



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA BASSE-ZORN





PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA BASSE-ZORN



La démarche

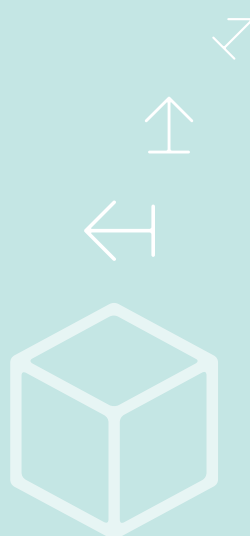
L'ADEUS, dans le cadre de son programme de travail partenarial a accompagné la communauté de communes de la Basse-Zorn, membre de l'ADEUS, dans l'élaboration de son plan global de déplacements (PDG) et la prise de compétence mobilité dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (LOM).

En termes de calendrier, l'ADEUS a pu accompagner les débats qui ont précédé le choix de prendre la « compétence mobilité » à l'automne 2020.

Fin 2020 et début 2021, l'ADEUS a partagé les éléments de diagnostic « mobilité » du territoire, avant de proposer des scénarios au printemps 2021.

A l'été 2021, une stratégie et un scénario ont été retenus par ma communauté de communes et complétés de fiches actions.

Ce rapport recontextualisé rend compte de l'ensemble de ces productions échelonnées entre 2020 et 2021.





PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA BASSE-ZORN



CONTEXTE DE LA LOM ET PRISE DE COMPÉTENCE MOBILITÉ	5
DIAGNOSTIC	7
Des déplacements dans la proximité	7
Une articulation forte avec la Communauté d'agglomération de Haguenau (CAH) et l'Eurométropole de Strasbourg.....	9
L'équipement des ménages.....	11
Les offres de mobilité.....	11
Les compléments issus de la concertation	18
La prise en compte d'un contexte qui change	19
STRATÉGIE	20
Les enjeux et objectifs.....	20
Les scénarios	22
Le scénarios retenu.....	23
FICHES ACTIONS.....	27
1. Actions de politique cyclable	28
2. Actions complémentaires pour faciliter les déplacements dans la proximité.....	32
3. Coordination avec les territoires voisins.....	34
4. Actions complémentaires.....	37

Contexte de la loi LOM et prise de compétence mobilité

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a été promulguée le 24 décembre 2019. C'est la loi la plus importante concernant le transport de personnes depuis la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982.

Cette loi s'est inspirée des travaux des Assises de la Mobilité qui se sont tenues au courant du dernier trimestre 2017. L'objectif du texte est d'améliorer les déplacements du quotidien pour l'ensemble des territoires et plus particulièrement dans le périurbain et le rural.

Une des orientations de la loi est de couvrir, d'ici mars 2021, l'ensemble du territoire par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ayant la compétence pour organiser les services de mobilité sur leur territoire.

En résumé, la LOM redéfinit le schéma type de l'organisation territoriale de la compétence mobilité :

- Les Communautés de communes peuvent prendre la compétence mobilité et décliner une politique de transport adaptée aux enjeux et aux spécificités locales ;
- La Région devient un interlocuteur incontournable des intercommunalités.

La coordination Région / AOM se fait au niveau du bassin de mobilité, pilotée par la Région et scellée par un contrat opérationnel de mobilité. Aujourd'hui, un important chantier de structuration et de coopération s'ouvre pour les intercommunalités périurbaines et rurales avec les AOM urbaines. Cela sera le challenge des prochaines années.

La Communauté de communes de la Basse-Zorn a fait le choix le 22 mars 2021 de prendre la compétence mobilité.

Le Plan de Mobilité Simplifié

Si l'élaboration d'un plan de mobilité est obligatoire au-delà de 100 000 habitants, les autres AOM locales ne sont pas soumises à cette obligation. Elles peuvent élaborer des Plans de Mobilité Simplifiés (PMS).

Le CEREMA définit ainsi le plan de mobilité simplifié dans son ouvrage : « Le plan de mobilité simplifié : un outil souple et stratégique pour organiser les mobilités dans les villes moyennes et les territoires ruraux » :

« Le plan de mobilité simplifié est le document volontaire et partagé qui définit la politique de mobilité à l'échelle du ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) située en dehors d'une grande agglomération. Ce plan :

- cherche à rendre effectif le droit à la mobilité pour tous, c'est-à-dire, à répondre aux enjeux sociaux de la mobilité (accès à l'emploi, aux services...), dans le respect d'un développement équilibré et durable ;
- intègre les spécificités du territoire ;
- couvre l'ensemble du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et s'articule avec les territoires voisins ;
- fait l'état des lieux des actions existantes et définit les mesures et actions prioritaires à mettre en place en faveur d'une mobilité plus durable et solidaire ;
- considère les plans de mobilité employeurs et les autres mesures de politiques plus transversales, telles que l'urbanisme, la qualité de l'air... »

Le plan de mobilité simplifié n'a pas de caractère obligatoire : il s'agit d'une liberté d'action offerte aux acteurs du territoire, laissée à la libre appréciation de l'autorité du territoire concerné. La volonté locale d'élaborer et de mettre en œuvre le plan est d'ailleurs un élément clé de la réussite de la démarche.

Le plan de mobilité simplifié est défini dans le Code des transports, mais il n'a pas de relations juridiques avec d'autres documents. Il n'a donc ni effet juridique, ni caractère d'opposabilité au contraire du plan de mobilité opposable aux PLU(i) et aux décisions des autorités compétentes en matière de circulation et de stationnement. C'est donc par la concertation que le plan de mobilité simplifié peut exercer ses effets sur d'autres politiques ou mesures. »



Le comité des partenaires

Dans le cadre de la prise de compétence mobilité, il appartiendra à la Communauté de communes de créer un Comité des partenaires. C'est un organisme de consultation sollicité en amont d'une décision importante (à minima l'évolution des services, des tarifs et du versement mobilité) à l'échelle du ressort territorial.

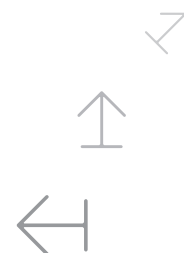
Il est créé par chaque AOM qui en fixe la composition et les modalités de fonctionnement. Celui-ci associe à minima des représentants des organisations syndicales des salariés, des organisations professionnelles patronales et des organismes consulaires, des représentants des associations pour les personnes à mobilité réduite, des associations d'usagers ou d'habitants, des associations environnementales ainsi que des principaux opérateurs.

Leur rôle est d'améliorer la connaissance des besoins et de faciliter une imbrication plus fine avec les partenaires professionnels et associatifs.

A titre d'exemple, l'intercommunalité qui ajoute la mobilité aux compétences qu'elle possède déjà, telles que la voirie et les zones d'activités, aura davantage de leviers pour développer des solutions de mobilités alternatives en lien avec les acteurs économiques présents aux comités des partenaires. C'est particulièrement vrai pour les zones d'activités situées sur les territoires peu denses, souvent éloignés des gares.

La mise en place et l'animation du comité des partenaires auront un coût et son fonctionnement devra intégrer les dynamiques déjà à l'œuvre sur les territoires (comité de développement local, groupe de travail...). Des mutualisations seront à envisager dans certains territoires avec d'autres organes de consultation préexistants.

Le comité des partenaires doit être obligatoirement consulté avant l'approbation du plan de mobilité simplifié. Du fait de la composition et du rôle du comité des partenaires, le comité de pilotage a intérêt à travailler avec lui, voire en être une extension.





Diagnostic

Des déplacements dans la proximité

50 % de déplacements de moins de 3 km !

Pour les habitants de la Communauté de communes de la Basse-Zorn, la majorité des déplacements quotidiens est de courtes distances :

- 50 % des déplacements font moins de 3 km,
- 61 % font moins de 5 km.

C'est ainsi que près de 4 déplacements sur 5 font moins de 10 km.

Ces résultats sont issus de l'enquête ménages mobilités allégée de 2019 (EMA 2019) réalisée sur le Bas-Rhin. Ils ne sont pas spécifiques à la Communauté de communes de la Basse-Zorn mais sont structurels. Ainsi, à l'échelle du Bas-Rhin, la majorité des déplacements est de courtes distances (65 % des déplacements font moins de 3 km et 76 % moins de 5 km) et représente une minorité de kilomètres produits. À l'inverse, une minorité de déplacements représente la grande majorité des kilomètres produits (58 % des kilomètres sont produits par seulement 12 % des déplacements).

Ces résultats sont calculés sur la population totale et non les seuls actifs. Les jeunes enfants, mais également

les retraités, réalisent davantage de déplacements dans la proximité, au contraire des actifs qui font des déplacements plus longs vers le travail. Cependant, même les actifs réalisent des déplacements « achat » ou « loisir » majoritairement dans la proximité.

29 % de la population produit 76 % des émissions de CO₂ !

Les données de l'EMA 2019 montrent que ce n'est pas seulement une grande part des déplacements qui s'effectue sur de courtes distances, mais aussi le programme d'activité des habitants eux-mêmes qui se fait à proximité immédiate du domicile. Ainsi, à l'échelle du département (mais ce résultat est assez structurel également et donc largement transposable pour la Communauté de communes de la Basse-Zorn) :

- 8 % des habitants sont immobiles lors de la journée d'enquête : il s'agit très majoritairement de personnes âgées de plus de 75 ans, dont la mobilité est généralement faible, quel que soit le jour de la semaine ;
- Pour 33 % des habitants, le point le plus éloigné atteint dans la journée est à moins de 3 kms du domicile, donc atteignable aisément à vélo, voire à pieds ;
- Pour 31 % des habitants, le point le plus éloigné atteint dans la journée est situé entre 3 et 10 km, distance pour laquelle

le vélo à assistance électrique peut être une solution envisageable ;

- Enfin, ils sont 29 % seulement à se déplacer sur des distances supérieures à 10 km... mais ils représentent plus des trois quarts des kilomètres parcourus (avec un impact assez proportionnel en termes d'émissions de CO₂ et de dépense énergétique).

Combien de déplacements par jour ?

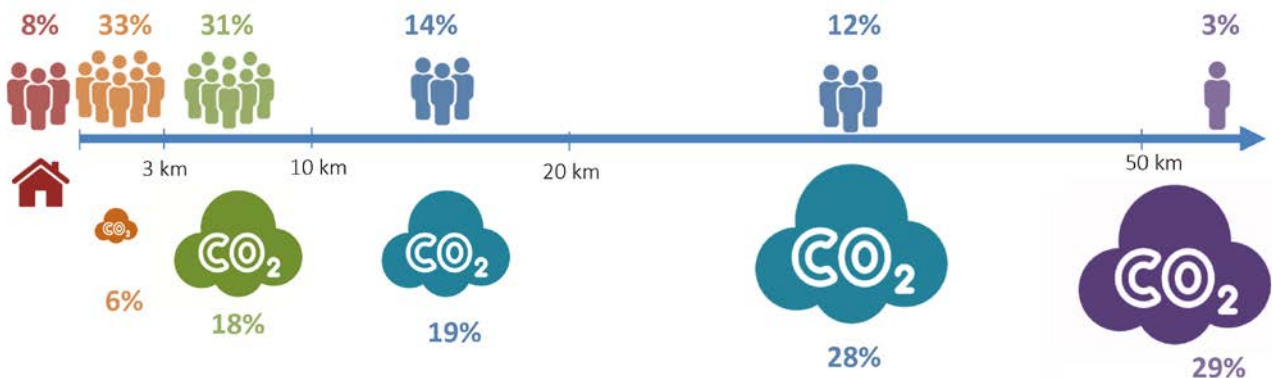
En moyenne, les habitants réalisent environ 4 déplacements par jour et par personne. Mais derrière cette moyenne se cachent de fortes disparités, avec notamment une part non négligeable (environ 9 %) d'immobiles mais également environ 6 % de la population qui est « hypermobile » (avec plus de 8 déplacements dans la journée).

Pourquoi se déplace-t-on ?

Le motif travail -s'il est le premier motif de déplacement- ne représente cependant qu'un quart des déplacements de la population totale de la Communauté de communes de la Basse-Zorn (y compris enfants et retraités). Il se fait ultra majoritairement en voiture (dans près de 9 cas sur 10).

L'accompagnement (environ 1 déplacement sur 5) concerne principalement l'acheminement des enfants à l'école et se fait majoritairement

DISTANCE AU DOMICILE DU POINT LE PLUS ÉLOIGNÉ ATTEINT LORS DE LA JOURNÉE ET ÉMISSIONS DE CO₂ PRODUITES DANS LA JOURNÉE – BAS-RHIN



Source : ADEUS, EMA 2019



en voiture. Le covoiturage entre actifs pour rejoindre un même lieu de travail est encore rare.

Les déplacements pour les loisirs (qui incluent les visites aux parents / amis et la restauration hors du domicile) se font moins aux heures de pointe. Les déplacements achats représentent 17 % des déplacements quotidiens mais cachent une réelle disparité entre la fréquentation des supermarchés et celle des « petits commerces ».

Comment se déplace-t-on ?

Les ménages choisissent leurs modes de déplacements en fonction des alternatives dont ils disposent. Ainsi, pour les déplacements de courtes distances, ils ont généralement le choix entre la marche, le vélo et la voiture.

Sur ces déplacements de moins d'un kilomètre, la marche n'est utilisée que dans 60 % des cas, la voiture l'étant plus d'une fois sur trois.

Sur les déplacements entre 1 et 3 kilomètres, la voiture est utilisée dans plus de trois quarts des cas, alors même que ce sont les distances où le vélo est le plus efficace.

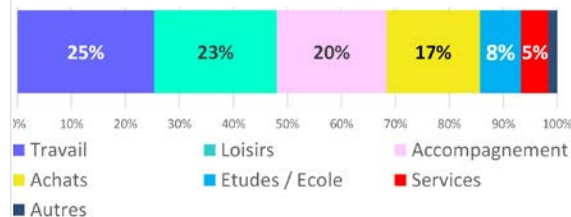
Entre 3 et 20 kilomètres, la voiture est presque le seul mode utilisé (dans plus de 90 % des cas). Au-delà de 20 kilomètres, les transports en commun (notamment interurbains ferrés) sont utilisés dans un tiers des cas.

