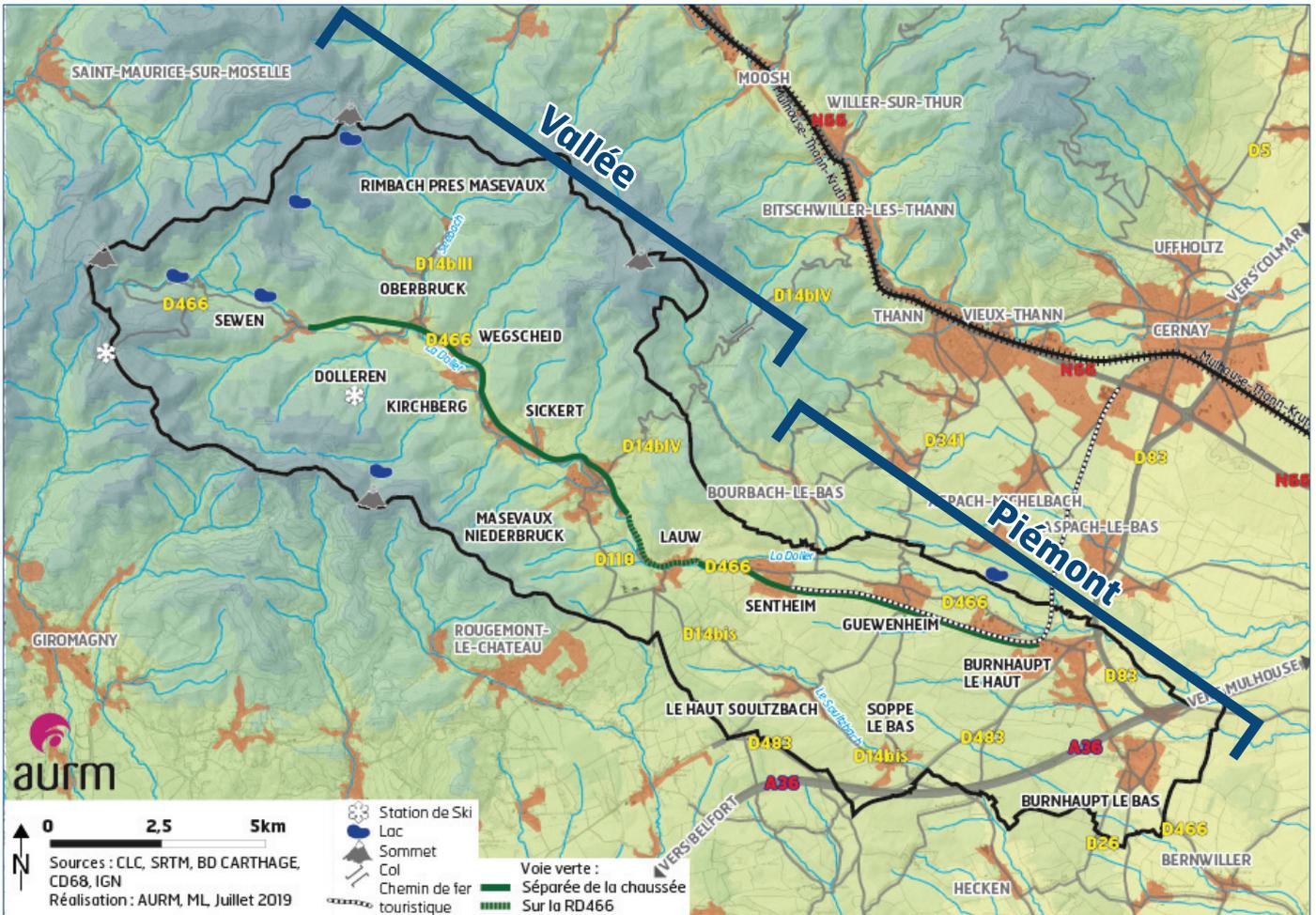


Se déplacer sans sa voiture personnelle...

...possible dans les vallées de la Doller et du Soultzbach ?

Une intercommunalité couverte par le massif vosgien et le piémont

La Communauté de Communes de la Vallée de la Doller et du Soultzbach



La communauté de communes couvre un secteur de montagne avec des altitudes pouvant dépasser les 1 000 m (Ballon d'Alsace : 1 247 m, Rossberg 1 191 m). Le secteur du piémont, espace situé entre Vosges et Plaine d'Alsace, présente des altitudes oscillant entre 300 et 400 m.

Le territoire se situe à proximité de Thann-Cernay (10 km), de Belfort (20 km) et de Mulhouse (25 km).

Les communes de l'intercommunalité s'égrènent d'une part, le long de la Doller et de la RD 466 et d'autre part, le long du Soultzbach et de la RD 14 bis.

La publication concerne deux périmètres d'analyse : une partie «Vallée» (de Masevaux à Sewen) et une partie «Piémont» (de Burnhaupt-le-Bas à Lauw).

Glossaire

| | |
|--------------|---|
| AURM | Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne |
| CA | Communauté d'Agglomération |
| CC | Communauté de Communes |
| CD | Conseil Départemental |
| AOM | Autorité Organisatrice de la Mobilité |
| INSEE | Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques |
| LOM | Loi d'Orientation des Mobilités |
| m2A | Mulhouse Alsace Agglomération |
| MAAS | Mobility As A Service |
| ND | Non Disponible |
| PCAET | Plan Climat-Air-Energie Territorial |
| PDE | Plan de Déplacements Entreprise |

| | |
|-------------|---|
| PDU | Plan de Déplacements Urbains |
| PETR | Pôle d'Equilibre Territorial et Rural |
| PMR | Personne à Mobilité Réduite |
| RD | Route Départementale |
| RP | Recensement de la Population |
| SCoT | Schéma de Cohérence Territoriale |
| SMTC | Syndicat Mixte des Transports en Commun |
| TAD | Transport A la Demande |
| TC | Transports Collectifs |
| TER | Transport Express Régional |
| UHA | Université de Haute-Alsace |
| VAE | Vélo à Assistance Electrique |
| ZA | Zone d'Activités |

Communauté de Communes de la Vallée de la Doller et du Soultzbach

“ Synthèse : se déplacer sans sa voiture personnelle, possible dans les vallées de la Doller et du Soultzbach ?

Un territoire attractif mais très marqué par un usage important de la voiture

Le piémont très dynamique

Le piémont concentre l'essentiel de la dynamique démographique et économique de la CC. Les équipements de la vie quotidienne sont principalement localisés à Masevaux et dans le piémont.

La voiture omniprésente

Les déplacements domicile-travail sont **polarisés par m2A** et dans une moindre mesure **par Thann-Cernay**. Ils s'effectuent quasi exclusivement en voiture car **l'offre TC est réduite** et les **modes actifs sont encore peu présents**.

Basculer vers une mobilité plus durable dans un secteur de montagne et de piémont

Proposer des alternatives à la voiture

Or, **il n'est plus possible de faire comme ces dernières décennies** face aux grands défis : réchauffement climatique, qualité de l'air... Le SCOT, le PCAET, la Loi d'Orientation des Mobilités nous encouragent à trouver des alternatives à la voiture.

Des solutions à passer au tamis et prendre en compte la spécificité «montagne»

Dans les secteurs périurbains / ruraux, les **alternatives à la voiture sont multiples**. Seules les **solutions les plus adaptées ou transposables au territoire** sont présentées.

Les alternatives à la voiture retenues ont été passées au crible de **quatre critères d'analyse** :

- critère n° 1 : les publics concernés,
- critère n° 2 : les périmètres géographiques,
- critère n° 3 : la durée de mise en œuvre,
- critère n° 4 : le coût.

Le territoire couvre un **secteur de montagne et de piémont**. Les solutions adaptées aux dénivelés ont été identifiées dans la démarche.

42 solutions regroupées en six grandes familles

Les 42 solutions alternatives à la voiture identifiées sont regroupées en 6 familles :

- **Transport en commun** : renforcer l'offre en se connectant mieux aux territoires voisins.
- **Services de mobilité** : la mobilité du quotidien basée sur le lien social.
- **Changement des habitudes de déplacement** : positionner les jeunes, les actifs comme cœurs de cible.
- **Livraisons** : démultiplier les solutions pour les particuliers.
- **Animation, réglementaire, aménagement** : ancrer la démarche dans le territoire.
- **Articulation transport et tourisme**.

Les préconisations

Se poser les bonnes questions

Les solutions de mobilité alternatives à la voiture présentées sont au nombre de 42. La Com Com doit ainsi se poser les bonnes questions pour définir **sa stratégie en matière de mobilité** :

- Quel(s) **public(s)** cibler ?
- Quelle(s) **famille(s) de transport(s)** choisir ?
- Quels **coûts** de mise en œuvre ?
- Quel **phasage** possible ?

Les propositions de l'AURM

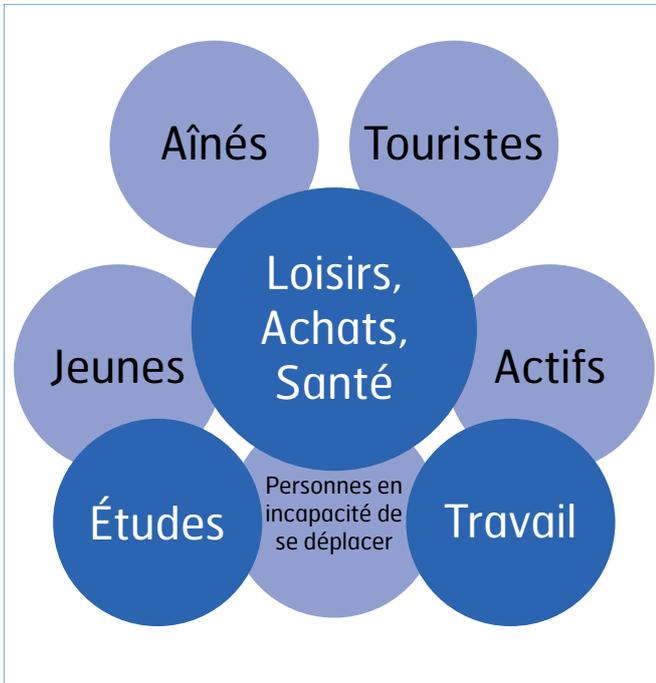
L'AURM propose d'avancer **«pas à pas»** :

- Point de départ : **poser les fondements de la politique de mobilité = animation, veille, suivi / évaluation**.
- A court terme (< 2 ans) : **déployer des actions faciles à réaliser et peu coûteuses**.
- A moyen / long terme (> 2 ans) : des **actions plus longues à mettre en place et plus coûteuses** (au regard de la phase court terme).
- Dès aujourd'hui, anticiper, réfléchir **à la mise en place de solutions de mobilité innovantes**.



Se déplacer sans sa voiture personnelle est un sujet qui ne concerne pas uniquement les habitants des grandes villes. La place de la voiture dans la société est en train d'évoluer. Dans un contexte de changement des habitudes de déplacement, vers des modes économiques et écologiques, les territoires ruraux se sentent démunis, marginalisés et sans moyens d'action. La publication propose de présenter un panel de solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle adaptées au territoire de la Communauté de Communes de la vallée de la Doller et du Soultzbach.

Publics



Les solutions de mobilité alternatives à la voiture répondent aux besoins des publics identifiés et des motifs de déplacements.

Les objectifs

La démarche a pour objectifs :

- de dresser un **état des lieux** : socio-démographie, équipements, déplacements, moyens de transport et de pointer les **enjeux**,
- d'identifier des **solutions crédibles alternatives à la voiture individuelle** et de les analyser au moyen de critères,
- de proposer des **phasages de déploiement possibles** de ces alternatives à la voitures individuelle.

Les objectifs ont guidé l'élaboration du document.

La finalité

La publication n'est pas une fin en soi. Elle constitue un **outil évolutif d'aide à la décision** à destination des acteurs locaux et des élus. Elle pourra servir de support de débat, de discussion.

La politique de mobilité découlera du choix des élus. Ils fixeront **l'ambition et les secteurs à desservir en priorité**.

Les possibles plans de relance et **appels à projets** sont autant d'opportunités pour y inscrire des projets de mobilité alternatives et bénéficier de cofinancement de l'Etat.

Les éléments de coûts, de délais de mise en oeuvre sont purement indicatifs. Ils donnent des **ordres de grandeurs**.

