

Rapport

Etude de mobilité sur le territoire Bruche Mossig

Rapport final de la phase 1
Diagnostic



ALSACE



FRANCE MOBILITÉS
FRENCH MOBILITY

Karlsruhe, Décembre 2020

Numéro de projet TTK : 6935



test SAS

Etude de mobilité sur le territoire Bruche Mossig

Rapport final de la phase 1
Diagnostic

Maître d'ouvrage : Pôle d'Equilibre Territorial et Rural Bruche Mossig

Parc de la Brasserie

1 rue Gambinus

F-67190 Mutzig

Tél. : 03 88 97 47 96

Courriel : contact@petrbruchemossig.fr

Mandataire : TransportTechnologie-Consult Karlsruhe GmbH (TTK)

Agence de Karlsruhe - Siège

Gerwigstraße 53

D-76131 Karlsruhe

Contact : Marc PEREZ

Tel : + 49 721 62503 15

Fax : +49 721 62503 33

Email : France@ttk.de

www.ttk.de

Agence de Paris
59 rue de Bretagne
F-75003 Paris

Agence de Lyon
47 rue Maurice Flandin
F-69003 Lyon
Tel : +33 4 37 91 65 60

Co-traitant : PTV GROUP

Sous-traitant : TEST SAS

Equipe d'étude :

Pierre-Alain Boeswillwald & Maxime Fischer (TTK)

Michael Köhler (PTV)

Emmanuel Bolle (TEST)



Table des matières

1	Introduction	8
2	Contexte général structurel du PETR	9
2.1	Répartition territoriale de la population.....	10
2.2	Répartition territoriale des emplois.....	11
2.3	Localisation des établissements scolaires	13
3	Etat des lieux de l'offre et des services de mobilité	15
3.1	Réseau viaire.....	15
3.1.1	Hiérarchisation du réseau viaire	15
3.1.2	Niveaux de trafic	16
3.1.1	Aménagements complémentaires au réseau viaire	20
3.2	Réseau ferré.....	25
3.2.1	Fréquentation et zones de chalandise des gares	26
3.2.2	Analyse du niveau d'offre	30
3.2.3	Rabattement sur les gares	37
3.2.4	Analyse de l'exploitabilité du réseau	48
3.2.5	Rayonnement du TER à l'échelle du Bas-Rhin	51
3.3	Réseau autocar	53
3.3.1	TSPO – Ligne 230	54
3.3.2	Autres lignes FLUO	60
3.4	Transport scolaire.....	68
3.5	Transport saisonnier.....	69
3.6	Nouvelles mobilités : TAD, autopartage et e-mobilité.....	71
3.6.1	Analyse du TAD sur la CC de la Région de Molsheim-Mutzig	71
3.6.2	Autopartage	74
3.6.3	Les bornes de recharge électrique	75
4	Analyse des flux et des besoins de déplacements	76
4.1	Nombre de déplacements en 2019.....	76
4.2	Analyse prospective des déplacements à l'horizon 2030	79
5	Analyse environnementale	81
6	Analyse de l'EMA et réalisation de l'enquête supplémentaire	84
6.1	Retours sur les principaux enseignements de l'EMA	84

6.2	Enquête mobilité complémentaire.....	87
6.2.1	Composition du questionnaire	88
6.2.2	Conclusions générales de l'enquête mobilité complémentaire	88
7	Conclusion avec identification des premiers enjeux.....	89
7.1	Des niveaux de desserte inégaux.....	89
7.2	Une offre diversifiée et adressée à tous les territoires.....	92
7.2.1	Des enjeux pour le transport ferroviaire	92
7.2.2	Des enjeux de complémentarité renforcée avec le TSPO	92
7.2.3	Des enjeux pour le réseau cyclable et les modes actifs	92
7.2.4	Des enjeux pour le rabattement sur les gares	93
7.2.5	Enjeux pour la desserte des grandes zones d'emplois	93
7.3	Synthèse	94
8	Annexe	95
8.1	Constitution d'une base SIG à l'échelle du PETR	95
8.2	Niveaux de services sur les lignes autocars FLUO	98
8.3	Identification des différentes lignes scolaires	104