On peut donc retenir que la voiture est utilisée de manière très majoritaire y compris sur des typologies de déplacements où il existe des alternatives efficaces (en particulier dans la proximité), notamment compte tenu de la souplesse qu'elles apportent au quotidien par rapport aux autres modes de déplacements.

ENJEUX

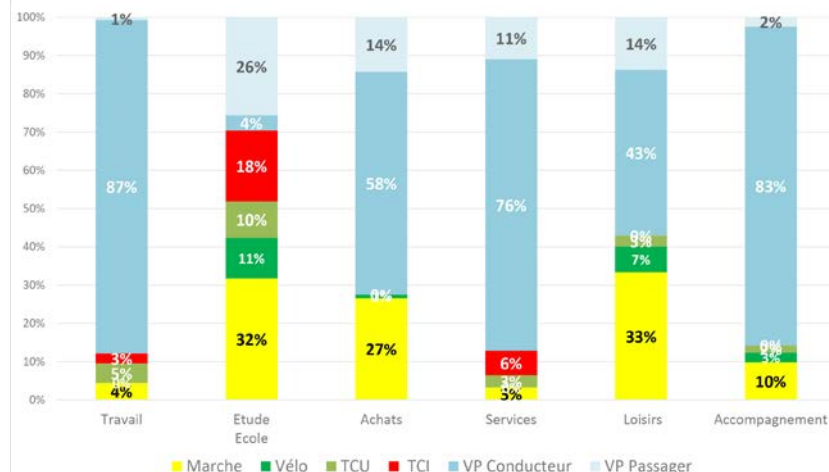
- Favoriser les mobilités actives pour les déplacements de proximité
- Prendre en compte les rythmes de vie dans leur diversité

RÉPARTITION DES MOTIFS (HORS DOMICILE) EN 2019 POUR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA BASSE-ZORN (FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN)



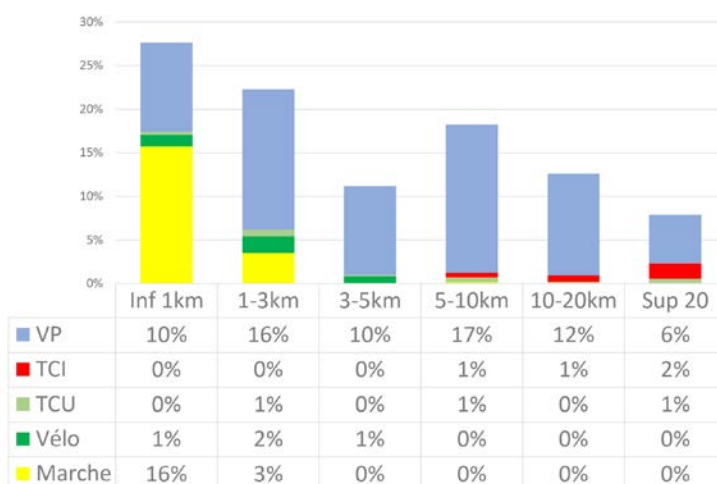
Source : ADEUS, EMA 2019

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR MOTIF (HORS DOMICILE) EN 2019 POUR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA BASSE-ZORN (FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN)



Source : ADEUS, EMA 2019

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS EN 2019 POUR LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA BASSE-ZORN (FLUX EN LIEN AVEC LE BAS-RHIN) PAR TRANCHE DE DISTANCE



Source : ADEUS, EMA 2019



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA BASSE-ZORN

Une articulation forte avec la communauté d'agglomération de Haguenau et l'Eurométropole de Strasbourg

La Basse-Zorn se caractérise aussi par le nombre important de flux quotidiens domicile-travail.

Des actifs qui travaillent principalement dans l'Eurométropole de Strasbourg et la Communauté d'agglomération de Haguenau

Les actifs occupés habitant la Communauté de communes travaillent très majoritairement en dehors de celle-ci. Dit autrement, autant l'école, les loisirs et, dans une moindre mesure, les achats se font dans la proximité, autant les relations avec le travail se font sur des distances plus élevées.

Près de 40 % des actifs occupés travaillent dans l'Eurométropole. Il s'agit principalement de personnes habitant au sud de la Communauté de communes (et plus particulièrement Hoerdt et Weyersheim).

22 % travaillent dans la CAH et il s'agit majoritairement de personnes habitant dans le Nord de la Communauté de communes.

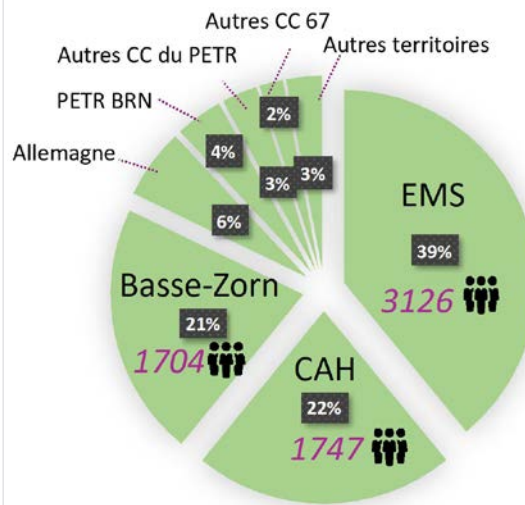
21 % travaillent dans la Communauté de communes, majoritairement à Hoerdt, qui concentre une large part des emplois de la Communauté de communes de la Basse-Zorn.

Au final, on peut retenir que plus de 5 000 actifs quittent chaque jour le territoire pour aller travailler principalement vers l'Eurométropole de Strasbourg et la Communauté d'agglomération de Haguenau.

Des emplois principalement occupés par des personnes qui n'habitent pas la Communauté de communes de la Basse-Zorn

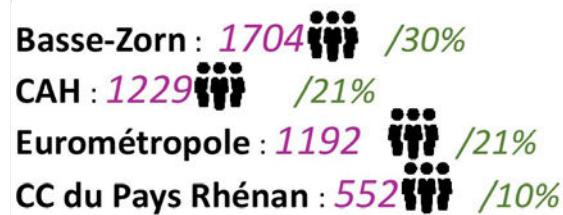
Si l'on s'intéresse aux emplois présents dans la Basse-Zorn, seuls 30 % des actifs qui occupent un emploi dans la Basse-Zorn y habitent. Les autres viennent principalement des territoires voisins. Il faut y voir un signe d'attractivité économique, mais aussi d'interdépendance avec la Communauté d'agglomération de Haguenau et l'Eurométropole de Strasbourg avec lesquelles les flux domicile-travail sont importants dans les deux sens.

OÙ TRAVAILLENT LES 7 969 ACTIFS HABITANTS DE LA BASSE-ZORN



Source : Enquête MOBPRO 2015

D'OÙ VIENNENT LES 5 727 ACTIFS QUI TRAVAILLENT DANS LA BASSE-ZORN



Autres CC du PETR : 4%

Allemagne : 3%

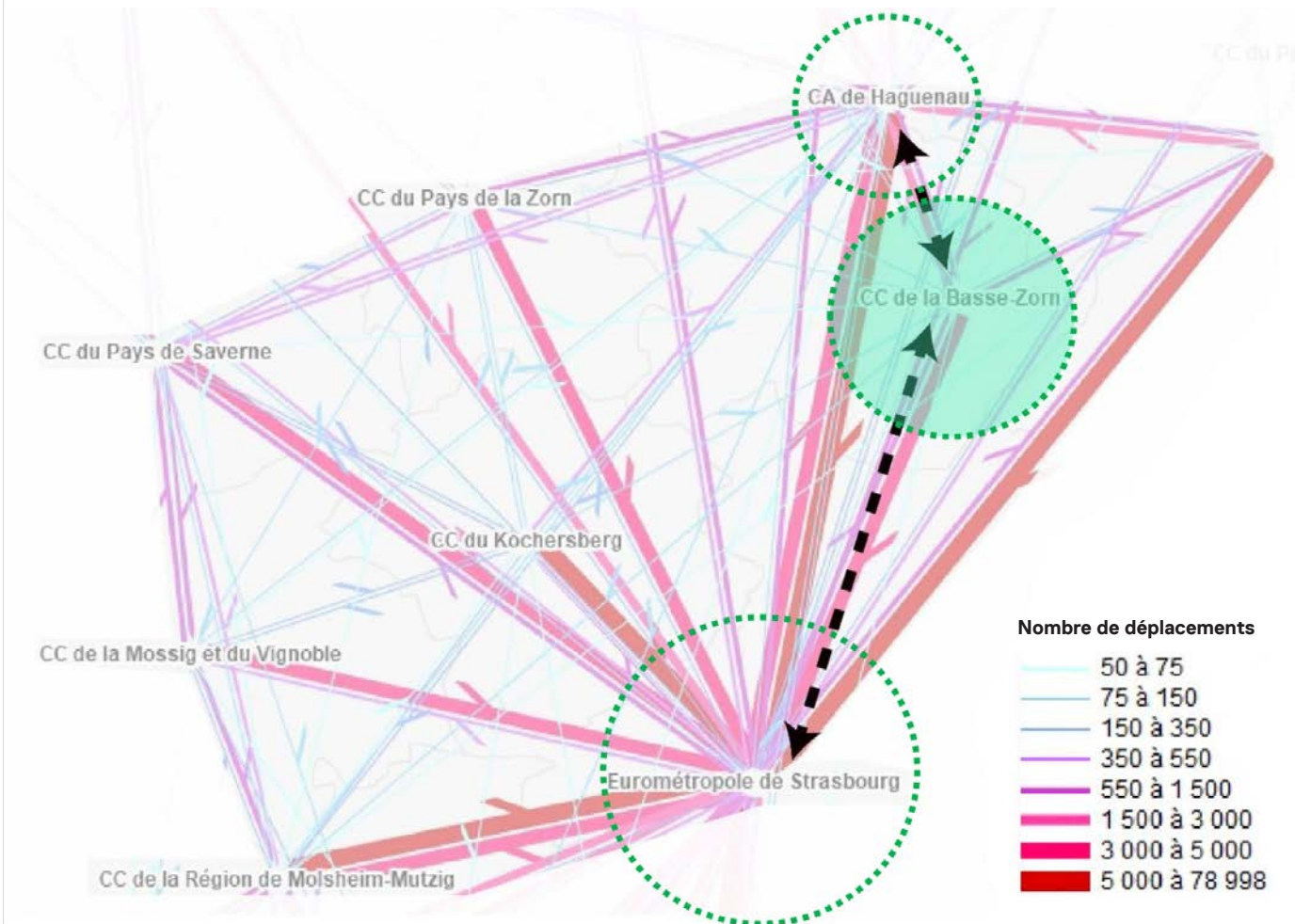
Autres CC du 67 : 6%

Non renseigné et territoires hors 67 : 6%

Source : Enquête MOBPRO 2015



FLUX DOMICILE/TRAVAIL ENTRE INTERCOMMUNALITÉ



Données : MOBPRO, INSEE 2015 - Réalisation : ADEUS

Un territoire qui n'est pas homogène en termes de fonctionnement

Néanmoins, derrière ces grands chiffres, se cachent des disparités communales.

Globalement, les actifs occupés de Hoerdt et de Weyersheim se dirigent majoritairement vers l'Eurométropole de Strasbourg pour aller travailler. Inversement, ceux de Gries, Kurtzenhouse ou Weitbruch vont majoritairement vers la Communauté d'Agglomération de Haguenau.

De la même manière, sur les 5 700 emplois de la Communauté de communes de la Basse-Zorn, plus de 4 000 sont localisés à Hoerdt ou Weyersheim, très majoritairement dans le parc du Ried (2 360), dans le tissu villageois de Hoerdt ou dans la zone d'activité de Weyersheim (500). Les emplois sont donc moins nombreux dans le nord de la Communauté de communes.

ENJEUX

- ↳ Faciliter les liaisons vers l'Eurométropole de Strasbourg en intégrant les changements de paradigme en cours dans l'accessibilité.
- ↳ Faciliter les liaisons vers la Communauté d'Agglomération de Haguenau.
- ↳ Proposer une bonne accessibilité aux principaux pôles d'emplois du territoire.



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA BASSE-ZORN

L'équipement des ménages

En termes d'équipement de mobilités, les habitants de la Communauté de communes de la Basse-Zorn sont particulièrement bien pourvus en modes de déplacements individuels.

Le nombre de voiture par personne majeure est en légère croissance entre 2009 et 2019 alors que celui-ci est stable à l'échelle du Bas-Rhin. Le nombre de véhicules par ménage est stable et supérieur à la moyenne du Bas-Rhin.

Si le taux de motorisation est proche des moyennes du reste du SCoTAN, en revanche, les habitants de la Basse-Zorn ont un taux de possession du permis de conduire particulièrement élevé.

En outre, l'équipement en vélo est élevé et supérieur à la moyenne du Bas-Rhin ainsi qu'au reste du SCoTAN.

En revanche, la possession d'un abonnement aux transports collectifs (TER, CTS, RITMO) est très faible, inférieure à la moyenne du Bas-Rhin et du SCoTAN.

Les offres de mobilité

Vision globale de l'offre de mobilités

La position géographique de la Basse-Zorn, située entre la frontière administrative allemande et les contreforts Vosgiens, entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Communauté d'Agglomération de Haguenau, favorise historiquement un développement Nord-Sud des réseaux de mobilité et des connexions Est-Ouest plus limitées, surtout en transport en commun.

A grande échelle, le territoire est très bien desservi sur le plan ferré. La section Haguenau - Strasbourg bénéficie d'un très bon niveau de desserte qui, pour les gares desservies, constitue une alternative crédible à la voiture, non seulement pour les déplacements domicile-travail et domicile-étude, mais également pour d'autres déplacements y compris aux heures creuses. La ligne Strasbourg - Saverne passant par Brumath et la ligne Strasbourg - Woerth passant par Gamsheim cerclent le territoire de la Communauté de communes de la Basse-Zorn. La distinction entre réseau ferré et routier est de plus en plus fine, des cars TER remplaçant les trains

NOMBRE MOYEN DE VOITURES PAR PERSONNE MAJEURE ET PAR MÉNAGE

	Bas-Rhin		SCoTAN		CC Basse-Zorn	
	Personne	Ménage	Personne	Ménage	Personne	Ménage
2009	0,7	1,3	0,8	1,6	0,8	1,9
2019	0,7	1,3	0,8	1,6	0,9	1,9

TAUX DE POSSESSION DU PERMIS DE CONDUIRE

	2009	2019
Bas-Rhin	83 %	84 %
SCoTAN	88 %	89 %
CC Basse-Zorn	91 %	96 %

NOMBRE MOYEN DE VÉLOS PAR PERSONNE ET PAR MÉNAGE

	Bas-Rhin		SCoTAN		CC Basse-Zorn	
	Personne	Ménage	Personne	Ménage	Personne	Ménage
2009	0,8	1,8	0,7	2,1	0,9	2,5
2019	0,8	1,8	0,8	1,9	1	2,5

PART DE LA POPULATION POSSÉDANT UN ABONNEMENT AUX TRANSPORTS COLLECTIFS VALABLE LE JOUR DE L'ENQUÊTE

	2009	2019
Bas-Rhin	17 %	25 %
SCoTAN	10 %	11 %
CC Basse-Zorn	8 %	6 %

Source : ADEUS, EMD 2009 et EMA 2019

en heures creuses. C'est le cas par exemple pour quelques liaisons entre Haguenau et Strasbourg.

