



CONSEIL ET INGÉNIERIE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE  
Transports & Déplacements

SCoT DE SELESTAT ET SA REGION



# Plan Global de Déplacements

Programme d'actions

Décembre 2016



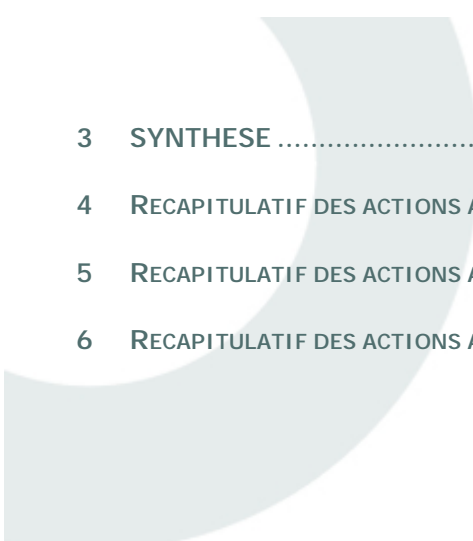
REDACTEURS



Pierre AGUTTES / Guillemette PINAROLI

# SOMMAIRE

SOMMAIRE .....	3
1 INTRODUCTION .....	5
2 FICHES ACTIONS .....	8
· ACTION A - STRUCTURER LES TRANSPORTS COLLECTIFS AMELIORER ET COORDONNER LES OFFRES EXISTANTES PUIS HARMONISER ET UNIFIER LES OFFRES .....	9
· ACTION B.1 - FAVORISER ET DEVELOPPER L'INTERMODALITE STRUCTURER L'INTERMODALITE A L'ECHELLE DES BOURGS SECONDAIRES AUTOUR DES PRINCIPAUX ARRETS DE CARS .....	13
· ACTION B.2 - FAVORISER ET DEVELOPPER L'INTERMODALITE RENFORCER LA GARE DE SELESTAT : POLE D'ECHANGE MULTIMODAL DE L'ALSACE CENTRALE.....	17
· ACTION C.1 - PERENNISER ET ALLER PLUS LOIN SUR LA VILLE PARTAGEE ET LA PLACE AUX MODES DOUX DEVELOPPER UNE POLITIQUE FAVORISANT L'USAGE DU VELO ET DE LA MARCHE .....	19
· ACTION C.2 - PERENNISER ET ALLER PLUS LOIN SUR LA VILLE PARTAGEE ET LA PLACE AUX MODES DOUX PRIVILEGIER LES AMENAGEMENTS EN FAVEUR DES MODES ACTIFS .....	22
· ACTION D.1 - INCITER A LA VOITURE PARTAGEE DEVELOPPER LE COVOITURAGE .....	24
· ACTION D.2 - INCITER A LA VOITURE PARTAGEE DEVELOPPER L'AUTOPARTAGE .....	26
· ACTION E.1 - MAITRISER LA CIRCULATION ET AGIR SUR LE STATIONNEMENT POURSUIVRE UNE POLITIQUE FAVORABLE AU REPORT MODAL .....	28
· ACTION E.2 – MAITRISER LA CIRCULATION ET AGIR SUR LE STATIONNEMENT LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE .....	29
· ACTION F - RENDRE PLUS DURABLES LES DEPLACEMENTS DE MARCHANDISES INCITER A L'USAGE DES MODES DE LIVRAISON LES MOINS POLLUANTS ET PRESERVER L'AVENIR EN MATIERE DE BRANCHEMENTS FERROVIAIRES.....	31
· ACTION G.1 - ANIMER LE PGD PILOTER ET EVALUER LES ACTIONS .....	34
· ACTION G.2 - ANIMER LE PGD FAVORISER LES DEMARCHES D'ECO MOBILITE .....	35



3	SYNTHESE .....	36
4	RECAPITULATIF DES ACTIONS A METTRE EN ŒUVRE A COURT TERME.....	38
5	RECAPITULATIF DES ACTIONS A METTRE EN ŒUVRE A MOYEN TERME .....	39
6	RECAPITULATIF DES ACTIONS A METTRE EN ŒUVRE A MOYEN TERME .....	40

# 1 INTRODUCTION

Le syndicat mixte du SCOT de SELESTAT et sa région a lancé l'élaboration de son **Plan Global de Déplacements (PGD) en 2015**. Il s'agit pour le territoire d'adopter une **stratégie concernant l'organisation de tous les modes de déplacement** pour mettre en place des solutions alternatives de transport en cohérence avec les enjeux du SCOT.

## RAPPEL DES 6 ENJEUX DU SCOT EN MATIERE DE MOBILITE

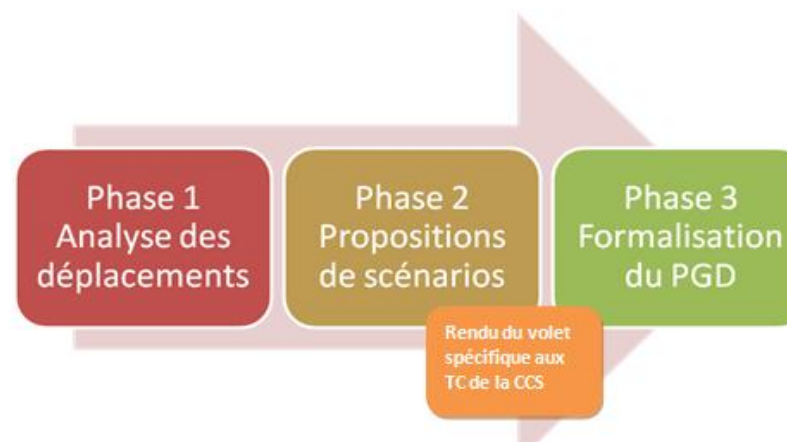


Le PGD est également l'occasion de garantir la cohérence des actions qui pourront être mises en œuvre sur le territoire et d'accompagner les communes dans leurs projets en lien avec les problématiques de mobilité.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, le territoire du SCOT devient PETR (pôle d'équilibre territorial et rural), cette modification de statut a été intégrée dans le choix des actions du PGD.

La mission s'est déroulée en 3 phases :

- un diagnostic prospectif permettant d'identifier les enjeux de mobilité sur le territoire,
- la définition d'une stratégie d'organisation des différents modes de déplacement,
- la formalisation des actions



Les actions retenues au titre du PGD pourront être mises en œuvre par les communes, les établissements publics de coopération intercommunale, le PETR ou encore les partenaires comme la région GRAND EST, selon les prérogatives respectives de chacune des collectivités.

Le choix des élus a toutefois été de mettre en œuvre un plan d'actions qui puisse véritablement être porté par le PETR, pour garantir la cohérence des actions.

## RAPPEL DES POINTS CLES DU DIAGNOSTIC

Le diagnostic s'appuie sur plusieurs sources :

- un recueil de données relatif à chaque mode de déplacement auprès des différents partenaires du territoire,
- un questionnaire auprès des maires et services techniques des communes pour connaître les problématiques de mobilité et projets en cours et à venir au sein des communes,
- des entretiens avec les partenaires
- une réunion publique

**PGD : mettre en cohérence les différentes offres de transport pour offrir des alternatives de déplacement pour tous.**

Le diagnostic fait ressortir les points suivants :

- un territoire administratif adapté au territoire vécu
- une offre de transport importante
  - une offre ferroviaire sur la plaine d'ALSACE très compétitive (coût, temps de parcours)
  - des transports urbains (TIS) compétitifs (fréquence, qualité de service, image...)
  - des offres interurbaines importantes (km offerts)
  - des services locaux fragiles (TAD)
- un manque de cohérence de l'offre à l'échelle du SCoT
  - effet de barrière tarifaire
  - offre en doublon sur certains axes
- une pratique du vélo importante
- des initiatives et actions en matière de covoiturage
- la mise en place d'un réseau cohérent à l'échelle du SCoT semble être
  - une attente forte des acteurs
  - une action nécessaire au regard de la mobilité sur le territoire

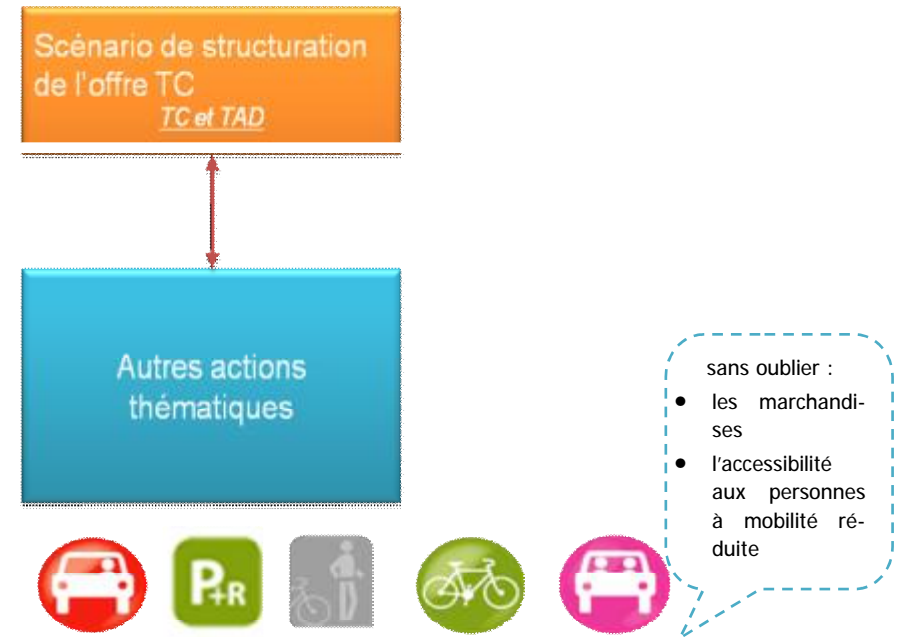
### LES ENJEUX DU PGD

Les grands enjeux qui ressortent de ce diagnostic sont les suivants :

