

PLAN DE MOBILITE

Communauté
de Communes
du Pays de Barr

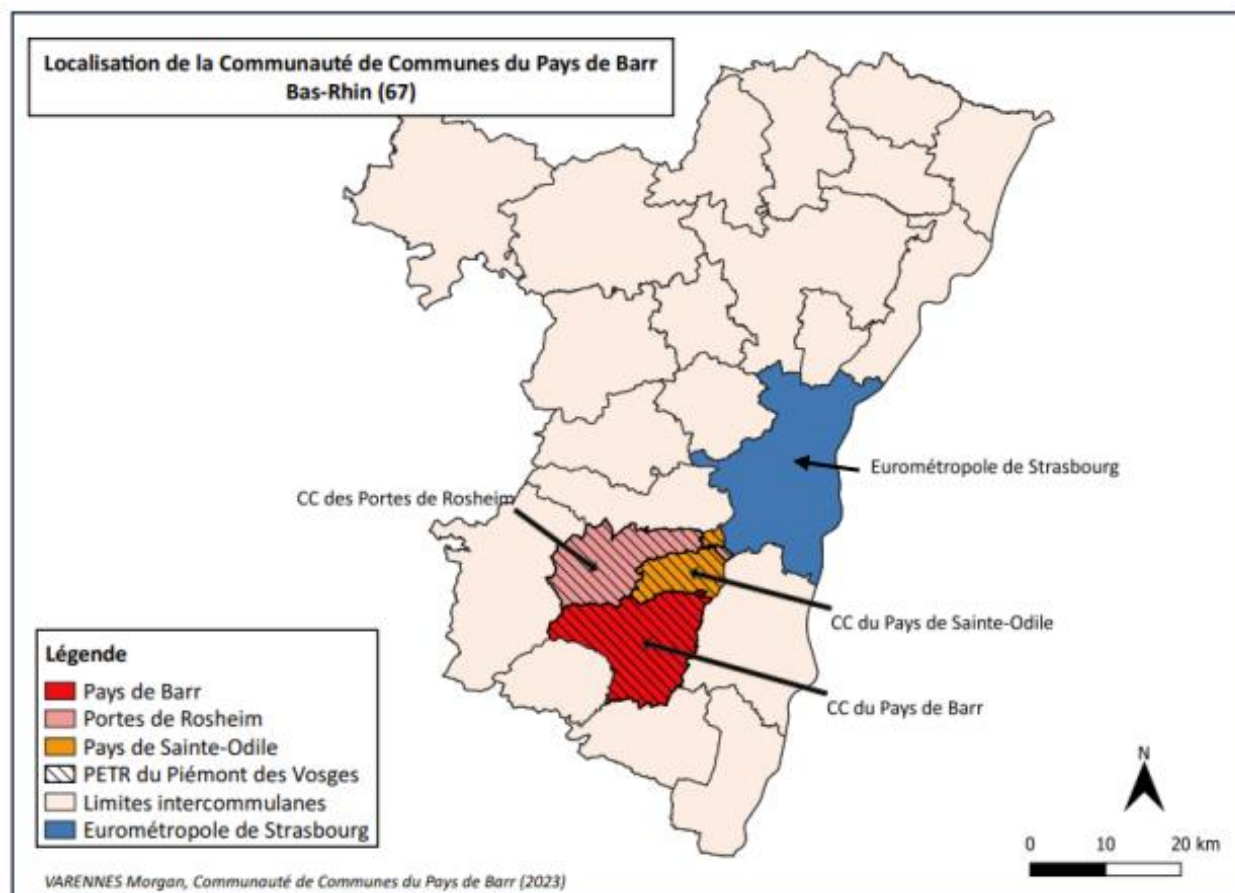
2023



Le territoire du Pays de Barr

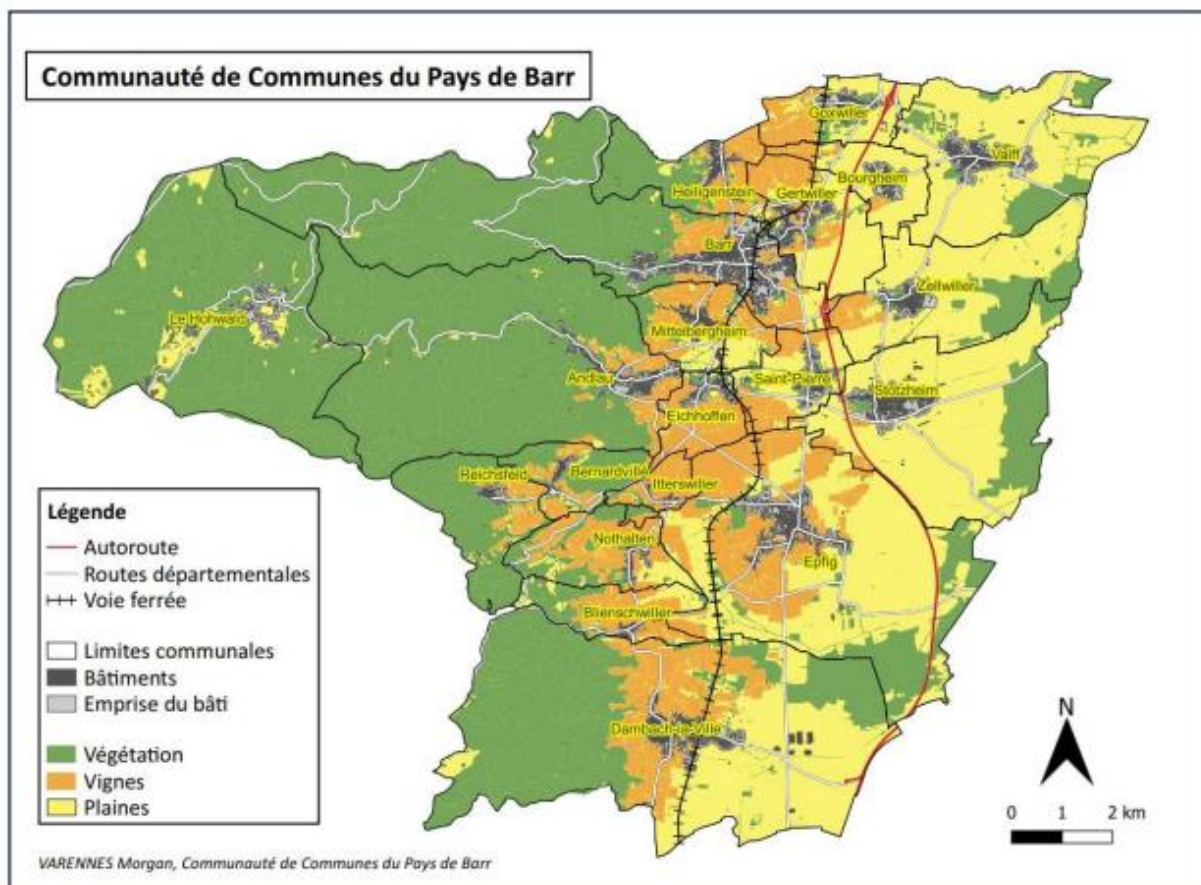
La Communauté de Communes du Pays de Barr est un territoire d'environ 190km² qui appartient au Pôle d'Equilibre Territorial et Rural du Piémont des Vosges, dont la Communauté de Communes des Portes de Rosheim et celle du Pays de Sainte Odile font aussi partie.

Le Pays de Barr est constitué de vingt communes pour un total de 24 300 habitants, dont la commune-centre est Barr avec une population d'environ 7 200 habitants. La population est répartie dans des communes dont les densités sont comprises entre 25 et 350 habitants au km², pour une moyenne de 128 habitants au km².



Le Pays de Barr offre une diversité de territoires : une petite ville centre, des communes rurales de plaines, des communes viticoles et de montagne.

Le territoire est peu fourni en offre de transport : une ligne de train, reliant Sélestat et Strasbourg, qui traverse le territoire et qui dessert six gares, dont la ville-centre de Barr, aucun transport collectif, exceptés les bus scolaires, et le réseau cyclable reste peu pertinent, parfois dangereux.



Les pratiques modales sont alors majoritairement tournées vers l'utilisation de la voiture, de manière générale, et l'autosolisme en particulier qui représente 48% des déplacements selon le diagnostic mobilité réalisé à l'échelle du Pays de Barr en 2022. Les trajets domicile-travail sont dans trois quarts des cas réalisés en voiture.

Le covoiturage, dont la part modale est de 8% tous déplacements confondus, est plébiscité : les deux aires de covoiturage implantées par la CeA sur des points de liaisons à proximité de l'A35 sont régulièrement occupées.

Le train ne représente que 6% des déplacements, ce qui peut s'expliquer par le fait que pour accéder aux différentes gares, les habitants ne résidant pas dans les communes qui en sont pourvues, n'ont d'autres choix que d'utiliser leur voiture pour s'y rendre. Ceci constitue un frein, bien que des parkings aient été construits aux abords d'une partie d'entre-elles.

Enfin, le vélo ne représente que 5% des déplacements réalisés, ce qui s'explique notamment par l'état actuel du réseau cyclable : peu dense, mal identifié et pas toujours de bonne qualité.

En 2019, le potentiel de réchauffement global engendré par le transport routier représentait plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre (85 / 155 teqCO₂). Les objectifs du PCAET, calqués sur ceux du SRADDET 2019, ne sont pas atteints en 2021.

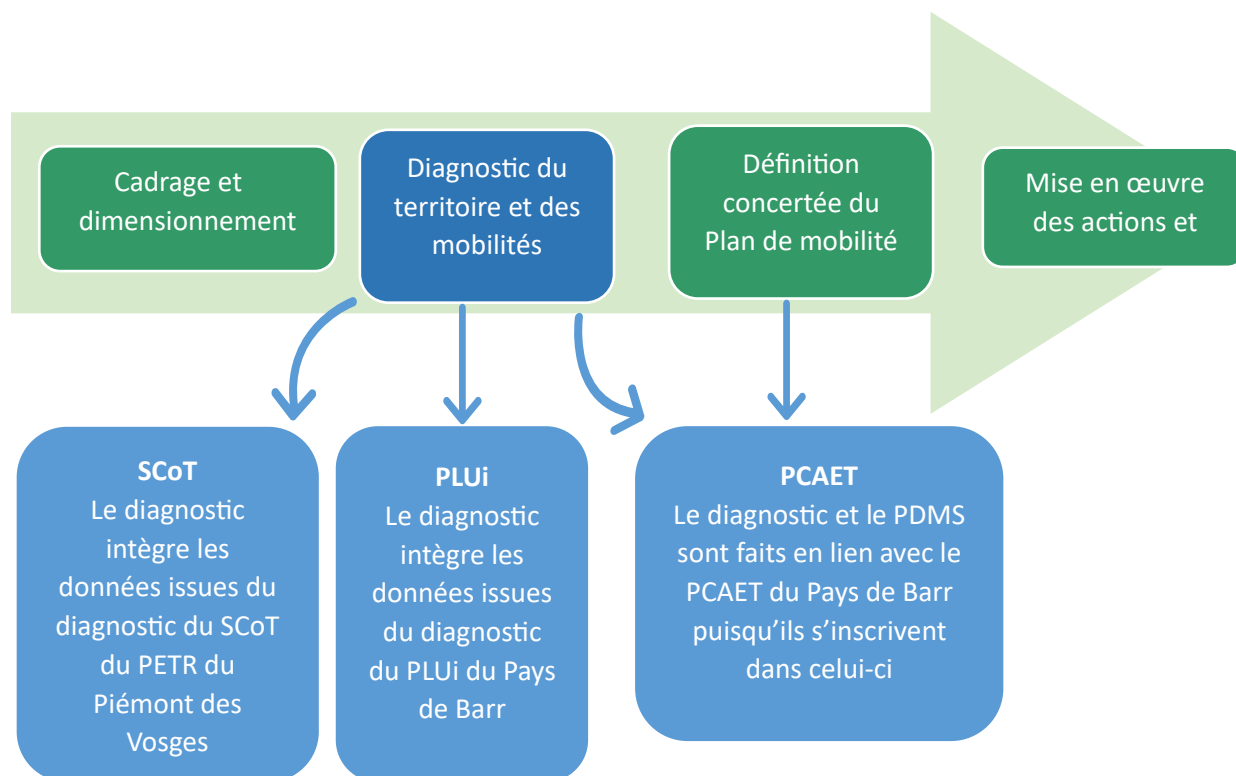
C'est ainsi que la Communauté de Communes a souhaité s'engager dans un Plan de Mobilité avec comme objectif de réduire la part de la voiture thermique et en particulier de l'autosolisme afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Elaboration du Plan de Mobilité Simplifié

Le Plan de Mobilité simplifié présenté fait suite à l'élaboration d'un diagnostic mobilité sur le territoire du Pays de Barr. En effet, ce dernier a permis d'identifier l'ensemble des enjeux de mobilité sur le territoire et d'en connaître les caractéristiques.

