des vélos, à assistance électrique ou non. Avec leur batterie amovible, la fonction de recharge des VAE peut-être dissociée de celle du parking. Les bâtiments neufs d'habitation groupant au moins 2 logements et [...] doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement des vélos. La capacité de cet endroit est précisée dans l'arrêté relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-8 du code de la construction et de l'habitation, le plus récent étant le numéro 0164 déjà cité plus haut.* » <https://www.avem.fr>

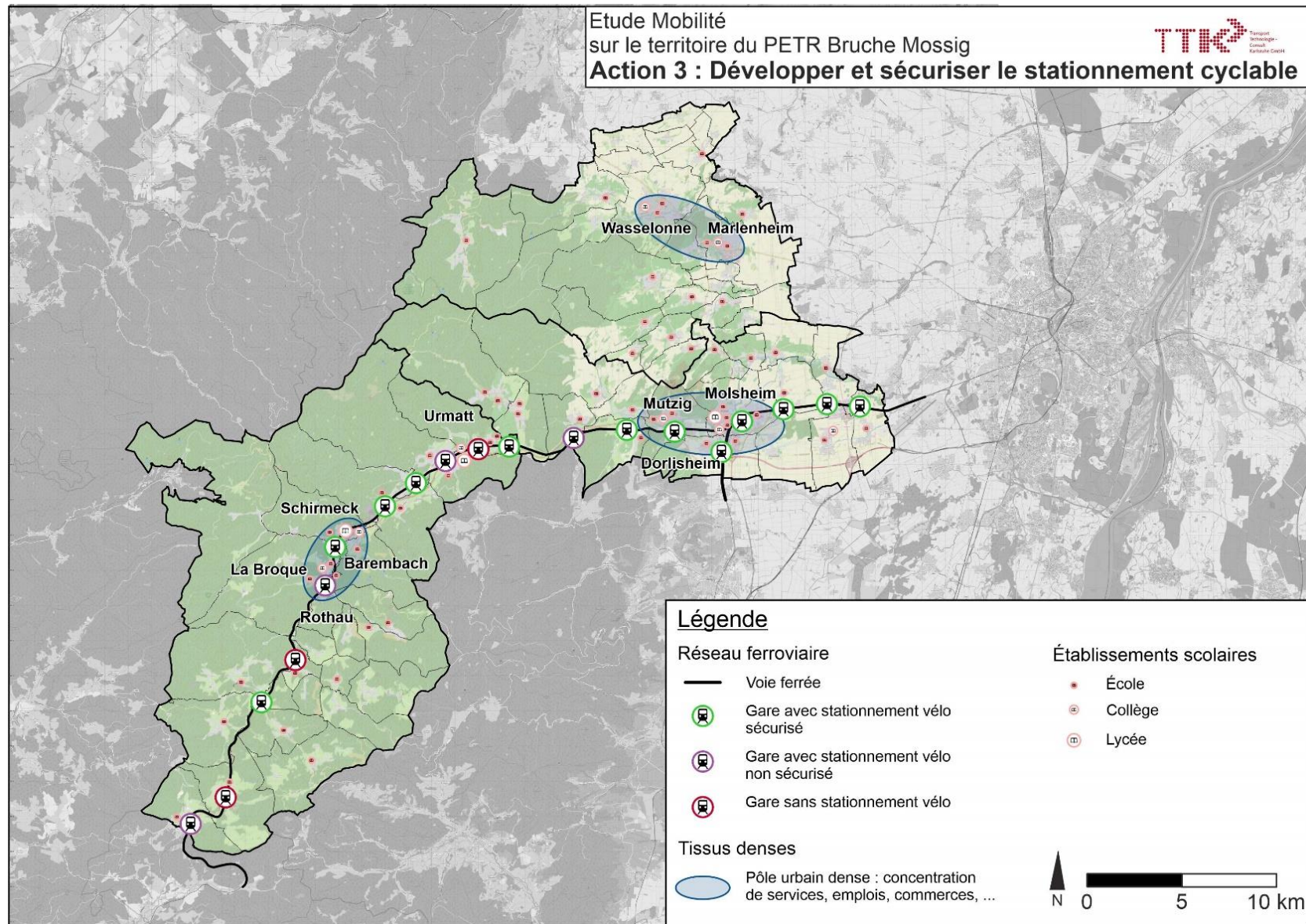
Il est donc important de retenir que :

- chaque modèle de VAE est unique, y compris les batteries. En effet, les gabarits et les puissances des batteries dépendent des fabricants. Il n'existe donc pas de dispositif universel permettant de charger les VAE simplement en le stationnant.
- les batteries des VAE sont amovibles et une simple prise électrique classique 220V suffit à charger la batterie, si tant est que l'utilisateur dispose du transformateur adéquat (fourni à l'achat du VAE).

Ainsi, cela permet de poser les conclusions suivantes :

- Pour le stationnement pour VAE, il convient de se référer au stationnement sécurisé pour les moyennes et longues durées ;
- Pour la recharge des batteries de VAE, il convient éventuellement de sensibiliser les acteurs du territoire (restaurateurs, hôteliers, offices de tourisme, pôles d'activités, etc.) quant à l'accessibilité / la mise à disposition des prises électriques pour cet usage.

Propositions - Développer et sécuriser le stationnement cyclable



Action A3 - Développer et sécuriser le stationnement cyclable

Horizon	Schéma de gouvernance	Coûts unitaires	Coûts à l'échelle du PETR	Difficulté de mise en œuvre
CT MT LT ● ○ ○	Porteurs : • Communes Partenaires : • SNCF, Commerces, Services, Département, Région Financeurs : • Communes et Communautés de Communes, Etat	Voir les fiches détaillées de solutions.	Env. 370 k€	☆
Constats • Possibilité de laisser son vélo aux abords des gares mais infrastructures de qualités diverses • Manque de stationnements vélo au niveau des pôles générateurs (écoles, équipements de loisirs, commerces...) Ambitions • Faciliter la pratique du vélo • Réduire le vol et le stationnement aléatoire • Rendre visibles les vélos et véhiculer une bonne image de la pratique cyclable Actions Identifier précisément la localisation des stationnements puis les installer : • Dans les centres-bourgs, au sein des pôles denses Mutzig / Molsheim / Dorlisheim, Schirmeck / Barembach / La Broque / Rothau et Wasselonne / Marlenheim • Une approximation d'environ 2.000 places de stationnement au total à l'échelle du PETR (1.000 arceaux) est estimée, aux abords des équipements, commerces et services • Au niveau des établissements scolaires • Collèges et lycées : environ 800 places de stationnement abrité sur le PETR • Ecoles : environ 750 places de stationnement simple (375 arceaux) • A proximité des gares : • Gares non équipées en stationnement sécurisé : environ 35 places de stationnement sécurisé • Gares dont l'équipement n'est pas suffisant Accompagner les commerces, les zones de services privés et les copropriétés à installer des stationnements ou local vélo				
Déclinaison opérationnelle 1. Localiser l'emplacement des stationnements et le nombre de places souhaitées 2. Acheter et installer les stationnements 3. Inciter les acteurs privés à installer des stationnements ou locaux vélo Indicateurs de suivi 1. Nombre d'arceaux et d'abris vélos installés 2. Nombre de vélos stationnés dans les stationnements 3. Nombres de plaintes de vols Points d'attention La localisation doit être proche des équipements pour un accès direct. Le stationnement ne doit pas venir en conflit avec les cheminements piétons.				

VOLET A : Les modes actifs comme solution à part entière

ACTIONS

- A1 – Mailler le réseau cyclable
- A2 – Sécuriser les itinéraires cyclables
- A3 – Développer et sécuriser le stationnement cyclable
- A4 – Proposer une signalétique cohérente et un jalonnement uniforme

Action A4 - Proposer une signalétique cohérente et un jalonnement uniforme

Mise en contexte

La pratique du vélo est relativement développée au sein du territoire du PETR et la tendance est à la hausse. Cependant, actuellement, les itinéraires cyclables ne sont pas exhaustivement répertoriés et indiqués, laissant la pratique se développer surtout au moyen de simples retours et partages informels entre usagers. Cette action vise à élaborer un système de signalétique cohérente et de jalonnement uniforme sur tout le territoire visant à faciliter la pratique, aussi bien pour les usages réguliers que pour des usages de loisirs.

Pour ce faire, il s'agit de proposer :

- un plan lisible et didactique, commun à tout le territoire, pouvant aiguiller les usagers et accessible depuis un maximum de canaux, aussi bien physiques que dématérialisés ;
- un jalonnement uniforme au travers d'une signalétique et d'un marquage cohérents pouvant orienter les usagers, aussi bien pour s'insérer simplement dans les espaces prévus au vélo, que lors de choix à faire lors d'intersections.



ITINÉRAIRES VÉLOSTRAS



Action A4 - Proposer une signalétique cohérente et un jalonnement uniforme

Horizon	Schéma de gouvernance	Coûts unitaires	Coûts à l'échelle du PETR	Difficulté de mise en œuvre
CT  MT  LT 	Porteurs : • Communes et Communautés de communes Partenaires : • PETR, EMS, CEA, Région Financeurs : • Communautés de Communes, CEA	Entre 65€ et 1000€ selon le dispositif de jalonnement	30 k€	☆

Constats

- Pas de jalonnement homogène sur tout le territoire
- De nombreux aménagements ne sont pas mis en évidence

Ambitions

- Assurer la lisibilité des itinéraires et leur valorisation
- Faciliter le guidage des usagers avec une signalétique adaptée
- Favoriser le rabattement sur les pôles d'intérêt
- Maintenir les usagers sur des aménagements sécurisés

Actions

- Recenser la signalétique déjà en place
- Recenser les maillons cyclables existants (en lien avec l'action 1)
- Identifier les axes à jalonner en priorité, ie. ceux qui peuvent :
 - favoriser le rabattement sur les pôles
 - encourager la pratique du vélo pour des trajets courts
 - permettre à l'usager de s'insérer sur une voirie plus sécurisée
 - aider le touriste à s'orienter
- Mettre en place des jalonnements sur le territoire en veillant à leur cohérence
- Créer un plan des itinéraires cyclables
- Diffuser le plan des itinéraires cyclables via différents supports et relais (panneaux physiques, office de tourisme, mairies, sites internet, réseaux sociaux, etc.)

Env. 65€



Panneaux « muets »

Entre 1/2 et 2/3 des panneaux



Env. 75€

Pré-signalisation, position et confirmation

+ env. 145€ HT
pour la fourniture et la
pose du mât par carottage
ou autre technique


Déclinaison opérationnelle

- Recenser le jalonnement en place
- Identifier les points stratégiques / canaux devant accueillir des dispositifs de signalétique
- Déployer le jalonnement et les plans

Indicateurs de suivi

- Nombre de kilomètres jalonnés ou remis à niveau
- Nombre de panneaux installés / nombre de panneaux prévus

Points d'attention

L'uniformisation du jalonnement et du marquage s'étend idéalement au-delà du territoire : il serait judicieux de mettre cela en commun avec les modèles de l'EMS et de la CEA.

Un suivi régulier (à minima annuel) des signalétiques doit être réalisé afin d'orienter les usagers vers toutes les infrastructures, y compris les nouvelles.

VOLET B : L'ancrage d'un réseau structurant fort

ACTIONS

- B5 – Poursuivre le développement du TER et du TSPO
- B6 – Accompagner le rôle structurant du TER et du TSPO
- B7 – Restructurer le réseau autocar
- B8 – Développer la ligne 235
- B9 – Proposer une tarification unique et intermodale



VOLET B : L'ancrage d'un réseau structurant fort

ACTIONS

- B5 – Poursuivre le développement du TER et du TSPO
- B6 – Accompagner le rôle structurant du TER et du TSPO
- B7 – Restructurer le réseau autocar
- B8 – Développer la ligne 235
- B9 – Proposer une tarification unique et intermodale

Etat des lieux – Volet TER

En lien avec l'ouverture à la concurrence et à l'horizon de la réouverture de la ligne Epinal <> St-Dié-des-Vosges, des améliorations substantielles de l'offre sont d'ores-et-déjà attendues avec, notamment, l'ajout de :

- 4 allers-retours supplémentaires entre St-Dié-des-Vosges et Saales ;
- 2 allers-retours supplémentaires entre Rothau et Molsheim.

		Desserte Strasbourg - Saales - St-Dié-des-Vosges (Horaire Semaine / JOB : Mardi)																								Nombre de trains/jour	
		Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0				
Horaires de Juillet à Décembre 2020 - Mise à jour le 10 juin 2020	Strasbourg																										17
	Entzheim-Aéroport																										16
	Molsheim																										17
	Mutzig																										16
	Gresswiller																										16
	Heiligenberg-Mollkirch																										9
	Urmatt																										16
	Mullerhof																										6
	Muhlbach-sur-Bruche																										16
	Wisches																										16
	Russ-Hersbach																										16
	Schirmeck-la-Broque																										16
	Rothau																										18
	Fouday																										6
	St-Blaise-Roche-Poutay																										9
	Bourg-Bruche																										5
	Saales																										9
	Provençères-sur-Fave																										2
	St-Dié-des-Vosges																										7
	St-Dié-des-Vosges																										6
	Provençères-sur-Fave																										2
	Saales																										10
	Bourg-Bruche																										4
	St-Blaise-Roche-Poutay																										10
	Fouday																										5
	Rothau																										18
	Schirmeck-la-Broque																										18
	Russ-Hersbach																										18
	Wisches																										18
	Muhlbach-sur-Bruche																										18
	Mullerhof																										5
	Urmatt																										18
	Heiligenberg-Mollkirch																										9
	Gresswiller																										18
	Mutzig																										18
	Molsheim																										18
Entzheim-Aéroport																										18	
Strasbourg																										18	
Typologie de missions		Train												Car												36	



Action B5 - Poursuivre le développement du TER et du TSPO

Etat des lieux – Volet TSPO

Par ailleurs, la desserte assurée en autocar par la ligne 230 (Transport Site Propre Ouest) permet d'offrir un service attractif de transport collectif pour la Communauté de Communes de la Mossig et du Vignoble, là où aucune offre ferroviaire n'existe.

De nouveaux aménagements sont en cours de réalisation sur la RN4, permettant de renforcer la régularité de la ligne et d'augmenter encore ses performances en termes de temps de parcours :

- Aménagement de la section de la RN4 entre la RD228 et le début de l'A351 à hauteur de Wolfisheim (mars 2020 – juillet 2021) ;
- Aménagement de l'A351, dont la création de la station Eluard en connexion avec la ligne de tram D (mars 2021 – juillet 2023).

Enfin, le maintien et le développement du fret doivent être questionnés parallèlement aux besoins pour le transport de voyageurs et en concordance avec ce dernier.

Ainsi, au travers de cette action, il est souhaitable pour les collectivités locales de collaborer avec la Région sur l'évolution de l'offre sur leurs territoires, notamment afin de travailler sur :

- la continuité du service en journée (suppression des trous d'offres),
- la continuité du service entre la semaine et le weekend (amélioration de l'offre weekend),
- les amplitudes horaires proposées (entre autres, en lien avec les offres nationales en gare de Strasbourg).



Action B5 - Poursuivre le développement du TER et du TSPO

Horizon			Schéma de gouvernance	Coûts à l'échelle du PETR	Difficulté de mise en œuvre
CT	MT	LT	Porteur : • PETR Partenaires : • Région, CEA, EMS Financeurs : • Etat, Région, CEA, EMS	Moyens humains : ++	☆☆☆
Constats • Offre structurante TER et TSPO attractive, notamment entre Molsheim et Strasbourg • Offre TER discontinuée dans la vallée de la Bruche • Amplitudes horaires insatisfaisantes pour la réalisation de certains déplacements Ambitions • Poursuivre le développement de l'offre TER et TSPO • Améliorer la réponse aux besoins de déplacements (notamment en dehors des heures de pointe) • Accompagner la Région dans les choix stratégiques pour le territoire (priorisation)			Actions de la Région relatives au TER • Recenser les services manquants sur le TER • Recenser les correspondances essentielles non assurées vers / depuis Strasbourg, entre autres, en lien avec l'offre TGV • Identifier les améliorations prioritaires • Renforts d'offre en semaine et le weekend • Besoins pour le fret en lien avec les entreprises du territoire Bruche Mossig, voire avec les territoires limitrophes ou desservis par l'infrastructure ferroviaire • Accompagner et suivre les décisions de la Région relatives aux évolutions d'offre Actions de la Région relatives au TSPO • Recenser les besoins complémentaires d'offre, notamment ceux en contre-sens de la pointe (le matin vers Wasselonne, le soir vers Strasbourg) • S'associer aux réflexions sur le développement de l'offre le weekend et l'amplitude de fonctionnement du service, notamment en soirée • Mettre en place un comité de ligne (comme pour les lignes TER)		
Déclinaison opérationnelle 1. Recenser les besoins / les demandes pour le transport de voyageurs, voire le fret 2. Identifier les améliorations prioritaires à porter auprès de la Région 3. Coordonner les offres de mobilité entre elles			Indicateurs de suivi 1. Nombre d'allers-retours offerts 2. Amplitude horaire offerte 3. Ratio entre le nombre d'allers-retours en semaine et le weekend		
			Points d'attention La Région en tant qu'AOM régionale et cheffe de file est directement en charge des évolutions d'offre. Les collectivités du territoire Bruche Mossig doivent donc s'inscrire dans une démarche de co-construction. Enfin, pour l'accès à Strasbourg, l'EMS est l'interlocuteur principale pour les fins de trajets, notamment pour le TSPO.		

