



# Schéma de Mobilité du territoire Rhin-Vignoble-Grand Ballon

## Comité Technique n° 2 Phase 2 : Plan d'actions

---

18 Mars 2016

## PHASE 1 : Juin 2015 - Septembre 2015 DIAGNOSTIC

- Entretiens, enquêtes et diagnostic terrain
- Identification des besoins de déplacements
- Synthèse de l'offre de transport dans sa globalité
- Evaluation de l'adéquation entre l'offre et la demande



## PHASE 2 : Octobre 2015 - Janvier 2016

### PLAN D' ACTIONS

Comité Technique n° 1 Phase 2  
27 Novembre 2015

- Définition des enjeux prioritaires
- Définition de la stratégie d'actions du territoire

Comité Technique n° 2 Phase 2  
26 Janvier 2016

- Elaboration du plan d'actions

# ÉLÉMENTS PRÉALABLES

→ Dans le plan d'action, chaque action est détaillée de la façon suivante :

- Contexte et diagnostic qui nécessitent la mise en œuvre de l'action
- Objectifs
- Description précise
- Localisation géographique et identification des communes concernées
- Mise en œuvre :
  - portage et gestion
  - partenaire(s) associé(s)
  - coûts estimatifs
  - moyens humain et matériel

→ Chaque action sera hiérarchisée selon son niveau de priorité

- Priorité « forte »



- Priorité « moyenne »



- Priorité « faible »



# LES GRANDES ORIENTATIONS PROPOSÉES



*AMELIORER L'ACCESSIBILITE AUX GARES*



*ENCOURAGER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS  
POUR LES TRAJETS DE COURTE DISTANCE*



*AMELIORER LE MAILLAGE DES ITINERAIRES CYCLABLES*



*DEVELOPPER DES SERVICES DE MOBILITE ALTERNATIVE  
A LA VOITURE*



*COMMUNIQUER ET INFORMER SUR LES SERVICES DE MOBILITE*



*COORDONNER L'OFFRE ET LES ACTEURS DE LA MOBILITE SUR LE  
TERRITOIRE RHIN-VIGNOBLE-GRAND BALLON*

## *COORDINATION DE CERTAINS HORAIRES DES LIGNES DE HAUTE-ALSACE AVEC LES HORAIRES DES TRAINS*



### Rappel du contexte et du diagnostic

- Le 1<sup>er</sup> janvier 2017, la Région aura la compétence pour l'organisation des lignes interurbaines et devra élaborer un **Schéma Régional de l'Intermodalité**
- **Besoins exprimés par les communes** d'améliorer le rabattement et l'intermodalité en gare
- **Faible niveau de coordination horaire** entre les lignes de Haute-Alsace et la ligne TER Colmar-Mulhouse

### Objectif de l'action

**Créer les conditions d'une intermodalité horaire car <> train efficiente**

### Préambule

Les propositions d'ajustement des horaires suivants ne concernent **que les services de cars qui desservent les gares 10 à 15 minutes avant ou après le passage d'un train** et dont le décalage des horaires de quelques minutes pourraient permettre une intermodalité horaire efficiente.

L'objectif n'est en aucun cas de mettre en correspondance l'ensemble des services de cars car cela pénaliserait l'intermodalité horaire existant déjà.

Les horaires de cars des lignes de Haute-Alsace étant positionnés pour la **desserte des établissements scolaires**, les ajustements proposés auront des **répercussions sur les heures de départ et arrivée à ces établissements**. Des arbitrages devront être effectués pour prendre en compte l'obligation d'acheminer les élèves et la nécessité d'une intermodalité efficiente pour favoriser le report modal.

Rappel des conditions d'une intermodalité horaire « optimale » selon le CEREMA :

- Du car vers le train : correspondance comprise **entre 10 et 15 minutes**
- Du train vers le car : correspondance comprise **entre 5 et 10 minutes**

## *COORDINATION DE CERTAINS HORAIRES DES LIGNES DE HAUTE-ALSACE AVEC LES HORAIRES DES TRAINS*



### Nature de l'action

#### → Halte de Bollwiller

#### *Rappel :*

- Un arrêt de car est installé dans le périmètre de la gare, l'intermodalité physique est efficiente
- L'enquête indique que **19% des personnes qui prennent le TER à Bollwiller** le matin et le soir débutent ou terminent leur déplacement à **Soultz** et **11% à Guebwiller**. Et selon l'INSEE, **40% des actifs travaillant en Suisse** résident au sein de la **CCRG**

#### *Propositions d'ajustement des horaires de certains services de la ligne 454 en direction de Mulhouse :*

- **Avancement** du passage du **CAR de 6h13** (départ de Guebwiller à 5h55 - arrivée à Mulhouse à 6h38) à afin de faciliter la correspondance avec les **TRAINS de 6h03** en direction de Bâle et **6h12** en direction de Colmar
- **Avancement** du passage du **CAR de 8h02** (départ à 7h45 - arrivée à 8h27) afin de faciliter la correspondance avec les **TRAINS de 7h55** en direction de Mulhouse et **8h04** en direction de Colmar
- **Avancement** du passage du **CAR de 16h34** (départ à 16h15 - arrivée 17h20) à afin de faciliter la correspondance avec les **TRAINS de 16h25** en direction de Mulhouse et **16h35** en direction de Colmar
- **Avancement** du passage du **CAR de 17h34** (départ à 17h15 - arrivée à 18h25) afin de faciliter la correspondance avec les **TRAINS de 17h26** en direction de Mulhouse et **17h34** en direction de Colmar

## **COORDINATION DE CERTAINS HORAIRES DES LIGNES DE HAUTE-ALSACE AVEC LES HORAIRES DES TRAINS**



### Nature de l'action (suite)

#### → Halte de Bollwiller

*Propositions d'ajustement des horaires de certains services de la ligne 454 en direction de Guebwiller ou Linthal :*

- **Retardement** du passage du **CAR de 7h28** (départ de Mulhouse à 6h55 - arrivée à Guebwiller à 7h52) afin de faciliter la correspondance avec le **TRAIN de 7h35** en provenance de Mulhouse
- **Retardement** du passage du **CAR de 13h14** (départ à 12h35 - arrivée à Linthal à 7h52) afin de faciliter la correspondance avec le **TRAIN de 13h25** en provenance de Colmar
- **Retardement** du passage du **CAR de 16h56** (départ à 16h30 - arrivée à Guebwiller à 17h15) afin de faciliter la correspondance avec les **TRAINS de 16h58** en provenance de Colmar et de **17h05** en provenance de Mulhouse
- **Retardement** du passage du **CAR de 17h56** (départ à 17h30 - arrivée à Guebwiller à 18h15) afin de faciliter la correspondance avec les **TRAINS de 17h56** en provenance de Colmar et de **18h05** en provenance de Mulhouse

#### → Halte de Raedersheim

*Propositions d'ajustement des horaires de certains services des lignes 441 et 458 en direction de Guebwiller :*

- **Avancement** du passage du **CAR de 8h33** de la ligne 458 (départ d'Ensisheim à 8h18 - arrivée au Lycée Kastler à 8h45) afin de faciliter la correspondance avec les **TRAINS de 8h22** en direction de Mulhouse et **8h37** en direction de Colmar
- **Avancement** du passage du **CAR de 13h38** des lignes 441 et 458 (les deux services arrivent au Lycée Kastler à 13h50) afin de faciliter la correspondance avec les **TRAINS de 13h22** en direction de Mulhouse et **13h38** en direction de Colmar

*Propositions d'ajustement des horaires de certains services des lignes 441 et 458 en direction de Fessenheim et Blodelsheim :*

- Compte-tenu du positionnement actuel des horaires, la modification de ces derniers pourraient rompre l'intermodalité horaire existante

*COORDINATION DE CERTAINS HORAIRES  
DES LIGNES DE HAUTE-ALSACE AVEC LES HORAIRES DES TRAINS*



Nature de l'action (suite)

→ Halte de Merxheim

- Aujourd'hui, la ligne 442 Oberhergheim - Guebwiller desservant Merxheim marque un arrêt à **850 mètres de la gare** (arrêt Mairie Centre)
- Demain, le programme d'aménagement de la halte prévoit la **reconfiguration de la boucle de circulation** (côté centre ville) pour un car d'une longueur de **15 mètres** : une **intermodalité physique car / train** pourra dès lors être effective notamment pour les voyageurs des communes proches (Guebwiller, Issenheim, ...)

