

Rapport final

septembre 23

CC du Canton d'Erstein



Elaboration du plan de mobilité
simplifié



Rapport final



1.	Contexte et enjeux de la mobilité sur le territoire de la CC du canton d'Erstein	5
1.1.	Le Plan de Mobilité Simplifié : un outil de développement et d'aménagement du territoire	5
1.1.1.	La mobilité et l'accessibilité comme stratégie vertueuse de développement local	5
1.1.2.	Les mesures de la LOM : quels enjeux pour les communautés de communes ?	6
1.1.3.	Le rôle de la Région Grand Est	8
1.1.4.	Le déploiement du REME (Réseau Express Métropolitain Européen)	9
1.2.	Les conclusions du diagnostic	10
2.	Une démarche co-construite	12
2.1.	Les étapes préalables à la constitution du PMS	12
2.2.	Les comptes-rendus des ateliers de concertation	13
2.2.1.	L'atelier de diagnostic	13
2.2.2.	L'atelier de construction budgétaire	16
3.	Un plan d'actions thématique	21
3.1.	Présentation générale du PMS	21
3.2.	Axe 1 : Renforcer les transports publics en complémentarité avec l'offre régionale	22
3.2.1.	Action 1 : Développer des lignes complémentaires en rabattement vers les gares	22
3.3.	Axe 2 : Améliorer les conditions des mobilités actives	24
3.3.1.	Action 2 : Implanter du stationnement vélo sécurisé en lien avec la nouvelle offre de transport	24
3.3.2.	Action 3 : Encourager l'écomobilité des scolaires	26
3.4.	Axe 3 : Favoriser le partage de la voiture	28
3.4.1.	Action 4 : Étendre le service d'autopartage	28
3.5.	Axe 4 : Renforcer les mobilités solidaires	29
3.5.1.	Action 5 : Soutenir la création d'une association de transport solidaire	29
3.6.	Axe transversal	31
3.6.1.	Action 6 : Accompagner les entreprises dans la réalisation de leur Plan de Mobilité Employeur	31
4.	Indicateurs de suivi	33
5.	Financement du PMS	34
5.1.	Estimations financières des actions	34
5.2.	Une source de financement nouvelle : le Versement Mobilité	35
5.2.1.	Définition générale	35



1.

1. CONTEXTE ET ENJEUX DE LA MOBILITE SUR LE TERRITOIRE DE LA CC DU CANTON D'ERSTEIN

1.1. Le Plan de Mobilité Simplifié : un outil de développement et d'aménagement du territoire

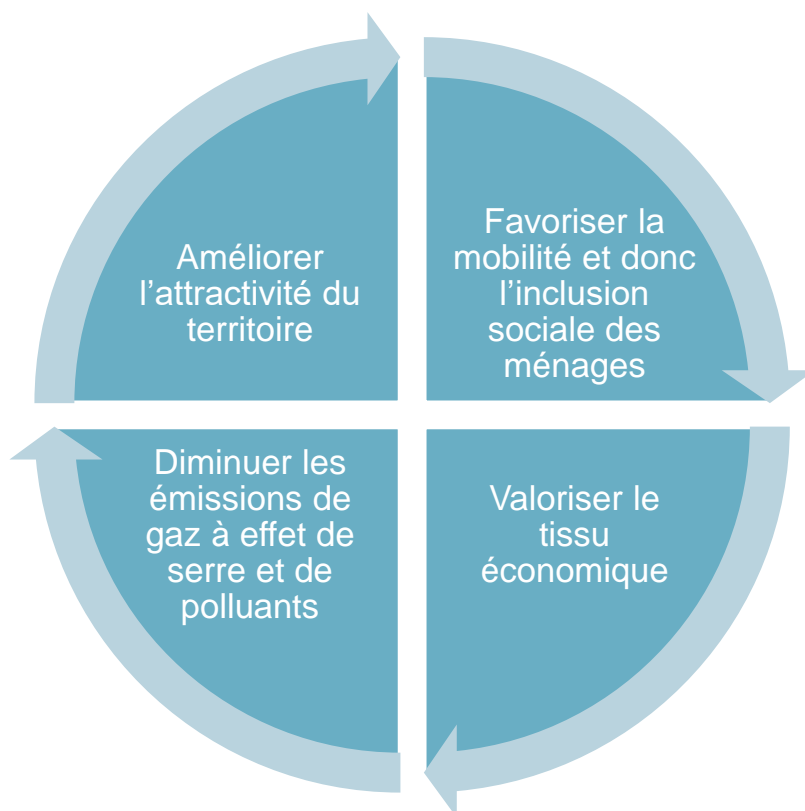
1.1.1. La mobilité et l'accessibilité comme stratégie vertueuse de développement local

L'amélioration des conditions de mobilité contribue à l'amélioration du cadre de vie, de la santé publique et favorise l'attractivité du territoire. Ainsi, toute politique publique de mobilité joue un rôle transversal majeur dans les stratégies de recomposition territoriales et dynamisme local. Les leviers d'actions sont multiples et doivent tenir compte de la gouvernance pour leur bonne mise en œuvre.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) votée le 24/12/2019 s'inscrit dans une réflexion autour de 4 enjeux liés à la mobilité :

- La **crise environnementale** qui nécessite de diversifier les moyens de transport pour se tourner vers des moyens moins polluants.
- Le **manque d'investissement pour les mobilités du quotidien** ; les investissements ont longtemps été tournés vers les grands projets structurants.
- La **dépendance à la voiture** dans de nombreux territoires (notamment peu denses). Cela engendre un coût important pour le budget des ménages, un accès difficile aux services et au lien social pour ceux qui ne possèdent pas de voiture (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, étudiants).
- La multiplication des **transports innovants** (par exemple, covoiturage permis par le partage de la donnée). Cela engendre une nécessaire coordination entre les différents moyens de transport et entre les acteurs publics et privés.

Mener une politique en matière de mobilité durable permet de lutter contre l'autosolisme, et produit ainsi des effets bénéfiques tant pour l'environnement que le tissu économique et le pouvoir d'achat des ménages. Elle facilite l'accès à l'emploi, à la formation, à la santé, aux loisirs... et vise l'ensemble de la population du territoire. L'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PMS) vise à enclencher un « cercle vertueux de la mobilité » pouvant se synthétiser par le schéma ci-après :



Le PMS est un outil permettant le déploiement de mesures luttant contre l'autosolisme, conformément aux ambitions affichées dans le PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial), dont l'objectif prévisionnel pour 2030 est de réduire les émissions de GES de 37% et les émissions de NOX de 42%. Il permet d'enclencher un « cercle vertueux de la mobilité » qui participe à l'attractivité du territoire.