VOLET B : L'ancrage d'un réseau structurant fort

ACTIONS

- B5 – Poursuivre le développement du TER et du TSPO
- B6 – Accompagner le rôle structurant du TER et du TSPO
- B7 – Restructurer le réseau autocar
- B8 – Développer la ligne 235
- B9 – Proposer une tarification unique et intermodale

Action B6 - Accompagner le rôle structurant du TER et du TSPO

Définition et état des lieux

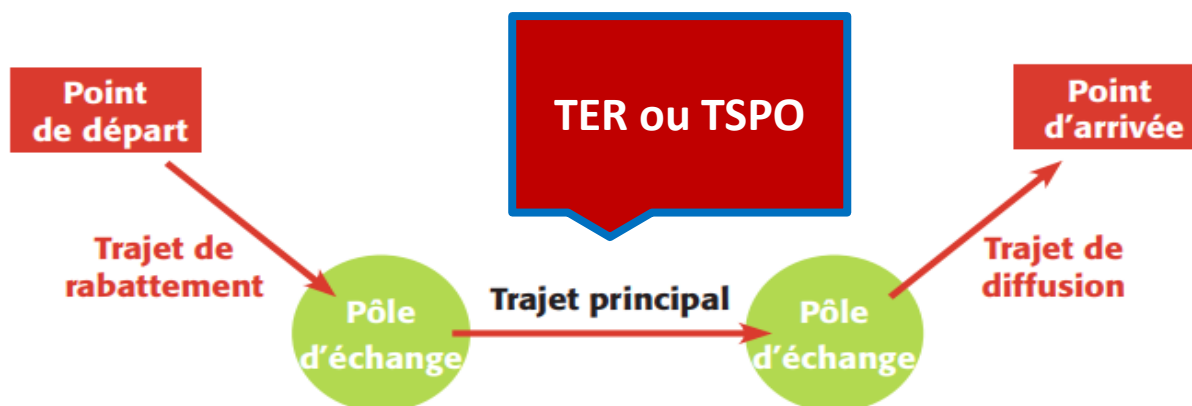
Selon les définitions du CEREMA, un déplacement consiste à changer de lieu pour un seul et unique motif. Un déplacement qui utilise successivement plusieurs modes de transports mécanisés différents est considéré comme intermodal. Lorsque l'on considère le rôle structurant du TER et du TSPO sur le territoire Bruche Mossig, ces derniers constituent l'épine dorsale du déplacement, soit le trajet principal (représenté sur le schéma ci-dessous).

Le trajet de « rabattement » correspond au premier mode de déplacement utilisé : il est réalisé entre le lieu d'origine du déplacement et le premier pôle d'échange.

→ Plusieurs communes du territoire ne bénéficient pas d'une gare ou d'un arrêt TSPO. Pour ces communes, le rabattement vers ces points d'accès au réseau structurant est primordial.

Le trajet de « diffusion » correspond au dernier mode de déplacement utilisé. Il est réalisé entre le dernier pôle d'échange ou arrêt de transports collectifs et le lieu de destination final.

Schéma de principe d'un déplacement intermodal



Action B6 - Accompagner le rôle structurant du TER et du TSPO

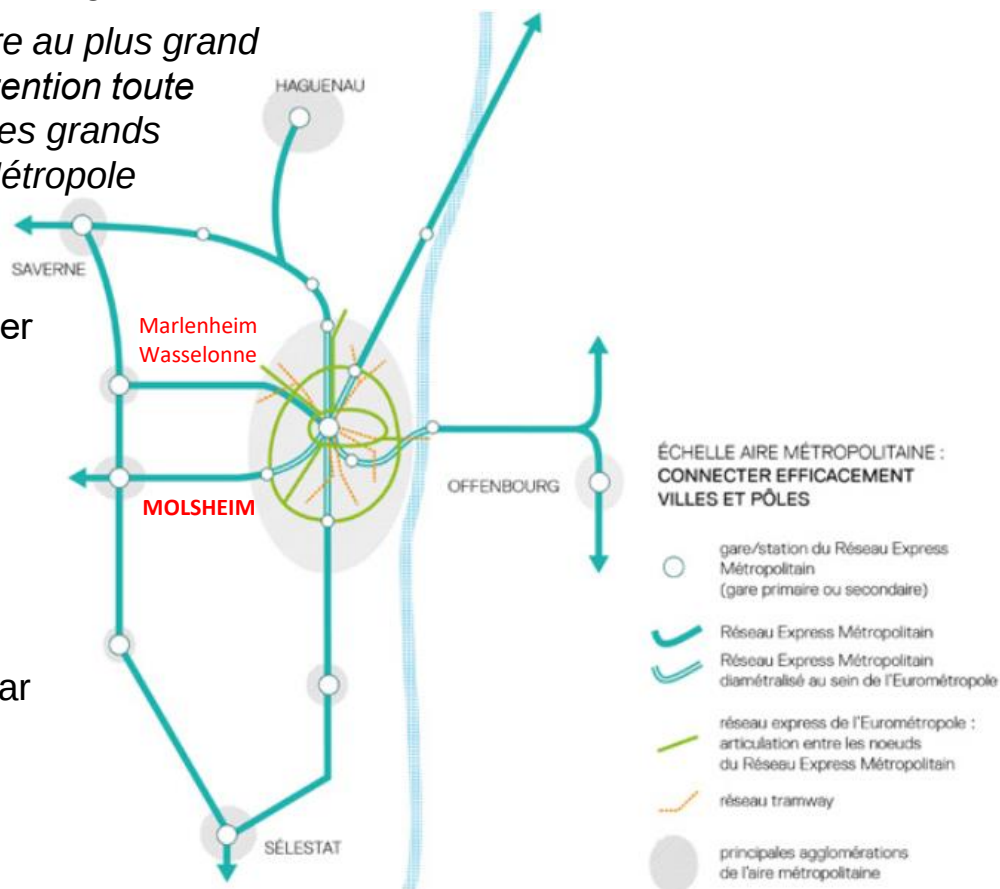
Enjeux

En lien avec l'intitulé précédent relatif à la consistance de l'offre, un des défis majeurs est donc d'accompagner le rôle structurant du TER et du TSPO au travers de la question du rabattement et de l'accès aux gares / aux stations. Cette question est amenée à être renforcée en lien avec le projet de Réseau Express Métropolitain (REM) porté par l'EMS et la Région.

Le Réseau Express Métropolitain devra permettre au plus grand nombre d'habitants d'en bénéficier, aussi une attention toute particulière sera donnée aux rabattements vers les grands pôles intermodaux dans et en dehors de l'EuroMétropole de Strasbourg.

L'accès au réseau structurant et le développement de l'offre doit donc s'accompagner d'un meilleur accès aux gares et aux stations au travers d'une politique multimodale :

- Accès en vélo (stationnement et jalonement)
→ **Actions A3 et A4**
- Accès à pied (cheminement et jalonement)
→ **Action A4**
- Accès en transports collectifs (échanges car-car ou car-train facilités / PEM / TAD)
→ **Actions B7 et C10**
- Accès en voiture (stationnement et dépose, covoiturage)
→ **Action C11**



Action B6 - Accompagner le rôle structurant du TER et du TSPO

Des actions ciblées pour accompagner le rabattement

L'accès aux gares et aux arrêts du TSPO s'effectue aujourd'hui essentiellement à pied pour les personnes se situant dans un rayon proche de la gare, mais surtout en voiture, notamment grâce à des offres de stationnement organisées autour :

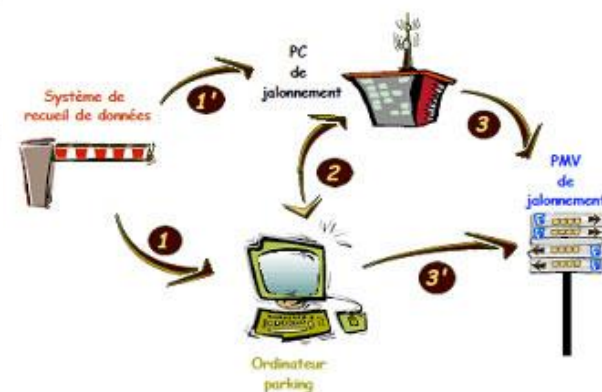
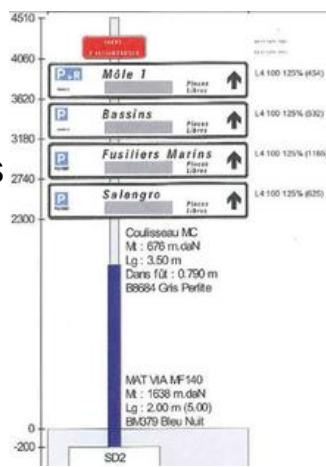
- de la gare de Molsheim (500 places) pour l'accès au TER ;
- du terminus de Wasselonne (200 places) pour l'accès au TSPO ;
- sur la commune de Marlenheim (180 places) pour l'accès au TSPO.

Pour faciliter l'accès à ces points d'entrée sur le réseau structurant, deux points essentiels apparaissent :

1. Améliorer les informations sur les accès aux principales gares



2. Informer sur le taux de remplissage des parkings au niveau des gares et des arrêts TSPO en amont pour permettre une meilleure répartition des usagers sur les parkings relais



Action B6 - Accompagner le rôle structurant du TER et du TSPO

Horizon	Schéma de gouvernance	Coûts à l'échelle du PETR	Difficulté de mise en œuvre
CT  MT  LT 	Porteurs : • Communes et Communautés de communes Partenaires : • PETR, EMS, CEA, Région Financeurs : • Communes et Communautés de Communes	100 k€	☆

Constats

- Offre de stationnement concentré à Molsheim (en lien avec la structure actuelle de l'offre)
- Intermodalité car-train existante, mais encore peu valorisée sur le territoire

Ambitions

- Offrir pour toutes les gares / les stations TSPO une offre de stationnement en adéquation avec les besoins et l'offre TC associée
- Faciliter le guidage des usagers vers le TER et le TSPO

Actions

- Disposer d'un état des lieux du stationnement en gares et / ou aux stations TSPO pour caractériser leur usage (taux de remplissage, durée du stationnement...) et identifier les besoins complémentaires
- Mettre en place des jalonnements sur le territoire (information dynamique pour la gare de Molsheim, par exemple)
- Réorganiser les offres en transports collectifs en lien avec la mise en place du REM : coordination car-train (action B7)
- Proposer une offre TAD permettant d'accéder aux gares (action C10)
- Accompagner un développement du covoiturage en synergie avec le TER (action C11)
- Améliorer les informations sur les accès aux principales gares
- Informer sur le taux de remplissage des parkings au niveau des gares et des arrêts TSPO en amont ☐ Mieux répartir les usagers des parkings relais

Déclinaison opérationnelle

1. Recenser les stationnements existants et qualifier leurs usages
2. Identifier les gares et les stations devant faire l'objet d'améliorations prioritaires au regard de leur fréquentation

Indicateurs de suivi

1. Nombre de places de stationnement par allers-retours offerts
2. Nombre de voyageurs en gare / en station

Points d'attention

La Région et l'EMS sont les pilotes principaux du projet de REM. Les collectivités du territoire Bruche Mossig doivent donc s'inscrire dans une démarche de co-construction.

Une coordination optimale des offres de mobilité locale doit être menée afin de créer de véritables stations intermodales.

VOLET B : L'ancrage d'un réseau structurant fort

ACTIONS

- B5 – Poursuivre le développement du TER et du TSPO
- B6 – Accompagner le rôle structurant du TER et du TSPO
- B7 – Restructurer le réseau autocar
- B8 – Développer la ligne 235
- B9 – Proposer une tarification unique et intermodale

Action B7 - Restructurer le réseau autocar

Contexte

Le réseau FLUO couvre essentiellement le territoire de la Communauté de Communes de la Mossig et du Vignoble. Hormis les lignes 230 (TSPO) et 235, les autres lignes du réseau sont moins fortement utilisées. Par ailleurs, certains services ne bénéficient pas d'une communication suffisante pour assurer une visibilité de l'offre proposée (exemple de la ligne 232, prolongée pour un certain nombre de ses services vers Strasbourg : enchaînement par le même véhicule de la ligne 232, puis 230).

La présente action comprend plusieurs jalons :

- une réflexion générale sur le réseau autocars et sa complémentarité avec les autres offres TC, notamment le transport à la demande (*cf. Actions n°10*) ;
- un développement de liaisons directes et / ou réduction du nombre de correspondances ;
- une évolution des lignes internes au territoire (intra-CCMV) au regard de leur faible fréquentation ;
- une évolution potentielle de l'offre TSPO selon les principes décrits ci-après.

Sur ces principes d'évolution, il est à noter que cela est en partie déjà réalisé sur la ligne 232 entre Wagenbourg Wasselonne, qui poursuit en tant que ligne 230 vers Strasbourg, et inversement pour le retour. Toutefois, l'information présentée sur les fiches horaires ne permettent pas d'appréhender explicitement ce fonctionnement. On constate en effet que :

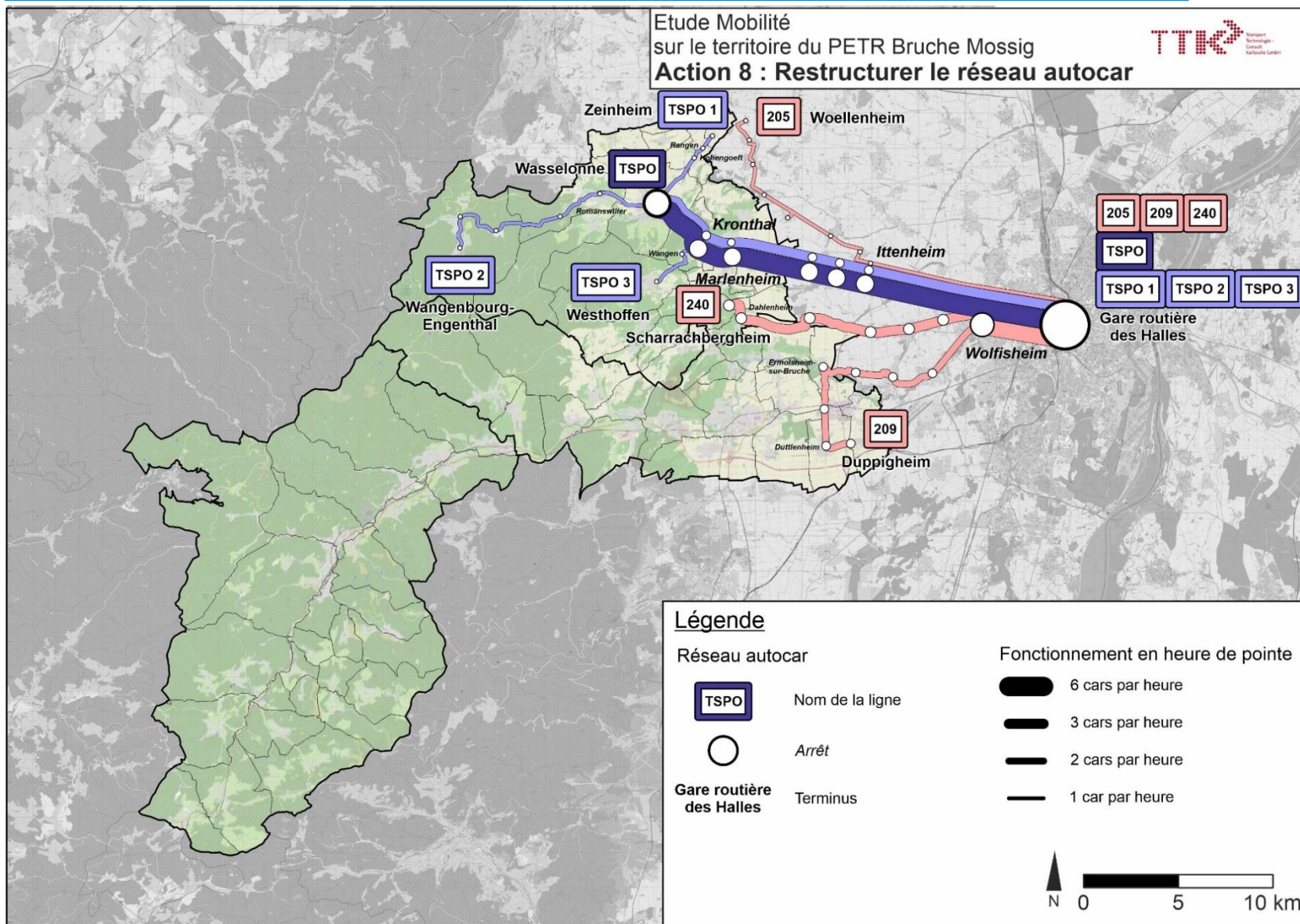
♦ **en direction de Strasbourg** : 7 allers vers Strasbourg en direct en semaine (sur un total de 15) & 5 sur un total de 12 en vacances scolaires ; 7 allers vers Strasbourg en direct le samedi (sur un total de 8) et 3 allers vers Strasbourg en direct le dimanche (sur un total de 3) ;

♦ **en provenance de Strasbourg** : 14 allers vers Strasbourg en direct en semaine (sur un total de 19) & 9 sur un total de 10 en vacances scolaires ; 9 allers vers Strasbourg en direct le samedi (sur un total de 9) et 4 allers vers Strasbourg en direct le dimanche (sur un total de 4).

Pour cela, une hypothèse d'évolution de l'offre TSPO est formulée ci-après reposant sur :

- un axe TSPO fonctionnant comme l'actuelle ligne 230 aux heures de pointe (à définir, 7h00-9h00 et 16h00-19h00) avec un passage toutes les 10 minutes ;
- trois lignes complémentaires (TSPO 1, 2 et 3) fonctionnant toute la journée avec un passage par heure, soit une offre à 20 minutes sur le tronçon commun Marlenheim-Strasbourg.

Propositions - Restructurer le réseau autocar



Action B7 - Restructurer le réseau autocar

Horizon			Schéma de gouvernance	Coûts unitaires	Coûts à l'échelle du PETR	Difficulté de mise en œuvre
CT	MT	LT	Porteurs : - Région / Communauté de Communes Partenaire : - PETR Financeurs : - Région / Communautés de Communes	~30.000 € pour une étude de restructuration	- k€	☆☆
Constats - Le réseau FLUO présente de nombreuses lignes qui manquent de visibilité pour les usagers non initiés. Ambitions - Restructurer l'offre autocars en utilisant les moyens financiers autrement. - Améliorer la complémentarité avec les autres services de Mobilité (TER, TSPO, TAD, Covoiturage...).			Actions - Définir une offre permettant de limiter au maximum les correspondances / les ruptures de charges afin de proposer un service attractif - Échanger avec la Région et la CC de la Mossig et du Vignoble sur les modalités d'études pour la refonte de l'offre autocars sur le secteur - Définition d'un cahier des charges commun Région / PETR - Se concerter avec la Région la possibilité de faire évoluer l'offre TSPO - À moyen terme, faciliter les déplacements sans rupture de charge depuis des communes autres que Wasselonne et Marlenheim - A long terme, proposer une offre cible telle que proposée sur le schéma précédent			
Déclinaison opérationnelle - Lancer une étude de restructuration de l'offre autocar sur le secteur élargi - Transférer les lignes intra-PETR / intra-CCMV à l'AOM locale ?			Indicateurs de suivi - Offre commerciale offerte en km / an - Évolution de la fréquentation		Points d'attention - Région Grand Est = AOM pour les lignes régulières - Garantie des besoins des scolaires à assurer sur les horaires d'entrées / de sorties des établissements	

VOLET B : L'ancrage d'un réseau structurant fort

ACTIONS

- B5 – Poursuivre le développement du TER et du TSPO
- B6 – Accompagner le rôle structurant du TER et du TSPO
- B7 – Restructurer le réseau autocar
- B8 – Développer la ligne 235
- B9 – Proposer une tarification unique et intermodale

Action B8 - Développer la ligne 235

Mise en contexte

La ligne 235 représente la deuxième ligne en termes de fréquentation sur le territoire du PETR.