→ Halte de Rouffach

- Aujourd'hui, la ligne 440 Guebwiller - Colmar desservant Rouffach marque un arrêt à **800 mètres de la gare** (arrêt CHS). Un arrêt de car est installé dans le périmètre de la gare, l'intermodalité physique est efficace
- L'enquête indique que **71% des personnes qui prennent le TER à Rouffach** le matin et le soir débutent ou terminent leur déplacement à **Rouffach**
- La ligne 440 ayant pour destination Colmar, l'intermodalité car / TER n'est, à priori, **pas nécessaire**

Action connexe

- La coordination des horaires s'accompagnera, à terme, de la mise en œuvre d'une **tarification unique** permettant d'utiliser le car et le TER, qui seront organisés à partir de janvier 2017 par une autorité organisatrice unique

**COORDINATION DE CERTAINS HORAIRES  
DES LIGNES DE HAUTE-ALSACE AVEC LES HORAIRES DES TRAINS**



Mise en œuvre de l'action

- *Portage et gestion* : Département du Haut-Rhin et Région Alsace-Champagne Ardenne-Lorraine
- *Partenaires associés* : Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon et Communautés de Communes
- *Coûts d'exploitation annuels estimés* : Ces ajustements horaires auront une répercussion sur la grille de rotation des véhicules. L'estimation du coût nécessite une approche plus globale qui doit également prendre en compte d'autres évolutions qui pourraient intervenir sur la ligne 454
- *Financement* : Région Alsace-Champagne Ardenne-Lorraine

**AMÉLIORATION DU MAILLAGE CYCLABLE VERS LES GARES**

- *Afin de regrouper toutes les actions relevant des aménagements cyclables, cette action est traitée dans l'orientation n° 3 portant sur le maillage des itinéraires cyclables et devient l'action n° 5*

## MISE EN PLACE DE PDE ET PDIE PAR LES ENTREPRISES



### Rappel du contexte et du diagnostic

- **40% des trajets** quotidiens parcourus en voiture ont une distance inférieure à 2 km
- **25% des actifs** du territoire travaillent dans leur commune de résidence
- Au regard du volume de déplacements domicile-travail effectués en voiture, il est indispensable d'**impliquer et de sensibiliser les entreprises sur la mobilité alternative à la voiture**. La Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte propose un éventail de mesures allant dans ce sens

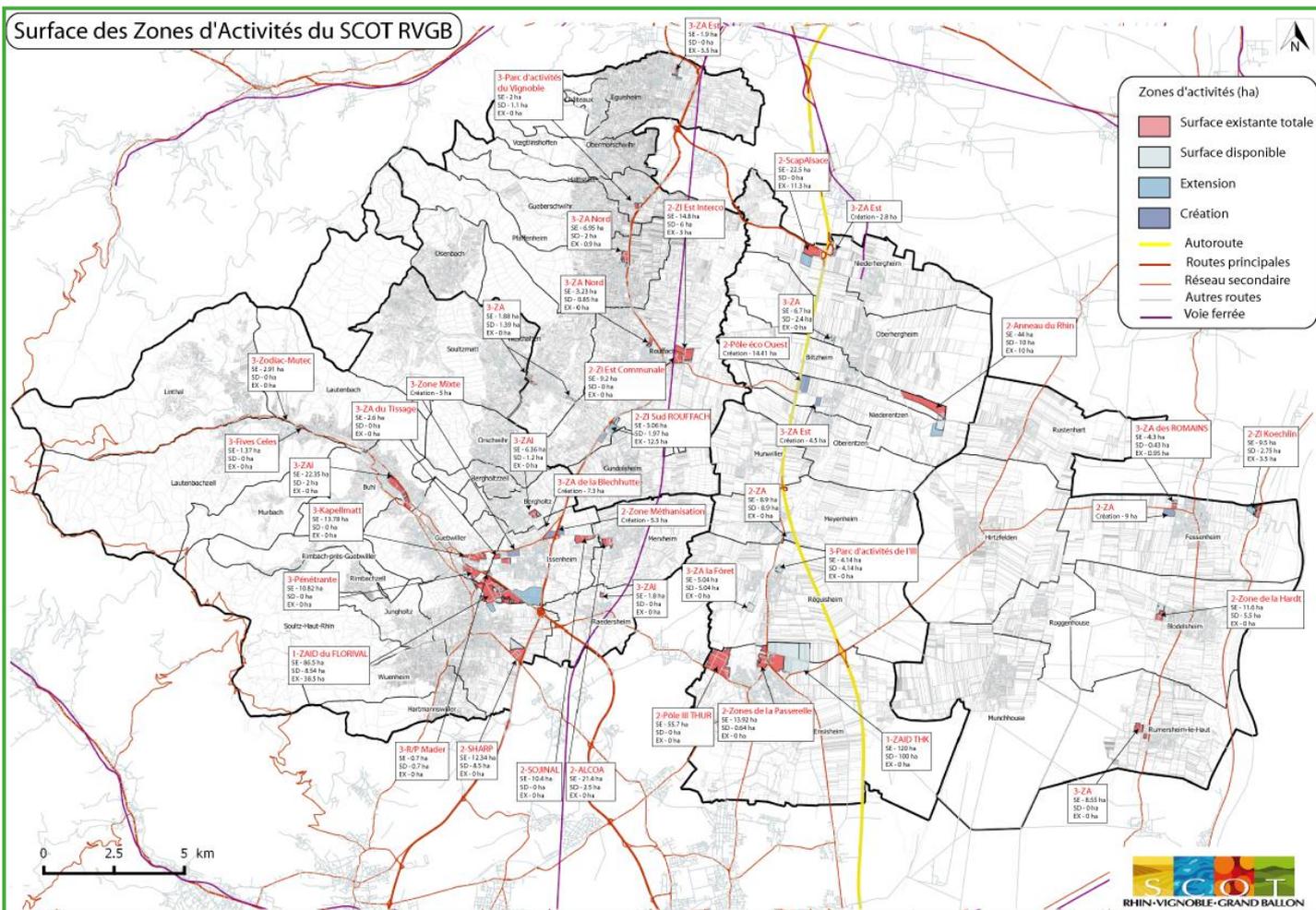
### Objectif de l'action

**Inciter et aider les entreprises à mettre en œuvre des « Plans de Mobilité » (ou Plan de Déplacements Entreprise)**

### Préambule

- Un plan de déplacements entreprise (ou inter entreprise) est un schéma de mobilité visant à **optimiser la mobilité dans les entreprises et à promouvoir les modes de déplacements alternatifs à la voiture**
- Un PDE est généralement composé d'un diagnostic et d'un plan d'action :
  - **enquête mobilité** auprès de tous les salariés concernant les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels
  - **analyse de l'offre de transport** à proximité de l'entreprise
  - élaboration d'un **plan d'actions** comprenant des mesures diverses (promotion de l'usage du vélo, aménagement des horaires de travail, encouragement au covoiturage, information sur l'offre de transport à proximité, etc.)
- La direction régionale Alsace de l'**ADEME** propose une **assistance technique** pour monter les projets de mise en place d'un plan de déplacements entreprise, avec des personnes ressources à contacter pour l'accompagnement dans la démarche
- Sur le site Internet **Vialsace**, création d'une rubrique « **Espace Pro - Médias** » en partenariat avec l'**ADEME** pour aider les entreprises à mettre en œuvre des « Plans de Mobilité »

## MISE EN PLACE DE PDE ET PDIE PAR LES ENTREPRISES



**MISE EN PLACE DE PDE ET PDIE PAR LES ENTREPRISES**

## Nature de l'action

- Même si les entreprises du territoire RVGB ne sont pas contraintes légalement de mettre en place un « plan de mobilité » - en raison de l'absence de plan de déplacements urbains sur ce même territoire - (article 51 de la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte), un telle démarche permettrait de **promouvoir l'usage des modes alternatifs à la voiture pour les déplacements domicile-travail et professionnels**. Des mesures concrètes pourront être mises en œuvre pour notamment favoriser l'usage du vélo.
  - **L'indemnité kilométrique vélo** (article 50 de la Loi) cumulable avec la prise en charge partielle de l'abonnement aux transports en commun (pour les rabattement en gare par exemple) permet la prise en charge des déplacements à vélo à hauteur de 0,25 € / km, plafonné à hauteur de 200 € par personne et par an
  - **L'achat par les entreprises de flottes de vélos** (article 39 de la Loi) permet aux « *entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés [de] bénéficier d'une réduction d'impôt égale aux frais générés par la mise à la disposition gratuite de leurs salariés, pour leurs déplacements entre leur domicile et le lieu de travail, d'une flotte de vélos, dans la limite de 25 % du prix d'achat de ladite flotte de vélos* »
  - **La mise à disposition d'équipements pour favoriser la pratique du vélo** : abri-vélos, vestiaires, douches, vêtements de pluie, kit de réparation, équipements de sécurité (casques + gilet réfléchissant)

## Mise en œuvre de l'action

- *Portage et gestion* : Entreprises
- *Partenaires associés* : Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon, Région Alsace-Champagne Ardenne-Lorraine, Département du Haut-Rhin, ADEME, et CCI
- *Moyen humain* : Le référent mobilité sensibilisera les entreprises à l'intérêt d'une telle démarche et accompagnera la mise en œuvre de la démarche
- *Financement* : Entreprises
- *Assistance technique et subventions* : ADEME

## MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME DE PÉDIBUS (« SCHNAKEBUS »)



### Rappel du contexte et du diagnostic

- La marche et le vélo, définis comme des modes actifs, sont deux modes de transport à prendre en compte comme solution de mobilité
- 40% des trajets quotidiens parcourus en voiture ont une distance inférieure à 2 km.
- Les trajets les plus récurrents sont inférieurs à 3 km

### Objectif de l'action

Développer la marche à pied comme mode de déplacement à part entière pour les trajets quotidiens

### Nature de l'action

- Organiser des «pédibus» comme un mode de transport scolaire afin de sécuriser le déplacement des enfants et les sensibiliser à la mobilité durable

Sachant que chaque famille effectue de **8 à 16 trajets par semaine** pour amener son enfant à l'école, à défaut de réaliser des aménagements coûteux, d'autres solutions alternatives comme le « pédibus » existent.

#### Le pédibus fonctionne :

- Tous les jours, avec un itinéraire déterminé par les parents,
- Avec des arrêts marqués aux moyens de panneaux,
- Avec un horaire affiché et choisi en début d'année scolaire en fonction des besoins des familles
- Avec des pilotes parents d'élèves bénévoles qui se répartissent les trajets 1 à 3 fois par semaine chacun,
- Avec des passagers, les enfants, qui sont ainsi accompagnés quotidiennement sur le chemin de l'école,
- Les enfants et adultes doivent être équipés de gilets réfléchissants



## MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME DE PÉDIBUS (« SCHNAKEBUS »)



### Nature de l'action (suite)

#### → Les avantages du pédibus :

- **Améliorer la sécurité des enfants** en contribuant à leur éducation routière et en leur permettant par la même occasion de pratiquer une activité physique,
- **Désengorger les rues aux abords des écoles**, souvent bondées aux alentours de 8h-8h30 du matin, et donc de les sécuriser,
- **Créer un lien** entre parents d'élèves et leur permettre de gagner du temps en partageant les trajets,
- **Sensibilisation des enfants à la notion de « mobilité durable et active »**
- Cette action s'inscrit dans une démarche de développement durable : **moins de voitures et de pollution sur la route de l'école**

→ Le **vélobus** s'organise de la même manière que le pédibus mais sous forme de groupe d'enfants à bicyclette. Il est nécessaire que l'établissement scolaire prévoit des abris avec des accroches vélos au sein du bâtiment afin de pouvoir stationner les vélos durant la journée.

