

# Approbation du Plan piéton / vélo (schéma directeur des modes actifs) intercommunal

## Rappel de la démarche :

Suite à la validation du Projet de Territoire Ma Vallée en 2030 et dans le cadre de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal, la communauté de communes a décidé d'établir un plan piéton/vélo (ou « schéma directeur des modes actifs »). Il s'agit d'une démarche de planification et de programmation, traduite dans un document-cadre, qui vise à redonner un cadre aux collectivités locales (communes et CCVK) pour la réalisation de leurs politiques d'aménagements cyclables et, plus largement, de favoriser les déplacements piétons et cyclistes, de façon directe et sécurisée, à l'échelle intercommunale mais aussi à l'échelle de chaque village. Cette démarche s'inscrit également dans la volonté de la CCVK de devenir un Territoire à Energie Positive.

Ce travail a été confié à Lucile Geyl-Hutschka, dans le cadre de sa formation d'éco-conseillère, qui a réalisé une mission de stage à la CCVK du 18 avril au 30 septembre 2016. Le suivi de cette mission a été assuré par un Groupe de Travail spécifique composé d'élus référents pour chaque commune, issus de la Commission Déplacements de la CCVK ou des Conseils Municipaux, piloté par Martine Thomann.

Lors de sa réunion du 4/05/2016, la Commission Déplacements a validé les objectifs et le cadre de la démarche d'élaboration du Plan Piéton Vélo :

- Réalisation d'un état des lieux du territoire
- Définition des enjeux, des priorités et des objectifs,
- Etablissement de propositions d'actions
- Concertation avec la population et les acteurs du territoire
- Pas de prise en compte de la dimension touristique : la démarche vise exclusivement les déplacements utilitaires ou de loisirs des habitants de la vallée.

## Le contexte et les enjeux :

La démarche de Plan Piéton Vélo de la CCVK s'inscrit dans le contexte suivant :

- Enjeux règlementaires : une succession de réglementation poussent les collectivités à agir (article 20 de la loi LAURE, code de l'urbanisme, Plan d'action des Mobilités Actives, loi TECV...),
- Enjeux économiques : un report modal, même faible, permet une diminution du nombre de voitures individuelles sur les routes et les parkings (moindre cout pour les collectivités), le développement des commerces de proximité (les piétons et cyclistes achètent « sur place ») et de nouvelles activités (vente, location, réparations...). C'est également un facteur d'attractivité du territoire (moins de congestion des axes routiers, espaces publics apaisés et plus qualitatifs...)
- Enjeux sociaux : favoriser les modes actifs contribue à sécuriser les déplacements des usagers les plus vulnérables, diminuer les risques de santé publique (obésité, pollutions, bruit...), diminuer le risque de précarité énergétique lié à la mobilité, développer l'autonomisation des enfants dans leur déplacement, contribuer au lien social...

- Enjeux environnementaux : inciter aux déplacements piétons et cyclables, c'est diminuer les émissions de gaz à effet de serre (moins de recours à la voiture individuelle, principalement sur des trajets courts, fortement émetteurs de GES), diminuer le recours aux énergies fossiles (carburant), réduire les sources de pollution, le bruit, la consommation et l'imperméabilisation des sols (pas de nouvelles routes ni parkings publics nécessaires si moins d'encombrement automobile)...

## **Synthèse de l'état des lieux dans la vallée**

Éléments étudiés : recensement et cartographie des centres d'intérêt (principaux motifs de déplacements), des cheminements piétons et cyclables existants, des équipements cyclables (arceaux de stationnement, signalisation), des zones de circulation apaisées, des voies et zones de danger.

Rappel effectué sur : réglementation et recommandations techniques : types d'aménagements cyclables possibles, zones de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre), nouvelles dispositions issues du décret « Plan d'action des Mobilités Actives » de juillet 2015 (double sens cyclable, chaussée à voie centrale banalisée...), profils préconisés, signalisations obligatoires...