Sommaire

| | | | |
|--|-----------|--|-----------|
| Périmètre - Glossaire..... | 2 | 3. Solutions..... | 15 |
| Synthèse..... | 3 | Transports en Commun : renforcer l'offre en se connectant mieux aux territoires voisins..... | 16 |
| Introduction..... | 4 | Services de mobilité : la mobilité du quotidien basée sur le lien social..... | 18 |
| 1. Diagnostic..... | 5 | Changer les habitudes : actifs et jeunes cœurs de cible..... | 20 |
| Socio-démographie : un piémont très dynamique..... | 6 | Livraisons : démultiplier les solutions pour les particuliers..... | 22 |
| Les équipements : un territoire bien doté..... | 7 | Animations, réglementaires, aménagements : ancrer la démarche dans le territoire..... | 24 |
| Navettes domicile travail et études : m2A et Thann-Cernay polarisent les flux..... | 8 | Articuler transport et tourisme..... | 26 |
| La voiture : omniprésente et très efficace..... | 9 | 4. Préconisations..... | 29 |
| Les TC : une offre réduite et peu performante..... | 10 | Quel(s) public(s) cibler ? Quelle(s) famille(s) de transport(s) choisir ?..... | 30 |
| La marche et le vélo : des situations perfectibles..... | 11 | Quel coût de mise en oeuvre ? Quel phasage possible ?..... | 31 |
| Tourisme : les atouts montagne et nature..... | 12 | Les propositions d'orientations de l'AURM..... | 32 |
| 2. Enjeux - Grille d'analyse..... | 13 | Annexes..... | 33 |
| Des solutions à passer au tamis..... | 14 | | |



1. Diagnostic

“ Synthèse

- Le piémont en forte croissance démographique et d'emploi.
- Une population vieillissante.
- Un territoire bien doté en équipements à l'exception de la haute vallée.
- Des flux domicile-travail polarisés par m2A et Thann-Cernay.
- Des déplacements essentiellement réalisés en voiture.
- Une offre TC réduite et peu performante.
- Un potentiel touristique à conforter.

Socio-démographie : un piémont très dynamique

Les dynamiques démographiques et économiques du piémont sont très positives. Elles sont stables dans la Vallée. À l'échelle du territoire de la CC, la population est vieillissante.

Entrée habitants

La forte croissance démographique du piémont

| Dynamiques démographiques | | | |
|---------------------------|---------------|---------------|----------------|
| | Nb. hab 1999 | Nb. hab. 2015 | Evol 1999-2015 |
| Vallée | 7 064 | 7 090 | + 0 % |
| Piémont | 7 520 | 9 177 | + 22 % |
| CC | 14 584 | 16 267 | + 11 % |
| Haut-Rhin | 707 709 | 762 607 | + 8 % |
| Grand Est | 5 385 957 | 5 559 051 | + 3 % |

Le piémont présente une croissance démographique de + 22 %, largement supérieure à celle du Haut-Rhin : + 8 %, alors que la partie vallée stagne. Source : INSEE RP 2015

Entrée emplois

Le piémont concentre la croissance économique

| Dynamiques emplois | | | |
|--------------------|--------------|--------------|----------------|
| | Nb emp 1999 | Nb emp 2015 | Evol 1999-2015 |
| Vallée | 2 176 | 2 227 | + 2 % |
| Piémont | 1 961 | 3 033 | + 55 % |
| CC | 4 137 | 5 260 | + 27 % |
| Haut-Rhin | 269 353 | 280 523 | + 4 % |
| Grand Est | 2 013 785 | 2 083 253 | + 3 % |

Le piémont présente une croissance de son nombre d'emplois très élevée : + 55 % entre 1999 et 2015. La vallée a une dynamique stable : + 2 %. Source : INSEE RP 2015

Une concentration humaine sur le piémont

| Densité d'habitants | |
|---------------------|---------------------------------------|
| Vallée | 71 habitants / km ² |
| Piémont | 150 habitants / km ² |
| CC | 101 habitants / km² |
| Haut-Rhin | 216 habitants / km ² |
| France | 105 habitants / km ² |

Avec 151 hab / km², le piémont a une densité deux fois plus importante que celle de la vallée. Source : INSEE RP 2015

Le piémont concentre les emplois

| Densité d'emplois | |
|-------------------|------------------------------------|
| Vallée | 22 emplois / km ² |
| Piémont | 50 emplois / km ² |
| CC | 33 emplois / km² |
| Haut-Rhin | 80 emplois / km ² |
| France | 42 emplois / km ² |

Avec 52 emplois / km², le piémont présente une densité en matière d'emplois 2 fois plus forte que celle de la Vallée. Source : INSEE RP 2015

Une population vieillissante

| Tranche d'âge | Vallée | Piémont | CC | Haut-Rhin |
|---------------|--------|---------|------------|-----------|
| 0 à 14 ans | 17% | 18% | 18% | 18% |
| 15 à 29 ans | 15% | 15% | 15% | 17% |
| 30 à 44 ans | 18% | 19% | 19% | 19% |
| 45 à 59 ans | 23% | 23% | 23% | 21% |
| 60 à 74 ans | 17% | 16% | 16% | 16% |
| 75 ans et + | 10% | 9% | 9% | 9% |

La structure de la population par âge est homogène à l'échelle de la Com-Com. 48 % des habitants ont plus de 45 ans. La population est vieillissante. Source : INSEE RP 2015

Le top 5 des communes les plus peuplées

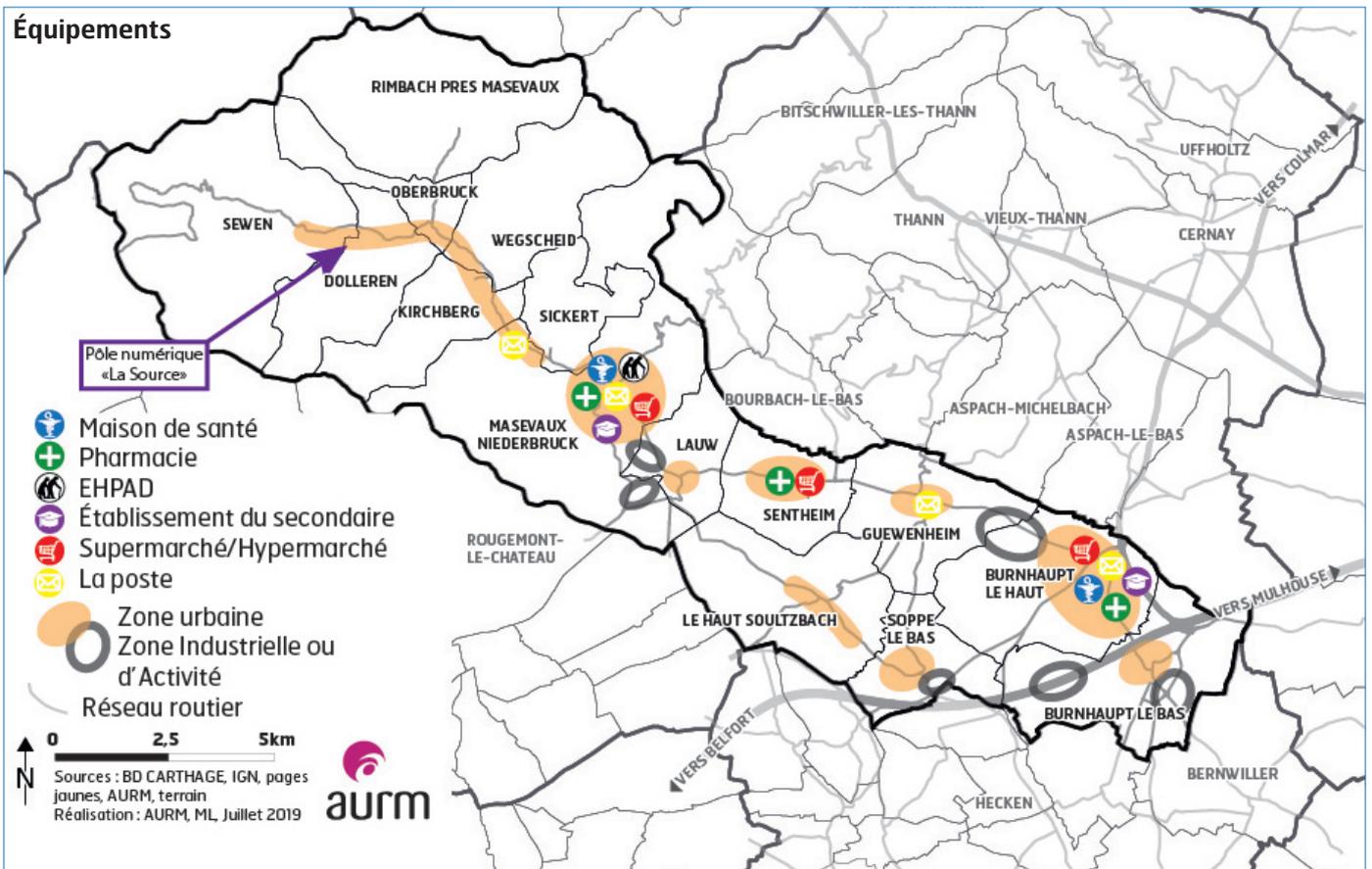
| Population communale (arrondi) | |
|--------------------------------|-------|
| Masevaux-Niederbruck | 3 800 |
| Burnhaupt-le-Bas | 1 800 |
| Burnhaupt-le-Haut | 1 800 |
| Sentheim | 1 600 |
| Guewenheim | 1 300 |

Ces 5 communes regroupent 64 % de la population des 15 communes de l'intercommunalité. Source : INSEE RP 2015



Les zones d'activités de Burnhaupt concentrent des centaines d'emplois.

Les équipements : un territoire bien doté



La CC est bien dotée en équipements. Masevaux, et dans une moindre mesure Burnhaupt-le-Haut et Senheim, concentrent la majorité des équipements. Les zones industrielles et artisanales sont localisées en aval de Masevaux dans le piémont. Mise à part la présence du pôle numérique La Source à Dolleren, le fond de vallée apparaît peu équipé.