→ L'**asinobus** (exemple de Val de Reuil - Eure) : un dérivé du pédibus où des ânes portent les cartables des enfants et les accompagnent sur le chemin de l'école.



#### L'animal est vecteur de lien social :

- il facilite les contacts entre adultes ou enfants et donne confiance aux parents ;
- un emploi de « cant'anier » (20 heures par semaine) a été créé pour piloter les 2 ânes

En parallèle, les deux ânes assurent d'autres tâches : ramassage des corbeilles de déchets en ville, entretien d'un espace naturel appartenant à la commune et géré par la Communauté d'agglomération Seine-Eure, régulation de la circulation en ville, et l'animation dans les centres de loisirs ou lors d'évènements organisés par la Ville

## MISE EN PLACE D'UN SYSTÈME DE PÉDIBUS (« SCHNAKEBUS »)



### Mise en œuvre de l'action

- *Portage et organisation juridique* : Parents d'élèves, regroupés en association loi 1901 qui en portera la responsabilité pénale (art. 121-2, alinéa 1 et 2 du code pénal). 1 parent pour 8 enfants est nécessaire pour encadrer les enfants
- *Partenaires associés* :
- **Les établissements scolaires** : relais d'information concernant l'écomobilité, ils participent à l'enseignement et à la sensibilisation sur les problématiques environnementales auprès des enfants et des parents
  - **Les communes** : elles peuvent intervenir si le passage d'un pédibus nécessite des travaux sur les voiries, pour l'installation de panneaux d'arrêts et pour l'achat de gilets réfléchissants
  - **La Région Alsace-Champagne Ardenne-Lorraine** : Vialsace délivre des informations utiles pour aider à la mise en place d'un système de pédibus
  - L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME)
- *Expérimentation* : Une expérimentation pourrait être menée pendant 1 an avec 2 ou 3 établissements scolaires pilotes sur la base du volontariat ou d'un appel à projet. Au terme de cette expérimentation, un bilan serait effectué avec le référent mobilité pour reconduire ou apporter des mesures correctives à cette démarche
- *Coûts d'investissement (ordre de grandeur)* :
- Fourniture et pose de panneaux Pédibus sur potelet : **500 € par panneau**
  - 100 gilets réfléchissants : **800 €**
  - 500 brassards fluorescents : **2 000 €**
- *Moyen humain, équipement, matériel, local éventuel* : accompagnants, potelets, gilets et brassards





### Préambule

→ Cette orientation concernant le maillage des itinéraires cyclables se décline en plusieurs actions distinctes qui n'ont pas même la vocation :

- **Aménagement de nouveaux itinéraires, des continuités cyclables et/ou pédestres**

Cette action concerne l'aménagement cyclable de la Vallée de la Lauch, pour permettre notamment aux collégiens de rejoindre le collège du Hugstein à Buhl : **vocation utilitaire voire touristique**

Cette action concerne également la liaison Oberhergheim - Biltzheim - Niederentzen, pour rejoindre l'école primaire Aux Quatre Vents sur la commune de Niederentzen : **vocation utilitaire**

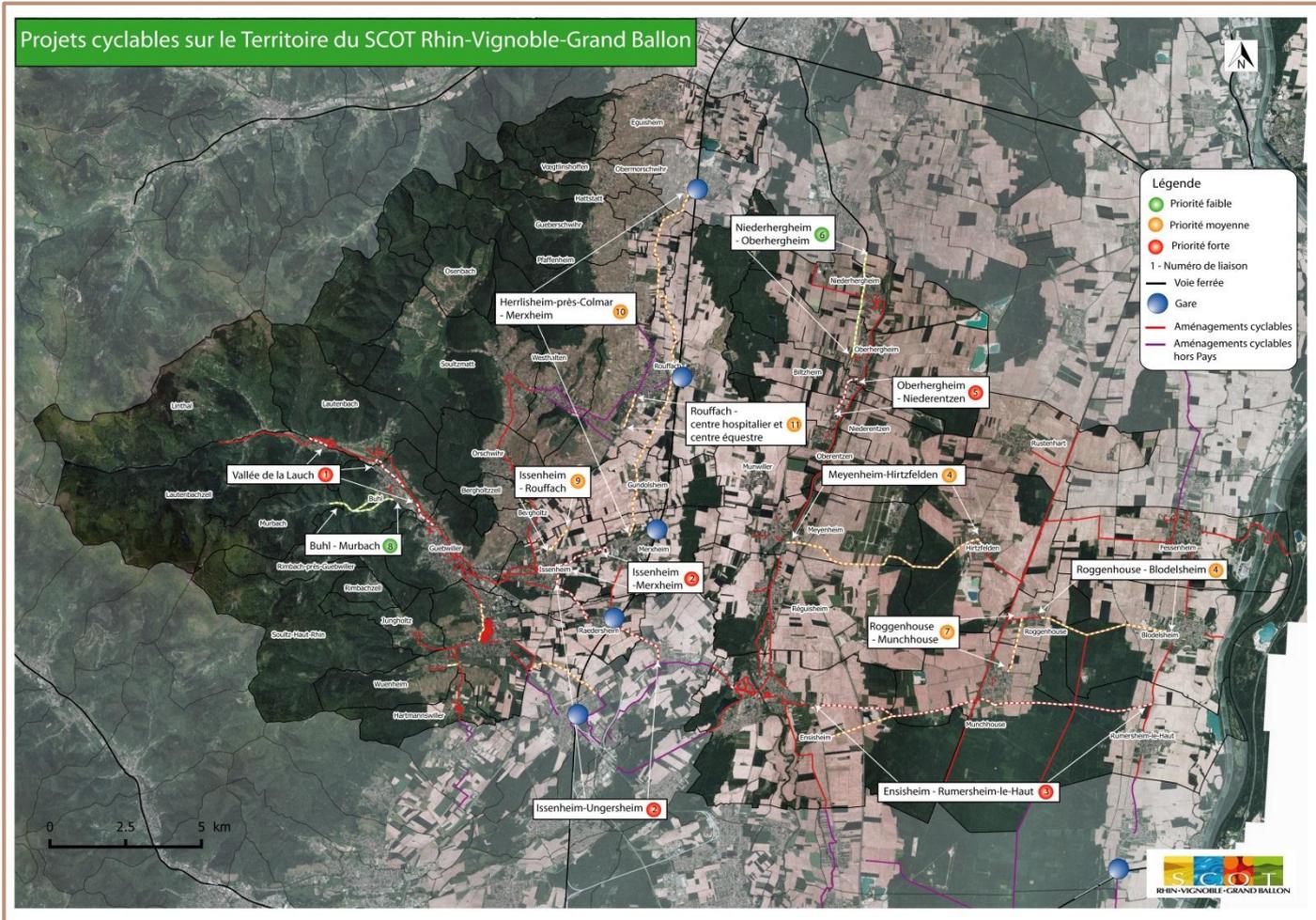
- **Amélioration des liaisons cyclables pour permettre un rabattement en vélo vers les gares de Raedersheim et Merxheim**

Cette action concerne les actifs et les étudiants pour les trajets quotidiens : **vocation utilitaire**

- **Amélioration du maillage est-ouest**

Cette action doit permettre de compléter le maillage nord-sud du territoire et concerne prioritairement le touristes : **vocation touristique**

## Itinéraires cyclables



## AMÉNAGEMENT DE NOUVEAUX ITINÉRAIRES, DES CONTINUITÉS CYCLABLES ET/OU PÉDESTRES

Itinéraires cyclables



### Rappel du contexte et du diagnostic

- Forte demande des collégiens, des parents et des établissements scolaires
- Nécessité de sécuriser les cheminements dans un secteur où le trafic automobile est compris entre **5 000 et 8 000 véhicules par jour**
- Le Département du Haut-Rhin a déjà réalisé une pré-étude de faisabilité

### Objectif de l'action

**Relier le Collège du Hugstein à Buhl depuis Guebwiller d'une part et depuis Lautenbach d'autre part**

### Nature de l'action

*Cette proposition est basée sur le schéma des itinéraires cyclables du Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon*

- La liaison cyclable dite de la **Vallée de la Lauch** est à aménager en priorité car ce secteur présente le trafic automobile le plus important parmi les projets d'aménagement cyclables du Pays Rhin-Vignoble-Grand Ballon : **5 000 à 8 000 véhicules par jour**
- Une pré-étude du Département du Haut-Rhin a déjà identifié les tronçons et une estimation du coût pour chacun d'eux a été menée

## AMÉNAGEMENT DE NOUVEAUX ITINÉRAIRES, DES CONTINUITÉS CYCLABLES ET/OU PÉDESTRES



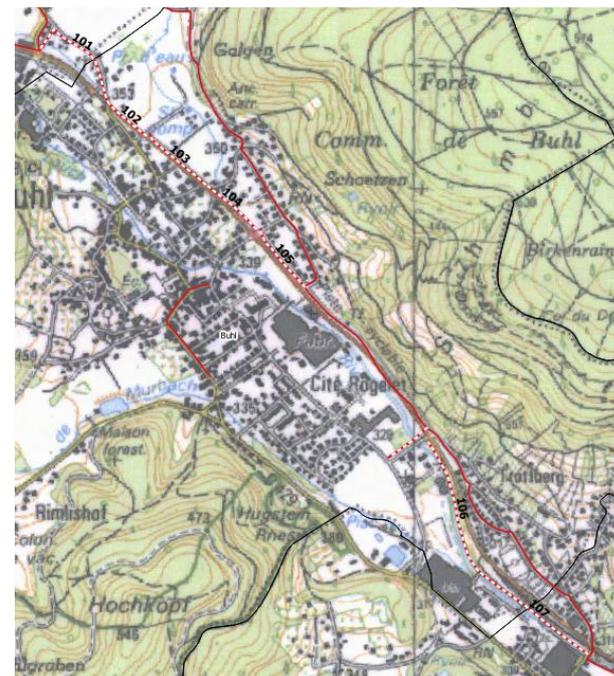
Nature de l'action (suite)