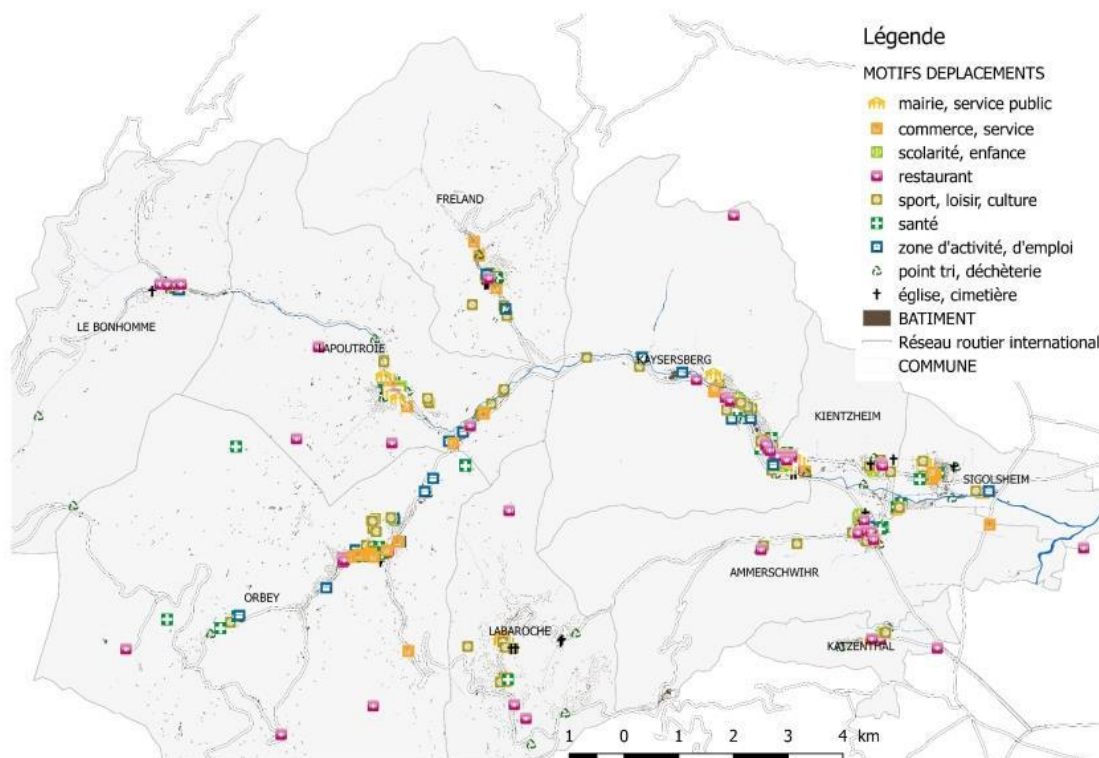
Les centres d'intérêt (écoles, services publics, commerces, équipements culturels, de sports ou de loisirs, principales entreprises ...) sont globalement présents dans toutes les communes et généralement localisés en centre bourg.