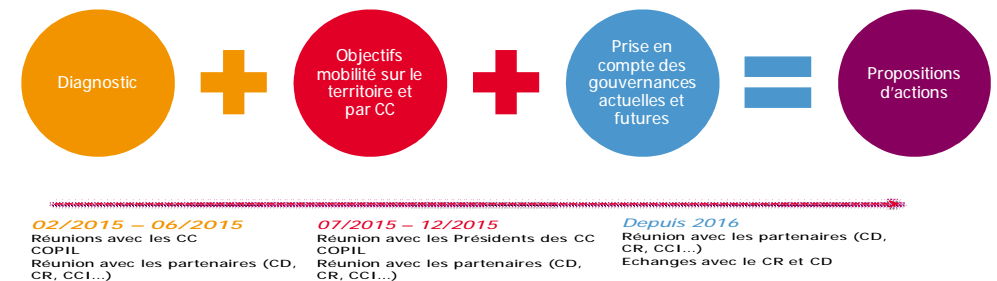
- structurer des transports collectifs
- favoriser et développer l'intermodalité
- pérenniser et aller plus loin sur la ville partagée et la place aux modes doux
- inciter à la voiture partagée
- maîtriser la circulation et agir sur le stationnement
- rendre plus durables les déplacements de marchandises
- animer le PGD,

### LA STRATEGIE RETENUE POUR LE PGD

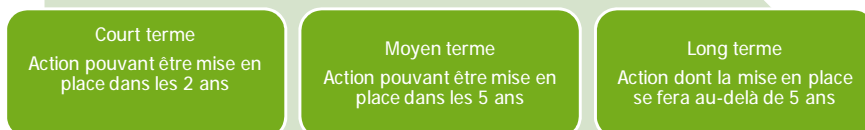
La stratégie d'intervention doit permettre de proposer une solution de déplacement adaptée à la situation de tous quelque soit leur besoin, leur situation ou leur lieu de résidence. La stratégie retenue se fonde sur une réorganisation des transports collectifs à l'échelle du territoire du SCoT.



### RAPPEL DES ETAPES AYANT PERMIS D'ABOUTIR AU PLAN D' ACTIONS



## LES TEMPORALITES DU PGD



## LE PLAN D' ACTIONS

Le plan d'actions découle de la stratégie retenue et se décline en 12 actions opérationnelles détaillées dans ce rapport, sous forme de fiches-actions.

### THEMES/ENJEUX

### ACTIONS

THEMES/ENJEUX	ACTIONS
<b>Structurer des transports collectifs</b>	Améliorer et coordonner les offres existantes, puis harmoniser et unifier les offres
<b>Favoriser et développer l'intermodalité</b>	Structurer l'intermodalité à l'échelle des bourgs secondaires autour des principaux arrêts de cars Renforcer la gare de SELESTAT : pôle d'échange multimodal de l'Alsace centrale
<b>Pérenniser et aller plus loin sur la ville partagée et la place aux modes doux</b>	Développer une politique favorisant l'usage du vélo et de la marche Privilégier les aménagements en faveur des modes actifs
<b>Inciter à la voiture partagée</b>	Développer le covoiturage Développer l'autopartage
<b>Maîtriser la circulation et agir sur le stationnement</b>	Poursuivre une politique favorable au report modal dans Sélestat Limiter l'usage de la voiture
<b>Rendre plus durable les déplacements de marchandises</b>	Inciter l'usage des modes de livraisons les moins polluants et préserver l'avenir en matière de branchements ferroviaires
<b>Animer le PGD</b>	Piloter et évaluer les actions Inciter les actions d'éco-mobilité

## 2 FICHES ACTIONS

### **THEME A : STRUCTURER LES TRANSPORTS COLLECTIFS**

AMELIORER ET COORDONNER LES OFFRES EXISTANTES PUIS HARMONISER ET UNIFIER LES OFFRES



# ● ACTION A - STRUCTURER LES TRANSPORTS COLLECTIFS AMÉLIORER ET COORDONNER LES OFFRES EXISTANTES PUIS HARMONISER ET UNIFIER LES OFFRES



Court à long terme

## Éléments de contexte – constat

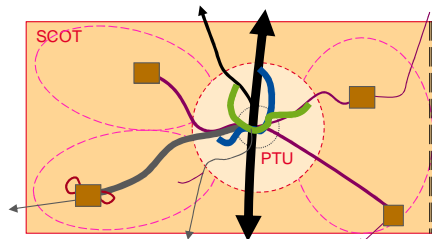
L'organisation actuelle (3 AOT différentes) génère un différentiel de service important entre les territoires du SCOT.

Les flux majeurs ont une réponse adaptée à l'heure actuelle, grâce notamment aux dessertes du TER 200 sur les flux nord sud en plaine, et du TIS dans la CCS (Communauté de Communes de SELESTAT).

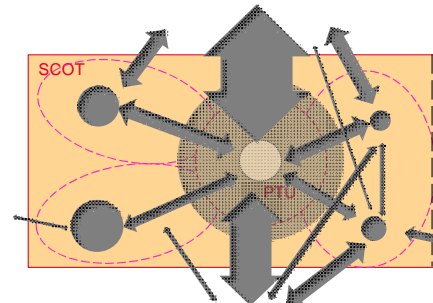
Les nombreux flux vers Sélestat ont une réponse inégale :

- Offres inégales selon les territoires
- Logiques tarifaires différentes selon les réseaux

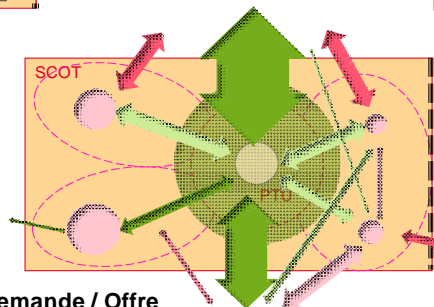
Schémas des offres en transport collectif et demande de déplacements, ainsi que la synthèse de l'adéquation (ou inadéquation) entre l'offre et la demande.



L'offre de transport TC



La demande de déplacement



Demande / Offre

Lors des entretiens avec les élus des communes, des remarques ont été émises sur le diagnostic et enjeux en matière de transport en commun :

- Mise en exergue d'une problématique de stabilité des offres du département 67 au fil des années
  - Les évolutions de l'offre département 67 déstabilisent la clientèle et la clientèle potentielle
- Existence de zones blanches sans moyen de desserte
  - *Impossibilité économique pour les EPCI concernées d'assumer un service de TàD en rabattement « tout public »*
- Nécessité d'action de valorisation des points d'arrêt de bourg du réseau département 67
  - *Visibilité des arrêts*
  - *Équipement des arrêts (abris, afficheurs, parkings et parking vélo...)*
- Nécessité de créer une marque pour différencier réseau régulier/ réseau scolaire

## Caractéristique de l'action

Porteur envisagé :

Région et EPCI

Échelle de pertinence :

PETR

Partenaires :

PETR, communes

Coût :

à court terme : iso-constant

À moyen et long terme : étude 45 000 €  
puis mise en œuvre coût dépendant  
des résultats de l'étude

## Impacts stratégiques

û social : +++

û économique : ++

û environnemental : +++

## Indicateurs

Place kilométrique offerte

Fréquentation des lignes

Fréquence en heure creuse et heure de pointe hors  
vacances scolaires et période de vacances scolaires

- Nécessité de penser le réseau à l'échelle du SCoT
  - Harmoniser les offres interurbaines indépendamment de la structure compétente
  - Faire communiquer les réseaux urbains/interurbains/TàD pour limiter les écarts de services aux franges du PTU
  - Harmoniser les TàD
- Nécessité d'améliorer la desserte touristique, éventuellement en réglementant le stationnement au Haut Koenigsbourg, en développant l'embarquement de vélos et en créant des P+R
- Nécessité de prendre en compte les liaisons avec l'ALLEMAGNE
- Aller à terme vers un réseau unique sur le territoire du SCOT
- Nécessité de maintenir un avenir ferroviaire sur la ligne du VAL D'ARGENT/VILLE

#### Objectifs de l'action à court terme : «AMELIORER ET COORDONNER LES OFFRES EXISTANTES »

Il s'agit dans un premier temps de mettre à plat avec la Région la stratégie concernant les dessertes hors TIS, en profitant notamment du renouvellement des contrats de transports prévus en 2019.

Les enjeux sont notamment de :

- Maintenir les offres existantes et leur organisation
- Renforcer l'offre sur les corridors mal et peu desservis
- Tendre vers un service cadencé et homogène sur les lignes CD et CR
- Améliorer la complémentarité entre les offres, notamment avec une amélioration des échanges entre la Région et le PETR, qui représentera l'ensemble des communautés de communes incluant la CCS (seule Communauté de Communes du territoire à être AOM).
- Proposer à la marge des services internes aux Communautés de communes (jours de marché...)

#### Actions à engager à court terme : «AMELIORER ET COORDONNER LES OFFRES EXISTANTES »:

Pour cela il est important d'accompagner les élus à définir leurs besoins et attentes (via par exemple enquête auprès des habitants, échanges sur les formes de dessertes en transport collectifs : tel que le transport à la demande par exemple...).

Le retour des besoins des Communautés de Communes sera compilé par les techniciens en charge du dossier pour le PETR, qui pourront les présenter à la Région. Les échanges seront ainsi facilités. Les moyens et supports de communication seront intégrés à ces échanges.

#### Objectifs de l'action à moyen et long terme : «HARMONISER ET UNIFIER LES OFFRES»

Dans la continuité d'une offre améliorée, et en profitant de l'opportunité de la fin du contrat TIS, l'objectif serait de pouvoir continuer à adapter les offres pour coller au plus près des besoins, via une

- Homogénéité des services par type de territoire et de flux
- Amélioration forte de la lisibilité des services
- Complément des lignes structurantes par des Service de TàD visant des publics plus larges et valorisant le réseau

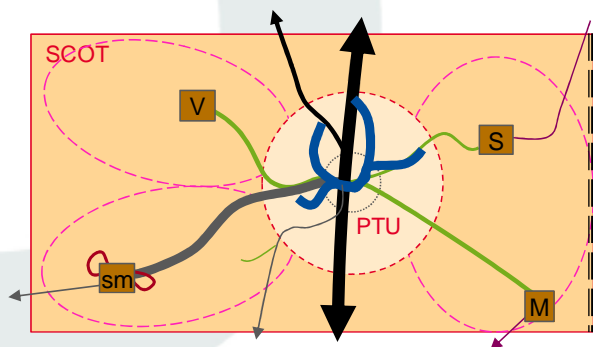
Cet objectif passera dans un premier temps par une étude du transfert de la compétence mobilité à l'échelle du PETR, qui deviendrait ressort territorial et par des échanges avec la Région sur une telle mise en œuvre.