L'objectif était d'identifier l'adéquation ou non de l'offre actuelle des services de mobilité avec les besoins de la population et de cibler les priorités sur lesquelles une action territoriale pouvait être pertinente.

Ce diagnostic constituait la première phase de la stratégie globale dans le cadre des mobilités.



La réalisation de ce diagnostic a démarré fin 2021 et s'est poursuivie jusqu'en janvier 2022. L'étape suivante consistait en la co-construction du plan d'actions composant le Plan de Mobilité simplifié du Pays de Barr, étape durant laquelle des ateliers de concertations thématiques ont été organisés avec les acteurs locaux et partenaires :

- Une rencontre individuelle avec 18 communes du Pays de Barr
- Des échanges avec les partenaires locaux :
 - Mission Locale d'Alsace Centrale
 - PETR du Piémont des Vosges
 - Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile
 - Communauté de Communes des Portes de Rosheim
 - Conseil Municipal des Jeunes de Barr
 - Conseil intergénérationnel de Barr
 - Région Grand Est
 - Collectivité Européenne d'Alsace
 - Comité des Partenaires

Le diagnostic a alors permis d'aboutir à certains constats :

- Il y a 3 échelles de pertinence et de complémentarité pour étudier la mobilité. Les actions doivent être mises en place à l'échelle du territoire intercommunal mais certaines doivent être déployées à une échelle plus large.
- Une offre de transport existe sur le territoire du Pays de Barr, mais elle reste à compléter et à adapter aux particularités du territoire et aux besoins des habitants.
- Les acteurs locaux et les élus sont engagés et concernés dans la mesure où ils ont le désir de déployer des services de mobilité plus durables et inclusifs.
- Deux volets prégnants : la sensibilisation à la mobilité durable et le développement du vélo, fortement plébiscité pour réduire l'usage de la voiture en autosolisme.



En définitive, l'ensemble du processus a alors permis d'orienter le Plan Mobilité Simplifié vers 6 grands axes qui sont les suivants :

1. Accompagner le changement de nouvelles pratiques modales
2. Adapter l'offre de transport collectif et favoriser l'intermodalité
3. Développer et favoriser la pratique des modes actifs pour tendre vers un report modal de la voiture vers le vélo et la marche
4. Accompagner les publics non mobiles ou en difficultés vers l'autonomie
5. Développer les services alternatifs à la voiture individuelle thermique
6. Former les acteurs et doter le Plan de Mobilité Simplifié de moyens d'animations

Synthèse du plan de mobilité simplifié

Les axes et actions associées

Axes	Actions
Informer, sensibiliser et accompagner au changement de pratiques modales	1.1. Créer et diffuser un guide grand public de la mobilité
	1.2. Créer et diffuser des plans du réseau cyclable
	1.3. Accompagner les entreprises à réaliser leur plan de mobilité entreprise
	1.4. Développer des événements dans le cadre de la Semaine Européenne de la Mobilité
	1.5. Sensibiliser sur le partage de la voirie
Adapter l'offre de transport collectif et favoriser l'intermodalité	2.1. Déployer des stationnements vélos en proximité des services de mobilité du territoire
	2.2. Expérimenter une extension du transport à la demande vers Sélestat
	2.3. Participer au contrat opérationnel de mobilité et être force de proposition auprès de la Région
	2.4. Créer des services de proximité et un pôle multimodal en gare de Barr
Développer la pratique des modes actifs	3.1. Définir un plan vélo communal
	3.2. Construire un réseau cyclable continu et sécurisé
	3.3. Equiper les bâtiments communautaires de stationnements vélos
	3.4. Organiser des événements dans le cadre de « Mai à Vélo »
	3.5. Accompagner les communes dans la réalisation de plans vélos communaux
	3.6. Déployer un programme d'apprentissage du vélo dans les écoles primaires
	3.7. Mettre en place l'aide à l'achat de vélos à destination des habitants
	3.8. Equiper le territoire d'un Pump Track intercommunal
	3.9. Déployer des services pour vélos connexes aux liaisons cyclables

<p>Accompagner les publics non mobiles ou en difficultés vers l'autonomie</p>	<p>4.1. Créer une plateforme de mobilité pour accompagner individuellement les habitants aux besoins particuliers</p> <p>4.2. Transformer le TAD pour y inclure une visée sociale</p>
<p>Développer les services alternatifs à la voiture individuelle thermique</p>	<p>5.1. Expérimenter le covoiturage</p> <p>5.2. Expérimenter l'autopartage à Barr</p> <p>5.3. Déployer les bornes de recharge électrique</p>
<p>Former les acteurs et doter le plan de mobilité d'une gouvernance et de moyens d'animations</p>	<p>6.1. Créer le Comité des Partenaires de la mobilité</p> <p>6.2. Former les élus aux aménagements de voirie partagée</p> <p>6.3. Former les agents pour accompagner les citoyens dans leur mobilité</p> <p>6.4. Recruter un(e) chargé(e) de mobilité pour conduire la mise en œuvre du plan de mobilité simplifié</p>



**AXE 1 : INFORMER, SENSIBILISER ET ACCOMPAGNER AU
CHANGEMENT DE PRATIQUES MODALES**

Action 1

Créer et diffuser un guide grand public de la mobilité

Diagnostic et constats

Un manque de connaissance des services de mobilité a été identifié chez les habitants et acteurs du territoire. Il y a un réel besoin de créer un **outil qui centralise toutes les informations utiles** à l'usage des solutions de transport existantes sur le territoire.

Ce besoin a été identifié sur tout le territoire et auprès de tous les publics. C'est pourquoi il est important de créer un outil utilisable en autonomie et compréhensible par tous.

Un manque de lisibilité de l'offre globale des services de mobilité ne favorise pas leur usage.

Il n'existe pas de document qui recense les solutions de transport sur le territoire du Pays de Barr

Résumé de l'action

Créer un guide unique de la mobilité permettant d'apporter des réponses adaptées aux besoins des habitants du territoire en leur offrant une centralisation de l'information sur l'ensemble des solutions de transport.

Deux supports identifiés :

- **Un onglet mobilité sur le site internet du Pays de Barr.** La diffusion de la page dédiée pourra être communiquée via les réseaux sociaux, dans le magazine intercommunal et dans les journaux locaux.
- **Un guide papier** à venir chercher en mairie ou distribué directement dans les boîtes aux lettres (une seule fois) avec le magazine intercommunal. Il sera également téléchargeable sur les sites des mairies ou de la communauté de communes.

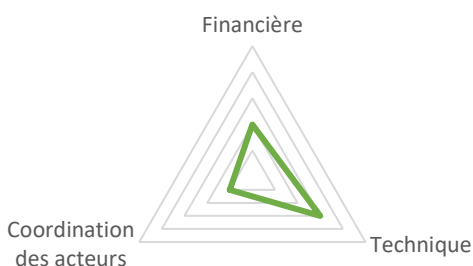
Ce guide doit être exhaustif et rassembler :

- L'ensemble des solutions de mobilité du territoire et les moyens existants pour y accéder.
- L'ensemble des aides à la mobilité

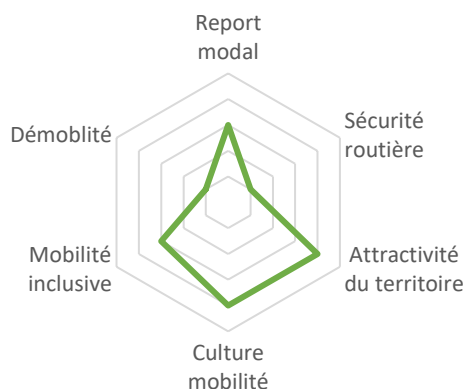
Etapes et phasage

1. Recenser les solutions de mobilité du territoire
2. Créer une charte graphique de la mobilité (interne ou externe)
3. Créer le guide et/ou le site internet/page mobilité du Pays de Barr
4. Imprimer et diffuser le guide
5. Faire la promotion du guide (presse, réseaux sociaux etc.)

Difficulté de l'action



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre : Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB- Maître d'ouvrage et maître d'œuvre

Partenaires :

Communes, Office de tourisme

Indicateurs de suivi :

Nombre de guides distribués

Fréquentation du site internet

Dépenses :

Création d'une charte graphique mobilité :

9 600 €

Création d'un site internet / outil (non prioritaire) :

500 €

Création d'un guide papier :

2 000 €

Subventions :

Accélérateur de transition

100 % de l'investissement

2022	2023	2024	2025	2026
		X	X	X

Action 2

Créer et diffuser des plans du réseau cyclable

Diagnostic et constats

Sur le territoire du Pays de Barr, la pratique du vélo est très faible alors que le territoire bénéficie de nombreux chemins secondaires partagés sécurisés et aménagés. Ces chemins sont principalement des chemins partagés avec les agriculteurs et viticulteurs.

Notamment en raison de la pratique agricole sur ces chemins, il est difficile pour un habitant de les différencier des chemins privés non accessibles aux autres usagers.

Le Pays de Barr a pour ambition de développer un réseau cyclable intercommunal continu et sécurisé : il est alors essentiel de communiquer sur les futurs aménagements à la fois pour inciter à la pratique cyclable mais aussi pour rassurer les usagers.

Résumé de l'action

Créer une carte du réseau cyclable permettant d'identifier :

- Les liaisons et aménagements selon leur typologie (chemins partagés, bande, piste en site propre etc.)
- Les services pour vélos : stationnements, bornes d'autoréparation, vélocistes et réparateurs vélos etc.
- L'offre cyclo-touristique (boucles, QR codes renvoyant vers les boucles etc.)

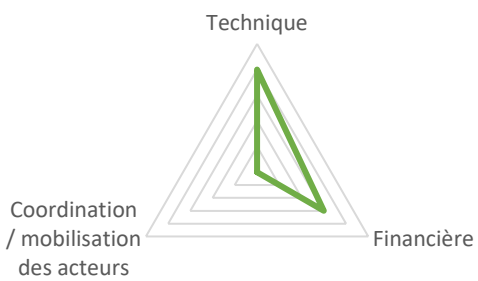
Deux supports :

- Des cartes imprimées
- Une carte interactive en ligne

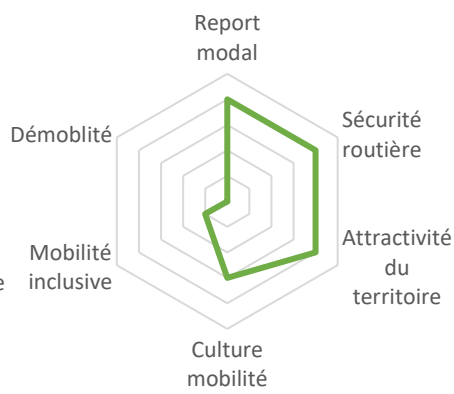
Etapes et phasage

1. Recenser les aménagements cyclables et services vélos
2. Créer la carte
3. Créer le réseau interactif
4. Imprimer et diffuser les cartes
5. Faire la promotion

Difficulté de l'action



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre : **Globale**



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB- Maître d'ouvrage et maître d'œuvre

Partenaires :

Communes, Office de tourisme, PETR, CEA, ADT

Indicateurs de suivi :

Nombre de guides distribués
Fréquentation du site internet

Dépenses :

Cartes imprimées sur planimètre en bois :
16 000 €

Subventions :

Accélérateur de transition
100 % de l'investissement

2022	2023	2024	2025	2026
			X	X

Action 3

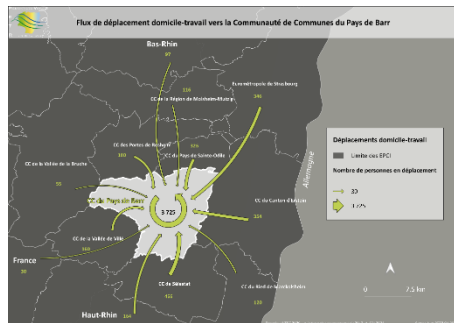
Accompagner les entreprises à réaliser leur plan de mobilité

Diagnostic et constats

Le territoire du Pays de Barr est structuré par 9 zones d'activités et artisanales au centre du territoire (Barr, Andlau, Saint-Pierre, Valff, Epfig), au sud (Dambach-la-Ville) et au Nord (Valff).

Sur le territoire, 80% des entreprises compte moins de 10 salariés (1376 entreprises), 12% plus de 10 (201 entreprises) et 8% sont sans salarié.

Le territoire est structuré par un pôle d'emploi principal à Barr et des pôles d'emplois structurants secondaires à Epfig, Dambach-la-Ville et Andlau.



Environ 30% des flux sont internes au territoire, donc de plus ou moins courte distance (plus de 3700 flux quotidiens).

Au quotidien, on compte en moyenne 2 410 flux entrants sur le territoire du Pays de Barr.

On compte aussi de nombreux flux provenant de l'Eurométropole de Strasbourg

La Mission Locale de Sélestat centre Alsace, qui tient une permanence à Barr, met en avant la difficulté que rencontrent les jeunes à s'insérer professionnellement.