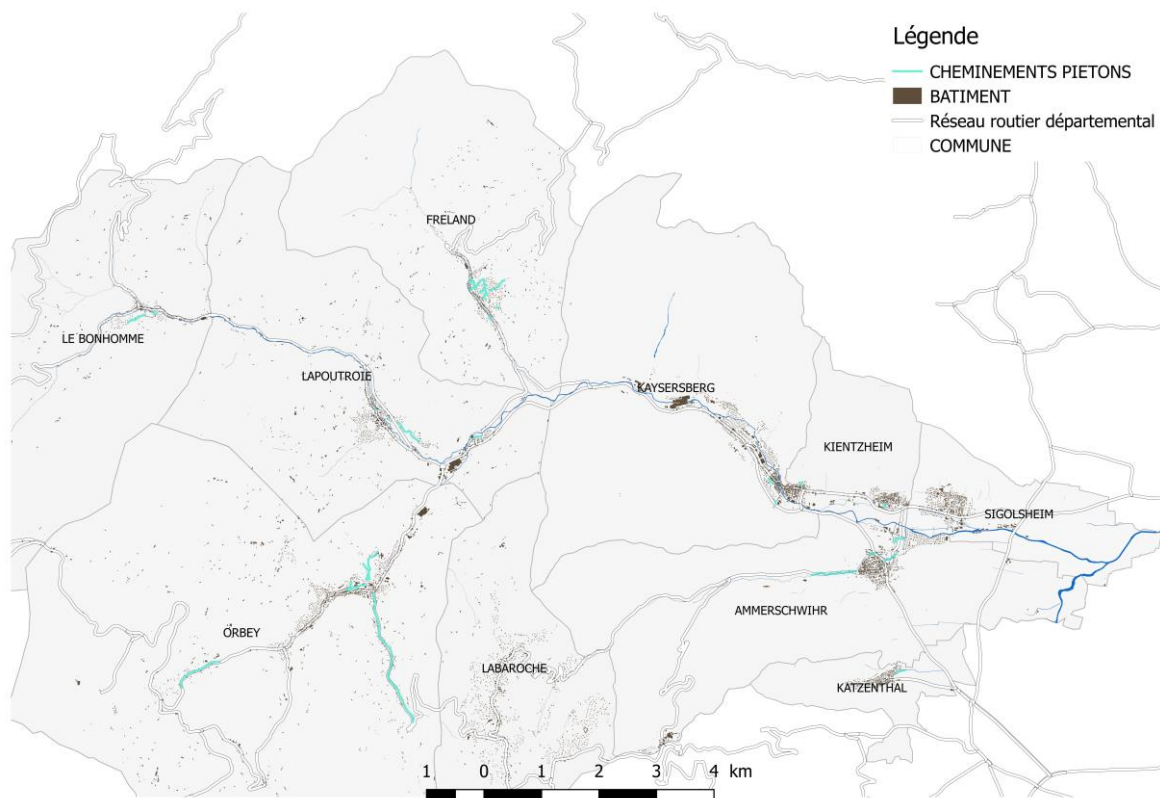
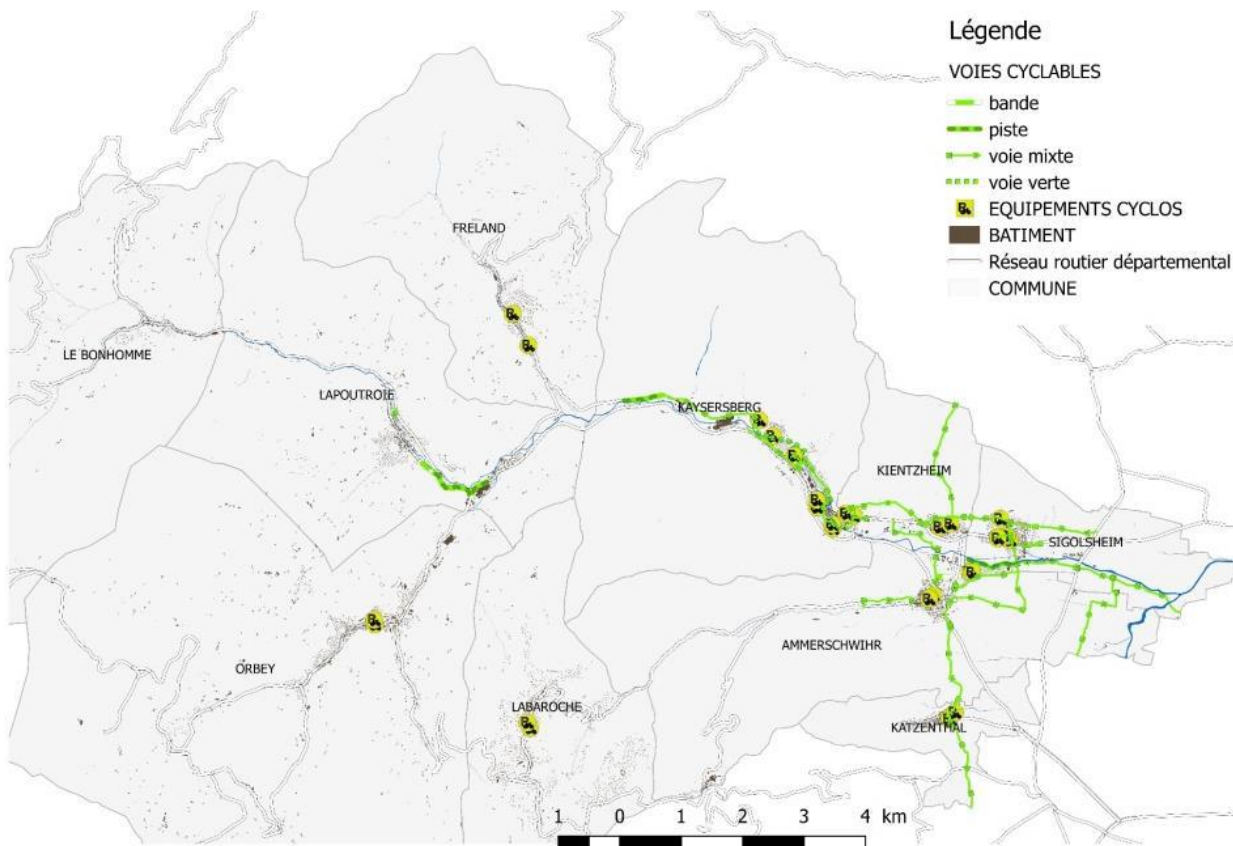
Les itinéraires cyclables sont peu présents en montagne et beaucoup plus développés dans le piémont. Cependant, les tracés sont discontinus et surtout, non-directs et à visée essentiellement touristique ou de loisirs.