#### Actions à engager à moyen et long terme : «HARMONISER ET UNIFIER LES OFFRES» :

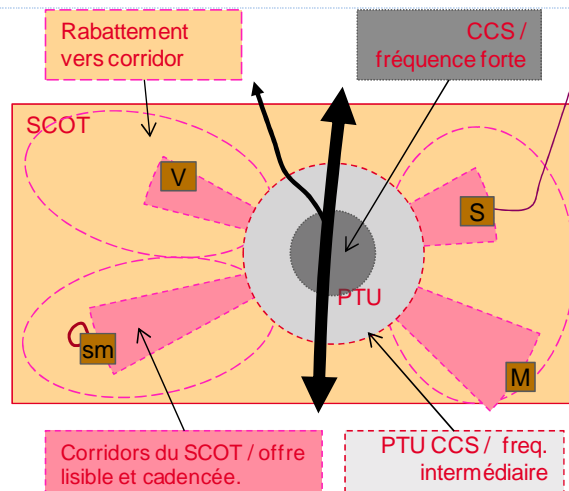
Il s'agit de lancer une étude juridique et technique sur la desserte à l'échelle du PETR, dans l'optique de la fin de contrat du TIS. Il sera nécessaire d'identifier également la gouvernance permettant de gérer les transports urbains et inter-urbains et de manière plus générale la mobilité.

Les principes de desserte sont les suivants

- Structurer un réseau à l'échelle du territoire vécu
  - Relier les Communautés de communes de façon lisible et cohérente
  - Structurer l'offre de transport autour des corridors à enjeu
- Développer des solutions de mobilités alternatives à la voiture en complémentaires entre elles



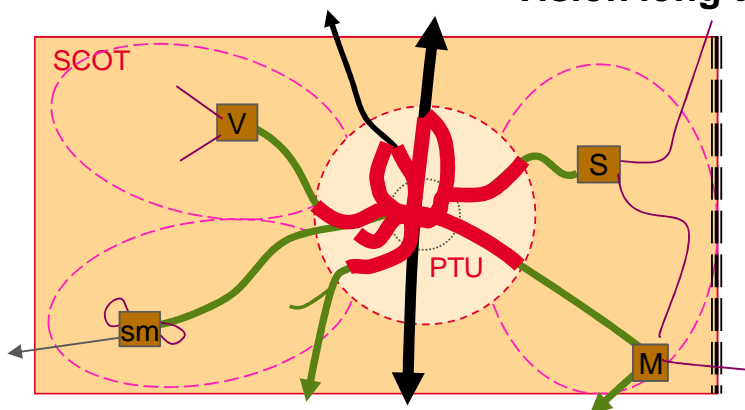
**Offre TC actuelle**



**Organisation TC cible**

Suivi, évaluation et évolutions possibles

### Vision long terme



Une offre à l'échelle du PETR, permettrait d'optimiser les kilomètres parcourus par les différents réseaux, notamment dans Sélestat, et viser une simplification forte de l'organisation des transports pour les usagers :

- Un nom de marque unique à l'échelle du PETR
- Un usage indifférent des réseaux
- Une meilleure coordination horaire sur les corridors empruntés par deux offres différentes (ex : SELESTAT MUTTERHOLTZ)
- Une tarification combinée permettant d'utiliser les différents réseaux
- Une communication partagée
- L'amélioration de l'information aux points d'arrêts principaux (itinéraires)

## **THEME B : FAVORISER ET DEVELOPPER L'INTERMODALITE**

**B.1 - STRUCTURER L'INTERMODALITE A L'ECHELLE DES BOURGS SECONDAIRES AUTOUR DES PRINCIPAUX ARRETS DE CARS**

**B.2 - RENFORCER LA GARE DE SELESTAT : POLE D'ECHANGE MULTIMODAL DE L'ALSACE CENTRALE**

## ● ACTION B.1 - FAVORISER ET DEVELOPPER L'INTERMODALITE STRUCTURER L'INTERMODALITE A L'ECHELLE DES BOURGS SECONDAIRES AUTOUR DES PRINCIPAUX ARRETS DE CARS



Court/Moyen et Long  
terme

### Eléments de contexte – constat

Le territoire du PETR est attractif, mais il est également générateur de déplacements notamment pendulaires et il est également traversé par des flux routiers et de transports collectifs.

Dans ce contexte l'intermodalité est à privilégier. Le territoire est équipé de trois gares et le réseau TIS a des nœuds de correspondances entre ses lignes, et également avec les lignes inter-urbaines. Les lignes régulières ont été calées sur un fonctionnement intermodal, puisque chaque circuit permet une correspondance en gare.

Au-delà de ces points de correspondance, il existe une véritable opportunité de développer des points d'échanges à l'échelle des bourgs secondaires.

### Objectifs de l'action

L'usage des modes alternatifs peut être incité à partir de points d'ancrage du réseau sur le territoire, cela passera par la transformation de ces points d'arrêt en pôles d'échange et de services. Ces équipements devront devenir des portes d'entrée du système de transport visible sur le territoire.



### Action 1 à engager :

Il est indispensable d'identifier les principaux arrêts de cars sur les communautés de communes où il est possible de mieux structurer l'intermodalité à l'échelle des bourgs secondaires autour des principaux arrêts de cars.

Il est proposé ci-dessous une typologie des services à mettre en place sur un pôle d'échange local.

Cette typologie est comparée aux services nécessaires dans le cadre d'un pôle d'échange multimodal comme la gare de Sélestat.

### Caractéristique de l'action

Porteur envisagé

Communes

Échelle de pertinence :

PETR

Partenaires :

Région,  
EPCI

Échéance :

Cour à long terme

Coût :

environ 30 000 € par pôle  
mais coût variable en fonction des aménagements  
à réaliser et notamment aménagements de voirie

Financements :

subventions potentielles  
dans le cadre de territoires à énergie positive

### Impacts stratégiques

Ū social : ++

Ū économique : +

Ū environnemental : ++

### Indicateurs

Nombre de pôle

Nombre de services par pôle

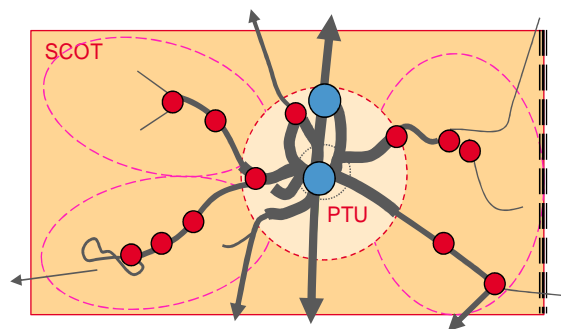
Modes utilisés

	Pôle multimodal	Pôle d'échange local
Arrêt de bus	Totem clairement visible avec destination et lignes + afficheur + plan des réseau + fiches horaires stabilité + Zebra	
	dynamique selon faisca.	
P+R / Covoiturage	Gratuit, proche et jalonné pouvant avoir fonction d'aire de covoiturage	
Espace d'attente	Espace abrité et fermé	Espace abrité
Services vélo	Stationnement Fermé et sécurisé (type consigne en gare) + location automatisée + kit de réparation	Arceaux abrités seulement
Aire de covoiturage spontané	Avec afficheur dynamique	Totem seul avec marquage au sol
Services usagers	WIFI	

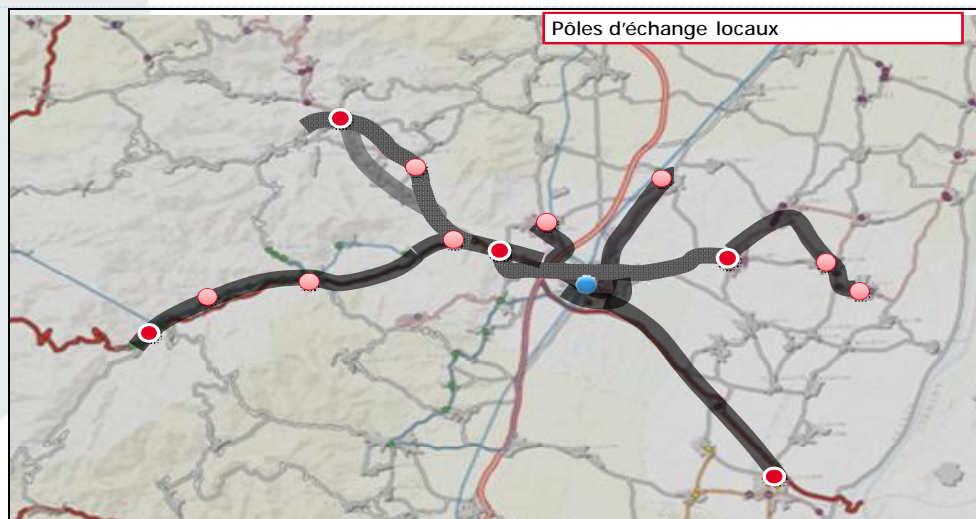
Ces services seront à distinguer en fonction du choix de leur positionnement, en effet il est indispensable d'identifier quelle est la cible.

Si l'arrêt sélectionné se trouve par exemple sur le territoire de Marckolsheim desservi par la Ligne 520, les usagers de ce pôle seront vraisemblablement des actifs habitant à proximité. La mise en place de stationnement vélo sécurisé semble donc pertinente. Le covoiturage peut également être utilisé par des salariés, une aire peut ainsi être intéressante. La cible touristes ne semble pas être présente sur un tel pôle d'échange local.

Le schéma ci-dessous présente le nombre de points d'arrêts qui pourrait être étudié et leur positionnement à creuser. Ce travail peut-être réalisé par le conseiller mobilité du PETR et étudié avec les élus du PETR, EPCI et communes évidemment.