Depuis 2019, tous les transports dont la Région Grand Est est l'autorité organisatrice (ferroviaires et routiers, interurbains et scolaires) sont regroupés sous la marque Fluo. La loi LOM (Orientations sur les mobilités) a renforcé le rôle de la région, des intercommunalités et favorisé les investissements ferrés. Le réseau autoroutier longe à l'Est (A35) et à l'Ouest (A4) le territoire de la Communauté de communes de la Basse-Zorn. La connexion entre les deux autoroutes au niveau de Vendenheim va être renforcée par l'atterrissage du Contournement Ouest de Strasbourg (COS).

Une aire de covoiturage du réseau départemental se situe sur le territoire de la Communauté de communes de la Basse-Zorn : sortie 49 de l'A35 à Hoerd. Les stations d'autopartage les plus proches (réseau Citiz) sont à Haguenau et Reichstett.



L'offre routière

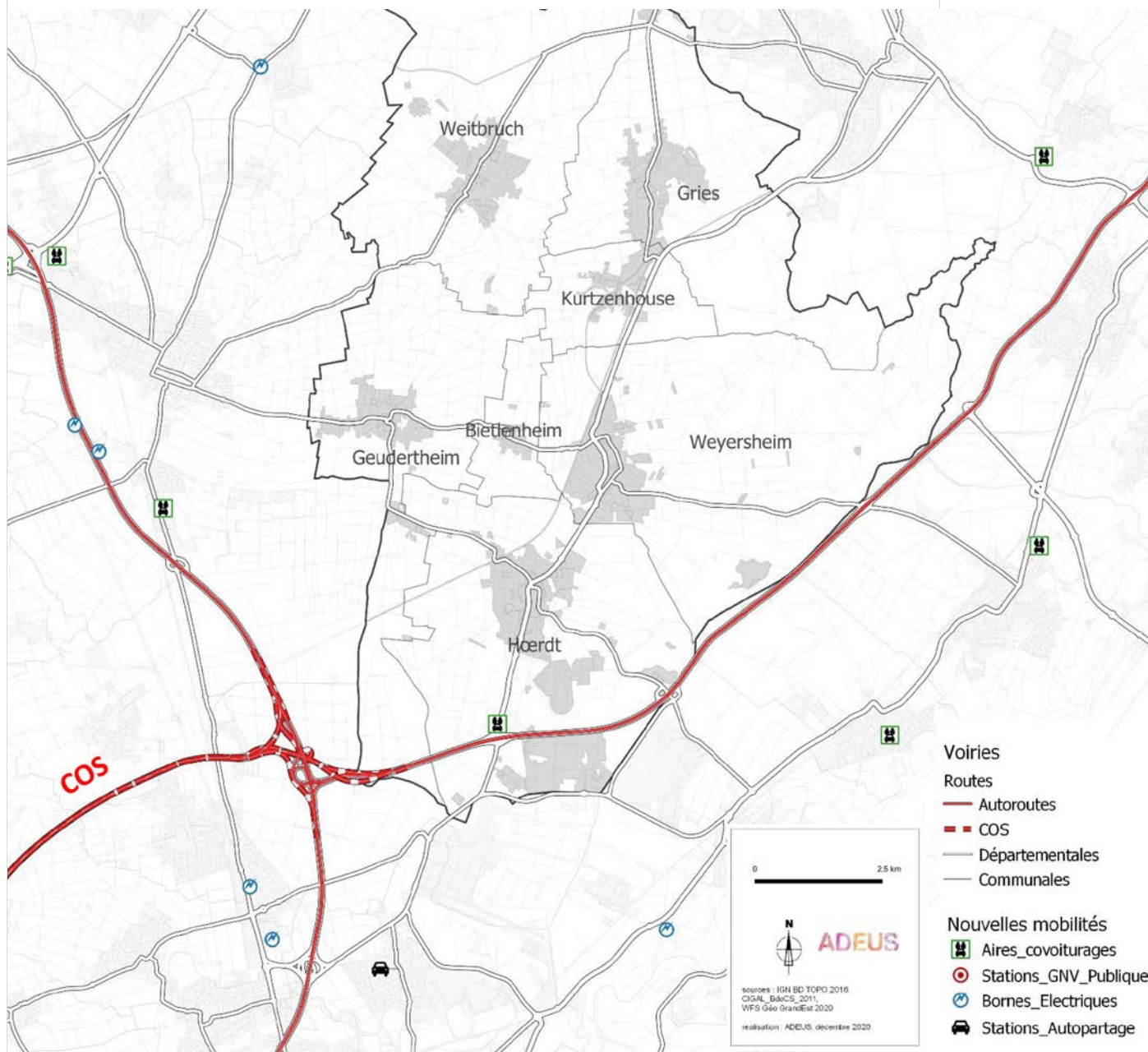
L'offre routière est centrée sur la RD 37 et la RD 48 qui structurent largement la Communauté de communes sur un axe Gries – Kurtzenhouse – Weyersheim – Hoerdt.

Cette offre est complétée par l'autoroute A35 qui propose trois échangeurs aux habitants de la Communauté de communes de la Basse-Zorn (Hoerdt, La Wantzenau et Weyersheim).

L'autoroute A4 complète cette offre autoroutière par son échangeur avec l'A35 mais également par l'échangeur de Brumath Sud.

Cette offre est complétée par le Contournement Ouest de Strasbourg qui offre une alternative aux habitants de la Communauté de communes de la Basse-Zorn désireux de se déplacer au Sud de Strasbourg.

OFFRE ROUTIÈRE ET NOUVELLE MOBILITÉ AUTOMOBILE





PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA BASSE-ZORN

La demande de trafic de poids-lourds

Les plus grandes entreprises de la Communauté de communes de la Basse-Zorn (de plus de 200 salariés) sont situées à Hoerdt qui accueille également plusieurs entreprises de plus de 100 salariés. Seule Weyersheim accueille également deux établissements de cette taille dans la Communauté de communes de la Basse-Zorn. C'est donc principalement les zones d'activité de Hoerdt et de Weyersheim qui sont génératrices d'un trafic poids-lourds.

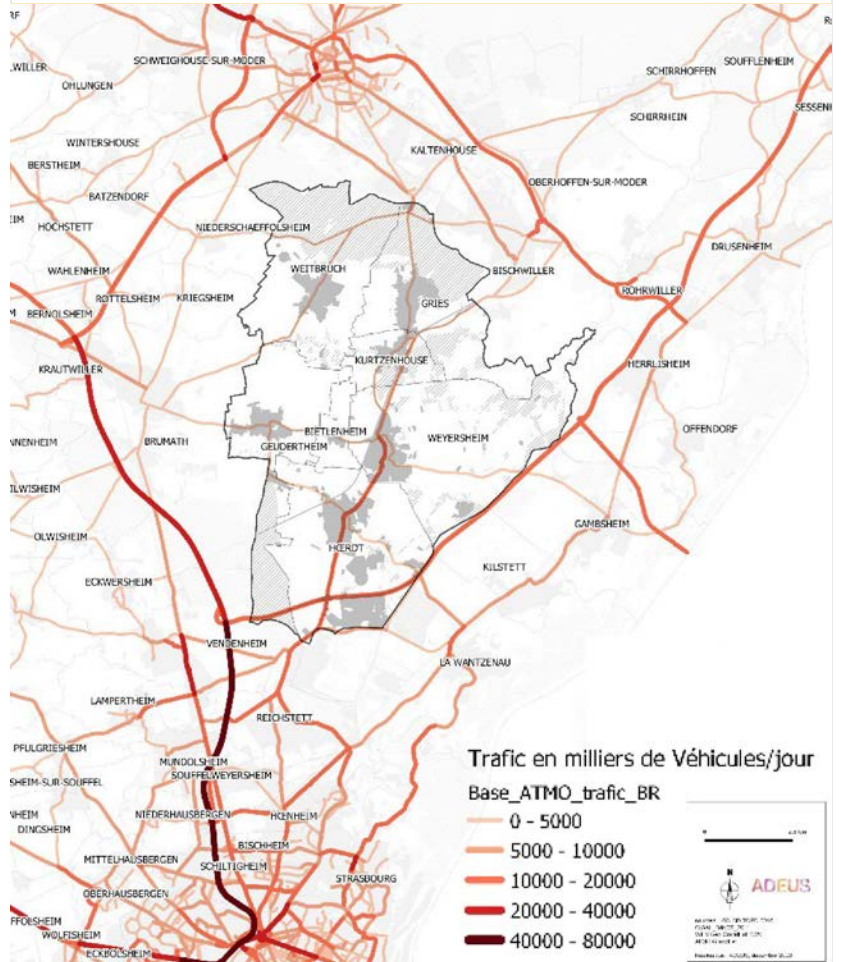
Le trafic de la RD 37 se charge à hauteur de Weyersheim. En effet, on comptait en 2019 (avant COVID) 6 500 véhicules quotidiennement entre Gries et Weyersheim, contre 9 400 au Sud de Weyersheim et près de 10 000 au Sud de Hoerdt.

Au Nord de la Communauté de communes de la Basse-Zorn, on comptabilise 5 400 voitures quotidiennement à hauteur de Gries sur la RD 48 et 4 500 sur la RD 37 en amont de Bischwiller.

Ces trafics sont bien évidemment très éloignés des chiffres atteints sur l'autoroute A35 (33 500 voitures par jour) et sur l'A4 (100 000 à hauteur de Vendenheim).

En termes de poids-lourds, le trafic PL est plutôt réduit, toujours inférieur à 10 % du trafic... à l'exception de l'A35 où il représente plus de 20 % du trafic.

TRAFIC ROUTIER



ENJEUX

- ↳ La bonne accessibilité autoroutière et la structuration Nord-Sud par la RD 37 doivent permettre un bon fonctionnement automobile et poids-lourds sur le territoire.
- ↳ Les principaux enjeux vont concerner la cohabitation entre piétons, cycles et voitures (en circulation ou en stationnement) dans les cœurs de village.
- ↳ L'autre enjeu est d'anticiper les changements à venir dans l'accessibilité routière de l'Eurométropole de Strasbourg (Zone à Faible Emission – mobilité, voie réservée sur la M35, notamment).



L'offre de transports en commun

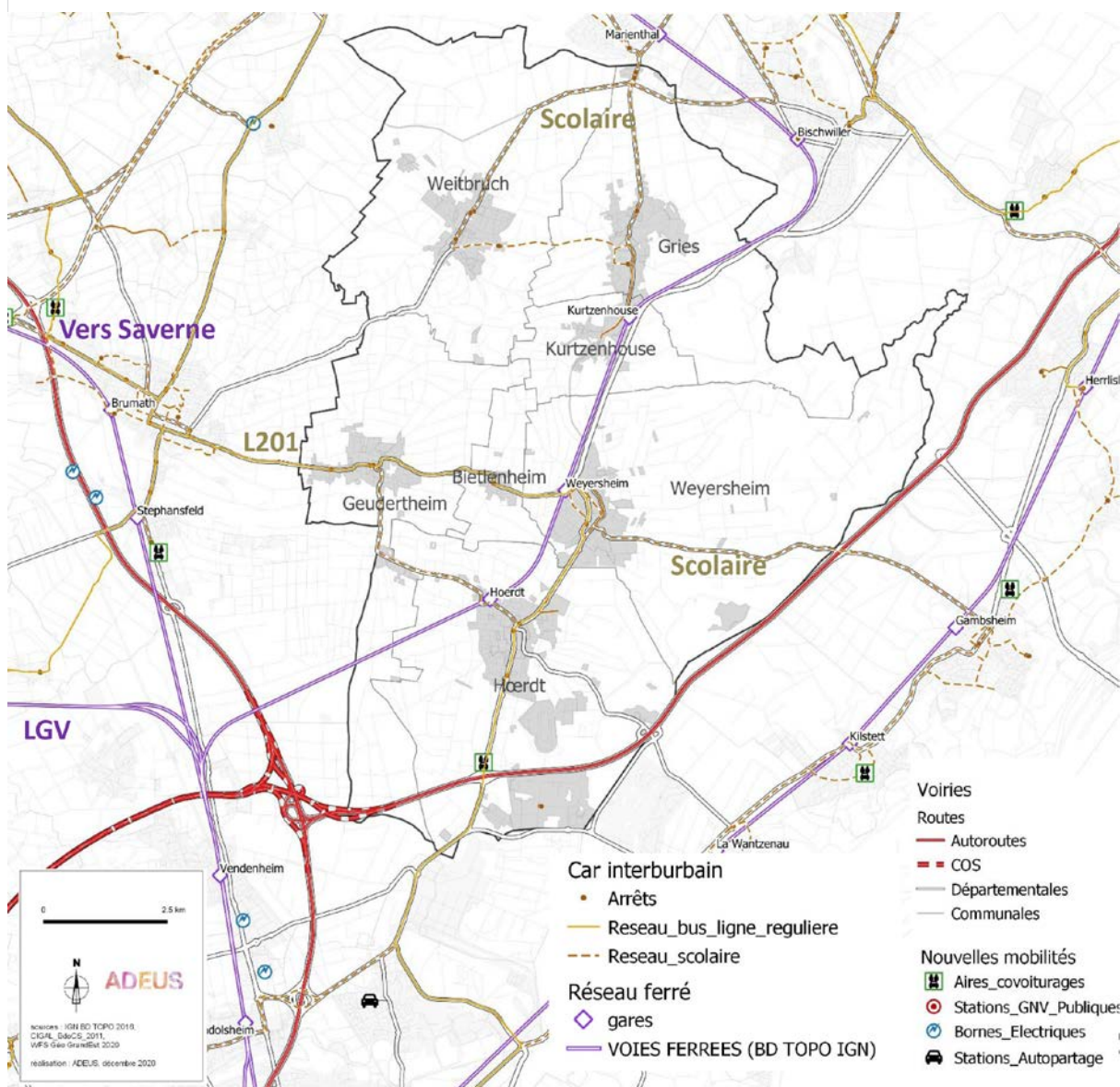
L'offre de transports en commun est d'abord structurée autour de l'offre ferroviaire avec le passage de la ligne Haguenau-Strasbourg qui dessert les gares de Kurtzenhouse, Weyersheim et Hoerdt.