Masevaux : collège et lycée Joseph Vogt



Burnhaupt-le-Haut : hypermarché



Masevaux : maison de santé



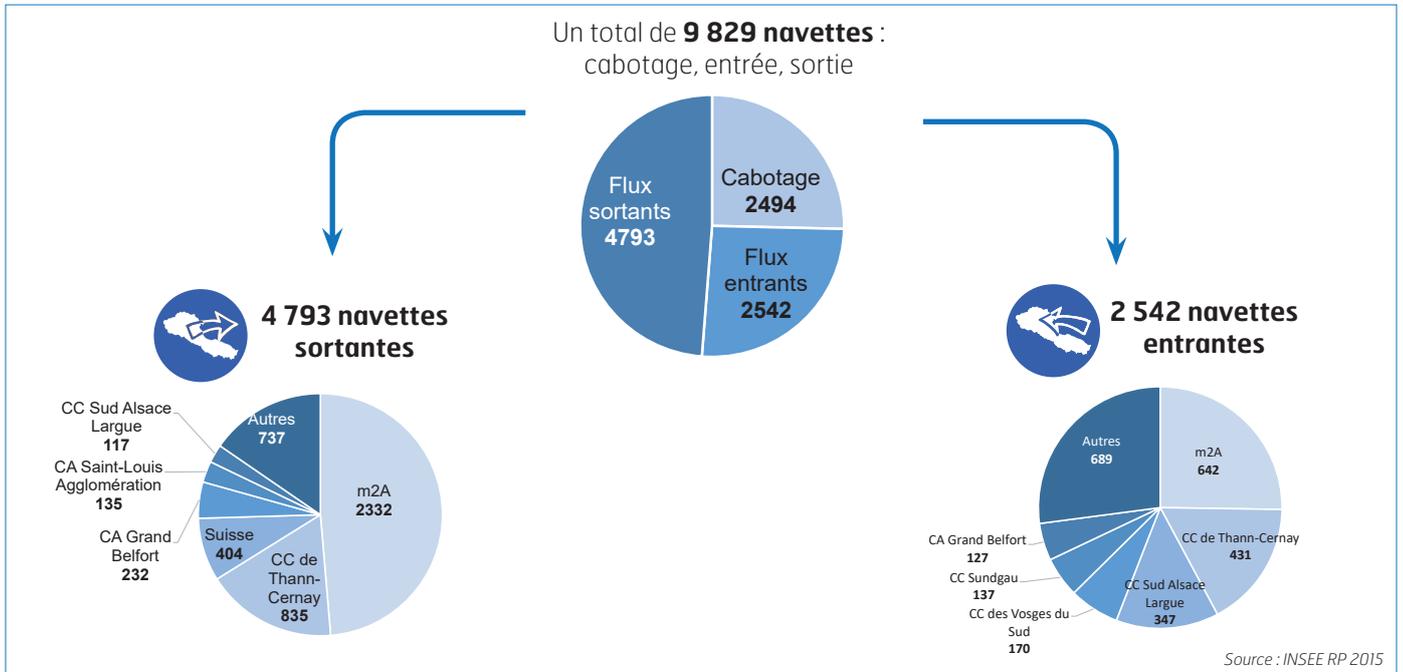
Rimbach-près-Masevaux : Mairie



Navettes domicile travail et études : m2A et Thann-Cernay polarisent les flux

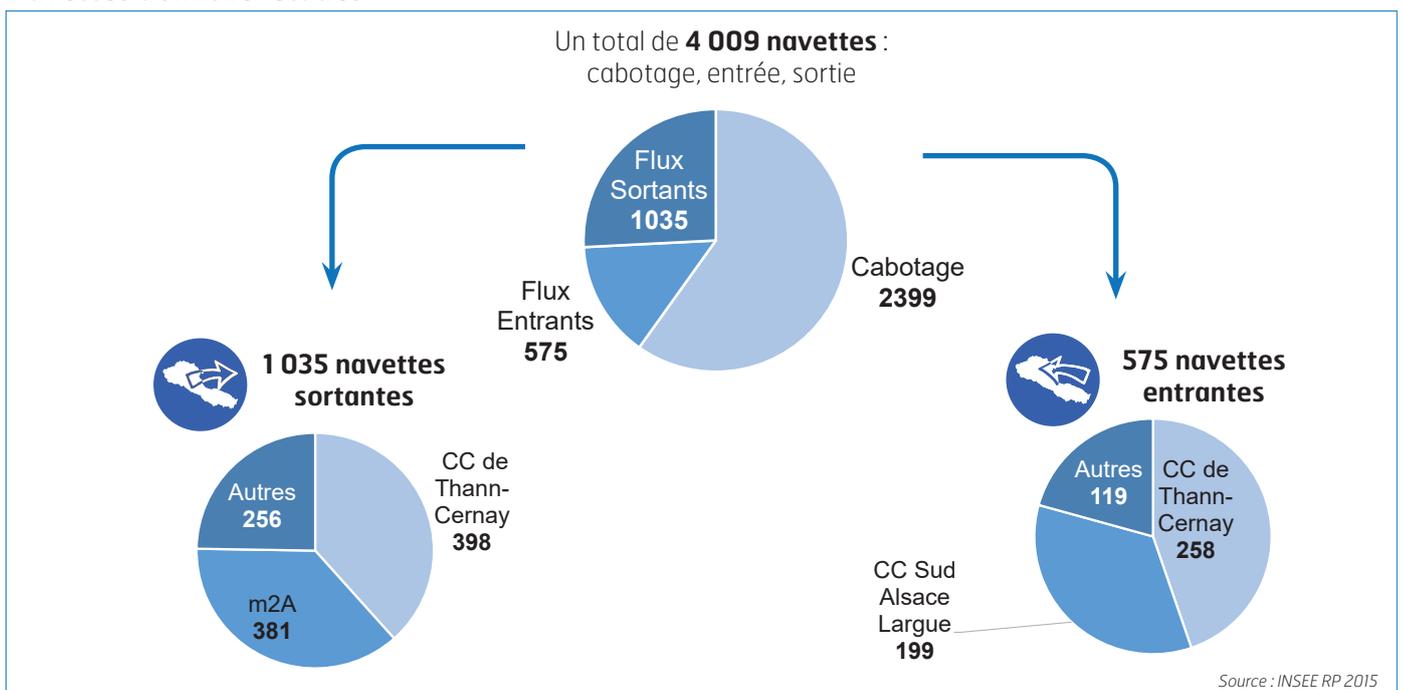
La CC de la vallée de la Doller et du Soultzbach est **génératrice de flux domicile-travail et domicile-études à destination de m2A et de la CC Thann-Cernay**. Dans une moindre mesure, la CC polarise des déplacements de ces mêmes pôles et des territoires limitrophes.

Navettes domicile-travail



Sur un total de 10 000 navettes domicile-travail réalisées quotidiennement, 25 % s'effectuent à l'intérieur du territoire (cabotage), 25 % entrent et 50 % sortent.

Navettes domicile-études



Sur un total de 4 000 navettes domicile-études réalisées quotidiennement, 60 % s'effectuent à l'intérieur du territoire (cabotage), 14 % entrent et 26 % sortent. L'importance du cabotage s'explique par le maillage fin d'écoles maternelles et élémentaires. Les flux sortants s'expliquent par la présence de lycées à Thann, Cernay, m2A et de l'UHA à Mulhouse.

La voiture : omniprésente et très efficace

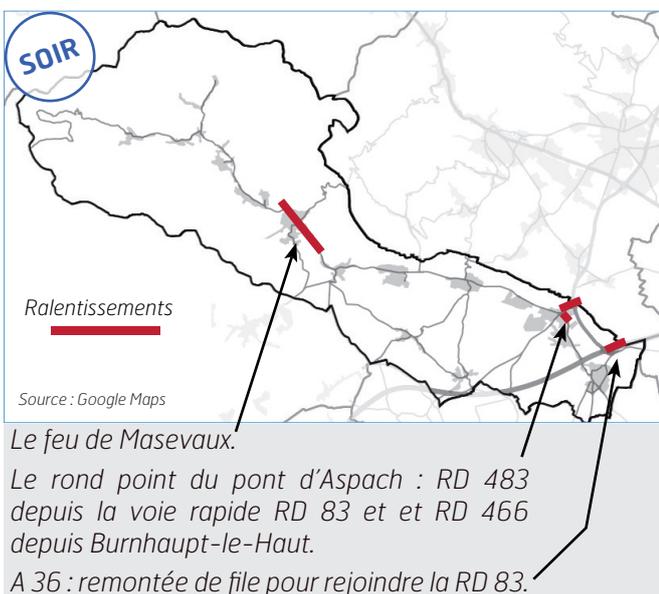
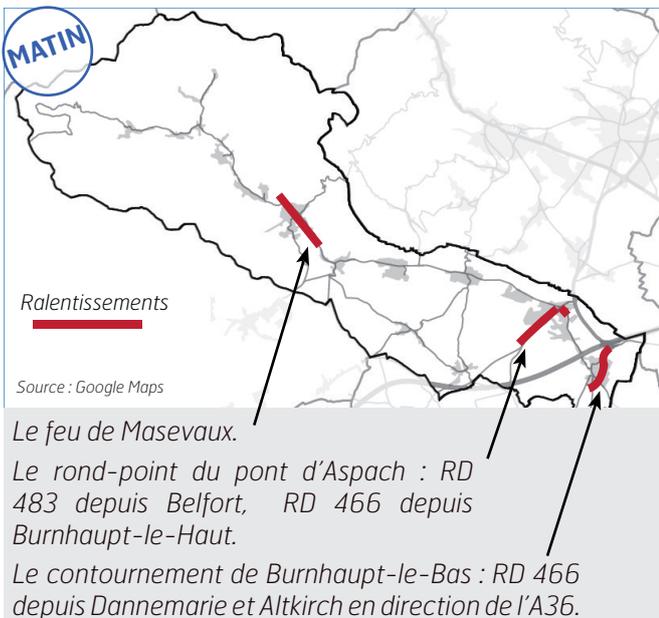
La motorisation des ménages est très élevée. Au vu de la faiblesse des alternatives, l'utilisation de la voiture est quasiment indispensable pour aller travailler, faire ses achats, aller à un rendez-vous médical etc.

➔ Un taux de motorisation élevé

| Part des ménages ayant au moins une voiture | |
|---|-------------|
| Vallée | 87 % |
| Piémont | 95 % |
| CC | 91 % |
| Haut-Rhin | 87 % |
| Grand Est | 83 % |

91 % des ménages disposent d'au moins une voiture dans la CC. Ce taux de motorisation est bien plus élevé que celui du Haut-Rhin et du Grand Est. Source : INSEE RP 2015

➔ Des ralentissements routiers dans le secteur de Burnhaupt-le-Haut et le-Bas



➔ La voiture plus rapide que l'autocar

| Commune de départ | Commune d'arrivée | Voiture | Car | Car Voiture |
|-------------------|-------------------|---------|------|-------------|
| Masevaux | Burnhaupt-le-Haut | 0h15 | 0h19 | + 4 min |
| Masevaux | Mulhouse (Nation) | 0h26 | 0h43 | + 17 min |
| Masevaux | Belfort (Gare) | 0h31 | ND | ND |
| Masevaux | Thann (Gare) | 0h21 | 0h35 | +14 min |
| Masevaux | Cernay (Gare) | 0h23 | 0h40 | + 17 min |
| Burnhaupt-le-Haut | Masevaux | 0h15 | 0h19 | + 4 min |
| Burnhaupt-le-Haut | Mulhouse (Nation) | 0h14 | 0h24 | +10 min |
| Burnhaupt-le-Haut | Belfort (Gare) | 0h28 | ND | ND |
| Burnhaupt-le-Haut | Thann (Gare) | 0h16 | ND | ND |
| Burnhaupt-le-Haut | Cernay (Gare) | 0h10 | 0h22 | + 12 min |

Les temps de trajet en voiture sont de 25 % à 50 % plus courts que les trajets en autocar. L'automobile permet d'atteindre toutes les destinations. Sources : CD 68, Google Maps

➔ Des infrastructures calibrées pour la voiture



Burnhaupt-le-Haut : une absence de trottoirs et d'aménagements cyclables, une ZA uniquement conçue pour la voiture.

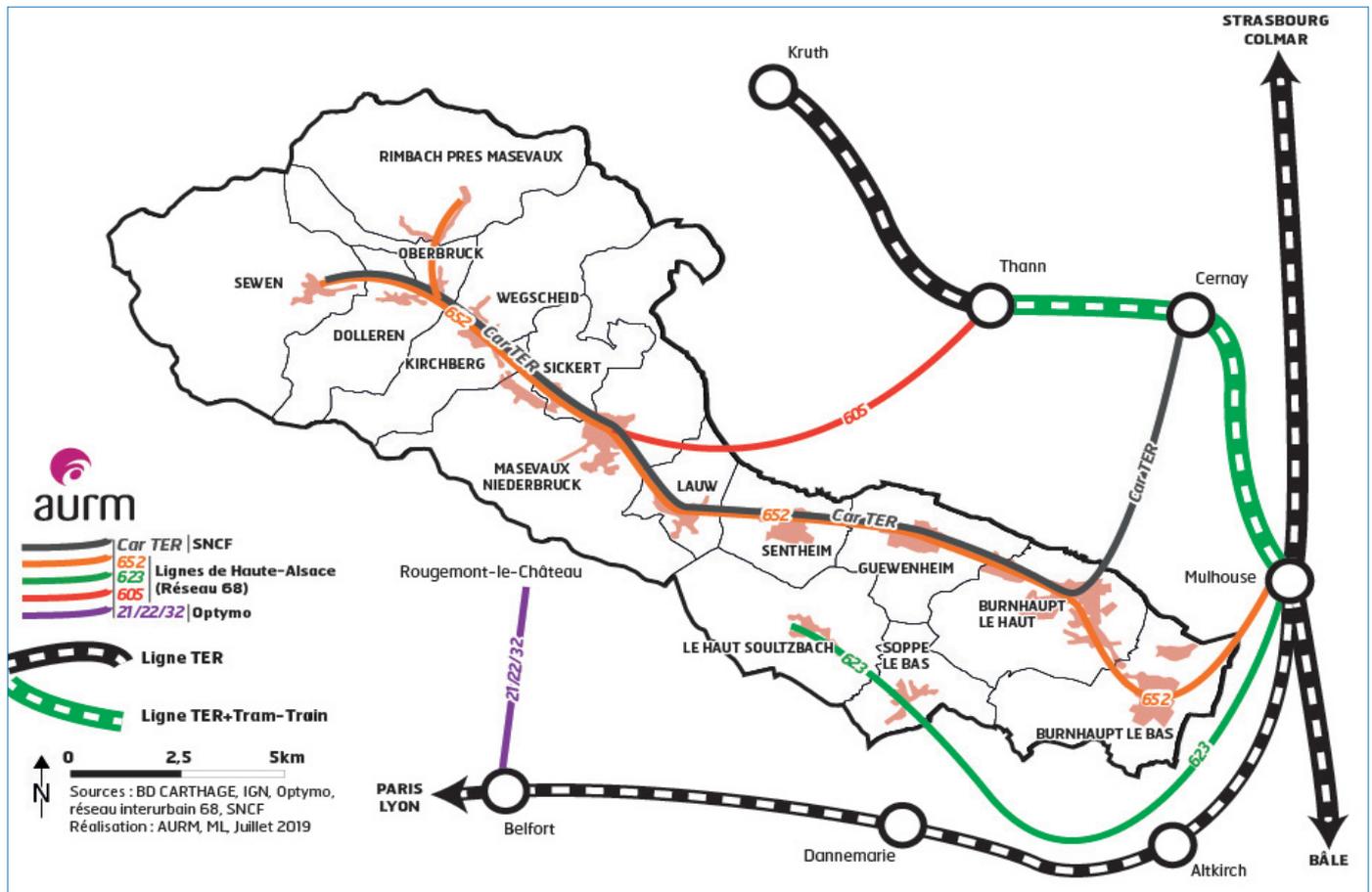
➔ La volonté de développer des alternatives



Burnhaupt-le-Haut : une grande aire de covoiturage a été aménagée en 2018. Elle propose une soixantaine de places. Elle contribue à diminuer l'autosolisme.

Les TC : une offre réduite et peu performante

En 2019, le territoire ne bénéficie d'aucune offre ferroviaire, mis à part le train touristique Saint-André (Cernay) - Sentheim. L'offre repose sur 4 lignes d'autocars dont la plus « performante » est la ligne Sewen-Masevaux-Mulhouse. Elle propose seulement 5 allers-retours par jour. Le temps de parcours autocar entre Rimbach (ou Sewen) et Mulhouse: 1h20 est deux fois plus longs qu'en voiture.



A l'échelle de la CC, l'offre TC est particulièrement faible avec seulement 4 lignes autocars dont les offres ne dépassent pas les 5 allers / retours par jour. Les lignes autocars sont connectées à m2A et à Thann-Cernay.