### → Liaison de la Vallée de la Lauch



- Distance :  
**3,230 km** (répartis sur un total de 7 tronçons à aménager)
- Routes :  
**RD430** entre Guebwiller et Lautenbach
- Principes d'aménagement :  
**Piste cyclable** entre Guebwiller et Buhl  
**Réhabilitation** de certains chemins, **réaménagement** de certaines portions et **créations de nouvelles pistes** pour le reste de la liaisons

Source : Fiches travaux itinéraires cyclables Pays RVGB



## AMÉNAGEMENT DE NOUVEAUX ITINÉRAIRES, DES CONTINUITÉS CYCLABLES ET/OU PÉDESTRES



### Mise en œuvre de l'action

- *Portage et gestion* : Communes (et Département ?)
  
- *Partenaires associés* : Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon, communes de Guebwiller, Buhl et Lautenbach, Collège du Hugstein, associations sportives cyclistes, associations de parents d'élèves
  
- *Coût unitaire* : **150 € HT / mètre linéaire** pour une piste cyclable
  
- *Coûts estimatifs* :
  - Liaison de la vallée de la Lauch : **environ 469 340 € HT**
  
- *Financement* : Cf. chapitre spécifique

## AMÉNAGEMENT DE NOUVEAUX ITINÉRAIRES, DES CONTINUITÉS CYCLABLES ET/OU PÉDESTRES

Itinéraires cyclables



Objectif de l'action

**Liaison cyclable pour relier les communes de Oberhergheim, Biltzheim et Niederentzen pour rejoindre l'école primaire Aux Quatre Vents**

Nature de l'action (suite)

→ Liaison Oberhergheim - Biltzheim - Niederentzen

- Distance :  
**1,461 km**
- Routes :  
**RD8.1**
- Principes d'aménagement :  
**Piste cyclable bi-directionnelle accolée à la route**

Source : Fiches travaux itinéraires cyclables Pays RVGB



## AMÉNAGEMENT DE NOUVEAUX ITINÉRAIRES, DES CONTINUITÉS CYCLABLES ET/OU PÉDESTRES



### Mise en œuvre de l'action

- *Portage et gestion* : Communauté de Communes Centre Haut-Rhin
  
- *Partenaires associés* : Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon, communes de Oberhergheim, Biltzheim et Niederentzen, associations sportives cyclistes, associations de parents d'élèves
  
- *Coût unitaire* : **150 € HT / mètre linéaire** pour une piste cyclable
  
- *Coûts estimatifs* :
  - Liaison Oberhergheim - Biltzheim - Niederentzen : **environ 219 150 €**
  
- *Financement* : Cf. chapitre spécifique

## AMÉLIORATION DES LIAISONS CYCLABLES VERS LES GARES

Itinéraires cyclables



Rappel du contexte et du diagnostic

- **Besoins exprimés par les communes** d'améliorer le rabattement et l'intermodalité en gare
- Toutes les gares du territoire ou à proximité immédiate (Bollwiller et Bantzenheim) disposent d'un **abri vélo fermé et sécurisé** accessible avec la carte Alséo
- Elaboration d'un schéma des itinéraires cyclables par le Pays

Objectif de l'action

**Permettre un rabattement en vélo vers les gares de Merxheim et Raedersheim par le biais d'aménagements spécifiques**

Nature de l'action

*Ces propositions sont basées sur le schéma des itinéraires cyclables du Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon*

- Parmi les projets d'aménagement cyclables, les liaisons suivantes sont à aménager en priorité compte-tenu du fait qu'elles desservent certaines gares du territoire
  - **Liaison Issenheim - Raedersheim - Ungersheim** permettant de rejoindre la gare de Raedersheim depuis Issenheim (voir Guebwiller) et Ensisheim
  - **Liaison Issenheim - Merxheim** avec l'aménagement et signalisation du passage sous la RD83



Nature de l'action (suite)

→ Liaison Issenheim - Raedersheim - Ungersheim

Source : Fiches travaux itinéraires cyclables Pays RVGB



- Distance :  
4,5 km (2,3 km entre Issenheim et Raedersheim - 2,2 km entre Raedersheim et Ungersheim)
- Routes :  
RD4b1 entre Issenheim et Raedersheim  
RD4b entre Raedersheim et Ungersheim
- Principes d'aménagement :  
**Voie centrale banalisée et jalonnement** entre Issenheim - Raedersheim  
**Pistes cyclables** entre Raedersheim et Ungersheim

## AMÉLIORATION DES LIAISONS CYCLABLES VERS LES GARES



Nature de l'action (suite)

→ Liaison Issenheim - Merxheim via passage sous la RD83

Source : Fiches travaux itinéraires cyclables Pays RVGB



- Distance :  
**1,9 km**
- Routes :  
Pas de route, chemin à aménager
- Scénario d'aménagement :  
**Aménagement du chemin et du tunnel sous la RD83**

## AMÉLIORATION DES LIAISONS CYCLABLES VERS LES GARES



### Mise en œuvre de l'action

- *Portage et gestion* : Communes
- *Partenaires associés* : Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon, communes traversées, associations sportives cyclistes
- *Coût unitaire* : **150 € HT / mètre linéaire** pour une piste cyclable
- *Coûts estimatifs* :
  - Liaison Issenheim - Raedersheim : **environ 34 980 € HT**
  - Liaison Issenheim - Merxheim : **environ 285 000 € HT**
- *Financement* : Cf. chapitre spécifique

## MAILLAGE EST-OUEST DES ITINÉRAIRES CYCLABLES



### Rappel du contexte et du diagnostic

- Un usage des itinéraires cyclables qui relève plus de la **pratique loisirs/tourisme** que quotidienne
- De nombreuses liaisons nord-sud mais **peu de liaisons est-ouest** pour venir compléter le maillage des itinéraires cyclables
- Elaboration d'un schéma des itinéraires cyclables par le Pays

### Objectif de l'action

**Créer des liaisons cyclables est-ouest pour permettre un véritable maillage du réseau cyclable du territoire RVGB**

### Nature de l'action

*Ces propositions sont basées sur le schéma des itinéraires cyclables du Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon*

- Parmi les projets d'aménagement cyclables, les liaisons suivantes sont à aménager en priorité afin d'offrir un réseau d'itinéraires cyclables maillé sur le territoire Rhin-Vignoble-Grand-Ballon :
  - **Liaison Ensisheim - Rumersheim-le-Haut** le long du saumoduc. Cette liaison permet d'assurer une liaison est-ouest sur le sud du territoire du Pays en reliant la partie sud de la CC Essor du Rhin vers Ensisheim, puis vers Ungersheim et Raedersheim en cas de prolongement
  - **Liaison Meyenheim - Hirtzfelden / Roggenhouse - Blodelsheim** permettant d'assurer une liaison est-ouest centrale entre la partie rhénane et la plaine

Pour chacune de ces deux liaisons, le trafic est d'environ **1 600 véhicules par jour**

## MAILLAGE EST-OUEST DES ITINÉRAIRES CYCLABLES



Nature de l'action (suite)

### → Liaison Ensisheim - Rumersheim-le-Haut

Source : Fiches travaux itinéraires cyclables Pays RVGB



- Distance :
  - 11,2 km** (2,7 km sur le territoire communal d'Ensisheim - 5,5 km sur Munchhouse - 0,4 km sur Roggenhouse - 2,6 km sur Rumersheim-le-Haut)
- Routes :
  - RD47.1 entre Ensisheim et Munchhouse
  - Canal des Saumures entre Munchhouse et Rumersheim-le-Haut
- Principes d'aménagement :
  - Pistes cyclables** entre Ensisheim et Munchhouse
  - Réhabilitation** et aménagement du chemin le long du saumoduc

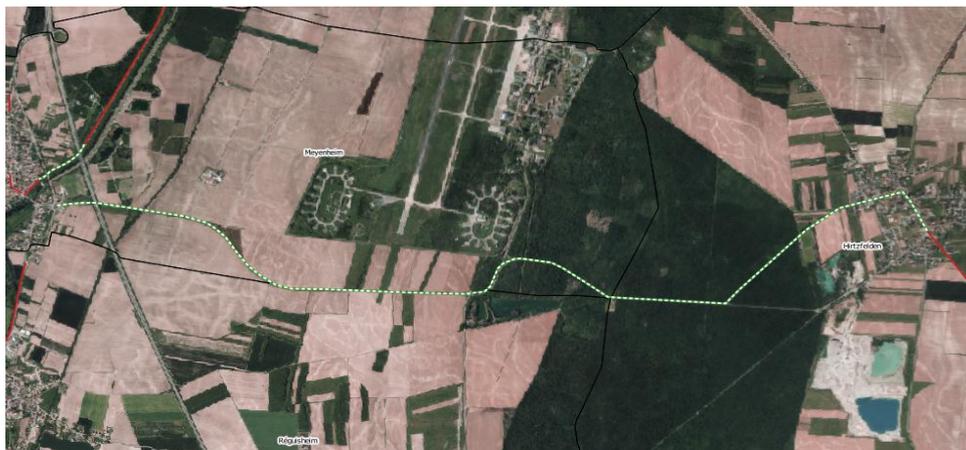


## MAILLAGE EST-OUEST DES ITINÉRAIRES CYCLABLES



Nature de l'action (suite)

→ Liaison Meyenheim - Hirtzfelden / Roggenhouse - Blodelsheim



Liaison Meyenheim - Hirtzfelden



Liaison Roggenhouse - Blodelsheim

Source : Fiches travaux itinéraires cyclables Pays RVGB

- Distance :

7,5 km (sur le territoire communal de Meyenheim : 4,6 km - de Hirtzfelden : 2,9 km) pour la liaison Meyenheim - Hirtzfelden

4,26 km (sur le territoire communal de Roggenhouse : 0,85 km - de Blodelsheim : 3,4 km) pour la liaison Roggenhouse - Blodelsheim

- Routes :

RD3B entre Meyenheim et Hirtzfelden / RD50 entre Roggenhouse et Blodelsheim

- Principes d'aménagement :

**Pistes cyclables pour les deux liaisons**



## MAILLAGE EST-OUEST DES ITINÉRAIRES CYCLABLES



### Mise en œuvre de l'action

- *Portage et gestion* : CCCHR ou CCER ?
  