Les gares de Bischwiller et surtout de Brumath complètent cette offre. Le réseau de cars périurbains est caractérisé par la ligne L201 entre Hoenheim Gare et Brumath, et qui dessert Hoerdt, Weyersheim, Bietlenheim et Geudertheim

dans la Communauté de communes de la Basse-Zorn. Des lignes scolaires permettent d'emmener les collégiens et lycéens de la Communauté de communes de la Basse-Zorn vers leurs lieux d'études.

Le niveau d'offre ferroviaire est tout à fait intéressant pour les communes desservies, puisqu'il existe 20 trains par jour permettant de relier les trois gares de la Communauté de communes aux deux grands pôles que sont les gares de Strasbourg et de Haguenau.

OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN





PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA BASSE-ZORN

Au-delà de la seule fréquence ferroviaire, l'accès aux gares de la Communauté de communes de la Basse-Zorn est pensé non seulement pour les automobilistes mais aussi pour les cyclistes.

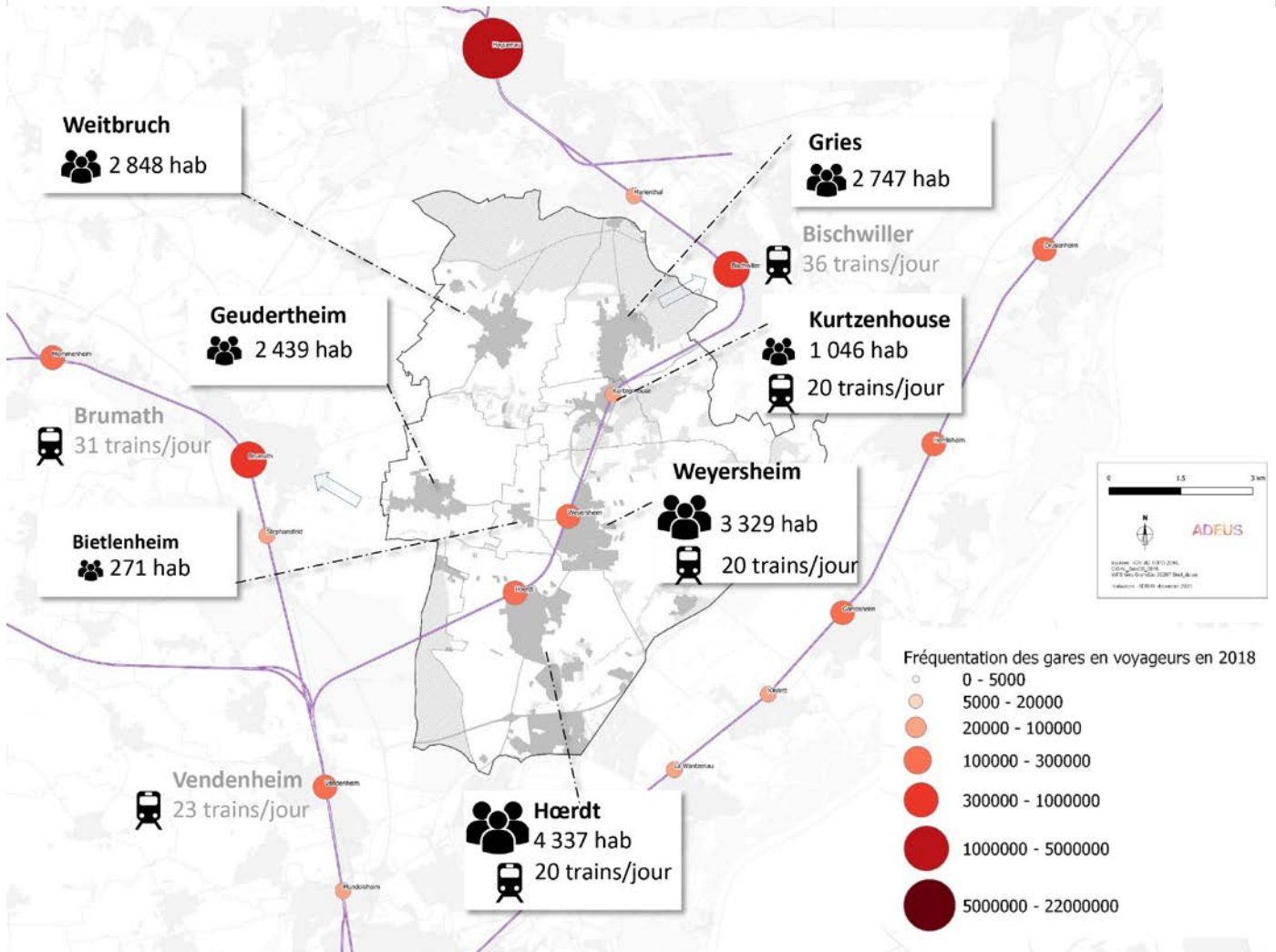
Toutes disposent de parkings vélos généreusement dimensionnés, mais aussi de pistes / bandes cyclables en site propre pour faciliter leur accès depuis tout ou partie du territoire.

Néanmoins cette offre élevée ne concerne pas toutes les communes. En particulier Weitbruch est éloignée de la gare de Kurtzenhouse et il est difficile de préconiser un rabattement en vélo pour les habitants de cette commune.

En revanche, Bietlenheim et, dans une moindre mesure Geudertheim, bénéficient de rabattements cyclables de qualité vers la gare de Hoerdtd.

En termes d'usages, la gare de Hoerdtd accueillait plus de 200 000 voyages en 2019 (et 160 000 en 2020), celle de Weyersheim 164 000 en 2019 (et 134 000 en 2020), et celle de Kurtzenhouse 101 000 en 2019 (et 67 000 en 2020). Ensemble, ces trois gares accueillent un trafic équivalent au tiers de celui de la gare de Haguenau, trafic qui est presque exclusivement tourné vers la gare de Strasbourg.

NIVEAU D'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS RAPPORTÉ À LA POPULATION





L'accessibilité aux gares des principaux générateurs de déplacements de la Communauté de communes est également satisfaisante... à l'exception de la zone d'activité de Hoerdt qui est cependant la plus forte génératrice d'emploi de l'intercommunalité !

En revanche, pour les autres générateurs de déplacements comme les zones d'activité de Weyersheim, le collège, les emplois du tissu urbain de Hoerdt, tous sont situés à moins de trois kilomètres de la gare la plus proche.

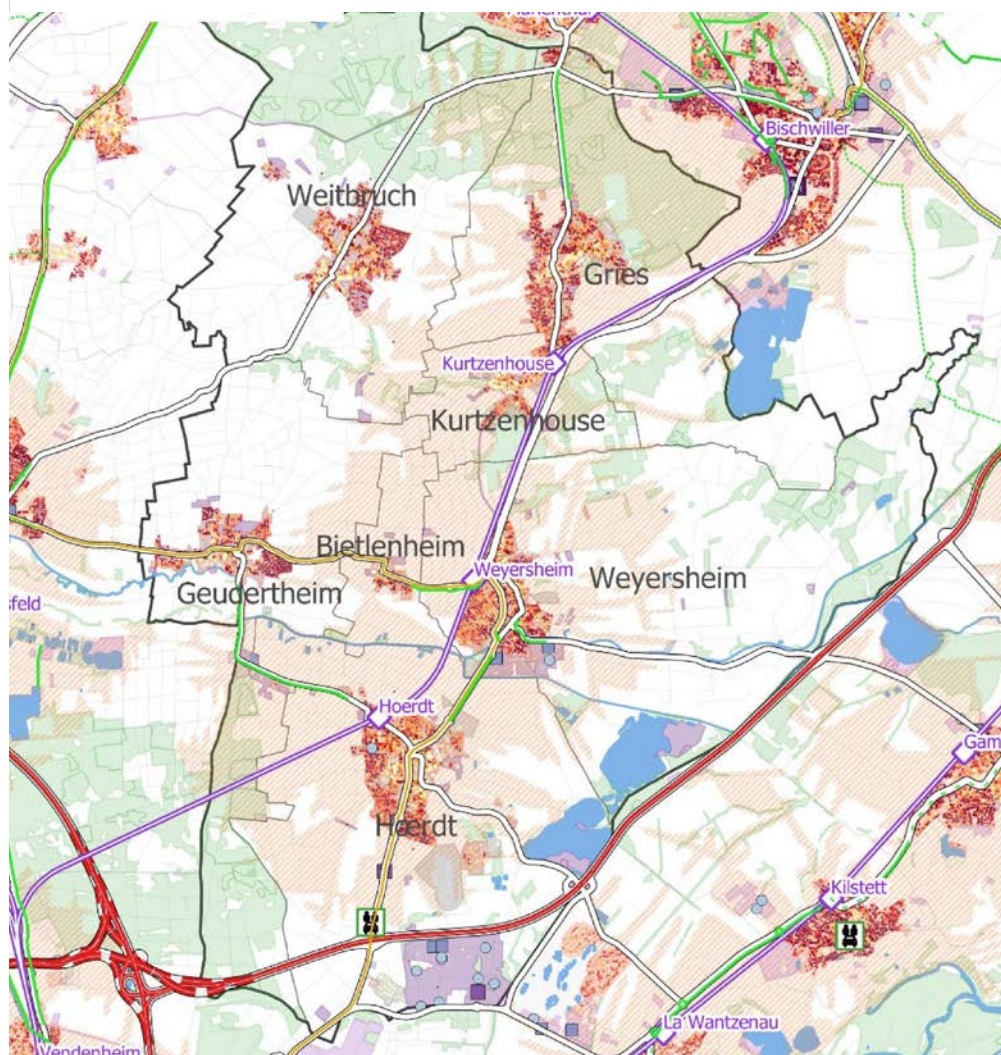
VALIDATION SUR LA LIGNE 201 EN 2019

	Commercial	Scolaire
Bietlenheim	220	99
Geudertheim	4 448	2 846
Hoenheim	12 481	2 965
Hoerdt	5 691	621
Weyersheim	2 230	379

ENJEUX

- ↳ Permettre à tous les habitants de tirer profit de la mise en place du Réseau Express Métropolitain et des services ferroviaires élevés attendus, ce qui implique de penser le rabattement vers les gares de la Communauté de communes.
- ↳ Il n'existe pas de liaisons routières interurbaines en transports en commun sur le territoire.

ACCÈS AUX GARES



Taille des entreprises (en nombre de salariés)

- 0.0000 - 2000.0000
- Plus de 50 à 100
- 101 à 200
- 201 à 500
- 500 et plus

Densité de population à la parcelle

- 0.0000 - 0.0047
- 0.0047 - 0.0083
- 0.0083 - 0.0123
- 0.0123 - 0.0190
- 0.0190 - 0.5862

Car interurbain

— Réseau_bus_ligne_reguliere

Réseau ferré

◇ gare

— Voies ferrées

Aménagement cyclable

— Tous types d'aménagement cyclable

Nouvelles mobilités

🚗 Aire covoiturage

🚗 Station autopartage

Voiries

Route

— Autoroute

— COS

— Départementale

— Communale



ADEUS

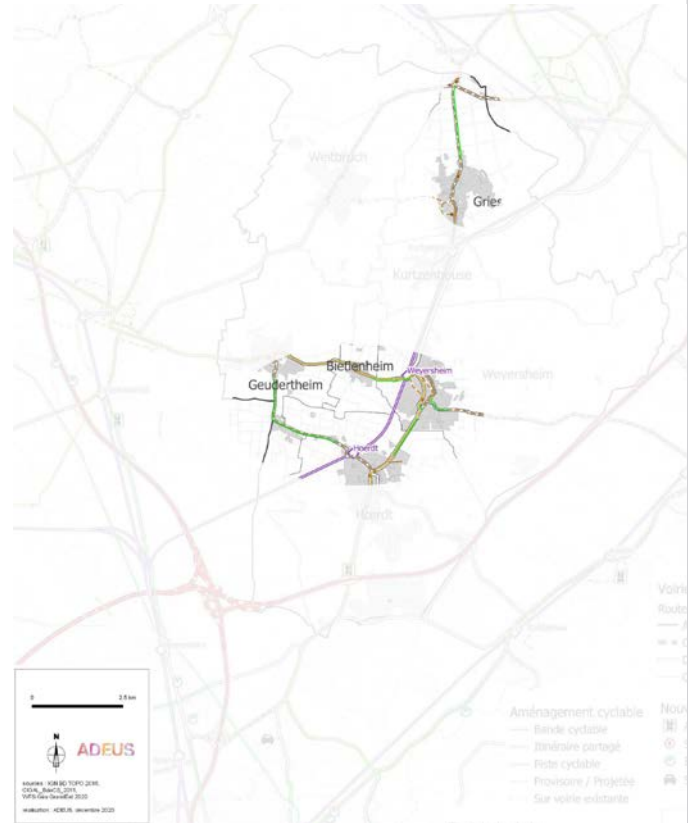


PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA BASSE-ZORN

L'offre cyclable

L'offre cyclable départementale structurante déjà existante évite la Communauté de communes de la Basse-Zorn.

OFFRE CYCLABLE HORS ET DANS LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE LA BASSE ZORN



Au niveau de la Communauté de communes de la Basse-Zorn, l'offre permet de rejoindre en site propre d'une part, Weyersheim – Hoerd – Geudertheim – Biedenheim et d'autre part, Gries – Kurtzenhouse depuis le Nord.