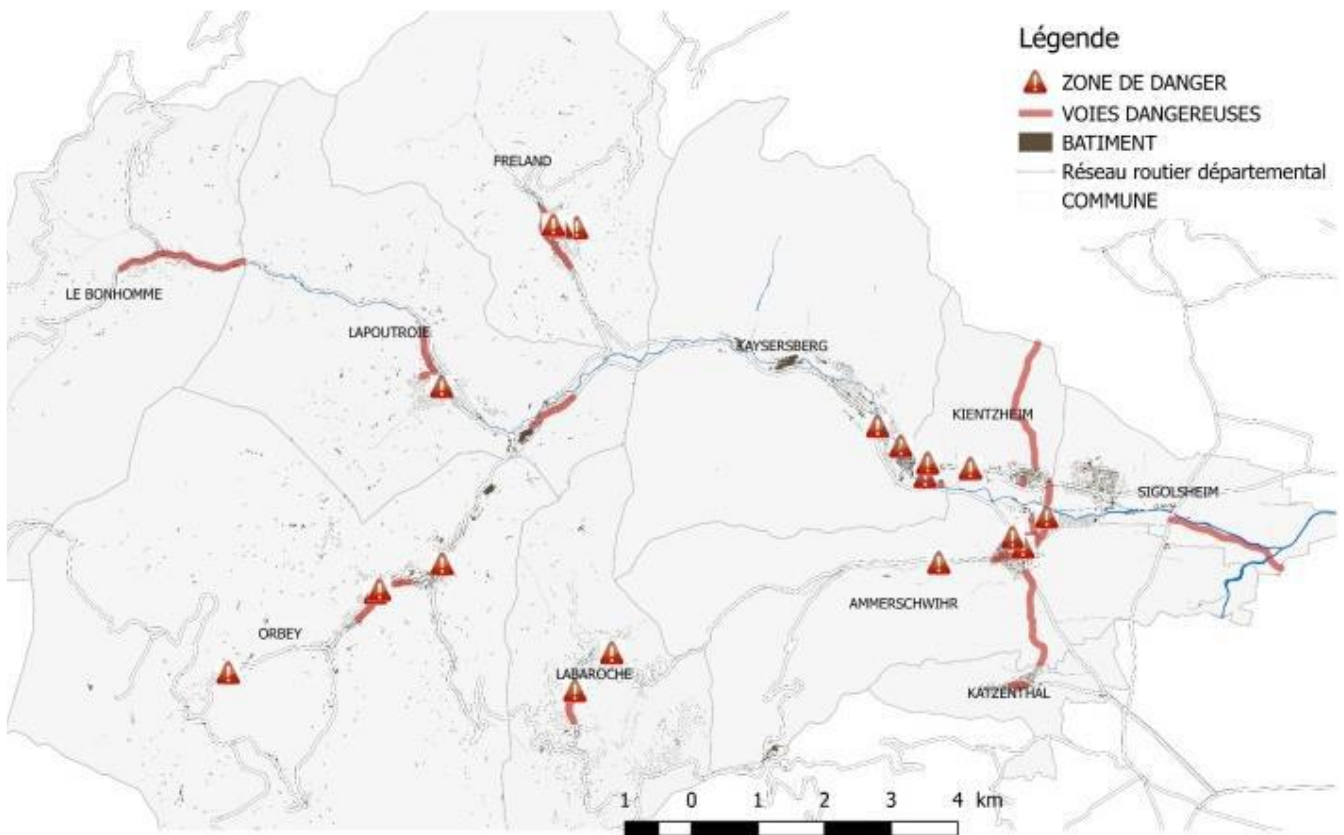
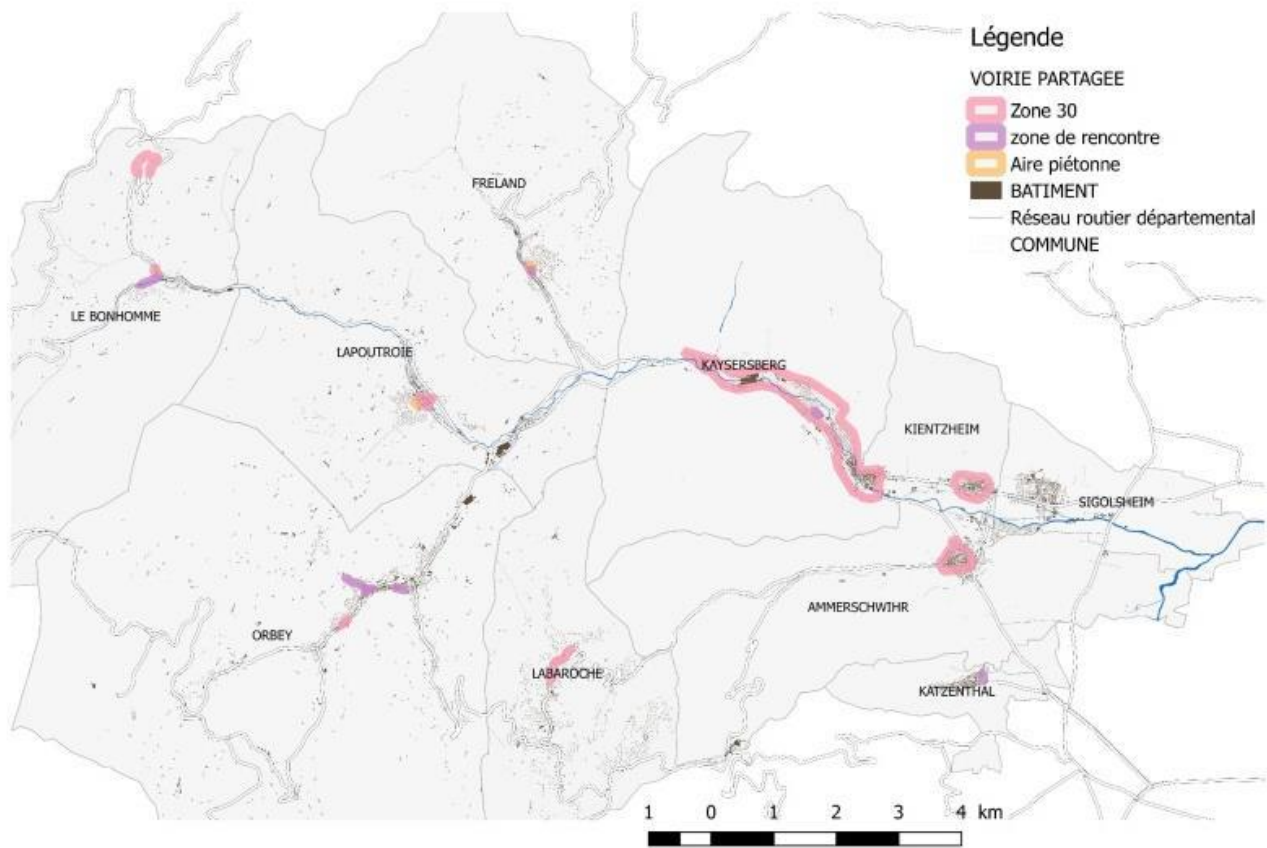
Les cheminements piétons sont plus présents en montagne et tiennent souvent lieu de raccourcis pour relier les différents quartiers au centre-bourg.

