



ACTION 19 MOB.A

AFFIRMER LES MODES ACTIFS COMME SOLUTION DE MOBILITÉ À PART ENTIÈRE

PRIORITÉ ++++

COÛT €€€€

2021

2027

>> ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

1.3 Inciter les entreprises à réduire leurs consommations

3.1 Développer les mobilités alternatives au « tout-voiture »

4.1 Valoriser les initiatives les plus prometteuses et les projets porteurs de résultats positifs

4.2 Mobiliser et sensibiliser les citoyens

>> ÉTAPES

Pour la Région de Molsheim-Mutzig : 1,5 M€ par an pour les pistes cyclables jusque 2028

Pour la Vallée de la Bruche et la Mossig et le Vignoble : étude de programmation lancée dès 2021/22 pour définir le jalonnement (déjà fait en Mossig et Vignoble), la signalétique et les équipements nécessaires. Mise en œuvre dès 2022/23

Mise en place d'une signalétique et une communication communes, en partenariat avec la CeA, dès 2023

>> ENJEUX

Le transport est le premier poste d'émissions de Gaz à Effet de Serre du territoire (38 %) et le troisième poste de consommation énergétique (23 %).

Le potentiel de réduction de cet impact sur le territoire est important, il passe en premier lieu par une réduction du nombre de kilomètres parcourus en véhicule polluant. Dans ce cadre, le vélo se révèle être une alternative très intéressante pour les déplacements courts (moins de 5 km), et les nouvelles technologies comme le vélo à assistance électrique ou les vélos-cargos et remorques permettent un accès facilité à tous.

L'un des premiers freins à l'utilisation du vélo est le sentiment d'insécurité, notamment en raison de la mise en place de bandes cyclables collées à la route ou au trottoir, ou des nombreux faits divers parlant de vol de vélo. Un autre enjeu fort est la capacité pour chacun de se repérer sur le territoire au même titre qu'il est facile de se repérer quand l'on est dans son véhicule.

Un dernier enjeu est l'importance de la cohérence sur l'entièreté du territoire, notamment pour le maillage du réseau (une piste ne doit pas s'arrêter à la frontière administrative) et la signalétique.

>> DESCRIPTIF SYNTHÉTIQUE

Cette action a été proposée dans le cadre de l'étude mobilité à l'échelle du PETR, terminée en juillet 2021. L'objectif principal de cette action est d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes, afin d'augmenter la part modale du vélo sur le territoire et donc délaissier les véhicules, qui sont par ailleurs plus coûteux pour la collectivité (voirie, stationnement) et ont un impact environnemental fort. Les 3 Communautés de Communes ont ici un objectif commun de réduire la place de la voiture en utilisant comme premier levier l'utilisation du vélo pour les trajets courts et pour le tourisme.

4 sous-actions sont ici proposées :

- ✓ Mailler de manière efficace le réseau cyclable sur le territoire, c'est-à-dire assurer la continuité de tous les axes structurants et permettre le rabattement vers les communes et sites touristiques.
- ✓ Sécuriser les itinéraires cyclables, via un entretien régulier et des solutions adaptées à chaque type d'aménagement selon l'utilisation, et améliorer les équipements autour de ces pistes.

>> ACTEURS

LES PORTEURS

Communautés de Communes
(autorité organisatrice et
compétence voirie/pistes
cyclables le cas échéant)
Communes (compétence voirie)
CeA

LES PARTENAIRES

PETR (expertise)
Associations d'usagers du vélo
Cerema
État (financement)
Territoires voisins

- ✓ Développer et sécuriser le stationnement cyclable pour réduire les vols et proposer une alternative à l'utilisation de la voiture en ville/village.
- ✓ Proposer une signalétique cohérente et un jalonnement uniforme afin d'améliorer la lisibilité des itinéraires, faciliter le guidage des usagers et favoriser le rabattement vers les pôles d'intérêt.