D'un autre point de vue, les grosses entreprises du territoire pointent également du doigt cet enjeu à l'origine d'une difficulté de recrutement.

Résumé de l'action

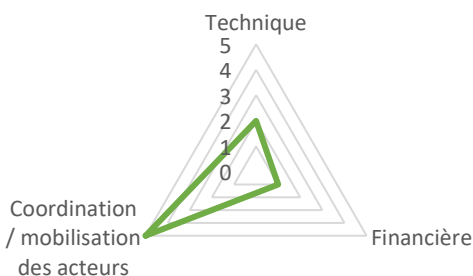
Le PDMe est un outil qui permet d'agir sur le report modal en accompagnant les employés à changer leurs habitudes de déplacement. Le PDMe se compose en 3 étapes : réaliser une enquête de mobilité, mettre en place des actions, évaluer et suivre.

L'action consiste à promouvoir le PDMe et la mobilité durable auprès des employeurs et doter les entreprises d'outils pour les aider à élaborer leur plan de mobilité.

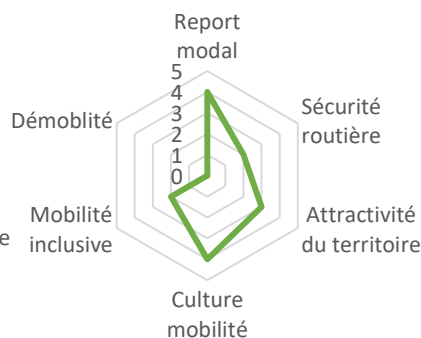
Etapes et phasage

1. Créer des outils d'information sur le PDMe et les mobilités durables
2. Organiser une journée d'échange sur la mobilité à destination des employeurs
3. Créer des outils d'accompagnement à la réalisation d'un PDMe
4. Imprimer et diffuser les outils auprès des entreprises souhaitant élaborer un PDMe
5. Evaluer et suivre l'élaboration des PDMe

Difficultés de l'action



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre : Locale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB

Partenaires :

Communes, Entreprises

Indicateurs de suivi :

Nombre d'entreprises engagées

Report modal chez les actifs concernés

Dépenses :

Journée d'échange :

250 €

Impression des outils :

250 €

Subventions :

Accélérateur de transition

100 % de l'investissement

2022	2023	2024	2025	2026
		X	X	X

Action 4

Développer des événements dans le cadre de la Semaine Européenne de la Mobilité

Diagnostic et constats

La Semaine Européenne de la Mobilité Durable est un évènement qui vise à inciter le plus grand nombre de personnes à adopter une démarche éco-citoyenne en privilégiant les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (vélo, marche, covoiturage, autopartage, transports publics etc.) dans le but de réduire les émissions de Gaz à Effet de Serre des transports. Elle se déroule chaque année en septembre.

En effet, en Europe et en France, le transport est la première source d'émission de Gaz à Effet de Serre (GES). En France, la voiture particulière est responsable de plus de 50% des émissions de GES :

Pour diminuer les émissions de GES dues à la voiture, les territoires français doivent agir à leur échelle pour diminuer la part modale de la voiture au profit des modes alternatifs tels que le vélo, la marche, la voiture partagée, les transports collectifs etc.

Cela passe par la mise en place de solutions de mobilité mais aussi **par une volonté d'accompagner, éduquer et sensibiliser les publics sur ces questions de mobilité durable.**

Résumé de l'action

L'action consiste à créer un programme d'évènements sur la mobilité durable à destination des habitants du territoire afin de promouvoir des moyens de déplacement alternatifs à la voiture individuelle et leurs bienfaits économiques, écologiques et sur la santé. Ce programme sera déployé dans le cadre de la Semaine Européenne de la Mobilité Durable (SEMD). Le choix des évènements se fera en réponse au thème de la SEMD.

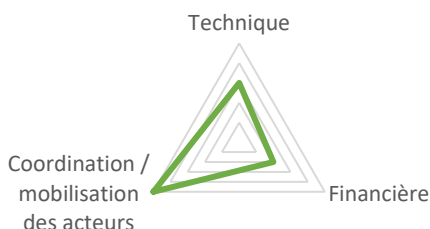
Pour bénéficier du dispositif de communication et du kit d'outils organisationnels fournis par l'ADEME, il est nécessaire de remplir au moins un des trois critères préconisés par la Commission :

- Organiser une semaine d'actions consacrée à la mobilité durable selon le thème communiqué
- Lancer une action pérenne consacrée à la mobilité durable
- Organiser une journée sans voiture

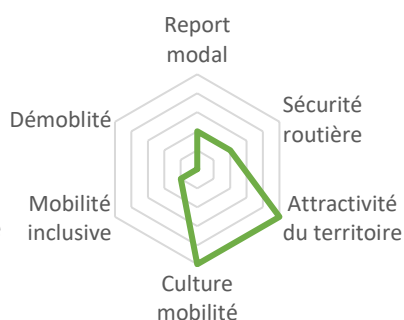
Etapes et phasage

1. Identifier les acteurs pouvant contribuer à la SEMD
2. Créer un groupe projet composé de ces acteurs
3. Créer le programme d'évènements en fonction du thème de la SEMD
4. S'inscrire à la Semaine Européenne de la Mobilité Durable
5. Communiquer auprès des habitants avec les outils mis à disposition par l'ADEME
6. Mettre en œuvre le programme d'évènements durant la SEMD

Difficultés



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre :
Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB

Partenaires :

Communes, Office de tourisme, associations, périscolaires, écoles

Indicateurs de suivi :

Nombre d'évènements organisés

Nombre de participants par évènements

Nombre d'acteurs impliqués dans la démarche

Dépenses :

Communication :

2 000 €

Animations :

5 000 €

Subventions :

Accélérateur de transition

100 % de l'investissement

2022	2023	2024	2025	2026
		X	X	X

Action 5

Sensibiliser sur le partage de la voirie

Diagnostic et constats

Les accidents sont plus nombreux et plus graves hors agglomération, puisque 82% des accidents se sont produits hors agglomération.

A l'inverse, en agglomération, les accidents sont moins nombreux. En revanche, ils ont majoritairement été enregistrés au niveau des carrefours et des passages à niveau identifiés.

- **Le stationnement sauvage sur les trottoirs** rend difficile les déplacements piétons sur les trottoirs et à vélo pour les enfants.
- De plus en plus constaté, **le non-respect des zones 30 et des zones de rencontre par les automobilistes** sont à l'origine du **manque de sécurité routière**. Cela a un impact négatif direct sur la pratique des modes actifs.
 - Cette problématique a également beaucoup d'impact sur la mobilité scolaire : en effet, les parents sont plutôt réticents à l'idée de laisser leurs enfants circuler à vélo ou à pied pour se rendre à l'école.
- Une autre problématique recensée est celle du partage des chemins agricoles et viticoles. L'enjeu est fort car de nombreux chemins secondaires sécurisés pour les vélos sont des chemins agricoles. Ces derniers appartiennent soit à la commune soit aux associations foncières.
 - **Partage entre les vélos et les engins agricoles dans la plaine**, où la cohabitation n'est pas dans les mœurs
 - **Voitures qui empruntent les chemins agricoles dans la plaine**, notamment entre Stotzheim, Zellwiller, Bourgheim et Valff. Mais aussi dans les chemins viticoles autour d'Heiligenstein.
 - **Partage entre les vélos et les viticulteurs**

Résumé de l'action

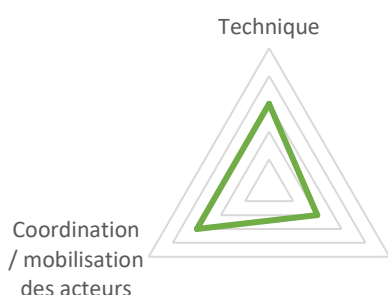
Créer une campagne de communication visant à sensibiliser les usagers au partage de la voirie, qui prendra deux formes :

- De la signalétique à installer aux abords des routes : zone de partage, bandes cyclables, zone 30, chemins partagés, ...
- De la communication ludique et informative : guide des bonnes pratiques cyclables sur les chemins partagés.

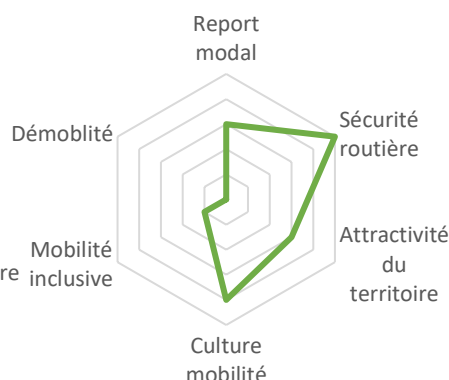
Etapes et phasage

1. Identifier les zones du territoire à équiper en signalétique
2. Créer la campagne (contenu, graphisme etc.)
3. Diffuser

Difficultés



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre : Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB – Maître d'ouvrage

Partenaires :

Communes, ADEME, CEREMA, CEA

Indicateurs de suivi :

Nombre de signalétiques déployées

Vitesse de circulation sur les chemins partagés

Dépenses :

Investissement :

350 € par panneau de signalétique

Subventions :

Accélérateur de transition

100 % de l'investissement

2022	2023	2024	2025	2026
		X	X	X
		X	X	X
		X	X	X



AXE 2 : ADAPTER L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF ET FAVORISER L'INTERMODALITE

Action 1

Déployer les stationnements vélos à proximité des services et équipements

Diagnostic et constats

L'existence de stationnements vélo sécurisés et abrités constitue un facteur déterminant à l'usage du vélo, tout autant que la création de cheminements cyclables (CEREMA)

- Sur le territoire du Pays de Barr, en proximité directe des points intermodaux, l'offre de stationnement vélo est faible ou non adaptée :
 - Les aires de covoiturages sont dépourvues de stationnements vélos ;
 - Les gares sont peu équipées ou proposent des stationnements inadaptés ;
 - Sur les lignes scolaires, les arrêts de bus ne sont pas équipés ;
 - Les aires de camping-car ne sont pas équipées.
- De plus, il existe une méconnaissance de l'offre de stationnements vélos sur le territoire du Pays de Barr.
- Le PDMs du Pays de Barr vise à déployer de nouveaux services de mobilité : il est alors essentiel que l'intermodalité avec le vélo soit favorisée.

Résumé de l'action

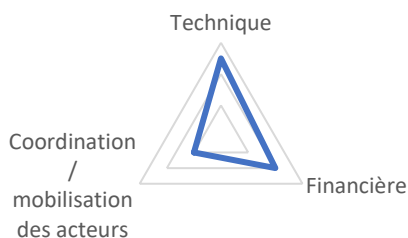
L'action vise à équiper les points multimodaux et les lieux stratégiques en stationnements pour vélos, adapté à du stationnement de longue durée.

	Centres administratifs, office de tourisme, médiathèques, bibliothèques	Cinémas, musées, théâtres, centre de santé, centres sociaux, espace sportifs	Hébergements, gares, points multimodaux
Temps de stationnement	Courte durée Moins d'une heure	Moyenne durée Quelques heures	Longue durée Du matin au soir
Distance du lieu de destination	10 mètres max	20 mètres max	30 mètres max
Fermeture du stationnement ou contrôle d'accès	Inutile	Espace délimité non fermé	Local fermé
Matériel d'ancrage	Arceaux	Arceaux	Arceaux
Maintenance	Faible	Faible mais régulière	Importante et régulière
Exemples de stationnements	Arceaux	Arceaux vélos couverts	Enclos fermés

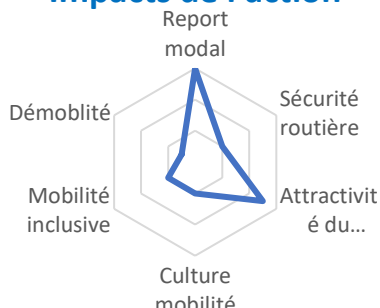
Etapes et phasage

1. Recenser les solutions de mobilité du territoire
2. Localiser les emplacements adéquats à l'implantation d'arceaux vélos
3. Procéder à l'installation des stationnements
4. Intégrer au guide mobilité

Difficultés



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre :
Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB – Maître d'ouvrage et maître d'œuvre

Partenaires :

Communes, CEA, Région

Indicateurs de suivi :

Nombre de stationnements créés

Dépenses :

Investissement :

80 000 €

Arceau : 120 €

Abri vélo 8 places : 1 000 €

Box fermé : 5 000 €

Subventions :

Alvéole +

40% de l'investissement

2022	2023	2024	2025	2026
		X	X	

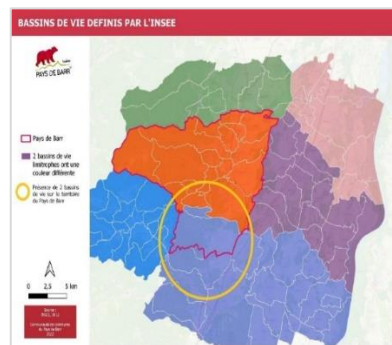
Action 2

Expérimenter une extension du TAD vers Sélestat

Diagnostic et constats

En termes de niveau de services et d'équipements, on observe un **maillage structuré entre le pôle urbain principal** (ville-centre de Barr) et des **pôles secondaires locaux structurants** (Epfing, Andlau et Dambach-la-Ville).