Les zones de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre) existent dans toutes les communes : quartiers résidentiels, centre-bourg commerçant, centres médiévaux dans le vignoble,

Des zones de danger (réels ou perçus) défavorisent les déplacements à pied ou en vélo. Ils se présentent le long d'axes routiers (supportant parfois un important trafic de transit), notamment dans les traversées de village ou sont ponctuels (intersections, zones de manœuvres...).







### Les usages actuels :

La plupart des déplacements actuels dans la vallée s'effectue en voiture individuelle, que ce soit pour les enfants (trajets vers l'école, les activités de loisirs) ou leur parents (trajets domicile-travail, activités, achats, etc.). Les personnes plus âgées se déplacent un peu plus à pied lorsque c'est possible. Cependant, dans la plupart des communes, les déplacements vers la boulangerie s'effectuent majoritairement à pied ou en vélo. Par ailleurs, une grande majorité des foyers dispose d'un ou plusieurs vélos, mais vécu essentiellement comme un mode de déplacement pour les loisirs.

### Les objectifs fixés :

3 objectifs principaux sont retenus :

- Relier les communes entre-elles, desservir les bourgs-centres et les équipements structurants
- A l'intérieur des villages : organiser et sécuriser un maillage piéton et cyclable pour tous les habitants et notamment :
  - Permettre aux jeunes de rejoindre leur établissement scolaire
  - Accéder aux principaux centres d'intérêt
  - Relier les quartiers entre eux
  - Faciliter le stationnement et l'entretien des vélos
- Inciter les habitants à passer aux modes actifs pour leurs déplacements quotidiens

### Les actions proposées :

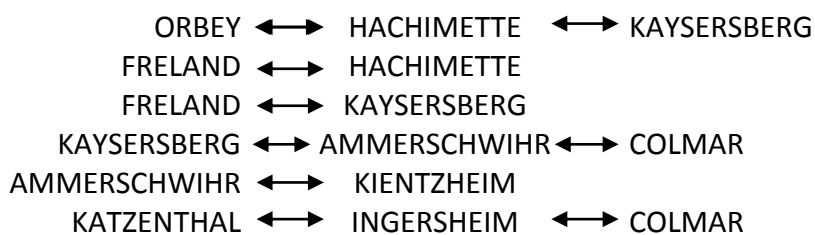
Pour atteindre les objectifs, la Plan Piéton Vélo intercommunal s'articule autour de 7 actions.

#### **1. Des nouvelles liaisons cyclables et piétonnes entre les communes**

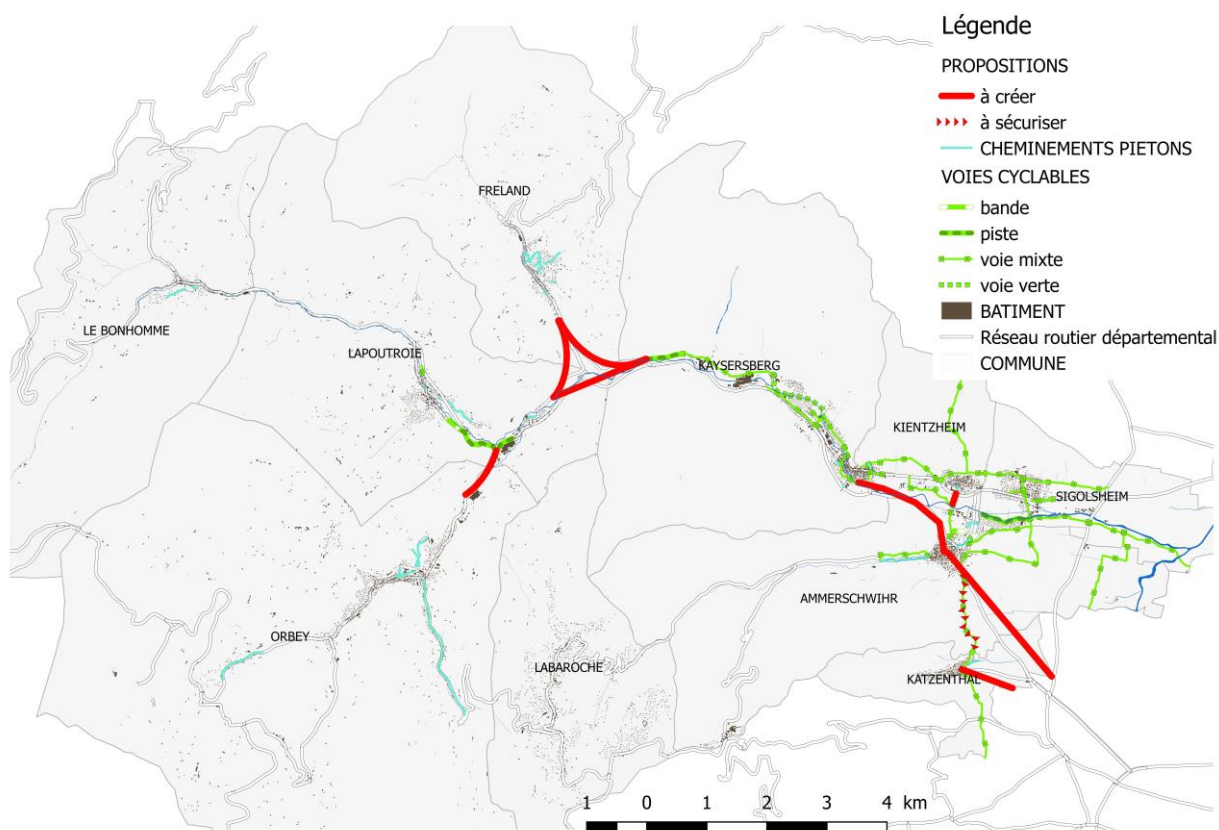
Il est précisé que le Plan Piéton Vélo n'a pas vocation à définir des tracés précis (qui doivent faire l'objet d'études de faisabilité) mais pose des principes de liaisons directes schématiques.

