



Plan De Mobilité Simplifié

de la Communauté de Communes du Canton d'Erstein
Mémoire de synthèse et de réponses aux contributions dans le cadre de la
consultation des partenaires

Mars 2024



Table des matières

| | |
|---|---|
| PREAMBULE..... | 3 |
| Contexte réglementaire..... | 3 |
| Déroulement de la consultation des partenaires..... | 3 |
| Synthèse des contributions des partenaires | 4 |
| CONTRIBUTIONS DES PARTENAIRES ET REPONSES DE LA CCCE..... | 5 |
| Contribution N°1 – Eurométropole de Strasbourg..... | 5 |
| Contribution N°2 – Commune de Friesenheim | 6 |

PREAMBULE

Contexte réglementaire

Conformément à la loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019, la Communauté de Communes du Canton d'Erstein a élaboré un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) à l'échelle de ses 28 communes membres. Par délibération du Conseil Communautaire en date du 18 octobre 2023, le projet du PDMS a été arrêté.

Conformément aux articles L.1214-36-1 du code des transports, le projet de plan arrêté est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés, au comité de massif concerné lorsque le territoire couvert comprend une ou plusieurs communes de montagne au sens de l'article 3 de la loi n°85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne ainsi qu'aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes.

Les personnes consultées en application de l'article L.1214-36-1 disposent, pour donner leur avis sur le projet de plan de mobilité simplifié, d'un délai de trois mois à compter de la transmission du projet, que leur avis soit requis ou recueilli à leur demande. L'avis qui n'est pas donné dans ce délai est réputé favorable. (article R.1214-12 du code des transports)

Déroulement de la consultation des partenaires

Le projet de PDMS de la CCCE a été arrêté provisoirement par délibération n°2023-082 du 18 octobre 2023 du Conseil Communautaire.

Ensuite, une consultation des partenaires s'est tenue du 28 novembre 2023 au 28 février 2024 inclus, les partenaires intéressées ont pu prendre connaissance du dossier de PDMS selon les modalités suivantes :

- Le dossier de consultation publique a été mis à la disposition des partenaires via un lien de téléchargement envoyé par courrier postal.
- Le dossier de consultation publique a été mis à la disposition des partenaires via un courrier envoyé par e-mail.

Les contributions ont pu être envoyées pendant toute la durée de la mise à disposition des partenaires :

PDMS CCCE – Synthèse et réponses des contributions des partenaires – Consultation des partenaires

- Par voie numérique à l'adresse mail suivante : developpement-attractivite@cc-erstein.fr
- Par voie postale à l'adresse de la MIS (1, rue des 11 communes 67230 BENFELD)

Toute contribution transmise après la clôture de la consultation n'a pas pu être prise en considération.

Synthèse des contributions des partenaires

Le tableau ci-dessous, synthétise les chiffres des contributions reçues lors de la consultation des partenaires.

| Contributions des partenaires reçues | |
|---|-------------------------|
| Par mail | 11 contributions |
| Par écrit à la MIS | 11 contributions |
| Par courrier | 0 contribution |
| TOTAL | 11 contributions |

9 contributions des partenaires sont des avis favorables émis lors des conseils municipaux /communautaires.

2 contributions des partenaires font l'objet d'observations.

