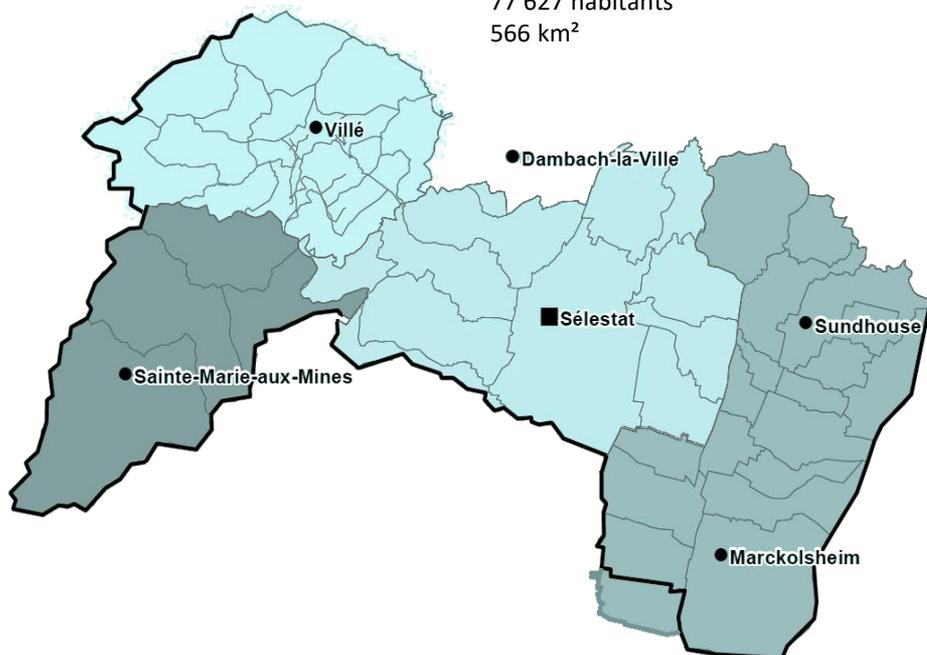


Vers une politique de la mobilité intégrée à l'échelle du territoire du PETR Sélestat – Alsace centrale



77 627 habitants
566 km²



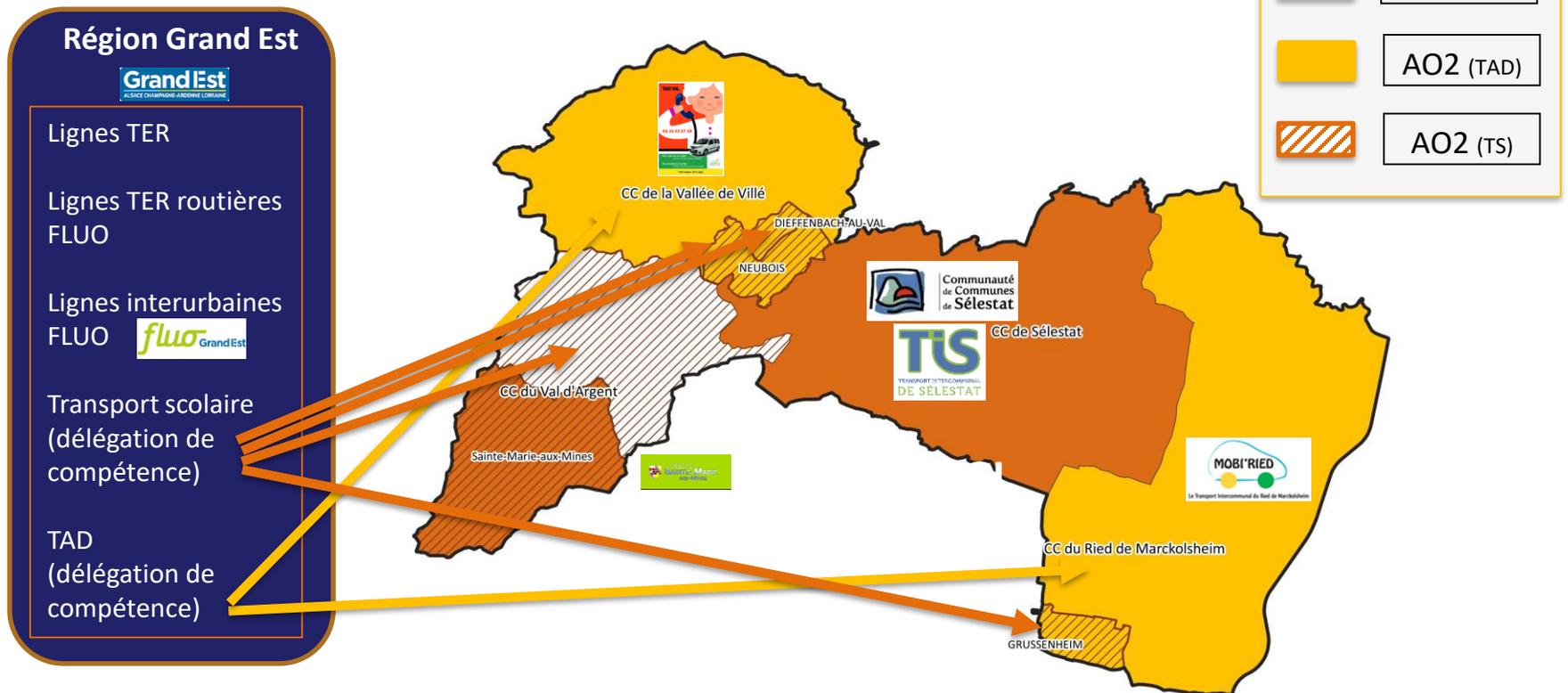
Une coopération territoriale inscrite dans le temps