Le réseau n'est donc pas continu et, pour les habitants de Weitbruch, il n'existe pas de piste cyclable permettant le rabattement vers la gare la plus proche.

Si ce déficit d'offre ne se traduit pas par un moindre équipement des ménages en vélo, en revanche, il convient de noter que les habitants de la Communauté de communes ont une moindre pratique du vélo que celle des habitants du reste du SCoTAN.

ENJEUX

- ↳ Construire une armature cyclable à l'échelle de la Communauté de communes, en lien avec la Communauté d'Agglomération de Haguenau, ainsi que vers Brumath et l'Eurométropole de Strasbourg.
- ↳ Faciliter les rabattements vers les gares.



Les compléments issus de la concertation

La parole aux élus

Un questionnaire auprès de l'ensemble des élus de la Communauté de communes a été élaboré parallèlement à la réalisation du diagnostic et permettant de préparer les orientations à retenir. 57 élus ont répondu et ont retenu quatre propositions à porter parmi huit.

- Développer le réseau de pistes cyclables pour relier les centralités (gares, équipements, zones d'activité...) : 44 réponses, 77 %
- Se connecter aux pistes cyclables structurantes voisines (grandes pistes cyclables touristiques...) : 43 réponses, 76 %
- Travailler le lien avec les réseaux de mobilité voisins (Eurométropole de Strasbourg, Communauté d'Agglomération de Haguenau...) : 36 réponses, 63.2 %
- Développer les cheminements pédestres et cyclables sécurisés dans les centralités (par exemple, relier les commerces et équipements de proximité...) : 31 réponses, 54.4 %

Pour mémoire étaient également proposés certains choix moins prioritaires lors de cette consultation :

- Favoriser l'accès aux gares (stationnement, offres de services, hiérarchisation des polarités...) : 37 %
- Optimiser l'usage de l'automobile (covoiturage, autopartage, gestion du stationnement, limitation des flux poids-lourds...) : 37 %
- Faire le lien avec le tourisme et l'aspect équestre (circuit touristique vélo, équestre...) : 28 %
- Porter localement un projet de transports en commun adapté au territoire (horaires adaptés, prise en compte des publics prioritaires...) : 28 %

La parole aux habitants

Un questionnaire web a également été réalisé à destination des habitants volontaires pour y répondre. Il a totalisé 103 réponses.

Il a permis d'actualiser ou préciser certains résultats mesurés par d'autres moyens.

La crise sanitaire semble ainsi avoir abouti à une diminution des déplacements longs et des déplacements quotidiens. Seuls 25 % des enquêtés continuent à se déplacer autant après la crise de la COVID qu'auparavant. Ils sont notamment près de deux tiers à réaliser moins de déplacements longs (plus de 20 kilomètres).

Pour autant, deux tiers des sondés effectuent au moins un déplacement supérieur à 20 km par semaine et un tiers plus de 4 déplacements par semaine. C'est une intuition que l'enquête ménages déplacements ne permettait pas de vérifier : les déplacements longs sont rares à l'échelle quotidienne, mais concernent une majorité d'habitants à l'échelle hebdomadaire.

Concernant les attentes au regard des pratiques du quotidien, les réponses des habitants sont alignées avec celles des élus : deux propositions sortent du lot :

- Développer des cheminements piétons et cyclables sécurisés à proximité des villes et villages afin de relier les services et commerces de proximité ;
- Développer le réseau de pistes cyclables pour faire le lien entre des pôles plus distants (par exemple entre une gare et une zone d'activité).

Le renforcement de l'accès aux gares (stationnement vélo et voiture) et la promotion de services (paniers légumes, commerces, poste, ...) à proximité de celles-ci et le développement de minibus reliant un ou des points clés du territoire entre eux (d'une gare à un village par exemple) ont également été cités dans une moindre mesure.

La parole aux associations

Un questionnaire web a également été réalisé à destination des associations volontaires pour y répondre. Il a totalisé 55 réponses.

Les personnes rejoignant le lieu de leur pratique associative utilisent la voiture dans 58 % des cas, le vélo dans 24 % des cas et la marche dans 16 % des cas. Deux tiers de ces pratiques se déroulent à moins de 3 km du domicile. Il existe donc un fort potentiel de développement du vélo sur ces déplacements.

Ces pratiques associatives sont hebdomadaires pour près de la moitié des sondés. Elles sont plus fréquentes (plusieurs fois par semaine) pour 44 % des sondés.

Concernant les attentes au regard des pratiques du quotidien, les réponses des pratiquants associatifs sont alignées avec celles des élus et des habitants. Ressortent en particulier :

- Développer le réseau de pistes cyclables pour faire le lien entre des pôles plus distants (par exemple entre une gare et une zone d'activité) ;
- Développer des cheminements piétons et cyclables sécurisés à proximité des villes et villages afin de relier les services et commerces de proximité.



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA BASSE-ZORN

Le renforcement de l'accès aux gares (stationnement vélo et voiture) et la promotion de services (paniers légumes, commerces, poste, ...) à proximité de celles-ci et le développement de minibus reliant un ou des points clés du territoire entre eux (d'une gare à un village par exemple) ont également été cités dans une moindre mesure.

La prise en compte d'un contexte qui change

Nos territoires sont engagés dans la transition énergétique et la lutte contre le dérèglement climatique. Cet engagement dépasse les périmètres institutionnels et il importe de tenir compte de plusieurs éléments de contexte propres à modifier les pratiques de mobilité et les attentes des habitants dans les années à venir :

- En 2022, la mise en service du **Réseau Express Métropolitain Européen** se traduira par une augmentation substantielle de l'offre ferroviaire pour les gares de la Basse-Zorn, aussi bien à destination de Haguenau que de Strasbourg ;
- La mise en place de la Zone à Faible Emission – mobilité (**ZFE-m**) sur le périmètre de l'Eurométropole de Strasbourg selon le calendrier prévisionnel suivant :
 - 2023 : interdiction des véhicules sans vignette Crit'air ainsi que des Crit'Air 5 ;
 - 2024 : interdiction des Crit'Air 4
 - 2025 : interdiction des Crit'Air 3
 - 2028 : interdiction des Crit'Air 2 sur les communes de Strasbourg, Schiltigheim, Ostwald et Holtzheim.
- « **Zéro Artificialisation Nette** » : réduction très forte des extensions urbaines dans les années à venir, allant vers des limites urbanisées figées à l'horizon 2050.
- 2035 : **interdiction à la vente des voitures à moteur thermique** et remplacement progressif par un parc électrique (ou à hydrogène).
- **Prendre en compte le dérèglement climatique** en cours et ses effets, notamment sur les pratiques de modes actifs.





Stratégie

Les enjeux et objectifs

Trois enjeux prioritaires

Le diagnostic réalisé a permis de synthétiser les enjeux qui portent le plan de mobilité simplifié de la Communauté de communes de la Basse-Zorn. Le premier enjeu est d'**inscrire ce plan de mobilité simplifié dans la transition énergétique** engagée. Les actions allant vers des décarbonations des pratiques de mobilité seront prioritaires.

Comme nul ne saurait s'engager seul dans la transition énergétique, il y a un second enjeu de **complémentarité entre**

les actions du plan de mobilité et celles portées par d'autres institutions. Cela concerne aussi bien la politique cyclable de la Collectivité Européenne d'Alsace, que la mise en place du Réseau Express Métropolitain Européen ou celle de la Zone à Faible Emission dans l'Eurométropole, ou le développement de l'offre de transports en commun urbains de la Communauté d'agglomération de Haguenau...

Enfin, le dernier enjeu est de **faciliter la mobilité des habitants et des personnes fréquentant le territoire...** tout en atteignant les deux premiers objectifs, ce qui revient à proposer des alternatives efficaces à l'utilisation solitaire de la voiture

pour que la transition énergétique n'obère pas la mobilité des personnes habitant ou fréquentant le territoire. Cela se traduit notamment par la nécessaire prise en compte d'enjeux de déplacements de proximité, et la nécessaire connexion avec les réseaux de mobilité structurants.

Il est également nécessaire de trouver un équilibre entre autonomie des flux de circulation routiers et diminution des nuisances. Il est ainsi indispensable de renforcer l'accessibilité aux pôles générateurs d'emplois et de services en transports en commun (notamment vers l'Eurométropole et la Communauté d'Agglomération de Haguenau).

SCHÉMA DES ENJEUX

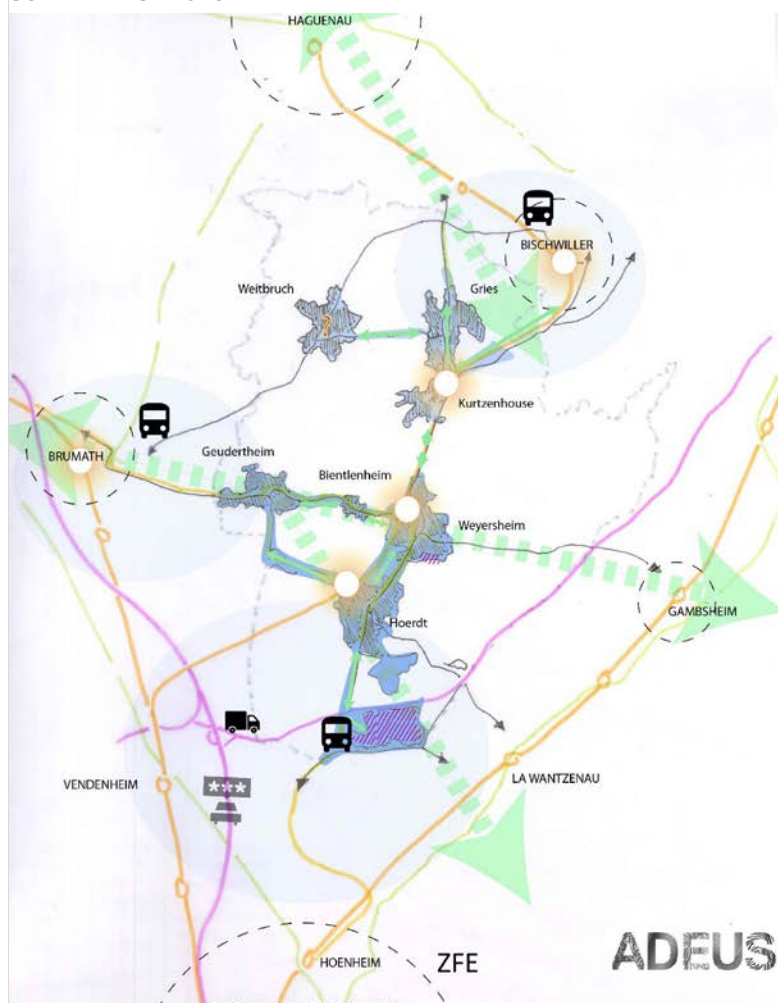


Schéma des enjeux :

-  Les déplacements de proximité (cyclables, pédestres...)
-  Les connexions avec les réseaux de mobilités structurants (cyclables, transports en commun...)
-  L'équilibre entre l'autonomie des flux de circulation routiers (poids-lourds compris) et la diminution des nuisances (pollution, bruits, accidents...)
-  Accessibilité aux pôles générateurs d'emplois et de services (principalement Eurométropole de Strasbourg et Communauté d'Agglomération de Haguenau)
-  en transports en commun et covoiturage (anticipation des projets de ZFE et REM)



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA BASSE-ZORN

... qui se déclinent en deux objectifs...

Le diagnostic a montré l'importance de la vie dans la proximité à l'échelle de la Communauté de communes. Or ces pratiques se déroulent encore fréquemment en voiture, seul. Le premier objectif est de **favoriser l'émergence de nouvelles pratiques de mobilité de proximité** plus cohérentes avec les enjeux de transition énergétique existants.

Le diagnostic a également mis en lumière l'importance des relations entre la Communauté de communes et d'une part, la Communauté d'agglomération de Haguenau et d'autre part, l'Eurométropole de Strasbourg. Le second objectif est de **faciliter des pratiques de mobilité moins dépendantes de la voiture** (ou tout au moins de l'autosolisme) **dans les relations aux territoires voisins.**

... et en deux conditions !

L'atteinte de ces objectifs et la prise en compte de ces enjeux dans les actions qui seront développées ci-après sont conditionnées à :

- Une action sur l'ensemble des leviers de manière coordonnée. En particulier, il est stratégique de parvenir à maîtriser le développement des alternatives à l'autosolisme avec les actions limitant celui-ci (sur tous les territoires). La prise en compte des calendriers de mise en œuvre des nouvelles alternatives à la voiture... ou des nouvelles contraintes sur celle-ci doit donc guider la planification des actions ;
- Une programmation réaliste en lien avec les moyens de la Communauté de communes.





Les scénarios

Si la carte des enjeux prioritaires dessine assez facilement la somme des besoins issus du diagnostic, elle ne saurait faire projet, notamment pour des raisons de moyens.

Afin d'aider à structurer les choix des actions à entreprendre dans le cadre du Plan de Mobilité Simplifié, la méthode de travail a consisté à proposer quatre scénarios caricaturaux. L'objectif de la phase d'atelier avec les élus n'a pas consisté à choisir lequel des quatre scénarios retenir, mais quels étaient les points à conserver dans chacun.

Les quatre scénarios ont été construits sur une double entrée :

- D'une part, le fait de prioriser des actions dans la proximité, à l'échelle de la Communauté de communes ou au contraire de prioriser les liens avec les territoires voisins ;
- D'autre part, de prioriser les modes de déplacements individuels (principalement cyclables) ou des modes de déplacements plus massifs (et plus inclusifs).

L'ensemble des actions de chaque scénario allait dans le sens des objectifs initialement identifiés (favoriser l'émergence de nouvelles pratiques de mobilité de proximité et être moins dépendant de la voiture dans les relations aux territoires voisins).