Aucune liaison n'est proposée vers Le Bonhomme et Labaroche, les déplacements du quotidien à pied ou en vélo étant considérés comme peu réalistes étant donné la distance et le relief.

Les 6 nouvelles liaisons suivantes sont proposées d'être aménagées afin de relier les principaux pôles d'attraction du territoire (Orbey, Kaysersberg et Colmar) :



Les 3 premières liaisons sont proposées d'être prioritaires.



## 2. Dans les communes : de nouvelles liaisons cyclables et piétonnes et/ou un apaisement de la voirie

Il s'agit de permettre à tout un chacun d'avoir accès à l'ensemble des centres d'intérêt de sa commune. Les liaisons et aménagements doivent permettre de :

- **Relier les quartiers entre eux** : notamment dans Ammerschwihir (quartier des Fleurs – lotissement du moulin – centre bourg) ; Kaysersberg Vignoble (Kientzheim-Kaysersberg est déjà prévue sous maîtrise d'ouvrage CCVK) ; Orbey (cheminements vers Tannach, Pairis, Remomont en projet)
- **Sécuriser et rendre accessibles** :
  - **les établissements scolaires** : améliorer les aménagements ou dispositifs d'apaisement de la circulation existant autour de la plupart des écoles...
  - **les cœurs de villages, les zones de commerces de proximité et de services, les centres d'intérêt** : exemples : aménagement de places (Labaroche, Sigolsheim), faire respecter l'accès aux modes actifs (Kientzheim, Katzenthal, Orbey...)
  - **les traversées de villages** : pour un accès de tous au centre-bourg dans toutes les communes
  - **les sites de loisirs situés à l'écart des zones urbanisées** : terrain de foot d'Orbey, tennis à Hachimette, terrain de foot à Sigolsheim, golf et la salle polyvalente à Ammerschwihir.

Il s'agit également de :

- rendre conformes les dispositifs de voirie partagée avec les préconisations d'aménagement et la réglementation,

- envisager la révision des plans de circulation existants avec une hiérarchisation de la voirie (pour favoriser un équilibre vie locale/circulation).

Exemple à Orbey :



### 3. Une signalisation cohérente

Cette action doit permettre d'avoir une signalétique cohérente, homogène et efficace pour les modes actifs dans l'ensemble de la CCVK :

- une signalétique cycliste (selon les instructions nationales) : à mettre à jour, compléter, homogénéiser et rendre plus cohérente dans le vignoble notamment,
- une signalétique piétons : définir une charte pour le choix des panneaux, à compléter par un marquage vertical et horizontal aux intersections avec les rues (notamment à Ammerschwih, Fréland, Le Bonhomme, Lapoutroie, Orbey...)

#### **4. Favoriser le stationnement des vélos**

Il s'agit de disposer d'équipements attractifs et au bon endroit, pour inciter les habitants à venir à vélo :

- sur les lieux accueillant des enfants, des jeunes autonomes dans leurs déplacements : des stationnements rapides et sécurisés (arceaux, racks dans espace fermé) pour les écoles (le Bonhomme, Lapoutroie, Sigolsheim), s'assurer de l'accès au périscolaire, les aires de jeu (Labaroche, Lapoutroie, Hachimette), terrains de sport et écoles de musique (Hachimette, Lapoutroie, Labaroche...),
- sur les zones de commerces de proximité et de services : boulangeries (Katzenthal, Fréland, Kaysersberg, Lapoutroie, Orbey), autres commerces et services, des services publics (postes, mairies...),
- sur les autres lieux de loisirs : salles des fêtes et le cinéma,
- favoriser l'intermodalité : penser à équiper les futurs parkings-relais (transport en commun, covoiturage) en abris sécurisés pour les cycles.