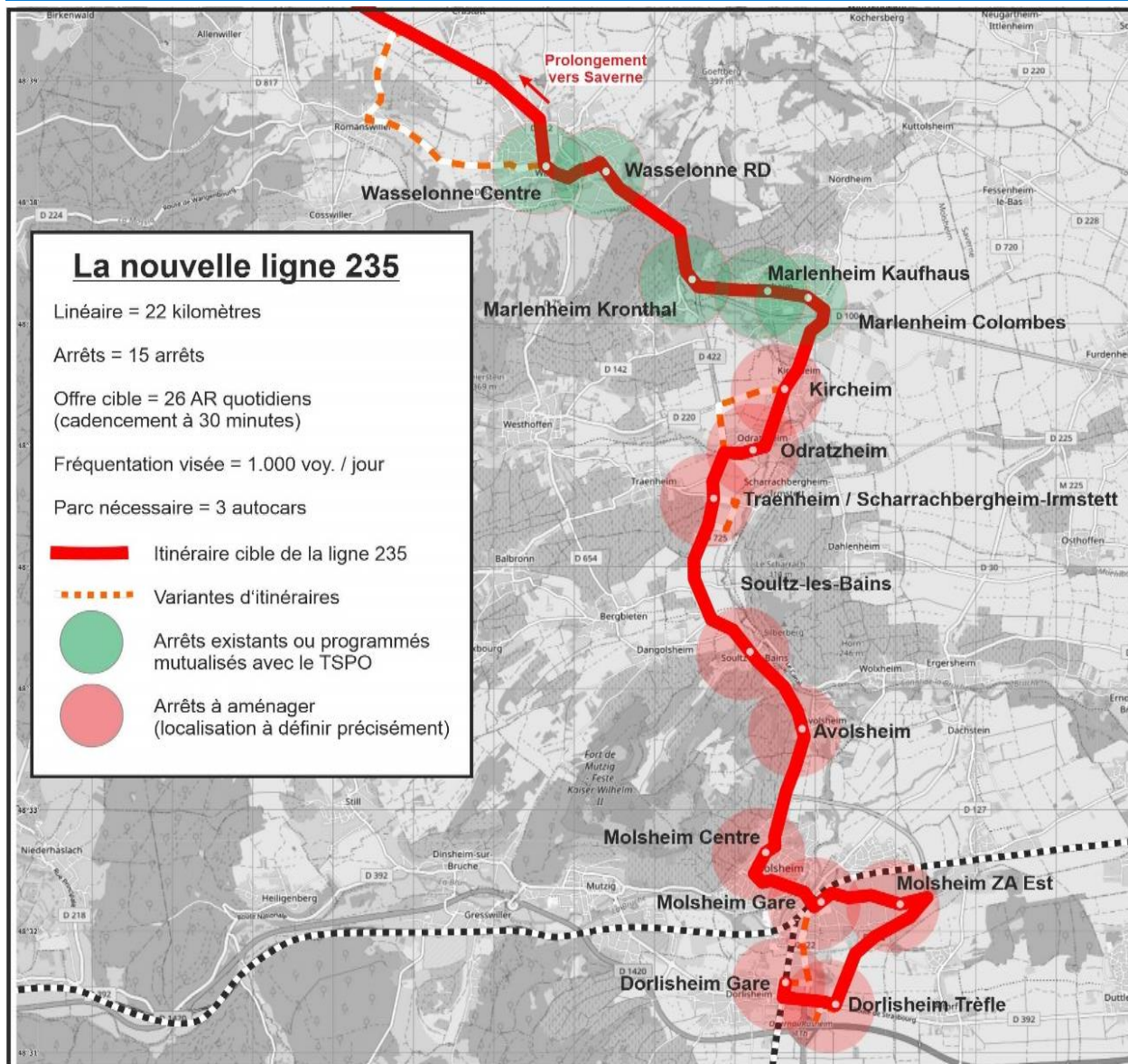
Pour son développement, plusieurs jalons sont proposés :

- une coordination renforcée de la ligne avec le TER en gare de Molsheim, a minima, voire également avec celle de Dorlisheim ;
- une desserte des communes permettant de réduire les ruptures de charge sur les origines-destinations stratégiques au sein du territoire ;
- un appui sur les aménagements existants du TSPO ;
- une identification d'un itinéraire cible et des principaux arrêts pouvant d'ores-et-déjà faire l'objet de travaux d'aménagements et de mise en accessibilité ;
- une exploration des pistes possibles pour un prolongement vers Saverne (horizon REM) : liaison de rocade à rocade en deuxième couronne, notamment à l'horizon du Réseau Express Métropolitain, pour connecter les gares de Saverne et de Molsheim.

Pour cela, il est proposé un itinéraire cible, ainsi que plusieurs variantes, desservant au mieux le territoire sans rupture de charge. Cela permet de faire une première estimation :

- du temps de parcours ;
- des kilomètres, et donc, des coûts d'exploitation sur la base d'un coût kilométrique ;
- du parc nécessaire à l'exploitation.

Propositions - Développer la ligne 235



Action B8 - Développer la ligne 235

Horizon	Schéma de gouvernance	Coûts unitaires	Coûts à l'échelle du PETR	Difficulté de mise en œuvre
CT  MT  LT 	Porteurs : • Région, Communautés de Communes Partenaire : • PETR Financeurs : • Région. Communautés de Communes	50 à 100.000 € HT par arrêt (à confirmer) +1 M€ HT (en exploitation)	- k€	☆☆☆

Constats

- La ligne 235 constitue en complément du TER et du TSPO le seul axe transversal permettant des déplacements internes au PETR.

Ambitions

- Renforcer l'attractivité de la ligne en termes d'offre : multiplier l'offre par 2, soit environ 25 allers-retours.
- Améliorer ses performances commerciales : doubler la fréquentation de 50%, soit environ 1.000 voyageurs / jour

Actions

- Échanger avec la Région et la CC de la Mossig et du Vignoble sur les modalités d'amélioration des points d'arrêts : abribus, quai UFR (accessible pour les PMR), information voyageurs, stationnement vélo, etc.
 - Définition d'un plan de mise en accessibilité des arrêts et aménagement de la moitié des arrêts d'ici fin 2023.
- Étudier avec la Région l'amélioration possible de l'offre sur la ligne
 - À moyen terme, renforcer les heures de pointe et étudier les améliorations possibles de l'itinéraire
 - À long terme, proposer une offre cible telle que
 - Amplitude de 6h à 20h, a minima
 - Fréquence de 30 minutes toute la journée
- Etudier la possibilité de prolonger la ligne vers Saverne
 - Long terme, proposer un axe structurant entre les gares de Saverne et Molsheim, connecté au futur Réseau Express Métropolitain de Strasbourg et au TSPO.

Déclinaison opérationnelle

- Aménager les arrêts
- Améliorer l'offre et repenser l'itinéraire
- Etendre la ligne vers Saverne

Indicateurs de suivi

- Offre commerciale offerte en km / an
- Évolution de la fréquentation
- Suivi de la vitesse commerciale

Points d'attention

- Région Grand Est = AOM pour les lignes régulières
- Capacité à proposer des temps de parcours attractif et une coordination pertinente avec le TER

VOLET B : L'ancrage d'un réseau structurant fort

ACTIONS

- B5 – Poursuivre le développement du TER et du TSPO
- B6 – Accompagner le rôle structurant du TER et du TSPO
- B7 – Restructurer le réseau autocar
- B8 – Développer la ligne 235
- B9 – Proposer une tarification unique et intermodale

Action B9 - Proposer une tarification unique et intermodale

Des offres tarifaires en place à unifier et simplifier

La tarification constitue un levier majeur dans l'usage des transports collectifs, d'une part au travers des prix proposés, d'autre part en termes de billettique. Sur ce dernier volet, le territoire est concerné par différents réseaux et donc diverses offres tarifaires : TER FLUO et FLUO 67 sur son territoire, ainsi que CTS (Strasbourg), TIS (Sélestat) ou Pass'O (Obernai) sur des territoires voisins.

A ce jour, il existe d'ores-et-déjà des offres tarifaires permettant de combiner en un titre l'usage de plusieurs réseaux, mais ces offres sont difficilement identifiables car disponibles sous des intitulés et des formes multiples (tickets 24 heures, abonnements, ticket groupe, etc.). A titre d'exemple, il n'existe **pas de tarif sous forme de titre unitaire** permettant de réaliser **un déplacement occasionnel permettant de combiner les réseaux CTS, TER et FLUO**.

Les abonnements apportent donc une solution simplifiée pour les usagers réguliers, toutefois pour des usagers occasionnels, la combinaison des offres tarifaires demeure complexe à étudier, d'autant plus que sur un bon nombre d'Origines-Destinations un tarif 24h est bien plus cher que deux titres unitaires (aller et retour).

Les différentes offres tarifaires sont synthétisées dans le tableau suivant :

Titres existants	Forme	TER FLUO	FLUO 67	CTS	Autres réseaux TCU	Tarif pour 1 personne Entzheim <> Odratzheim (par Molsheim) AR	Tarif pour 1 personne Sélestat <> Odratzheim (par Molsheim) AR
FLUO 67 + CTS	Ticket unitaire 10 tickets Abonnement	✗	✓	✓	✗	= 3,50 € (CTS 42) + 2,80 € (TER) + 0,00 € (FLUO 235) = 5,30 € x 2 = 10,60 €	= 12,90 € (TER) + 2,50 € (FLUO 235) = 15,40 € x 2 = 30,80 €
Alsa+ Bas-Rhin	Ticket 24 heures Ticket groupe (WE seuls)	✓	✓	✓	✓	= 23,10 €	Non considéré ici.
Alsa+ Grand Est	Ticket 24 heures Ticket groupe	✓	✓	✓	✓	Non considéré ici.	= 37,40 €
PRIMO Grand Est	Abonnement (sur une OD)	✓	✓	✓	✓	Non considéré ici.	Non considéré ici.
PRESTO Grand Est	Abonnement (sur une OD)	✓	✓	✓	✓	Non considéré ici.	Non considéré ici.

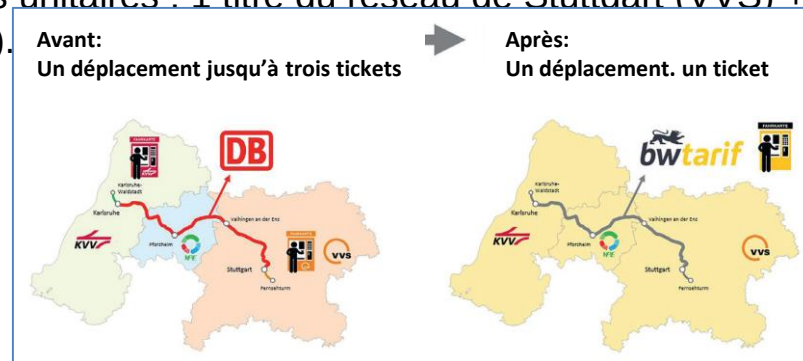
Action B9 - Proposer une tarification unique et intermodale

Enjeux de la tarification

La tarification constitue un levier majeur dans l'usage des transports collectifs, d'une part au travers des prix proposés, d'autre part en termes de billettique.

Ainsi, dans le Bade-Wurtemberg, le BW-Tarif introduit le 9 décembre 2018 a permis de simplifier grandement l'usage de différents réseaux de transport. Ainsi, auparavant, un trajet simple depuis Esslingen Marktplatz jusqu'à Karlsruhe Marktplatz nécessitait un total de trois titres unitaires : 1 titre du réseau de Stuttgart (VVS) + 1 titre régional (DB) + 1 titre du réseau de Karlsruhe (KVV) pour un total de 3,20 € + 13,90 € + 2,70 € = 19,80 €.

L'introduction du BW-Tarif propose en un seul titre le même trajet pour montant final plus attractif, soit 15,50 €. La réalisation d'un tel trajet devient ainsi plus facile, sans avoir à appréhender les grilles tarifaires de chaque réseau et sans devoir acheter une multitude de titres de transport.



Ce titre est en vente aux guichets, aux guichets automatiques et sous forme dématérialisée.

Marktplatz, Esslingen am Neckar	ab 13:46	Bus 102
ZOB, Esslingen am Neckar	an 13:50	
Fußweg 3 Min.		
Esslingen(Neckar)	ab 13:56 13:56	7 RE 10a (26896)
Stuttgart Hbf	an 14:08 14:08	3
* Umstelzeit 20 Min.		
Stuttgart Hbf	ab 14:28 14:28	6 IRE 1 (19018)
Karlsruhe-Durlach	an 15:19 15:19	2b
* Umstelzeit 3 Min.		
Karlsruhe-Durlach	ab 15:22	12 S 5
Karlsruhe Marktplatz (Kaiserstraße)	an 15:34	

2. Klasse

Hinfahrt bweINFACH

- ✓ Freie Zugauswahl im Nahverkehr am Reisetag
- ✓ Inkl. Verbundverkehrsmitteln in den Start- und Zielgebieten
- ✓ Storno vor 1. Geltungstag kostenfrei

> Konditionendetails anzeigen



15,50 EUR



Action B9 - Proposer une tarification unique et intermodale

Horizon	Schéma de gouvernance	Coûts unitaires	Coûts à l'échelle du PETR	Difficulté de mise en œuvre
CT MT LT ○ ○ ●	<u>Porteur</u> : • Région, AOM <u>Partenaire</u> : • PETR <u>Financeurs</u> : • Région, AOM	-	-	☆☆

Constats

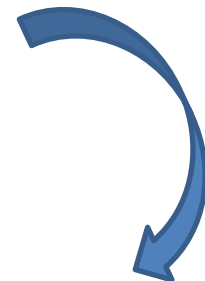
- Des gammes tarifaires multimodales créées historiquement au-fur-et-à-mesure des besoins
- Une lisibilité des tarifs difficiles à appréhender, notamment pour des usages occasionnels

Ambitions

- Créer une véritable offre multimodale pour tout type de déplacements (occasionnel, quotidien, touristique...)
- Communiquer sur les offres tarifaires et de services

Actions

- Identifier l'AO en charge du système billettique sur le territoire
- Intégrer dans le moteur de recherche d'itinéraire FLUO le coût global d'un trajet (avec l'intégration du train)
- Identifier les Origines-Destinations prioritaires pour une offre multimodale
 - Clarifier les publics cibles
 - Proposer des offres spécifiques aux besoins des CC et du PETR
- Refondre la gamme tarifaire à une échelle plus macroscopique
 - Démarche régionale
 - Participer aux réflexions sur le découpage territorial pour la nouvelle tarification
- Coordonner des offres de loisirs avec les offres de transport
 - Ticket combiné pour des sites touristiques / des loisirs



Titre de transport	Prix
TER Fluo -	n/c
CTS - Ticket unitaire combiné	3,5 €
Fluo Grand Est 67 - Ticket unitaire combiné	Gratuit

Prix du trajet : n/c

Déclinaison opérationnelle

1. Poser les bases d'une nouvelle tarification avec la mise en place de zones tarifaires ou d'un coût kilométrique
2. Décliner une gamme tarifaire simple et claire pour les usagers

Indicateurs de suivi

1. Suivi des ventes de titres par catégorie
2. Suivi de la fréquentation
3. Nombre de titres différents par typologie (tickets journaliers, abonnements, tarifs groupes...)
Exemple : 41 titre différents pour la CTS

Points d'attention

La mise en place d'une telle tarification implique des principes de transferts des recettes, dont les assiettes sont à définir bien clairement sans complexifier les reversements.

VOLET C : De nouveaux services pour tous

ACTIONS

- C10 – Proposer des services de TAD complémentaires aux autres offres
- C11 – Accompagner le covoiturage dans sa mise en œuvre
- C12 – Développer un schéma directeur pour l'électromobilité

VOLET C : De nouveaux services pour tous

ACTIONS

- C10 – Proposer des services de TAD complémentaires aux autres offres
- C11 – Accompagner le covoiturage dans sa mise en œuvre
- C12 – Développer un schéma directeur pour l'électromobilité

Action C10 - Proposer des services de TAD complémentaires aux autres offres

Constats

Plusieurs communes du territoire ne bénéficient pas d'une offre de transport collectif régulière (hors lignes scolaires).