Scénario n°1 : cyclable

Dans ce scénario, l'accent est uniquement porté sur les politiques cyclables à l'échelle de la seule Communauté de communes. A titre d'exemple, les principales actions envisagées étaient de disposer de :

- Plan cyclable intercommunal
- Réseau cyclable maillé
- Services vélo : atelier, location Vélo à Assistance Electrique, vélo cargo...
- Animation : fête du vélo, action scolaire...
- Prise de compétence mobilité, pas de Versement Mobilité (pas de transports en commun à l'échelle de la Communauté de communes).
- Pistes cyclables touristiques

Scénario n°2 : inclusif

Dans ce scénario, l'accent est porté sur les politiques de transports en commun à l'échelle de la seule Communauté de communes, de manière à massifier les déplacements. A titre d'exemple, les principales actions envisagées étaient de disposer de :

- Ligne de transport en commun en site propre
- Réseau de Transport à la Demande (qui s'adapte aux différents publics fragiles (Personnes à Mobilité Réduite, Séniors, jeunes...))
- Prise de compétence mobilité et Versement Mobilités
- Piétonnisation des centres de villes et villages de la Communauté de communes.

Scénario n°3 : liens métropolitains

Dans ce scénario, l'accent est porté sur l'amélioration des relations entre la Communauté de communes de la Basse-Zorn et le territoire eurométropolitain. Les principales actions envisagées étaient de disposer de :

- Développement des Pôles multimodaux et rabattement autour des gares en voiture, vélo et à pieds ;
- Accompagner le développement du covoiturage
- Connexion avec le réseau de la Compagnie des transports strasbourgeois (bus, tramway...).

Ce scénario n'imposait pas de prise de compétence mobilité à l'échelle de la Communauté de communes de la Basse-Zorn

Scénario n°4 : liens avec la Communauté d'agglomération de Haguenau et le Pays Rhénan

Dans ce scénario, l'accent est porté sur l'amélioration des relations entre la Communauté de communes de la Basse-Zorn et les territoires de la Communauté d'agglomération de Haguenau et le Pays Rhénan. Les principales actions envisagées étaient de disposer de :

- Rattachement aux grandes pistes cyclables et développement transversal transfrontalier
- Connexion au réseau Ritmo
- Lien avec le développement des pôles multimodaux de Brumath et Bischwiller.



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA BASSE-ZORN

Le scénario retenu

Les priorités

Les ateliers et réunions avec les élus ont permis de hiérarchiser les différentes actions :

- Mettre à niveau le réseau cyclable ;
- Nouer les alliances avec la Communauté d'agglomération de Haguenau et l'Eurométropole de Strasbourg pour mieux se relier ;
- Proposer des alternatives à la voiture individuelle pour les non cyclistes à l'échelle de la Communauté de communes ;
- Des ajustements complémentaires.

Une politique cyclable ambitieuse

L'ambition du scénario est de disposer à terme d'un réseau cyclable parfaitement maillé et permettant de rejoindre toutes les communes. La priorité est d'abord donnée aux pistes cyclables structurantes (et pouvant être inscrites au Plan Vélo de la Collectivité Européenne d'Alsace) et qui sont l'armature du réseau cyclable à l'échelle de la Communauté de communes servant le développement économique et les liaisons transfrontalières :

- Haguenau – Bischwiller – Weyersheim – Hoerdt – Reichstett - Strasbourg ;
- Gamsheim – Weyersheim – Geudertheim – Brumath.

La priorité est ensuite de garantir l'accès à vélo de chaque village aux gares du territoire, qui offrent chacune de bonnes liaisons vers Haguenau ou Strasbourg. Ensuite les priorités vont aux relations de plus longues distances vers le travail, puis vers les loisirs et à un maillage plus fin. En effet, autour de cette croix Nord-Sud et Est-Ouest, l'objectif est de mailler ce réseau cyclable principal, c'est-à-dire, de favoriser autant que possible les liaisons directes entre communes. A titre d'exemple, il est important qu'un itinéraire cyclable puisse rejoindre Weitbruch et Geudertheim, sans être obligé de passer par Kurtzenhouse ou Weyersheim.

Dans un premier temps, trois grandes liaisons sont identifiées comme prioritaires :

- Disposer d'un réseau structurant Nord – Sud 1 et 4 : Bischwiller – Gries – Kurtzenhouse – Weyersheim – Hoerdt – Reichstett. Cette liaison permet de relier à la fois les cœurs de village et les principales zones économiques de la Communauté de communes, et facilite donc l'accès à ces emplois alternativement à la voiture ;

- Disposer de deux réseaux structurants Est-Ouest :
 - Gamsheim – Brumath 2 et 3 : cette liaison s'inscrit dans une dimension transfrontalière plus large Achern-Rheinau-Gamsheim-Brumath ;
 - Bischwiller – Gries – Weitbruch - Niederschaeffolsheim – Brumath / Mommenheim 1, 5 et 6
- Finaliser les quelques centaines de mètres manquants entre Bietlenheim et Kurtzenhouse 10.

Les liaisons 1, 2, 3 et 4 pourraient être inscrites dans le cadre du Schéma Cyclable de la Collectivité Européenne d'Alsace. Les autres liaisons devraient être portées par la Communauté de communes de la Basse-Zorn. La plupart de ces liaisons répond aux deux objectifs de faciliter la vie dans la proximité pour les habitants de la Basse-Zorn et de faciliter les liaisons avec les territoires voisins.

Dans un second temps, d'autres liaisons, à vocation davantage orientées vers les loisirs pourraient alors être réalisées :

- La facilitation des dessertes Nord et Sud de Weitbruch 7, 8 et 9
- Accès de Hoerdt à La Wantzenau 11 .

Pour les pistes cyclables structurantes, les pistes en site propre intégral seront privilégiées hors agglomération ainsi que pour les accès aux gares. Pour les autres types de liaison, il sera possible d'allier sites propres et voies partagées avec un jalonnement dédié.

La localisation préférentielle des pistes cyclables pose une question encore ouverte au débat avec deux logiques concurrentes :

- La sécurité des personnes qui va dans le sens de la proximité visuelle des axes passants (et qui impose du site propre intégral pour se protéger du trafic routier) ;
- L'agrément de l'itinéraire qui va dans le sens d'un éloignement des axes routiers et de la recherche de lieux bucoliques (proximité de l'eau, sites d'intérêt, ...).

La politique cyclable ne se limite pas à la réalisation du réseau cyclable intercommunal à l'intérieur de la Communauté de communes de la Basse-Zorn. Elle est aussi de la responsabilité de chaque commune dans la manière de traiter la voirie communale par des aménagements prenant en compte cyclistes et piétons.

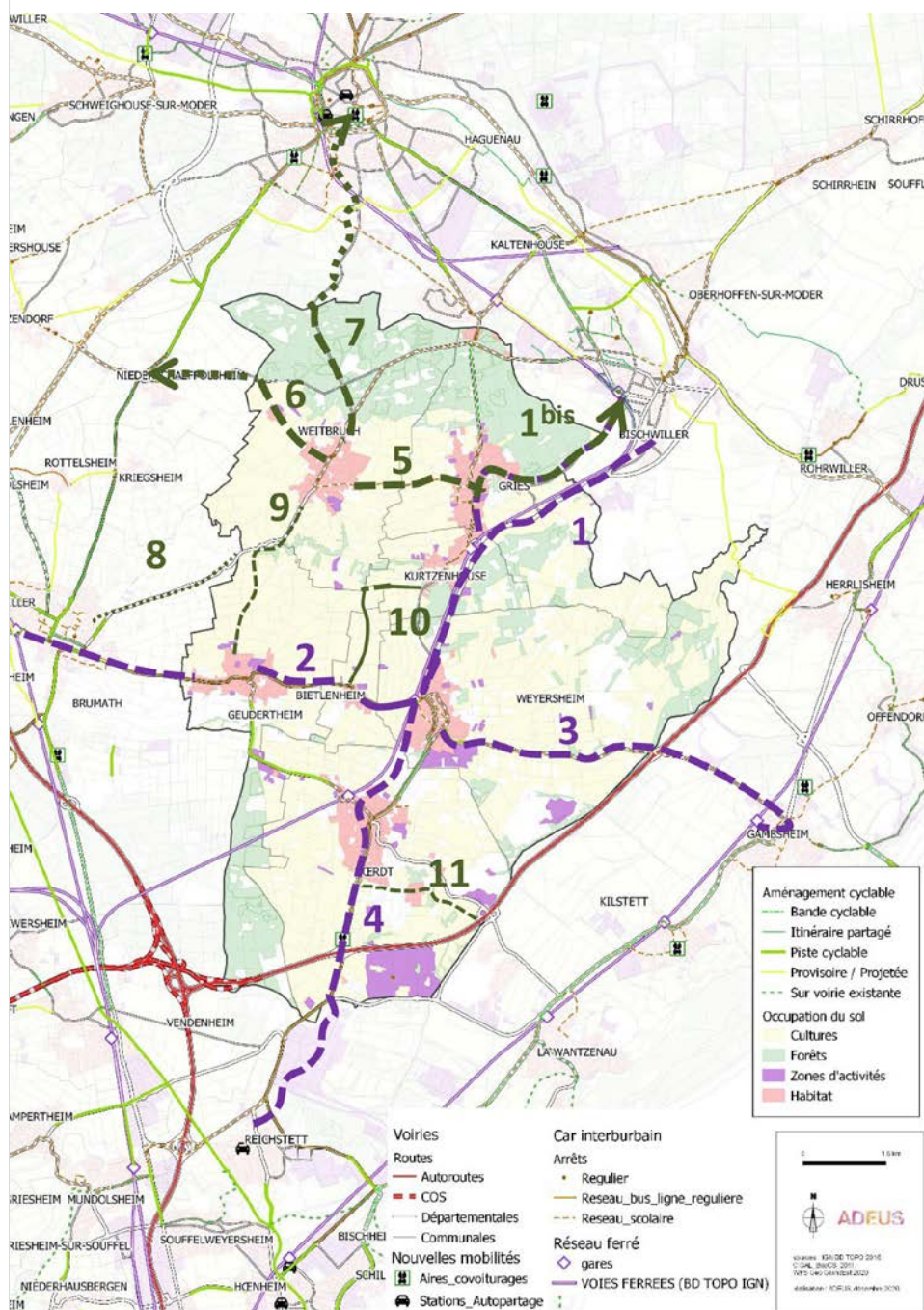


Elle nécessite aussi d'organiser le stationnement des vélos, en particulier au droit des gares du territoire d'autant que le développement du Réseau Express Métropolitain Européen amène à envisager à terme un doublement de la fréquentation des gares du territoire. L'objectif est que cette augmentation de fréquentation soit intégralement

captée par des rabattements à pieds ou à vélo. Cela implique d'autoriser et de planifier le développement de la capacité des parkings vélos en gare.

Enfin, la politique cyclable suppose également des actions de communication et de sensibilisation, faisant notamment la promotion du vélo.

LE RÉSEAU CYCLABLE RETENU





PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA BASSE-ZORN

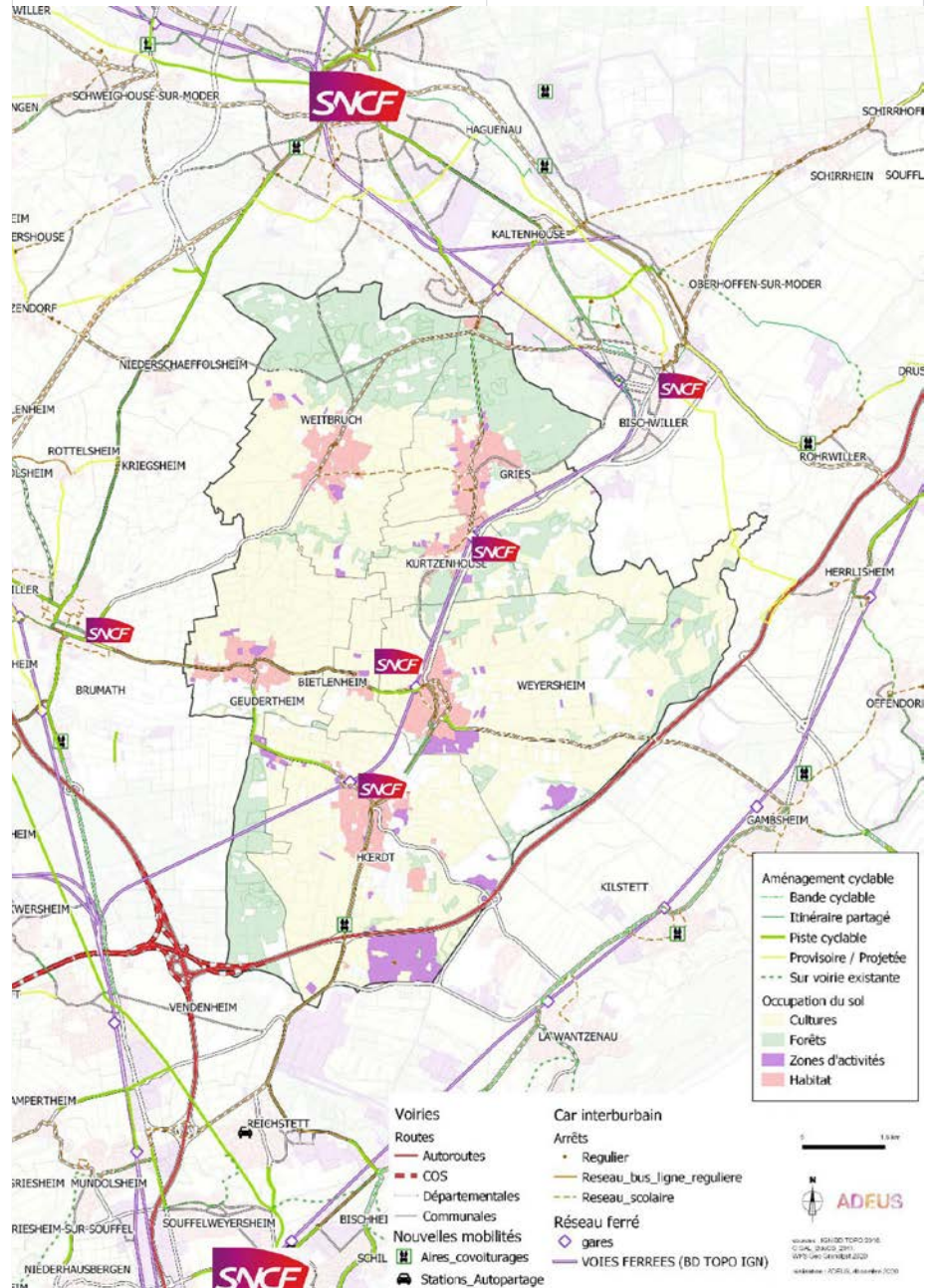
Nouer les alliances avec la Communauté d'agglomération de Haguenau et l'Eurométropole pour mieux se relier

L'importance des relations entre la Communauté de communes de la Basse-Zorn avec la Communauté d'Agglomération de Haguenau et avec l'Eurométropole de Strasbourg implique d'envisager de renforcer les liens en transports collectifs.