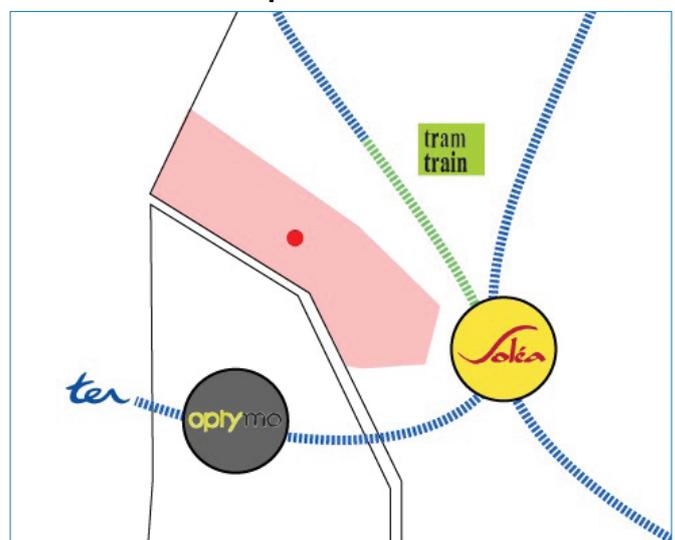
Offre autocar

| | Ligne | Numéro | Nb Allers | Nb Retours | Temps de parcours |
|-------------------|-----------------------------|--------|-----------|------------|-------------------|
| Autocar Grand Est | Masevaux-Thann | 605 | 2 | 1 | 0h35 |
| | Sewen-Masevaux-Cernay (TER) | 30 | 1 | 1 | 0h50 à 1h00 |
| | Sewen-Masevaux-Mulhouse | 652 | 5 | 6 | 1h10 à 1h30 |
| | Mortwiller-Mulhouse | 623 | 2 | 2 | 1h20 |
| Optymo (90) | Belfort-Rougmont-le-Château | 21/22 | 21 | 21 | 0h35 |
| | | 32 | 3 | 3 | 0h45 |

L'offre autocar est limitée à l'échelle de la communauté de commune. Rougmont-le-Château dispose d'une ligne présentant 4 fois plus d'offres à seulement 7 km de Masevaux.

Sources : CD 68, Optymo

Réseaux TC limitrophes



Les réseaux performants (offres et temps de parcours) Optymo, Soléa et TER / Tram-Train de la ligne Mulhouse-Thann-Kruth ceinturent le territoire.

1. Diagnostic

La marche et le vélo : des situations perfectibles

Le territoire bénéficie d'aménagements permettant la bonne pratique de certaines mobilités alternatives à la voiture individuelle : apaisement des rues, pistes cyclables, abris à vélo. En revanche, la pratique de ces modes s'avère plus difficile dans la vallée et dans les zones industrielles et artisanales.

Des initiatives pour faciliter les déplacements à pied et à vélo



Masevaux : passerelle piétonne pour traverser la Doller



Masevaux : peu de place laissée aux piétons (RD 466)



Guewenheim : zone 30



Rue du château à Lauw : une route plus qu'une rue.



Vallée de la Doller : voie verte pour les piétons / vélos.



Sewen : l'arrêt d'autocar difficilement accessible à pied.



Soppe-le-Haut : continuité piétonne avec Mortzwiler



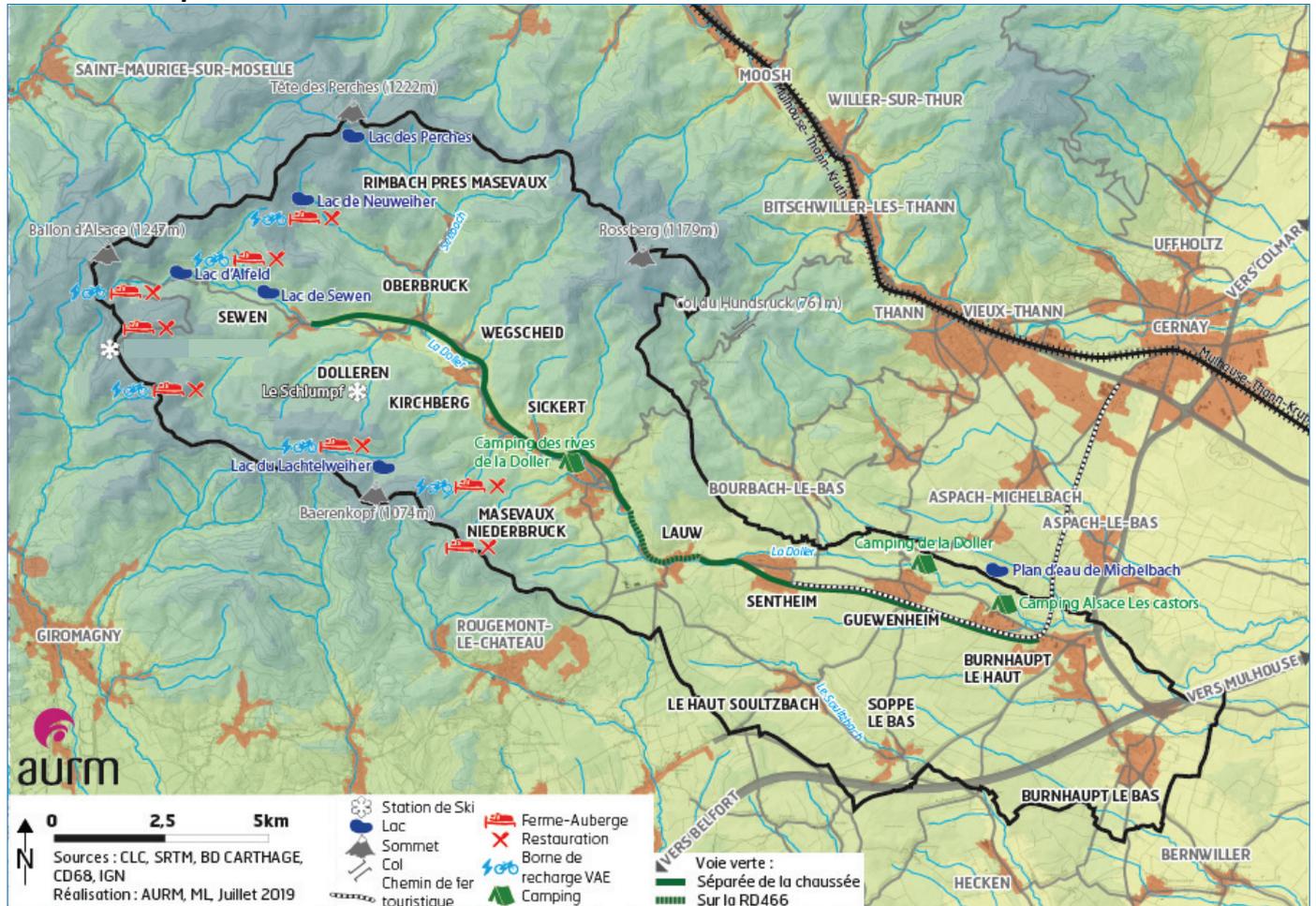
Kirchberg : une seule voie pour tous les usages

1. Diagnostic

Tourisme : les atouts montagne et nature

Cinq lacs, des sommets de plus de 1 000 m, des forêts etc. offrent un cadre naturel de qualité et attractif pour les touristes. Deux stations de ski, des sentiers de randonnées, des fermes-auberges sont autant d'équipements intéressants pour les visiteurs. Faute d'alternative, la plupart des visiteurs rejoignent la vallée de la Doller en voiture.

Offre touristique



Le territoire dispose de 3 campings, d'un réseau de fermes-auberges développé dont certaines proposent des bornes de recharge pour les VAE. La piste cyclable traverse de part en part la com. Le train touristique dessert le piémont. C'est un secteur privilégié pour pratiquer des activités de plein-air : marche, vélo, visite du patrimoine...

Se déplacer à vélo



Oberbruck - Voie verte : la piste cyclable, quasi-intégralement en site propre de Burnhaupt-le-Haut à Sewen, est une grande opportunité pour renforcer le cyclotourisme.

Accéder au Ballon d'Alsace en TC



Territoire de Belfort - Bus des neiges : il propose des dessertes depuis Belfort jusqu'au Ballon d'Alsace, en hiver. Une tarification combinée forfait de ski + trajet en autocar est proposée.

2. Grille d'analyse

“ Synthèse

- 42 alternatives à la voiture individuelle identifiées, regroupées dans 6 grandes familles de solutions.
- Des solutions multiples à passer au tamis de 4 critères :
 - Critère n° 1 : publics.
 - Critère n° 2 : périmètres.
 - Critère n° 3 : durée de mise en oeuvre.
 - Critère n° 4 : coût de réalisation et / ou de fonctionnement annuel.
- Les solutions particulièrement adaptées au secteur de montagne sont identifiées.

Des solutions à passer au tamis

Les habitants du territoire se déplacent quasiment exclusivement en voiture. Peu d'alternatives à l'automobile sont proposées. Or, on ne peut plus faire comme lors des dernières décennies. De grands défis s'imposent à la planète et à la com com : réchauffement climatique, qualité de l'air etc. (cf. annexe n° 1 P 34). Pour y répondre, la collectivité doit réfléchir à proposer des alternatives à la voiture individuelle.

Les solutions sont multiples : transports collectifs, vélos en libre-service, véhicule autonome, etc. Il est complexe d'effectuer une analyse exhaustive de toutes les solutions permettant de se déplacer sans sa voiture personnelle.

La publication a choisi d'analyser les solutions les plus adaptées, transposables au territoire au moyen de critères d'analyse.

Les différentes solutions ont été regroupées dans 6 grandes familles. Les solutions particulièrement adaptées au secteur de montagne sont identifiées par l'icône «  ».

Les solutions de mobilités alternatives à la voiture

6 grandes familles de solution

- **Transport collectif** : lignes autocars cadencées, tarification simple, etc.
- **Services de mobilité** : auto-stop organisé, transport solidaire, covoiturage, robots-taxis autonomes, location de voiture entre particuliers, etc.
- **Changer les habitudes de déplacement** : prime à l'achat d'un VAE, plans de mobilité entreprise, pédibus etc.
- **Livraisons** : livrer les courses à domicile, lutter contre la fracture numérique, développer un maillage fin de points relais etc.
- **Animations, réglementaires, aménagements** : plan de mobilité rurale, aménagements cyclables / piétons etc.
- **Solutions de mobilité pour les touristes** : navettes, locations vélos / VAE etc.

2 catégories

Les solutions sont regroupées dans 2 grandes catégories :

- **Solutions conventionnelles** : transport collectif, plan de mobilité, pédibus, aire de covoiturage...
- **Solutions innovantes** : drone, freefloating vélo, véhicule autonome...

42 solutions, 28 retours d'expériences

42 solutions ont été identifiées et analysées. Elles couvrent l'ensemble des publics.

Pour illustrer les solutions, 28 retours d'expériences sont présentés. Ils montrent des exemples d'applications concrètes sur des territoires présentant un ou plusieurs traits communs avec la Com Com.

Les quatre principaux critères d'analyse

Critère n° 1 : publics



Jeunes

Actifs

Aînés

Touristes

PMR

Critère n° 2 : périmètres



Se déplacer à l'intérieur du territoire



Sortir / Entrer

Critère n° 3 : durée de mise en oeuvre



6 mois



1 an



2 ans et +

ND

Temps inconnu

Critère n° 4 : coût de réalisation et / ou de fonctionnement annuel



< 50 000 €



50 000 € à 100 000 €



> 100 000 €

ND

Coût inconnu



3. Solutions

“ Synthèse

- **Transport en commun** : renforcer l'offre en se connectant mieux aux territoires voisins.
- **Services de mobilité** : la mobilité du quotidien basée sur le lien social.
- **Changer les habitudes** : actifs et jeunes cœurs de cible.
- **Livraisons** : démultiplier les solutions pour les particuliers.
- **Animations, réglementaires, aménagements** : ancrer la démarche dans le territoire.
- **Articuler transport et tourisme.**

Transports en Commun : renforcer l'offre en se connectant mieux aux territoires voisins

L'offre TC dans le territoire est faible en 2019. Les marges de progrès sont importantes et les solutions multiples. La mise en place d'une tarification unique pour les TC à l'échelle de l'intercommunalité pourrait être envisagée. Il est nécessaire de simplifier au maximum les déplacements en autocar pour les voyageurs.