Figures & Tableaux

Figure 1: Territoire du PETR Bruche Mossig	9
Figure 2: Carroyage de la population au sein du PETR Bruche Mossig	10
Tableau 1: Grands employeurs sur le territoire du PETR	11
Figure 3: Emplois au sein du PETR Bruche Mossig	12
Figure 4: Collèges et lycées au sein du PETR Bruche Mossig	13
Tableau 2: Liste des collèges et des lycées sur le territoire du PETR	14
Figure 5: Hiérarchisation du réseau viaire	16
Figure 6: Niveau de trafic sur les voiries principales	17
Figure 7: Niveau de trafic sur les voiries principales (Zoom au Sud-Est du PETR)	18
Figure 8: Temps de parcours TI depuis Mutzig en heure de pointe du matin	19
Figure 9: Temps de parcours TI depuis Schirmeck en heure de pointe du matin	19
Figure 10: Temps de parcours TI depuis Wasselonne en heure de pointe du matin	20
Figure 11: Aires de covoiturages et P+R	21
Figure 12: Photographie du P+R / Aire de covoiturage à l'entrée de Marlenheim depuis Wasselonne	21
Figure 13: Photographie du P+R en sortie de Marlenheim vers Strasbourg	22
Figure 14: Photographie de l'aire de covoiture de la zone d'activité à Russ dans la vallée de la Bruche	22
Figure 15: Aménagements cyclables sur le territoire	23
Figure 16: Photographie d'une transition entre une bande cyclable et un itinéraire partagé à Altorf	24
Figure 17: Photographie d'une piste cyclable à Dorlisheim	24
Figure 18: Missions TER sur les axes Strasbourg <> Saint-Dié-des-Vosges / Sélestat	25
Figure 19: Fréquentations des gares TER du PETR (2018)	27
Tableau 3: Fréquentation des gares (Région Grand-Est, août 2020)	27
Figure 20: Aire d'attraction des gares : population autour des gares	28
Figure 21: Aire d'attraction des gares : emplois autour des gares	29
Tableau 4: Niveau d'offre pour un Jour Ouvrable de Base sur la ligne Strasbourg <> Saint-Dié	31
Figure 22: Comparaison des niveaux d'offre JOB / Samedi / Dimanche sur la ligne Strasbourg <> Saint-Dié	32
Tableau 5: Niveau d'offre pour un Jour Ouvrable de Base sur la ligne Strasbourg <> Sélestat	33

Figure 23: Comparaison des niveaux d'offre JOB / Samedi / Dimanche sur la ligne Strasbourg <> Sélestat	34
Tableau 6: Niveau d'offre pour un Jour Ouvrable de Base sur le tronçon Strasbourg <> Molsheim	35
Figure 24: Comparaison des niveaux d'offre JOB / Samedi / Dimanche sur la ligne Strasbourg <> Sélestat	36
Figure 25: Stationnement voiture sur les gares TER	38
Figure 26: Gares de rabattement préférentielle pour les usagers du TER	39
Tableau 7: Potentiel de rabattement sur le TER en nombre d'habitants par rapport au nombre de places offertes	39
Figure 27: Photographie du garage à vélo fermé en gare de Saint-Blaise-la-Roche	40
Figure 28: Photographie des anneaux d'accroche en gare de Schirmeck-La-Broque	40
Figure 29: Isochrone d'accessibilité autour des gares de Molsheim, Dachstein et Dornheim	41
Figure 30: Vue aérienne du rond-point à franchir pour accéder à la gare de Molsheim depuis Altorf	42
Figure 31: Isochrone d'accessibilité autour des gares de Duttlenheim et Duppigheim	42
Figure 32 : Aménagement rue de la Gare entre Duppigheim et sa gare	43
Figure 33 : Aménagement rue de la Gare entre Duttlenheim et sa gare	43
Figure 34 : Aménagement rue de la Gare entre Ernolsheim-Bruche et sa gare	43
Figure 41: Graphique Espace-Temps (GET) de 4h à 21h de la ligne Strasbourg <> Saint-Dié-des-Vosges en semaine	49
Figure 42: Graphique Espace-Temps (GET) de 4h à 21h de la ligne Strasbourg <> Sélestat en semaine	50
Tableau 8: Potentiel de rabattement sur le TSPO en nombre d'habitants par rapport au nombre de places offertes	55
Tableau 9: Niveau d'offre pour un Jour Ouvrable de Base sur la ligne 230 - TSPO	56
Tableau 10: Niveau d'offre pour un samedi sur la ligne 230 – TSPO	57
Tableau 11: Niveau d'offre pour un dimanche sur la ligne 230 - TSPO	58
Tableau 12: Niveau d'offre en semaine sur la ligne 209	61
Tableau 13: Niveau d'offre en semaine sur la ligne 231	61
Tableau 14: Niveau d'offre en semaine sur la ligne 232	62
Tableau 15: Niveau d'offre en semaine sur la ligne 233	62
Tableau 16: Niveau d'offre en semaine sur la ligne 234	63
Tableau 17: Niveau d'offre en semaine sur la ligne 235	64
Tableau 18: Niveau d'offre en semaine sur la ligne 236	65
Tableau 19: Niveau d'offre en semaine sur la ligne 240	65
Tableau 20: Niveau d'offre en semaine sur la ligne 420	66