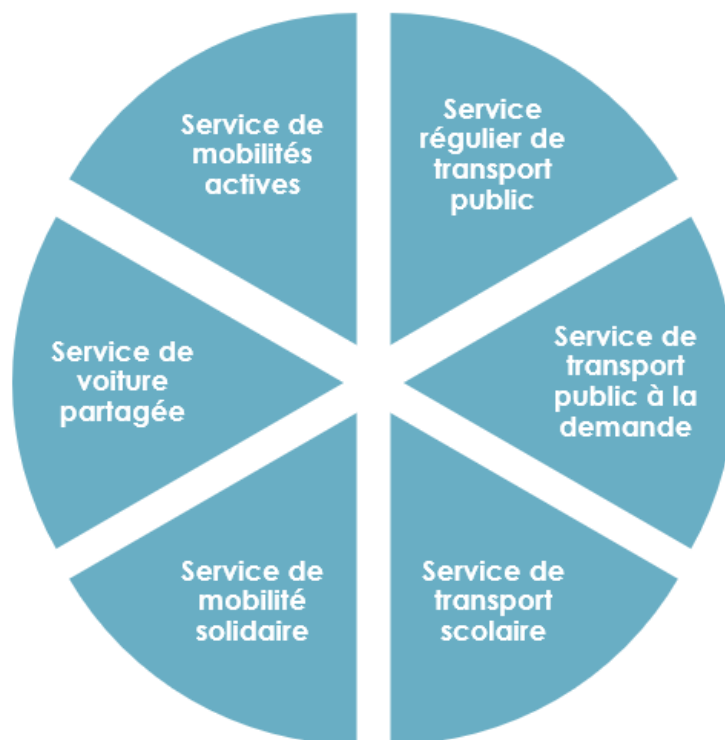
1.1.2. Les mesures de la LOM : quels enjeux pour les communautés de communes ?

La LOM induit une couverture de l'ensemble du territoire par des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et redéfinit la gouvernance-type de la mobilité, selon deux niveaux de collectivités :

- Une **AOM régionale** : la Région est confortée dans son rôle de chef de file de la mobilité à l'échelle régionale ;
- Une **AOM locale** : l'intercommunalité est l'échelle privilégiée pour répondre aux attentes des usagers dans leurs mobilités quotidiennes.

Concernant les mobilités du quotidien dans les territoires peu denses, la LOM prend plusieurs mesures, notamment de soutien aux mobilités actives (mise en œuvre d'un Plan Vélo) et aux mobilités partagées (incitation au covoiturage), d'aide à la mobilité pour les personnes à mobilité réduite ou encore de réorientation des investissements vers les transports du quotidien et le ferroviaire.

La LOM répartit les services de mobilité selon 6 catégories :



Prendre la **compétence mobilité n'implique pas nécessairement de l'exercer pleinement et immédiatement**. L'AOM peut choisir de n'organiser aucun des services de mobilité, ou seulement ceux qui répondent aux besoins du territoire.

La CC du Canton d'Erstein a voté en faveur de la prise de compétence mobilité. Cette dernière est effective depuis le 1^{er} juillet 2021.

Le contenu qui suit pose les orientations de la collectivité pour améliorer la mobilité sur son territoire et fixer le cadre de l'exercice de cette nouvelle compétence.

1.

1.1.3. Le rôle de la Région Grand Est

1.1.3.1. L'animation du Bassin de Mobilité

La Région, « chef de file de la mobilité » au terme de la LOM, est chargée de constituer et animer des Bassins de Mobilité, qui sont des instances de réflexion inter-EPCI.

Les travaux des réunions des Bassins de Mobilité doivent aboutir sur la signature d'un Contrat Opérationnel de Mobilité, document signé entre la Région et les EPCI pour une durée de 5 ans, et qui vise à poser un cadre pour « une meilleure coordination des services de transport et un développement équilibré des services de mobilité ».

La CC du Canton d'Erstein fait partie d'un bassin de mobilité regroupant l'ensemble des EPCI bas-rhinois, ainsi que quelques EPCI de l'est de la Moselle.



Les Bassins de Mobilité en Grand Est (source : Région Grand Est)

Le contenu du Plan de Mobilité Simplifié de la CC du Canton d'Erstein viendra nourrir les réflexions au sein du bassin de mobilité bas-rhinois élargi.

1.1.4. Le déploiement du REME (Réseau Express Métropolitain Européen)

Porté conjointement par la Région Grand Est et l'EMS (EuroMétropole de Strasbourg), le projet d'un REME (Réseau Express Métropolitain Européen) a vu le jour sur le territoire, cependant, des difficultés inattendues ont empêché sa mise en place intégrale.

Le REME a pour principal objectif d'augmenter l'offre TER (semaine et week-end) avec un cadencement à la demi-heure entre 5h à 22h sur la desserte périurbaine strasbourgeoise.

Depuis le 21 août 2023, des ajustements ont été apportés à l'offre ferroviaire pour la ligne Strasbourg-Sélestat, dans le but d'améliorer la fluidité et la ponctualité des trajets :

- L'amplitude horaire a été élargie, de 5 heures à 23 heures, avec une fréquence de 2 TER par heure pendant les heures de pointe en direction de Strasbourg, et des horaires de passage plus fréquents en milieu de journée par rapport à 2022.
- De nouvelles correspondances avec les TGV ont été introduites à Strasbourg, notamment le premier TGV à 6h40 et le dernier en provenance de Paris à 22h37.
- Les voyageurs des stations de Geispolsheim, Fegersheim-Lipsheim, Erstein et Benfeld bénéficient d'une offre renforcée grâce à l'ajout de TER de renfort, assurant une fréquence de 3 TER par heure en période de pointe.
- Les week-ends voient une offre considérablement améliorée par rapport à 2022, avec un TER toutes les heures de 6h à 22h le samedi, avec un dernier départ à 22h37 (passant de 14 à 36 TER), et un TER toutes les heures (à l'exception d'un sens) de 8h à 22h le dimanche (passant de 7 à 28 TER).



Image de contexte : la gare de Matzenheim (photo : Tecurbis)

Fort de ses 5 gares irriguant le territoire du nord au sud, le territoire de la CC du Canton d'Erstein est très directement impacté par le déploiement du REME, qui va venir à terme significativement renforcer l'offre ferroviaire. Le Plan de Mobilité Simplifié de la CC du Canton d'Erstein permet de valoriser et compléter l'action régionale en matière de mobilité sur le territoire, notamment en proposant des services de transport public en rabattement vers le REME.

1.2. Les conclusions du diagnostic

Une démarche transversale de diagnostic a été menée entre mai et septembre 2022, venant actualiser et compléter le diagnostic déjà réalisé par le cabinet Altrans en 2020. Le document comprend les éléments suivants :

- diagnostic socio-économique permettant d'obtenir une photographie du territoire sur des items impactants en termes de mobilité,
- diagnostic mobilité permettant d'apprécier l'existant et les axes d'amélioration,
- une monographie par commune,
- la restitution d'un reportage terrain relatif aux conditions de la mobilité,
- émergence d'enjeux relatifs à la suite des travaux.

Le bureau d'études Tecurbis a par ailleurs mené 10 entretiens et animé deux tables rondes de concertation dont les éléments saillants sont présentés en chapitre 2.

Le graphique présenté en page suivante reprend la synthèse Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menaces en conclusion du diagnostic.

Le diagnostic a par ailleurs mis en lumière les éléments suivants :

- **Une assez importante densité de population (179 habitants par km²)**
- **Une forte croissance de la population dans la plupart des communes, avec une attractivité post-COVID encore non mesurée,**
- **Un territoire très dynamique sur le plan économique, avec 80% de la population qui est active,**
- **Un quadrilatère Erstein – Benfeld – Rhinau – Gerstheim qui structure la démographie et l'emploi,**
- **Un taux de motorisation élevé, avec 91% des ménages qui possèdent au moins une voiture,**
- **Une mobilité domicile-travail très tournée vers l'extérieur (47% de flux sortants), principalement vers l'EMS (plus des deux tiers de ces flux sortants),**
- **Des dynamiques transfrontalières importantes, notamment dans la partie sud-est du territoire,**
- **Un axe ferroviaire majeur et structurant, en voie de développement avec le projet REME, et 5 gares ou haltes TER sur le territoire,**
- **6 lignes de cars régionaux, dont 2 lignes proposant une desserte importante vers l'EMS, mais des liaisons est-ouest difficiles sur le territoire,**
- **11 communes sur 28, représentant 25% de la population du territoire, ne bénéficient d'aucune offre de transport régulier,**
- **Un service de TAD qui répond à des logiques de solidarité,**
- **Un important maillage en pistes cyclables,**
- **5 aires de covoiturage,**
- **Un service d'autopartage (3 voitures en libre-service en gare d'Erstein et de Benfeld et au centre-ville d'Erstein)**



Cette synthèse AFOM est l'aboutissement d'un diagnostic large, ayant analysé l'ensemble de l'environnement en matière de mobilité sur le territoire de la CC du Canton d'Erstein, comprenant une analyse socio-économique détaillée ainsi que des relevés de terrain, mis en perspective avec les résultats du processus participatif présenté ci-après.