Mais les services et équipements existants sur le territoire ne répondent pas à tous les besoins de la population, notamment en termes d'accès aux soins.



Le territoire du Pays de Barr appartient à deux bassins de vie distinct :

- Celui de **Barr au Nord**
- Celui de **Sélestat au Sud**, avec les communes de Blienschwiller et Dambach-la-Ville.

Il convient alors de proposer aux habitants du Pays de Barr des **services de mobilité qui améliorent l'accessibilité aux équipements et services situés à l'extérieur du territoire**, qui constituent une offre complémentaire indispensable à l'offre locale.

Résumé de l'action

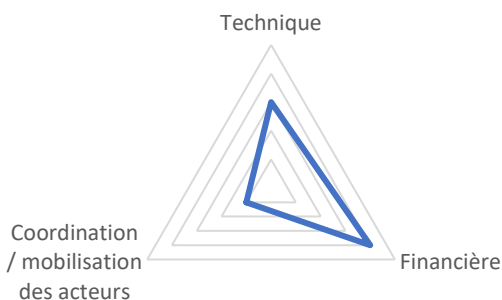
L'action consiste à expérimenter une extension du Transport à la demande vers Sélestat. Au regard des éléments de diagnostic, il est proposé de connecter, via le TAD, les communes du Sud du territoire au pôle urbain de Sélestat :

- Communes concernées : Dambach-la-Ville, Blienschwiller, Nothalten, Itterswiller, Epfig, Bernardvillé et Reichsfeld
- Expérimentation : 1^{er} septembre 2022 – 1^{er} septembre 2023

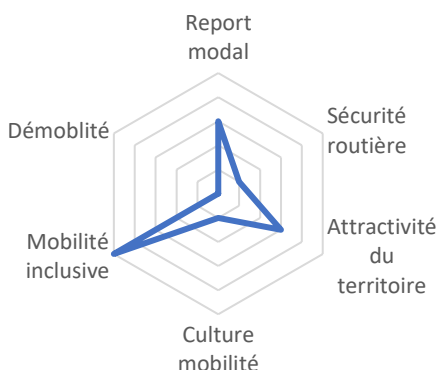
Etapes et phasage

1. Définir les communes concernées par l'expérimentation
2. Rédiger le marché et lancer un appel d'offre
3. Communiquer sur le nouveau service
4. Lancer la phase d'expérimentation

Difficultés de l'action



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre :
Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB – Maître d'ouvrage

Partenaires :

Communes, Ville de Sélestat

Indicateurs de suivi :

Profil des usagers

Itinéraires des déplacements

Motifs de déplacement

Dépenses :

Fonctionnement :

8 000 €

Subventions :

Aucune

2022	2023	2024	2025	2026
X	X			

Action 3

Participer au contrat opérationnel de mobilité : être force de proposition auprès de la Région

Diagnostic et constats

La Communauté de communes du Pays de Barr est associée aux EPCI limitrophes dans un même bassin de mobilité.

Cette échelle de bassin doit permettre de coordonner, en lien avec la Région, les liaisons interurbaines, d'expérimenter des actions entre les territoires et de réfléchir à une offre de mobilité au plus près des besoins des habitants et des enjeux locaux, en lien avec les différents opérateurs de mobilité.

L'offre de transport de la Région Grand-Est présente sur le territoire se décompose comme ceci :

- Une offre ferroviaire matérialisée par 6 gares sur le territoire du Pays de Barr (ligne Sélestat-(Molsheim)-Strasbourg), marquées par une fréquentation en déclin et des améliorations d'intermodalité possibles.
- Aucune ligne de car régulière ;
- 2 circuits scolaires reposant sur une flotte de véhicules gérés par l'opérateur. La desserte scolaire pose parfois question pour certains circuits aux temps de déplacements longs et non symétriques le matin et le soir.

Résumé de l'action

Participer activement au Contrat opérationnel de mobilité qui sera défini sur le périmètre du bassin de mobilité auquel appartient la communauté de communes.

Introduit par la LOM, le contrat opérationnel de mobilité est la traduction opérationnelle des différents points déclinant le rôle de chef de file de la Région, à l'échelle d'un bassin de mobilité. Il peut porter sur certains ou sur l'intégralité des points déclinant le rôle de chef de file de la Région, selon les besoins locaux.

Il est conclu par la Région avec les principaux acteurs de la mobilité sur le territoire. Le contrat porte notamment sur :

- La coordination des acteurs et des actions communes sur la mobilité et l'intermodalité
- L'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité
- Les modalités de la coordination avec les gestionnaires de voirie et d'infrastructures pour créer des conditions favorables au développement des mobilités.

La contribution du Pays de Barr se traduit ainsi :

- Identification des besoins d'évolution de l'offre régionale, en lien avec les acteurs locaux
- Présentation des besoins
- Recherche d'une négociation avec les acteurs impliqués dans le contrat opérationnel

Etapes et phasage

1. Créer un groupe de travail pour préciser les besoins d'évolution de l'offre régionale
2. Formaliser les besoins auprès des acteurs concernés pour une inscription au contrat opérationnel de mobilité
3. Travailler en concertation avec les EPCI du bassin de mobilité pour une cohérence des actions et des perspectives de collaboration sur des projets communes, notamment interurbains

Echelle de mise en œuvre :
Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

Région Grand-Est

Partenaires :

Communes, COPAR, COPIL, EPCI,
CEA

Indicateurs de suivi :

Aucun

Dépenses :

Aucune

Subventions :

Aucune

2022	2023	2024	2025	2026
		X	X	X
		X	X	X

Action 4

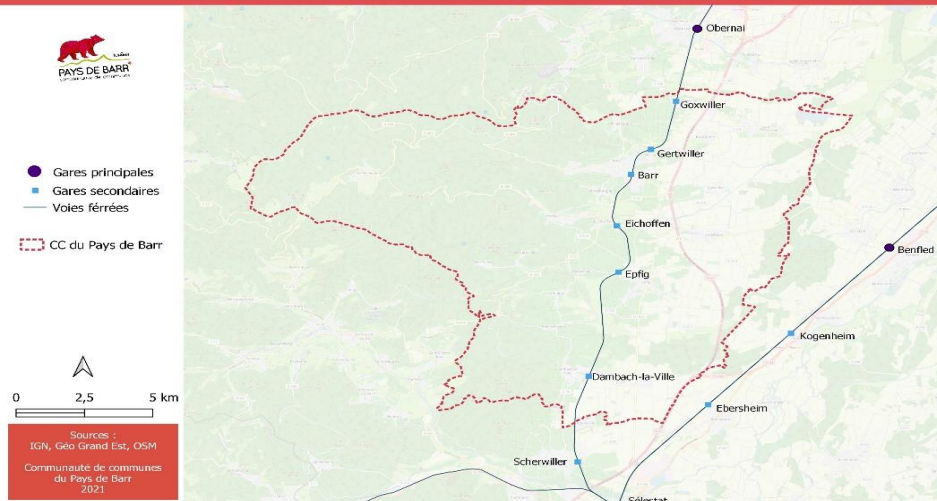
Créer des services de proximité et un pôle multimodal en gare de Barr

Diagnostic et constats

Une ligne ferroviaire régulière, qui relie Sélestat à Strasbourg, traverse le territoire du Pays de Barr et dessert 6 gares : Dambach-la-Ville, Epfig, Eichhoffen, Barr, Gertwiller, Goxwiller. Les autres communes n'ont pas d'accès direct à ces gares et certaines sont assez éloignées.

Cette ligne ferroviaire constitue la seule offre régulière de transport sur le territoire.

RÉSEAU FERROVIAIRE DU PAYS DE BARR



Près de 8% des ménages du Pays de Barr ne possède pas de véhicule.

Résumé de l'action

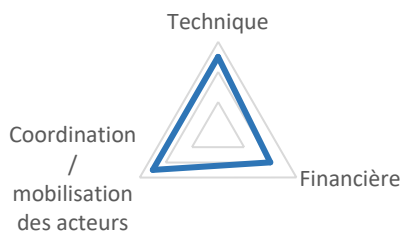
L'objectif est de proposer un groupement de services de mobilité dans la commune centre de Barr, plus particulièrement à proximité de la gare ferroviaire, afin de créer un véritable pôle multimodal.

Un parking grande capacité a été implanté, auquel il faudra associer le déploiement d'une offre d'autopartage, l'implantation d'un parking vélo sécurisé (autre que celui de la SNCF), un service de location de vélos longue durée, etc...

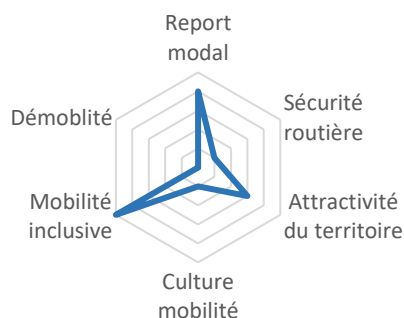
Etapes et phasage

1. Diagnostic et évaluation du potentiel de chaque offre de mobilité en gare de Barr
2. Lancement de l'appel d'offre pour l'ensemble des services mobilité sélectionnés
3. Mise en place technique
4. Expérimentation d'un an
5. Communication

Difficultés de l'action



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre : Locale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

Ville de Barr

Partenaires :

CCPB

Indicateurs de suivi :

Report modal de la voiture

Nombre de location de véhicules

Nombre de location vélos

Occupation des stationnements vélos

Dépenses :

Non estimés

Subventions :

Région Grand Est, CEA, Alvéole+

2022	2023	2024	2025	2026
		X	X	X



AXE 3 : DEVELOPPER LA PRATIQUES DES MODES ACTIFS

Action 1

Définir un Plan Vélo intercommunal

Diagnostic et constats

A l'échelle du PETR, la part modale du vélo est faible (5% en 2019), tous motifs de déplacement confondus (augmentation de 1 point en 10 ans).

Ce faible usage du vélo s'explique par plusieurs facteurs :

- Une offre non adaptée aux déplacements du quotidien ;
- Une forte insécurité routière ;
- Le manque de services pour vélos ;
- Une culture vélo qui mérite d'être alimentée ;
- Des problématiques d'accès fortes dans certaines communes (absence d'aménagements, stationnements sauvages etc.)

Mais aujourd'hui, le vélo est largement plébiscité par les habitants et les élus pour remplacer la voiture, tant pour le loisir qu'au quotidien.

En effet, le vélo présente un fort potentiel de développement sur le territoire, notamment car :

- A l'échelle du PETR, plus de 95% des déplacements sont intra-territoriaux, offrant au territoire un réel potentiel de développement des modes actifs.
- La CCPB est doté d'un réseau secondaire dense, offrant de multiples possibilités d'itinéraires sécurisés à vélo.

Résumé de l'action

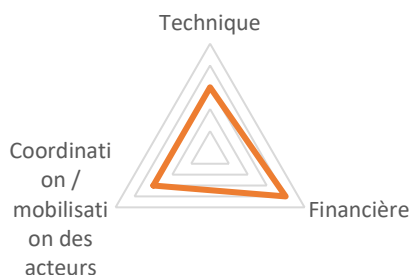
L'action consiste à définir, en concertation avec les acteurs et communes du territoire le Plan Vélo intercommunal du Pays de Barr, comprenant :

- Un schéma directeur cyclable (liaisons inter-communales uniquement) ;
- Un schéma directeur de jalonnement (intercommunal) ;
- Les services vélos à déployer ;
- Une offre touristique complémentaire.