Pour y remédier, il est proposé les jalons suivants :

- une réflexion générale sur la mise en place de services de TAD complémentaires au réseau autocar FLUO et au TER
- une identification du service à l'échelle des territoires : visibilité et affichage
- un fonctionnement adapté à chaque territoire : complémentarité avec le service Flex'Hop pour les communes limitrophes de l'EMS, notamment sur les heures de franges (5h-7h et après 20h)

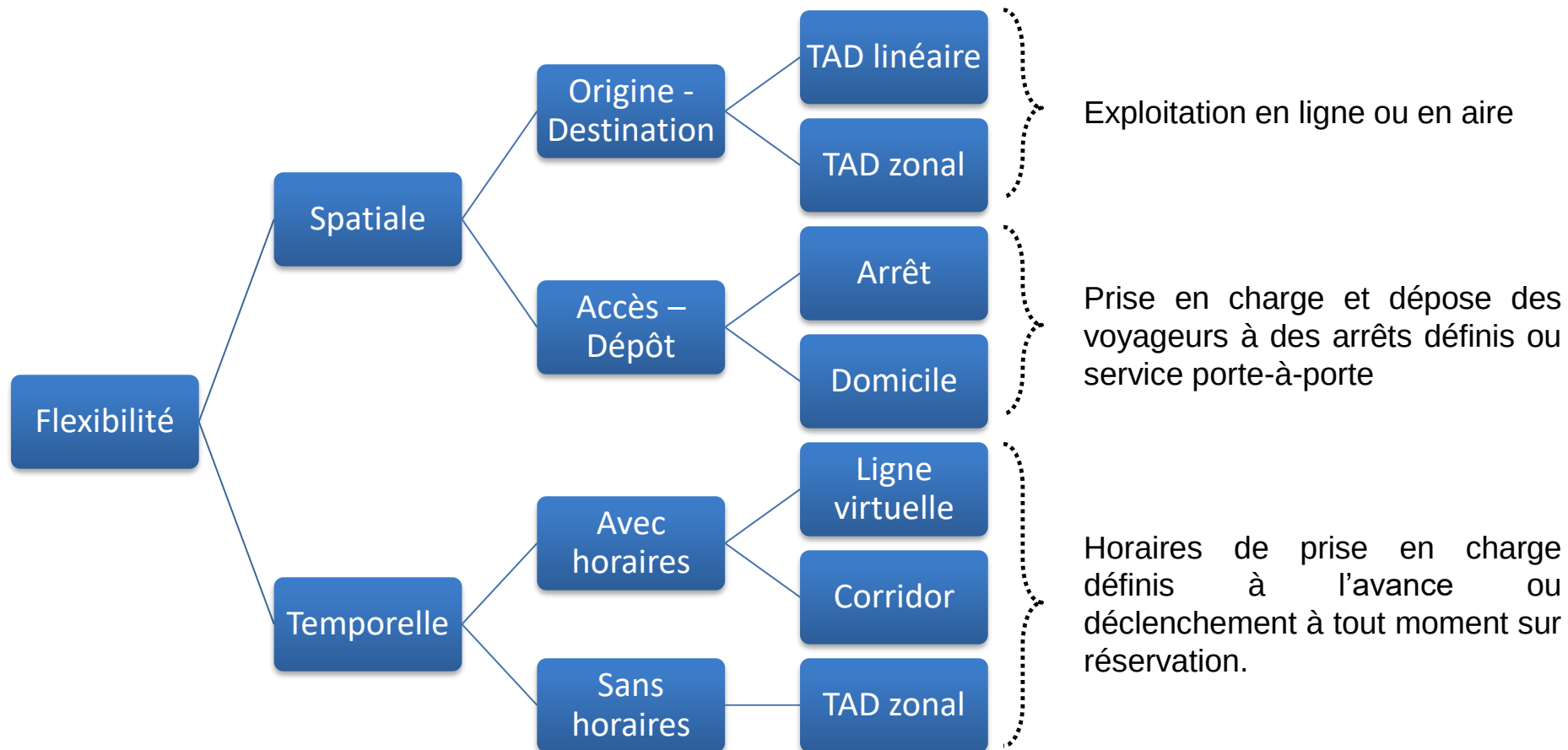
Pour cela, un découpage territorial en 5 zones est proposé :

- 3 zones distinctes dans la vallée de la Bruche permettant des rabattement autour des centralités et du TER : zone 1 autour de Saales, zone 2 autour de Schirmeck et zone 3 autour de Mutzig
- 1 zone complémentaire aux axes structurants TSPO et ligne 235
- 1 zone spécifique autour de Molsheim avec une offre plus axée sur les heures de frange (5h-7h et après 20h), notamment en lien avec les gares

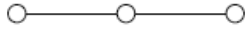
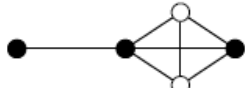
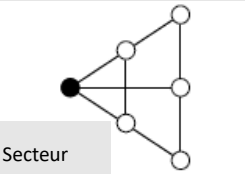
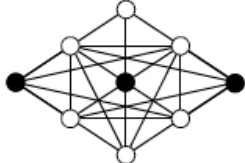
Ce découpage en plusieurs zones permet d'ajuster le service aux besoins locaux de chaque secteur, de limiter les déplacements sur de longue distance et de favoriser la complémentarité avec les offres structurantes (TER et TSPO).

Action C10 - Proposer des services de TAD complémentaires aux autres offres

Le Transport à la Demande, du fait de sa flexibilité spatiale et temporelle, peut se décliner sous une multitude de formes, chacune adaptée à un territoire spécifique.



Action C10 - Proposer des services de TAD complémentaires aux autres offres

Ligne régulière	
Ligne virtuelle	
Variantes de trajets (selon la demande)	 Arrêts alternatifs  Corridor de passage  Secteur
TAD zonal	
● Arrêt fixe ○ Arrêt facultatif (sur demande)	

Marque tous les arrêts de la ligne. Horaires réguliers.

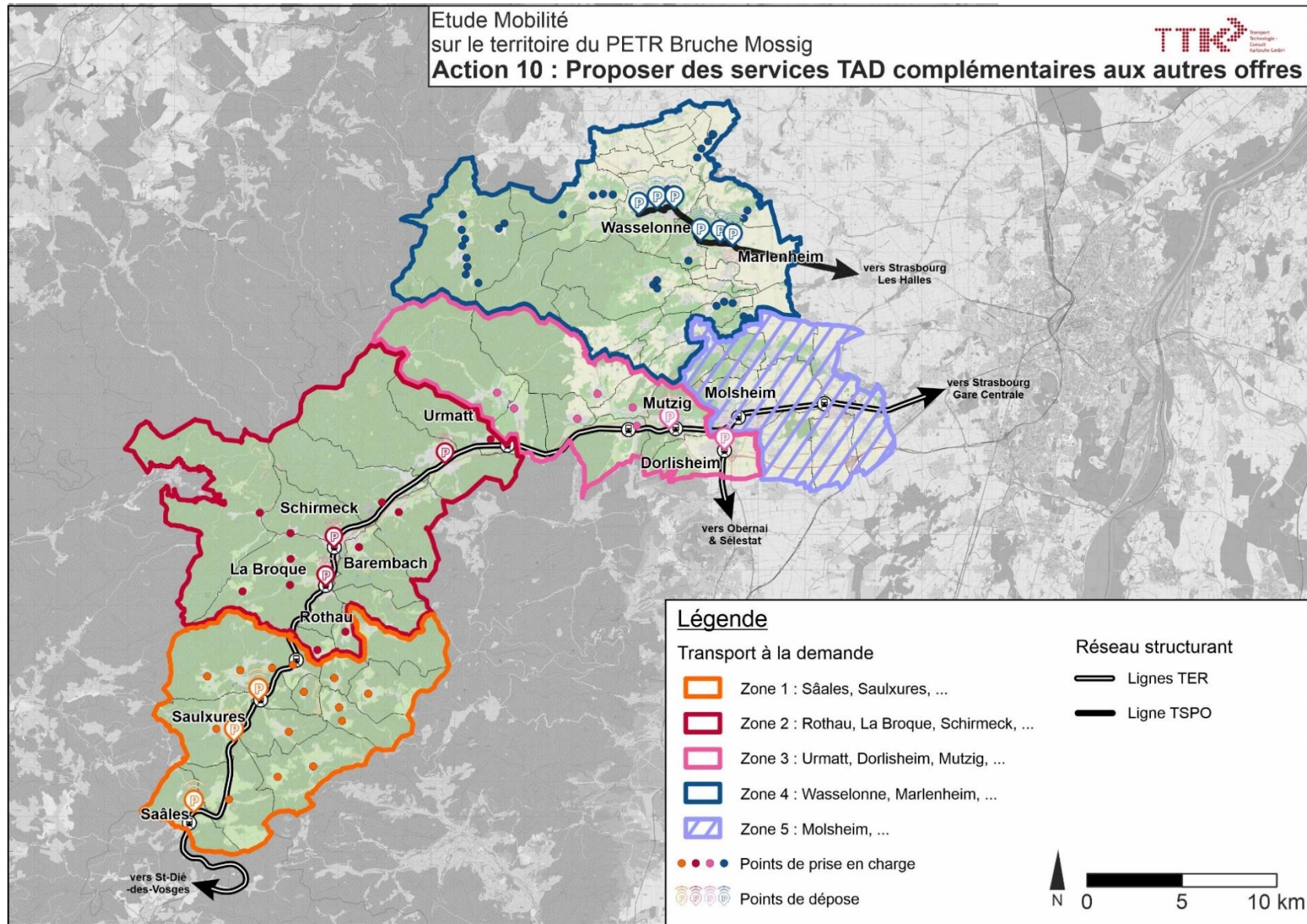
Itinéraire fixe où seuls les arrêts sont ajustés. Temps de parcours variable.

Itinéraires avec des arrêts fixes mais pouvant s'adapter ponctuellement pour correspondre à la demande, sans changer radicalement les temps de parcours entre les différentes alternatives possibles.

Itinéraire directionnel où seul le point de départ est fixé.

Itinéraire non défini. Le transporteur peut couvrir l'intégralité des points d'arrêts de la zone. Le trajet se construit en fonction de la demande. L'horaire de départ peut être fixé, mais le temps de parcours est variable.

Propositions - Proposer des services de TAD complémentaires aux autres offres



Propositions - Proposer des services de TAD complémentaires aux autres offres

Le découpage territorial proposé en cinq zones permet d'offrir des possibilités d'ajustement des services aux besoins locaux :

- Population desservie par zone plus ou moins importante
- Superficie des zones plus ou moins vaste

Zone	Population	Surface (km²)
Zone 1	5.023	121,3
Zone 2	16.021	182,7
Zone 3	17.500	95,4
Zone 4	24.544	176,2
Zone 5	22.750	66,0

- TAD zonal avec points de prise en charge
- TAD zonal avec points de prise en charge
- TAD zonal avec points de prise en charge
- Lignes virtuelles
- TAD zonal

L'estimation financière du coût d'un service TAD est souvent complexe en raison d'un impact fort du succès commercial et des principales origines-destinations commandées.

Dans le tableau suivant, est proposé sur la base du retour d'expérience d'AUTOCOM (TAD au niveau de la CC de la Région de Molsheim Mutzig) une estimation du coût des services sur les différentes zones envisagées.

Les 160.000 € représentent ainsi à ce stade une estimation sans modulation des coûts en lien avec la fréquentation potentielle révisée sur la base des spécificités territoriales et sans modulation des kilomètres.

Type de TAD	Région / Commune	Potentiel de voyageurs*	Superficie (km²)	Potentiel de densité**	Nombre de jours de fonctionnement par an	Nombre de voyageurs par an	Nombre de voyageurs par JOB	Nombre de voyageurs par JOB / 100 hab./km²	Coefficient de demande D***	Coût total annuel	Coût par JOB	Coût par voyageur
Point à point	Zone 1	5.023	121,3	41	302	734	2	6	0,048%	9.410 €	31 €	12,8 €
Point à point	Zone 2	16.021	182,7	88	302	2.343	8	9	0,048%	30.012 €	99 €	12,8 €
Point à point	Zone 3	17.500	95,4	183	302	2.559	8	5	0,048%	32.783 €	109 €	12,8 €
Point à point	Zone 4	24.544	176,2	139	302	3.589	12	9	0,048%	45.978 €	152 €	12,8 €
Point à point	Zone 5	22.750	66,0	345	302	3.327	11	3	0,048%	42.617 €	141 €	12,8 €
AUTOCOM (TAD CCRMM)	CCRMM	47.358	202,6	234	302	6.925	23	10	0,048%	88.715 €	294 €	12,8 €

Propositions - Proposer des services de TAD complémentaires aux autres offres

Le découpage territorial est proposé en cinq zones.

- Zones 1 et 2 = TAD zonal avec points de prise en charge
 - Il s'agit de deux zones peu denses avec des villages et des hameaux situés en moyenne montagne. Le principe de fonctionnement permet de centraliser les prises en charge au niveau des principales zones d'habitat et de rejoindre les principales gares de la ligne TER et / ou les zones offrant des commerces et des services.
 - **Exemples de déplacements**
 - Cas n°1 – 1 habitant de la zone 1 veut se rendre dans la zone 2 : il est pris en charge à l'un des points identifiés (mutualisé, si possible, avec les arrêts des autocars scolaires), puis il est déposé dans l'une des gares de la zone 1 (a priori, la plus proche de son point de départ) pour rejoindre en TER une gare de la zone 2 (Schirmeck-La Broque, par exemple).
 - Cas n°2 – 1 habitant de la zone 2 veut se déplacer dans la zone 2 : il est pris en charge à l'un des points identifiés (mutualisé, si possible, avec les arrêts des autocars réguliers ou scolaires), puis il est déposé dans l'une des gares de la zone 2 (a priori, la plus proche de son point de départ) ou une des polarités (centre-ville de Mutzig ou zone commerciale de Dorlisheim, par exemple).
- Zone 3 = TAD zonal avec points de prise en charge
 - Il s'agit d'une zone peu dense avec deux communes plus densément peuplées à l'Est (Dorlisheim et Mutzig). Le principe de fonctionnement permet, notamment, pour les territoires peu denses de l'Ouest d'accéder aux commerces et aux services de Dorlisheim et Mutzig. L'accès aux gares est également assuré.
- Zone 4 = TAD en lignes virtuelles
 - Il s'agit d'une zone relativement dense avec la présence historique de lignes régulières. Le TAD permet d'offrir des services complémentaires aux lignes régulières par la réservation d'horaires supplémentaires disponibles à la demande. Ainsi, des services supplémentaires sont proposés sur les lignes régulières à certaines heures.
- Zone 5 = TAD zonal
 - Sur cette zone la plus dense, il est envisagé un service de TAD zonal fonctionnant à des heures spécifiques pour garantir notamment l'accès à la gare de Molsheim d'une part, mais aussi aux principales zones d'emplois de la commune de Molsheim. *Une mutualisation avec le services Flex'hop pour les communes frontalières de l'EMS est à envisager.*

Action C10 : Proposer des services de TAD complémentaires aux autres offres

Horizon	Schéma de gouvernance	Coûts à l'échelle du PETR	Difficulté de mise en œuvre
CT  MT  LT 	Porteur : • AOM Partenaire : • PETR Financier : • AOM	+200.000 €	☆☆
Constats - Des communes sans desserte régulière - Un accès limité aux offres structurantes pour certains habitants Ambitions - Offrir une solution pour tous les habitants du territoire afin de rejoindre les axes structurants de transport (TER et TPSO) - Faciliter l'accès aux services de proximité à l'échelle de bassins de vie Actions - Définir un zonage cohérent avec le service souhaité - Découpage en 5 zones envisagées - Possibilité de définir des zones de superposition de ce zonage : par exemple, une commune pourrait être exceptionnellement rattachée à deux zones en raison d'une attraction plus ou moins marquée vers une polarité unique (Dangolsheim) - Cadrer les attentes du service en termes de fonctions - Public cible - Périodes de fonctionnement : tous les jours, les jours de marchés... - Coût envisagé			
Déclinaison opérationnelle - Formaliser un cahier des charges sur chaque zone définie (en s'inspirant du retour d'expérience de la CCRMM) - Lancer des appels d'offre, au-fur-et-à-mesure pour les différents secteurs		Indicateurs de suivi - Nombre de réservations par période de la journée, par jour et par mois - Nombre de kilomètres parcourus - Coût mensuel du service	Points d'attention La mise en place des différents services TAD proposés doit être réfléchi à une échelle globale, soit les 5 secteurs. La passation des marchés pourrait être ainsi coordonnées à des fins de mutualisation et de réduction des coûts (marché unique avec plusieurs lots). Une stratégie de mise en concurrence sectorielle pourrait aussi être envisagée avec toutefois une absence potentielle de mutualisation des moyens engagés.

VOLET C : De nouveaux services pour tous

ACTIONS

- C10 – Proposer des services de TAD complémentaires aux autres offres
- C11 – Accompagner le covoiturage dans sa mise en œuvre
- C12 – Développer un schéma directeur pour l'électromobilité

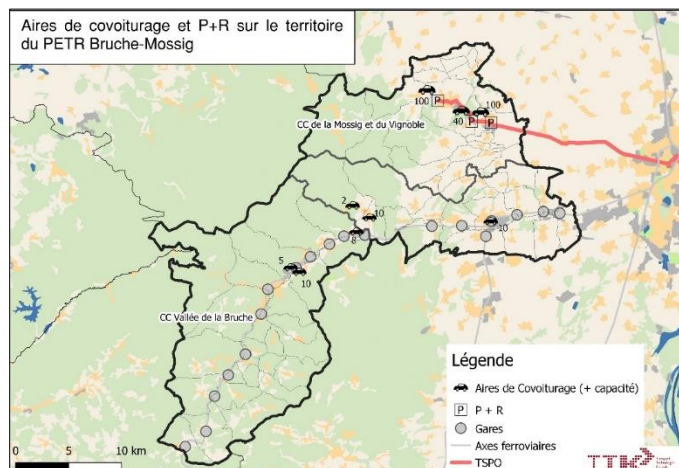
Action C11 - Accompagner le covoiturage dans sa mise en œuvre

Mise en contexte

Les aires de covoiturage visitées sont de qualités très diverses, et leurs localisations ne leur permettent pas pour toutes une chalandise large.

En effet, une caractéristique première doit être la proximité immédiate avec les axes routiers empruntés pour que les covoitureurs, aussi bien les conducteurs que les passagers, puissent les employer sans grand détour.

Il apparaît cependant fondamental que le covoiturage doit être déployé et appuyé en tant que solution souple et complémentaire aux offres plus lourdes de transport collectif.



Photographie du P+R / Aire de covoiturage à l'entrée de Marlenheim depuis Wasselonne



Photographie de l'aire de covoiture de la zone d'activité à Russ dans la vallée de la Bruche

Quant aux stratégies de covoiturage, il existe plusieurs modèles ayant des fonctionnements différents, jouant notamment sur l'anticipation ou la spontanéité de la démarche.

Propositions - Accompagner le covoiturage dans sa mise en œuvre

La voiture partagée

L'autopartage

- Véhicules en libre-service (Citiz, Autolib...)
- Location entre particuliers (le Airbnb de la voiture : Koolicar, Drivy...)



Le covoiturage

Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre **non onéreux, excepté le partage des frais**, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte.

Le covoiturage anticipé

« Je sais à l'avance avec qui je vais voyager »

J'ai « organisé » mon trajet à l'avance, et je suis « engagé » vis-à-vis de mon covoitureur.
[Avec réservation]

Informel

Voisin, collègue, famille...