Solutions «Transports en Commun»

| | Solutions possibles | Public(s) | Périmètre | Durée | Coût |
|----------------------------|--|--|---|---|------|
| Solutions conventionnelles | Augmenter l'offre et accélérer la ligne autocar 652 Mulhouse-Masevaux-Sewen L'augmentation de l'offre de la ligne autocar 652 permettrait de se rendre aisément à Mulhouse et inversement. Une partie du parcours pourrait être réalisée sur l'A 36 afin de réduire les temps de trajet. Une discussion pourrait être engagée avec la Région Grand Est pour disposer d'une offre type autocar express : environ 15 allers retours / jour , Masevaux / Mulhouse en moins de 40 min. | TOUT PUBLIC |  |  | €€€ |
| | Prolonger la ligne autocar Belfort / Rougemont-le-Château Masevaux est séparé de 7 km de Rougemont-le-Château . Cette commune est bien desservie par le réseau autocar Optymo du territoire de Belfort (cf. plan réseau Optymo Annexe n° 2 P 35). La prise en charge financière de l'extension de la ligne Belfort / Rougemont-le-Château jusqu'à Masevaux pourrait être discutée avec le SMTC, syndicat gestionnaire du réseau Optymo. | TOUT PUBLIC |  |  | €€€ |
| | Minibus pour aller au marché Une desserte mini-bus pourrait être mise en place dans la vallée, les jours de marché, pour transporter jusqu'à Masevaux , les personnes ne pouvant pas se déplacer en voiture. |  |  |  | € |
| Solutions innovantes | Inciter les entreprises à mettre en place des navettes salariés Par exemple, depuis la Gare de Cernay, un système de navettes à destination des zones industrielles du piémont , pourrait être expérimenté par les entreprises afin de transporter les salariés jusqu'à leurs lieux de travail. |  |  |  | €€ |
| | Autocar / minibus conduit par les salariés Dans ce cas de figure, des salariés conduiraient un bus, minibus jusqu'à leur lieu de travail en prenant au passage leurs collègues. La formation des salariés conducteurs, l'achat et l'entretien des véhicules seraient à la charge des entreprises. |  |  |  | € |
| | Ligne de navette autonome Actuellement coûteux et ayant un délai de mise en oeuvre encore inconnu, ce dispositif pourrait trouver sa place dans le futur sur la piste cyclable de la vallée de la Doller (ancienne plate-forme ferroviaire) . Des aménagements seraient à prévoir pour sécuriser les franchissements routiers. | TOUT PUBLIC |  | ND | ND |

3. Solutions



Retours d'expériences «Transports en Commun»

Autocar express



©France 3 Régions

Strasbourg-Marlenheim (67) : une ligne d'autocar cadencée relie sur 20 km Strasbourg et Marlenheim (4 200 habitants). L'autocar effectue ce parcours en seulement 28 minutes. En voiture, il faut 24 minutes.

Navette gratuite pour aller au marché



©Pchere

La Talaudière (42) : cette commune (6 700 habitants) offre la possibilité aux clients de laisser leurs voitures à l'extérieur de la ville et de les emmener **gratuitement au marché**. Proposer une navette gratuite a pour objectif de **désengorger le centre-ville** les jours de marché. L'acquisition d'un minibus a été utile à d'autres usages (clubs sportifs notamment).

Des bus citoyens en zone rurale



©planivent.de

Allemagne : depuis les années 1980, des lignes de bus citoyen ont été mises en place. Il s'agit d'une ligne de bus conduite par les **habitants** regroupés sous forme d'**association**. Ces lignes complètent le réseau de transport collectif et bénéficient d'un financement de la collectivité pour l'achat et l'exploitation du matériel.

Il existe aussi des **Navettes-Salariés**, conduites par les salariés, sur le même principe, avec une participation de l'entreprise.

Navette pour les salariés



©Abcis entreprise

La société ABCIS (69) finance une navette (3 rotations le matin de 7h30 à 9h et 3 rotations le soir de 17h à 18h) à destination de ses salariés **entre la gare la plus proche et le site de la société** (en 20 minutes).

Navette Autonome



©Nantes Métropole

Nantes - Carquefou (44) : l'agglomération nantaise a été choisie dans le cadre des appels à projets de l'Etat pour déployer deux lignes expérimentales de navette autonome. Une des deux lignes relie Nantes à Carquefou en empruntant la **plate-forme de l'ancienne ligne de chemin de fer**.

Services de mobilité : la mobilité du quotidien basée sur le lien social

Le transport à la demande a été une *solution en vogue dans les années 2000*. Le hic, c'est que les collectivités ne pouvaient pas bien maîtriser leur coût d'exploitation. Heureusement, il existe bien d'autres services de mobilité...

Solutions «Services de mobilité»

| | Solutions possibles | Public(s) | Périmètre | Durée | Coût |
|----------------------------|---|--|--|---|------|
| Solutions conventionnelles | Auto-stop organisé Conducteurs et usagers se font recenser en mairie et obtiennent un macaron (pour les conducteurs) et une pancarte avec un pouce (pour les usagers). Les utilisateurs se manifestent auprès des automobilistes depuis des sites aménagés sécurisés au bord des routes. Ce système est déjà en place dans certaines communes de la com com. |  |  |  | € |
| | Transport solidaire Le transport solidaire s'appuie sur des conducteurs bénévoles et une centrale de réservation . Cela ressemble au TAD mais le coût d'exploitation est bien plus maîtrisé. La principale difficulté est de trouver des conducteurs. Ce type de services s'adresse aux aînés (rdv médicaux, achats...). |  |  |  | €€ |
| | Autopartage Le véhicule en autopartage se réserve sur une plage horaire via un site internet ou une application. La viabilité économique de l'autopartage en zone rurale n'est pas évidente . Il existe toutefois des exemples qui ont rencontré un certain succès. |  |   |  | € |
| | Aménager des aires de covoiturage L'étude AURM de décembre 2018 a identifié 13 aires de covoiturage à l'échelle de la communauté de communes de la vallée de la Doller et du Soultzbach (Cf. Annexe n° 3 P 35). |  |  |  | € |
| | Encourager la location de voiture entre particuliers Les voitures des particuliers stationnent 95 % du temps . Offrir la possibilité de partager un parc automobile sous-utilisé permettrait aux personnes ne disposant pas de voitures de se déplacer pour des besoins ponctuels. |  |   |  | € |
| Solutions innovantes | Louer les véhicules de la collectivité en dehors des heures de travail. Le parc de voitures de l'intercommunalité et des communes pourrait être accessible à la location des habitants en dehors des heures de travail . Il s'agirait d'une démarche expérimentale qui pourrait inspirer d'autres collectivités au niveau national. |  |   |  | € |
| | Free-floating  Le free-floating des moyens de transports alternatifs à la voiture : scooter, VAE, trottinette électrique... est en train de chercher son modèle de développement . Il pourrait être envisageable d'expérimenter de tels services sur le territoire de la com com qui présente des pententes importantes à certains endroits . |  |  | ND | ND |
| | Robots-taxis autonomes Pour réaliser un déplacement, l'utilisateur «commanderait» un robot-taxi depuis son smartphone . Au cours du trajet, la voiture prendrait et déposerait d'autres personnes. La voiture serait partagée. La technologie actuelle ne permet pas encore de déployer ces robot-taxis. | TOUT PUBLIC |   | ND | ND |

Retours d'expériences «Services de mobilité»

Auto-stop organisé



©Rézopouce

Rézopouce : le principe de fonctionnement est simple. Les passagers et automobilistes font la démarche de s'enregistrer auprès d'une mairie ou de l'intercommunalité. Les automobilistes apposent une vignette sur leur véhicule. Les auto-stoppeurs possèdent un panneau sur lequel est inscrit leur destination.

Véhicules électriques en libre service



©L'Orme Combrative

Tinchebray (61), commune de 3 000 habitants, propose deux véhicules électriques en libre service à la location. Cette commune rurale propose ce service depuis 5 ans. Deux autres véhicules sont disponibles dans deux autres communes plus petites de l'intercommunalité.

Transport solidaire



©Pays du Sundgau, CD68

Sundgau (68) : des chauffeurs-bénévoles accompagnent ponctuellement les personnes ayant un besoin de déplacement (rendez-vous médicaux, courses, entretiens d'embauche, etc.).

Vélos en free floating en zones peu denses



©Les Echos

Ofo, Gobeebike, Pony Bike, Indigo... réfléchissent à se tourner vers les villes plus petites et aux densités plus faibles. Ces sociétés cherchent encore leur modèle en dehors des grandes villes.

Changer les habitudes : actifs et jeunes cœur de cible

Les jeunes et les actifs sont les premiers publics à être concernés par les actions favorisant les changements de comportement de mobilité. Les actions proposées sont avant tout incitatives : plan de mobilité, aide à l'achat de VAE, formation vélo... Leurs coûts sont globalement peu élevés et le déploiement est rapide.

Solutions «Changer les habitudes»

| | Solutions possibles | Public(s) | Périmètre | Durée | Coût |
|----------------------------|---|--|--|---|------|
| Solutions conventionnelles |  <p>Aide à l'achat d'un vélo VAE</p> <p>La collectivité pourrait encourager financièrement ses administrés à acheter un VAE. L'instauration d'une aide à l'achat serait une action concrète et rapide à mettre en œuvre. Le VAE est particulièrement adapté à la CC car il permet d'aller plus loin et de monter les pentes.</p> |  |  |  | € |
| |  <p>Louer des VAE et des vélos classiques via des commerçants</p> <p>La collectivité pourrait acquérir un parc de VAE et de vélos classiques et les louer aux habitants par l'intermédiaire des commerçants locaux au moyen d'un partenariat collectivité / commerçants. Cette solution permettrait de démultiplier les points de locations vélo dans le territoire et cela à peu de frais.</p> |  |  |  | € |
| | <p>Former les plus jeunes à faire du vélo en toute sécurité.</p> <p>Les forces de l'ordre, les associations (CADRes) pourraient former les plus jeunes à faire du vélo en toute sécurité.</p> |  |  |  | € |
| | <p>Pédibus / Vélobus</p> <p>Les pédibus et les vélobus sont des solutions alternatives à la voiture pour rejoindre les établissements scolaires. Un accompagnateur adulte est nécessaire.</p> |  |  |  | € |
| | <p>Inciter les entreprises / administrations à établir un Plan de Mobilité</p> <p>Les entreprises du territoire pourraient établir un Plan de Mobilité (anciennement Plan de Déplacement d'Entreprise / Administration). Ils ont pour objectif de favoriser les alternatives à la voiture personnelle pour rejoindre le lieu de travail.</p> <p>La CC de la vallée de la Doller et du Soultzbach pourrait montrer l'exemple en mettant en place son propre Plan de Mobilité. Il pourrait être inspirant pour les autres entreprises et administrations du secteur.</p> |  |   |  | € |
| | <p>Doubler l'indemnité kilométrique vélo</p> <p>Afin d'inciter les personnes à prendre leur vélo pour se rendre au travail, l'indemnité kilométrique vélo des entreprises pourrait être doublée par l'intercommunalité. Pour 1 € versé par l'entreprise, 1 € serait versé par la com com.</p> |  |  |  | € |
| | <p>Favoriser le télétravail</p> <p>Le télétravail peut être encouragé et développé à destination des actifs résidant sur le territoire. Le pôle numérique La Source à Dolleren propose des espaces de télétravail.</p> |  |  |  | €€ |
| |  <p>Transformer la voie verte de la vallée en une piste de l'électromobilité</p> <p>Adapter la voie verte existante de la vallée de la Doller pour faciliter et sécuriser les déplacements en VAE, trottinettes électriques, gyropode... Des stations de VAE en libre service destinées aux touristes pourraient être installées le long de cette piste.</p> |  |  | ND | ND |

Retours d'expériences «Changer les habitudes»

Subvention à l'achat de VAE



Le Pays de Saverne (67) a instauré une prime de 250 € pour encourager l'achat de VAE.

- 72 % des bénéficiaires de la prime ont acheté leur VAE auprès d'un marchand de vélo du secteur,
- 45 % sont des femmes,
- 68 % ont plus de 40 ans,
- 67 % résident à Saverne ou à proximité,
- 85 % se rendaient au travail en voiture.

Formations vélo pour se déplacer en sécurité



CADR 67 forme tous les publics à la circulation à vélo sans se mettre en danger.

Pédibus



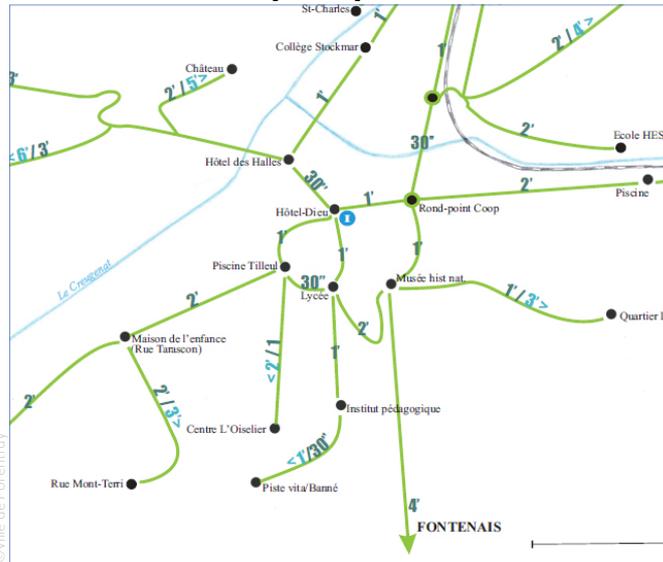
Bourg-les-Valences (26) : deux écoles ont mis en place des pédibus, permettant aux enfants d'aller à l'école sans voiture, accompagnés par des parents volontaires. Au total, 7 lignes existent sur les deux écoles de la commune.

Itinéraires cyclables clairement identifiés



Montélimar (26) : 4 boucles cyclables identifiées et numérotées, des logos et plusieurs directions indiquées, l'agglomération a employé une réponse peu coûteuse pour matérialiser et sécuriser les itinéraires cyclables sur son territoire.

Indication des temps de parcours vélo



Porrentruy (Canton Jura - Suisse) : ville plate et deux fois plus peuplée que Masevaux, communique sur les temps de parcours vélo afin de promouvoir l'usage de ce dernier.