CONTRIBUTIONS DES PARTENAIRES ET REPONSES DE LA CCCE

Contribution N°1

Nom : Eurométropole de Strasbourg

Mode de dépôt : par courrier

Date : 21 janvier 2024

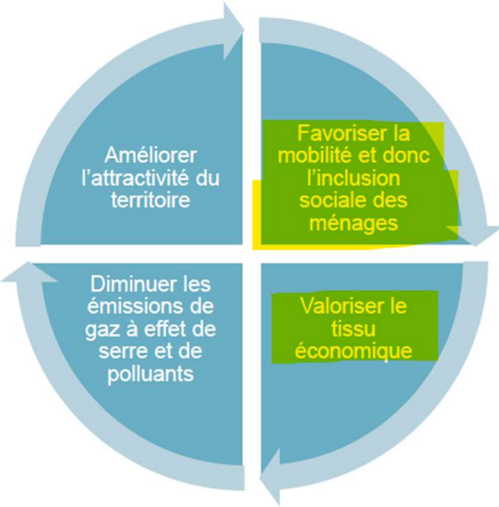
| Contribution du partenaire | Réponses apportées par la CCCE |
|--|--|
| <p>... L'aspect qui pourrait être étoffé serait la mise en cohérence des liaisons cyclables, existantes et projetées, entre nos deux territoires ; la future Voie Verte qui sera aménagée le long de la RM83 et qui permettra de relier Strasbourg à Ichtratzheim.</p> | <p>La CCCE a pris connaissance de la consultation publique du réaménagement de la M83 entre le carrefour Lilly et le pont de l'Andlau à Fegersheim/Lipsheim et du projet de création d'une Voie Verte « Piétons Cycles » le long de la M83 côté Fegersheim.</p> <p>La CCCE précise qu'il existe déjà une piste partagée cyclistes/agricoles permettant de relier Ichtratzheim et Fegersheim (Véloroute de l'III-Nord) plus à l'Est.</p> <p>Lors de la révision future du schéma directeur des itinéraires cyclables de la CCCE, la prise en compte de la futur Voie Verte « M83 » sera étudiée, dans le cadre d'une mise en cohérence des liaisons cyclables entre nos 2 territoires.</p> <p>A titre d'information, le territoire de la CCCE comporte plus de 70 km de pistes cyclables en site propre et 8km supplémentaires sont en projet d'ici 2026. En conséquence, le projet de PDMS a priorisé d'autres actions de mobilités.</p> |

Contribution N°2

Nom : Commune de Friesenheim

Mode de dépôt : Voie électronique

Date : 02 février 2024

| Contribution du partenaire | Réponses apportées par la CCCE |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none">1. Si l'amélioration des conditions de mobilité... favorise l'attractivité du territoire, cela contribue également à l'accès à l'emploi dans les zones rurales pour les personnes sans permis ou sans véhicule (entreprises éloignées / horaires décalés).2. La municipalité de Friesenheim s'interroge sur la cohérence du bassin de mobilité. De nombreuses personnes habitant au Sud du canton travaillent dans le Haut-Rhin.3. Il est fait mention, dans le document, de la multiplication des transports innovants et l'exemple du covoiturage est cité. Pour le moyen et le long terme, peut-être faudrait-il envisager la mise en place de moyens de transport écologique permettant également de pallier la carence en conducteurs. Des solutions comme Urbanloop/ Cristal / Draisys comme d'autres pourraient être étudiés.4. Quant au diagnostic, il nous semble être très général et ne pas vraiment tenir compte de la situation de petites communes comme la nôtre; les conclusions omettent certains points soulevés au cours des ateliers :<ul style="list-style-type: none">- la voiture est effectivement indispensable dans une commune comme Friesenheim faute d'offre de transport public existante adaptée et suffisante (lignes 270 –271 (Europa Park)) ce qui constitue une faiblesse : | <ol style="list-style-type: none">1. Le projet de PDMS de la CCCE a été construit autour des 4 enjeux inscrites à la loi LOM : 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 : <p>Le diagramme est un cercle divisé en quatre quadrants par des flèches courbes qui forment un cycle continu. Les quadrants sont : - Quadrant supérieur gauche (bleu) : Améliorer l'attractivité du territoire - Quadrant supérieur droit (vert) : Favoriser la mobilité et donc l'inclusion sociale des ménages - Quadrant inférieur droit (vert) : Valoriser le tissu économique - Quadrant inférieur gauche (bleu) : Diminuer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants</p> |

PDMS CCCE – Synthèse et réponses des contributions des partenaires – Consultation des partenaires