#### **5. Développer une offre de services aux cyclistes**

L'incapacité à entretenir sa bicyclette amène souvent au renoncement à la pratique du vélo. Il n'existe pas de commerce/structure de réparation de cycles dans la CCVK.

Il est proposé de :

- favoriser l'installation d'un commerce de vente neuf et occasion, de location, d'équipement et de réparation, réparateur ambulancier, etc.
- inciter la mise en place d'ateliers de réparation ou d'aide à l'autoréparation associatifs.

#### **6. Développer les Vélos à Assistance Electrique (VAE)**

L'usage de vélo à assistance électrique (VAE) permet de combler plusieurs des difficultés de pratiquer le vélo classique : relief, distance, temps de trajet, inconfort, etc. surtout dans les zones de montagne.

Il est proposé de :

- aider à l'acquisition ou à la location de vélos à assistance électrique,
- mettre en place un service de location longue durée de vélos à assistance électrique (dans le cadre de déplacements domicile-travail, par exemple).
- proposer des VAE à l'essai, lors d'événements organisés dans la vallée

#### **7. Sensibiliser / communiquer**

Il s'agit d'inciter tout un chacun à changer de comportement en matière de déplacements.

Exemples d'actions pouvant être réalisées :

- Ecoles : habituer les scolaires à l'usage de la rue, apprendre au plus grand nombre d'enfants à être piéton ou cycliste : relancer et soutenir, en pratique et dans la durée, des lignes de pédibus, dans chaque commune. Favoriser également l'usage du vélo pour devenir autonome dans ses déplacements.



- Habitants : promouvoir les déplacements domicile-travail à vélo ; organiser une journée annuelle de promotion des déplacements actifs (mettre en valeur les maillages réalisés et inciter les habitants à les découvrir et à les emprunter, pour qu'ensuite, ils adoptent ce mode de déplacement au quotidien).
- Entreprises et administrations : relancer les plans de déplacements (inter)entreprise et administration, qui mettent également en évidence les possibilités de déplacements à pied ou en vélo.
- Editer des plans : plans cyclables sur la CCVK, avec indication également des durées moyennes de trajets ; faire figurer les cheminements piétons sur les « plans de ville ».

### **Une démarche élaborée en concertation :**

Il est rappelé que l'ensemble de la démarche d'élaboration du Plan (diagnostic / objectifs / actions) a fait l'objet d'une large concertation :

- Avec les communes : plusieurs réunions de travail avec les élus référents, les municipalités, les directeurs généraux ou les services techniques ;
- Avec les directeurs d'école et certains parents d'élèves,
- Avec les conseils municipaux des jeunes (Ammerschwihr, Kaysersberg Vignoble, Labaroche)
- Avec des associations locales (commerçants, Pas à Pas...)
- Avec les habitants

Deux réunions de concertation auxquelles été invitées l'ensemble des parties prenantes ont été organisées en juin puis en octobre 2016.

### **La mise en œuvre**

La mise en œuvre du Plan Piéton Vélo intercommunal repose à la fois sur la CCVK et sur les Communes. Aussi, il est proposé également que chaque conseil municipal puisse approuver le Plan après son approbation par le Conseil Communautaire.

Concrètement, cette mise en œuvre se fera

- En traduisant les principes du Plan au Plan Local d'Urbanisme intercommunal : inscription au PADD, voire intégration de certaines actions aux dispositions réglementaires (emplacements réservés...)
- A travers les programmations annuelles des actions et investissements de la CCVK ;
- A travers les programmations annuelles des investissements des Communes

L'enveloppe TEPCV pourra être mobilisée à hauteur de 200.000 € pour cofinancer une partie des actions proposées sur 2017-2018.

Préalablement, la Commission Déplacements de la CCVK et les élus référents ont travaillé à la redéfinition des compétences entre Communes et communauté de communes.

Par la suite, les actions proposées devront être chiffrées précisées pour être présentées aux orientations budgétaires.