Livraisons : démultiplier les solutions pour les particuliers

À l'heure où la technologie facilite les déplacements des personnes, elle améliore ou va grandement faciliter le transport de marchandises : e-commerce, livraisons par des engins futuristes... La communauté de communes pourrait être à la pointe des réflexions dans ce domaine comme elle l'a déjà été pour le très haut débit internet il y a une quinzaine d'années.

Solutions «livraisons»

| | | Solutions possibles | Public(s) | Périmètre | Durée | Coût |
|----------------------------|--|--|-----------|-----------|-------|------|
| Solutions conventionnelles | Proposer la livraison des courses à domicile | Un système de livraison des habitants, en particulier du secteur vallée, pourrait être mis en place par les commerces du secteur, en particulier les supermarchés et les hypermarchés . Les commandes s'effectueraient par les sites web des commerces. | | | | € |
| | Lutter contre la fracture numérique | Les aînés ne sont pas toujours à l'aise avec le numérique. Des séances de formation à l'utilisation des nouvelles technologies leur permettraient de gagner en autonomie . Ils pourraient être formés à effectuer des démarches et des achats en ligne. Cela leur permettrait d'effectuer leurs courses sans avoir à se déplacer. | | | | € |
| | Développer un maillage fin de points relais | Favoriser le développement de points relais permettrait de réduire la longueur des déplacements à effectuer par les particuliers pour aller chercher leurs colis | | | ND | ND |
| | Inciter à la vente alimentaire en itinérance | Le commerce itinérant avec de petits camions permettrait de rapprocher vendeurs et clients. | | | | € |
| Solutions innovantes | Livraison par drones | En 2019, il est techniquement possible de se faire livrer des objets légers par drone : quelques kilos maximum. Des expérimentations sont en cours aux USA, Islande... Ce mode de livraison serait parfaitement adapté aux zones rurales. | | | ND | ND |
| | Livraison par véhicules autonomes terrestres | Les colis de grande taille feraient l'objet d'un système de livraison différent. Des véhicules autonomes, sous forme de casiers «ambulants» , pourraient livrer les colis à domicile. | | | ND | ND |

Retours d'expériences «livraisons»

Se faire livrer les courses par son voisin !



Shopopop : cette société a établi des partenariats avec des supermarchés. Les utilisateurs inscrits sur l'application peuvent récupérer des courses à un drive puis les livrer à leurs voisins. Economie collaborative, lien social, livraison pour le dernier kilomètre, cette solution est idéale en milieu rural.

Livrer par drone en zone rurale... utopique ?



Des expérimentations en cours aux USA, Islande...

Les livraisons par drone sont expérimentées et pourraient se **développer**. Les territoires ruraux et périurbains pourraient en être les principaux bénéficiaires. Avec les technologies actuelles, les distances parcourues par les drones pourraient aller de quelques kilomètres à une dizaine de kilomètres pour de petites charges.

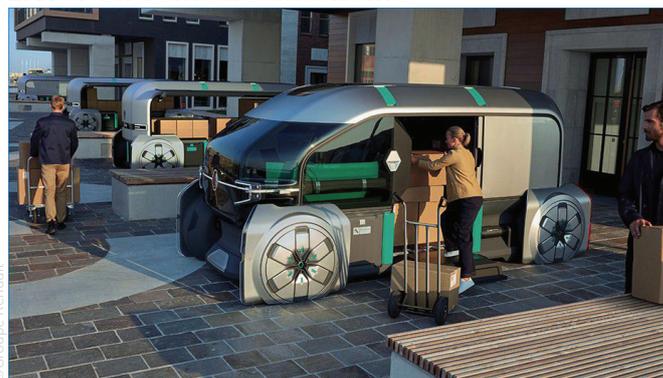
Former les personnes âgées à utiliser le web



Communauté de communes Vexin Val de Seine (95) : des bénévoles forment les personnes âgées à l'usage d'internet (tablette, ordinateur) dans les locaux de l'intercommunalité pour prendre en main ces outils, communiquer, envoyer des mails, effectuer des démarches...

Cela leur permet de **réduire certains déplacements**: démarches administratives dématérialisées, **achats en ligne** : livraisons domicile....

Livrer en véhicule autonome



Renault : en 2018, le fabricant a dévoilé un système de véhicules autonomes livrant des colis à domicile. D'autres systèmes ont été pensés en Chine et aux États-Unis pour un déploiement d'ici quelques années. Ce modèle s'avère particulièrement adapté aux zones rurales.

Animations, réglementaires, aménagements : ancrer la démarche dans le territoire

La collectivité a un rôle de chef d'orchestre, de facilitateur. C'est par exemple elle qui pourrait élaborer le plan de mobilité rurale. C'est elle aussi qui pourrait impulser une dynamique forte d'animation et de communication des actions en faveur des mobilités alternatives. Cette impulsion serait stérile sans y associer les habitants, le tissu associatif, les entreprises.... La réussite d'une démarche pour réduire la place de la voiture dans les vallées de la Doller et du Soultzbach nécessite l'implication de tous !

Solutions «Animations, réglementaires, aménagements»

| | Solutions possibles | Public(s) | Périmètre | Durée | Coût | |
|----------------------------|---|---|--|---|---|-----|
| Solutions conventionnelles | Animation de la politique de mobilité | L'animation des politiques de mobilité à l'échelle de l'intercommunalité, à destination des habitants, des associations, des entreprises, des établissements scolaires, des territoires voisins nécessiterait de disposer d'une personne référente en charge des mobilités. | TOUT PUBLIC |  |  | €€ |
| | Plan de mobilité rurale | A l'échelle du PETR ou de l'intercommunalité, le plan de mobilité rurale favoriserait, de manière cohérente, les modes de transport alternatifs à la voiture . Il ressemblerait un peu à une sorte de PDU rural. | TOUT PUBLIC |  |  | €€ |
| | Associer les jeunes à la réflexion sur l'accessibilité des écoles et des collèges à pied et à vélo | En lien avec les enseignants ou dans le cadre d'un conseil municipal des jeunes, les élèves (écoliers et collégiens) pourraient être amenés à se poser des questions sur la manière dont eux et leurs parents rejoignent leur établissement. Ils pourraient proposer des itinéraires piétons et cyclables, à aménager par les communes . |  |  |  | € |
| | Connaître la mobilité actuelle et recenser les modes alternatifs auprès de la population | A l'échelle du territoire ou du PETR, la réalisation d'une enquête mobilité permettrait de mieux connaître les déplacements actuels des habitants et le potentiel de report modal vers les moyens de déplacement alternatifs à la voiture . | TOUT PUBLIC |  |  | € |
| | Développer des aménagements piétons et cyclables, des rues apaisées | Pistes, bandes cyclables, stationnement vélo, bornes de recharge VAE, zones 30, ralentisseurs, passages piétons sécurisés, radars pédagogiques, etc. | TOUT PUBLIC |  |  | €€€ |
| | Intensifier les quartiers | Depuis une vingtaine d'années, les zones 30 se développent dans les zones urbanisées des petites communes. A l'intérieur de ces zones, les règles d'urbanisme peuvent être réajustées afin de densifier au lieu d'étendre la ville. | TOUT PUBLIC |  |  | ND |
| Solutions innovantes | Entrer dans une logique de MAAS | De l' application smartphone à la création d'un hub rural clairement identifié en passant par des tarifs TC simples , la logique de MAAS interconnecterait de manière numérique, physique et tarifaire les modes de transport. | TOUT PUBLIC |  |  | €€€ |

3. Solutions



Retours d'expériences « Animations, réglementaires, aménagements »

Animer la politique de mobilité



©De la Jona Architectures

Annemasse (74) : que ce soit une centrale de mobilité (numérique) ou une maison de la mobilité (physique), l'objectif de ces deux dispositifs est de permettre aux usagers d'identifier les modes de déplacements qui leur correspondent. Par exemple, Annemasse a fait le choix d'intégrer office du tourisme et maison de la mobilité.

Connaître les pratiques de mobilités



©Ouest-France

Pays de Ploërmel (56) : en partenariat avec l'Université Bretagne Sud, le Pays de Ploërmel a mené une enquête auprès de ses habitants pour établir un bilan de la mobilité actuelle et recenser les modes alternatifs à la voiture souhaités.

Elaborer un plan de mobilité rurale



©Aduyga

Somme Sud-Ouest (80) : un plan de mobilité rurale a été élaboré en 2018. Il contribue à mettre en oeuvre les préconisations transports / mobilités inscrites dans le SCOT.

Mise en relation des covoitureurs dans le rural



©Atchoum

Atchoum propose aux collectivités la création de sites internet, d'applications mobiles, la mise en place de centrales téléphoniques, de kits complets de communication pour faire connaître la plate-forme de covoiturage. Cette panoplie d'outils facilite la mise en relation des covoitureurs dans les zones peu denses.

Associer les jeunes



©Ville de Vence

Vence (06) - Conseil municipal jeunes : un conseil junior de 17 jeunes a eu notamment pour projet d'améliorer les accès aux établissements sportifs et au collège de la ville. Il a également planché sur l'accès aux transports en commun.

Articuler transport et tourisme

L'écrin naturel dans lequel se situe la collectivité lui confère un potentiel lui permettant de **développer une offre touristique**. Dans un souci de respect de l'environnement, les mobilités constituent un levier supplémentaire. En se positionnant comme territoire innovant, disposant de solutions de mobilité et en promouvant celles-ci, le territoire bénéficie d'une opportunité à saisir.

Solutions «Transport et tourisme »

| | Solutions possibles | Public(s) | Périmètre | Durée | Coût | |
|----------------------------|---|--|---|---|---|----|
| Solutions conventionnelles | Navette pour randonneurs  | <p>En période estivale, une navette gratuite transportant les touristes jusqu'au départ des sentiers de randonnée, permettrait de limiter l'usage de la voiture et les problèmes de stationnement.</p>  |  |  | € | |
| | Créer des événements de type Slow Up | <p>La collectivité pourrait fermer à la circulation automobile une rue, une route durant une journée afin de permettre la pratique d'autres mobilités : vélo, électromobilité...</p> | TOUT PUBLIC |  |  | € |
| | Permettre aux randonneurs de recharger leur véhicule électrique au pied des sentiers | <p>Installer des bornes de recharges au départ de certains sentiers permettrait aux voitures électriques de se recharger durant la randonnée.</p>  |  |  | €€€ | |
| | Développer l'image des «vélo-loisirs» montagne  | <p>En s'appuyant sur le Ballon d'Alsace : courses cyclistes mythiques (arrivées de 4 étapes du Tour de France dans les années 1960-1970), la collectivité pourrait développer un réseau de parcours cyclables à destination des touristes, désormais ouvert à tous avec le VAE.</p>  |  |  | € | |
| | Pouvoir recharger son VAE le long de la voie verte de la Doller et au-delà.  | <p>Des stations de recharge des VAE offriraient la possibilité aux visiteurs empruntant la voie verte de la Doller de pouvoir recharger leur vélos électriques.</p> <p>Ce maillage bornes de recharge pourrait être étendu à l'ensemble du territoire : Ballon d'Alsace, Col du Hundsruck... et dans les fermes-auberges non équipées.</p>  |  |  | €€ | |
| Solutions innovantes | Développer un système de navettes innovantes et / ou originales  | <p>Pour visiter des sites, pour emmener les randonneurs au départ des sentiers, la collectivité pourrait développer un système de transport touristique innovant / original : vélo-taxi, navette électrique...</p>  |  |  | €€ | |
| | Un événement des mobilités innovantes en milieu montagnard  | <p>La collectivité, en assurant la promotion des nouvelles mobilités en zone de montagne, pourrait devenir un véritable laboratoire identifié au niveau régional, national et international.</p> <p>Une manifestation régulière pourrait réunir les acteurs des nouvelles mobilités. Elle pourrait être organisée tous les ans ou 2 ans.</p> | TOUT PUBLIC |  |  | €€ |

3. Solutions



Retours d'expériences «Transport et tourisme»

Navette touristique



Cians-Var (06) : l'intercommunalité met en place chaque année une navette pour les randonneurs durant l'été. Elle permet de limiter l'usage de la voiture. La navette est affectée à d'autres utilisations le reste de l'année.

VAE en libre service



Les Gets - Getslib' (74) : inspirée par les vélos en libre-service développés en zone urbaine, la commune des Gets, a décidé d'importer le concept sur son territoire de montagne. Le Getslib' est un service VAE qui connaît le succès depuis 2014.

Se rendre en montagne en autocar



Isère / Grenoble (38) : le conseil départemental de l'Isère communique sur les possibilités de se rendre en montagne sans sa voiture. C'est une façon d'attirer des touristes désireux de se déplacer autrement.

Réserver temporairement une route aux vélos



SlowUp Alsace : journée festive où une section de la route des vins est interdite aux voitures pour le plus grand bonheur des vélos. Le nombre de participants est en croissance constante depuis 2013.

Louer un VAE



Guebwiller (68) : l'office du tourisme propose à la location des VAE sur des durées variées. Il propose une série de lieux à aller visiter en utilisant ces vélos.

Charger son VAE dans une ferme-auberge



Massif vosgien : l'industriel Bosh a installé des bornes de recharge à destination des VAE dans de très nombreuses des fermes-auberges du massif vosgien.