2.

2. UNE DEMARCHE CO-CONSTRUITE

2.1. Les étapes préalables à la constitution du PMS

Le Plan de Mobilité Simplifié n'a pas de relations juridiques avec d'autres documents. Il n'a donc ni effet juridique ni caractère d'opposabilité.

Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité **est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés**. Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, sera ensuite soumis à une procédure de participation du public en cas d'incidence sur l'environnement.

Par ailleurs, la CC du Canton d'Erstein a organisé deux tables rondes, réunissant élus et acteurs socio-économiques, permettant de favoriser l'expression sur les besoins en matière de transport et mobilité.

Le processus participatif est résumé ci-dessous :

Phase	Date	Objet
1. Diagnostic	29 Juin 2022	<p>L'atelier de concertation qui s'est tenu le 29 juin 2022 dans les locaux de la CCCE avait pour objectif d'échanger avec les élus et acteurs du monde socio-économique sur les conditions actuelles de la mobilité sur le territoire du canton d'Erstein pour les acteurs économiques et de recueillir des avis quant aux évolutions souhaitées.</p> <p>Une présentation a été faite par le cabinet Tecurbis sur les enjeux de la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), suivie d'un rappel du contexte territorial et de l'offre de mobilité sur le territoire ainsi que le déroulé des ateliers.</p> <p>Dans un premier temps, il a été demandé aux participants de réfléchir aux freins à la mobilité sur le territoire. Les participants avaient pour consigne de s'exprimer librement sur les problématiques de mobilité que rencontrent leurs salariés pour leurs déplacements.</p> <p>Dans un second temps, il a été demandé aux participants de réfléchir sur des solutions à apporter pour répondre aux freins identifiés. Le travail se faisait à la fois sous la forme de post-it recensant les idées et d'un travail cartographique les représentant spatialement.</p> <p>Chaque groupe a désigné un rapporteur qui a restitué le fruit des réflexions à l'assemblée.</p>

Phase	Date	Objet
2. Scénarios	9 Décembre 2022	<p>L'atelier avait pour objectif d'échanger avec les élus et acteurs du monde socio-économique sur la stratégie de mobilité à mettre en œuvre sur le territoire de la CC du Canton d'Erstein, et de co-construire le projet.</p> <p>L'atelier a été introduit par Madame Marianne HORNY-GONIER, Vice-Présidente de la Communauté de Communes du Canton d'Erstein. Une présentation a été faite par le cabinet Tecurbis sur la synthèse du diagnostic, le déroulé de l'étude ainsi que la présentation de l'atelier.</p> <p>Dans un premier temps, il a été demandé aux participants de noter les actions prédéfinies et de les localiser lorsque cela est possible. Les participants étaient libres d'apporter les modifications et compléments souhaités, voire d'ajouter des actions.</p> <p>Dans un second temps, il a été demandé aux participants de prioriser les actions à travers une notion financière par l'attribution des financements à disposition.</p> <p>Chaque groupe a désigné un rapporteur qui a restitué le travail à l'assemblée.</p>

2.2. Les comptes-rendus des ateliers de concertation

2.2.1. L'atelier de diagnostic

2.2.1.1. Atelier 1 (16h-16h30) : les freins à la mobilité

- Groupe 1 :
 - Mobilités actives et alternatives
 - Manque de pistes cyclables ni de lignes depuis les secteurs de Molsheim et Obernai
 - Absence de système de vélo partagé
 - Les trains n'acceptent pas forcément les vélos
 - Pas assez de stationnement sécurisé pour les vélos
 - Pas d'application locale de covoiturage (inter-entreprise)
 - Transport en commun
 - Manque de liaisons avec Molsheim / Obernai
 - ZA Krafft est mal desservie : pas de bus, pas de trains, pas de pistes cyclables
 - Les horaires des trains et bus ne sont pas forcément adaptés aux horaires des salariés
 - Communication
 - Manque de communication sur l'existant et sur les aides disponibles

2.

- Groupe 2 :
 - Grosses difficultés de mobilité hors de l'axe de la RD1083
 - Transports en commun pas adaptés aux horaires décalés
- Groupe 3 :
 - Horaires et fréquences non adaptés
 - La voiture : un vrai coût pour les salariés
 - L'axe Est-Ouest dépourvu d'offre de mobilité
 - Pas de piste cyclable vers Molsheim et entre Erstein et Rhinau

2.2.1.2. Atelier 2 (16h30 -17h00) : les solutions

- Groupe 1 :
 - Développer une plate-forme locale multi-entreprises pour le covoiturage
 - Développer la communication sur les solutions existantes
 - 4 hubs dans les centres urbains : parking, vélos électriques, voitures électriques, bornes de recharge + navette rapide entre ces 4 hubs pour permettre aux gens des villages de rejoindre ces hubs
 - Moyen rapide de transport entre Molsheim et Erstein
- Groupe 2 :
 - TAD pour les salariés des entreprises
 - Prime mobilité pour les entreprises
 - Arrêts de bus plus proches des entreprises
 - Création d'une plate-forme de covoiturage
- Groupe 3 :
 - Transport adapté à chaque entreprise avec fréquence importante, y compris pour horaires décalés et le samedi
 - Incitation au covoiturage

2.2.1.3. Conclusion et suites de la démarche

- Rappel que pour le développement de la mobilité alternative à la voiture individuelle sur le territoire, des dépenses de la part de la CCCE sont inévitables. Tout projet ambitieux, notamment s'il comporte la création de lignes de transport collectif, passera nécessairement par l'instauration du Versement Mobilité.

2.