Au 1^{er} janvier 2017, le PETR Sélestat Alsace centrale :

- se substitue au Syndicat Mixte du SCoT qui avait mis en exergue la mobilité comme enjeu du territoire,
- absorbe l'ADAC (Association de Développement de l'Alsace centrale) qui a favorisé la coopération territoriale depuis les années 80, notamment dans les domaines du tourisme et du développement local.

Le projet d'intégration de la politique de mobilité en 2 étapes

La gouvernance de la mobilité dans le PETR à la veille de la LOM



1^{ère} étape du projet : le Plan Global de Déplacements

2014 : Lancement du projet en partenariat SCoT/CCS.

Motif : Avoir une vision plus précise des enjeux de mobilité à l'échelle du territoire du SCoT en relation avec la définition des besoins pour préparer la 3^{ème} DSP du TIS.

2015-2016 : Conduite de l'étude (diagnostic, scénarios, plan d'actions) en concertation avec les 4 Communautés de communes du SCoT.

2017 : Approbation du PGD par le comité syndical du PETR Sélestat-Alsace centrale qui s'est substitué au SCoT.

En s'appuyant sur le PGD, le PETR répond à l'appel à projet « **ambassadeur de la mobilité** » lancé par la Région Grand Est, la DREAL et l'ADEME. La candidature du PETR est retenue.

2018 : Avec l'embauche de l'ambassadeur de la mobilité en mars (contrat de 3 ans), le PGD entre dans sa phase active de réalisation du plan d'actions.

1^{ère} étape du projet : le Plan Global de Déplacements (suite)

Les points clés du diagnostic

Le territoire du PETR constitue un bassin de mobilité : **85% des déplacements tous motifs sont réalisés à l'intérieur de ce territoire** (source : EMD 2009)

L'offre de transports collectifs est importante mais souffre d'un manque de cohérence (doublons, multiplicité tarifaire...)

Des initiatives en matière de covoiturage (parkings, points stop...)

Une attente forte des acteurs dans ce domaine (élus, associations...)

La gare de Sélestat : un pôle d'échange majeur

Les orientations retenues

1. Optimiser/réorganiser l'offre de transport en commun
2. Développer une panoplie de réponses modales adaptées en instaurant un management de la mobilité

Le plan d'actions se décline en 12 actions

1^{ère} étape du projet : le plan d'actions (suite)

Thème/enjeu	Actions	Porteur
Structurer les transports collectifs.	A-Améliorer et coordonner les offres existantes puis harmoniser et unifier les offres.	Région et EPCI
Favoriser et développer l'intermodalité	B1-Structurer l'intermodalité à l'échelle des bourgs secondaires autour des principaux arrêts de cars. B2-Renforcer la gare de Sélestat : pôle d'échange multimodal de l'Alsace centrale.	PETR Communes
Pérenniser et aller plus loin sur la ville partagée et la place des modes actifs.	C1-Développer une politique favorisant l'usage du vélo et de la marche. C2-Privilégier les aménagements en faveur des modes actifs.	PETR PETR
Inciter à la voiture partagée.	D1-Développer le covoiturage. D2-Développer l'autopartage.	PETR PETR
Maîtriser la circulation et agir sur le stationnement.	E1-Poursuivre une politique favorable au report modal dans Sélestat. E2-Limiter l'usage de la voiture.	Communes Communes
Rendre plus durables les déplacements de marchandises.	F1-Inciter l'usage des modes de livraisons les moins polluants et préserver l'avenir en matière de branchements ferroviaires.	Communes
Animer le PGD.	G1-Piloter et évaluer les actions. G2-Inciter les actions d'éco-mobilité.	PETR PETR