**Intermodalité sur le territoire**



Site	Catégorie de pôle	Objectifs spécifiques
Gare de Sélestat	Pôle multimodal majeur	Cf. action B2
Muttersholtz	Pole secondaire de rang 1	Mise en lien de l'offre urbaine (TIS) et interurbaine (CD) Création d'un Parking Relais Stationnement vélo
Chatenois	Pole secondaire de rang 1	Mise en lien l'offre urbaine (TIS) et interurbaine (TER et CD) Valorisation RN59 Rabatement TAD
Villé	Pole secondaire de rang 1	Valorisation lignes de car Lien parkings Rabatement TAD
Ste-Marie-aux-Mines	Pole secondaire de rang 1	Valorisation lignes car Lien parkings
Marckolsheim	Pole secondaire de rang 1	Mise en valeur des différentes offres interurbaines Amélioration des conditions de stationnement des vélos Organisation du stationnement Rabatement TAD
Lièpvre	Pôles secondaires locaux	Amélioration de la lisibilité des arrêts et des conditions d'attente et de stationnement
Ste Croix aux Mines		Amélioration de la lisibilité des arrêts et des conditions d'attente et de stationnement
Thanvillé		Amélioration de la lisibilité des arrêts et des conditions d'attente et de stationnement
Val de Villé		Amélioration de la lisibilité des arrêts. / Création d'un pôle de connexion des vallées
Scherwiller		Amélioration de la lisibilité des arrêts / Valorisation de la gare
Ebersheim		Amélioration de la lisibilité des arrêts / Valorisation de la gare
Wittisheim		Amélioration de la lisibilité des arrêts et des conditions d'attente et de stationnement
Sundhouse		Amélioration de la lisibilité des arrêts et des conditions d'attente et de stationnement

## Objectifs de l'action 2

Une expérimentation sera lancée sur MUTTERSOLTZ et ce retour d'expérience sera partagé, afin d'engager de nouveaux aménagements de pôle secondaire.

### Action 2 à engager :

MUTTERSOLTZ est desservi par la ligne B du TIS, des scolaires et actifs utilisent cette ligne cadencée et visible, et se rabattent ainsi à pied ou en vélos notamment. D'autre part La maison de l'environnement est un employeur important de la commune. Au-delà des salariés, de nombreux visiteurs se rendent à la maison de l'environnement pour des séjours courts ou plus longs, en voiture individuel, cars collectifs.... La commune est également très fortement traversée par des flux voiture. Malgré les aménagements dissuasifs le sentiment de vitesse est ressenti de la part des habitants. La diminution de la part d'usage de la voiture pour des déplacements courts et locaux ou pendulaires ou touristiques est donc un enjeu pour la commune.

Mettre en place un pôle d'échange secondaire à la maison de la nature du Ried et de l'Alsace centrale à proximité de l'arrêt du TIS, qui pourrait être décalé permettrait de répondre à 3 niveaux de cibles :

- Les actifs (travaillant à la maison de l'environnement, ou travaillant sur SELESTAT)
- Les visiteurs de la maison de l'environnement et plus largement les touristes se rendant à la maison de l'environnement mais aussi d'artisans de la commune (restaurant, fabricant de bière artisanale).
- Les habitants de la commune

En terme, de services il est donc indispensable sur un espace existant et vaste d'organiser clairement le stationnement voiture et cars, d'installer des bornes électriques, de penser le stationnement vélo sécurisé et d'accompagner cette action par des événementiels organisés par la maison de l'environnement, comme par exemple des ateliers de réparation vélos.... La mise en œuvre d'une véritable aire de covoiturage sur cet emplacement est peu pertinente, mais sa visibilité pourrait induire des usages. Une fois les aménagements réalisés, il sera important de faire un retour d'expérience sur ce pôle. Des visites avec les élus des communes souhaitant s'engager dans cette démarche pourraient être réalisées.

## Objectifs de l'action 3

L'action 3, consiste à pérenniser le développement de ces pôles d'échanges locaux sur le territoire du PETR.

### Action 3 à engager :

Il s'agira d'aménager un pôle relais secondaire par an, sur la base d'un programme identifié lors de l'action 1.



## ● ACTION B.2 - FAVORISER ET DEVELOPPER L'INTERMODALITE RENFORCER LA GARE DE SELESTAT : POLE D'ECHANGE MULTIMODAL DE L'ALSACE CENTRALE



Priorité :  
Court et moyen terme

### Eléments de contexte – constat

Trois gares sont présentes sur le territoire. La gare de Sélestat est le pôle d'échange central de l'agglomération.

Il s'agit d'un pôle majeur de transport à l'échelle régionale :

- 180 trains TER + grandes lignes /jour (2 sens confondus - 2014)  
40 cars TER /jour (2 sens confondus - 2014)
- Desserte systématique en correspondance par les lignes du TIS (80 passages/jour)

La gare dispose d'un rayonnement large (à l'échelle du territoire du SCOT), et d'un potentiel de rabattement de proximité (marche+ vélo). La gare est par ailleurs très accessible d'un point de vue routier (intersection D1059 /D1083).

Malgré la qualité de l'offre de transport l'espace de la gare souffre d'un manque de lisibilité et d'organisation générale. Le diagnostic met en évidence :

- La nécessité de gérer les flux TC et la régulation des cars tout en assurant la sécurité des manœuvres.
- La nécessité d'adapter les services vélos à la demande.
- La nécessité d'organiser le parvis et de gérer la forte problématique de gestion des besoins en stationnement
- La nécessité de canaliser les flux de dépose

La ville de Sélestat en partenariat avec le Région Grand Est a élaboré un projet de requalification du quartier Gare. Son financement assis sur la Ville et la Région demande à être élargi.

### Objectifs de l'action

Positionner le projet "gare de Sélestat" à l'échelle du PETR.



### Action à engager :

La gare de SELESTAT doit être la gare du SCOT. Le réaménagement de cette gare comprend une gare routière mettant en avant les transports routiers interurbains et d'autres services à la mobilité. Le PETR devra être associé aux différentes étapes de mise en œuvre du projet.

La mise en œuvre de places de stationnement sur le pôle gare est un enjeu fort.



### Caractéristique de l'action

Porteur envisagé :

PETR

Echelle de pertinence :

PETR

Partenaires :

Ville,  
Région,  
SNCF

Échéance :

Moyen terme

Coût :

pas de coût direct pour le PETR sur le projet  
mais du temps à engager et de la communication  
à prévoir : environ 10 000 €

### Impacts stratégiques

- û social :
- û économique :
- û environnemental :

### Indicateurs

- Nombre de réunions
- Nombre de participants
- Nombre de places de stationnement
- Evolution de la fréquentation des trains/bus
- Taux d'occupation et rotation des laces de stationnement

## **THEME C : PERENNISER ET ALLER PLUS LOIN SUR LA VILLE PARTAGEE ET LA PLACE AUX MODES DOUX**

**C.1 - DEVELOPPER UNE POLITIQUE FAVORISANT L'USAGE DU VELO ET DE LA MARCHÉ**

**C.2 - PRIVILEGIER LES AMENAGEMENTS EN FAVEUR DES MODES ACTIFS**

**C.3 - HIERARCHISER LE RESEAU VIAIRE**

## ● ACTION C.1 - PERENNISER ET ALLER PLUS LOIN SUR LA VILLE PARTAGEE ET LA PLACE AUX MODES DOUX DEVELOPPER UNE POLITIQUE FAVORISANT L'USAGE DU VELO ET DE LA MARCHÉ

Éléments de contexte – constat

Une pratique forte en plaine mais faible en vallée

Un réseau cyclable urbain dense mais améliorabile en qualité

Un réseau interurbain n'apportant pas de solutions grand public adaptées sur les OD principales

Une politique vélo visible (stationnement, loc. touristique)

La part des modes doux est forte sur le territoire, il existe toutefois peu d'incitation à la pratique de la marche.  
Le réseau cyclable est peu adapté aux besoins locaux utilitaires.

### Objectifs de l'action

Mettre en place une politique favorisant l'usage des modes doux sur le territoire, serait de mettre en avant des aménagements permettant de relier les territoires entre eux, et de valoriser les pratiques utilitaires, et ainsi de desservir :

- les établissements scolaires
- les zones d'emplois, notamment quand elles sont excentrées

, et organiser le rabattement, via :

- du stationnement sécurisé
- de la location

A court terme, il s'agit de réaliser une étude d'un schéma cyclable continu sur le territoire du PETR en prenant bien en compte à la fois l'échelle du PETR et de liaisons intercommunales et celle de la ville de Sélestat avec sa problématique urbaine. Ce schéma doit identifier les cibles prioritaires et proposer les aménagements adaptés pour desservir les différents pôles générateurs du territoire via des aménagements continus.

L'étude menée pourra être réalisée en 2 parties : diagnostic du territoire et identification des lignes de désir.

A moyen et long terme, il sera nécessaire de respecter la planification de réalisation des aménagements identifiés dans le schéma, ainsi que le plan de jalonnement.



Priorité :  
1

### Caractéristique de l'action

Porteur envisagé :  
PETR

Échelle de pertinence :  
PETR

Partenaires :  
Communes ;  
EPCI ;  
Région

Échéance :  
Court et Moyen terme

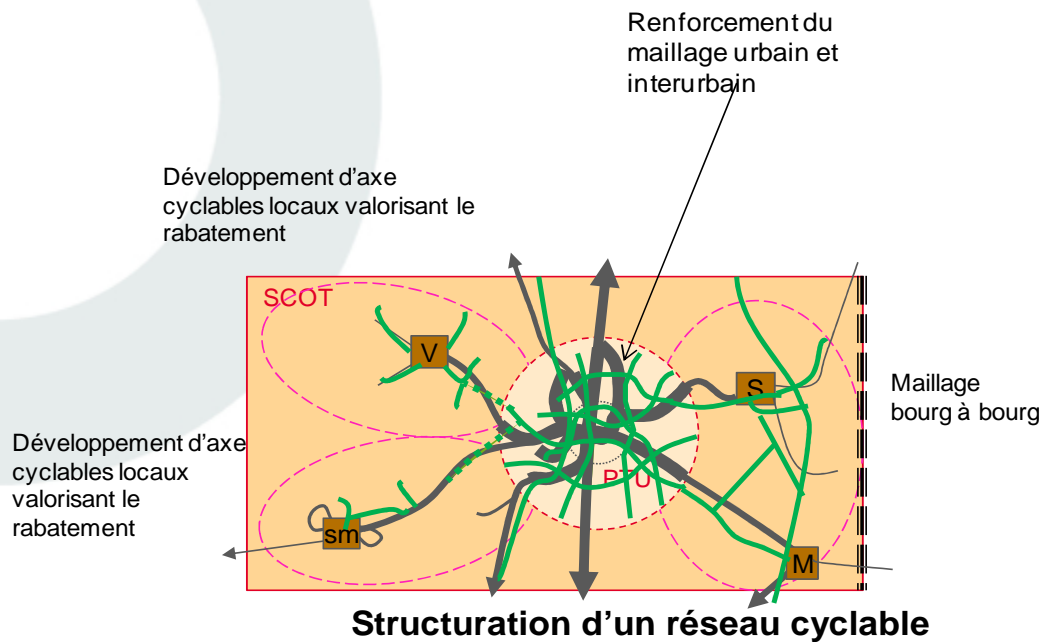
Coût :  
30k€ pour l'étude et investissement des aménagements  
env. 240 000 k€ par an (3€/an/hab.)  
répartis entre partenaires

### Impacts stratégiques

- 📊 social : +++
- 📊 économique : +
- 📊 environnemental : +++

### Indicateurs

- 📊 Part modale du vélo
- 📊 Evolution de la part modale du vélo
- 📊 Linéaire d'aménagement réalisé chaque année



#### Actions à engager :

Pour définir précisément cette politique, il est souhaitable de lancer une étude de schéma des circulations douces à l'échelle du PETR et une étude de jalonnement complémentaire.