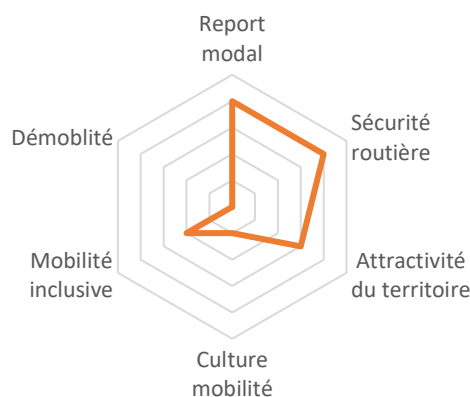
Etapas et phasage

1. Réaliser le Plan Vélo
2. Communiqué auprès des habitants tout au long de la démarche
3. Valider le Plan Vélo en conseil communautaire

Difficultés de l'action



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre :
Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB – Maître d'ouvrage

Partenaires :

Communes, COPAR, Office de tourisme, CEA, Région

Indicateurs de suivi :

Aucun

Dépenses :

Etude :

35 000 € TTC

Subventions :

AVELO 2

60 % de l'investissement

Grand Est : 5680 €

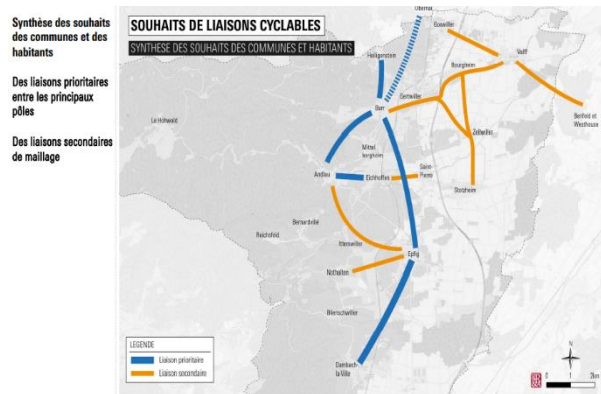
2022	2023	2024	2025	2026
X				

Action 2

Construire un réseau cyclable continu et sécurisé

Diagnostic et constats

Le réseau cyclable du Pays de Barr fait 20 km au total et se compose de 4km de piste cyclable et 16km de voie agricole.



En 2022, le Pays de Barr a lancé l'étude de son Plan Vélo. Dans ce cadre des visites de terrains avec les élus et une enquête publique ont été réalisés. A partir des données récoltées, une carte des souhaits de liaisons cyclables a été réalisée :

A partir de ces tracés, un réseau cicle a été proposé et a

servi de base pour construire les tracés précis des liaisons intercommunales, en prenant en compte les contraintes techniques, financières et temporelles (délais d'études et d'acquisition foncière).

Résumé de l'action

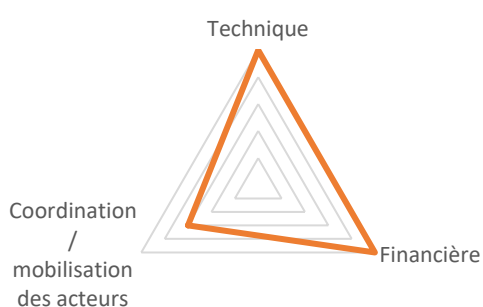
Le plan vélo préconise un déploiement du réseau cyclable intercommunal en 3 phases :

- **A court terme (5ans)** : 19 km de nouvelles voies et 22km de voies existantes à jalonner → les liaisons vers Barr et les gares, vers les collèges et lycées, sécurisation de l'Eurovélo5, les liaisons à jalonner, les liaisons avec la CCPR.
- **A moyen-terme (10 ans)** : 20 km de voie supplémentaire → liaisons vers les zones d'activités, gares et entres les petites communes.
- **A long terme (15 ans)** : 7 km de voie supplémentaire → autres liaisons couteuses et complexes

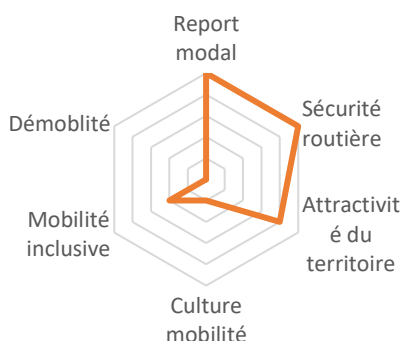
Etapas et phasage

1. Etablir un état des lieux du réseau cyclable
2. Définir la stratégie de jalonnement
3. Valider la stratégie avec les différentes communes
4. Phase opérationnelle du jalonnement
5. Déterminer la complexité dans la faisabilité de chaque liaison cyclable
6. Phase opérationnelle de l'aménagement des liaisons cyclables

Difficultés de l'action



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre :
Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB – Maître d'ouvrage

Partenaires :

Communes, COPAR, Office de tourisme, CEA, Région

Indicateurs de suivi :

Nombre de km de voies nouvelles

Fréquentation des voies

Dépenses :

Jalonnement :

30 000 €

Travaux de voirie :

6,8 millions €

Subventions :

DETR, DSIL, FMA, CEA, Grand Est

2022	2023	2024	2025	2026
	X	X	X	X
	X	X	X	X
	X	X	X	X
	X	X	X	X

Action 3

Equiper les bâtiments communautaires de stationnements vélos

Diagnostic et constats

La CCPB possède 48 équipements communautaires ainsi que les 6 zones d'activités du territoire :

- **9 sont équipés** en stationnements pour vélos, pour un total de **83 places** ;
- Les équipements disposant de stationnements vélos sont : les **équipements sportifs du Jardin des sports** de Barr (57 places abrités), le **siège de la CCPB** (20aine de places abrités) et le **pôle enfance jeunesse** (4 places).
- Les **ZA ne sont pas équipées** en stationnements vélos.
- Les périscolaires sont inégalement équipés

Plus globalement, presque toutes les communes sont équipées en stationnement vélo mais en grande majorité en pince-roue (stationnement qui abime le vélo – risque de voilage de roue – et présente un niveau de sécurité faible).

Sur les 16 périscolaires :

- 10 se trouvent dans le même bâtiment que l'école primaire, ou à proximité (50m)
- 4 font partie d'un bâtiment public de service (médiathèque, presbytère, salle polyvalente etc.)
- 2 n'ont pas assez de place pour y installer des stationnements vélos
- 3 sont déjà équipés de stationnements (pincés-roues)

Résumé de l'action

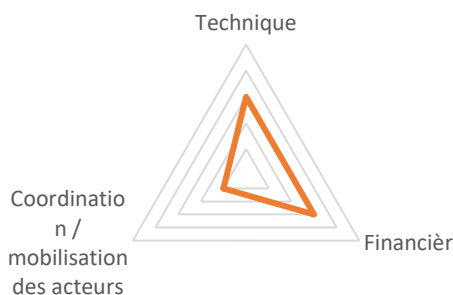
Déployer un parc de stationnements pour vélos en proximité des équipements accueillant du public, des employés et des visiteurs.

Le Pays de Barr est propriétaire de 17 bâtiments sur 32, dont 9 sont déjà équipés en stationnements vélos. Pour les autres il faut étudier les usages et la fréquentation.

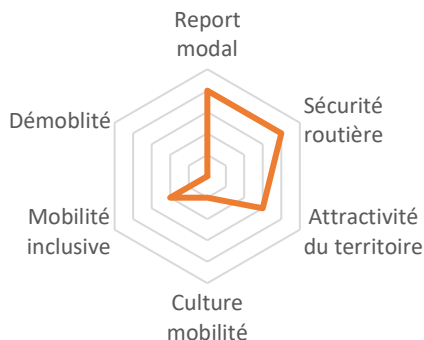
Etapas et phasage

1. Etablir un état des lieux du stationnement existant sur le territoire
2. Etudier l'usage et la fréquentation des bâtiments non équipés
3. Définir la stratégie d'implantation de stationnements
4. Phase opérationnelle

Difficultés de l'action



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre :
Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB – Maître d'ouvrage

Partenaires :

Communes

Indicateurs de suivi :

Nombre de bâtiments équipés

Nombre de places de stationnements déployées

Dépenses :

Travaux :

50 000 €

Subventions :

Alvéole +

40% de l'investissement

2022	2023	2024	2025	2026
X	X	X	X	X

Action 4

Organiser des événements dans le cadre de « Mai à Vélo »

Diagnostic et constats

Les habitudes et les choix modaux ne sont pas guidées que par la qualité des offres de transports (confort, coût, rapidité...) mais par d'autres facteurs psychologiques et sociaux. Pour le vélo, ce peut être : la compétence de se déplacer à vélo, la perception du mode, le sentiment de sécurité, la culture vélo etc.

Pour favoriser l'usage du vélo, il faut permettre à la fois la sécurité de la pratique, un maillage en voies cyclables, des services pour vélo mais aussi une éducation et une sensibilisation à la pratique cyclable.

- L'accompagnement, la sensibilisation, l'animation de services dédiés au vélo sont donc stratégiques pour mettre en mouvement les changements de comportements.
- Pour encourager la pratique du vélo, il est important de créer une culture du vélo sur le territoire, permettant de donner plus de poids à ce mode de déplacement et d'encourager son usage.

Résumé de l'action

L'action consiste à créer, chaque année et dans le cadre de Mai à Vélo, des événements visant à promouvoir la pratique du vélo auprès de tous les publics (scolaires, actifs, retraités, touristes...) en partenariat avec les acteurs locaux.

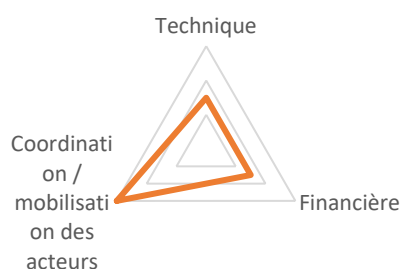
Catégorie d'événements :

- Randonnées, balades, parades ou parcours à vélo ;
- Animations de sensibilisation, de promotion et d'accompagnement (fête du vélo, atelier d'autoréparation, journée d'initiation aux VAE, parcours maniabilité, jeux, bourse aux vélos etc.) ;
- Défi j'y vais : défi organisé par l'association Vélo et mobilités actives Grand-Est visant à encourager les entreprises et écoles du territoire à aller à l'école ou au travail autrement qu'en voiture.

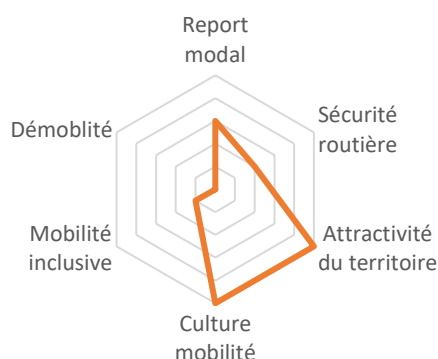
Etapes et phasage

1. Identifier et mobiliser les acteurs
2. Définir les modalités d'événements
3. Inscrire les événements sur la plateforme « Mai à Vélo »
4. Diffuser le programme d'événements dès le mois d'Avril

Difficultés



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre :
Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB – Maître d'ouvrage

Partenaires :

Communes, Office de tourisme, périscolaires, FUB, ADEME, cyclo clubs

Indicateurs de suivi :

Nombre d'événements organisés

Fréquentation des événements

Nombre de participation au défi
« J'y Vais »

Dépenses :

Animations :

5 000 €

Subventions :

AVELO 2

60% du HT

2022	2023	2024	2025	2026
X	X	X	X	X

Action 5

Accompagner les communes dans la réalisation de plan vélos communaux

Diagnostic et constats

En 2022, la Communauté de communes a lancé l'étude de son Plan vélo intercommunal.

Ce plan ne concerne que les liaisons intercommunales : pour assurer une continuité à l'échelle intra-communale, il est essentiel que les communes aménagent les agglomérations en tendant vers des espaces partagés, le tout en suivant les recommandations du CEREMA.

L'enquête réalisée auprès des communes a permis d'identifier une problématique d'accès forte dans certaines communes en raison de l'absence de trottoirs, du stationnement sauvage et d'un mauvais partage de la rue favorisant les voitures.

Le territoire est caractérisé par une hausse de l'accidentologie : les accidents en agglomération sont principalement localisés au niveau des carrefours et des passages à niveau.

De manière générale, le vélo est plébiscité par les habitants et les élus pour remplacer la voiture pour les trajets du quotidien de courte distance.

Résumé de l'action

L'action consiste à **accompagner les communes dans la réalisation de plans vélo communaux** ou **d'aménagements partagés** visant à assurer la continuité cyclable intra-communale.

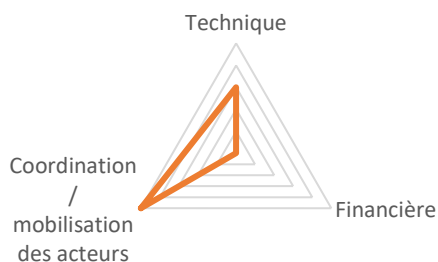
Cela se traduit par :

- La **réalisation d'outil de formation** / d'information sur les voiries partagées (voir fiche 7.2) ;
- L'**accompagnement à la recherche de financements** et de **montages de dossiers** ;
- Des propositions, études et conseils sur les solutions d'aménagement de voirie partagée adaptées aux besoins et possibilités locales.