- *Partenaires associés* : Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon, communes traversées, associations sportives cyclistes
  
- *Coût unitaire* : **150 € HT / mètre linéaire** pour une piste cyclable
  
- *Coûts estimatifs* :
  - Liaison Ensisheim - Rumersheim-le-Haut : **environ 1 562 000 € HT**
  - Liaison Meyenheim - Hirtzfelden : **environ 1 123 000 € HT**
  - Liaison Roggenhouse - Blodelsheim : **environ 639 000 € HT**Au regard du coût d'investissement, ces trois liaisons ne pourront être réalisées simultanément
  
- *Financement* : Cf. chapitre spécifique

## UNIFORMISATION ET COMPLÉMENT DE LA SIGNALÉTIQUE CONCERNANT LES ITINÉRAIRES CYCLABLES

Itinéraires cyclables



### Rappel du contexte et du diagnostic

- Un usage des itinéraires cyclables qui relève plus de la **pratique loisirs/tourisme** que quotidienne
- De nombreux supports d'informations présentant les seuls itinéraires à vocation principalement touristiques
- Absence de **signalétiques spécifiques et de cartographie** indiquant la localisation et la direction des principaux pôles générateurs de trafic

### Objectif de l'action

**Encourager et favoriser la pratique quotidienne du vélo à vocation utilitaire**

### Nature de l'action (suite)

Source : Schéma cyclable du Pays RVGB

#### → Uniformiser la signalétique sur l'ensemble des itinéraires cyclables du Pays :

Si la signalétique existe :

- Insérer/modifier la cartouche ou ajouter une pastille correspondant au numéro de la boucle.
- Ce système permet de faire évoluer le réseau sans avoir à changer les panneaux.



Si la signalétique n'existe pas :

- Implantation d'un mat et d'un panneau



Outre la signalétique, l'encouragement à la pratique du vélo nécessite **l'installation de points de stationnement** à proximité des pôles générateurs de trafic et calibrés selon les besoins et le type d'usage (longue durée / courte durée). Ces points de stationnement peuvent varier des arceaux jusqu'à un abri fermé et sécurisé

## UNIFORMISATION ET COMPLÉMENT DE LA SIGNALÉTIQUE CONCERNANT LES ITINÉRAIRES CYCLABLES



### Nature de l'action (suite)

- **Regrouper** l'ensemble des informations sur les itinéraires cyclables du territoire Rhin-Vignoble-Grand Ballon dans un unique Topoguide à vocation touristique et utilitaire  
Cette cartographie devra identifier de façon simple et intuitive l'ensemble des pôles générateurs du Pays. Il devra pouvoir être accessible et téléchargeable depuis Internet
- L'édition de ce document devra se faire en parallèle avec le **balisage et le jalonnement des nouveaux itinéraires cyclables (et des itinéraires actuellement non balisés comme le long de l'Ill)** qui seront repris et inséré dans le Topoguide
- Il devra être mis en **évidence des circuits à vocation utilitaire** pour que le vélo soit reconnu comme moyen de déplacement quotidien. Chacun de ces circuits devra pouvoir être identifié par un numéro (pour les touristiques) et une lettre (pour les utilitaires) par exemple

### Mise en œuvre de l'action

- *Portage et gestion* : Communautés de Communes ou Communes ?
- *Partenaires associés* : Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon, ADT Haut-Rhin (accompagnement technique), communes traversées, offices du tourisme, associations sportives cyclistes
- *Coût unitaire* : **mât de 2 mètres + panneaux avec mentions + cartouche** : entre 150 € et 200 € HT (hors main d'œuvre)
- *Financement* : Cf. chapitre spécifique



### Financement



- Le Pays Rhin Vignoble Grand Ballon est lauréat du label « Territoire à énergie positive pour la croissance verte » (TEP-CV). A ce titre, il bénéficie d'un **appui financier** pour la mise en œuvre d'actions visant à **réduire la consommation énergétique de ses habitants** et à développer un modèle de **développement plus sobre et plus économe**.
- Les dépenses de cette orientation, qui a pour objectif de promouvoir et développer « une mobilité durable », sont éligibles au **programme TEP-CV**, à hauteur de **80% du montant des travaux**.
- Les liaisons et équipements cyclables retenus pour bénéficier de ce financement sont :
  - Vallée de la Lauch : Lauterbach - Buhl - Guebwiller
  - Liaison sous la RD 83 vers Merxheim et Raedersheim
  - Liaison Oberhergheim - Biltzheim - Niederentzen
  - L'installation d'une station-service vélo au camping du Florival sur la commune d'Issenheim, à proximité de l'entrée de Guebwiller
  - L'achat de panneaux signalétiques dédiés à la pratique cyclable
- Pour être « subventionnables » Les travaux devront commencés au plus tard fin 2017 et être terminés avant la fin 2018

## RATIONALISATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT SUR LA VALLÉE DE GUEBWILLER



### Rappel du contexte et du diagnostic

- Multiplicité de l'offre de transport public sur la Vallée de Guebwiller avec un **service de transport à la demande** et les **lignes de Haute-Alsace 444 et 454**
- La **ligne 444** est utilisée quasi exclusivement par **des scolaires** qui représentent **97% des abonnés**
- Les montées / descentes entre Linthal et Guebwiller sur la ligne 454 ne représentent que **1% de la fréquentation totale** de la ligne. Le mercredi, aucune montée n'y est comptabilisée

### Objectif de l'action

**Adapter l'offre aux besoins réels de déplacements sur la Vallée de Guebwiller**

### Nature de l'action

- **Interrompre à Guebwiller** les quelques services de la ligne 454 allant à Linthal (3 services : 11h36, 13h51 et 19h51) et inversement (3 services : 6h15, 12h15 et 14h)
- Les scolaires se rendant aux collèges et lycées de Guebwiller et Buhl utilisent la **ligne 444**. Les scolaires éventuellement pénalisés par cette modification pourront également s'y reporter.
- Les usagers occasionnels utilisant les services de 12h15 et 14h au départ de Linthal et de 11h17 et 13h34 à destination de Linthal pourront se reporter vers la ligne 444 ou vers le **service TAD Com-Com Bus de la CCRG** qui fonctionne de **9h à 19h** et qui couvre **l'ensemble des communes de la CCRG**
- La longueur de la section Linthal - Guebwiller est de **9 km**  
Ces 6 services circulant de lundi à samedi toute l'année (soit 306 jours par an), le volume de kilomètres commerciaux s'élève à environ **16 500 km par an**. Cette offre pourrait éventuellement être réinjectée vers d'autres secteurs où la demande est plus importante

## RATIONALISATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT SUR LA VALLÉE DE GUEBWILLER

Mobilité alternative  
à la voiture



### Mise en œuvre de l'action

→ *Portage et gestion* : Département du Haut-Rhin et Région Alsace-Champagne Ardenne-Lorraine

→ *Partenaires associés* : Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon, Communauté de Communes de la Région de Guebwiller, associations de parents d'élèves, ...

→ *Economie générée* : Si le volume d'offre commerciale concerné s'élève à environ 16 500 km par an, sa traduction financière ne peut être basée que sur ce seul niveau d'offre. Elle nécessite une approche plus globale qui prend en compte les ajustements horaires pour améliorer l'intermodalité en gare de Bollwiller. Et outre le niveau d'offre, c'est le nombre de véhicules affectés à la ligne 454 qui est dimensionnant pour estimer les coûts

## RATIONALISATION DE L'ORGANISATION DES SERVICES DE TRANSPORT A LA DEMANDE COM-COM BUS

Mobilité alternative à la voiture



### Rappel du contexte et du diagnostic

- Chaque service TAD permet de réaliser des déplacements qui ne pourraient l'être sans l'existence du TAD: ils répondent à un besoin clairement identifiés (personnes âgées, jeunes, personnes non motorisées)
- Le Département du Haut-Rhin subventionne 40% du déficit d'exploitation. Avec le transfert de la compétence « transport » du Département à la nouvelle Région, cette subvention sera-t-elle maintenue ?
- Échéance du marché TAD pour la CCRG : 31 Décembre 2017. Pour la CCER : 31 Décembre 2016

### Objectif de l'action

**Réduire le coût de gestion des services de transport à la demande**

### Nature de l'action

*Préambule : ces propositions constituent l'amorce d'une réflexion afin de rationaliser l'offre de chaque service TAD. Il ne s'agit en aucun cas de proposer la suppression. Cette réflexion devra être partagée et approfondie avec les communautés de communes*