Ce schéma pourrait proposer des actions ciblées par territoires.

Les principes d'intervention territorialisés identifiés suite au diagnostic, sont les suivants

- CCS : ciblage tous motifs
  - **rabattement TC** ++++
  - **bourg à bourg** ++++
  - **Interne bourgs** ++++
  - vers extérieur CC ++
- RIED DE MARCKOLSHEIM : ciblage tous motifs
  - rabattement TC ++
  - **bourg à bourg** ++++
  - Interne aux bourgs +++
  - vers extérieur CC ++
- VALLEE DE VILLE : rabattement et local
  - **rabattement TC** +++
  - **bourg à bourg** ++
  - Interne aux bourgs +++
  - vers extérieur CC +

- VAL D'ARGENT : rabatement et local
  - rabatement TC +++
  - bourg à bourg +
  - Interne aux bourgs +++
  - vers extérieur CC +

Exemple de scénarios à étudier dans le cadre du schéma cyclable et à travailler avec les élus.

### Scénario 1 : Politique axée sur la réalisation d'aménagements locaux et de rabatement

- Exemples d'actions prioritaires :
  - apaisement des voiries structurantes de Ste Marie Aux Mines
  - Création d'un réseau local de voies vertes reliant les communes autour de Villé
  - Ebermunster – Ebersheim (gare)
  - Développement d'un réseau cyclable interne au Ried
  - Scherwiller - Chatenois

### Scénario 2 : Politique axée sur l'institution d'un réseau à l'échelle du Scot

- Exemples d'actions prioritaires :
  - Réseau cyclable structuré par 4 axes : Vallée de Villé <> Sélestat Val d'Agent <> Sélestat Marckolsheim <> Sélestat Ried <> Sélestat

### + Des actions invariantes sur la résorption des points durs/discontinuités d'aménagement

- Sécurisation pont De Gaule à Sélestat
- Sécurisation des axes routiers majeurs de Ste Marie aux Mines
- Création de liaisons sécurisées entre Sélestat et Scherwiller et entre Sélestat et Châtenois

En complément, une politique de services et d'incitation doit être mise en œuvre. Les détails seront à étudier dans le cadre du schéma cyclable.

Premières pistes de travail :

- Déclinaisons de services en gare
- Création d'un service de location de vélos à assistance électrique destiné aux résidents
- Aide à l'achat de vélo
- Création de boucles cyclables sur le Scot
- Embarquement des vélos dans les transports en commun

Mise en œuvre d'une vélostation en gare de Sélestat

Mise en œuvre de service de location automatisé en gare d'Ebersheim et sur les pôles d'échange bus secondaires :

• Villé, Ste Marie, Liepvre, Ste Croix, Scherwiller

## **● ACTION C.2 - PERENNISER ET ALLER PLUS LOIN SUR LA VILLE PARTAGEE ET LA PLACE AUX MODES DOUX PRIVILEGIER LES AMENAGEMENTS EN FAVEUR DES MODES ACTIFS**



Court, Moyen et  
Long terme

### Éléments de contexte – constat

L'aménagement des traversées urbaines des routes départementales est un enjeu majeur de sécurité routière et de développement de sécurité. Deux tendances d'aménagement sont observées sur le territoire :

- Les communes situées sur le territoire plaine/piémont sont pour beaucoup l'objet d'un traitement viaire générant un apaisement de la vitesse. Le traitement de la vitesse est assuré par des combinaisons entre aménagements urbains qualitatifs, traitement des entrées de ville, mise en place de limitations de vitesse (zone 30 et zone de rencontre) y compris sur les axes principaux, et mise en place de radars pédagogiques sur les axes circulés.
- En vallées, les traitements sont de qualité très variable. Certains bourgs ont été l'objet de retraitements qualitatifs. En revanche, d'autres bourgs ne font l'objet d'aucun retraitement notable visant à limiter la vitesse et le risque routier.

### Objectifs de l'action

Il est pertinent de valoriser et étendre les logiques d'aménagement de voiries apaisées et favorables aux modes alternatifs

Dans un premier temps, il est nécessaire de répertorier les retours d'expérience des communes en matière d'aménagement de voirie et de partage de celle-ci et de réaliser dans un deuxième temps une charte d'aménagements de voirie

### Actions à engager :

Le conseiller en mobilité du territoire répertoriera les aménagements intéressants à présenter et organisera un séminaire d'échange sur la vitesse en ville afin de partager les expériences en matière d'aménagements urbains au sein du territoire du PETR

Cette action pourra aboutir à la réalisation d'une charte d'aménagement visant à :

- diminuer la vitesse en ville
- mieux partager l'espace
- créer des espaces vivables et végétalisés
- généraliser une politique de zone 30 en dehors des axes structurants majeurs
- accompagner la mise en accessibilité des transports collectifs (ADAP validé).

Un accompagnement spécifique pour la mise en œuvre des PAVE sera organisé en lien avec la DDT : animation réunion / coordination.

### Caractéristique de l'action

Porteur envisagé :

PETR

Échelle de pertinence :

PETR

Partenaires :

Communes,  
DDT,  
départements,  
Région

Échéance :

Court à long terme

Coût :

Financements :

### Impacts stratégiques

û social :

û économique :

û environnemental :

### Indicateurs

Nombre d'aménagements répertoriés

Nombre de communes participantes aux échanges

Nombre de PAVE réalisé par an



## **THEME D : INCITER A LA VOITURE PARTAGEE**

**D.1 - DEVELOPPER LE COVOITURAGE**

**D.2 - DEVELOPPER L'AUTOPARTAGE**

## ● ACTION D.1 - INCITER A LA VOITURE PARTAGEE DEVELOPPER LE COVOITURAGE

Court à long terme

Éléments de contexte – constat

Des porteurs de projet locaux de covoiturage spontané

Une solution d'avenir pour les élus

Un site internet à l'échelle de la région

Un manque de visibilité globale des actions

### Objectifs de l'action 1

La part de covoiturage peut augmenter, notamment la part modale des actifs.

Il est ainsi nécessaire de mettre en place une animation et une communication renforcée sur le covoiturage et l'autopartage (cf. action suivante).

La pratique du covoiturage augmentera dans le cadre d'une politique liant l'aménagement à l'accompagnement en valorisant les initiatives locales.

### Action 1 à engager :

Le chargé de mission mobilité aura pour mission de :

1. présenter l'intérêt du covoiturage à l'échelle du territoire du PETR
  - aux Communautés de Communes. Il serait pertinent de mettre en œuvre un événementiel dans les vallées (notamment sur les territoires de Villé et Argent). L'action serait ciblée sur les deux axes routiers dans le cadre des semaines européenne de la mobilité par exemple.
  - dans les entreprises et inciter les entreprises et mettre en place des actions de flotte partagée, de stationnement mutualisé... Il est en effet nécessaire d'atteindre un effectif seuil qui permettra de rendre plus efficace l'offre proposée, En effet, il est nécessaire d'avoir un nombre de personnes inscrites minimal pour qu'un nouvel arrivant puisse avoir de grandes chances de trouver un trajet identique au sien. Une opération de communication intense sur 1 à 2 mois est en général très efficace et peut développer fortement la pratique.
2. continuer le travail avec la Région pour diffuser de la communication sur les aires de covoiturage existantes et projetées. Il serait intéressant de créer une aire sur le val d'argent (positionnement sur RN59 en sortie de Ste Marie et à Liepvre)
3. construire un partenariat avec optimix
4. former et identifier sur le territoire du PETR les « ambassadeurs » covoiturage/autopartage

### Caractéristique de l'action

Porteur envisagé :  
PETR

Échelle de pertinence :  
PETR

Partenaires :  
Région,  
départements,  
communes

Échéance :  
Court et Moyen terme

Coût :  
2 000 euros par place de stationnement créée  
(hors acquisition foncière)  
et campagne de communication : 10 000€

Financements :

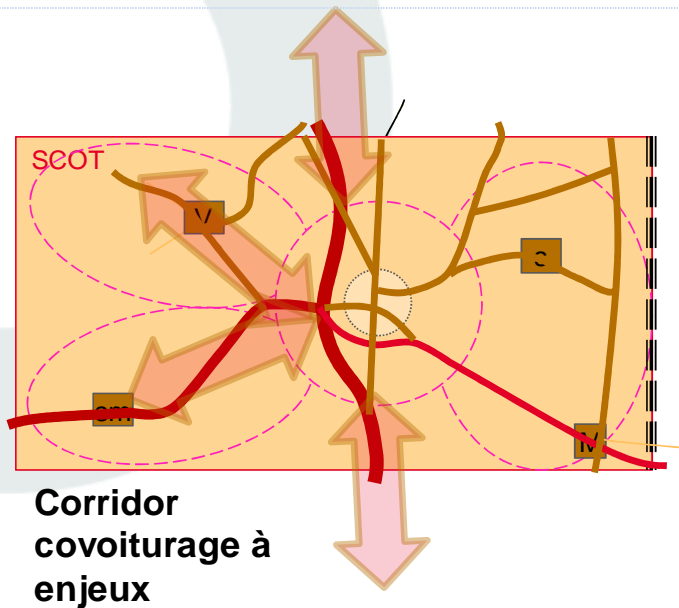
### Impacts stratégiques

- ◌ social : +++
- ◌ économique : +
- ◌ environnemental : +++

### Indicateurs

- ◌ Nombre de places de covoiturage existantes
- ◌ Enquêtes sur l'utilisation de ces places
- ◌ Nombre d'administrés inscrits sur les portails de covoiturages





Zoom sur l'animation auprès d'entreprises, afin d'impulser une dynamique d'animation soutenue à destination des salariés

Cibler 1 à 2 zones d'activités par an en termes d'animation.