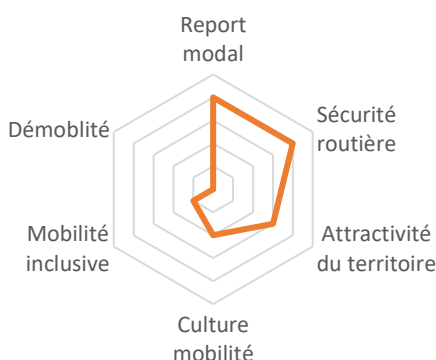
Etapes et phasage

1. Créer des outils de formation et d'information
2. Concerter les communes, recenser leurs projets/volontés/besoins
3. Diffuser les outils
4. Accompagner les communes

Difficultés de l'action



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre :
Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB

Partenaires :

Communes, CEA, CEREMA, ADMA

Indicateurs de suivi :

Nombre de projets accompagnés

Calcul de l'indice d'accessibilité et de continuité du réseau cyclable

Dépenses :

Création des guides :

100 €

Subventions :

Accélérateur de transition

100% de l'investissement

2022	2023	2024	2025	2026
		X	X	X
		X	X	X

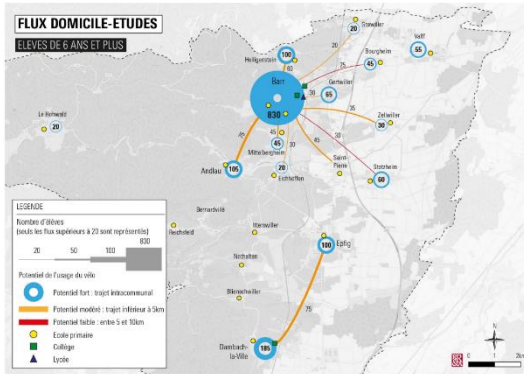
Action 6

Déployer un programme d'apprentissage du vélo dans les écoles primaires

Diagnostic et constats

Le potentiel du vélo chez les enfants du Pays de Barr :

- 4 080 élèves de 6 ans et plus → potentiel fort du vélo à partir de 6 ans
- Puis, fort potentiel chez les collégiens et lycéens (autonomie et liberté)
- 43% des flux scolaires sont intra-communaux, donc de très courte distance
- 2 130 élèves (52%) de 6 ans et plus à la portée des modes actifs



C'est dans les communes de Barr, Gertwiller, Epfig, Andlau et Dambach-la-Ville que l'on retrouve le plus d'élèves scolarisés dans la commune de résidence.

Ce sont également les communes les plus proches des collèges du territoire → potentiel à agir sur les pratiques modales des futurs collégiens.

Sur les 20 écoles élémentaires du territoire, **4 ont déjà déployé les SRAV** au cours des 2 dernières années (Eichhoffen, Mittelbergheim, Nothalten, Saint-Pierre).

Résumé de l'action

Lancé par l'Etat, Savoir Rouler à Vélo (SRAV), est un programme qui propose aux enfants de 6 à 11 ans de suivre une formation de 10 heures répartie en trois blocs, encadrés par des personnes formées :

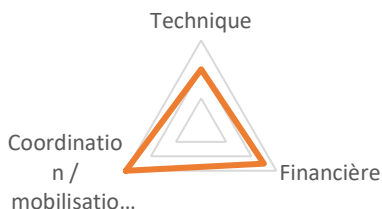
1. Savoir pédaler : maîtriser les fondamentaux du vélo (1 à 3 séances)
2. Savoir circuler : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé (1 à 2 séances)
3. Savoir rouler à vélo : circuler en autonomie sur la voie publique. Ce bloc est réservé aux enfants de plus de 8 ans (3 à 4 séances)

L'action consiste à expérimenter le Programme SRAV, dans un premier temps dans des communes du territoire identifiées comme prioritaire par la CCPB. Il est recommandé que ce programme soit déployé en milieu scolaire afin qu'il touche l'ensemble des enfants de la tranche d'âge concernée.

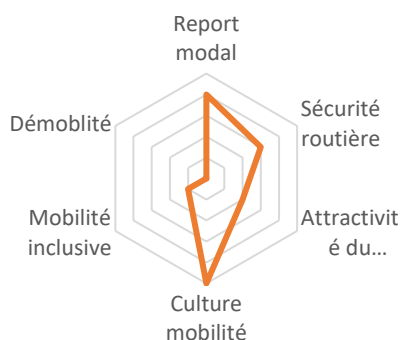
Etapas et phasage

1. Définir le type de portage
2. Mobiliser les partenaires
3. Expérimenter
4. Assurer l'action dans le temps

Difficultés de l'action



Impact de l'action



Echelle de mise en œuvre : Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB – Maître d'ouvrage

Partenaires :

Communes, associations, éducation nationale

Indicateurs de suivi :

Nombre d'élèves formés
Usage du vélo avant/après le programme SRAV

Dépenses :

Prestations :

100 € / élèves

Subventions :

Génération vélo

50% du HT

2022	2023	2024	2025	2026
	X	X	X	X

Action 7

Mettre en place une aide à l'achat de vélos à destination des habitants

Diagnostic et constats

L'usage du vélo au quotidien est en plein essor, boosté par les politiques nationales de promotion du vélo. L'Etat a mis en place en 2017 un bonus pour l'achat d'un VAE, réservé depuis 2018, aux ménages modestes ayant bénéficié au préalable d'une aide locale.

Aujourd'hui sur le territoire du Pays de Barr, 4 communes proposent une aide à l'achat vélos pour leurs administrés : Barr, Mittelbergheim, Saint-Pierre et Gertwiller.

La Communauté de Communes des Portes de Rosheim et celle du Pays de Sainte-Odile, proposent une aide à l'achat de vélos, octroyées sans condition de revenus et limitée à une aide par bénéficiaire.

Résumé de l'action

L'action consiste à proposer aux habitants du territoire, une aide à l'achat de vélos.

Il est proposé que les modalités de l'aide proposée par la CCPB (plafonds et pourcentage) soient **égales aux aides allouées dans les collectivités voisines**, notamment celles du PETR du Piémont des Vosges, à savoir :

	Vélo mécanique	VAE	Vélo cargo
Taux de participation du coût d'achat TTC	20 %	10 %	10 %
Plafond	60 €	120 €	180 €
Plafond selon critères sociaux/fiscaux	80 €	140 €	200 €
% de demande théorique	25%	70%	5%
Nombre d'unités subventionnables	55	200	15

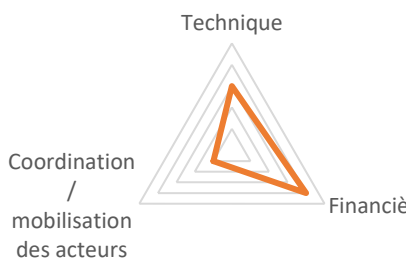
Bénéficiaires éligibles :

- Les bénéficiaires de l'aide devront résider sur le territoire de la CCPB.
- L'aide à l'achat de VAE est accessible à partir de 18 ans.
- Les aides sont octroyées sans conditions de ressource / sans critères de revenus

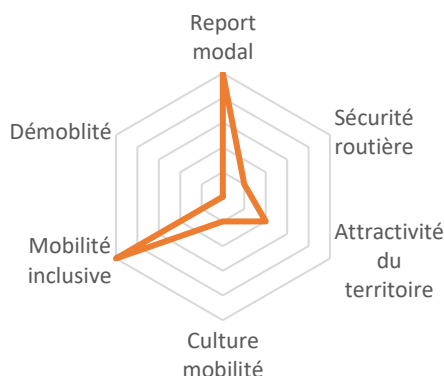
Etapes et phasage

1. Définir le règlement et le budget alloué
2. Définir les modalités de traitement
3. Communiquer auprès des habitants du Pays de Barr

Difficultés



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre : Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB – Maître d'ouvrage et maître d'œuvre

Partenaires :

Communes, office de tourisme

Indicateurs de suivi :

Nombre d'aides octroyées

Profil des demandeurs

Usage futur du vélo

Questionnaire sur l'évolution des pratiques modales des habitants subventionnés

Dépenses :

Aides octroyées :

120 000 € jusqu'en 2026

Subventions :

Aucune

2022	2023	2024	2025	2026
	X	X	X	X
	X	X	X	X

Action 8

Equiper le territoire d'un Pump Track intercommunal

Diagnostic et constats

Sur le territoire du Pays de Barr, on ne retrouve aucun équipement qui permette l'apprentissage du vélo.

Hors l'ancrage du vélo dans les pratiques modales des individus est favorisé par l'usage du vélo dès le plus jeune âge.

L'initiation au vélo chez l'enfant est donc un levier pertinent en vue d'un report modal futur puisque c'est un moyen de créer des habitudes de déplacements douces et actives.

Résumé de l'action

Le Pump Track est une activité **accessible à tous**, et ce depuis le plus jeune âge (dès 5 ans).

Elle permet de **développer de nombreuses capacités physiques**, telle que la motricité, la coordination, la force musculaire, ...

Elle constitue une **activité sécurisée** et s'adapte à tous les niveaux puisqu'elle peut présenter plusieurs niveaux de difficulté.

Les Pump Track sont **des lieux de rencontres et d'interactions pour les jeunes** dans la mesure où on y retrouve différentes générations et cultures.

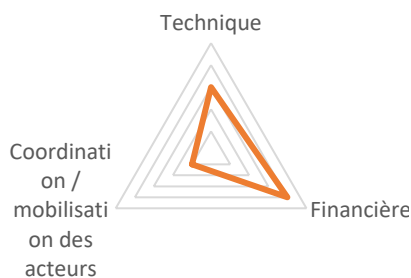
L'installation d'un Pump Track ne nécessite pas une surface énorme puisque **300m² suffisent** pour créer une piste. Néanmoins, plus l'espace disponible est important plus il sera possible de créer des variantes et de les adapter à tous les niveaux et tous les âges.

L'installation est rapide, soit environ quelques semaines, et simple à mettre en place.

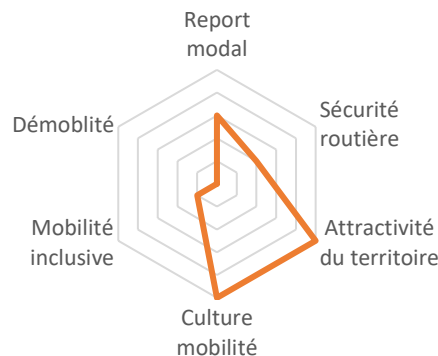
Etapas et phasage

1. Définir l'emplacement du projet
2. Réaliser les éventuelles études (environnementales, sols, ...)
3. Passer le marché
4. Phase opérationnelle
5. Communiquer auprès des habitants

Difficultés



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre : Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB – Maître d'ouvrage

Partenaires :

Communes

Indicateurs de suivi :

Fréquentation de l'équipement

Usage du vélo futur

Dépenses :

Travaux :

200 000 €

Subventions :

Aucune

2022	2023	2024	2025	2026
		X	X	X

Action 9

Déployer des services pour vélos connexes aux liaisons cyclables

Diagnostic et constats

La qualité d'un itinéraire cyclable ne suffit pas pour aboutir à un véritable report modal.

La liaison cyclable doit s'accompagner d'un certain nombre d'aménités pour y attirer un potentiel futur usager, que ce soit pour le vélo tourisme ou l'usage quotidien pour se rendre au travail ou à l'école.

Résumé de l'action

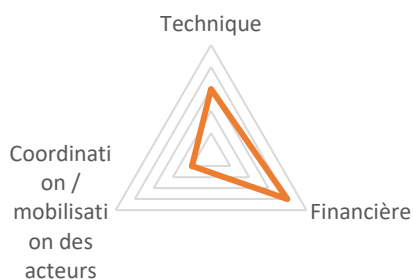
Il est nécessaire d'agrémenter les futurs itinéraires cyclables locaux de services vélos tels que :

- Bornes de gonflages et d'autoréparation
- Bornes de recharges VAE
- Signalétique directionnelle, touristique, culturelle
- Espaces de détente
- Points d'eau
- Sanitaires

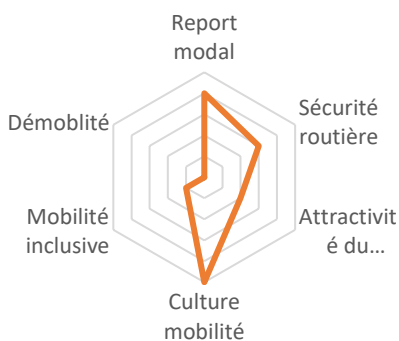
Etapes et phasage

1. Faire un diagnostic de l'existant
2. Localiser les nouveaux emplacements pour chaque type de services
3. Passer le marché
4. Phase opérationnelle d'installation
5. Communiquer auprès des habitants

Difficultés



Impact de l'action



Echelle de mise en œuvre :
Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB – Maître d'ouvrage

Partenaires :

Communes

Indicateurs de suivi :

Fréquentation des itinéraires

Dépenses :

Installation :

20 000 €

Subventions :

Aucune

2022	2023	2024	2025	2026
			X	X
			X	X



**AXE 4 : ACCOMPAGNER LES PUBLICS NON MOBILES OU
EN DIFFICULTE VERS L'AUTONOMIE**

Action 1

Créer une plateforme de mobilité pour accompagner individuellement les habitants aux besoins particuliers

Diagnostic et constats

Une méconnaissance des offres de transport a été identifiée. Or, il n'existe pas d'outil visant à informer mais aussi à accompagner les habitants du territoire dans leur mobilité. Il est essentiel d'informer et d'accompagner les publics les plus fragiles à l'usage des services de mobilité existants et futurs.