2^{ème} étape du projet : définir la gouvernance et réorganiser l'offre de mobilité à l'échelle du PETR

Définir la gouvernance

Une mission d'AMO (étude « PETR-AOM ») est confiée en janvier 2020 à un groupement d'études pour :

- explorer toutes les hypothèses pour réaliser cet objectif
- fournir aux élus les éléments d'aide à la décision

Il s'agit de :

- réaliser une analyse fine de l'existant (technique, commerciale, sociale, économique, organisationnelle)
- définir et analyser les différents montages possibles (gouvernance et modes de gestion) pour réorganiser la politique mobilité au niveau du PETR

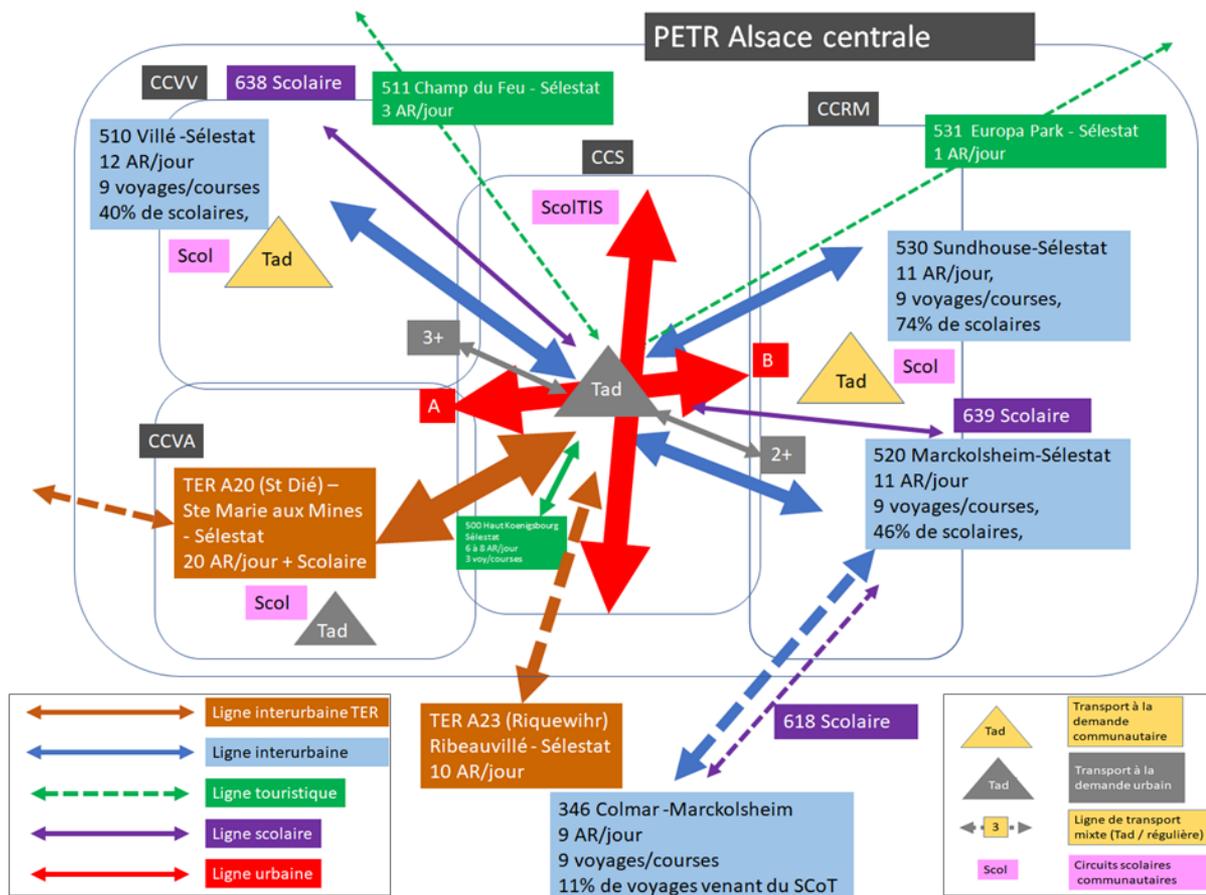
Réorganiser l'offre (TC/TAD/scolaires/location vélos)