- Sur un territoire à dominante rurale comme la CCCE, la suppression de la voiture individuelle est impossible. L'objectif du PMS est d'offrir des solutions aux ménages et notamment aux travailleurs quant au pouvoir d'achat, ainsi que de répondre aux objectifs climatiques.
- Il faudra réfléchir aux solutions de mobilités adaptées à la typologie du territoire : la CCCE n'atteindra pas un niveau d'offre de grande métropole. La solution réside dans l'instauration d'un bouquet de mobilités et non d'une solution unique.
- Une instance de discussion avec les territoires voisins est créée avec l'instauration de bassins de mobilités, sous l'égide de la Région Grand Est. Madame Horny-Gonier complète par :
 - Amélioration prochaine du cadencement ferroviaire notamment dans les petites gares via la mise en place du REME
 - La présence d'autres instances avec le conseil Rhénan qui travail en commission (transport) : résolutions sur les liaisons transfrontalières
 - Manque de communication notamment sur le réseau FLUO : beaucoup d'offres existent mais sont méconnues
 - Mieux communiquer sur les aides de l'Etat (achat vélo électrique ...etc)
 - Mise en place d'un document qui résume les aides en matière de mobilité pour les salariés

2.2.2. L'atelier de construction budgétaire

2.2.2.1. Liste d'actions prédéfinies

Atelier



Liste des actions proposées

7

Services de transport

1. Desservir en bus les principaux pôles du territoire (gares, zones d'emploi majeures, centres villes) avec une fréquence importante (30 minutes en pointe) / avec une fréquence dégradée (toutes les heures)
2. Créer des lignes complémentaires vers les secteurs plus ruraux, en rabattement vers les gares, aux heures de pointe
3. Développer une offre de TAD (Transport à la Demande) sur tout le territoire, y compris en heure de pointe, permettant des déplacements quotidiens
4. Développer une offre de TAD selon une logique de zones, seulement en heure creuse, permettant des déplacements ponctuels

Modes actifs

10. Aménager et entretenir des itinéraires piétons
11. Proposer un service de prêt de VAE, scooters et/ou voiturettes sans permis à but d'insertion
12. Proposer un service de location de vélo & VAE longue durée (50 vélos)
13. Créer une nouvelle piste cyclable sécurisée (1km)
14. Implanter du stationnement vélo sécurisé (50 places)
15. Encourager la mobilité durable des élèves via la mise en œuvre de pédibus ou vélobus



Mobilité partagée et solidaire

5. Soutenir la création d'une association de transport solidaire
6. Créer une aire de covoiturage (20 places)
7. Créer une ligne de covoiturage identifiée sur un axe routier fréquenté (avec application et matérialisation d'arrêts)
8. Accompagner les entreprises dans la réalisation de leur Plan de Mobilité (base 4 Plans/an financés à 50%)
9. Proposer un service d'autopartage en libre-service (5 véhicules en libre-service 24/24)

Démobilité

16. Favoriser la démobilité (espaces de coworking, commerces itinérants, etc)
17. Ouvrir un lieu dédié à la mobilité (information, conseil individualisé, réparation, etc)

2.

2.2.2.2. Atelier de co-construction N°1 - Evaluation de l'impact des actions

METHODOLOGIE

Atelier 1

Evaluation de l'impact des actions

8

Consigne de l'atelier

Vous avez **17 actions** sur votre table

Pour chaque action, vous devez :

- 1 **Noter l'impact pressenti**, de 1 (peu d'impact) à 10 (impact très fort)
- 2 **Identifier des localisations** intéressantes

Vous pouvez ajouter des actions

Créer une aire de covoiturage

Impact :
1-2-3-4-5-6-7-8-9-10

Localisation :

Budget :

Temps
30 minutes

CONTRIBUTIONS

Le présent relevé concerne les annotations et ajouts des groupes sur les actions prédéfinies.

- Groupe 1
 - Centralisation des services : location de vélo, voitures autopartage, stationnement vélo...etc notamment autour des gares
- Groupe 2 :
 - Les actions du volet transports publics doivent être axées sur le renforcement des liaisons Est-Ouest.
 - Certaines actions n'ont pas été priorisées, car elles sont selon les participants davantage du ressort des communes et non de la CCCE (exemple : valorisation de liaisons piétonnes).

2.

SYNTHESE

Action	Groupe 1	Groupe 2	MOYENNE
Desservir en bus les principaux pôles du territoire	3,5	8	5,8
Lignes complémentaires vers les secteurs plus ruraux, en rabattement vers les gares	9	9	9,0
TAD intégral y compris heures de pointe	3,5	9	6,3
TAD zonal heures creuses	5	2	3,5
Soutenir la création d'une association de transport solidaire	8	7	7,5
Créer une aire de covoiturage (20 places)	10	1	5,5
Créer une ligne de covoiturage identifiée sur un axe routier fréquenté	7	3	5,0
Accompagner les entreprises dans la réalisation de leur Plan de Mobilité	9	9	9,0
Proposer un service d'autopartage en libre-service	5,5	9	7,3
Aménager et entretenir des itinéraires piétons	1,5	1	1,3
Proposer un service de prêt de VAE, scooters et/ou voiturettes sans permis à but d'insertion	3	9	6,0
Proposer un service de location de vélo & VAE longue durée (50 vélos)	2	1	1,5
Créer une nouvelle piste cyclable (1km)	1	1	1,0
Implanter du stationnement vélo sécurisé (50 places)	5	5	5,0
Favoriser la démobilité (espaces de coworking, commerces itinérants, etc)	1	1	1
Ouvrir un lieu dédié à la mobilité en gare d'Erstein et/ou Benfeld	1	2	1,5
Encourager la mobilité durable des scolaires	6	9	7,5

Les actions les mieux notées par les deux groupes sont la création de lignes en rabattement vers les gares (sans la notion de forte fréquence, jugée onéreuse), ainsi que l'accompagnement des entreprises dans la réalisation de leur Plan de Mobilité Employeur.

Le soutien à la création d'une association de transport solidaire, l'auto-partage ainsi que des actions encourageant la mobilité durable des scolaires ont également recueilli un intérêt important.

2.

2.2.2.3. Atelier de co-construction n°2 – Hiérarchiser les actions via un budget fictif

METHODOLOGIE

Atelier 2

Hiérarchiser les actions via un budget fictif

Consigne de l'atelier

Vous avez un **budget de 1000€** sur votre table

Vous devez allouer un budget aux actions que vous souhaitez :

- 1 Possibilité de **financer plusieurs fois la même action**
- 2 Possibilité de ne pas utiliser tout le budget
- 3 Possibilité ou non **d'utiliser le budget complémentaire**

Restitution du budget par les groupes



Une fiche donnant des ordres de grandeurs de coûts vous est fournie

Ex : Créer une aire de covoiturage coûte 20€

Créer une aire de covoiturage



Impact :

1 · 2 · 3 · 4 · 5 · 6 · 7 · 8 · 9 · 10

Localisation :

◇ ...
◇ ...
◇ ...

Budget :

 Temps
40 minutes

CONTRIBUTIONS

Le présent relevé concerne les annotations et ajouts des groupes sur les actions prédéfinies.

- Nous relevons 5 actions en commun pour les deux groupes témoignant ainsi de l'intérêt porté aux volets suivants :
 - Transport en commun via des lignes complémentaires vers les secteurs ruraux et en rabattement vers les gares.
 - La mobilité partagée et solidaire via la réalisation de plans de mobilités entreprises et le soutien financier dans le cadre de la création d'une association de transport solidaire.
- Notons que les deux groupes n'ont pas utilisé la totalité du budget (calculé sur la base sur taux VM) pouvant être alloué aux actions à mettre en place dans le cadre du PDMS.

2.