>> PROPOSITION DÉTAILLÉE

La grande majorité des trajets effectués par les particuliers font moins de 5 km, et ce même en secteur peu dense. Dans ce cadre, le vélo se révèle être une alternative très intéressante pour les déplacements courts (moins de 5 km), et les nouvelles technologies comme le vélo à assistance électrique permettent un accès facilité à tous.

Environ 50% des habitants du territoire utilisent le vélo régulièrement, au moins une fois par semaine. L'objectif de cette action est d'aller plus loin dans l'utilisation de ce mode, en permettant à chacun de rouler en sécurité pour que cela soit vécu de manière agréable. Le coût pour la collectivité s'en verra réduit par la moins forte utilisation de la voirie par les véhicules motorisés, la réduction du stationnement (donc un gain de place très important) et une qualité de vie et une santé des citoyens supérieures.

Le cyclable doit être totalement intégré à la politique de mobilité de la collectivité comme réelle alternative à l'automobile. Les liens avec les 3 autres fiches actions mobilité est donc un gage de réussite, au même titre que le lien entre les 4 sous-actions présentées ci-dessous.

✓ Mailler le réseau cyclable

2 itinéraires structurants existent sur le territoire :

La Véloroute de la Vallée de la Bruche :

- itinéraire principal du PETR avec 11 km en piste cyclable propre et 19 km en itinéraire partagé,
- environ 25 km sans aménagements particuliers.

La Véloroute reliant Molsheim à Wasselonne :

- itinéraire cyclable majoritairement en site propre (27 km),
- environ 2 km sans aménagements particuliers.

L'objectif est donc de compléter ces itinéraires pour assurer leur continuité, et surtout de permettre le rabattement des communes et des sites touristiques vers ces itinéraires. Le détail des itinéraires est disponible dans l'étude mobilité Bruche Mossig de juillet 2021. Cela consiste en la résorption des 27 km manquants sur les deux itinéraires précédents, et dans la création de 60 km de maillage pour le rabattement.

Dans cette optique, la Région de Molsheim-Mutzig a mis au budget 11 M€ pour la création de 36 km de pistes à horizon 2028.

La Vallée de la Bruche a pour ambition, en partenariat avec la CeA, de finaliser son réseau existant et d'améliorer le rabattement depuis les hauteurs vers la vallée. Le processus de maillage pour la Mossig et le Vignoble est en cours de réalisation suite à l'étude de jalonnement réalisée en 2019.

✓ Sécuriser les itinéraires cyclables et développer les équipements

De nombreuses discontinuités et points durs existent sur le territoire. Des accès, pourtant structurants à des gares du territoire et inévitables pour un cycliste, ne présentent pas d'aménagement clair et continu. Un exemple est le pont entre Muhlbach-sur-Bruche et la gare de cette même commune, pensé uniquement pour les voitures. Le franchissement des axes routiers lourds est notamment un point d'attente fort. 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. Des équipements de confort de type bancs, points d'auto-réparation ou points de recharge de VAE, peuvent être mis en place aux points les plus pertinents.

Des éléments techniques selon le type de discontinuité à résorber sont disponibles sur l'étude mobilité Bruche Mossig de juillet 2021.

✓ Développer et sécuriser le stationnement cyclable

Cette sous-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 :

- **les stationnements simples**, comme les arceaux, sont utilisés pour des stationnements de durée courte (moins de 2 h), à proximité des pôles générateurs ou des secteurs commerciaux. Il est estimé un besoin global de 2 000 places. ~100 €/arceau (50 €/vélo),
- **les abris couverts** sont plutôt recherchés pour des stationnements longs (entre 2 et 6-8 h), à proximité des lieux d'emplois, des établissements d'enseignement, des équipements de loisirs et des 6 aires de covoiturage pas encore équipées. Il est estimé un besoin global de 1 500 places. ~200 €/vélo,
- **les stationnements sécurisés** (espaces clôturés, box fermés) sont privilégiés pour les

stationnements de plus de 6-8 h, en gare ou au domicile . Il est estimé un besoin global de 200 places. ~2 000 €/vélo.