Identifier les entreprises intéressées par la démarche et un ambassadeur relais dans chaque entreprise.

Organiser un groupe de travail avec les entreprises pour leur expliquer la démarche et leur présenter les supports d'animation et prévoir 1 à 2 animations / an par site.

## ● ACTION D.2 - INCITER A LA VOITURE PARTAGEE DEVELOPPER L'AUTOPARTAGE

Court à long terme

### Éléments de contexte – constat

Le territoire dispose d'un service d'autopartage. Le réseau CITIZ dispose de deux stations sur la commune de Sélestat

- SELESTAT Gare SNCF : correctement située, mais peu matérialisée
- SELESTAT Maréchal Joffre : positionnement peu visible

Ces deux stations ne disposent que d'un véhicule et donc sont très soumises au risque d'indisponibilité. Par ailleurs le reste du territoire n'est pas concerné par ce service.

### Objectifs de l'action

Les transports collectifs ne peuvent pas assurer l'ensemble des besoins de mobilité.

Le réaménagement des villes nécessite une diminution de la demande en stationnement, et l'autopartage contribue à cela. Pour inciter l'usage de l'autopartage, il est nécessaire de mettre en œuvre deux étapes :

- Déployer un réseau d'autopartage, avec :
  - Une augmentation du nombre de stations dans Sélestat
  - Dans un second temps, avec un déploiement d'autres véhicules sur le territoire du PETR
- Mettre en place une animation et une communication renforcée sur l'autopartage

Dans le développement de l'autopartage, l'implication des collectivités locales et entreprises est indispensable

### Action à engager :

Le chargé de mission mobilité aura pour mission de :

- négocier la mise en place de stations autopartage complémentaires sur Sélestat
- former et identifier sur le territoire du SCOT les « ambassadeurs » autopartage
- étudier le moyen pour les collectivités locales et entreprises de diminuer leur parc de véhicules, en adhérant à des services tels CITIZ.

L'implication des collectivités locales et entreprises en tant qu'usagers du service Citiz est un levier permettant d'assurer à l'opérateur une partie de son activité et permettant de l'inciter à se déployer. La diminution du parc de véhicules internes couplés à un engagement à utiliser Citiz permet à celles-ci des économies. Les déplacements des agents et salariés seront alors effectués pour partie avec les véhicules d'autopartage assurant à l'opérateur un fond d'activité."

L'autopartage (tout comme le covoiturage), peut être inclus dans les pôles d'échanges locaux (cf. fiche action).

### Caractéristique de l'action

#### Porteur envisagé :

PETR

#### Échelle de pertinence :

PETR mais dans un premier temps priorité sur SELESTAT

#### Partenaires :

Région,  
Communautés de Communes,  
entreprises,  
opérateurs d'autopartage tels CITIZ

#### Coût :

5 000€ de coûts de communication

## **THEME E : MAITRISER LA CIRCULATION ET AGIR SUR LE STATIONNEMENT**

**E.1 - POURSUIVRE UNE POLITIQUE FAVORABLE AU REPORT MODAL DANS SELESTAT**

**E.2 - LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE**

## ● ACTION E.1 - MAITRISER LA CIRCULATION ET AGIR SUR LE STATIONNEMENT POUR SUIVRE UNE POLITIQUE FAVORABLE AU REPORT MODAL



Moyen à long terme

### Éléments de contexte – constat

Un axe RN 59  
congestionné sur  
CHATENOIS

Beaucoup de traite-  
ments de bourg quali-  
tatif et permettant une  
gestion des vitesses

Un projet de déviation  
qui ne semble pas solu-  
tionner toutes les diffi-  
cultés de la RN

Une politique de sta-  
tionnement urbain sur  
Sélestat

### Caractéristique de l'action

#### Porteur envisagé :

Communes, départements

#### Échelle de pertinence :

Centres bourgs

#### Partenaires :

PETR ?

Communautés de communes

#### Coût :

en fonction de chaque contexte

### Impacts stratégiques

🕒 social : +

🕒 économique : +++

🕒 environnemental : +++

### Indicateurs

🕒 Evolution du trafic moyen journalier

### Objectifs de l'action

La gestion du stationnement et la maîtrise de la circulation sont des leviers indispensables pour inciter aux autres modes de déplacements.

### Actions à engager :

Le PETR doit accompagner les projets structurants en matière de circulation. Il s'agit notamment :

- Du réaménagement de la RN59 dans CHATENOIS suite à la mise en service de la déviation. Le partage de l'espace sur l'axe est à repenser. La création d'aménagements cyclables directs est à inclure dans le projet.
- De la généralisation des traitements d'entrée de bourg (cf. action). Ce traitement passe par une sécurisation de ces entrées. La priorité est notamment de sécuriser l'accès de SAINTE MARIE AUX MINES

La mise en œuvre du schéma cyclable et le travail avec les élus sur la mise en exergue de l'état des lieux des aménagements réalisés en entrée de bourgs, seront une opportunité pour le territoire de réfléchir à une charte d'aménagements.

Les démarches d'éco mobilité sont également à favoriser dans la création de projets urbains ou d'équipements (dont scolaires) en mettant en œuvre des aménagements moins favorables à la voiture (éloignement du stationnement...)

## ● ACTION E.2 – MAITRISER LA CIRCULATION ET AGIR SUR LE STATIONNEMENT LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE



Moyen terme

### Éléments de contexte – constat

Sélestat dispose d'une politique claire de stationnement visant à gérer les flux visiteurs et pendulaires (actifs)

- Excellente qualité de jalonnement des parkings
- Stationnement réglementé (payant/durée limitée dans le centre)
- Politique incitant au report modal

La problématique majeure du stationnement sur SELESTAT concerne la gare. En effet, la problématique est aiguë malgré la réglementation existante.

Concernant les autres communes, il existe peu de dysfonctionnements identifiés, hors période spécifique telle que les vacances ou ponts (présence de flux touristiques).

### Objectifs de l'action

La gestion du stationnement et la maîtrise de la circulation sont des leviers indispensables pour inciter aux autres modes de déplacements.

### Actions à engager

Concernant SELESTAT, il est important de poursuivre une politique publique favorable au report modal dans SELESTAT, et donc sans valorisation des places de stationnement existantes. L'aménagement du pôle d'échange de la gare est également l'occasion de repenser le stationnement sur la ville et sa tarification, au regard de la création d'un parking complémentaire (indispensable à l'attractivité de la gare, en tant que gare du PETR).

Le PLU permet d'appliquer des ratios de stationnement cohérents vis-à-vis de la motorisation locale. Il est donc indispensable de relayer aux communes les enjeux en matière de stationnement et rappeler ce qu'il est envisageable de cadrer dans les PLU.

Concernant la diminution des stationnements illicites, des campagnes de verbalisation et de sensibilisation sont à prévoir

- û Mener régulièrement des campagnes de verbalisation sur les secteurs où la gêne est la plus importante.
- û Communiquer sur ces campagnes afin d'augmenter leur effet sur la population et « forcer » les automobilistes à respecter les stationnements autorisés
- û Effectuer auprès des écoles primaires des campagnes de sensibilisation sur la gêne et le danger créé par les stationnements en double file.

### Caractéristique de l'action

Porteur envisagé :

Communes,

Échelle de pertinence :

Centres villes

Partenaires :

Commissariat

Échéance :

Court, moyen et long terme

Coût :

RAS

Financements :

### Impacts stratégiques

û social : +

û économique : +

û environnemental : ++

### Indicateurs

û Comptages réguliers des stationnements illicites sur certains secteurs clefs

û Nombre de PV émis

û Nombre de places de stationnement sur SELESTAT

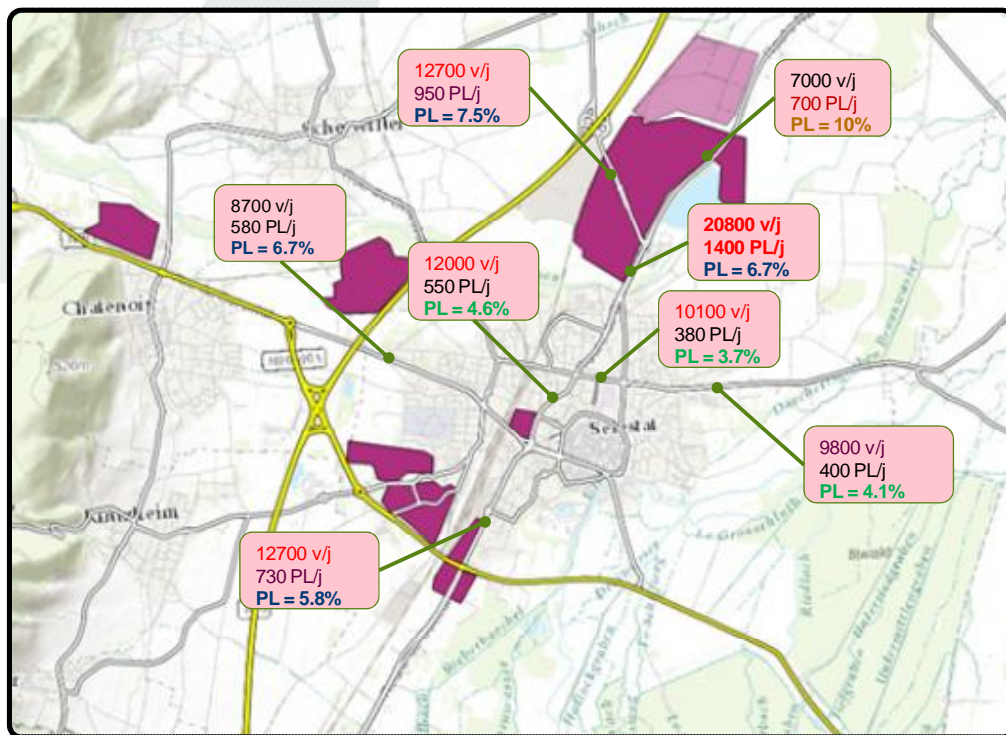
## THEME F : RENDRE PLUS DURABLE LES DEPLACEMENTS DE MARCHANDISES

INCITER A L'USAGE DES MODES DE LIVRAISONS LES MOINS POLLUANTS  
ET PRESERVER L'AVENIR EN MATIERE DE BRANCHEMENTS FERROVIAIRES