#### → Rationalisation du service TAD Com-Com Bus de la CCRG

- Les charges les plus importantes concernent le personnel de conduite et le nombre de véhicules (4) affectés au service
- La réduction de cette charge nécessitera une refonte de l'organisation du service. La sectorisation peut constituer une solution  
La CC serait découpée en plusieurs secteurs et les déplacements vers Guebwiller ne serait possible que certains jours depuis chaque secteur (exemple : secteur ouest le lundi et le mercredi, secteur est le lundi et le vendredi, etc.)
- D'autres mesures comme la limitation des destinations possibles à quelques points ciblés, la diminution du nombre d'arrêts ou réduction de l'amplitude horaire pourraient réduire le coût mais dans des proportions moins importantes que la sectorisation

#### → Mutualisation des appels d'offre pour les deux services TAD Com-Com Bus

- En prenant en compte les dates d'échéances de chaque marché public, un appel d'offre commun couvrant les trois Communautés de Communes pourrait être lancé, en privilégiant les transporteurs locaux qui connaissent le territoire

**RATIONALISATION DE L'ORGANISATION DES SERVICES DE  
TRANSPORT A LA DEMANDE COM-COM BUS**



Mise en œuvre de l'action

- *Portage et gestion* : Communautés de Communes de la Région de Guebwiller et Essor du Rhin
- *Partenaires associés* : Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon et Région Alsace-Champagne Ardenne-Lorraine
- *Economie générée* : A estimer ultérieurement en fonction de la solution retenue

## PRÉVOIR LA RÉALISATION D'UN AXE DE TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANT ENTRE GUEBWILLER ET BOLLWILLER

Mobilité alternative à la voiture



### Rappel du contexte et du diagnostic

- Selon l'INSEE (chiffres de 2012), le bassin de vie de Guebwiller/Soultz/Issenheim compte environ **30 000 habitants, 19 000 actifs et plus de 9 000 emplois**
- Cet important bassin de vie **n'est pas relié à Mulhouse** par une offre de transport collectif structurante
- **20 millions d'euros** sont inscrits au CPER 2015 - 2020 Etat / Région Alsace pour la « régénération de la ligne *Bollwiller - Guebwiller* » (et figurant dans l'Atlas de la Région Alsace-Champagne Ardenne-Lorraine)

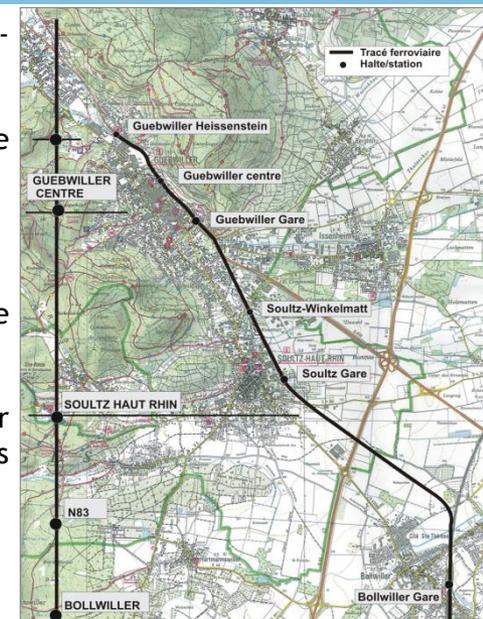
### Objectif de l'action

**Faciliter et favoriser les déplacements en transports collectif entre Guebwiller et Mulhouse**

### Synthèse de l'étude réalisée par MVA en 2008

- Trois solutions envisagées : 2 solutions basées sur une desserte ferroviaire (automoteur ou tram-train) - 1 solution basé sur une desserte routière (BHNS)
- Utilisation du renouvellement de l'ancienne voie ferrée y compris pour le scénario BHNS. Absence de scénario basé sur une circulation sur la RD430 avec un trajet direct jusqu'à Mulhouse
- Distance de 8,65 km pour les solutions réutilisant l'emprise ferroviaire
- 10 passages à niveaux à traiter entre Guebwiller et Bollwiller et 7 en cas de prolongement jusque Heissenstein
- Traitement du franchissement de la RD83 (classée comme itinéraire de transports exceptionnels pour les convois de type E : 400 tonnes) par un pont-rail ou un pont-route qui nécessite des études approfondies
- Traitement du franchissement de la Lauch avec un pont-rail à reconstruire

Source : EFAF de la réouverture de la ligne Guebwiller - Bollwiller / MVA / 2008



## PRÉVOIR LA RÉALISATION D'UN AXE DE TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANT ENTRE GUEBWILLER ET BOLLWILLER



Synthèse de l'étude réalisée par SYSTRA entre Décembre 2012 et Mai 2014

→ Etude portant sur l'approfondissement des études menées précédemment et comprenant 2 scénarios de desserte : TER ou Tram-Train

→ Nécessité de **renouveler entièrement la voie ferrée** quelque soit le type de matériel utilisé

→ Scénario TER :

Avantages :

- Pas de nécessité d'électrifier la ligne
- Facilité de rapatriement du matériel à Mulhouse pour la maintenance

Inconvénients :

- Traversées routières en passage à niveau ou en dénivelation (dénivelation nécessaire pour le franchissement de la RD83)
- Pas d'extension possible au-delà de Guebwiller-Gare

Coûts :

- Compris entre **34,7 et 56 M €** (entre 27,5 et 43,5 M € si terminus à Guebwiller-Est)

→ Scénario Tram-Train :

Avantages :

- Exploitation plus souple
- Traversées à niveau avec carrefour à feux (y compris la RD83)
- Extension possible au-delà de Guebwiller-Gare

Inconvénients :

- Electrification de la ligne
- Rapatriement du matériel à Mulhouse pour la maintenance

Coûts :

- Compris entre **26,7 et 40 M €** (entre 23 et 37,5 M € si terminus à Guebwiller-Est)

→ Scénario de desserte en Tram-Train jugé plus avantageux techniquement et économiquement

**PRÉVOIR LA RÉALISATION D'UN AXE DE TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANT ENTRE GUEBWILLER ET BOLLWILLER**

Mobilité alternative à la voiture



Dernière évolution

- **Consultation en cours** pour la réalisation de l'étude relative à la réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller-Guebwiller pour une desserte en mode Tram-Train
- Etude qui se déroulera en entre **Avril et Décembre 2016**
- Financement de l'étude par la Région Région Alsace-Champagne Ardenne-Lorraine

Mise en œuvre de l'action

- *Portage et gestion* : Région Alsace-Champagne Ardenne-Lorraine
- *Partenaires associés* : Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon, Communauté de Communes de la Région de Guebwiller, communes traversées par la ligne
- *Financement* : Etat et Région Alsace-Champagne Ardenne-Lorraine

**OPPORTUNITE D'INTEGRER LE RESEAU CITIZ**Mobilité alternative  
à la voiture

## Rappel du contexte et du diagnostic

- A l'instar du covoiturage, l'auto-partage constitue un **nouveau service de mobilité**
- **Citiz** est « un réseau de voitures en libre-service ou auto-partage » qui gère 150 voitures partagées réparties sur 16 communes d'Alsace (dont 1 à Cernay, 7 à Mulhouse et 3 à Colmar)
- Pour une utilisation de 4h et pour un trajet total de 50 km, le tarif s'élève à environ **35 €**

## Objectif de l'action

**Etudier la pertinence et l'opportunité d'intégrer le réseau de service d'autopartage Citiz**

## Nature de l'action

- Un premier contact a été établi avec Citiz en juillet 2015
- Les informations suivantes ont été portées à la connaissance du Pays RVGB :
  - Pour implanter une nouvelle voiture dans une zone non couverte, Citiz a besoin d'une **garantie de recettes de 600 à 900 € par mois** selon le potentiel autour de la zone d'implantation
  - Les professionnels bénéficient d'une offre dédiée avec application d'un tarif spécifique
  - La station peut-être positionnée sur le domaine privé ou public : elle doit être disponible 24h/24, accessible facilement et aménageable (marquage vertical et horizontal + panneau commercial)
  - Citiz souhaiterait pouvoir implanter des véhicules en gare
  - Une pré-étude de faisabilité est envisageable
- Un retour d'expérience pourra être réalisée avec la commune de Cernay qui dispose d'un véhicule Citiz

## OPPORTUNITE D'INTEGRER LE RESEAU CITIZ

Mobilité alternative  
à la voiture



### Mise en œuvre de l'action

- *Portage et gestion* : Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon
- *Partenaires associés* : CITIZ et commune de Cernay sur laquelle est déjà implantée une voiture en auto-partage
- *Moyen humain* : Le référent mobilité sera en charge de cette prise de contact
- *Coût de mise en œuvre* : Néant

## AMÉNAGER ET IDENTIFIER/SIGNALER L'AIRE DE COVOITURAGE DU CARREFOUR DU NOUVEAU MONDE

Mobilité alternative  
à la voiture

### Rappel du contexte et du diagnostic

- L'aire de covoiturage du Carrefour du Nouveau Monde est située sur la commune de Bollwiller
- D'une capacité d'environ **25 places**, le taux de remplissage était de **90%** à 9h30 le jour de l'enquête
- Absence d'aménagement, de marquage, de signalétique et d'éclairage
- Aire recensée et localisée sur le portail [www.covoiturage67-68.fr](http://www.covoiturage67-68.fr)

### Objectif de l'action

**Construire une véritable aire de covoiturage au Carrefour du Nouveau Monde**

### Nature de l'action

→ Cette action se déroulera en deux temps :

**1. Identification** de l'aire de covoiturage « spontanée » du carrefour du Nouveau Monde au moyen d'une **signalétique directionnelle et statique** après identification et accord du propriétaire du terrain



**2. Aménagement et la viabilisation** de l'aire de covoiturage

Ce point nécessite :

- l'identification du propriétaire du terrain
- l'acquisition foncière (avec enquêtes publiques et enquêtes parcellaires en cas de besoin)
- la réalisation d'une étude d'accès et de sécurité
- le permis d'aménager (avec en préalable éventuel le dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'Eau)
- le montage financier des travaux
- la mise en concurrence pour la réalisation des marchés de travaux

## AMÉNAGER ET IDENTIFIER/SIGNALER L'AIRE DE COVOITURAGE DU CARREFOUR DU NOUVEAU MONDE



### Mise en œuvre de l'action

- *Portage et gestion* : Département du Haut-Rhin, Mulhouse Alsace Agglomération, Commune de Bollwiller ?
- *Partenaires associés* : Pays Rhin-Vignoble-Grand Ballon, Départemental du Haut-Rhin, Commune de Bollwiller
- *Coûts d'investissement* :
  - Fourniture et pose des panneaux de signalétique : 1 000 € TTC pour un panneau directionnel
  - Etude d'aménagement : 15 000 à 25 000 € TTC
  - Aménagement : 3 000 à 4 000 € TTC par place offerte (source : CEREMA)
- *Financement* : Mulhouse Alsace Agglomération, Département du Haut-Rhin, Région Alsace-Champagne Ardenne-Lorraine ?