Via un opérateur de mise en relation

Anticipé

Principalement sur le web : application mobile et site internet



Dynamique

Au dernier moment via une application mobile



Le covoiturage spontané

« Je ne sais pas avec qui je vais voyager »

Passager, je me rends au bord de la chaussée,
Conducteur, je choisis au dernier moment si je m'arrête.
[Sans réservation]

Informel

Autostop classique

Via un service de mise en relation

Avec panneau lumineux

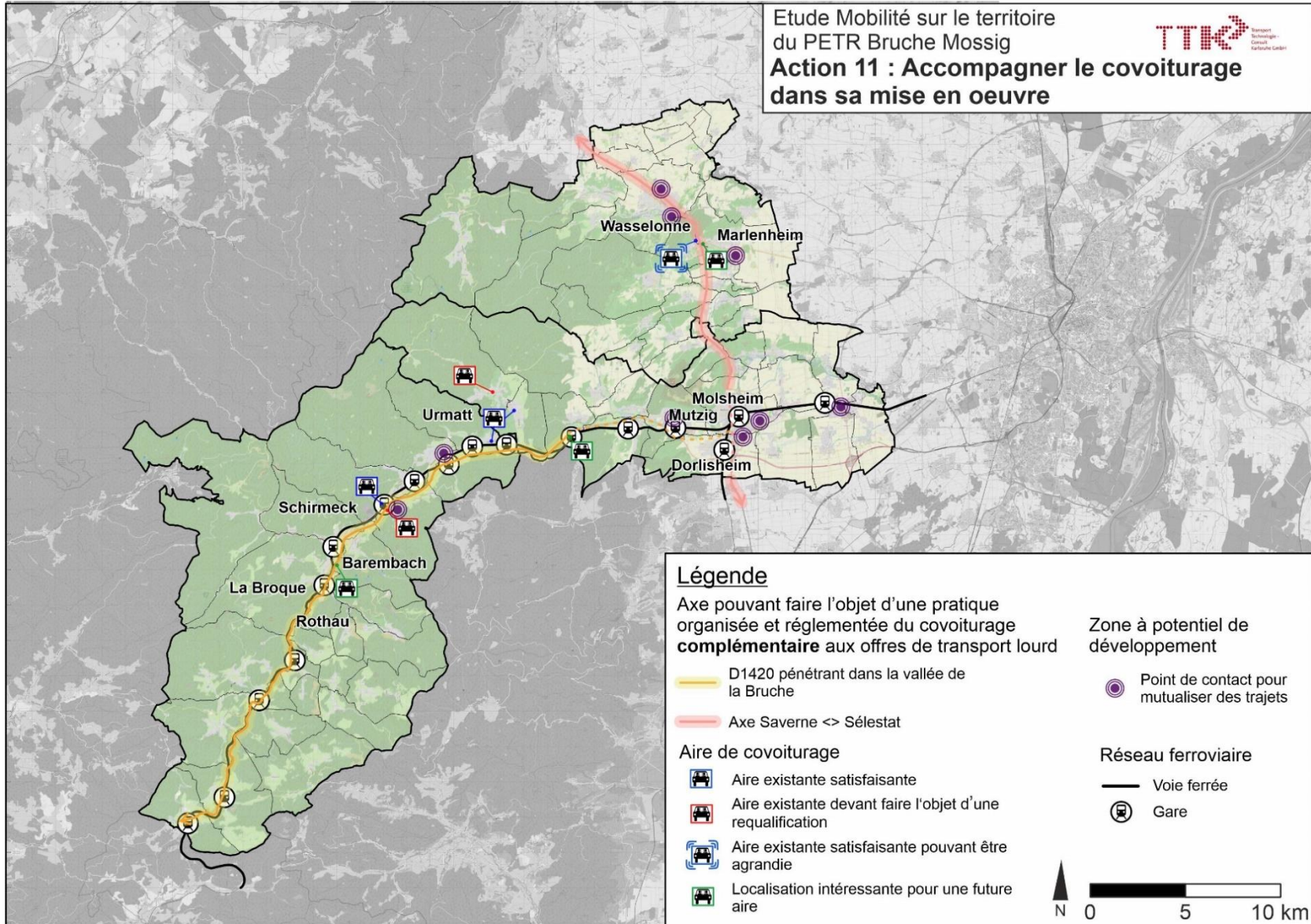


Sans panneau lumineux

Autostop amélioré



Propositions - Accompagner le covoiturage dans sa mise en œuvre



Action C11 - Accompagner le covoiturage dans sa mise en œuvre

Horizon	Schéma de gouvernance	Coûts unitaires	Coûts à l'échelle du PETR	Difficulté de mise en œuvre
CT  MT  LT 	Porteurs : • PETR et Communautés de communes Partenaires : • EMS, CEA, Département Région, Entreprises Financeurs : • Communautés de Communes, CEA, Département, Entreprises	Aires de covoiturage : 20 à 100 k€ Etude complémentaires pour la mise en service d'une plateforme : 50 k€	Env. 200 k€	☆☆

Constats

- La pratique du covoiturage est aujourd'hui faible et informelle.

Ambitions

- Favoriser le covoiturage de courte, moyenne et longue distance, sur des trajets domicile-travail ou domicile-loisir
- Augmenter le taux d'occupation des véhicules
- Amoindrir la tension en stationnement sur certains sites

Actions

- Identifier** les zones stratégiques pour l'aménagement d'aires ou de points de rencontre. Les aires de covoiturage se situeraient à proximité directe des axes passants du territoire, potentiellement à mutualiser avec le TER et le TSPO. Les points de rencontre se situeraient en priorité dans les zones d'activités et d'emplois. En effet, le covoiturage paraît être une solution pertinente surtout pour cibler les trajets domicile-travail aujourd'hui réalisés des auto solistes.
- Déployer des outils de mise en relation des usagers** (site internet, applications), en lien avec les initiatives départementales et régionales, les initiatives des entreprises (Merck, Safran) ou des collectivités voisines (EMS notamment)
- Mettre en place des mesures d'incitation cohérentes** avec la politique multimodale du territoire :
 - Avantage « places de parking » avec des accès avantageux ou des places réservées
 - Avantage financiers, à mettre en lien selon les trajets et leurs fonctionnalités. Il pourrait notamment être proposé des avantages plus attractifs en heures creuses lorsque la solution est complémentaire et non concurrentielle au TER.



Déclinaison opérationnelle

- Aménager des espaces pour covoituteurs
- Lancer des études complémentaires pour les mettre à profit au travers d'outils communs de mise en relation

Indicateurs de suivi

- Nombre d'aires de covoiturage
- Taux de remplissage de ces aires
- Nombre d'usagers inscrits sur la plateforme
- Nombre de trajets proposés par jour

Points d'attention

Eviter de multiplier les sources de partages de trajets pour ne pas disperser les usagers potentiels

VOLET C : De nouveaux services pour tous

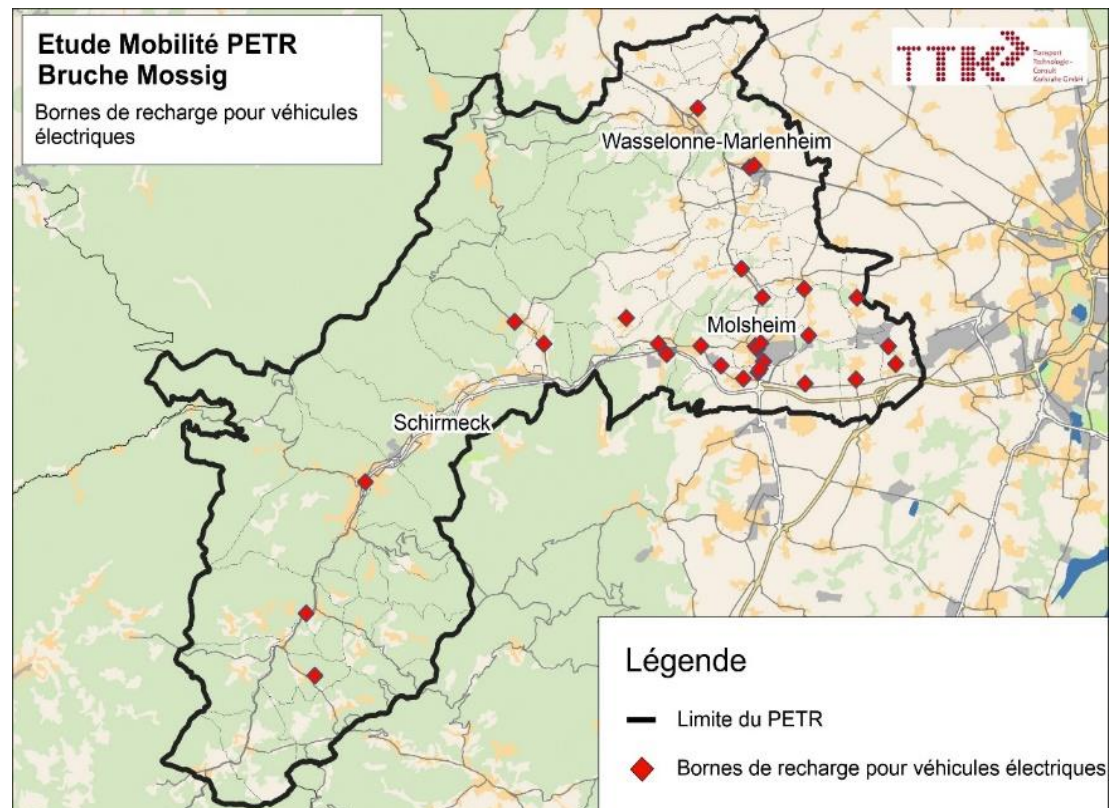
ACTIONS

- C10 – Proposer des services de TAD complémentaires aux autres offres
- C11 – Accompagner le covoiturage dans sa mise en œuvre
- C12 – Développer un schéma directeur pour l'électromobilité

Action C12 - Développer un schéma directeur pour l'électromobilité

Mise en contexte

Sur le territoire du PETR, plus d'une trentaine de bornes de recharges électriques ont pu être recensées au travers d'un développement selon des opportunités locales. Au vu de la transition technologique appuyée par les instances nationales (bonus écologique, etc.), il convient de développer un schéma directeur pour l'électromobilité. En effet, Le maillage territorial d'un réseau de bornes de recharge est un facteur influant sur l'acquisition de véhicules électriques par les particuliers.



Action C12 - Développer un schéma directeur pour l'électromobilité

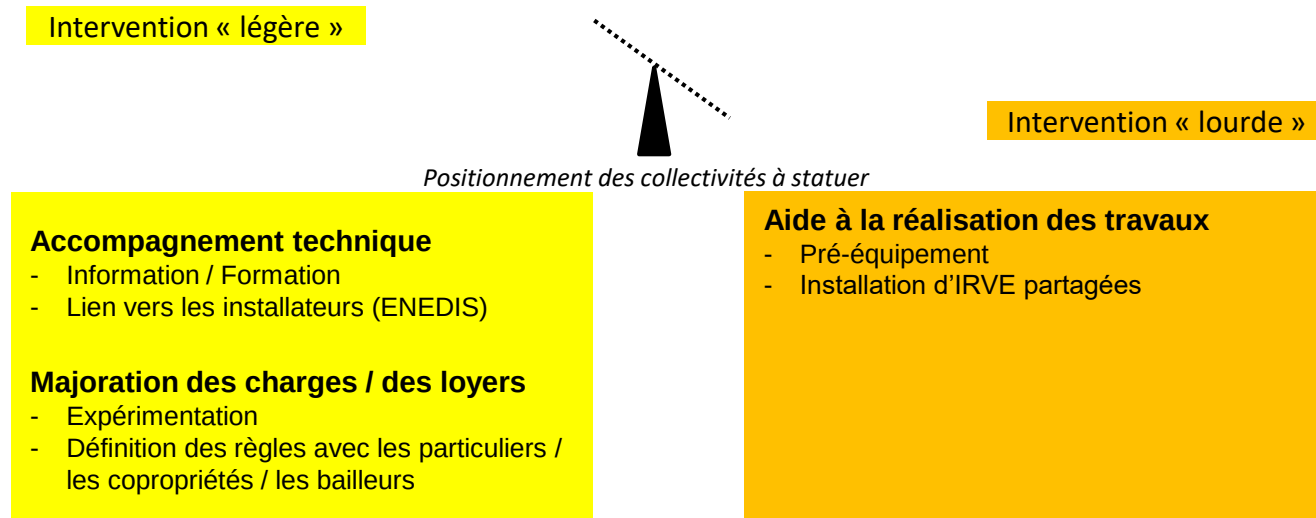
Enjeux

La question de l'électromobilité est différente selon le stationnement considéré, qu'il soit public ou privé.

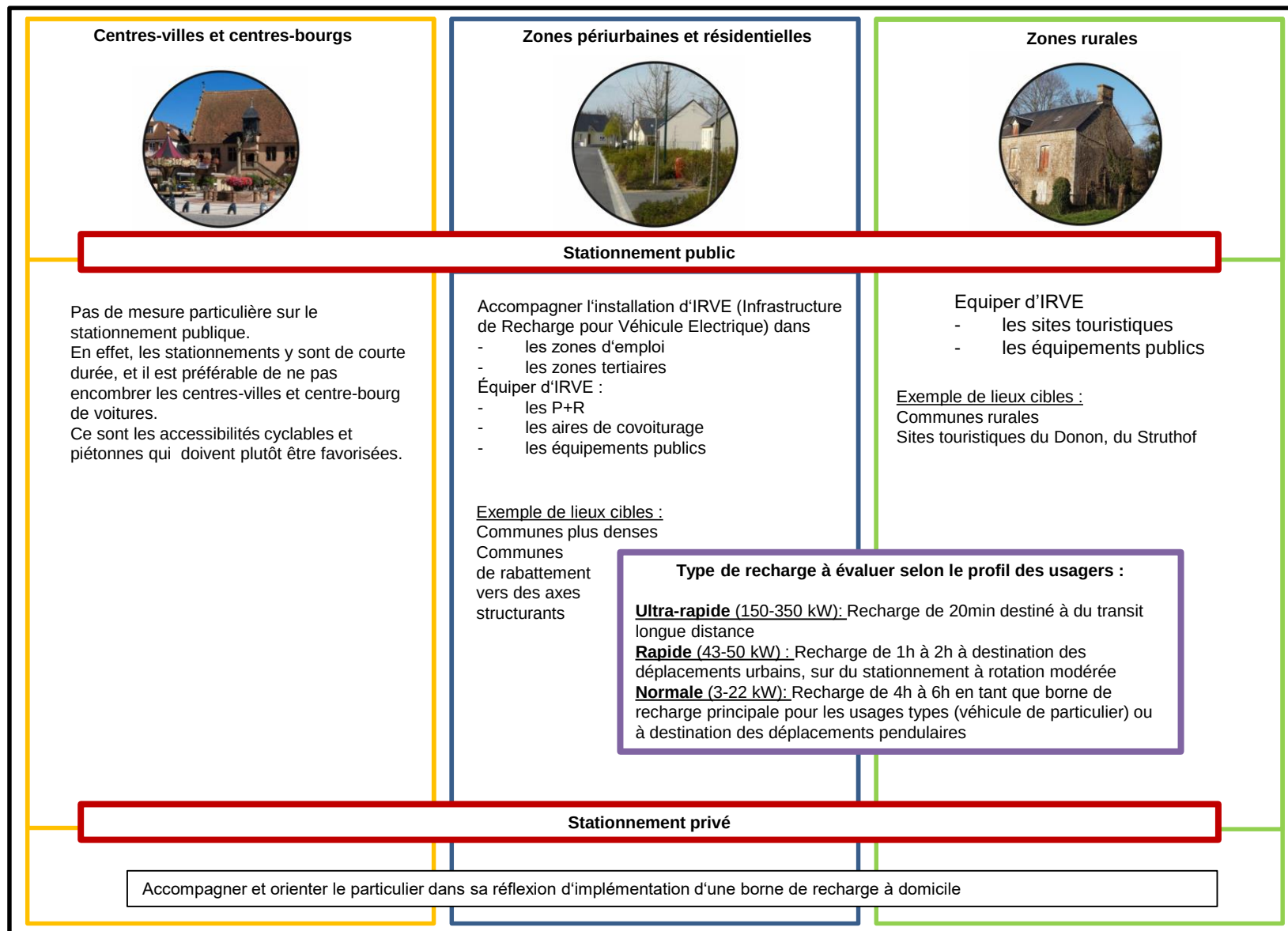
Dans ces deux domaines, le niveau d'intervention des collectivités doit toutefois être défini conjointement dans le cadre d'une stratégie validée.

Dans le domaine public, il convient, comme détaillé sur la page suivante, de bien identifier les lieux les plus à même d'accueillir des infrastructures de recharge d'une part, de définir ou non le coût du service à faire porter par l'usager (coût de la recharge masqué dans le coût du stationnement en zone payante, par exemple).

Dans le domaine privé, les collectivités doivent jouer un rôle d'accompagner qui comme le détaille le schéma ci-dessous peut-être plus ou moins important selon les choix locaux.



Propositions - Développer un schéma directeur pour l'électromobilité



Action C12 - Développer un schéma directeur pour l'électromobilité

Horizon	Schéma de gouvernance	Coûts unitaires	Coûts à l'échelle du PETR	Difficulté de mise en œuvre
CT  MT  LT 	Porteurs : - PETR et Communautés de communes Financeurs : - Communautés de Communes, Communes, Potentielles aides de l'État	Borne de recharge ultra-rapide : 50k€ Borne de recharge rapide : 30k€ Borne de recharge : 10k€	Env. 300k€	☆☆

Constats

- Une trentaine de bornes sont recensées sur le territoire
- Les bornes existantes sont concentrées dans la CCRMM

Ambitions

- Accompagner la transition du parc automobile vers la motorisation électrique

Actions

Identifier les lieux pour l'installation des bornes en lien avec les opportunités et faisabilités techniques

Installer les bornes

Accompagner les acteurs privés et les particuliers dans la conversion de leur véhicule

- Orienter** et **guider** les personnes s'interrogeant à propos de la faisabilité d'installer une / des bornes de recharge privées (puissance électrique disponible, financement, type de charge etc.)
- Inciter** les entreprises à proposer des solutions pour l'électromobilité à leurs employés

Déclinaison opérationnelle

- Identifier les lieux d'implémentation des bornes et les installer
- Accompagner tous les acteurs du territoire dans leurs transitions du thermique vers l'électrique

Indicateurs de suivi

- Nombre de bornes installées
- Utilisation des bornes installées

Points d'attention

Il faut garder une politique tarifaire cohérente entre les bornes publiques et les bornes privées (entreprises, grandes surfaces), sous peine de ne pas les voir utilisées.

Des groupements de commande aux échelles intercommunales peuvent favoriser l'obtention de meilleurs devis.