En lien avec la Communauté d'agglomération de Haguenau, les liaisons en transports collectifs sont excellentes au départ des gares de Hoerd, Weyersheim et Kurtzenhouse. Compte tenu des qualités de rabattement existantes ou à venir, cette offre n'a pas vocation à s'améliorer. Seule la commune de Weitbruch ne dispose pas vraiment d'une offre en transports en commun efficace vers Haguenau, mais ne porte pas le potentiel pour une ligne de transports collectifs. En revanche, la possibilité de développer une liaison entre Brumath et Bischwiller qui desservirait également pour partie la Communauté de communes de la Basse-Zorn mériterait d'être étudiée en lien avec la Communauté d'agglomération de Haguenau.

En lien avec l'Eurométropole de Strasbourg, les liaisons ferroviaires assurent une excellente desserte vers le cœur de la métropole, mais également vers certains grands générateurs de déplacements comme l'Espace Européen de l'Entreprise. En revanche, au départ des centres-bourgs de la Basse-Zorn, on constate qu'il n'existe pas d'offre vers la zone d'activité de Reichstett pourtant voisine, ni vers les communes de première couronne du Nord de l'Eurométropole (Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim), qui accueillent une part importante de l'emploi de l'Eurométropole hors Strasbourg. Donc, sous réserve d'une étude de faisabilité fine, il pourrait être opportun de gérer les rabattements depuis la Basse-Zorn (au moins au départ de Weyersheim) vers la première couronne de l'Eurométropole en desservant à la fois la Zone d'Activité de Reichstett et celle de Hoerd et son parking relais.

NOUER DES RELATIONS AVEC LES INTERCOMMUNALITÉS VOISINES





Proposer des alternatives à la voiture individuelle pour les non cyclistes à l'échelle de la Communauté de communes

A l'échelle des déplacements de proximité, internes à la Communauté de communes, la priorité du projet de territoire est de favoriser prioritairement l'usage du vélo et de la marche à pied.

Néanmoins, les modes actifs ne sont pas toujours utilisables par la totalité de la population. Plusieurs freins sont bien connus et donnent d'ailleurs des pistes pour accompagner la politique de développement du vélo :

- La connaissance de l'offre cyclable ;
- La capacité physique à faire du vélo (équilibre, force, endurance, ...) ;
- Les questions de sécurité, soit pour des raisons d'accidentologie, soit d'agressions, soit enfin de vol de vélos ;
- La possession même d'un vélo.

Les travaux du Plan de Mobilité ont éclairé les types d'alternatives à la voiture individuelle à l'échelle de la Communauté de communes pour les non cyclistes. Ils sont au nombre de quatre :

- Mettre en place une ligne de transports en commun (et éventuellement percevoir le versement mobilité) : cette solution ne peut s'envisager que pour une ligne desservant Hoerdt et sa zone d'activité, au départ de Weyersheim, voire de Gries. Elle n'a pas été retenue.
- Susciter la mise en place d'une association de transports par des bénévoles du territoire, pour des habitants du territoire ;
- Organiser une offre de transports à la demande ;
- Proposer des taxis pour tous, à l'image de ce qui est proposé à Niederbronn-les-Bains.

Pour les trois dernières solutions envisagées, plusieurs questions se posent avec des impacts budgétaires assez différents :

- Est-ce que cette offre sera disponible pour tous les habitants ou uniquement les seniors ou les jeunes ou les plus précaires ?
- Est-ce que cette offre sera limitée aux déplacements internes à la Communauté de communes ou permettra de rejoindre des territoires voisins ?
- Sur quelle plage horaire cette offre sera-t-elle disponible ?

Les travaux du Plan de Mobilité n'ont pas amené à une décision, en revanche, ils ont acté l'importance de traiter ce sujet dans les années suivantes.

Des ajustements complémentaires

Plusieurs éléments complémentaires de la politique des mobilités ont été envisagés :

- La mise en place de bornes de recharge – dans un premier temps limité à une par commune – dans un espace central de la commune : cette offre s'inscrit dans le contexte de la fin des ventes de moteur thermique à l'horizon 2035, ainsi que dans la mise en place de la Zone à Faible Emission – mobilité (ZFE-m) de l'Eurométropole de Strasbourg. Le positionnement de ces emplacements dans les cœurs de village maximise les chances de s'adresser également à des résidents qui n'ont pas de stationnement et donc de possibilité de recharge sur leurs parcelles, ainsi qu'à des visiteurs de passage (fréquentation de commerce ou restaurant).
- La mise en place d'actions de sensibilisation coordonnées avec l'Eurométropole de Strasbourg et la Communauté d'Agglomération de Haguenau, notamment lors de la mise en place de la ZFE-m, de manière à aider les habitants et personnes fréquentant le territoire à trouver des alternatives à l'usage de leurs voitures.
- La veille et le maintien de relations d'information réciproque avec les élus et services compétents de la Communauté d'agglomération de Haguenau et de l'Eurométropole de Strasbourg pour prendre en compte les évolutions de contexte des territoires voisins.

Fiches actions

La liste des fiches actions :

1. Actions de politique cyclable :

- 1.1. Réaliser les infrastructures cyclables structurantes ;
- 1.2. Réaliser les infrastructures cyclables complémentaires ;
- 1.3. Développer des services cyclables (stationnement, communication, ...)
- 1.4. Communiquer sur les actions vélo.

2. Actions complémentaires pour faciliter les déplacements dans la proximité

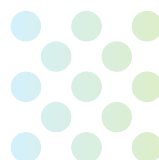
- 2.1. Étudier la mise en place d'un service de transports spécifique pour les habitants de la Communauté de communes de la Basse-Zorn ;
- 2.2. Apaiser les traversées de villages.

3. Coordination avec les territoires voisins

- 3.1. Mesurer l'opportunité d'une ligne Brumath-Bischwiller desservant la Communauté de communes de la Basse-Zorn ;
- 3.2. Mesurer l'opportunité et la faisabilité de liaisons en transports en commun entre la Communauté de communes de la Basse-Zorn et l'Eurométropole de Strasbourg ;
- 3.3. La gouvernance et le fonctionnement de la politique de mobilité (articulation avec Collectivité européenne d'Alsace, Communauté d'agglomération de Haguenau, Eurométropole de Strasbourg, ...)

4. Actions complémentaires

- 4.1. Mettre en place un système de bornes de recharge ;
- 4.2. Faire vivre la compétence mobilité auprès des différents acteurs de la Communauté de communes de la Basse-Zorn, notamment en suivant la mise en œuvre du Plan de Mobilité Simplifié.





1. Actions de politique cyclable

1.1. Réaliser les infrastructures cyclables structurantes

Commission référente : commission technique

Technicien référent : Didier ROUSSEL

Objectifs de l'action :

Développer l'usage du vélo en mettant à disposition des habitants un réseau cyclable structurant.

Description de l'action :

- Elaboration d'un itinéraire cyclable structurant Nord – Sud en site propre de Bischwiller à Reichstett et qui permet de desservir un chapelet de zones d'activités.
 - Bischwiller – Gries – Kurtzenhouse – Weyersheim : 4,5 km
 - Weyersheim – Hoerdt – Reichstett : 6,5 km
- Elaboration d'un itinéraire cyclable structurant Est-Ouest en site propre : Gamsbheim – Brumath itinéraire transfrontalier.
 - Gamsbheim – Weyersheim : 4 km (sur le banc de la Communauté de communes de la Basse-Zorn)
 - Weyersheim – Bietlenheim – Geudertheim – Brumath : 1 km (sur le banc de la Communauté de communes de la Basse-Zorn)
- Elaboration d'un itinéraire cyclable structurant permettant de se rabattre sur la gare de Kurtzenhouse depuis la commune de Weitbruch : environ 3 km.

Porteur de projet

Les pistes cyclables 1, 2, 3 et 4 pourraient être portées dans le cadre du schéma directeur cyclable de la Collectivité européenne d'Alsace, en articulation avec la Communauté de communes de la Basse-Zorn et la Communauté d'agglomération de Haguenau pour les itinéraires 1 et 2, la Communauté de communes du Pays Rhénan pour l'itinéraire 3 et l'Eurométropole de Strasbourg pour l'itinéraire 4.

LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES STRUCTURANTES



La liaison 5 sera portée par la Communauté de communes de la Basse-Zorn.

HORIZON TEMPOREL

Itinéraire	Maîtrise foncière	2022-2026	2026-2030
Itinéraire 1	En cours sur 2-3 ans. Kurtzenhouse – Bischwiller est déjà en cours d'aménagement foncier	Réalisation de l'itinéraire 1bis	Réalisation de l'itinéraire 1
Itinéraire 2	Aménagement foncier fait		
Itinéraire 3	Aménagement foncier fait		
Itinéraire 4	Aménagement foncier fait	Réalisation	
Itinéraire 5	Aménagement foncier d'ici 2-3 ans	Réalisation	



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA BASSE-ZORN

1.2. Réaliser les infrastructures cyclables complémentaires

Commission référente : commission technique

Technicien référent : Didier ROUSSEL

Objectifs de l'action :

Développer l'usage du vélo en mettant à disposition des habitants un réseau cyclable structurant complémentaire.

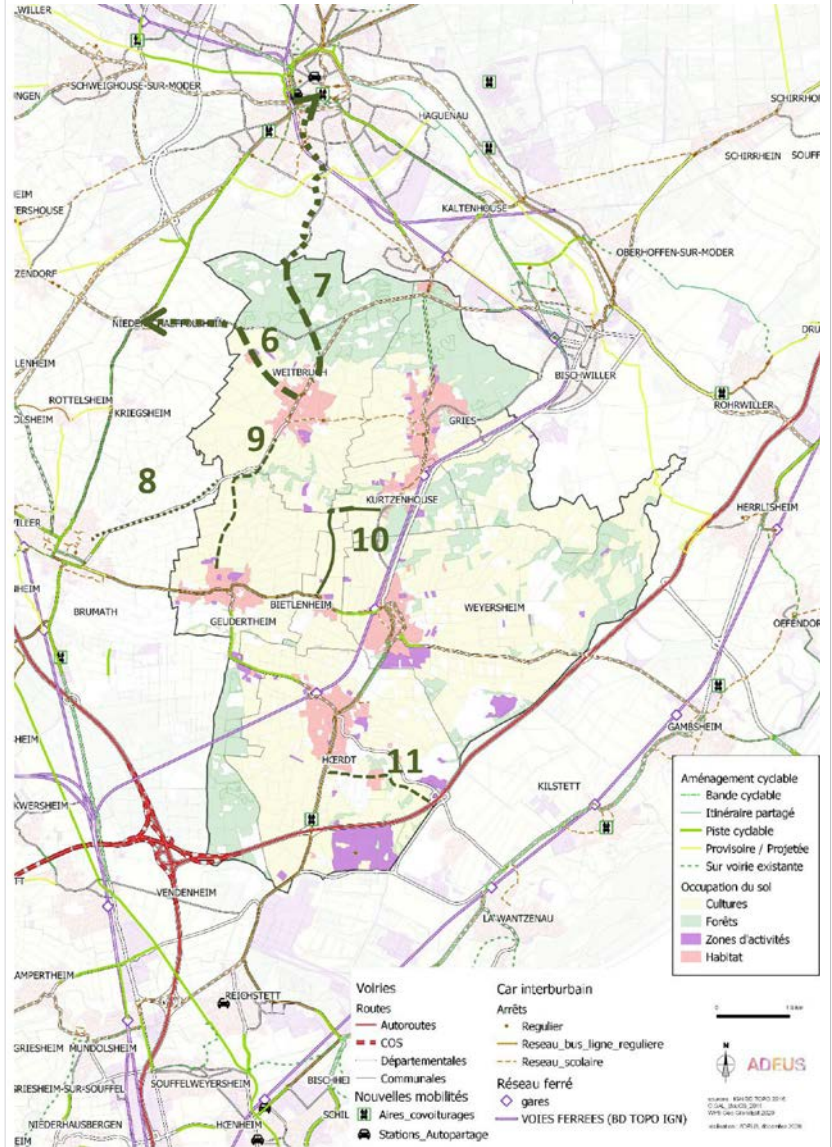
Description des actions :

- Mieux relier Weitbruch aux territoires voisins :
 - Piste ou itinéraire cyclable n°6 : Weitbruch – Niederschaeffolsheim : 3 km sur le banc de la Communauté de communes de la Basse-Zorn
 - Piste ou itinéraire cyclable n°7 : Weitbruch – Haguenau : 2 km sur le banc de la Communauté de communes de la Basse-Zorn
 - Piste ou itinéraire cyclable n°8 & 9 : Weitbruch – Geudertheim et Weitbruch – Brumath : 2,5 km sur le ban de la Communauté de communes de la Basse-Zorn
- Relier Bietlenheim et Geudertheim à Kurtzenhouse et Gries en évitant la RD 37 :
 - Piste ou itinéraire cyclable n°10 : 0,1 km
- Relier Hoerdts à La Wantzenau :
 - Piste ou itinéraire cyclable n°11 : 2,5 km sur le ban de la Communauté de communes de la Basse-Zorn

Porteur de projet

Ces pistes seront portées par la Communauté de communes de la Basse-Zorn en articulation avec la Communauté d'agglomération de Haguenau pour les itinéraires 6 à 9 et avec la Communauté de communes du Pays Rhénan pour l'itinéraire 11.

LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES COMPLÉMENTAIRES



HORIZON TEMPOREL

Itinéraire	Maîtrise foncière	2022-2026	2026-2030
Itinéraire 6	Aménagement foncier fait		Réalisation
Itinéraire 7	A envisager ultérieurement		Réalisation
Itinéraire 8	A envisager ultérieurement		Réalisation
Itinéraire 9	En cours	Réalisation	
Itinéraire 10	En cours	Réalisation	
Itinéraire 11	A envisager ultérieurement		Réalisation



1.3. Développer des services cyclables (stationnement, communication...)

Commission référente : commission technique

Technicien référent : Didier ROUSSEL

Objectifs de l'action :

Développer l'usage du vélo en mettant à disposition des habitants des services complémentaires.