A l'issue de l'étude « PETR-AOM », une étude sur l'organisation de l'offre et de définition de la tarification est programmée pour début 2022

Quelques références pour ce projet : le **réseau Optymo** du territoire de **Belfort** - le **PETR du Lunévillois**

2^{ème} étape du projet : l'étude « PETR-AOM » (1)

Schéma synthétique de l'offre de transport public routière sur le territoire du PETR



2^{ème} étape du projet : l'étude « PETR-AOM » (2)

Synthèse des éléments financiers

Ensemble des services réguliers, urbains, interurbains, scolaires et TAD

Nature du service	Collectivité/ Structure	Coût	Recettes directes usagers	Couverture
Tous	Ensemble	4 335 000 €	511 000 €	Contribution RGE+CD67+EPCI 3 824 000 €

Estimation du VM-PETR au taux de 0,5%					
	CCS	1 505 522 €		CCS	1 505 522 €
fourchette basse	CCRM	291 000 €	fourchette haute	CCRM	407 500 €
	CCVV	169 500 €		CCVV	211 500 €
	CCVA	390 500 €		CCVA	421 500 €
	PETR	2 356 522 €		PETR	2 546 022 €

2^{ème} étape du projet : l'étude « PETR-AOM » (3)

Modes de gouvernance

	<p>1</p>	<p>AGIR AVEC LES CC EN AOM ?</p>	<p>Date butoir: 31/03/2021</p>
	<p>2</p>	<p>AGIR AVEC LE PETR COORDINATEUR DES CC AOM ?</p>	<p>Pas de date butoir. Cas de réversibilité</p>
	<p>3</p>	<p>AGIR AVEC LE PETR AOM ?</p>	
	<p>4</p>	<p>AGIR AVEC UNE COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION ?</p>	

2^{ème} étape du projet : l'étude « PETR-AOM » (4)

Modes de gouvernance : le choix du scénario 3

Scénarios 1 et 2

- Chaque CC reste AOM, le PETR n'a pas de pouvoir décisionnel, tout au plus, il assume un rôle de coordination. Le PETR ne peut représenter le territoire au sein du bassin de mobilité.
- Les moyens des CC sont contraints : obligation de créer un transport régulier pour 2 CC pour pouvoir instaurer le VM. Une CC ne peut le faire (<10 000 hab.).
- Les lignes régulières Fluo ne peuvent être transférées à aucune CC AOM.

Scénario 4

- La création d'une CA implique une décision politique dépassant la seule compétence mobilité. Cela suppose donc un travail lourd de préparation dans lequel, l'antériorité de la prise de compétence AOM par le PETR aurait valeur de préfiguration.

Scénario 3

- Le transfert de la compétence AOM au PETR lève les restrictions des scénarios 1 et 2 et amorce le processus politique du scénario 4.

2^{ème} étape du projet : l'étude « PETR-AOM » (5)

Modes de gestion

		Régie simple	Régie personnalisée	Marché Public	Délégation de Service Public	SEMOP	SPL
Critères de risques, de responsabilité et de délai de mise en œuvre	Responsabilité des élus	risque porté	risque porté	risque transféré	risque transféré		
	Délai de mise en œuvre						
	Réversibilité du mode de gestion						
Critères financiers	Transparence financière						
	Maîtrise des coûts du service						
	Maîtrise des prix payés par l'utilisateur						
	Maîtrise des coûts des investissements						
	Fiscalité						
Critères de personnel	Statuts du personnel						
	Reprise du personnel						
	Gestion RH						
SYNTHESE							

2^{ème} étape du projet : l'étude « PETR-AOM » (6)

Evolutivité du projet



2^{ème} étape du projet : le travail à venir

- L'étude (volet 2 du projet) « **réorganisation de l'offre/définition de la tarification** » sera conduite sous maîtrise d'ouvrage du PETR pour le compte des 4 CC AOM.
- Le pilotage pourrait être assuré par un Comité de partenaires, institué par anticipation à l'échelle PETR. La validation de l'étude restera du ressort des instances de chacune des CC (Bureau, Conseil Communautaire).
- La CC de Sélestat continue d'assumer un rôle de « chef de file ». Le chargé de mission mobilité est mis à disposition du PETR sur une partie de son temps de travail pour préparer l'étude (cahier de charges) et en suivre l'exécution en lien avec la Région Grand Est. A terme, ce poste de chargé de mission mobilité sera transféré au PETR.