VOLET D : L'intégration de la mobilité à la vie du territoire

ACTIONS

- D13 – Sensibiliser aux offres de mobilité
- D14 – Communiquer sur les services
- D15 – Coupler les offres touristiques et de mobilité
- D16 – Mutualiser les initiatives des entreprises



VOLET D : L'intégration de la mobilité à la vie du territoire

ACTIONS

- D13 – Sensibiliser aux offres de mobilité
- D14 – Communiquer sur les services
- D15 – Coupler les offres touristiques et de mobilité
- D16 – Mutualiser les initiatives des entreprises

Action D13 - Sensibiliser aux offres de mobilité

Mise en contexte

La sensibilisation et l'éducation autour de la mobilité est un enjeu majeur pour renforcer l'attrait vers les solutions de transports alternatives au véhicule individuel tout en développant la responsabilité de chacun. Au travers du panel, des offres de mobilité peuvent en effet être mis en avant :

- Une forme d'autonomie et d'indépendance
- Des solutions adaptés aux budgets des foyers
- Un certain confort et une certaine sécurité
- Des opportunités de se déplacer de manière durable et responsable
- Des solutions saines et bonnes pour la santé, etc.

Action D13 - Sensibiliser aux offres de mobilité

Quelques exemples

Kit de communication de l'ADEME « Programme Avelo »

Signature campagne

Bannière site internet

Couverture Facebook et Twitter

Signature électronique

Zone dédiée au logo
de la collectivité



Fresque de la Mobilité : « Inspirée de la Fresque du Climat, la Fresque de la Mobilité est un atelier collaboratif de sensibilisation aux enjeux carbone de la mobilité des personnes »

Comprendre pour agir



Sensibiliser

Comprendre les enjeux et les conséquences de notre mobilité.



Échanger

Fédérer les équipes à travers une animation collaborative.



S'engager

Découvrir les leviers d'actions à notre disposition pour s'engager à tous les niveaux vers une mobilité décarbonée.



Jouer

Apprendre à travers un jeu éducatif, ludique et pédagogique.



Action D13 - Sensibiliser aux offres de mobilité

Horizon	Schéma de gouvernance	Coûts unitaires	Coûts à l'échelle du PETR	Difficulté de mise en œuvre
CT  MT  LT 	Porteurs : • PETR, Communes et Communautés de communes Partenaires : • Associations, établissements scolaires, entreprises Financeurs : • PETR, Communes et Communautés de Communes	Formation : env. 2k€ par animateur	Moyens humains : ++	★

Constats

- Les transports collectifs sont trop souvent assimilés à des solutions de repli
- Les modes actifs sont des solutions saines aussi bien pour l'environnement que pour l'usager

Ambitions

- Instruire et informer sur les bienfaits des solutions alternatives à l'autosolisme

Actions

- Identifier et sélectionner des volontaires pouvant intervenir auprès des concitoyens pour sensibiliser sur les pratiques en terme de mobilité.
- Réaliser des ateliers pédagogiques afin de sensibiliser sur les choix de mobilité. Ces ateliers et les discours doivent être adaptés aux différents publics et aux axes de sensibilisation.
- Proposer des chartes de conduite responsable en faveur d'une mobilité durable.
- Créer, partager et diffuser les supports d'information permettant de sensibiliser.

Lieux	Publics cibles	Exemple de formes de sensibilisation	Axes de sensibilisations prioritaires
Établissements scolaires	Jeunes écoliers, élèves, et étudiants	Ateliers pédagogiques (exemple : fresque de la mobilité)	Les modes actifs et la sécurité, les trajets courts, les déplacements vers les équipements de divertissements
Vie associative	Toutes catégories	Charte de conduite, interventions en AG	Les trajets courts, le covoiturage
Commerces, Services, Entreprises	Toutes catégories	Affiches et Posters sur des panneaux d'informations ou de publicité Lancer des défis (j'y vais)	Toutes offres de mobilité, la sécurité

Déclinaison opérationnelle

1. Intervenir auprès de différents public pour mettre en avant les offres de mobilité

Indicateurs de suivi

1. Nombre de personnes sensibilisées (participants aux réunions / aux événements, nombre de connexion sur les sites en ligne diffuseurs de l'information...)
2. Nombre d'interventions

Points d'attention

Ces actions de sensibilisation peuvent très largement être mutualisées avec d'autres actions de sensibilisation menées sur d'autres thématiques du Plan Climat.

VOLET D : L'intégration de la mobilité à la vie du territoire

ACTIONS

- D13 – Sensibiliser aux offres de mobilité
- D14 – Communiquer sur les services
- D15 – Coupler les offres touristiques et de mobilité
- D16 – Mutualiser les initiatives des entreprises

Action D14 - Communiquer sur les services

Mise en contexte

Les offres en mobilités sont larges et tendent même à se développer davantage et se diversifier. Ainsi, des efforts s'avèrent nécessaires pour porter à la connaissance de tous les administrés du territoire Bruche Mossig toutes ces offres à disposition.

Dans cette optique, il semble indispensable de lancer une réflexion générale sur la diffusion de l'information en termes de canaux et de publics cibles. Ce travail doit reposer sur une communication partagée entre les 3 EPCI dans le cadre d'un plan de marketing territorial d'une part, mais aussi avec les EPCI voisins d'autre part.

A titre d'exemple, les réflexions engagées au niveau de Strasbourg sur la mise en place d'une ZFE (Zone à Faibles Emissions) invitent à la mise en œuvre d'une communication sur un territoire élargie permettant d'accompagner les changements de comportement en termes de mobilités.

- Créer une charte graphique uniforme pour tous les messages à diffuser ;
- Mettre en place des points de conseil à la mobilité en des lieux stratégiques (principaux PEM / gares du territoire Bruche Mossig) ;
- Impliquer tous les acteurs de la vie du territoire au moyen d'un maximum de canaux.

Action D14 - Communiquer sur les services

Des exemples



**LIBERTÉ
SÉRÉNITÉ
MOBILITÉ**

Grâce aux transports publics, vous êtes plus proches de vos proches.
Pour vous permettre de vous retrouver en toute sérénité,
les réseaux de transport français veillent sur votre santé et votre sécurité.



Strasbourg.eu

3 h ·

! Aujourd'hui pollution à l'ozone :

Adoptez les bons gestes :

- ◆ Privilégiez les mobilités douces
- ◆ Réduisez vos activités physiques et sportives intenses.
- ◆ Pour les personnes sensibles ou vulnérables (femmes enceintes, nourrissons et jeunes enfants, personnes asthmatiques, ...) : limiter les activités physiques en plein air, éviter les sorties l'après-midi, ...



Action D14 - Communiquer sur les services

Horizon	Schéma de gouvernance	Coûts unitaires	Coûts à l'échelle du PETR	Difficulté de mise en œuvre
CT MT LT ● ● ●	Porteurs : - PETR et Communes et Communautés de communes Partenaires : - Région, EMS, Associations, établissements scolaires, entreprises Financeurs : - Région, Communes et Communautés de Communes	Goodies : environ 1€/u Affiches : environ 1 à 20€/u Kakémonos : environ 70€/u	Moyens humains : ++	☆
Constats - Les solutions de mobilités ne sont pas toutes connues des administrés Ambitions - Porter à connaissance toutes les offres de mobilités présentes sur le territoire auprès des administrés - Renforcer l'attrait et la curiosité sur les solutions alternatives à la voiture - Accueillir de nouveaux usagers sur les services de mobilité offerts Actions Créer une charte graphique uniforme pour tous les messages à diffuser. Impliquer tous les acteurs de la vie du territoire au moyen d'un maximum de canaux : - Offices de tourisme - Mairies, Ecoles - Sites internet des communes, des intercommunalités, du PETR - Réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Google) - Lors d'évènements communaux ou intercommunaux Ces actions de communication doivent être faites régulièrement et le message doit être simple. Cela peut avoir la forme d'un article sur les réseaux sociaux ou sur les sites internet, présenté sous forme d'affiches/kakémonos dans les mairies, les écoles, les points d'affichages communaux et/ou déployés lors d'évènements, sous forme de flyers mis à disposition des usagers dans les offices de tourisms, sites touristiques, hôtels. Ces coups de communications peuvent également être accompagnés par la distribution de goodies (lumières pour vélo, bracelet réfléchissants, etc...)				
Déclinaison opérationnelle - Créer les supports de communication - Les diffuser et partager		Indicateurs de suivi - Nombre de goodies distribués - Nombres des lectures/visites	Points d'attention Ces actions de communication peuvent très largement être mutualisées avec d'autres actions de communication menées sur d'autres thématiques du Plan Climat Air-Énergie-Territoire.	

VOLET D : L'intégration de la mobilité à la vie du territoire

ACTIONS

- D13 – Sensibiliser aux offres de mobilité
- D14 – Communiquer sur les services
- D15 – Coupler les offres touristiques et de mobilité
- D16 – Mutualiser les initiatives des entreprises

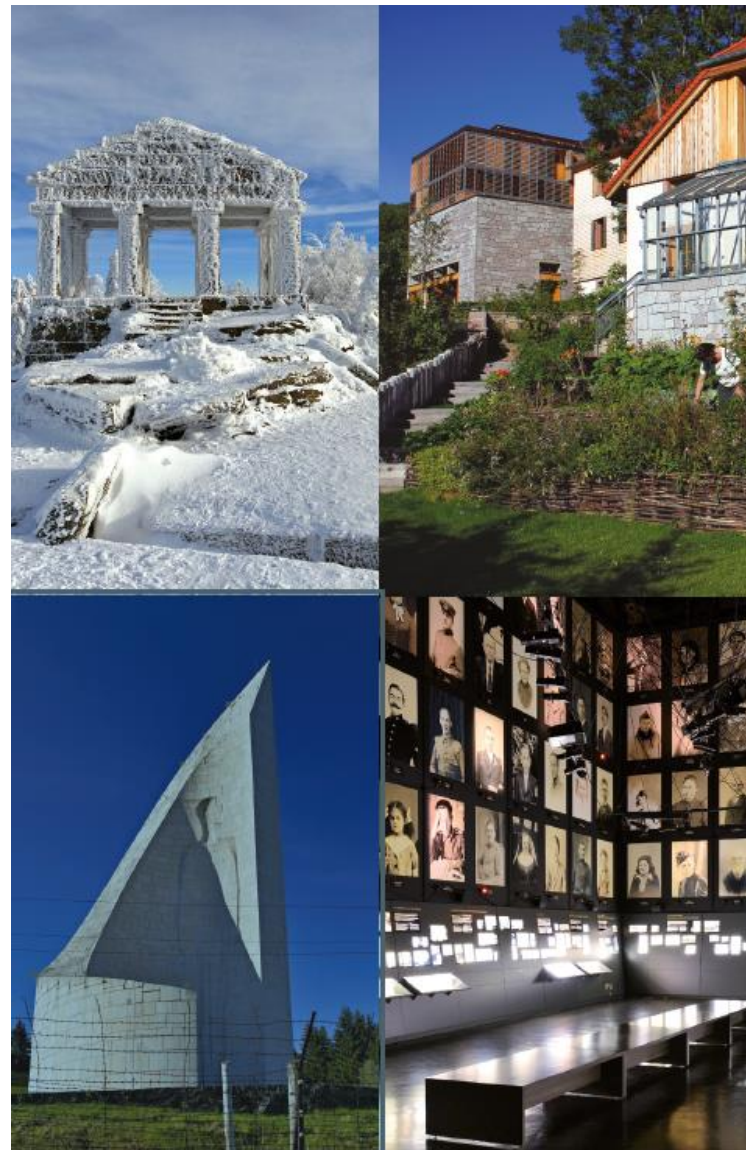
Action D15 - Coupler les offres touristiques et de mobilité

Mise en contexte

Le territoire du PETR Bruche Mossig accueille de nombreux touristes attirés par des activités et des sites touristiques divers :

- Des escapades en nature, en marche où à vélo, dans les vignes (Route du Vin) ou dans les Vosges ;
- Des séjours courts à la neige (Champ du Feu) ;
- Des visites de sites historiques (notamment au Struthof ou au Mémorial de l'Alsace-Moselle avec respectivement près de 175 000* entrées et 43 000* entrées à l'année) ;
- Des repas à de bonnes tables et des nuitées dans un cadre agréable ;
- Evènements ponctuels ; etc.

Ces attraits touristiques sont des leviers pour développer des offres de mobilités alternatives au seul accès touristique en voiture particulière du territoire. Elles peuvent par ailleurs intégrer un plan de marketing territorial visant à valoriser un tourisme indépendant de la voiture particulière.



Action D15 - Coupler les offres touristiques et de mobilité

Exemples

- Des supports de communication didactiques.
- Des services évènementiels complémentaires aux offres régulières.

Visitez STRASBOURG en Bus et Tram.

Plan touristique • Tourist map • Touristischer Plan

TOUT STRASBOURG À LA GARE AVEC 1 TICKET POUR 3

POUR VOS DÉPLACEMENTS EN BUS & TRAM

Ticket 24h Tripo 6 €

www.strasbourg.fr

Bus et Tram infos pratiques

Tarifs / Fares / Befreiungsgewinne

24h Solo 4,50 €
24h solo 1 personne - 24h du dimanche, 1 Personne
Membre Régulier dans les zones CTS ou CTS
Avec un Régulier (CTS) membre des CTS ou de Strasbourg guidé

24h Duo 6,50 €
24h duo 2 personnes - 24h du dimanche, 2 Personnes
Ticket valable dans le Bus et le Tram.
Vous avez le bus ou le tram Strasbourg guidé à la gare et dans les véhicules pour le Bus, en trajet simple et en correspondance.
Les tickets valables (1,50 €) et aller retour (3,10 €) sont disponibles directement dans le bus, auprès du conducteur et aux distributeurs automatiques des stations Tram.

Pensez à valider
Rappelez le temps pour vous! Donnez les deux. Donnez l'heure et validez l'abonnement régulier du ticket, sur le quai pour le Tram et dans les véhicules pour le Bus, en trajet simple et en correspondance.
Cliquez sur le bouton "en valider" ou sur le bouton "en valider" du bus. Le temps pour valider est de 10 secondes. Le temps pour valider est de 10 secondes. Le temps pour valider est de 10 secondes.

Vente de tickets
Ticket solo / Personneval

Distributeurs automatiques des stations Tram
Ticket solo machine et sans contact / Ticket solo machine et sans contact

Horaires de fonctionnement Bus et Tram
Bus et Tram fonctionnent tous les jours de la semaine de 5h30 à 23h30.

L'aéroport en Tram+Train (TER)
No service Tram - Train (Strasbourg et Strasbourg par Strasbourg) (TER)
Correspondance lignes A / C / D / E / F - Train à la Gare Centrale
Temps de trajet Gare Centrale - Aéroport: 9 min
Département Aéroport CTS / CTS / CTS et sans contact Central Rail Station
Aéroport Gare Centrale - Aéroport 9 min
Département Aéroport CTS / CTS / CTS et sans contact Central Rail Station

Ticket Tram + Train (TER) 4,50 €
Tram + Train (TER) Strasbourg Tram Régulière (TER)
Bus et Tram (TER) Strasbourg Tram Régulière (TER)

Contact CTS - Compagnie des Transports Strasbourgeois

Info CTS : 03 88 77 70 70
Du lundi au vendredi - From Monday to Friday 9h00 - 18h00
Du samedi / Samedi - From Saturday 9h00 - 18h00
Du dimanche / Dimanche - From Sunday 9h00 - 18h00

OFFICE DE TOURISME DE STRASBOURG
17 place de la Cathédrale - Strasbourg
Tel : 03 88 32 28 28
• Point Info à la Gare Centrale - Strasbourg
Régulier dans les zones CTS ou CTS
www.strasbourg.fr

20 Sites remarquables à découvrir

1. CATHÉDRALE
Cathédrale
Lignes A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z, AA, AB, AC, AD, AE, AF, AG, AH, AI, AJ, AK, AL, AM, AN, AO, AP, AQ, AR, AS, AT, AU, AV, AW, AX, AY, AZ, BA, BB, BC, BD, BE, BF, BG, BH, BI, BJ, BK, BL, BM, BN, BO, BP, BQ, BR, BS, BT, BU, BV, BW, BX, BY, BZ, CA, CB, CC, CD, CE, CF, CG, CH, CI, CJ, CK, CL, CM, CN, CO, CP, CQ, CR, CS, CT, CU, CV, CW, CX, CY, CZ, DA, DB, DC, DD, DE, DF, DG, DH, DI, DJ, DK, DL, DM, DN, DO, DP, DQ, DR, DS, DT, DU, DV, DW, DX, DY, DZ, EA, EB, EC, ED, EE, EF, EG, EH, EI, EJ, EK, EL, EM, EN, EO, EP, EQ, ER, ES, ET, EU, EV, EW, EX, EY, EZ, FA, FB, FC, FD, FE, FF, FG, FH, FI, FJ, FK, FL, FM, FN, FO, FP, FQ, FR, FS, FT, FU, FV, FW, FX, FY, FZ, GA, GB, GC, GD, GE, GF, GG, GH, GI, GJ, GK, GL, GM, GN, GO, GP, GQ, GR, GS, GT, GU, GV, GW, GX, GY, GZ, HA, HB, HC, HD, HE, HF, HG, HH, HI, HJ, HK, HL, HM, HN, HO, HP, HQ, HR, HS, HT, HU, HV, HW, HX, HY, HZ, IA, IB, IC, ID, IE, IF, IG, IH, II, IJ, IK, IL, IM, IN, IO, IP, IQ, IR, IS, IT, IU, IV, IW, IX, IY, IZ, JA, JB, JC, JD, JE, JF, JG, JH, JI, JJ, JK, JL, JM, JN, JO, JP, JQ, JR, JS, JT, JU, JV, JW, JX, JY, JZ, KA, KB, KC, KD, KE, KF, KG, KH, KI, KJ, KK, KL, KM, KN, KO, KP, KQ, KR, KS, KT, KU, KV, KW, KX, KY, KZ, LA, LB, LC, LD, LE, LF, LG, LH, LI, LJ, LK, LL, LM, LN, LO, LP, LQ, LR, LS, LT, LU, LV, LW, LX, LY, LZ, MA, MB, MC, MD, ME, MF, MG, MH, MI, MJ, MK, ML, MM, MN, MO, MP, MQ, MR, MS, MT, MU, MV, MW, MX, MY, MZ, NA, NB, NC, ND, NE, NF, NG, NH, NI, NJ, NK, NL, NM, NN, NO, NP, NQ, NR, NS, NT, NU, NV, NW, NX, NY, NZ, OA, OB, OC, OD, OE, OF, OG, OH, OI, OJ, OK, OL, OM, ON, OO, OP, OQ, OR, OS, OT, OU, OV, OW, OX, OY, OZ, PA, PB, PC, PD, PE, PF, PG, PH, PI, PJ, PK, PL, PM, PN, PO, PP, PQ, PR, PS, PT, PU, PV, PW, PX, PY, PZ, QA, QB, QC, QD, QE, QF, QG, QH, QI, QJ, QK, QL, QM, QN, QO, QP, QQ, QR, QS, QT, QU, QV, QW, QX, QY, QZ, RA, RB, RC, RD, RE, RF, RG, RH, RI, RJ, RK, RL, RM, RN, RO, RP, RQ, RR, RS, RT, RU, RV, RW, RX, RY, RZ, SA, SB, SC, SD, SE, SF, SG, SH, SI, SJ, SK, SL, SM, SN, SO, SP, SQ, SR, SS, ST, SU, SV, SW, SX, SY, SZ, TA, TB, TC, TD, TE, TF, TG, TH, TI, TJ, TK, TL, TM, TN, TO, TP, TQ, TR, TS, TT, TU, TV, TW, TX, TY, TZ, UA, UB, UC, UD, UE, UF, UG, UH, UI, UJ, UK, UL, UM, UN, UO, UP, UQ, UR, US, UT, UU, UV, UW, UX, UY, UZ, VA, VB, VC, VD, VE, VF, VG, VH, VI, VJ, VK, VL, VM, VN, VO, VP, VQ, VR, VS, VT, VU, VV, VW, VX, VY, VZ, WA, WB, WC, WD, WE, WF, WG, WH, WI, WJ, WK, WL, WM, WN, WO, WP, WQ, WR, WS, WT, WU, WV, WW, WX, WY, WZ, XA, XB, XC, XD, XE, XF, XG, XH, XI, XJ, XK, XL, XM, XN, XO, XP, XQ, XR, XS, XT, XU, XV, XW, XX, XY, XZ, YA, YB, YC, YD, YE, YF, YG, YH, YI, YJ, YK, YL, YM, YN, YO, YP, YQ, YR, YS, YT, YU, YV, YW, YX, YZ, ZA, ZB, ZC, ZD, ZE, ZF, ZG, ZH, ZI, ZJ, ZK, ZL, ZM, ZN, ZO, ZP, ZQ, ZR, ZS, ZT, ZU, ZV, ZW, ZX, ZY, ZZ