✓ Proposer une signalétique cohérente et un jalonnement uniforme

En partenariat avec la CeA, l'objectif est d'assurer la lisibilité des itinéraires et leur valorisation, de faciliter le guidage des usagers avec une signalétique adaptée, de favoriser le rabattement sur les pôles d'intérêt, et de maintenir les usagers sur des aménagements sécurisés. D'un point de vue opérationnel, les étapes suivantes sont à construire :

- recenser la signalétique déjà en place,
- recenser les maillons cyclables existants (en lien avec l'action 1),
- identifier les axes à jalonner en priorité ceux qui peuvent :
 - favoriser le rabattement sur les pôles,
 - encourager la pratique du vélo pour des trajets courts,
 - permettre à l'utilisateur de s'insérer sur une voirie plus sécurisée,
 - aider le touriste à s'orienter.
- repérer les équipements à signaler en priorité depuis les voies cyclables, créer la signalétique adaptée,
- créer un plan des itinéraires cyclables,
- diffuser ce plan sur différents canaux (panneaux physiques, office de tourisme, mairies, sites internet, réseaux sociaux, etc.), et sur des supports physiques reconnaissables aisément.



>> AMBITION

Développement fort de l'infrastructure sur le territoire de la Région de Molsheim-Mutzig, avec un objectif de **36 km supplémentaires d'ici 2028**. Création d'un point de recharge VAE pour chaque abri sécurisé.

Définition d'un bouquet de services intégrant le **vélo comme prioritaire pour la Mossig et le Vignoble et la Vallée de la Bruche**.

Objectif de **continuité et de signalétique commune développée avant 2025**.

>> FINANCEMENT

Le coût sur 6 ans, selon l'ambition affichée, peut atteindre plusieurs dizaines de millions d'euros à la collectivité, notamment sur le sujet du maillage cyclable. Une piste coûte environ 300 €/ml, une bande 80 €/ml.

Un stationnement vélo coûte entre 50 € par vélo pour un arceau et 2 000 € par vélo pour une consigne sécurisée.

La Région de Molsheim-Mutzig a d'ores et déjà défini un budget de 11 M€ à horizon 2028 pour le développement de pistes.

L'intégralité de l'action revient à environ 25 M€ sur 6 ans.

Des aides existent, elles permettront une accélération de l'échéancier : plan vélo et mobilités actives de l'État (annuellement jusque 2025), DSIL/DETR, accompagnement de la structuration et la mise en tourisme des Véloroutes et Voies Vertes (aide régionale), financement de vos budgets d'investissement - AFL.

>> EXEMPLES

Étude de jalonnement de la Région de Molsheim-Mutzig et de la Mossig et du Vignoble.

Stationnement vélo mis en place à Dorlisheim, Scharrachbergheim-Irmstett, Schirmeck dans le cadre du **programme Alvéole**.

Nouvelle signalétique mise en place par l'Eurométropole de Strasbourg en 2020.

>> FICHES ACTIONS LIÉES

MOB.B - Ancrer le réseau structurant de transports en commun

MOB.C - Proposer de nouveaux services de mobilité pour tous

MOB.D - Intégrer la mobilité à la vie du territoire

PRO.A - Développer l'éco-tourisme et le tourisme de pleine nature

PRO.B - Valoriser les bonnes pratiques Climat-Air-Énergie des acteurs privés et publics

SEN.A - Communiquer et sensibiliser les habitants du territoire à la problématique Climat-Air-Énergie

SEN.B - Sensibiliser les industries et artisans à la plus-value économique des actions développement durable

SEN.D - Développer l'offre de télétravail-coworking, sensibiliser tous les acteurs

QUELQUES RESSOURCES UTILES

Étude mobilité du PETR Bruche Mossig

Documentation Cerema : www.ecologie.gouv.fr

Site France Mobilités : www.francemobilites.fr

La Fabrique Écologique : guide pour la mobilité durable en territoires ruraux et périurbains (nouveaux modèles, exemples pragmatiques, aménagements malins, gouvernance)

Guide pratique du Club des villes et territoires cyclables : le coût des politiques vélo

Cerema : les Communautés de Communes et la compétence mobilité - mode d'emploi