## IMPLANTATION DE NOUVELLES AIRES DE COVOITURAGE SUR LE TERRITOIRE DONT UNE SUR LA CCER

Mobilité alternative à la voiture



### Rappel du contexte et du diagnostic

- 3 aires de covoiturage sont officiellement recensées sur le territoire RVGB ou à proximité (Rouffach, Ensisheim et Carrefour du Nouveau Monde)
- Des regroupements spontanés d'automobilistes sont identifiées à **Merxheim** et à **Pfaffenheim**
- Absence d'aire de covoiturage sur la partie rhénane du territoire RVGB. Une implantation pourrait répondre aux besoins de déplacements vers l'Allemagne. Il semblerait que beaucoup de covoitureurs en provenance de la CCER franchissent le Rhin pour avoir un accès direct à l'autoroute

### Objectif de l'action

**Faciliter le recours au covoiturage par la création de nouvelles aires de covoiturage**

### Nature de l'action

- Implantation d'une aire de covoiturage sur le territoire de la CCER
  - Le parking du **Super U de Fessenheim (et/ou la pépinière d'entreprises La Ruche)** pourrait éventuellement faire l'objet d'une réflexion pour l'implantation d'une aire de covoiturage
  - Un parking étant déjà aménagé sur ces deux sites, une telle implantation nécessiterait « seulement » la mise en place d'une signalétique directionnelle et statique telle qu'elle existe pour l'aire de covoiturage de Rouffach
  - Un partenariat et un accord de la direction du Super U et du gestionnaire de la pépinière d'entreprise constitue un préalable indispensable
- Implantation d'autres aires de covoiturage
  - Au préalable, il conviendra d'effectuer, en période scolaire, un recensement de tous les regroupements spontanés d'automobilistes identifiés par les communes. Pour chaque regroupement, il sera nécessaire de compter précisément le nombre de véhicules. Ce travail préalable permettra de mettre en évidence les points de rassemblement qui pourraient faire l'objet d'une « labellisation » en aires de covoiturage « officielles »
  - Nous préconisons dans un premier temps de recenser ces aires sur le site Internet de covoiturage régional et de les identifier sur le terrain puis dans un deuxième temps de les aménager (si nécessaire)

## IMPLANTATION DE NOUVELLES AIRES DE COVOITURAGE SUR LE TERRITOIRE DONT UNE SUR LA CCER



### Mise en œuvre de l'action

- *Portage et gestion* : Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon et Communauté de Communes Essor du Rhin
- *Partenaires associés* : Système U
- *Moyen humain* : Le référent mobilité sera en charge du travail partenarial avec la direction du Super U
- *Coûts d'investissement* : Fourniture et pose des panneaux de signalétique : **500 € TTC** pour un panneau directionnel
- *Financement* : Communauté de Communes

## PROMOTION DU SYSTÈME D'INFORMATION MULTIMODALE VIALSACE

Information et  
communication

### Rappel du contexte et du diagnostic

- Des services de mobilité **relativement méconnus** et qu'il est nécessaire de faire connaître et de **promouvoir auprès du grand public**
- Des outils de communication complexes à appréhender **par certains publics**
- En 2014, **82% des Français** de 12 ans et plus disposent, à leur domicile, d'une connexion internet (*Source: ARCEP*)

### Objectif de l'action

**Promouvoir Vialsace qui centralise l'ensemble de l'offre de mobilité alternative à la voiture en Alsace**

### Nature de l'action

*Préambule : l'ergonomie du site est en cours de refonte et sera présentée comme Google Map en page d'accueil. L'information en temps réel pour l'offre tous modes sera disponible à partir d'octobre 2016*

- **Télécharger** le widget de Vialsace (sur [vialsace.eu](http://vialsace.eu)) pour ensuite **l'intégrer** au site Internet des collectivités (Pays, mairies, communautés de communes), des offices du tourisme et autres partenaires (organismes publics, hébergeurs, etc...). Techniquement il peut s'adapter aux structures des différents sites Internet

Le widget est disponible en **3 langues** : français, allemand et anglais (argument à faire valoir auprès des professionnels du tourisme)

- **Afficher** les flyers qui seront prochainement mis à disposition en haute définition sur le site Vialsace pour un affichage dans les mairies, Pôle Emploi, offices du tourisme, entreprises, cinéma, pôle de loisirs, etc...
- **Identifier** et « former » les **prescripteurs** qui assureront la promotion de Vialsace disponible sur leur site Internet, ses applications mobiles - Android, Iphone et bientôt sur Windows Phone - et tablettes.

Ces prescripteurs devront connaître et savoir expliquer les différentes fonctionnalités que permet cet outil (recherches d'itinéraires, édition de fiches horaires localisées à un point d'arrêt, tarification, covoiturage, etc...)



## *PROMOTION DU SYSTÈME D'INFORMATION MULTIMODALE VIALSACE*



### Nature de l'action

- Pour les entreprises, **création dans Vialsace d'une rubrique « Espace Pro - Médias »** en partenariat avec l'ADEME pour aider les entreprises à mettre en œuvre des « Plans de Mobilité »
- **Mettre en place un relais d'information de mobilité** (en Mairie, au sein des offices du tourisme) pour les personnes n'ayant pas accès à Internet ou ayant des difficultés à l'utiliser afin de fournir les renseignements nécessaires grâce à Vialsace
- **Les informations papiers et fascicules existants** (brochure TAD Com-Com Bus par exemple) devront intégrer, dans la mesure du possible, un paragraphe sur Vialsace expliquant ses fonctionnalités

### Mise en œuvre de l'action

- *Portage et gestion* : Région Alsace-Champagne Ardenne-Lorraine et Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon
- *Moyen humain* : Le référent mobilité sera en charge de l'identification et la formation des différents prescripteurs
- *Partenaires associés* :
  - Offices de Tourisme
  - Communes du Pays
  - Communautés de communes
  - Entreprises

## ORGANISATION D'OPÉRATIONS DE SENSIBILISATION À LA MOBILITÉ



### Rappel du contexte et du diagnostic

- Un important travail de **communication et de pédagogie** est à entreprendre pour **faire comprendre l'intérêt de ne pas utiliser uniquement que la voiture pour les déplacements**
- Grand succès de l'évènement « Slow-up » en 2014 et en 2015, renouvelée en 2016

### Objectif de l'action

**Faire comprendre l'intérêt et faire connaître les solutions de mobilité alternative à la voiture**

### Nature de l'action

→ Organiser des **ateliers de sensibilisation et d'information** sur les moyens de mobilité existant sur le Pays du Rhin-Vignoble-Grand ballon (lignes des cars de Haute-Alsace, TAD Com-Com-bus, lignes TER, aires et site de covoiturage, etc.), selon les publics concernés :

- pour les plus **jeunes** : dans les écoles, collèges et lycées afin de les sensibiliser aux modes de déplacements durables (marche à pieds, vélos, transports collectifs). Cet atelier serait l'occasion de former des jeunes afin qu'ils deviennent les « Ambassadeurs des transports durables »
- pour les **personnes en recherche d'emploi, ou en formation** : afin d'informer ce public sur les moyens existants pour se rendre aux pôles emplois et sur les lieux de formations et de « dédramatiser » l'usage des transports collectifs (comprendre les horaires, lire une carte, ...),
- pour les **actifs** : en partenariat avec les acteurs économiques du territoire (CCI, entreprises, collectivités, ...), afin de leur présenter les différents moyens de mobilité présents sur le territoire. Ceci permettra aux entreprises et administrations de mieux communiquer auprès de leurs salariés sur ces moyens de mobilité.

Ceci permettra également de sensibiliser les entreprises à l'intérêt d'élaborer des plans de Mobilité (PDE - PDIE)

## ORGANISATION D'OPÉRATIONS DE SENSIBILISATION À LA MOBILITÉ



### Nature de l'action

- Pérenniser les opérations événementielles du type « au boulot à vélo » et l'opération « Slow-Up ».
- Promouvoir l'opération « Au boulot à vélo » auprès des entreprises pour qu'elles participent à ces événements afin de faire expérimenter aux salariés leur trajet quotidien avec un mode différent
- La semaine de la mobilité (septembre) est le moment propice pour organiser des opérations de sensibilisation. Vialsace peut fournir au Pays les outils de communications nécessaires (flyer, kit, ...)



Du 15 au 28 juin 2015  
Au boulot, j'y vais à vélo!