SYNTHESE

Action	Coût fictif	
	Groupe 1	Groupe 2
Desservir en bus les principaux pôles du territoire		
Lignes complémentaires vers les secteurs plus ruraux, en rabattement vers les gares	400	400
TAD intégral y compris heures de pointe		300
TAD zonal heures creuses	50	
Soutenir la création d'une association de transport solidaire	10	10
Créer une aire de covoiturage (20 places)	120	
Créer une ligne de covoiturage identifiée sur un axe routier fréquenté (avec application et matérialisation d'arrêts)	100	
Accompagner les entreprises dans la réalisation de leur Plan de Mobilité (base 4 Plans/an financés à 50%)	100	100
Proposer un service d'autopartage en libre-service (5 véhicules en libre-service 24/24)		50
Aménager et entretenir des itinéraires piétons		
Proposer un service de prêt de VAE, scooters et/ou voiturettes sans permis à but d'insertion		50
Proposer un service de location de vélo & VAE longue durée (50 vélos)		
Créer une nouvelle piste cyclable (1km)		
Planter du stationnement vélo sécurisé (50 places)	20	20
Favoriser la démobilité (espaces de coworking, commerces itinérants, etc)		
Ouvrir un lieu dédié à la mobilité (information, conseil individualisé, réparation, etc) en gare d'Erstein et/ou Benfeld		
Encourager la mobilité durable des élèves via la mise en œuvre de pédibus ou vélobus	10	10
TOTAL	810	940

Les travaux issus des ateliers ont été pris en compte dans le choix de la stratégie puis la rédaction du Plan de Mobilité Simplifié de la CC du Canton d'Erstein.

3.

3. UN PLAN D' ACTIONS THEMATIQUE

3.1. Présentation générale du PMS

Le projet de PMS de la CC du Canton d'Erstein est transversal et s'adresse à tous les publics.

Il se décline en 6 actions thématiques détaillées ci-après.

Les fiches-actions permettent sa mise en œuvre concrète : présentation de l'action, coût estimé, modalités de mise en œuvre, outils de suivi, etc.

AXE	ACTION
Renforcer les transports publics en complémentarité avec l'offre régionale	1. Développer des lignes complémentaires en rabattement vers les gares
Améliorer les conditions des mobilités actives	2. Implanter du stationnement vélo sécurisé en lien avec la nouvelle offre de transport
	3. Encourager l'écomobilité des scolaires
Favoriser le partage de la voiture	4. Etendre le service d'autopartage
Renforcer les mobilités solidaires	5. Soutenir la création d'une association de transport solidaire
Transversal	6. Accompagner les entreprises dans la réalisation de leur Plan de Mobilité Employeur

Un Plan de Mobilité Simplifié composé de 6 actions concrètes, destinées à l'ensemble de la population de la CC du Canton d'Erstein, et favorisant le dynamisme économique du territoire au service des employeurs.

3.2. Axe 1 : Renforcer les transports publics en complémentarité avec l'offre régionale

3.2.1. Action 1 : Développer des lignes complémentaires en rabattement vers les gares



OBJECTIFS & DESCRIPTION DE L'ACTION

Le déploiement phasé du REME va provoquer un choc d'offre en transport public sur le territoire de la CCCE. Ainsi, les 5 gares du territoire : Limersheim, Erstein, Matzenheim, Benfeld et Kogenheim vont voir leur offre significativement augmentée.

En parallèle, la Région Grand Est réfléchit au déploiement de nouveaux corridors de desserte en cars à haut niveau de service, et plus globalement à la refonte de son Schéma Directeur des Transports Interurbains, à laquelle la CCCE souhaite pleinement être associée.






L'action vise ici à compléter la desserte régionale, tant ferroviaire que routière, en proposant des lignes complémentaires en rabattement vers les gares.

Le projet technique précis devra être affiné par une **étude complémentaire**, qui sera menée **durant l'année 2024**. Cette étude devra déterminer l'architecture précise du réseau retenu : lignes créées, véhicules utilisés, grille tarifaire, niveau de desserte, grille horaire de principe, estimations financières.

Sans préjuger des résultats de l'étude complémentaire, la CCCE souhaite néanmoins d'ores et déjà afficher les principes suivants :

- **Le réseau sera accessible à tous, avec comme public-cible prioritaire les salariés**, tant ceux vivant sur le territoire et travaillant à l'extérieur, que ceux arrivant de l'extérieur pour travailler sur le territoire. A cette fin, le projet de desserte sera soumis au comité des partenaires, composé pour partie d'employeurs du territoire. Le réseau sera également utile pour d'autres motifs de déplacement tels que l'accès aux commerces, aux loisirs, à la culture, etc.
- **Le réseau créé sera entièrement complémentaire aux lignes régionales**, tant le REME que le réseau routier FLUO67. Afin de favoriser l'intermodalité et l'équité des citoyens, une **reconnaissance tarifaire** (pouvoir emprunter chaque réseau avec le même titre) sera recherchée.
- Au regard de l'importance des frais engagés et de la qualité attendue du service rendu, **le réseau sera payant pour l'usager**, avec une gamme tarifaire adaptée à tous les publics.
- **Seuls les secteurs les plus denses**, où la demande prévisionnelle est la plus forte, **bénéficieront d'une offre de lignes régulières**. Les secteurs les moins denses de la CCCE pourront bénéficier d'un service de Transport à la Demande sous forme de lignes virtuelles (déclenchement à la demande). Cette modalité d'exploitation permet d'adapter au mieux l'offre de transport à la demande constatée, et de rationaliser la dépense publique engendrée.
- Sous réserve de faisabilité technique et de viabilité financière, la CCCE vise l'exploitation de son futur réseau avec une **source d'énergie décarbonée**.

Vers un réseau de lignes régulières ou à la demande, en complémentarité avec l'offre régionale.

	ACTEURS ET PARTENAIRES A MOBILISER		ESTIMATION FINANCIERE (PAR AN)
	<ul style="list-style-type: none"> • Région Grand Est => associer la CCCE au déploiement du plan de transport ferroviaire et routier • Communes => expression des besoins • Employeurs => expression des besoins 		<ul style="list-style-type: none"> • Dans un premier temps, la CCCE n'entend pas investir dans du matériel roulant ni dans des infrastructures de type dépôt. Dès lors, le coût présenté correspond à une contribution forfaitaire annuelle payée à un opérateur de transport, via un marché public ou une concession de service public (montage juridique à déterminer). • La CCCE prévoit un service payant pour l'utilisateur, générant ainsi des recettes commerciales. Le taux de couverture prévisionnel sur ce type de service se situe autour de 10%. • Une étude technico-économique fine, associant tous les acteurs concernés, est nécessaire afin de définir précisément le réseau. Son coût prévisionnel est de 40k€ (investissement, courant 2024) • La CCCE entend consacrer environ 600k€ par an au déploiement de son réseau de transport public (frais de fonctionnement – pas d'investissement)
	MISE EN ŒUVRE		ELEMENTS COMPLEMENTAIRES
	<ul style="list-style-type: none"> • CC du Canton d'Erstein, via une procédure de marché public ou concession de service public 		<ul style="list-style-type: none"> • Echanges fréquents à prévoir avec la Région Grand Est • Etude technique de définition des lignes à prévoir dès début 2024 si une inauguration à horizon fin 2025 est visée
	CALENDRIER PREVISIONNEL		
	<ul style="list-style-type: none"> • Définition technico-économique du réseau => 2024 • Passation d'un marché public ou d'une concession de service public => 2025 • Inauguration du réseau => Fin 2025 ou Début 2026 		




3.