Description des actions :

- Développer l'offre en stationnement pour les vélos au droit des écoles, plus particulièrement de Geudertheim, Weyersheim, Weitbruch, Hoerd.
- Ne pas augmenter les capacités de stationnement automobile au droit des gares, mais augmenter celles des parkings vélos (action en cours) en lien avec l'augmentation de l'offre ferroviaire.
- Créer un jalonnement spécifique destiné aux usagers des modes actifs, permettant de rendre lisible les liens vers :
 - Les écoles primaires dans chaque commune ;
 - Les gares les plus proches ;
 - Les zones d'activité de Hoerd et Weyersheim ;
 - Les directions de Bischwiller, Haguenau, Brumath, Gamsheim, Strasbourg.

Porteur de projet

L'offre de stationnement vélo à l'échelle communale sera portée par chaque commune, avec le concours de la Communauté de communes. Le jalonnement sera mis en œuvre par la Communauté de communes en articulation avec les pratiques de jalonnement de la Collectivité européenne d'Alsace.



HORIZON TEMPOREL

Action	2022-2026	2026-2030
Offre en stationnement au droit des écoles	Réalisation	
Augmentation offre stationnement cyclable en gare	Réalisation	
Jalonnement	En lien avec les réalisations	En lien avec les réalisations



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA BASSE-ZORN

1.4. Communiquer sur les actions vélo

Commissions référentes : commission communication, commission environnement

Techniciens référents : Sophie DUMAS, Melody STEIN

Objectifs de l'action :

Développer l'usage du vélo en communiquant sur les actions entreprises et les bénéfices pour la population.

Description des actions :

Participer aux actions d'échelles nationales :

- A l'école à vélo ;
- Au boulot à vélo ;
- Semaine de la mobilité.

Proposer dans les écoles des sessions de prévention et de sécurité routière concernant l'usage du vélo, de la marche et de la trottinette par les Agents de Surveillance de la Voie Publique.

Organiser la présence d'un stand « réparation de vélos » lors de l'évènement « la Basse-Zorn à l'an vert ».

Réalisation de circuits découverte du territoire spécifiques pour les vélos, valorisés à travers la réalisation de brochures.

Porteur de projet

Communauté de communes de la Basse-Zorn

HORIZON TEMPOREL

Annuel

COMMUNIQUER SUR LES OFFRES CYCLABLES DU TERRITOIRE

Circuits découverte en Basse-Zorn



Et aujourd'hui, quel chemin allez-vous prendre ?



Nouvelle édition complétée 2020

Source : Communauté de communes de la Basse-Zorn
Dépliant de communication sur l'offre piétonne touristique



2. Actions complémentaires pour faciliter les déplacements dans la proximité

2.1 Etudier la mise en place d'un service de transport spécifique pour les habitants de la Communauté de communes de la Basse-Zorn

Commission référente : commission environnement

Technicien référent : Melody STEIN

Objectifs de l'action :

Améliorer les solutions alternatives à l'usage de la voiture dans la proximité.

A l'échelle des déplacements sortants de la Communauté de communes de la Basse-Zorn, le train et les transports en commun interurbains sont les principales alternatives. A l'échelle des déplacements internes, dans la proximité, le plan de mobilité engage une réflexion sur le développement d'une offre de transports collectifs de type transports à la demande (en plus des actions vélo déjà recensées).

Description des actions :

Engager une étude permettant d'évaluer l'opportunité et les risques des différents types de transports en commun adaptés aux déplacements internes à la Communauté de communes de la Basse-Zorn, notamment :

- Organiser des déplacements en transport à la demande, notamment pour les plus précaires ;
- Favoriser les déplacements par des « Taxi pour tous » ;
- Susciter une organisation de ces mobilités par le tissu associatif.

Cette étude devra notamment aider la Communauté de communes à se positionner par rapport aux questions suivantes :

- Qui peut utiliser cette offre de transports spécifique (tous, conditions de revenu, d'âge...) ?
- Quelle limite territoriale de l'offre ?
- Quel niveau d'offre proposé (notamment en termes d'amplitude horaire de fonctionnement) ?
- Quel niveau d'investissement financier ?

De ces réponses découlera le choix de la Communauté de communes.

Porteur de projet

Communauté de communes de la Basse-Zorn

HORIZON TEMPOREL

Action	2022-2026	2026-2030
Etude sur la mise en place d'un service de transports spécifique pour les habitants de la Basse-Zorn	Réalisation	

ENVISAGER UNE OFFRE DE TRANSPORT À LA DEMANDE



Photo : Isenmann/ADEUS



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA BASSE-ZORN

2.2 Apaiser les traversées de villages

Commission référente : commission technique

Technicien référent : Didier ROUSSEL

Objectifs de l'action :

Apaiser les traversées de villages pour rendre plus attractif l'usage de la marche à pied et du vélo.

Description des actions :

Les actions visant à apaiser le trafic dans les cœurs de village organisent une priorité dans l'allocation de l'espace public :

- Priorité n°1 : circulation a minima des véhicules de secours et de ramassage des ordures (quitte à bloquer le trafic dans le sens contraire) ;
- Priorité n°2 : offrir des trottoirs adaptés à la circulation de tous ;

En l'absence d'espace public supplémentaire, passage en zone 30 de la voirie.

En présence d'espace supplémentaire, celui-ci sera affecté :

- Priorité n°3 et 4 (à prioriser selon les cas) : développement de bandes cyclables de part et d'autre de la voirie et présence de voie de circulation.
- Priorité n°5 : plantation d'arbres
- Priorité n°6 : stationnement automobile (éventuellement en alternance avec les arbres).

Ces priorités seront appliquées lors des prochaines rénovations lourdes de voiries dans les cœurs de villages.

Porteur de projet :

Communauté de communes de la Basse-Zorn

HORIZON TEMPOREL

Action	2022-2026	2026-2030
Traitement des espaces publics des cœurs de villages	Réalisation	Réalisation

APAIER LES TRAVERSÉES DE VILLAGE : ZONE 30



Photo : Isenmann/ADEUS



3. Coordination avec les territoires voisins

3.1. Mesurer l'opportunité d'une ligne Brumath-Bischwiller desservant la Communauté de communes de la Basse-Zorn

Commissions référentes : commission technique, commission environnement

Techniciens référents : Didier ROUSSEL, Melody STEIN

Objectifs de l'action :

Le réseau de bus urbain de la Communauté d'agglomération de Haguenau s'est considérablement renforcé sur la dernière décennie et est passé d'un réseau centré sur la seule commune de Haguenau à un réseau maillé proposant d'autres origines – destinations qu'en lien avec Haguenau. Si une liaison entre Brumath et Bischwiller s'avérait intéressante à mettre en œuvre au niveau de la Communauté d'agglomération de Haguenau, il pourrait être opportun de contractualiser avec la Communauté d'agglomération de Haguenau pour qu'elle puisse compléter la desserte en transports en commun du territoire.

Description des actions :

En articulation avec la Communauté d'agglomération de Haguenau, vérifier l'opportunité d'une telle liaison Brumath-Bischwiller. Si cette liaison était intéressante, il conviendra alors de vérifier la faisabilité juridique que cette liaison puisse également desservir la Communauté de communes de la Basse-Zorn (et en particulier Weitbruch) et de négocier le niveau de subvention que la Communauté de communes de la Basse-Zorn apportera dans la gestion de cette ligne.

Porteur de projet

Communauté d'agglomération de Haguenau

GARE DE BISCHWILLER



Photo : Isenmann/ADEUS

HORIZON TEMPOREL

Action	2022-2026	2026-2030
Opportunité d'une liaison Brumath – Bischwiller du point de vue de Ritmo	X	
Selon résultat : évaluation de la faisabilité de cette liaison desservant la CC de la Basse-Zorn	X	
Selon résultat : mise en œuvre de cette liaison		X



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA BASSE-ZORN

3.2. Mesurer l'opportunité et la faisabilité de liaisons en transports en commun entre la Communauté de communes de la Basse-Zorn et l'Eurométropole de Strasbourg

Commissions référentes : commission technique, commission environnement

Techniciens référents : Didier ROUSSEL, Melody STEIN

Objectifs de l'action :

Organiser un rabattement en transports en commun d'une partie du territoire de la Communauté de communes de la Basse-Zorn vers le Nord de l'Eurométropole de Strasbourg (là où l'usage du train est moins pertinent).

Description des actions :

Il s'agit dans un premier temps de sensibiliser l'Eurométropole de Strasbourg et la Compagnie des Transports Strasbourgeois à l'opportunité de desservir les communes de Hoerdt, voire de Weyersheim au départ de Hœnheim -Reichstett. Une telle desserte n'est pas possible juridiquement dans l'état.

La première étape sera de mesurer l'opportunité d'une telle desserte et de la forme que cette ligne de transports en commun pourrait prendre. La seconde étape sera de lever les difficultés juridiques avant d'évaluer la faisabilité de la création d'une telle ligne et sa réalisation.

Porteur de projet

Eurométropole de Strasbourg, Compagnie des Transports Strasbourgeois et Communauté de communes de la Basse-Zorn.

HORIZON TEMPOREL

Action	2022-2026	2026-2030
Opportunité d'une liaison Weyersheim – Hoerdt – Reichstett – Hœnheim	X	
Selon résultat : évaluation de la faisabilité juridique de cette liaison	X	
Selon résultat : évaluation de la faisabilité de cette liaison	X	
Selon résultat : mise en œuvre de cette liaison		X



3.3. La gouvernance et le fonctionnement de la politique de mobilité

(articulation avec Collectivité européenne d'Alsace, Communauté d'agglomération de Haguenau, Eurométropole de Strasbourg...)

Commissions référentes : commission technique, commission environnement

Techniciens référents : Didier ROUSSEL, Melody STEIN

Objectifs de l'action :

Au-delà de projets concrets visant à mettre éventuellement en œuvre des lignes de transports en commun avec les territoires voisins, il est fondamental de pouvoir être en contact étroit avec les autorités organisatrices de la mobilité voisines (Communauté de communes du Pays du Rhin, Communauté d'agglomération de Haguenau et l'Eurométropole), ainsi que de la Région et de la Collectivité européenne d'Alsace. Cette coordination peut avoir différents niveaux d'ambitions. Le premier niveau est le partage d'informations réciproque. Le second niveau est la consultation réciproque sur les projets. Le troisième niveau, le plus ambitieux, consiste à coordonner des projets, voire à porter ensemble un même projet.

Description des actions :

Si une gouvernance des mobilités est mise en place par la Région à l'échelle des bassins de mobilité, celle-ci se fait à une échelle largement supérieure à celle des enjeux de la Basse-Zorn. Il est donc important que la Communauté de communes de la Basse-Zorn puisse s'entretenir régulièrement avec ses voisins sur l'ensemble des projets menés, aussi bien sur son territoire que sur ceux de ses voisins qui l'impactent.

Des réunions annuelles bilatérales d'information aux niveaux techniques et politiques seront organisées, non seulement avec les trois intercommunalités jouxtant la Communauté de communes, et également avec la Région, autorité organisatrice des mobilités (AOM) (pour les transports interurbains) et la Collectivité européenne d'Alsace au titre de ses compétences de gestion routière et de politique cyclable. Ces réunions doivent être l'occasion pour ces partenaires de prendre connaissance de l'avancement des projets de la Communauté de communes de la Basse-Zorn et, inversement pour la Communauté de communes d'intégrer le niveau d'avancement des projets hors de son territoire mais ayant potentiellement un impact pour ses habitants.

Porteur de projet

Communauté de communes de la Basse-Zorn

HORIZON TEMPOREL

Prévoir des réunions annuelles bilatérales avec les trois intercommunalités jouxtant la Communauté de communes, éventuellement en présence de la Collectivité européenne d'Alsace et de la Région selon les ordres du jour.



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ DE LA BASSE-ZORN

4. Actions complémentaires

4.1. Mettre en place un système de bornes de recharge

Commission référente : commission technique

Technicien référent : Didier ROUSSEL

Objectifs de l'action :

Participer à la décarbonation et à l'électrification du parc automobile.

Utiliser les bornes de recharge comme moyen de renforcer l'attractivité des cœurs de villages, notamment touristique en favorisant ainsi la fréquentation notamment des restaurants dans les communes équipées.

Description des actions :

Installation de bornes électriques dans les parkings existants dans les cœurs de villages pour l'ensemble des communes de la Basse-Zorn.

Porteur de projet

Communauté de communes de la Basse-Zorn



Photo : Isenmann/ADEUS

HORIZON TEMPOREL

Action	2022-2026	2026-2030
Appel d'offre sur mise en œuvre des bornes de recharge et de la gestion du système	X	
Mise en œuvre	X	



4.2. Faire vivre la compétence mobilité auprès des différents acteurs de la Communauté de communes de la Basse-Zorn, notamment en suivant la mise en œuvre du Plan de Mobilité Simplifié

Commission référente : commission environnement

Technicien référent : Melody STEIN

Objectifs de l'action :

Garantir la mise en œuvre du Plan de Mobilité et s'adapter aux changements de comportements en cours.

Description des actions :

Dans le cadre du Comité des partenaires, il sera fait mention de ce qui aura été réalisé depuis l'approbation du Plan de Mobilité Simplifié (PMS), des opérations arrêtées et de ce qu'il reste à réaliser. Un temps de réinterrogation sur la permanence des objectifs et des actions prévues pourra être organisé en 2027, cinq ans après l'approbation du PMS. Ce travail se basera sur une évaluation des réalisations ainsi que des changements de comportements observés.

Porteur de projet

Communauté de communes de la Basse-Zorn

HORIZON TEMPOREL

Action	2022-2026	2026-2030
Suivi de la mise en œuvre et partage en comité des partenaires	X	X
Evaluation de l'efficacité de la mise en œuvre du PMS		X



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Directeur de publication : **Pierre LAPLANE**, Directeur
général de l'ADEUS
Équipe projet : **Benoit Vimbert** (chef de projet),
Robin Pémaillon, **Nathalie Griebel**
PTP 2022 - N° projet : **3.2.1.22**
Mise en page et photos : **Jean Isenmann**

© ADEUS - Mars 2023 - Numéro ISSN 2555-1124
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables
sur le site de l'ADEUS www.adeus.org