## ● ACTION F - RENDRE PLUS DURABLES LES DEPLACEMENTS DE MARCHANDISES INCITER A L'USAGE DES MODES DE LIVRAISON LES MOINS POLLUANTS ET PRESERVER L'AVENIR EN MATIERE DE BRANCHEMENTS FERROVIAIRES



Court et long terme



### Éléments de contexte – constat

Les flux poids lourds sont importants aux entrées nord et sud de SELESTAT

Dans la zone agglomérée, les volumes de PL ne posent pas de problèmes notables. Le transit PL ne perturbe pas le fonctionnement urbain de SELESTAT. La commune a en réglementé les livraisons sur sa zone centrale ;

- La zone piétonne de SELESTAT est accessible aux livraisons
  - sans restriction de 6h à 10h30
  - sur appel à la borne le reste de la journée
- La commune multiplie les places de livraison
- Aucune incitation à la livraison via véhicules électriques ou via motorisations peu polluantes n'existe
- Il n'existe pas sur SELESTAT d'organisation des livraisons via un Centre de Distribution Urbaine (CDU) ou Zone Logistique Urbaine (ZLU). Cette absence de gestion génère un flux peu optimisé sur le centre urbain commerçant.

### Caractéristique de l'action

Porteur envisagé :

Communes

Échelle de pertinence :

communes

Partenaires :

Région,  
SNCF,  
PETR,  
CCI

Coût : 10 000 € pour les investigations sur les livraisons dans SELESTAT

### Impacts stratégiques

- ☐ social : +
- ☐ économique : ++
- ☐ environnemental : ++

### Objectifs de l'action

Les livraisons contribuent aux émissions de GES. La mise en œuvre de politiques locales est de nature à développer de nouveaux modèles

La gestion des livraisons urbaines peut faire l'objet d'une rationalisation par la mise en œuvre d'un CDU (centre de distribution urbain). Cette organisation impliquerait :

- Une centralisation des opérations avec délégation de la desserte à un seul opérateur (pouvant opérer avec des véhicules à faible émission)
- Une rationalisation des parcours de livraison (et réciproquement pour les enlèvements).
- Mais la création d'une rupture de charge supplémentaire (=surcoût).

### Actions à engager :

Il serait pertinent d'investiguer la faisabilité d'un centre de distribution urbaine sur SELESTAT. Le principal questionnement tient à l'existence d'une "taille critique" pour ce type d'équipement et de l'évaluation du risque d'augmentation des coûts de livraison générés par une telle augmentation.

Le développement de livraisons peu émettrices en GES peut être encouragé par la mise en œuvre d'une réglementation sur les horaires de livraison autorisant des exceptions pour les motorisations alternatives (électrique, hybride, triporteurs...) (cf. action précédente).

En complément de cette optimisation des déplacements de livraisons, des autres actions peuvent être mises en œuvre :

- Préserver les ITE du réseau ferré et favoriser le développement d'activités sur des parcelles connectables au réseau ferré et fluvial (en conformité avec le ScoT),
- Mettre en place une dérogation/facilitation d'accès pour les livraisons en véhicules propres
- Avoir une vision prospective des terrains à potentiel ferroviaire, indépendamment de la faible attractivité économique actuelle du fret ferroviaire
- Valoriser/accompagner les incitatives de livraisons et services divers à vélo





## **THEME G : ANIMER LE PGD**

### **G.1 - PILOTER ET EVALUER LES ACTIONS**

### **G.2 - FAVORISER LES DEMARCHES D'ECO MOBILITE**

## **● ACTION G.1 - ANIMER LE PGD** **PILOTER ET EVALUER LES ACTIONS**



Court, Moyen et  
Long terme

### Eléments de contexte – constat

Le diagnostic a montré que l'échelle du SCOT est la bonne échelle pour réfléchir et mettre en œuvre des actions mobilité. Actuellement chaque Communauté de communes et commune travaille sur les questions de mobilité, mais sans interface directe avec le territoire du SCOT. Parmi les quatre communautés de communes, seule la communauté de communes de SELESTAT a un chargé de mission mobilité.

### Objectifs de l'action

L'adoption du PGD est un acte fort du territoire du SCOT. La mise en œuvre des actions doit être pilotée et les échanges seront facilités avec les partenaires si une personne est identifiée pour le PETR.

Le recrutement d'un conseiller mobilité est donc indispensable.

### Actions à engager :

L'ADEME et la région GRAND EST proposent des subventions dans le cadre d'un recrutement d'un chargé de mission mobilité.

Ce chargé de mission aurait pour objectif d'engager et suivre les actions du PGD

Ces missions plus détaillées pourraient être les suivantes :

- Incitation aux entreprises et administrations du territoire pour développer des démarches de plans de déplacements d'entreprises/administrations/Inter-Entreprises
- Animation du covoiturage au sein des entreprises
- Création d'événementiels/communications autour des modes alternatifs à la voiture
- Recueil des pratiques des communes en matière d'aménagement de voirie
- Suivi des réalisations des aménagements des pôles d'échanges locaux
- ...

Ce travail de terrain serait en lien direct avec le chargé de mission transports de la CCS, qui suit le réseau TIS et qui actuellement est la porte d'entrée des échanges avec les partenaires.

### Caractéristique de l'action

Porteur envisagé :

PETR

Échelle de pertinence :

PETR

Partenaires :

entreprises,  
administrations,  
associations locales,  
exploitant de bus,  
Région,  
CCI,  
ADEME,  
communes

Échéance :

Coût :

55 000€

Financements :

ADEME

### Impacts stratégiques

Ū social : +++

Ū économique : ++

Ū environnemental : +++

### Indicateurs

Ū Nombre d'actions menées

Ū Suivi du PGD

## **ACTION G.2 - ANIMER LE PGD** FAVORISER LES DEMARCHES D'ECO MOBILITE



Court, Moyen et  
Long terme

### Eléments de contexte – constat

Des démarches d'écomobilité ont été mise en œuvre sur le territoire. La communauté de communes de SELESTAT a engagé son plan de déplacements d'administration.

### Objectifs de l'action

Au travers d'actions ciblées sur les déplacements tous modes, l'objectif est d'inciter les salariés à l'usage des modes alternatifs pour les déplacements domicile - travail et les déplacements professionnels.

### Actions à engager :

Le PETR peut s'engager dans une politique de promotion des démarches de PDE sous différentes formes :

- L'intervention en amont d'une démarche du chargé de mission mobilité (cf. action précédente)
- La présence du chargé de mission durant les études de PDE/PDA/PDIE comme relais du territoire sur toutes les actions de mobilité (inclus TIS)
- A plus long terme la pris en charge d'incitations tarifaires via le financement complémentaire d'une partie des abonnements transports en commun si l'entreprise atteints un certain pourcentage de salariés abonnés au réseau de transport en commun.

### Caractéristique de l'action

Porteur envisagé :

PETR

Échelle de pertinence :

PETR

Partenaires :

entreprises,  
administrations,  
exploitant de bus,  
région GRAND EST,  
CCI,  
ADEME,  
communes

Échéance :

Coût :

30 k€ étude PDE,  
40 k€ étude PDIE,  
60 k€ Communication

Financements : Ademe

### Impacts stratégiques

- 🕒 social : +++
- 🕒 économique : +
- 🕒 environnemental : +++

### Indicateurs

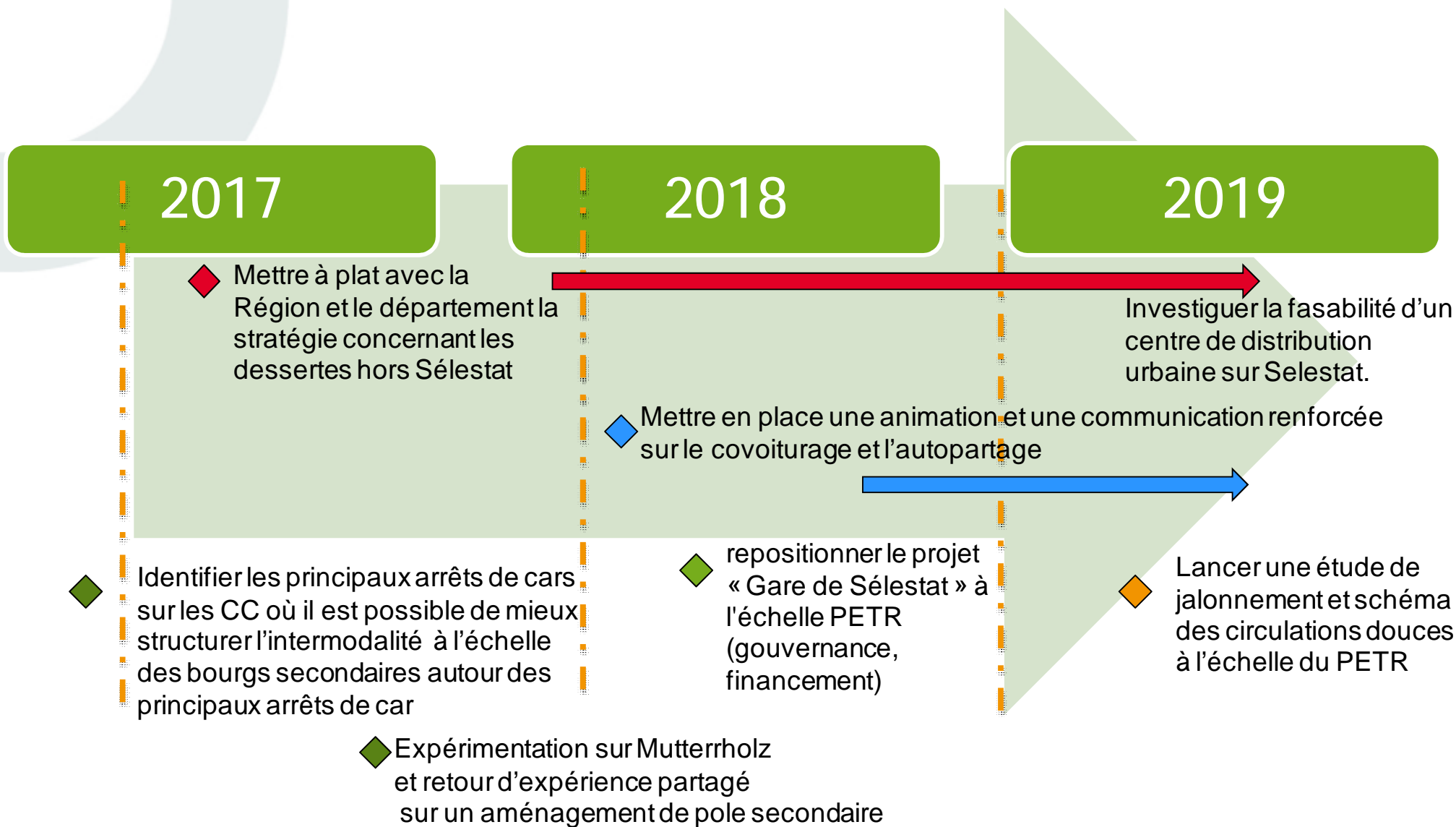
- 🕒 Nombre de PDE lancés, validés
- 🕒 Nombre d'abonnements domicile-travail dans les zones d'activités
- 🕒 Suivi régulier de l'évolution des comportements suite aux PDE mis en place
- 🕒