20 landmark sites to discover

20 Sehenswürdigkeiten

Vendredi
21 JUIN 2019

NAVETTES SPÉCIALES

LIGNE 3 : BEAUFORT - MAZÉ/ ANGERS - A/R

ALLER	HORAIRES	TARIFS
BEAUFORT-EN-ANJOU Place de la République	17H00	19H00
BEAUFORT-EN-ANJOU Pol le Tellier	17H03	19H03
BEAUFORT-EN-ANJOU Les Marillières	17H06	19H06
MAZÉ Carrefour Route de Fayet	17H10	19H10
MAZÉ Patis de la Noue	17H14	19H14
ANGERS Foch Haras	17H55	19H55
ANGERS Gare routière et SNCF	18H00	20H00

RETOUR	HORAIRES	TARIFS
ANGERS Avenue du 11 Novembre	23H00	01H00
MAZÉ Patis de la Noue	23H34	01H34
MAZÉ Carrefour Route de Fayet	23H38	01H38
BEAUFORT-EN-ANJOU Les Marillières	23H44	01H44
BEAUFORT-EN-ANJOU Pol le Tellier	23H47	01H47
BEAUFORT-EN-ANJOU Place de la République	23h50	01H50

- Carte Icar et billet groupe acceptés



Action D15 - Coupler les offres touristiques et de mobilité

Horizon	Schéma de gouvernance	Coûts unitaires	Coûts à l'échelle du PETR	Difficulté de mise en œuvre
CT ○ MT ● LT ○	Porteurs : • PETR et Communautés de communes Partenaires : • Sites touristiques, Offices de tourisme, Région Financeurs : • Région, Communes et Communautés de Communes	/	Moyens humains : ++	☆☆

Constats

- Le territoire attire de nombreux touristes

Ambitions

- Proposer aux touristes et visiteurs des possibilités de se déplacer sans avoir recours à leurs véhicules personnels, aussi bien pour venir sur le territoire que pour se déplacer au cours du séjour sur le territoire

Actions

Renseigner les touristes

Maintenir et renforcer les lignes de bus allant vers le Champ du feu, en saison hivernale et estivale, notamment sur la ligne 258 offrant le service depuis Strasbourg.

Créer des lignes événementielles ou **renforcer** des lignes lors d'événements sur le territoire du PETR (Marchés de Noël, le printemps de la forêt, etc.).

Communiquer sur les offres de mobilités auprès des hôteliers et des restaurateurs, de façon à ce que les premiers interlocuteurs directs des touristes sur le territoire soient en mesure d'aguiller le touriste → Connexion avec l'action D14 « Communiquer sur les services »

Inciter les hôteliers et restaurateurs à s'équiper de stationnement sécurisé pour les vélos, proposer de la location de vélos et offrir des bornes de recharge pour véhicules électriques.

Munir les sites touristiques, les offices de tourisme et tous les partenaires **de plaquettes d'information, de plans et fiches horaires** des différentes offres présentes localement.

Développer davantage sur le territoire les possibilités de location de vélo, qu'ils soient assistés électriquement ou non, en lien notamment avec le développement des itinéraires dans le vignoble proche de la route des vins, des itinéraires dans la vallée de la bruche ou le développement des activités sportives VTT (site à Wagenbourg).

Intégrer un volet tourisme dans les réflexions au sujet de l'adaptation de l'offre TER et TSPO à des fins événementielles et touristiques (horaires en plages de vacances scolaires, possibilité de monter les vélos à bord, etc.).

Déclinaison opérationnelle

- Intégrer les acteurs du tourisme dans les diverses démarches à entreprendre
- Identifier les besoins d'évolution des offres actuelles (le weekend dans un premier temps)
- Cibler des événements / des sites touristiques qui pourraient bénéficier d'offres événementielles

Indicateurs de suivi

- Part de la fréquentation des sites touristiques dont les visiteurs sont venus en TC
- Nombre de locations vélos à des fins touristiques

Points d'attention

Il est important de décliner cela en considérant également les actions entreprises par la Région, notamment en termes de couplage tarifaire entre les activités touristiques et les solutions de mobilité alternatives.

Action D15 - Coupler les offres touristiques et de mobilité

Focus - Embarquement de vélos dans les cars

Pourquoi favoriser l'embarquement de vélos dans les cars ?

- Pour accéder aux itinéraires cyclables
- Pour favoriser l'intermodalité

Quelle spécificité pour la demande ?

- 8-10h et 18-19h, aussi bien pour les vélotouristes que pour les « vélotafeurs »
- Surtout pendant la période touristique
- Souvent par groupe (en moyenne 3,5 cyclotouristes)
- Pas sur les courtes distances

Comment rendre le service efficace ?

- Réaliser une bonne communication sur l'offre
- Rendre lisible le service (offre simplifiée, tarifs clairs)
- Eduquer en amont l'utilisateur afin de ne pas nuire à la vitesse commerciale de la ligne

Action D15 - Coupler les offres touristiques et de mobilité

Focus - Embarquement de vélos dans les cars

Quelles solutions ?



Rangement en soute



Dispositif de rangement en soute



Compartiment isolé des voyageurs



Porte-vélos



Crochets



Remorque

Action D15 - Coupler les offres touristiques et de mobilité

Focus - Embarquement de vélos dans les cars

Quelles solutions ?

Solution	Coût / capacité	Coûts / vélo	Entretien / an	Inconvénients	Avantages
Rangement en soute	0€ pour 2 à 3 vélos	0€	/	- Vélos abimés - Potentiels conflits avec les bagages - Place limitée	- Gratuit et immédiat
Dispositif de rangement en soute	15000€ pour 2 vélos	7500€	2250€	- Nombre de vélos limités	- Sécurisation des vélos
Compartiment isolé des voyageurs	5000€ à partir de 5 vélos	1000€	/	- Nombre de places passagers réduit	- Sécurisation des vélos - Pas de perte de temps pour le (dé)chargement
Racks à vélos (crochets)	4000€ pour 8 vélos	500€	1000€	- Temps de (dé)charge	- Bonne capacité d'embarquement - Facilité d'accroche
Porte-vélos	1500€ pour 2 à 3 vélos	500€	100€	- Temps de (dé)charge	- Facilité d'accroche
Remorque	3000€ (remorque ouverte pour 10 vélos) à 30000€ (remorque fermée pour 30 à 40 vélos)	300€ à 700€	200€	- Surconsommation de carburant	- Forte capacité - Sécurisation des vélos

Source : velo-territoire.org

Ces solutions sont également source d'innovation : des solutions automatisées sont d'ailleurs en phase de développement.

VOLET D : L'intégration de la mobilité à la vie du territoire

ACTIONS

- D13 – Sensibiliser aux offres de mobilité
- D14 – Communiquer sur les services
- D15 – Coupler les offres touristiques et de mobilité
- D16 – Mutualiser les initiatives des entreprises

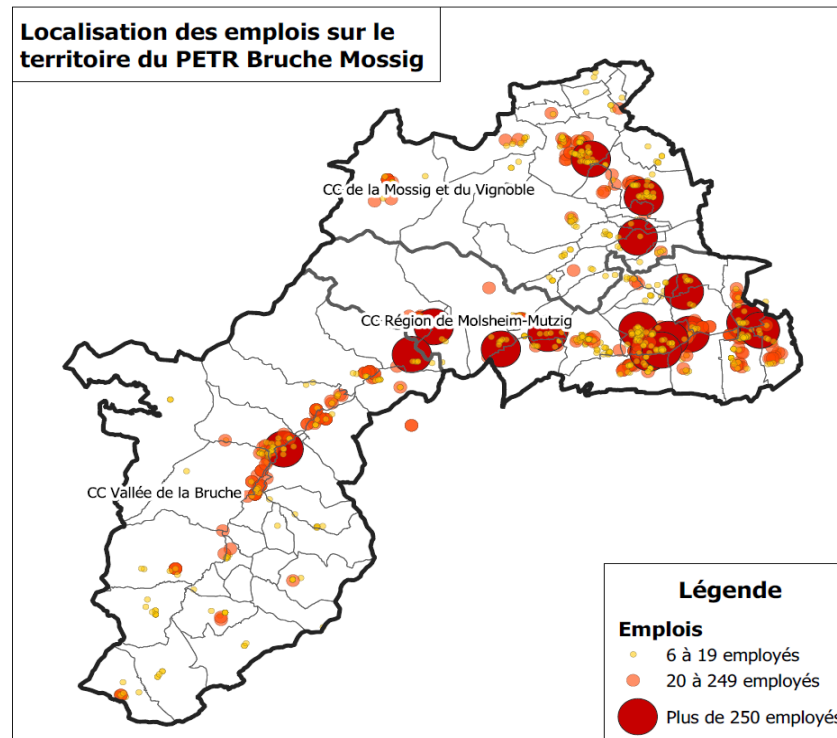
Action D16 - Mutualiser les initiatives des entreprises

Mise en contexte

Le territoire du PETR Bruche Mossig accueille nombre d'entreprises dont certaines très grandes et ambitieuses. Parmi elles, Safran et Merck élaborent actuellement, avec l'appui de prestataires externes, des outils pour mettre en commun des trajets pour leurs employés. Ces outils en cours de développement ne sont cependant pas les mêmes.

Ainsi, des enjeux globaux se dessinent au vu des ces premières initiatives :

- Inciter les employeurs à s'engager vers des initiatives similaires
- Mutualiser et mettre en commun les outils afin de profiter d'une meilleure efficacité par jeu d'échelle



Action D16 - Mutualiser les initiatives des entreprises

Horizon	Schéma de gouvernance	Coûts unitaires	Coûts à l'échelle du PETR	Difficulté de mise en œuvre
CT MT LT ○ ● ○	Porteur : • PETR Partenaires : • Employeurs privés et publics, EMS Financeurs : • Région, Communes et Communautés de Communes	Partage des outils déployés : 10k€ à 100k€ selon la complexités des outils numériques mise en service	Moyens humains : ++	☆☆☆

Constats

- Certaines entreprises lancent des initiatives pour avoir un bilan carbone neutre. Ces mêmes entreprises identifient le volet de la mobilité comme étant un levier pour atteindre ces objectifs.

Ambitions

- Rassembler et simplifier les initiatives afin d'avoir des outils plus globaux et donc plus performants.

Actions

Recenser, découvrir et comprendre les initiatives des entreprises précurseurs dans l'élaboration de programmes et d'outils pour favoriser l'éco-mobilité dans les entreprises.

Etablir une stratégie pour mutualiser les initiatives en s'appuyant sur des critères :

- Géographiques : Le partage de déplacements en lien avec des entreprises installées sur des mêmes zones d'activités aura naturellement plus de succès
- Technologiques : Les solutions déployées ou en cours de développement sont élaborées sur des outils numériques dont les mises en communs ne sont pas directes (licences, droits, etc.)
- Economiques : Certaines entreprises sont amenées à créer un système de compensation / rémunération. Il convient alors d'estimer dans quelle mesure cela est duplicable vers un modèle plus global dans le cas d'une mutualisation des outils.

Recenser les entreprises et employeurs par groupe ayant des enjeux communs, et les **inciter** à entreprendre une démarche similaire. Les retours d'expérience des initiatives précurseurs viendront alimenter les réflexions.

- Communication sur les PDIE (Plan de Déplacements Inter-Entreprises) existants ou programmés

Déclinaison opérationnelle

1. Recenser les entreprises ayant entrepris des actions et celles émettant le désir d'engager une démarche similaire
2. Etablir une stratégie de mutualisation

Indicateurs de suivi

1. Nombre de trajets mutualisés
2. Nombre d'acteurs engagés et accompagnés
3. Bilan carbone des entreprises

Points d'attention

Cette action mêle initiatives privées et publiques. Des ententes ne sont possibles qu'avec accord des différents partis

Optimix (outil d'appui aux démarches de type PDIE) est une solution mise en œuvre avec succès sur le territoire de l'EMS. Son extension aux territoires limitrophes dont le PETR Bruche Mossig semble être une piste d'optimisation de ce service à un coût quasi nul.

Synthèse

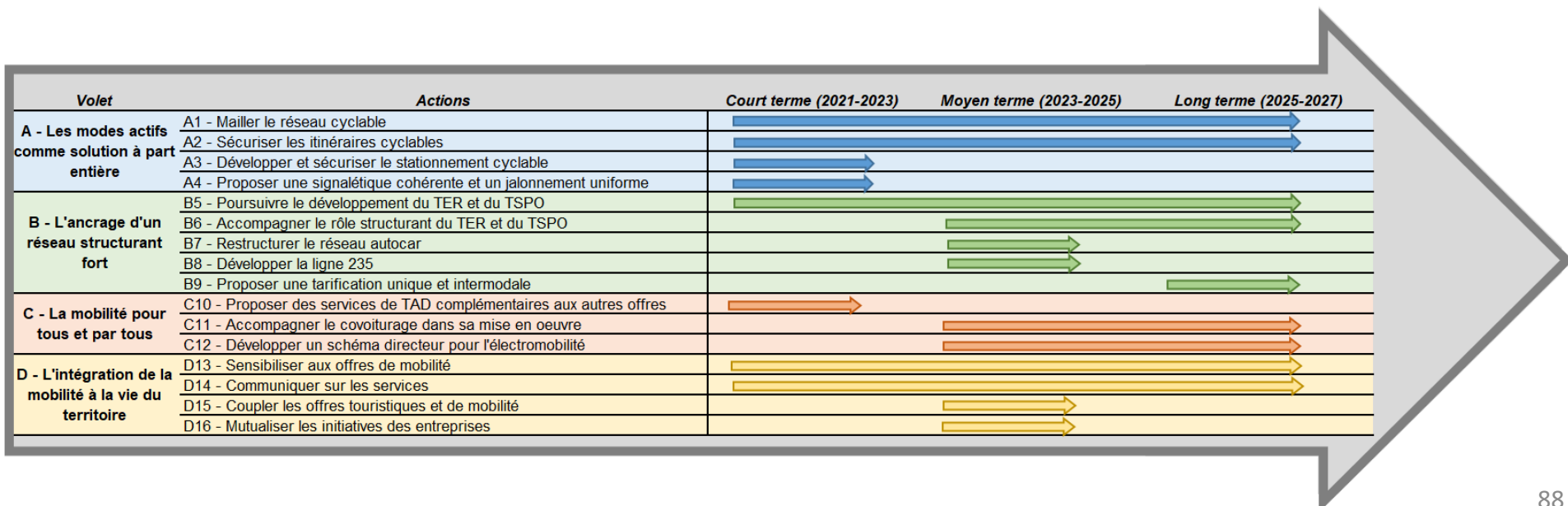


Mise en œuvre du plan d'actions

La mise en œuvre de ces actions s'étale sur différents horizons. Certaines actions sont à porter ponctuellement, d'autres actions sont à mener en continu tout au long du plan pluriannuel.

Les clés de réussite pour la mise en œuvre de ce plan d'actions sont :

- La **bonne entente et coordination** entre les différents acteurs, aussi bien les porteurs, les partenaires que les financeurs identifiés pour chacune des actions.
- L'**investissement**, la **mobilisation** et la **conviction** des équipes qui portent les actions.
- La **régularité** et la **continuité** dans le suivi du plan, en considérant aussi bien les actions mises en œuvre que celles projetées.