Résumé de l'action

L'action consiste à créer une plateforme de mobilité.

C'est un guichet unique qui propose différents services d'accompagnements et d'aides à la mobilité :

- Point d'informations unique : renseignements sur les solutions de mobilité.
- Conseil en mobilité : un.e conseiller.e en mobilité reçoit les bénéficiaires pour répondre à leurs questions et les accompagner dans leurs projets de mobilité (généralement par téléphone ou lors d'un rendez-vous en présentiel).

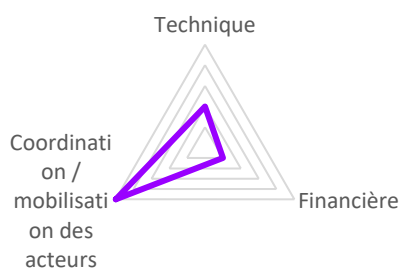
Le conseil en mobilité se traduit par un accompagnement :

- Dans les démarches administratives liées à la mobilité
- Dans la recherche et la sollicitation d'aides financières
- A l'usage des nouveaux dispositifs de
- Peut aller jusqu'à une formation plus individualisée à la mobilité (se repérer dans l'espace, apprendre à lire une carte etc.)

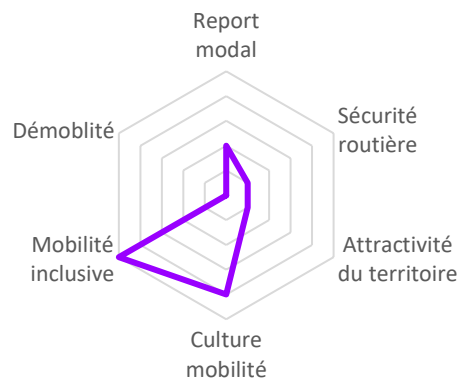
Etapes et phasage

1. Définir les modalités de la plateforme
2. Créer un groupe de projet composé d'acteurs du champ social et de l'emploi
3. Faire un état des lieux des dispositifs de mobilité existants et futurs
4. Construction de la plateforme
5. Expérimentation de 2 à 3 ans
6. Communiquer auprès des habitants

Difficultés



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre :
Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB

Partenaires :

Mission Locale, Pôle Emploi, entreprises, CAF, associations locales, ...

Indicateurs de suivi :

Nombre de personnes conseillées

Nombre de personnes ayant connu un retour à l'emploi

Dépenses :

Aucune

Subventions :

Aucune

2022	2023	2024	2025	2026
			X	X
			X	X

Action 2

Transformer le TAD pour y inclure une visée sociale

Diagnostic et constats

La mobilité inclusive :

Le taux de motorisation est de 92% : cela signifie que 92% des ménages possède au moins une voiture.

Mais cela veut également dire que plus de 1790 ménages n'ont pas de voitures.

Le service de TAD aujourd'hui :

Le service proposé Taxi'Co permet de se déplacer sur les 20 communes du Pays de Barr et les bourgs-centres de la Communauté de communes du Pays de Saint Odile (Obernai) et de la Communauté de communes de Rosheim (Rosheim). De plus, ce service est accessible aux habitants d'Obernai et de Rosheim pour des déplacements vers les bourgs centre suivants : Barr, Dambach-la-Ville et Epfig.

→ Les motifs Raison médicale et Courses alimentaires sont les plus fréquents

Résumé de l'action

L'action consiste à déployer un service de Transport à la demande à destination des personnes rencontrant des difficultés économiques ou physiques dans leur mobilité quotidienne (course, achat, santé, loisirs, visites de proches etc.).

Puisque ce TAD s'adresse aux personnes les plus vulnérables, une inscription préalable au service sera nécessaire, suivie d'une étude de leur situation (demande d'avis fiscal par exemple).

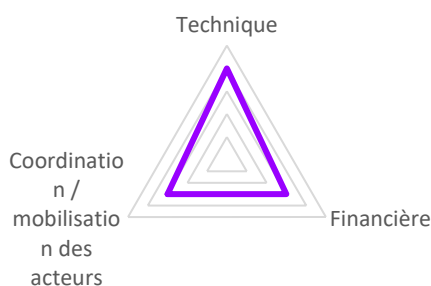
En supplément de cette nouvelle éligibilité d'accès au service, le TAD se verra redéfinir dans son ensemble :

- Forme de la ligne ;
- Modalités de fonctionnement ;
- Critères d'accessibilité.

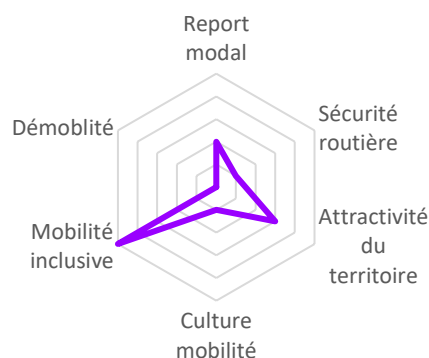
Etapes et phasage

1. Définir les besoins (concertation, diagnostic, ...)
2. Travailler sur les modalités de fonctionnement du TAD
3. Passer le marché
4. Déployer le service de TAD à visée sociale
5. Communiquer auprès des habitants

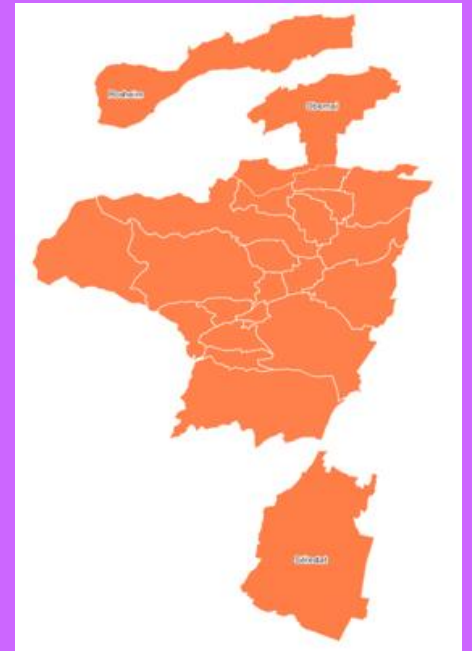
Difficultés de l'action



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre : Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB – Maître d'ouvrage

Partenaires :

Communes, Services de l'emploi, PETR

Indicateurs de suivi :

Profil des usagers

Caractéristiques des déplacements

Questionnaire de satisfaction

Dépenses :

Fonctionnement :

50 000 € / ans

Subventions :

Aucune

2022	2023	2024	2025	2026
		X	X	X
		X	X	X



**AXE 5 : DEVELOPPER LES SERVICES ALTERNATIFS A LA
VOITURE INDIVIDUELLE THERMIQUE**

Action 1

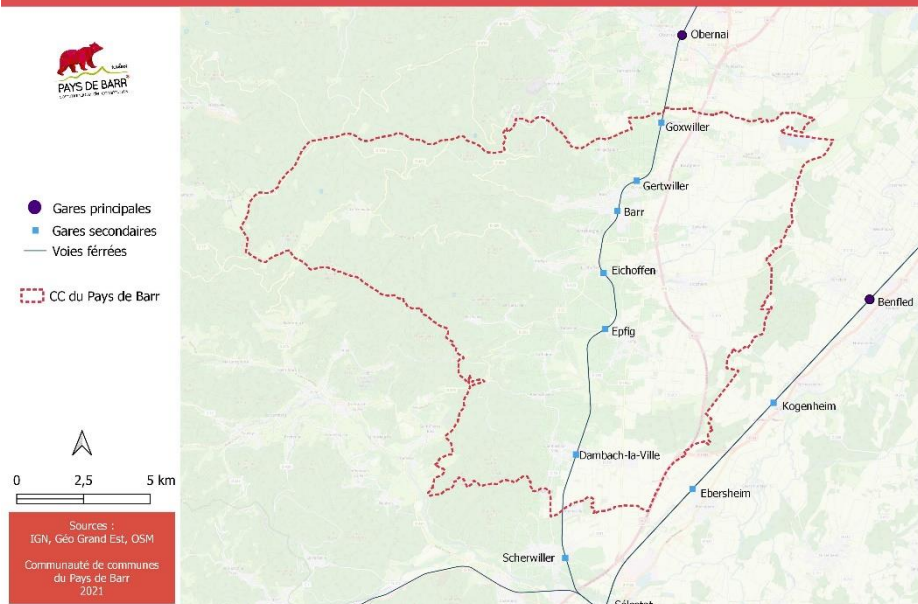
Expérimenter le covoiturage

Diagnostic et constats

Une ligne ferroviaire régulière, qui relie Sélestat à Strasbourg, traverse le territoire du Pays de Barr et dessert 6 gares : Dambach-la-Ville, Epfig, Eichhoffen, Barr, Gertwiller, Goxwiller. Les autres communes n'ont pas d'accès direct à ces gares et certaines sont assez éloignées.

Cette ligne ferroviaire constitue la seule offre régulière de transport sur le territoire.

RÉSEAU FERROVIAIRE DU PAYS DE BARR



Près de 8% des ménages du Pays de Barr ne possède pas de véhicule.

Résumé de l'action

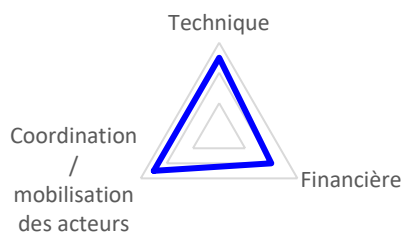
Il est donc essentiel de proposer des services de mobilité dans les communes dépourvues de cette offre ferroviaire, qui soient accessibles à tous, notamment d'un point de vue financier.

Le covoiturage de proximité est une pratique organisée et alimentée par un dispositif mis en place sur le territoire qui sécurise la pratique.

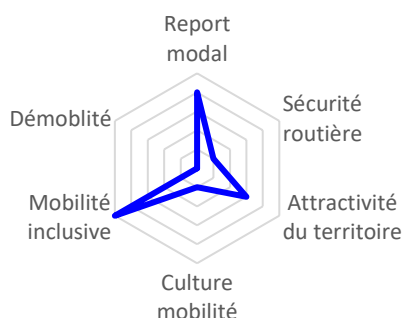
Etapas et phasage

6. Diagnostic et évaluation du potentiel du covoiturage
7. Lancement de l'appel d'offre
8. Mise en place technique
9. Expérimentation d'un an
10. Communication

Difficultés de l'action



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre : Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB – Maître d'ouvrage

Partenaires :

Communes

Indicateurs de suivi :

- Nombre d'utilisateurs du dispositif
- Nombre de déplacements réalisés
- Niveau de satisfaction des utilisateurs

Dépenses :

40 000 € / an dont 12 000 €
d'incitation financière de la CCPB

Subventions :

Fonds Vert

50% du fonctionnement

2022	2023	2024	2025	2026
		X	X	X
		X	X	X

Action 2

Expérimenter l'autopartage à Barr

Diagnostic et constats

92% : c'est le taux de motorisation sur l'ensemble du territoire du Pays de Barr, c'est-à-dire que 1790 ménages n'ont pas de voitures. Cette donnée est à mettre en exergue avec :

- Le taux de vieillissement (notamment au Hohwald, Andlau)
- Les revenus médians
- La densité de services et équipements au sein de la commune.

La ville de Barr présente le taux de motorisation le plus faible (90%) : ce constat est à mettre en relation avec la plus forte accessibilité, à pied ou à vélo, aux services et équipements en raison de leur proximité.

Par ailleurs, 40% des ménages barrois possèdent 2 véhicules : autrement dit, près de 1900 ménages possèdent une seule voiture.

Certains habitants n'ont pas accès à l'emploi, faute de véhicule leur permettant de se déplacer vers les sites pourvoyeurs d'emplois, alors que d'autres ont des horaires atypiques qui les empêchent d'utiliser les transports collectifs comme le train.

Résumé de l'action

L'action consiste à mettre en place un service de location de courte durée d'un véhicule électrique suivant le principe de l'autopartage en boucle (départ et arrivée au même endroit). Ce service sera déployé à Barr, ville-centre du territoire et porte d'entrée notamment touristique par la présence d'une gare.

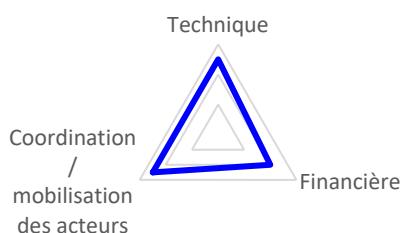
L'autopartage a plusieurs objectifs :

- Sur le plan touristique, il peut favoriser l'usage du train dans une logique intermodale (mise à disposition d'un véhicule à la gare de Barr) ;
- Dans le cadre de la mobilité du quotidien, l'autopartage peut répondre aux besoins de mobilité des personnes ne possédant pas de voitures particulières (10% des ménages de Barr).
- Pour les autres ménages, il peut être utilisé pour éviter l'achat d'un véhicule supplémentaire, par exemple pour les ménages possédant une seule voiture (60% des ménages barrois).