4. Préconisations

“ Synthèse

- Objectif de la collectivité : proposer des alternatives de déplacement crédibles à la voiture individuelle.
- Comment ? En se posant les bonnes questions...



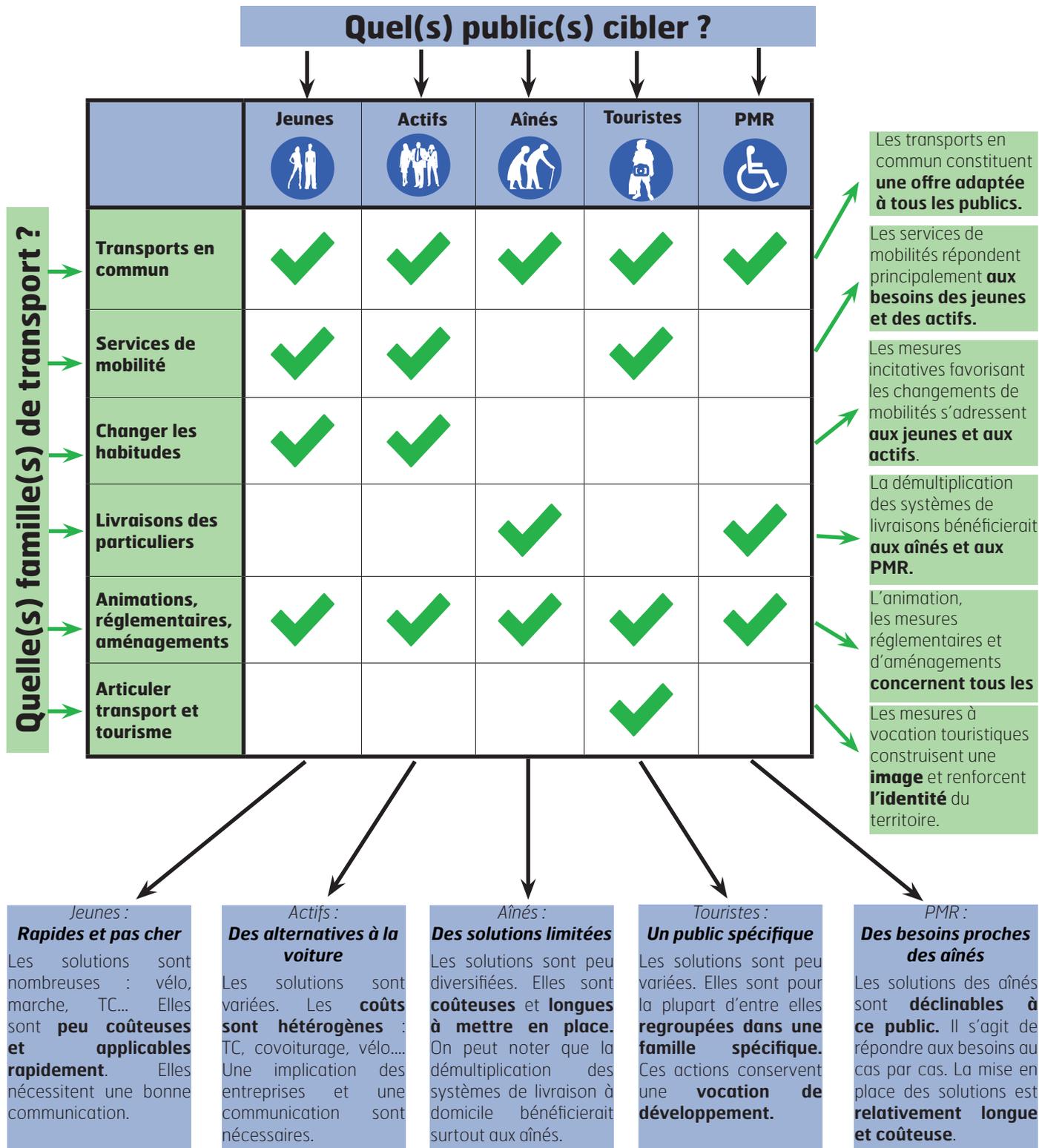
Ce questionnement pourra aider la Com Com à définir sa stratégie en matière de mobilité.

- L'Agence préconise à la collectivité d'avancer par étapes, «pas à pas».



Quel(s) public(s) cibler ? Quelle(s) famille(s) de transport(s) choisir ?

Les solutions alternatives de transport changent suivant les publics. Elles se classent dans les 6 grandes familles de transport.



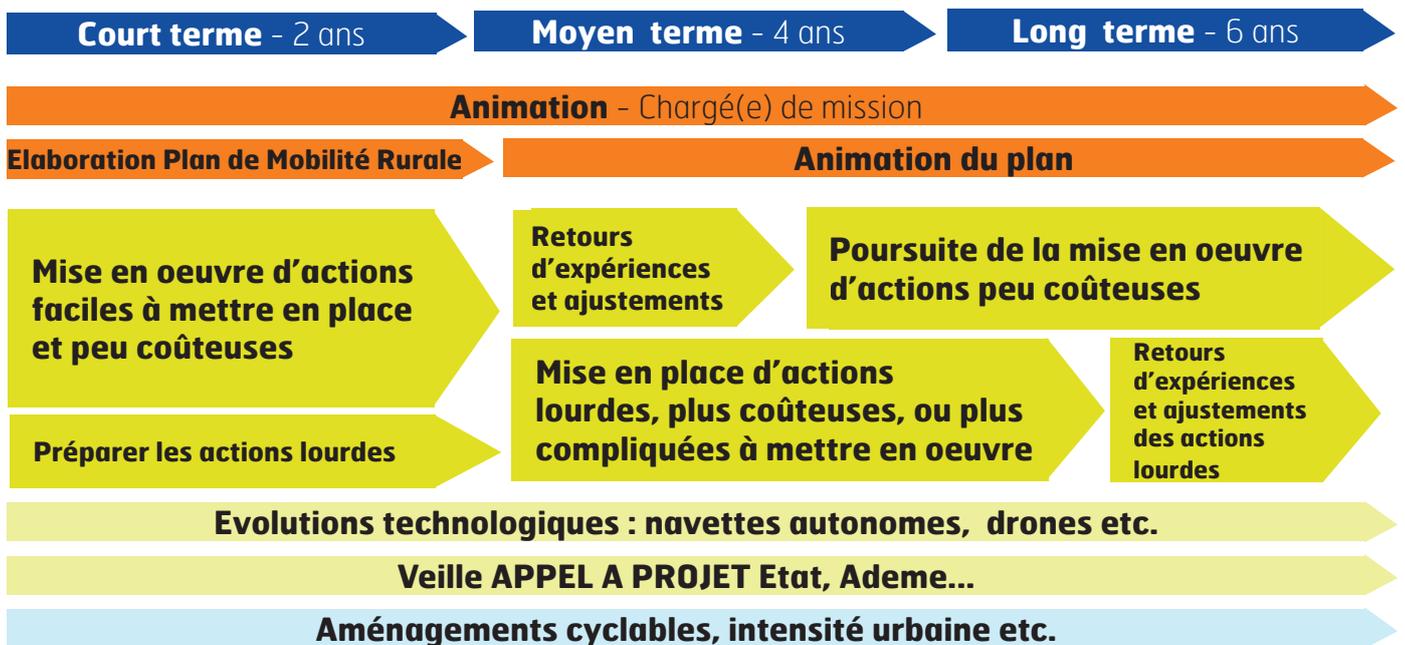
Ajuster le service de TC, inciter au vélo, promouvoir l'usage alternatif à la voiture ainsi qu'une politique ambitieuse de livraison semblent être les **quatre piliers pour se déplacer autrement qu'en voiture**. L'ensemble de ces actions pourrait être relié par une animation forte et continue reposant sur un plan de mobilité rurale.

Quel coût de mise en oeuvre ? Quel phasage possible ?

Les solutions de mobilité alternatives à la voiture sont *foisonnantes*. Les solutions doivent être planifiées dans le temps. Dans les secteurs périurbains et ruraux, les mobilités alternatives à la voiture relèvent d'actions fines.

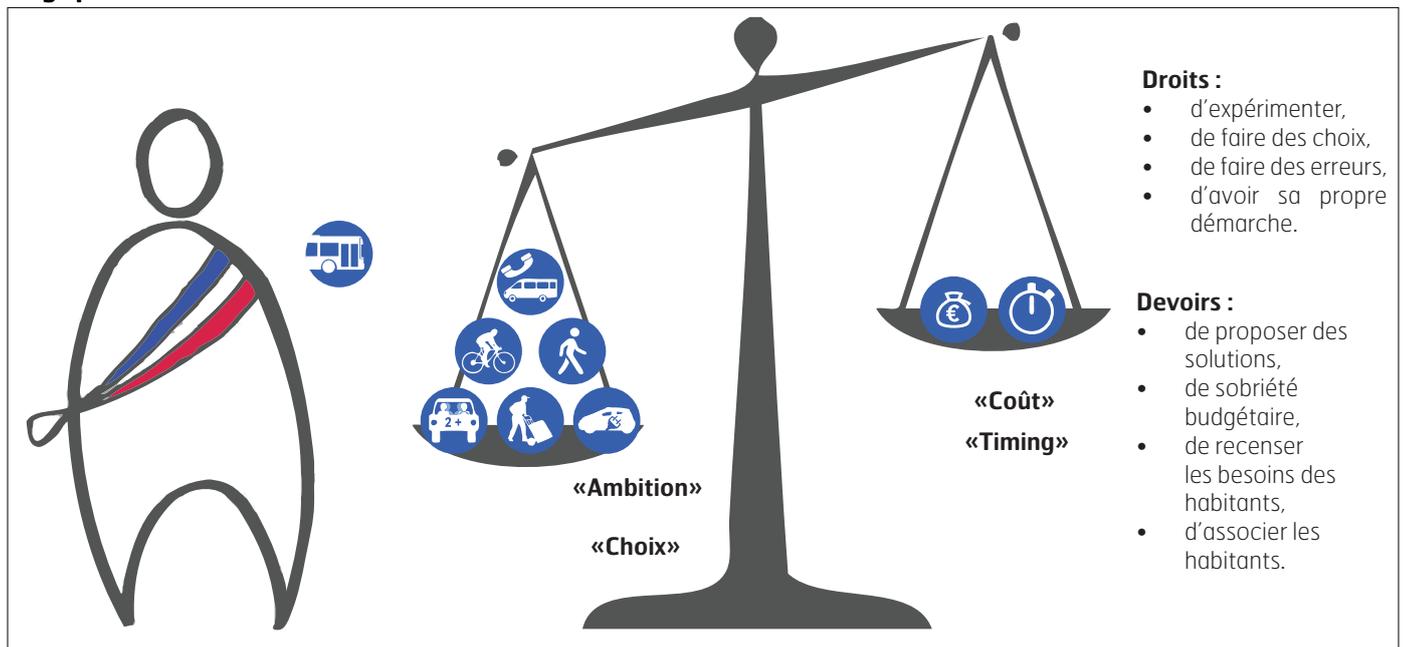
Une phase de test et d'expérimentation est indispensable. Des ajustements et des corrections doivent rythmer la démarche.

Phasage possible



Le recrutement d'un(e) chargé(e) de mission et la rédaction d'un plan de mobilité rurale pourraient constituer le fil conducteur de la démarche. Ce document pourrait regrouper l'ensemble des actions en faveur des mobilités alternatives à l'échelle de la communauté de communes.

Logique de démarche itérative



Mettre en balance les solutions de mobilité, le timing et les coûts.



Les propositions d'orientations de l'AURM

1 Point de départ : poser les fondements de la politique de mobilité

Recruter un animateur mobilité

Le / la **chargé(e) d'animation mobilité** devra avoir une connaissance fine du **réseau d'acteurs** et pouvoir le **mobiliser le cas échéant**.

Il / elle devra **piloter les actions** en faveur des mobilités alternatives à la voiture individuelle. Il / elle devra informer constamment les élus concernés de l'avancée des travaux.

Être en veille permanente et répondre aux appels à projet

La collectivité et l'animateur(trice) devront réaliser un **important travail de veille**, notamment sur les évolutions technologiques de transport.

Pour disposer de moyens financiers supplémentaires, **candidater à des appels à projets mobilité de l'Etat doit devenir une priorité**.

Evaluer les actions

Les actions devront être constamment évaluées **pour permettre des ajustements nécessaires**.

2 A court terme (< 2 ans) : déployer des actions faciles à réaliser et peu coûteuses

Actions prioritaires

- Promouvoir le dispositif **d'autostop organisé existant** auprès de la population afin de permettre aux jeunes de se déplacer plus facilement dans le territoire.
- Déployer un **réseau d'aires de covoiturage**, pour les actifs, au moyen de panneaux réglementaires.
- Instaurer une **aide à l'achat de VAE**.
- Encourager à la mise en place de **pédibus / vélobus**.
- Inciter les entreprises / administrations à établir un **Plan de Mobilité**.