3.3. Axe 2 : Améliorer les conditions des mobilités actives

3.3.1. Action 2 : Planter du stationnement vélo sécurisé en lien avec la nouvelle offre de transport

OBJECTIFS & DESCRIPTION DE L'ACTION	
<p>Le vol et la peur du vol sont des freins objectifs à la pratique du vélo au quotidien, et ce d'autant plus s'il s'agit de vélos à assistance électrique.</p> <p>Une politique en matière de stationnement sécurisé permet donc de lutter contre ces freins, et in fine d'encourager la pratique du vélo en complément avec le déploiement d'une nouvelle offre de transport décrite en action 1.</p> <p>Il existe différents types de stationnements vélos sécurisés, détaillés ci-après.</p> <p>L'action est donc corrélée au déploiement des nouvelles lignes, et permettra de valoriser la nouvelle offre en proposant une solution de rabattement sécurisé pour les cyclistes.</p> <p>Chaque commune bénéficiant de la nouvelle offre, qu'elle soit régulière ou à la demande, devra bénéficier d'un stationnement vélo sécurisé à au moins un arrêt central. Le but n'est pas d'équiper chaque point d'arrêt, mais de réfléchir à un maillage cohérent en matière de complémentarité des modes.</p> <p>Une fois la nouvelle offre de transport arrêtée, la CCCE détermina alors, en lien avec les communes, les lieux d'implantation cohérents pour favoriser l'intermodalité vélo + bus. L'usage des abris vélos sera gratuit pour les usagers du futur réseau. Une participation financière pourra être demandée aux autres types d'usagers.</p>	 <p><i>Exemple de Vélobox à Strasbourg (photo : Tecurbis)</i></p>
 ACTEURS ET PARTENAIRES A MOBILISER	 ESTIMATION FINANCIERE (PAR AN)
<ul style="list-style-type: none"> • Communes • Programme Alvéole Plus 	<ul style="list-style-type: none"> • A titre indicatif, une vélobox de 8 places coûte environ 5 000€ en investissement. • Les frais de fonctionnement sont minimes, et pourront être partagés entre les communes et la CCCE, voire même être confiés au futur opérateur de transport.

3.

	<ul style="list-style-type: none"> L'action 2 étant étroitement dépendante de l'action 1, elle n'est pas estimée précisément à ce stade. L'objectif est néanmoins de déployer a minima 1 vélobois sécurisée par commune desservie. Le programme Alvéole Plus permet d'obtenir des subventions sur ce type d'actions.
 MISE EN ŒUVRE	 ELEMENTS COMPLEMENTAIRES
<ul style="list-style-type: none"> CC du Canton d'Erstein => définition du maillage Communes => aide à l'implantation 	<ul style="list-style-type: none"> Définition d'un schéma idéal de maillage en lien avec la future offre de transport
 CALENDRIER PREVISIONNEL	
<ul style="list-style-type: none"> Concomitant à celui de l'action 1. L'ensemble des stationnements vélos sécurisés pourront être livrés pour l'inauguration du réseau. 	

Focus méthodologique : les différentes solutions de stationnement vélo.

Surveillance informelle		Sécurisation formelle	
ARCEAU	ABRI	VELOBOX	GARAGE COLLECTIF
			
<p>Cible : stationnement courte-durée (<2h) pour des petits achats, des rendez-vous administratifs ou médicaux</p> <p>Implantation : centre-ville, rues commerçantes</p> <p>Sécurisation : pas de sécurisation en tant que telle mais la proximité des flux permet un contrôle informel des passants</p> <p>Dimensionnement : 2 places par arceau, pour les vélos et VAE uniquement</p>	<p>Cible : stationnement moyenne durée (environ 4h) le temps d'une activité</p> <p>Implantation : centre sportif ou culturel</p> <p>Sécurisation : pas de sécurisation en tant que telle mais la présence d'un accueil sur le site peut permettre un contrôle informel si le stationnement est situé dans le champ de vision des agents d'accueil</p> <p>Dimensionnement : possibilité d'accueillir tout type de vélo et de dimensionner selon la demande</p>	<p>Cible : stationnement longue durée (une journée ou une nuit) pour les pendulaires ou étudiants</p> <p>Implantation : équipements touristiques</p> <p>Sécurisation : local fermé par une clé ou un badge individuel</p> <p>Dimensionnement : 1 place par vélobois, pour les vélos et VAE uniquement</p>	<p>Cible : stationnement longue durée pour des usagers réguliers ou des habitants du quartier</p> <p>Implantation : gares, quartier résidentiel</p> <p>Sécurisation : les utilisateurs du local disposent chacun d'une clé ou du code du digicode pour entrer dans le local, la sécurisation repose aussi sur la confiance envers les autres utilisateurs</p> <p>Dimensionnement : possibilité d'accueillir tout type de vélo, environ 10 places</p>




L'action vise ici prioritairement des solutions de sécurisation formelle, de type vélobois.

3.

3.3.2. Action 3 : Encourager l'écomobilité des scolaires

 OBJECTIFS & DESCRIPTION DE L'ACTION	
<p>Les scolaires représentent un public-cible à part entière dans une politique de mobilité durable : enjeu éducatif, politique de santé publique, aménagement des bourgs autour des écoles...</p> <p>Concernant le public scolaire, l'action pourra générer notamment les initiatives suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sécurisation de la voirie et du stationnement aux abords des écoles (test de dispositifs amovibles permettant de fermer l'accès des abords des écoles aux horaires d'entrée et de sortie des classes, comme dans l'exemple de la photo ci-contre). - Distribution de petit équipement de sécurité (gilet jaune, lumières, etc). L'achat de l'équipement sera assuré par la CC du Canton d'Erstein, qui le mettra à disposition des communes qui se chargeront de la distribution auprès des scolaires. - Initiatives de pédibus/vélobus. Ces initiatives de parcours groupé à pied ou en vélo vers l'établissement scolaire peut se faire via des parents d'élèves, ou bien via la commune directement. La CC du Canton d'Erstein entend alors être facilitatrice de la démarche notamment en valorisant les retours d'expériences déjà menées sur le territoire. - Favoriser l'économie circulaire en proposant un service de réparation de vélos usagés avec mise à disposition aux scolaires qui en feront la demande, via un service de recyclerie. - Pérenniser les actions favorisant le « Savoir rouler » comme le Défi j'y vais. 	 <p><i>Photo du haut : exemple de pédibus</i></p> <p><i>Photo du bas : exemple de rue scolaire à Saint-Gilles-Croix-de-Vie en Vendée (photos : Tecurbis)</i></p>
 ACTEURS ET PARTENAIRES A MOBILISER <ul style="list-style-type: none"> • Communes • Education Nationale 	 ESTIMATION FINANCIERE (PAR AN) <ul style="list-style-type: none"> • La CCCE prend entièrement à sa charge l'achat et la distribution des petits équipements de sécurité, ainsi que la réparation de








3.

<ul style="list-style-type: none"> • Collectivité Européenne d'Alsace (gestion des routes et compétence collèges) • Associations de parents d'élèves • Recyclerie 	<p>vélos usagés pour les mettre à disposition des scolaires qui en feront la demande.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les coûts induits à des travaux sur voirie pour sécuriser les flux scolaires feront l'objet d'un partage entre la commune concernée et la CCCE. • Un total annuel de 50k€ est dédié à cette action.
 MISE EN ŒUVRE	 ELEMENTS COMPLEMENTAIRES
<ul style="list-style-type: none"> • Communes • CC du Canton d'Erstein 	<ul style="list-style-type: none"> • Initiative laissée aux communes quant à l'opportunité de sécuriser les flux scolaires • Contact à prendre avec la recyclerie pour définir la mise en œuvre technique de l'action de réparation des vélos.
 CALENDRIER PREVISIONNEL	
<ul style="list-style-type: none"> • Sécurisation de la voirie et du stationnement aux abords des écoles et mise en œuvre de pédibus/vélobus => à définir selon volonté des communes et degré de maturité des projets • Distribution d'équipements de sécurité et service de réparation de vélos usagés avec mise à disposition aux scolaires => dès la rentrée de septembre 2024 	

3.