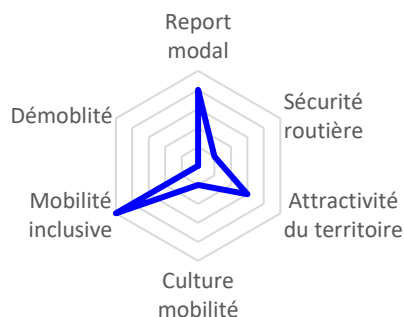
Etapes et phasage

1. Choix du mode de gestion (régie ou prestataire externe)
2. Achat du véhicule ou montage du projet avec le prestataire
3. Signalisation du véhicule
4. Expérimentation d'un an
5. Communication

Difficultés de l'action



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre :
Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB

Partenaires :

Ville de Barr

Indicateurs de suivi :

Nombre de locations de véhicule

Nombre d'utilisateurs

Fréquences d'utilisation

Dépenses :

Si Régie :

20 000 € investissement

+ 6 000 € / an de fonctionnement

Si prestataire :

Non estimé

Subventions :

DSIL, Région Grand Est, CEA

2022	2023	2024	2025	2026
		X	X	X
		X	X	X

Action 3

Déployer les bornes de recharge électrique

Diagnostic et constats

Le Plan Climat du Pays de Barr préconise le déploiement de service de mobilité électrique visant à diminuer la consommation de pétrole et les émissions de CO2.

Le Pays de Barr est le premier consommateur de pétrole du Piémont et la voiture responsable de plus de la moitié des émissions de CO2.

A l'horizon 2030, la vente de véhicules à moteurs thermiques sera interdite en France → il est important d'anticiper l'augmentation de la mise en circulation de véhicules hybrides et électriques.

Résumé de l'action

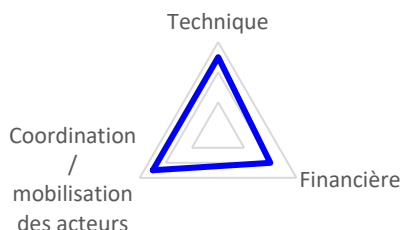
L'action consiste à déployer dans le temps, des bornes de recharge électrique sur le territoire du Pays de Barr.

Les premières concernées par ce déploiement : Andlau, Barr, Bourgheim, Dambach-la-Ville, Epfig, Mittelbergheim, Saint-Pierre, Valff.

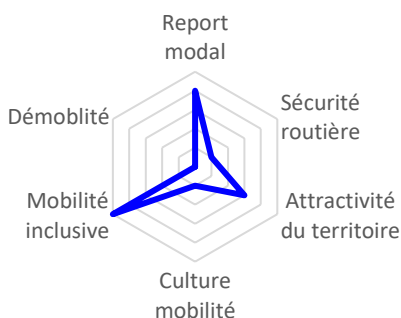
Etapes et phasage

1. Recenser les lieux d'implantation
2. Déployer le dispositif

Difficultés de l'action



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre :
Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB – Maître d'ouvrage

Partenaires :

Communes

Indicateurs de suivi :

Nombre de bornes installées

Temps d'occupation

Consommation électrique

Nombre d'utilisateurs

Dépenses :

Investissement :

15 000 € / bornes

Fonctionnement :

650 € / an par borne

Subventions :

Climaxion : 4 400 €

Advenir : 2 600 €

2022	2023	2024	2025	2026
	X	X	X	X



AXE 6 : FORMER LES ACTEURS ET DOTER LE PLAN DE MOBILITE D'UNE GOUVERNANCE ET DE MOYENS D'ANIMATIONS

Action 1

Créer et mettre en place le Comité des Partenaires de la mobilité du Pays de Barr

Diagnostic et constats

La loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), promulguée le 24 décembre 2019, réforme le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux. Elaborée à la suite des assises nationales de la mobilité, elle s'organise en cinq chantiers :

1. Sortir de la dépendance automobile en apportant des solutions de mobilité à tous et dans tous les territoires
2. Accélérer la croissance des nouvelles mobilités (covoiturage du quotidien, mobilité en libre-service, transports en commun etc.)
3. Réussir la transition écologique des mobilités dans l'objectif d'une neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050
4. Programmer les investissements dans les infrastructures de transport
5. Assurer le bon fonctionnement des transports

→ Le premier point introduit une figure imposée (article 15) : la création d'un comité des partenaires par chaque autorité organisatrice. Il doit être structuré, *a minima*, autour des trois grands financeurs des transports : les représentants des employeurs, des usagers ou d'habitants et de l'autorité organisatrice des mobilités.

Le Plan de Mobilité du Pays de Barr et les actions qui le composent font intervenir plusieurs acteurs du champ social et économique, du milieu associatif, des entreprises, des partenaires techniques etc.

Résumé de l'action

Il s'agit de mettre en place le Comité des Partenaires prévus par la LOM en associant les acteurs locaux, les élus, les entreprises et les usagers afin de suivre la mise en œuvre des services de mobilité.

Le comité des partenaires constitue un lieu important de concertation, consulté au moins une fois par an :

- Avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et de l'information des usagers ;
- Pour l'instauration ou l'évolution du taux de versement mobilité ainsi que le document de planification de sa politique ;
- Pour rendre compte de l'évaluation du contrat opérationnel de mobilité.

Il présente un avis consultatif uniquement.

Acteurs locaux identifiés à associer :

- Entreprises
- FNAUT
- Communes/élus
- PETR
- Office de tourisme
- Mission Locale
- Citoyens

Etapas et phasage

1. Fixer la composition du Comité
2. Fixer le règlement
3. Déterminer un rendez-vous annuel de consultation

Echelle de mise en œuvre :
Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB – Maître d'ouvrage

Partenaires :

Membres du Comité

Indicateurs de suivi :

Nombre de consultations

Dépenses :

Aucune

Subventions :

Aucune

2022	2023	2024	2025	2026
X	X			

Action 2

Former les élus aux aménagements de voirie partagée

Diagnostic et constats

Le territoire est caractérisé par un déséquilibre dans le partage de voirie. Cette situation pousse les individus à utiliser la voiture au détriment des modes actifs.

Par conséquent, le territoire est marqué par une part modale du vélo relativement faible, tous motifs de déplacements confondus.

Le vélo est principalement utilisé à des fins de loisirs en raison de la présence d'une offre cyclotouristique (voies vertes, routes de vins, Eurovélo 5, boucles touristiques locales etc.). Or, le vélo est aujourd'hui largement plébiscité par les habitants pour remplacer la voiture dans leurs déplacements du quotidien (achats, travail, école etc.).

Mais l'insécurité qui demeure sur les routes et le mauvais partage de la voirie freinent la pratique quotidienne du vélo.

Le Pays de Barr réalise, en 2022, son Plan vélo qui vise à définir un réseau cyclable intercommunal sécurisé. Pour assurer la continuité cyclable à l'échelle intra-communale, il est indispensable que des aménagements favorisant la pratique des modes actifs de manière sécurisée soient proposés.

Résumé de l'action

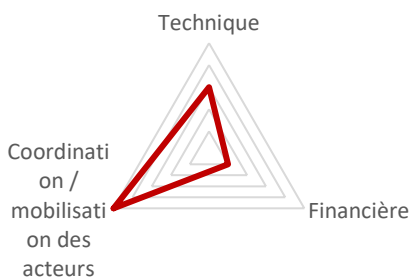
L'action consiste à proposer un programme de formation destiné aux élus, sur la sécurité routière et les aménagements de voirie partagée. Le format de ces formations pourra varier : visites d'espaces équipés de ces aménagements, formations en présentiel, ateliers de travail, formation à distance etc.

Il s'agit de doter les communes de compétences techniques en matière d'aménagement du territoire afin de tendre vers un réseau routier plus sécurisé pour favoriser le report modal de la voiture vers les modes actifs, et donc de rendre le territoire plus attractif pour les cyclistes et les piétons.

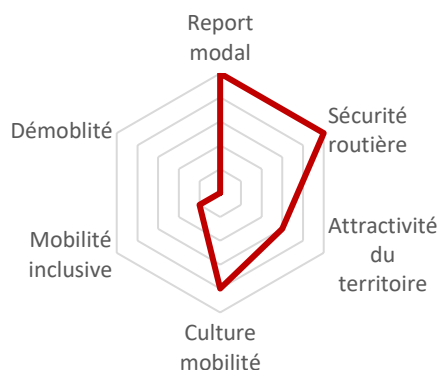
Etapes et phasage

1. Recenser les besoins de formation pour définir le programme
2. Créer le programme de formation
3. Communiquer auprès des élus
4. Organiser les temps de formation

Difficultés de l'action



Impacts de l'action



Echelle de mise en œuvre :
Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB – Maître d'ouvrage et maître d'œuvre

Partenaires :

Communes, CEA, DDT, CEREMA, ADEME, ADMA

Indicateurs de suivi :

Nombre de formations dispensées

Nombre d'élus formés

Dépenses :

CEREMA : 1500 € / jour de formation

ADMA : formation gratuite

Subventions :

Aucune

2022	2023	2024	2025	2026
			X	X
			X	X

Action 3

Former les agents pour accompagner les citoyens dans leur mobilité

Diagnostic et constats

Le Plan de Mobilité du Pays de Barr vise à mettre en œuvre plusieurs nouveaux dispositifs de mobilité à destination des habitants du territoire.

Ces dispositifs seront pour la plupart nouveaux, par conséquent, leur fonctionnement n'est pas connu de tous (Transport à la demande, covoiturage, plateforme de mobilité etc.).

Le succès de ces services en termes d'usage dépend de la connaissance qu'ont les habitants de celles-ci. En effet, pour élargir l'usage de ces dispositifs, tous les publics doivent en connaître l'existence, le fonctionnement et les modalités d'accès (inscription, horaires, desserte, éligibilité etc.).

Au-delà de l'information, il est important d'assurer un accompagnement des publics

Pour toucher l'ensemble des publics, faciliter l'accès à l'information et accompagner l'ensemble des habitants, il est nécessaire de disposer d'outils à l'échelle du lieu de vie telle que la commune.

Résumé de l'action

Il s'agit de former les élus et agents des communes pour disposer d'un accompagnement des habitants dans leurs problématiques de mobilité locale. Ces formations permettront aux élus et aux agents d'acquérir un socle de connaissances et compétences nécessaires à l'accompagnement et au renseignement des habitants.

Ces temps de formation peuvent porter sur :

- Les solutions de mobilité déployées sur le territoire du Pays de Barr
- Les processus d'adhésion aux dispositifs de mobilité (critères d'éligibilité, ...)
- L'identification des acteurs de la mobilité sur le territoire

L'accompagnement est destiné aux habitants du Pays de Barr et sera assuré gratuitement par téléphone et en mairie pour s'assurer que tous les publics puissent en bénéficier.

Il s'agira également de créer des outils à destination des communes pour leur permettre d'assurer ce niveau d'informations (guide de mobilité, fiches, ...)

Etapes et phasage

1. Créer le contenu des formations et les outils associés
2. Organiser les temps de formation
3. Solliciter les agents des communes
4. Former les acteurs identifiés et concernés
5. Informer les habitants

Echelle de mise en œuvre :
Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB – Maître d'œuvre

Partenaires :

Communes, Office de tourisme

Indicateurs de suivi :

Nombre d'agents formés

Nombre d'habitants conseillés et accompagnés

Dépenses :

Aucune

Subventions :

Aucune

2022	2023	2024	2025	2026
			X	X
			X	X

Action 4

Recruter un(e) chargé(e) de mission mobilités pour conduire la mise en œuvre du plan de mobilité simplifié

Diagnostic et constats

Le Plan de Mobilité du Pays de Barr vise à mettre en œuvre plusieurs nouveaux dispositifs de mobilité à destination des habitants du territoire.

Pour mener à bien les actions identifiées dans ce Plan de Mobilité, il est alors indispensable d'acquérir les ressources humaines nécessaires.

Résumé de l'action

Il s'agit de recruter un Chargé de Mission mobilité qui aura la charge de coordonner la mise en œuvre du Plan de Mobilité simplifié dans son intégralité.

Le chargé de mission sera alors recruté pour une période minimale de 3 ans.

Etapes et phasage

1. Créer la fiche de poste du chargé de mission
2. Publier l'offre d'emploi
3. Embaucher le chargé de mission
4. Présenter le chargé de mission aux élus et aux agents de la Communauté de Communes

Echelle de mise en œuvre :
Globale



Acteurs :

Portage – Rôle du Porteur :

CCPB – Maître d'ouvrage

Partenaires :

Communes

Indicateurs de suivi :

Aucun

Dépenses :

120 000 € sur 3 ans

Subventions :

ADEME

90 000 €

2022	2023	2024	2025	2026
X	X	X	X	X