Autres actions possibles

- Mettre en place **des navettes** à destination du marché de Masevaux.
- Associer les jeunes à la réflexion sur **l'accessibilité piétonne et cyclable des écoles et des collèges**.
- Former les plus jeunes à **faire du vélo en sécurité**.
- Encourager **la location de voiture entre particuliers**.
- Créer des événements de **type Slow Up**.
- Encourager la mise en place **de systèmes de livraison des courses à domicile** pour les aînés notamment.
- Etc.

Informers les habitants et les visiteurs, assurer la visibilité des dispositifs dans les médias locaux (presse, TV) et réseaux sociaux (Facebook, Twitter....) est l'une des **conditions de la réussite**.

3 A moyen / long terme (>2 ans) : des actions plus longues à mettre en place et plus coûteuses

Actions prioritaires

- Renforcer **les transports collectifs**, notamment la **ligne autocar 652 vers m2A**, présentant le potentiel le plus important.
- Développer **les équipements et les aménagements cyclables** : pistes, bornes de recharge pour les VAE... à destination des habitants et des touristes.

Autres actions possibles

- Permettre aux randonneurs de **recharger leur véhicule électrique au pied des sentiers**.
- Mettre en place un **transport solidaire** et des **navettes conduites par les salariés...**
- Etc.

Un **dialogue régulier** avec la Région Grand Est, les intercommunalités voisines, Optymo, Soléa, SNCF, Enedis.. est **indispensable à la mise en place des actions citées ci-dessus**.

4 Dès aujourd'hui, anticiper, réfléchir à la mise en place de solutions de mobilité innovantes

Actions prioritaires

- Créer une **ligne de navette autonome** circulant sur voie verte de la Doller,
- Transformer la **voie verte de la vallée en une piste de l'électro-mobilité**, facilitant et sécurisant les déplacements en VAE, trottinettes électriques, gyropode etc. et également les moyens traditionnels (vélos).
- Organiser tous les 2 ans un **événement des mobilités innovantes en milieu montagnard**.

Autres actions possibles

- Proposer **des robots-taxis autonomes**, s'apparentant à du TAD ou du covoiturage, mais sans conducteur.
- Réfléchir et anticiper à **la livraison de colis destinés aux particuliers par drones**.
- Entrer dans une **logique de MAAS** (pôles d'échanges et applications numériques).

La communauté de communes pourrait être à la pointe dans le domaine des solutions innovantes de transport en secteur de montagne. Elle l'avait déjà été pour le très haut débit internet il y a une quinzaine d'années.



Annexes

- Annexe n° 1 : basculer vers une mobilité durable.
- Annexe n° 2 : réseau Optymo dans le secteur de Rougemont-le-Château.
- Annexe n° 3 : propositions de maillage d'aires de covoiturage.



Annexe n° 1 : basculer vers une mobilité durable

En 2019, les habitants du territoire se déplacent quasiment exclusivement en voiture. Peu d'alternatives à l'automobile sont proposées. Or, on ne peut plus faire comme lors des dernières décennies. De grands défis s'imposent à la planète et à la com com : réchauffement climatique, les problématiques environnementales liées à la qualité de l'air, à la biodiversité...

Le projet de Loi d'Orientation des Mobilités, le SCOT et le PCAET Thur Doller, ont guidé les réflexions et les pistes d'actions présentées dans le document.

Au-delà, il est aussi nécessaire de prendre en compte les grandes évolutions technologiques qui nous traversent : véhicule autonome, mobilité électrique, logique de MAAS etc.

Projet de loi mobilités ou comment proposer des alternatives crédibles dans les zones peu denses



- Apporter à **tous et partout** des solutions alternatives à la voiture individuelle.
- Développer **l'innovation** et les **nouvelles solutions de mobilité** qui doivent être mises au service de tous.
- **Réduire l'empreinte environnementale des transports**, en réussissant la transition écologique dans notre façon de se déplacer.
- **Investir davantage dans les infrastructures** qui améliorent les déplacements du quotidien.

PCAET Thur-Doller : faire feu de tout bois pour proposer des alternatives à la voiture



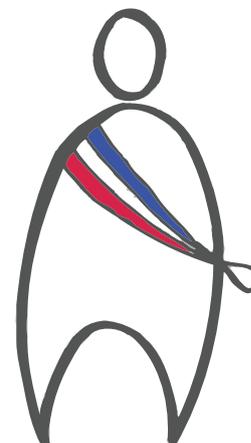
- Conforter **l'armature principale des transports collectifs**, en particulier avec les territoires voisins.
- Promouvoir un **urbanisme réduisant les besoins en déplacement**.
- Promouvoir les **alternatives à la voiture individuelle**.

SCOT Thur-Doller : articuler urbanisme et transport et promouvoir les alternatives à la voiture



- Bâtir un **système de transport « vertueux »** pour les grands déplacements.
- Promouvoir un **urbanisme** qui contribue à la réduction des besoins en déplacements et des émissions de Gaz à Effet de Serre.
- **Faciliter l'usage des alternatives aux déplacements en voiture individuelle**.

Les EPCI ont un rôle central pour développer les alternatives à la voiture individuelle en proposant, débattant....



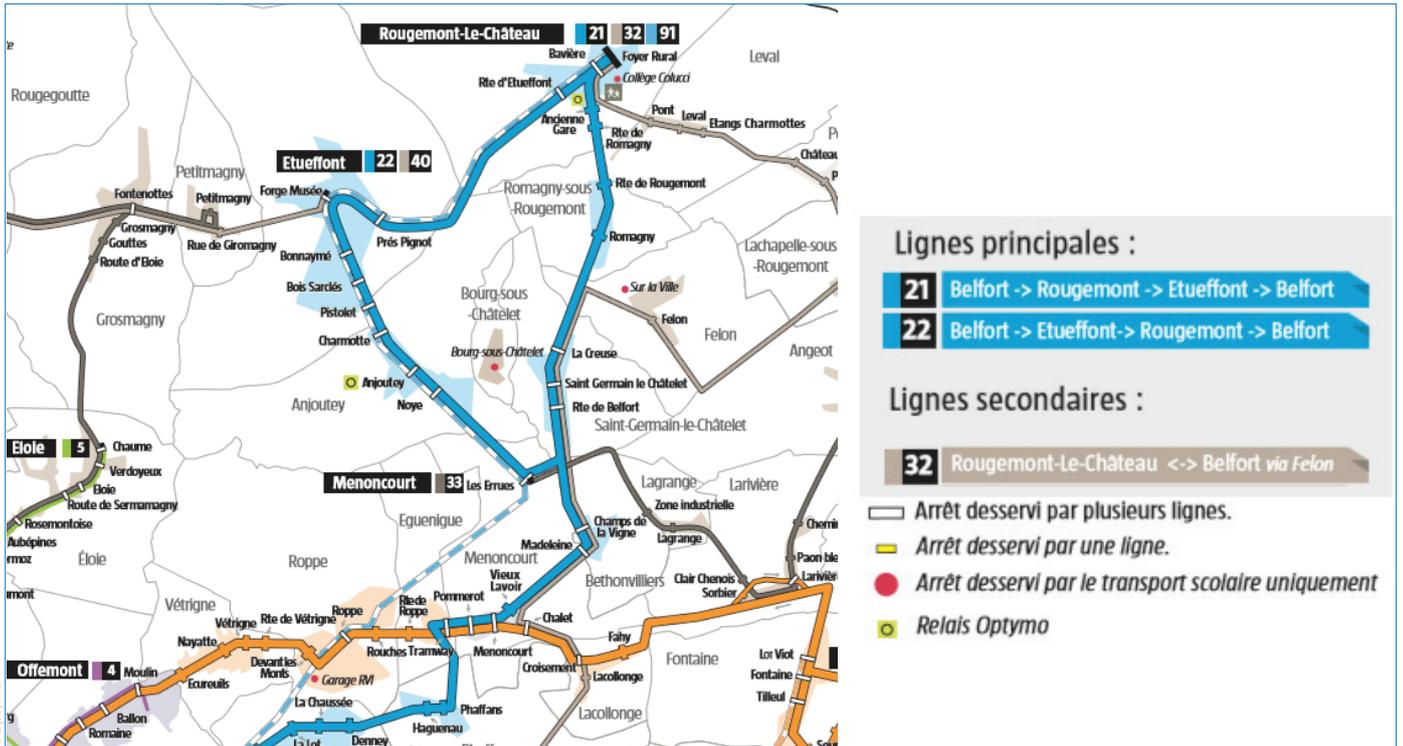
«Proposer»

«S'informer»

«Promouvoir»

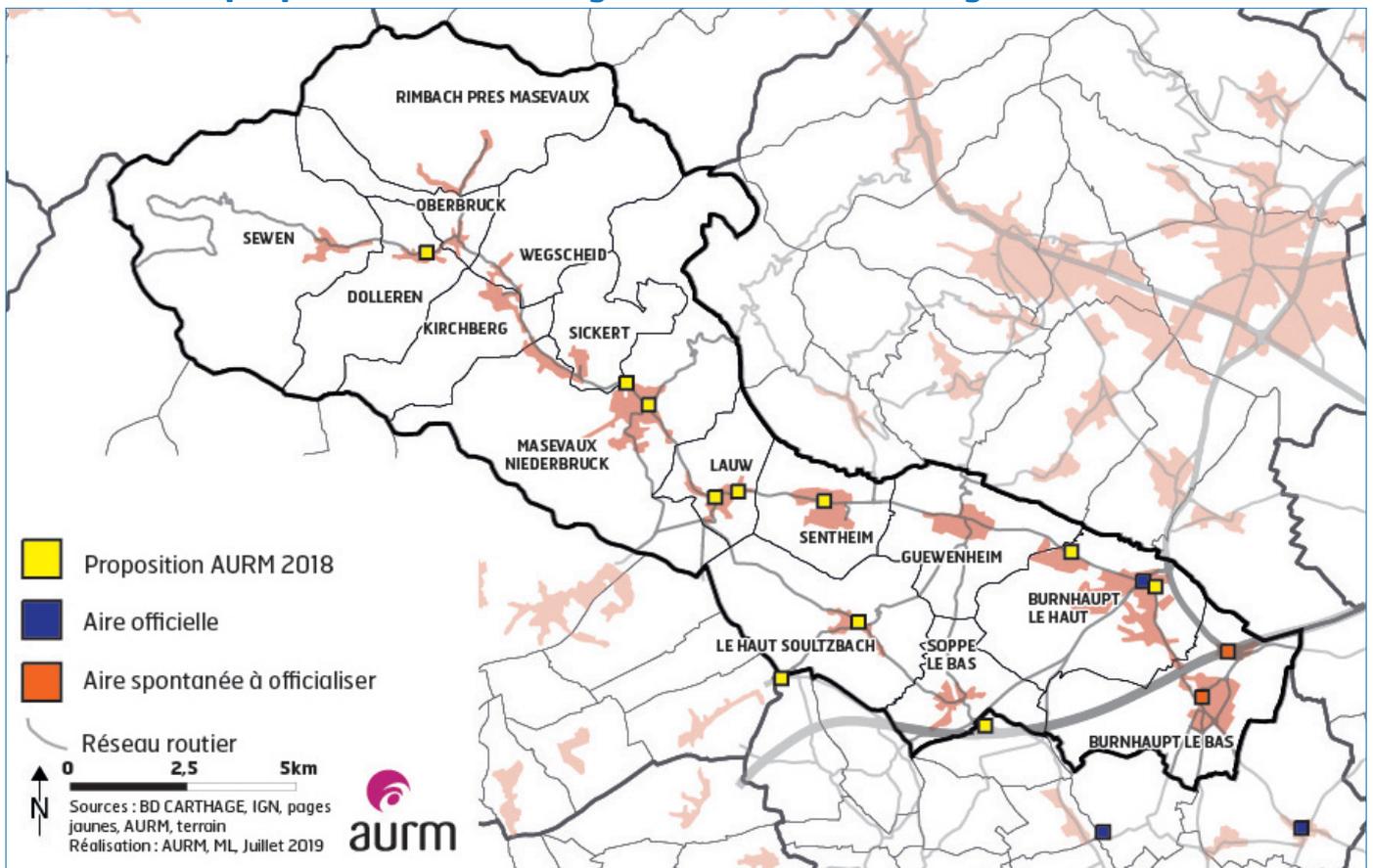
«Débattre»

Annexe n° 2 : réseau Optymo dans le secteur de Rougemont-le-Château



Le réseau Optymo du territoire de Belfort dispose de 3 lignes reliant Belfort à Rougemont-le-Château, commune située à seulement 7 km de Masevaux.

Annexe n° 3 : propositions de maillage d'aires de covoiturage



L'AURM a proposé 13 emplacements pour créer des aires de covoiturages à l'échelle de la communauté de communes de la vallée de la Doller et du Soultzbach. Ces propositions sont issues de la publication : « Les aires de covoiturage dans le Sud Alsace - Quels développements envisageables ? » - AURM - Décembre 2018.



*Sources des illustrations :
AURM sauf mention contraire.*

Publication éditée et imprimée par :
L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne

Rédaction : Stéphane DREYER - Chef de projet
stephane.dreyer@aurm.org - tel : 03.69.77.60.71
et Mathieu LEMBEZAT

Cartographies : Luc CARPENTIER, Mathieu LEMBEZAT

Statistiques : Marion SCHAEFFER

*Toute reproduction autorisée avec mention précise
de la source et la référence exacte.*