3.4. Axe 3 : Favoriser le partage de la voiture

3.4.1. Action 4 : Etendre le service d'autopartage

 OBJECTIFS & DESCRIPTION DE L'ACTION	
<p>Une politique d'autopartage permet d'offrir les avantages de la voiture, tout en limitant ses effets néfastes : économies significatives pour les utilisateurs (en achat d'un véhicule, assurance, entretien, stationnement...) et possibilité de se passer de tout ou partie de son parc automobile privé.</p> <p>La CC du Canton d'Erstein entend développer son réseau d'autopartage, composé actuellement de 3 véhicules déployés par l'opérateur Citiz, notamment pour proposer une offre de mobilité à destination de polarités non desservies en transport public (exemple : lien entre le sud du territoire et Sélestat)</p> <p>L'action vise le déploiement progressif d'une dizaine de voitures sur le territoire, selon un format à définir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Portage via un opérateur unique dédié - Portage via le contrat de transport public (cf. action 1) - Portage en direct par la CCCE (en régie) <p>La source d'énergie des véhicules doit être réfléchi en parallèle avec la politique en matière d'IRVE.</p> <p>La tarification du service devra également être cohérente avec le tarif retenu dans le cadre de l'action 1.</p>	
 <p><i>1 des 3 voitures en autopartage actuellement déployées sur le territoire (photo : Tecurbis)</i></p>	
 ACTEURS ET PARTENAIRES A MOBILISER	 ESTIMATION FINANCIERE (PAR AN)
<ul style="list-style-type: none"> • Communes => expression des besoins 	<ul style="list-style-type: none"> • Environ 10k€ par véhicule amortissement et fonctionnement compris • Soit un total de 100 000 € par an à terme
 MISE EN ŒUVRE	 ELEMENTS COMPLEMENTAIRES
<ul style="list-style-type: none"> • CCCE (définition du service et investissement) • Opérateur (gestion du service) 	<ul style="list-style-type: none"> • Notion d'expérimentation : déploiement progressif de la flotte de véhicules, et ajustement en fonction de la fréquentation constatée.
 CALENDRIER PREVISIONNEL	
<ul style="list-style-type: none"> • A affiner selon l'expression des besoins remontés par les communes. 	

3.

3.5. Axe 4 : Renforcer les mobilités solidaires

3.5.1. Action 5 : Soutenir la création d'une association de transport solidaire

⚙️	OBJECTIFS & DESCRIPTION DE L'ACTION
	<p>Un transport solidaire permet la mise en relation de conducteurs bénévoles et de passagers pour aider ces derniers dans leurs déplacements quotidiens en contrepartie d'une indemnité kilométrique (plafonnée par décret à 0,32€ par kilomètre).</p> <p>Au-delà d'un service de transport, il s'agit avant tout d'une action sociale : créer du lien social, proposer un accompagnement.</p> <p>Contrairement au TAD, il ne s'agit pas d'un service public (il ne donne donc lieu à aucune obligation contractuelle) mais d'un service associatif, pouvant être soutenu matériellement ou financièrement par la collectivité. Par ailleurs, il n'oblige pas à se cantonner aux frontières de l'EPCI.</p> <p>Les bénéficiaires du transport solidaire payent un dédommagement au conducteur qui utilise son véhicule personnel et son temps libre.</p> <p>Le portage associatif de l'action, basé sur le bénévolat, la rend très vertueuse sur le plan économique, tout en rendant un service très concret à des citoyens en difficulté sociale ou physique.</p> <p>Concrètement la CCCE entend œuvrer au déploiement de ce type de solution sur son territoire :</p> <ul style="list-style-type: none">○ En lançant à appel à manifestation d'intérêt pour lancer un service de transport solidaire,○ En participant au recrutement et à la formation de bénévoles via ses différents canaux de communication, puis en participant au renouvellement régulier du vivier de bénévoles, indispensable à la pérennité de l'association, via des événements fédérateurs (organisation de temps conviviaux, présence à des événements culturels et festifs importants du territoire, etc).○ En soutenant logistiquement, et si nécessaire financièrement, l'association en charge du service une fois ce dernier créé (mise à disposition de salles, aide à la gestion des réservations...)

LE DEPLACEMENT SOLIDAIRE
en Vendée Grand Littoral.






**DES BÉNÉVOLES VOUS ACCOMPAGNENT
POUR VOS RENDEZ-VOUS**



Vendée Grand Littoral Maison France Services
02 44 41 80 30
www.vendeegrandlittoral.fr

Exemple illustratif : support de communication de l'association Déplacement Solidaire sur le territoire de la CC Vendée Grand Littoral

3.

 ACTEURS ET PARTENAIRES A MOBILISER	 ESTIMATION FINANCIERE (PAR AN)
<ul style="list-style-type: none">• Tissu associatif• Communes• Maison France Services	<ul style="list-style-type: none">• Un total de 10k€ par an est fléché sur l'action. Cette somme sera affinée selon l'avancement du projet et les besoins remontés du terrain.
 MISE EN ŒUVRE	 ELEMENTS COMPLEMENTAIRES
<ul style="list-style-type: none">• CCCE => communication et aide à la création de l'association• Association => gestion du service	<ul style="list-style-type: none">• Campagne de communication à lancer dès 2024
 CALENDRIER PREVISIONNEL	
<ul style="list-style-type: none">• Lancement de l'action => début 2024• Fonctionnement du service => selon résultats de l'appel à manifestation d'intérêt. Lancement possible dès 2025.	







Cadrage juridique :

La LOM donne capacité aux autorités organisatrices de la mobilité, comme la CC du Canton d'Erstein, d'agir en matière de mobilité solidaire (article 8 – L. 1231-1-1 du code des transports - compétence mobilité solidaire). Celles-ci sont d'ailleurs tenues d'agir, aux côtés de la sphère sociale, en faveur des personnes vulnérables qui rencontrent des difficultés en matière de mobilité, en particulier pour l'accès ou le retour à l'emploi (article 18 – L. 1215-3 du code des transports - plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire).

3.

3.6. Axe transversal

3.6.1. Action 6 : Accompagner les entreprises dans la réalisation de leur Plan de Mobilité Employeur

 OBJECTIFS & DESCRIPTION DE L'ACTION	
<p>La CC du Canton d'Erstein souhaite accompagner les employeurs de son territoire dans l'élaboration de leurs Plans de Mobilité Employeur, via les axes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mieux identifier et connaître les caractéristiques de la mobilité professionnelle des entreprises structurantes du territoire, notamment celles regroupées sur les ZA. - Démarcher les principales entreprises du territoire afin de leur expliquer l'intérêt du dispositif, et les modalités pratiques de mise en œuvre. - Faciliter la mise en relation entre les entreprises concernées par un potentiel partenariat et de mutualisation des moyens sur les solutions de plan de mobilité. <p>La CCCE n'a pas vocation à réaliser elle-même les plans de mobilité employeurs, mais à soutenir leur mise en œuvre.</p> <p>Cette action sera corrélée à la mise en œuvre des autres actions, et notamment des actions 1, 2 et 4, de façon à participer à leur valorisation. Elle est l'aboutissement de la mise en œuvre du Plan de Mobilité Simplifié, en favorisant des solutions concrètes et pragmatiques au service du développement économique et du pouvoir d'achat des salariés. : utilisation de navettes locales de transport, utilisation sécurisée du vélo, utilisation d'une voiture partagée.</p>	
 ACTEURS ET PARTENAIRES A MOBILISER	 ESTIMATION FINANCIERE (PAR AN)
<ul style="list-style-type: none"> • Entreprises du territoire • Organismes consulaires 	<ul style="list-style-type: none"> • 100k€ par an (sous forme d'aide directe ou indirecte aux entreprises volontaires)
 MISE EN ŒUVRE	 ELEMENTS COMPLEMENTAIRES
<ul style="list-style-type: none"> • CCCE => communication et aide au financement • Entreprises => élaboration du PDME ou délégation à un bureau d'études 	<ul style="list-style-type: none"> • Campagnes de communication à lancer dès 2024
 CALENDRIER PREVISIONNEL	
<ul style="list-style-type: none"> • Communication et sensibilisation, notamment à travers la concertation pour la mise en œuvre de l'action 1 => dès 2024 • Aide directe à l'élaboration des PDME => dès la mise en œuvre effective des actions 1, 2 et 4. 	