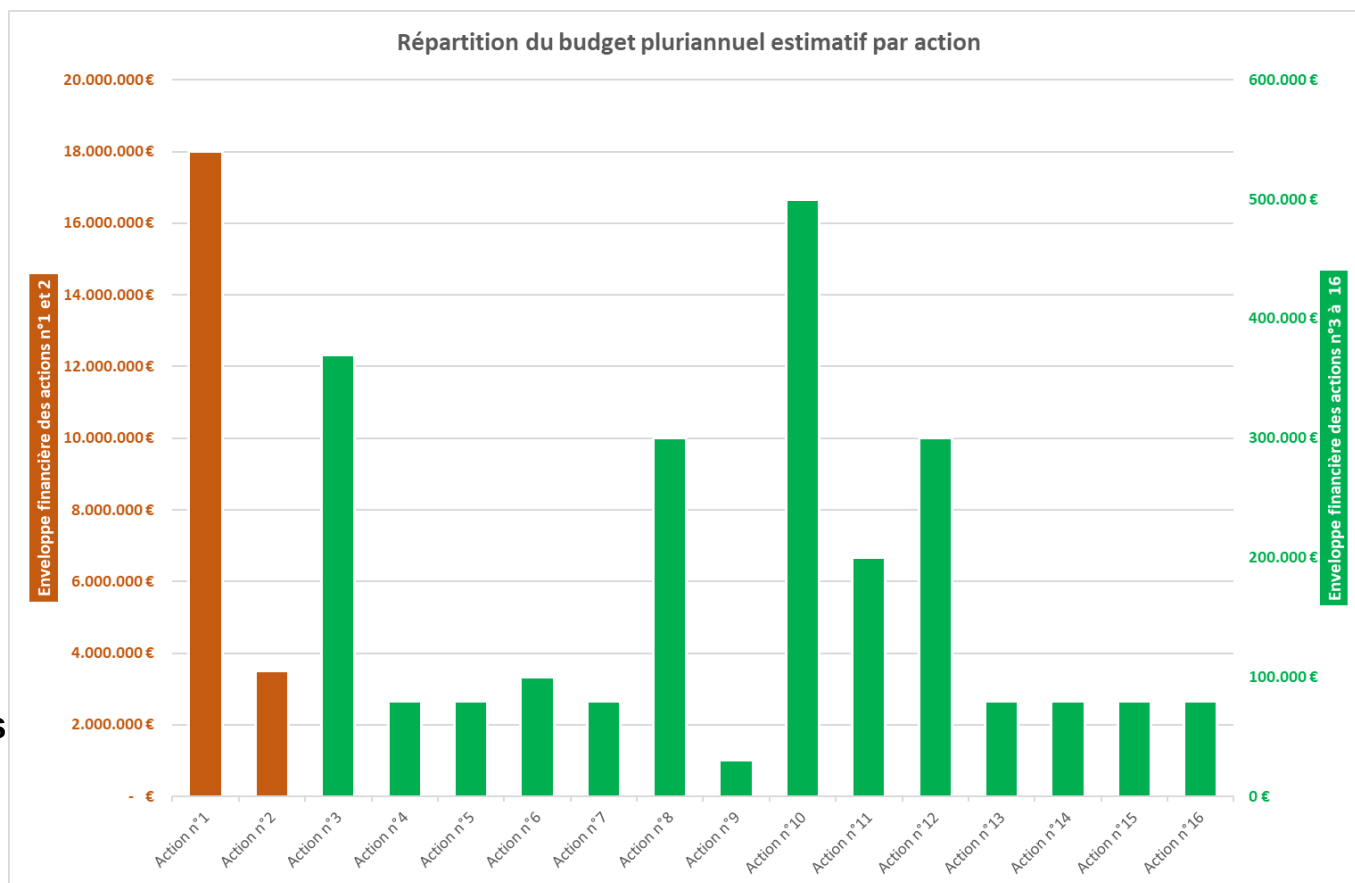
Volumes financiers et investissements – Synthèse par action

A partir des fiches actions et des propositions associées ont été affectés des budgets cibles estimés sur une période pluriannuelle de 6 années (2021-2027). Ces moyens financiers doivent permettre la mise en œuvre progressive du plan d'actions.

La diversité des actions, de par leurs finalités très diverses, ne permet de comparer aisément les moyens engagés au regard des apports réels pour le territoire. Ainsi, **12 actions ne représentent que 8% du budget global estimé** et permettent d'apporter au territoire un bénéfice important dans la promotion des mobilités.

D'autre part, 91% des moyens correspondent à des coûts d'investissement, alors que le reste concerne des coûts de fonctionnement (moyens humains et exploitation du TAD, par exemples).

Par ailleurs, **une part importante de la mise en œuvre de ces moyens repose sur un travail de coordination, que le PETR pourrait assurer en lien avec les Communautés de Communes.**



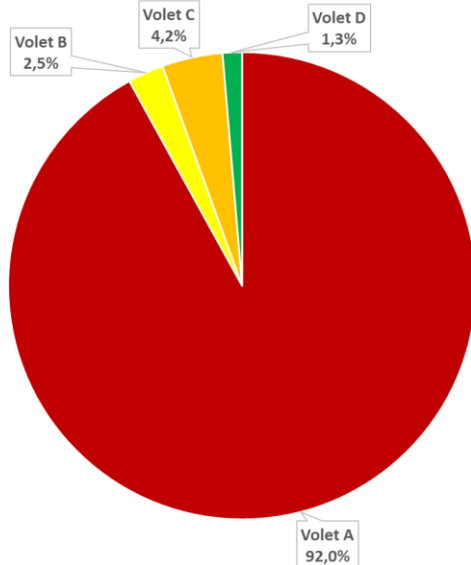
Volumes financiers et investissements – Synthèse par volet

Ce présent plan d'action a pour ambition de développer de manière concrète et opérationnelle les mobilités sur le territoire Bruche Mossig. Cela nécessite un budget avoisinant 23.860.000 € à l'échelle du PETR sur les 6 prochaines années, à répartir entre chaque acteur financeur identifié pour chaque action.

Au-delà de ce budget majoritairement destiné à des réalisations plutôt techniques, ce plan d'action repose également et très largement sur les **moyens humains** dédiés à sa mise en œuvre, aussi bien au sein du PETR, que dans les Communautés de Communes et dans les Communes.

Le volet D constitue le principal moteur de l'ensemble du plan d'actions puisqu'il est générateur de synergies entre les différents acteurs et partenaires, à même d'enclencher une dynamique globale à l'échelle du territoire Bruche Mossig.

Répartition du budget pluriannuel estimatif par volet du plan d'actions



Volet A - Les modes actifs comme solution à part entière

◆ Des compétences communales et intercommunales permettant des actions financièrement fortes

Volet B - L'ancrage d'un réseau structurant fort

◆ Des compétences ne relevant pas directement des communes ou des intercommunalités ne permettant pas que des actions financièrement limitées

Volet C - De nouveaux services pour tous

◆ Des actions nécessitant une implication financière fortement variable, notamment sur dans le cadre du développement de services TAD (dont les coûts peuvent grimper relativement rapidement)

Volet D - L'intégration de la mobilité à la vie du territoire

◆ Des actions impliquant des moyens humains forts pour la promotion des services sur le territoire : levier fort

ANNEXES



Annexe - Action A1 : Mailler le réseau cyclable

Véloroute de la Vallée de la Bruche

Branches	Point de départ	Point d'arrivée	Type	Longueur (m)	Tracé
1	Saales	Saulxures	Itinéraire protégé	11 900	https://goo.gl/maps/tJwJGCvBucC7h65x8
2	Saulxures	Saint-Blaise-la-Roche	Site propre	900	https://goo.gl/maps/GATJ2hB8ib46JBAb7
3	Saint-Blaise-la-Roche	Plaine	Itinéraire protégé	700	https://goo.gl/maps/kJbsBEhzVmw3zK5c6
4	Plaine	Plaine	Itinéraire partagé	1 900	https://goo.gl/maps/hKtV44TnsnteCPhr7
5	Plaine	Fouday	Itinéraire protégé	1 600	https://goo.gl/maps/4Tyka7u5kmtz7s8m8
6	Fouday	Rothau	Itinéraire partagé	2 900	https://goo.gl/maps/FF7oVak5yGtsq2qx6
7	Rothau	Schirmeck	Itinéraire protégé	6 300	https://goo.gl/maps/TMBUX8FaEN5mTCcn7
8	Schirmeck	Schirmeck	Itinéraire partagé	2 300	https://goo.gl/maps/7QOQDBFc2pNw95NaV9
9	Schirmeck	Russ	Site propre	1 200	https://goo.gl/maps/sGnHS98GqRWd4XMY7 https://goo.gl/maps/4g4ZENQcDgxHfZGp9
10	Russ	Muhlbach-sur-Bruche	Itinéraire partagé	3 000	https://goo.gl/maps/8LcFmXWkvXHXE431A
11	Muhlbach-sur-Bruche	Muhlbach-sur-Bruche	Itinéraire protégé	1 200	https://goo.gl/maps/FKMc1LYYNHtBAHXe6
12	Muhlbach-sur-Bruche	Heiligenberg	Itinéraire partagé	6 800	https://goo.gl/maps/hZsXBySSStK71TCJq7 https://goo.gl/maps/gEq23EEExSaLzDEAW7
13	Heiligenberg	Gresswiller	Itinéraire protégé	190	https://goo.gl/maps/i7AAXs5STVa8BNDG7
14	Gresswiller	Gresswiller	Site propre	4500	https://goo.gl/maps/FrTMWWhamFt7QfVHN9
15	Gresswiller	Gresswiller	Itinéraire partagé	1 700	https://goo.gl/maps/41tn3W1B95vZnimY7
16	Gresswiller	Gresswiller	Site propre	350	https://goo.gl/maps/SbEF4RkoTKAAJvC88
17	Gresswiller	Gresswiller	Itinéraire protégé	180	https://goo.gl/maps/pyUE4X4XQQX6Ud5b6
18	Gresswiller	Gresswiller	Site propre	300	https://goo.gl/maps/XQJTJ5Jv8z25GDZ6A
19	Gresswiller	Gresswiller	Itinéraire protégé	750	https://goo.gl/maps/p9hEBXrt6vLYvmAQa
20	Gresswiller	Mutzig	Site propre	550	https://goo.gl/maps/ehY1SDYnsKPiJi9B6
21	Mutzig	Mutzig	Itinéraire protégé	400	https://goo.gl/maps/me67jwLw37bHQi6x5
22	Mutzig	Mutzig	Site propre	850	https://goo.gl/maps/e33TsNiimNWNvKDr8
23	Mutzig	Mutzig	Itinéraire protégé	800	https://goo.gl/maps/VRFran159s6q7wHQA
24	Mutzig	Dorlisheim	Site propre	1700	https://goo.gl/maps/D5fFE1XJ8EoHpuzFA
25	Dorlisheim	Molsheim	Itinéraire protégé	1 600	https://goo.gl/maps/LjgEVXEFwTw9zbKc8
26	Molsheim	Molsheim	Site propre	750	https://goo.gl/maps/1rRVed4EFY5x9Jtj7

Type	Total (m)
Site propre	11 100
Itinéraire partagé	18 600
Itinéraire protégé	25 620

Annexe - Action A1 : Mailler le réseau cyclable

Véloroute Molsheim-Wasselonne

Branche	Point de départ	Point d'arrivée	Type	Longueur (m)	Tracé
Molsheim - Wasselonne	Molsheim	Romanswiller	Site propre + sans aménagement	16 800	https://goo.gl/maps/zUjatg6ozcXJGdqYA
Molsheim - Wasselonne	Irmstett	Irmstett	Sans aménagement	450	https://goo.gl/maps/MQy2Ter9yJiHttXM6
Molsheim - Wasselonne	Marlenheim	Marlenheim	Sans aménagement	950	https://goo.gl/maps/fByZkhtpFCqrt1X7
Molsheim - Wasselonne	Wasselonne	Wasselonne	Sans aménagement	500	https://goo.gl/maps/US4CDJdZQdSRwFoz8
Molsheim - Wasselonne	Molsheim	Romanswiller	Site propre	14 900	
Duttlenheim - Soultz-les-Bains	Duttlenheim	Soultz-les-Bains	Site propre	7 700	https://goo.gl/maps/4GFTWGNiiX4cKJk88
Molsheim - Dachstein	Molsheim	Dachstein	Site propre	3 100	https://goo.gl/maps/bEN459Nh8MoKAQd48
Dachstein	Dachstein	Dachstein	Site propre	700	https://goo.gl/maps/yS6syQfUgRkBENZFA
Dachstein	Dachstein	Dachstein	Site propre	600	https://goo.gl/maps/D4Aq1k35EFg7tc6ZA

Type	Total (m)
Site propre	27 000
Sans aménagement	1 900

Annexe - Action A1 : Mailler le réseau cyclable

Itinéraires à enjeux de rabattement et touristiques

Branche	Point de départ	Point d'arrivée	Priorité	Longueur (m)	Lien
Ranrupt - Saint-Blaise-la-Roche	Ranrupt	Saint-Blaise-la-Roche	++	4 500	https://goo.gl/maps/UWCq3QF7SmF8SUm8
Champenay - Plaine - Poutay - Saint-Blaise-la-Roche	Champenay	Saint-Blaise-la-Roche	++	4 100	https://goo.gl/maps/V2Y2XFSbQGp65FqG8
Bellefosse - Waldersbach - Fouday	Bellefosse	Fouday	++	4 300	https://goo.gl/maps/y5sokEJDGfio66g3A
Oberhaslach - Niederhaslach - Urmatt	Oberhaslach	Urmatt	++	3 500	https://goo.gl/maps/bQuHbdea249MSrLCA
Bergbieten - Flexbourg - Still - Heiligenberg	Bergbieten	Heiligenberg	++	7 600	https://goo.gl/maps/n3fDAMDqKqKLz15V8
Dangolsheim - Dinsheim-sur-Bruche - Gresswiller	Dangolsheim	Gresswiller	++	4 500	https://goo.gl/maps/L8LrC7X6SLHcgvf6
Dachstein - Molsheim	Dachstein	Molsheim	++	2 100	https://goo.gl/maps/KjBKfz3cc7XiKgEv8
Rothau - Struthof	Rothau	Struthof	+	7 300	https://goo.gl/maps/q4b1yqoB5x1dV3pB7
Schirmeck - Forêt communale de Schirmeck	Schirmeck	Forêt communale de Schirmeck	+	5 600	https://goo.gl/maps/OrpcfRBrU2T3Sh487
Romanswiller - Wagenbourg-Engenthal - Wolfsthal	Romanswiller	Wolfsthal	+	11 500	https://goo.gl/maps/87RWgQOEYtYSKmdJ6
Wasselonne - Hohengoeft - Rangen - Zeinheim	Wasselonne	Zeinheim	+	4 800	https://goo.gl/maps/ICK8ruCtCvnkA9Vw6

Priorité	Total (m)
++	30 600
+	29 200

Annexe - Action A1 : Mailler le réseau cyclable

Planification et scénarios d'investissement

Itinéraire	Horizon	Itinéraire en site propre	Itinéraire partagé (m)	Itinéraire sans aménagement (m)		
		Maintien de l'actuel	Maintien de l'actuel	Aménagements à prévoir		
		Longueur (m)	Longueur (m)	Longueur (m)	Coûts pour un aménagement minimaliste : bande cyclable (80€/m)	Coûts pour un aménagement ambitieux : piste cyclable bidirectionnelle asphaltée (300€/m)
VR Vallée de la Bruche	2023	11 100	18 600	25 620	2 049 600 €	7 686 000 €
VR Molsheim - Wasselonne	2023	27 000	0	1 900	152 000 €	570 000 €
Itinéraires à priorité haute	2025	0	0	30 600	2 448 000 €	9 180 000 €
Itinéraires à priorité moyenne / touristique	2027	0	0	29 200	2 336 000 €	8 760 000 €
Total		38 100	18 600	87 320	6 985 600 €	26 196 000 €

Horizon	Investissement	
	mini.	maxi.
2023	2 201 600 €	8 256 000 €
2025	2 448 000 €	9 180 000 €
2027	2 336 000 €	8 760 000 €
Total	6 985 600 €	26 196 000 €

Annexe - Action A1 : Mailler le réseau cyclable

Sources utilisées

https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/voirie/20190621_guide-amenagement-cyclable.pdf

https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2016/09/Fiche-DAAM_velo_36-2016.pdf

http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/141124_pptno2_UVTVV_GA_cle7fb393.pdf

http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/Fiche10V-VeloGiratoire_cle73b69c.pdf

Annexe - Action A2 - Sécuriser les itinéraires cyclables

Préconisations du CEREMA

Vitesse maximale pratiquée		Trafic motorisé en véhicules par jour (addition dans les deux sens)	Débit cycliste (en nombre de vélos par jour)	
			Réseau cyclable secondaire (trafic cycliste souhaité inférieur à 750 cyclistes/jour)	Réseau cyclable principal (trafic cycliste souhaité compris entre 500 et 2 500 cyclistes/jour)
30 km/h ou moins		< 2 000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte
		2 000 - 5 000	Trafic mixte	Bande cyclable ou trafic mixte
		> 4 000	Piste ou bande cyclable	
50 km/h	2x1 voie	< 4 000	Piste ou bande cyclable	Piste cyclable
		> 4 000	Piste cyclable	
	2x2 voies	Tous trafics	Piste cyclable	

Annexe - Action A3 - Développer et sécuriser le stationnement cyclable

Hypothèses des estimations en besoin et investissement

Paramètres	
Etab scolaires : nb de places / école	10
Etab scolaires : nb de places / collège	50
Etab scolaires : nb de places / lycée	100
Gares : nb de places / 1000 passagers	100
Total : nb de places / 1000 P+E+S	60
Prix stationnement simple / place	50 €
Prix stationnement abrité / place	200 €
Prix stationnement sécurisé / place	2 000 €

Annexe - Action C11 - Accompagner le covoiturage dans sa mise en œuvre

Aménagements proposés pour faciliter le covoiturage

Quel élément?	Localisation	Potentiel multimodal
Aire existante satisfaisante	Hersbach Centre	
	Urmatt Mittefeld	
	Niederhaslach	
Aire existante pouvant faire l'objet d'une requalification	Russ ZA	
	Oberhaslach	
Aire existante satisfaisante pouvant être agrandie	Marlhenheim/Wangen	Mutualisée avec le TSPO
Localisation intéressante pour une nouvelle aire	Rond-point d'entrée de la vallée aux côtés de la scierie à Heilingenberg	À mutualiser avec le TER
	Rond-point de La Broque avant le tunnel	
	En face de Kronthal, au droit du rond-point (actuellement, un terrain de football désaffecté)	À mutualiser avec le TSPO
Point de contact pour des trajets communs	Zone d'Activité à Russ	
	Zone d'Activité à Wisches	
	Zone d'Activité entre Marlhenheim et Kirchheim	
	Pôle d'activité dans l'ouest de Mutzig	
	Pôle d'activité Molsheim - Dachstein	
	Pôle d'activité à Dorlisheim	
	Parc d'Activités Économiques de la Plaine de la Bruche	
	Pôle d'activité les Pins à Wasselonne	
	Pôle d'activité au sud-est de Wasselonne	
	Pôle d'activité les Pins à Wasselonne	