

## Action n°8 : mener une action collective dans le cadre d'un PDIE

### Zoom sur les transports collectifs

#### Les enjeux et grands principes

- Aborder efficacement les enjeux liés aux transports en commun sur une zone d'activités ;
- Formuler des mesures qui trouvent une cohérence économique pour la collectivité, puisqu'elles répondent aux demandes de plusieurs centaines d'utilisateurs potentiels ;
- Organiser la concertation de manière structurée, et passer à l'action en cohérence avec tous les partenaires.

#### Pilote de l'action

- Chargé de mission « mobilité » de la ZI/ZA ou de la CCI, du Conseil Général ...

#### Partenaires

- Association d'entreprises de la ZI
- Autorité organisatrice du transport (AOT) : commune, département, région
- Opérateurs de transports publics
- Entreprises de la zone

#### Résultats attendus

- Meilleure desserte de la zone, donc plus d'utilisateurs et ainsi, meilleure rentabilité de la ligne.

#### Coût

- Très variable d'un besoin à un autre, il est supporté par la collectivité mais peut aussi l'être par les entreprises (et leurs salariés).
- Les coûts d'exploitation diminuent si la mesure mise en place augmente la fréquentation d'une ligne existante.
- Un exemple pour la mise en place d'une navette (cf. page suivante) : 60 k€ par an.
- L'abonnement à l'autopartage pour les professionnels (3 cartes d'accès) coûte moins de 20 €/mois, la facturation est ensuite faite au kilomètre.

#### Facteurs de réussite

- Une association qui regroupe les entreprises de la zone ;
- Un chef de projet, relais des différents acteurs ;
- Un besoin identifié (chiffres de l'enquête mobilité à l'appui)

#### Des exemples pour s'inspirer

##### La Zone d'Activités E3 / Mittelfeld - Schiltigheim

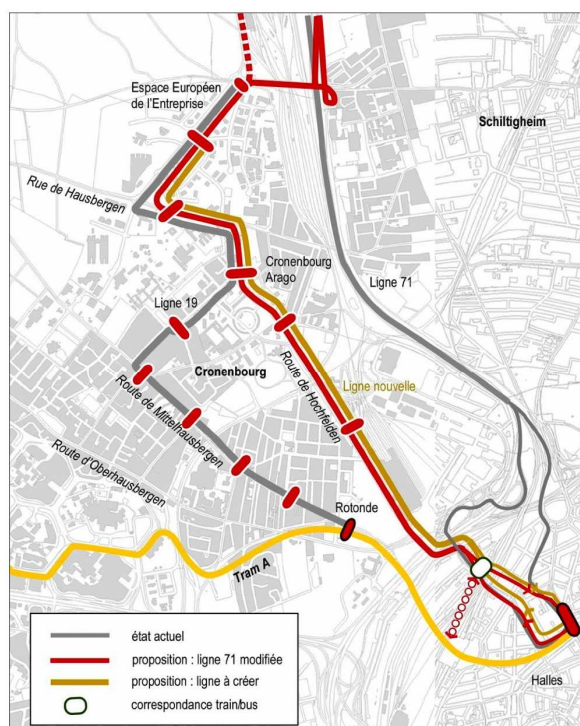
- Les salariés de la zone ont soulevé la forte rupture de charge en transports en commun depuis le centre de Strasbourg et la gare pour accéder à la zone.
- La desserte en bus n'était pas adaptée aux horaires des entreprises : l'une des lignes ne desservait le site qu'en heures de pointe, l'autre ne permettait une desserte que dans un seul sens le dimanche et en soirée.
- En plus des lignes urbaines, deux navettes existent entre la gare et le site (mises en place par France Telecom et la SNCF, accessibles aux salariés de BNP et Arpège). La pérennisation de la navette est en question, si le nombre d'entreprises intéressées n'évolue pas.

#### Les objectifs

- Créer une liaison directe avec la gare de Strasbourg et le centre-ville.
- Tirer parti des emprises disponibles pour la mise en place de bus en sites propres et d'une liaison efficace en temps de parcours.
- Renforcer le service bus existant pour répondre aux besoins identifiés (salariés travaillant à horaires variables et entreprises travaillant 7j/7 et 24h/24).
- Optimiser les services privés de navettes, en faire profiter les autres entreprises,

### Les mesures retenues

- Créer une ligne de bus urbaine en site propre vers le centre-ville (modification d'une ligne existante afin qu'elle emprunte elle aussi le site propre).
- Renforcer le service sur les lignes de bus existantes, adapter la desserte jusqu'au bout de la zone aux heures de pointe.
- Développer l'amplitude horaire et la fréquence des lignes de rocade.
- Améliorer les conditions de circulation du bus en site propre.
- Améliorer les correspondances entre les lignes existantes du car interurbain et des bus urbains, entrant dans l'E<sup>3</sup>.
- À plus long terme, envisager une déviation de ligne de bus interurbain passant par la zone.
- Informer les entreprises de la zone sur l'offre de navettes existantes ; identifier celles qui sont intéressées et en fonction de leur nombre, mettre en place un cadre permettant de gérer et développer cette offre.



### Le Parc d'activités du Ried et de la ZA de Weyersheim

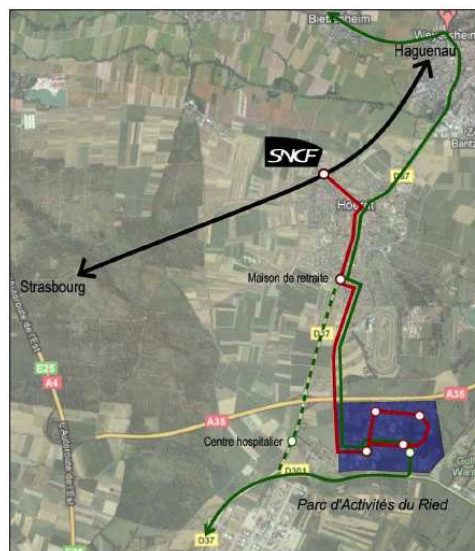
- Le parc d'activités n'est accessible en transports en commun que par certains bus du car interurbain.
- La Z.A. n'est desservie par aucun arrêt de cette ligne, qui pourtant passe à proximité.

### Objectifs

- Organiser le rabattement depuis le réseau existant : TER en provenance de Haguenau et de Strasbourg depuis la gare de Hordt et bus interurbain en provenance de Brumath.
- Affiner la desserte du Parc et desservir la ZA.

### Mesures retenues

- Créer une navette complémentaire entre la gare et le Parc d'activités, qui fonctionne aux heures de pointe du matin et du soir, les jours ouvrés, et intégrée au réseau interurbain. Cette navette se substituerait à la ligne interurbaine pour certains arrêts sur le site.
- Expérimenter un deuxième arrêt de bus pour le Parc d'Activités (sans exclure à moyen terme encore plus d'arrêts).
- Créer un nouveau point d'arrêt à l'entrée de la ZA.



### ZOOM sur le projet de navette

- Le projet est porté par la communauté de communes.
- Le coût total estimé est de 60 k€ par an, dont 6 k€ pourraient être financés par les usagers, 6 k€ par les entreprises, 24 k€ par le département et 24 k€ par la collectivité.
- La Région participe au financement du déficit au démarrage du service ; les frais d'aménagement des nouveaux arrêts sont partagés entre le Département et la collectivité.