3.

Focus : qu'est-ce qu'un PDME ?

Un Plan de Mobilité Employeur est une démarche individualisée au sein d'une ou plusieurs unités d'emplois, visant à trouver des solutions alternatives à l'usage de la voiture individuelle pour les salariés comme pour les visiteurs. Les bénéfices attendus sont notamment la diminution des risques routiers et de la congestion, l'action sur le pouvoir d'achat des salariés, la santé et le bien-être au travail, l'optimisation des surfaces de stationnement, l'amélioration de l'attractivité de l'emploi...

La loi (L. 2242-17 du code du travail, L.1214-8-2 du code des transports) dispose que le sujet de la mobilité des salariés doit obligatoirement être abordé durant les Négociations Annuelles Obligatoires dans toutes les structures de plus de 50 salariés. A défaut d'accord, l'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur devient une obligation.



Illustration : l'arrêt de car Krafft ZA à Erstein (photo : Tecurbis)

4.

4. INDICATEURS DE SUIVI

Le Plan de Mobilité Simplifié a vocation à être évalué régulièrement, de façon à pouvoir ajuster les actions. Les indicateurs de suivi définis ci-dessous seront présentés annuellement au Comité des Partenaires.

AXE	ACTION	INDICATEURS
Renforcer les transports publics en complémentarité avec l'offre régionale	1. Développer des lignes complémentaires en rabattement vers les gares	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de communes desservies • Nombre de points d'arrêts proposés • Kilomètres parcourus • Nombre de voyages • Recettes • Voyages / kilomètres • Taux de satisfaction des usagers (à mesurer via une enquête de satisfaction)
Améliorer les conditions des mobilités actives	2. Implanter du stationnement vélo sécurisé en lien avec la nouvelle offre de transport	<ul style="list-style-type: none"> • Liste des stationnements implantés • Campagnes régulières de comptages
	3. Encourager l'écomobilité des scolaires	<ul style="list-style-type: none"> • Liste des équipements distribués • Nombre de vélos réparés et mis à disposition • Evolution de la part modale du vélo sur le territoire
Favoriser le partage de la voiture	4. Etendre le service d'auto-partage	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de voitures proposées • Nombre d'inscrits au service • Nombre de trajets effectués • Kilomètres parcourus
Renforcer les mobilités solidaires	5. Soutenir la création d'une association de transport solidaire	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de bénévoles • Nombre de bénéficiaires • Nombre de trajets réalisés • Nombre de kilomètres parcourus
Transversal	6. Accompagner les entreprises dans la réalisation de leur Plan de Mobilité Employeur	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'entreprises accompagnées • Nombre de salariés concernés • Pourcentage de salariés ayant adopté de nouvelles habitudes de déplacement

5.

5. FINANCEMENT DU PMS

5.1. Estimations financières des actions

Le tableau ci-dessous récapitule l'estimation financière des actions, ainsi que les jalons de leur mise en œuvre. Il induit un coût pour la CC du Canton d'Erstein compris entre 150 000€ et 910 000€ par an. Cet écart est dû à la mise en œuvre progressive des actions, et notamment du lancement de l'action 1 à horizon septembre 2025, qui elle-même induit le lancement des actions 2 et 4.

Les coûts présentés ne prennent pas en compte :

- Les recettes liées à une tarification du service, notamment pour l'action 1, dans la mesure où cette dernière n'est pas encore définie.
- D'éventuelles subventions

N°	ACTION	COÛT ESTIMATIF POUR LA CCCE (k€)	2024	2025	2026
1	Développer des lignes complémentaires en rabattement vers les gares	2024 => Coût de l'étude technico-économique préalable 2025 => Hypothèse de prorata de fonctionnement du réseau entre septembre et décembre 2026 => Fonctionnement plein et entier du réseau	40	200	600
2	Implanter du stationnement vélo sécurisé en lien avec la nouvelle offre de transport	Déploiement à affiner selon les choix opérés quant à l'action 1	0	50	50
3	Encourager l'écomobilité des scolaires	Cumul de l'ensemble des mesures présentées dans la fiche-action	50	50	50
4	Etendre le service d'autopartage	Déploiement progressif, à affiner selon les choix opérés quant à l'action 1	0	50	100
5	Soutenir la création d'une association de transport solidaire	Coût prévisionnel de soutien à l'association en charge du service	10	10	10
6	Accompagner les entreprises dans la réalisation de leur PDME	Montée progressive, corrélée à la mise en œuvre du nouveau réseau	50	75	100
TOTAL COÛT /an exprimé en k euros			150	435	910

La mise en œuvre du Plan de Mobilité Simplifié induit un coût annuel d'environ 910k€ par an pour la CC du Canton d'Erstein, une fois toutes les actions mises en œuvre.

5.

5.2. Une source de financement nouvelle : le Versement Mobilité

5.2.1. Définition générale

Le Versement Mobilité (VM) est un impôt prélevé sur la masse salariale des employeurs (publics ou privés) de 11 salariés et plus. Il est la principale source de financement d'une politique de mobilité en France.

Il nécessite un service régulier pour être levé (en l'espèce, la mise en œuvre de l'action 1), mais permet de financer l'ensemble des dépenses du budget transport (fonctionnement, investissement) une fois cette condition remplie (exemple : financement d'aménagements cyclables, d'une flotte d'autopartage, etc).

Le taux est fixé librement entre 0 et 0,6% par la CCCE et peut être révisé annuellement à la hausse ou à la baisse, suite à la consultation du Comité des Partenaires.

Il est fixé de façon égale pour toutes les communes du territoire, indépendamment du niveau de service dont elles bénéficient.

5.2.2. Application sur le territoire de la CCCE

A la demande de la CCCE, l'URSSAF, organisme compétent pour la collecte du VM, a estimé les ressources mobilisables en fonction de différents taux :

Taux	Fourchette basse	Fourchette haute
0,1%	194 300 €	244 900 €
0,2%	388 600 €	489 800 €
0,3%	582 900 €	734 700 €
0,4%	777 200 €	979 600 €
0,5%	971 500 €	1 224 500 €
0,6%	1 165 800 €	1 469 400 €

La fourchette basse correspond à une approche prudente, prenant en compte un certain nombre d'exonérations, qui est retenue par la CCCE.

Afin de financer la mise en œuvre du Plan de Mobilité Simplifié, et notamment la création d'un réseau de lignes régulières complémentaires aux services régionaux, la CCCE entend donc lever le Versement Mobilité sur son territoire, à un taux de 0,5%. Cette mise en œuvre pourra être votée dès lors que la collectivité aura émis une délibération de principe quant à la mise en œuvre d'au moins une ligne régulière.