### 3 SYNTHÈSE

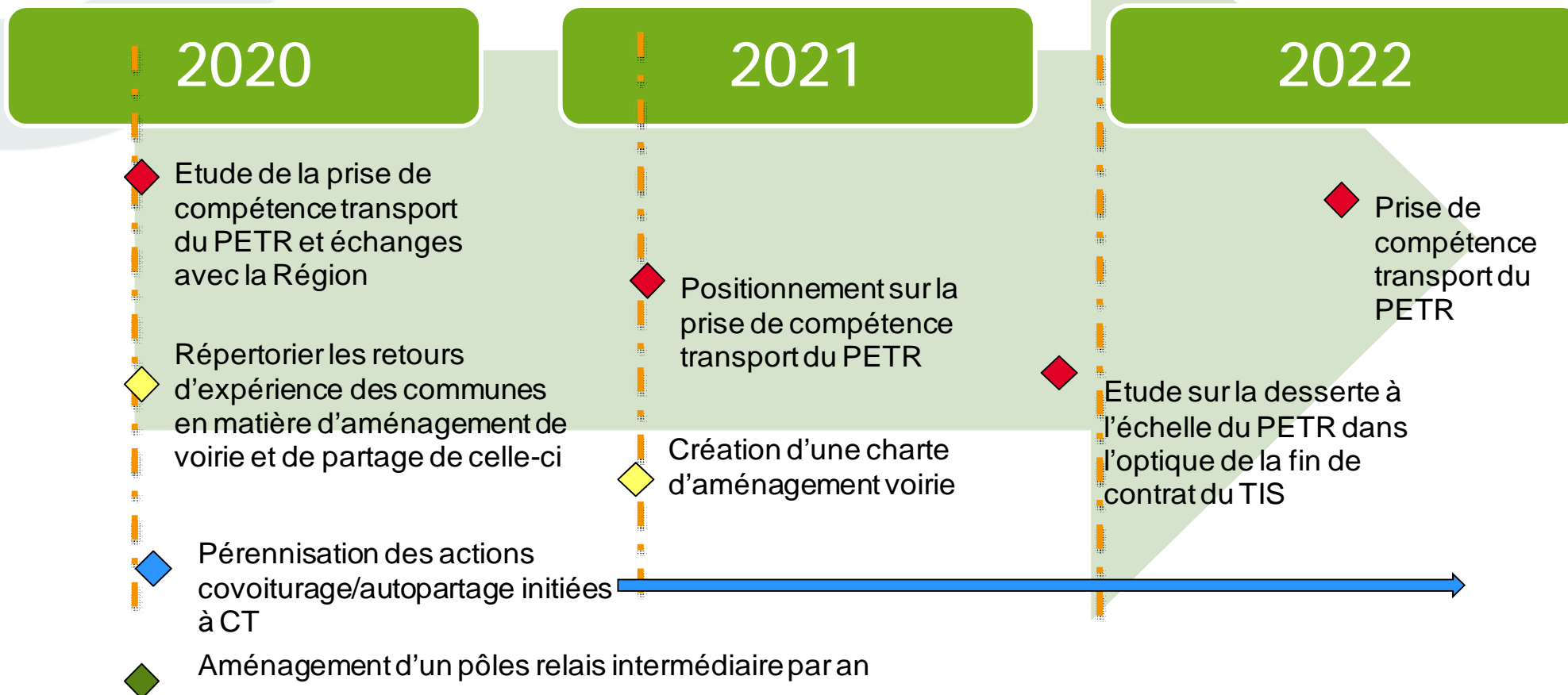
Les enjeux (grandes parties du PGD)	Les fiches actions	Les actions	Difficulté de mise en œuvre	Coût Investissement (€)	Échéance de faisabilité	Coûts	Temps
Structurer des transports collectifs	Amélioration et coordination des offres existantes puis harmonisation et unification des offres	Mettre à plat avec la région la stratégie concernant les dessertes hors Sélestat Etudier la prise de compétence transport du PETR et échanges avec la région et mise en œuvre Mettre en place une offre de TC à l'échelle du PETR et proposer une politique multimodale	Importante	à voir en fonction des échanges avec la région	CT/MT/LT	40 000	50 jours
Favoriser et développer l'intermodalité	Structurer l'intermodalité à l'échelle des bourgs secondaires autour des principaux arrêts de cars	Identifier les principaux arrêts de cars sur les CC où il est possible de mieux structurer l'intermodalité à l'échelle des bourgs secondaires autour des principaux arrêts de cars	Faible	Faible	CT		3 jours
Favoriser et développer l'intermodalité	Structurer l'intermodalité à l'échelle des bourgs secondaires autour des principaux arrêts de cars	Expérimenter sur MUTTER-HOLTZ et retour d'expérience partagé sur un aménagement de pôle secondaire	Intermédiaire	Intermédiaire	CT	30 000	
Favoriser et développer l'intermodalité	Renforcer la gare de SELESTAT : pôle d'échange multimodal de l'ALSACE CENTRALE	Positionner le projet "gare de SELESTAT" à l'échelle du PETR	Importante	fort	CT		
Pérenniser et aller plus loin sur la ville partagée et la place aux modes doux	Développer une politique favorisant l'usage du vélo et de la marche	Lancer une étude de jalonnement et schéma des circulations douces à l'échelle du PETR	Faible	Intermédiaire	CT	30 000	
Inciter à la voiture partagée	Développer le covoiturage	Mettre en place une animation et une communication renforcée sur le covoiturage et l'autopartage	Intermédiaire	Intermédiaire	CT	10 000	40 jours
Inciter à la voiture partagée	Développer l'autopartage	Mettre en place une animation et une communication renforcée sur le covoiturage et l'autopartage	Intermédiaire	Intermédiaire	CT	5 000	20 jours
Pérenniser et aller plus loin sur la ville partagée et la place aux modes doux	Privilégier les aménagements en faveur des modes actifs	Répertorier les retours d'expérience des communes en matière d'aménagement de voirie et de partage de celle-ci et réaliser une charte d'aménagements de voirie	Intermédiaire	Faible	MT	4000	10 jours
Inciter à la voiture partagée	Développer le covoiturage	Pérenniser les actions covoiturage/autopartage initiées à CT	Intermédiaire	Intermédiaire	MT	10 000	40 jours

Les enjeux (grandes parties du PGD)	Les fiches actions	Les actions	Difficulté de mise en œuvre	Coût Investissement (€)	Échéance de faisabilité	Coûts	Temps
<b>Favoriser et développer l'intermodalité</b>	Structurer l'intermodalité à l'échelle des bourgs secondaires autour des principaux arrêts de cars	Aménager un pôle relais intermédiaire	Importante	Intermédiaire	MT	30 000 par pôle	
Animer le PGD	Piloter et évaluer les actions	Recruter un conseiller en mobilité sur le territoire	Faible	fort	CT	55 000	
Animer le PGD	Piloter et évaluer les actions	Engager des démarches d'écomobilité scolaire	Intermédiaire	faible	MT/LT	30 000 étude PDE 40 000 étude PDIE, 60 000 communication	
<b>Pérenniser et aller plus loin sur la ville partagée et la place aux modes doux</b>	Hiérarchiser le réseau viaire	Mettre en place une politique de stationnement volontariste	Importante	Intermédiaire	CT/MT/LT		15 jours
<b>Rendre plus durables les déplacements de marchandises</b>	Inciter l'usage des modes de livraisons les moins polluants et préserver l'avenir en matière de branchements ferroviaires Optimiser les livraisons sur Sélestat	Investiguer la faisabilité d'un centre de distribution urbaine sur SELESTAT Préserver les ITE du réseau ferré et favoriser le développement d'activités sur des parcelles connectables au réseau ferré et fluvial	Intermédiaire	faible	LT	10 000	

## 4 RECAPITULATIF DES ACTIONS A METTRE EN ŒUVRE A COURT TERME



## 5 RECAPITULATIF DES ACTIONS A METTRE EN ŒUVRE A MOYEN TERME



## 6 RECAPITULATIF DES ACTIONS A METTRE EN ŒUVRE A MOYEN TERME

2023

Mise en place une offre de TC à l'échelle du PETR et proposer une politique multimodale  
Mettre en œuvre un plan de communication et d'animation

Suivre et l'évaluer

2030