### Mise en œuvre de l'action

- *Portage et gestion* : Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon
- *Moyen humain* : L'amorce de l'organisation de ces ateliers pourra être pris en charge par le référent mobilité
- *Partenaires associés* :
  - Pôle emploi, Mission Locale, CAF, CCAS
  - Entreprises, CCI, CDT, Collectivités, Région Alsace-Champagne Ardenne-Lorraine
  - Le milieu scolaire
- *Financement* : Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon
- *Subventions* : ADEME (cf. financement action transversale)

Action  
transversale

## MISE EN PLACE D'UN COMITÉ DE COORDINATION DE LA MOBILITÉ

Coordination des actions



### Rappel du contexte et du diagnostic

- Absence de vision d'ensemble de la mobilité à l'échelle du Pays
- **Nécessité de coordonner l'ensemble des acteurs concernés par la problématique de la mobilité sur le territoire**

### Objectif de l'action

**Fédérer et organiser l'ensemble des démarches liées à la mobilité au sein du Pays**

### Nature de l'action

→ Portée par le Pays Rhin-Vignoble-Grand Ballon, en partenariat avec tous les acteurs institutionnels et sociaux, ce Comité de Coordination aurait plusieurs missions :

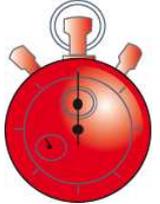
- Etre **l'entité référente** en matière de mobilité à l'échelle du Pays, et à ce titre, prendre en considération et traiter l'ensemble des besoins de mobilité des habitants, associations, entreprises, établissements scolaires, etc. du territoire RVGB
- **Fédérer l'ensemble des acteurs** concernés par la thématique de la mobilité (Région, ADEME, collectivités, entreprises, associations, établissements scolaires, ...)

→ La Commission Mobilité issue du Conseil de Développement du Pays RVGB **pourrait évoluer à titre exceptionnel en Comité de Coordination** 1 à 2 fois par an, en réunissant l'ensemble des représentants du monde associatif, scolaire, économique, institutionnel, élus et techniciens. Il devra absolument être composé d'**Elus « référents » en charge du transport et de la mobilité.**

NB : Chaque CC a d'ores-et-déjà désignée cet élu référent

→ Ce Comité de Coordination **ne se substitue en aucun cas** aux autorités organisatrices de la mobilité existantes

## CRÉATION D'UN POSTE D'UN RÉFÉRENT MOBILITÉ



### Rappel du contexte et du diagnostic

- Absence de vision d'ensemble de la mobilité à l'échelle du Pays
- **Nécessité de coordonner l'ensemble des acteurs concernés par la problématique de la mobilité sur le territoire.**

### Objectif de l'action

**Constituer la « cheville ouvrière » du Comité de Coordination de la Mobilité**

### Nature de l'action

- Afin de mettre en œuvre les « décisions » prises pour le Comité de Coordination, le référent mobilité se verrait confier les missions suivantes :
  - **Mettre en œuvre et suivre** les actions du Schéma de Mobilité
  - **Instruire les dossiers** relatifs à la thématique de la mobilité
  - Etre l'**interlocuteur** de la nouvelle Région pour traiter toutes les questions relatives à l'organisation de l'offre (modifications des horaires, traitement de l'intermodalité, etc.)
  - **Assurer la promotion** des services de transport et des outils de communication mis en place par la Région
  - **Organiser des ateliers de sensibilisation et d'information** à l'usage des transports pour différents publics (jeunes, personnes ayant des difficultés à utiliser Internet, ...)
  - **Démarcher** les entreprises et **promouvoir** la réalisation de « plans de mobilité »
  - **Assurer l'interface** entre la mobilité / les projets d'aménagement et d'urbanisme (figurant dans le SCoT et les PLU/PLUI) / le tourisme afin bien prendre en compte l'offre de transport existante, y compris routière

## CRÉATION D'UN POSTE D'UN RÉFÉRENT MOBILITÉ



### Mise en œuvre de l'action

- *Portage et gestion* : Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon
- *Partenaires associés* : Toutes les collectivités et acteurs du transport et de la mobilité y compris les entreprises et la CCI
- *Moyen humain* : Une personne à mi-temps (profil transport / aménagement / urbanisme / tourisme)
- *Charge estimée* : Mutualisation avec un autre poste
- *Financement* : Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon et ADEME (voir ci-dessous)

### Focus sur le financement de l'ADEME : « Changement de comportement »

- Dans le cadre de son programme « changement de comportement », l'ADEME « *participe au **financement** d'actions de sensibilisation, communication, information, conseil, animation et formation, qui permettent de faire évoluer les mentalités, les comportements et les actes d'achats et d'investissements en matière environnementale* »
- Le Pays Rhin Vignoble Grand-Ballon, en tant qu'établissement public, est **éligible à cette aide financière**
- Parmi l'ensemble des aides, l'un d'elles concerne les dépenses internes de personnel dans le cadre de la mise en œuvre d'un programme d'actions et s'élève (au maximum) à **24 000 € par an pendant 3 ans** par agent Equivalent Temps Plein Travaillé (ETPT). Le financement dure 3 ans et peut être reconduit. Le soutien concerne la création de nouveaux postes de chargés de mission, le renouvellement ou la réorientation de postes existants arrivant à échéance
- D'autres aides portant sur la **communication, la formation et l'animation de réunions** sont également mises en œuvre dans le cadre de ce programme

# SYNTHESE DES ACTIONS

Actions	Budget	Financement	Echéancier Mise en œuvre
<b>Orientation générale n° 1 : AMELIORER L'ACCESSIBILITE AUX GARES</b>			
1	Coordination de certains horaires des lignes de haute-alsace avec les horaires des trains	A définir en fonction de toutes les actions portant sur l'offre de transport	2017
<b>Orientation générale n° 2 : ENCOURAGER LA PRATIQUE DES MODES ACTIFS POUR LES TRAJETS DE COURTE DISTANCE</b>			
2	Mise en place de PDE et PDIE par les entreprises	Variable selon la nature du projet	Entreprises ADEME Variable selon les entreprises
3	Mise en place d'un système de pédibus (« Schnakebus »)	≈ 500 à 1 500 €	Communes 2016
<b>Orientation générale n° 3 : AMÉLIORER LE MAILLAGE DES ITINERAIRES CYCLABLES</b>			
4	Aménagement de nouveaux itinéraires, des continuités cyclables et/ou pédestres : Vallée de la Lauch	469 340 €	TEP-CV : 375 472 € Avant fin 2018
5	Aménagement de nouveaux itinéraires, des continuités cyclables et/ou pédestres : Liaison Oberhergheim-Biltzheim-Niederentzen	219 150 €	TEP-CV : 175 320 € Avant fin 2018
6	Amélioration des liaisons cyclables vers les gares : Franchissement RD83 + liaison vers Raedersheim	285 500 € + 34 980 €	TEP-CV : 228 400 € + 27 984 € Avant fin 2018
7	Maillage est-ouest des itinéraires cyclables : Ensisheim - Rumersheim-le-Haut Meyenheim - Hirtzfelden Roggenhouse - Blodelsheim	1 562 000 € 1 123 000 € 639 000 €	A définir 2019-2020
8	Uniformisation et complément de la signalétique concernant les itinéraires cyclables	≈ 150 € à 200 € par panneau	TEP-CV Avant fin 2018

Actions

Budget

Financement

Echéancier  
Mise en œuvre

## Orientation générale n° 4 : DÉVELOPPER DES SERVICES DE MOBILITE ALTERNATIVE A LA VOITURE

9	Rationalisation de l'offre de transport sur la vallée de Guebwiller	A définir en fonction de toutes les actions portant sur l'offre de transport		2017
10	Rationalisation de l'organisation des services de transport a la demande Com-Com bus			2017
11	Prévoir la réalisation d'un axe de transport collectif performant entre Guebwiller et Bollwiller	Entre 26,7 et 40 M €	Etat Région A-CA-L	?
12	Opportunité d'intégrer le réseau Citiz	Pas de budget nécessaire		2016
13	Aménager et identifier/signaler l'aire de covoiturage du carrefour du nouveau monde	≈ 150 000 €	A définir	?
14	Implantation de nouvelles aires de covoiturage sur le territoire dont une sur la CCER	≈ 500 € par panneau	A définir	2017 - 2018

## Orientation générale n° 5 : COMMUNIQUER ET INFORMER SUR LES SERVICES DE MOBILITE

15	Promotion du système d'information multimodale Vialsace	A définir	Région A-CA-L	Tous les ans
16	Organisation d'opérations de sensibilisation à la mobilité	A définir	ADEME	Tous les ans

## Orientation transversale : COORDONNER L'OFFRE ET LES ACTEURS DE LA MOBILITE SUR LE TERRITOIRE RVGB

Mise en place d'un comité de coordination de la mobilité	Pas de budget nécessaire		Immédiatement
Création d'un poste d'un référent mobilité	Mutualisation avec un autre poste	ADEME : 24 000 € / an sur 3 ans	Immédiatement

# RETROPLANNING

## Immédiatement

- Mise en place d'un comité de coordination de la mobilité
- Création d'un poste d'un référent mobilité

## En cours d'année 2016

- Mise en place d'un système de pédibus (« Schnakebus »)
- Opportunité d'intégrer le réseau Citiz

## 2017

- Coordination de certains horaires des lignes de haute-alsace avec les horaires des trains
- Rationalisation de l'offre de transport sur la vallée de Guebwiller
- Rationalisation de l'organisation des services de transport a la demande Com-Com bus

## 2018

- Aménagement cyclable de la Vallée de la Lauch
- Aménagement cyclable Issenheim - Merxheim / Raedersheim
- Aménagement cyclable Oberhergheim - Biltzheim - Niederentzen
- Implantation de nouvelles aires de covoiturage dont une sur la CCER

## 2019

- Aménagement cyclable Ensisheim - Rumersheim-le-Haut

## 2020

- Aménagement cyclable Meyenheim - Hirtzfelden / Roggenhouse - Blodelsheim

## A renouveler tous les ans

- Communication et promotion des services de mobilité / Sensibilisation à la mobilité durable