| | |
|---|--|
| <p>Horaires Friesenheim vers Strasbourg :</p> <p>5h45 => 7h14-33 uniquement en période scolaire – Pourquoi ?</p> <p>6h42 => 7h38</p> <p>7h02 => 7h58</p> <p>16h32 => 17h34</p> <p style="text-align: right;">Retour :</p> <p>7h55 => 8h57</p> <p>15h20 => 16h10</p> <p>16h35 => 17h41</p> <p>17h15 => 18h11</p> <p>18h45 => 19h41</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pas de possibilité en milieu de journée vers 13 ou 14h00 pour se rendre à Strasbourg. - Arrêts trop nombreux sur la ligne 270 dans certains villages impactant la vitesse commerciale comme les limitations anarchiques de vitesse dans certains villages. - Il y a plus de départs/retours de et pour Rhinau, mais il n'existe pas de moyens de transport public pour se rendre à Rhinau ou en revenir. - Problèmes horaires décalés pour emploi à Strasbourg : prise du travail à 7h00 ou 14h00 - Pour se rendre à Sélestat il faut entre 1h44 à 2h44 selon l'horaire ! <p>5. Si le transport à la demande répond bien à des « logiques de solidarité » au sein de la 3CE, il ne permet de rejoindre Sélestat où des personnes âgées sans moyens de transport doivent se rendre (RDV médecins spécialistes...).</p> <p>6. Autres faiblesses à ne pas occulter :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la connexion vers l'Allemagne pour la partie Sud-Est du canton, - connexion vers Colmar, - le transport à la demande de la 3CE qui ne permet pas de relier Sélestat, ce qui est un handicap pour les personnes âgées ayant des RDV chez des médecins spécialistes par exemple, - le stationnement des vélos et le transport de ceux-ci dans les trains, - le manque de lisibilité des offres de transport public, sites souvent peu ergonomiques comme FLUO. <p>7. Concernant le plan d'action de la 3CE, la municipalité a plusieurs remarques à formuler :</p> | <ol style="list-style-type: none"> 2. L'animation du Bassin de Mobilité est du ressort de la Région Grand Est et le contour des bassins de mobilités ont été dessinés en fonction de l'attractivité des pôles d'attractivités de la Région. En ce qui concerne le territoire de la CCCE, l'attractivité la plus forte est celle de la métropole de Strasbourg (67% des flux sortant sont orientés vers l'EMS). Les réflexions des solutions de mobilités se font également entre les bassins de mobilités limitrophes. 3. 17 actions ont été proposés lors des ateliers de co-constructions et les 6 actions retenues dans le PDMS ont fait consensus dans ces ateliers. Les solutions de transports en commun écologiques seront prises en compte lors de la future étude nécessaire à la mise en œuvre de l'action 1 (renforcement des transports publics en complémentarité avec l'offre régionale). 4. Le diagnostic présent dans le projet de PDMS arrêté est une synthèse du diagnostic initial. La synthèse des conclusions du diagnostic révèle l'absence d'offre de transport régulier sur 11 communes du territoire (25% de la population). L'étude nécessaire à la mise en œuvre de l'action 1 permettra d'apprécier l'opportunité de créer une offre de transport régulière dans les communes carencées, en complément de l'offre régionale de TC. 5. Actuellement, le service de TAD de la CCCE est limité aux déplacements sur le territoire pour des raisons budgétaires. Pour répondre à la demande de transport à l'extérieur du territoire (par ex. vers Sélestat), l'action 5 (Soutenir la création d'une association de transport solidaire) est une piste de réponse à cette demande. 6. <ol style="list-style-type: none"> a) La connexion vers l'Allemagne de la partie S-E du canton relève d'enjeux transfrontaliers dont la CCCE ne peut être seule partie prenante et qui ne peut être traitée par le seul biais du PDMS. |
|---|--|

PDMS CCCE – Synthèse et réponses des contributions des partenaires – Consultation des partenaires

| | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">- les 6 actions du PMS, «destinées à l'ensemble de la population, doivent favoriser le dynamisme économique du territoire non seulement au service des entreprises» mais également des travailleurs notamment dans les communes actuellement mal desservies en moyens de transport public,- s'il est judicieux d'envisager des possibilités de stationnement sécurisé des vélos, il convient de ne pas oublier les trottinettes qui sont un nouveau moyen de transport,- il serait souhaitable d'étudier l'élargissement du transport à la demande pour des liaisons vers Sélestat | <ul style="list-style-type: none">b) Le transport des vélos dans les trains ne peut être décidé par la CCCE, ces décisions relèvent de l'AOM régionale. L'action 2 du PDMS répond à la demande de stationnement vélo dans les gares (Implanter du stationnement vélo sécurisé en lien avec la nouvelle offre de transport, future offre de rabattement vers les gares).c) La lisibilité et l'ergonomie des offres de TC du réseau FLUO sont du ressort de la CeA et de la CTBR. <p>7.</p> <ul style="list-style-type: none">a) L'action 6 du PDMS (Accompagner les entreprises dans la réalisation de leur Plan de Mobilité Employeur) est une action à destination des entreprises pour offrir de nouveaux services aux travailleurs (covoiturage, VAE, etc...).b) Les équipements de transports de modes actif/doux (vélos, trottinettes, etc...) peuvent utiliser les installations sécurisées de vélos, à condition que ces équipements de transports soient dotés d'un dispositif d'attache adéquat.c) Actuellement, le service de TAD de la CCCE est limité aux déplacements sur le territoire pour des raisons budgétaires. Pour répondre à la demande de transport à l'extérieur du territoire (par ex. vers Sélestat), l'action 5 (Soutenir la création d'une association de transport solidaire) est une piste de réponse à cette demande. |
|--|---|