Tableau 21: Validations en car sur le territoire du PETR Bruche Mossig par ligne et par type de jour	68
Tableau 22: Nombre de courses réalisées (source : Rapport d'activité)	72
Tableau 23: Nombre de clients différents ayant utilisés le service (source : Rapport d'activité)	72
Tableau 24: Motifs d'usage du TAD (source : Rapport d'activité)	73
Tableau 25: Impact environnemental 2019 – 2030 du transport sur le territoire du PETR	82
Tableau 26: Niveau d'offre le samedi sur la ligne 209	98
Tableau 27: Niveau d'offre le dimanche sur la ligne 209	98
Tableau 28: Niveau d'offre le samedi sur la ligne 231	99
Tableau 29: Niveau d'offre le samedi sur la ligne 232	99
Tableau 30: Niveau d'offre le dimanche sur la ligne 232	99
Tableau 31: Niveau d'offre le samedi sur la ligne 233	100
Tableau 32: Niveau d'offre le samedi sur la ligne 234	100
Tableau 33: Niveau d'offre le samedi sur la ligne 235	101
Tableau 34: Niveau d'offre le samedi sur la ligne 236	101
Tableau 35: Niveau d'offre le samedi sur la ligne 240	102
Tableau 36: Niveau d'offre le dimanche sur la ligne 240	102
Tableau 37: Niveau d'offre le samedi sur la ligne 420	103

1 Introduction

Le présent rapport reprend les éléments de diagnostic analysés au cours de cette première phase de la mission.

Pour rappel, ce diagnostic s'inscrit dans une mission à deux phases. La première phase vise à réaliser un diagnostic exhaustif des mobilités sur le territoire du PETR Bruche Mossig. Ce diagnostic permettra de déboucher sur l'identification d'enjeux forts pour le territoire du PETR en termes de mobilité. La seconde phase s'appuiera sur ces derniers et devra aboutir sur un plan d'actions pluriannuel : ces actions découleront des orientations stratégiques qui seront retenues après des phases de concertation avec les acteurs locaux.

Le présent rapport décrit donc dans un premier temps le contexte général structurel du PETR, puis développe en détails les offres de mobilité existantes sur le territoire. Une analyse des déplacements est fournie par la suite, agrémentée d'une analyse environnementale associée. Enfin, les résultats des analyses de l'EMA¹ 2019, ainsi que ceux de l'enquête complémentaire réalisée en octobre 2020, sont détaillés.

En conclusion, une première lecture des enjeux est proposée en amont de la concertation.

Ce rapport est accompagné de diverses annexes dont la liste est la suivante :

- ▶ Annexe 1_Offre TC_Service pour 1.000 hab-emp
- ▶ Annexe 2_EMA_Resultats
- ▶ Annexe 3.1_Enquete Mobilite_Correspondance-Codes
- ▶ Annexe 3.2_Enquete Mobilite_Rapport
- ▶ Annexe 3.3_Enquete Mobilite_Resultats

Par ailleurs, ce diagnostic est associé à la constitution d'une base de données géo-référencées à l'échelle du PETR permettant de regrouper un certain nombre d'informations en lien avec la composition du territoire et les mobilités. Son contenu est exposé au chapitre 8.1

¹ Enquête Ménages Allégée.

2 Contexte général structurel du PETR

Dans un premier temps, une analyse générale de la structure du territoire du PETR est réalisée. Ainsi, il s'agit de localiser les bassins de vie et d'identifier les spécificités du territoire.

Il est important de rappeler que le PETR Bruche Mossig est un établissement public regroupant trois Communautés de Communes :

- ▶ la Communauté de Communes de la Mossig et du Vignoble, au Nord, dont le siège est à Wasselonne ;
- ▶ la Communauté de Communes de la Région de Molsheim-Mutzig, à l'Est, dont le siège est à Molsheim ;
- ▶ la Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche, au Sud-Ouest, dont le siège est à Schirmeck.

Ainsi, le territoire du PETR s'étend sur les territoires de ces trois Communautés de Communes.

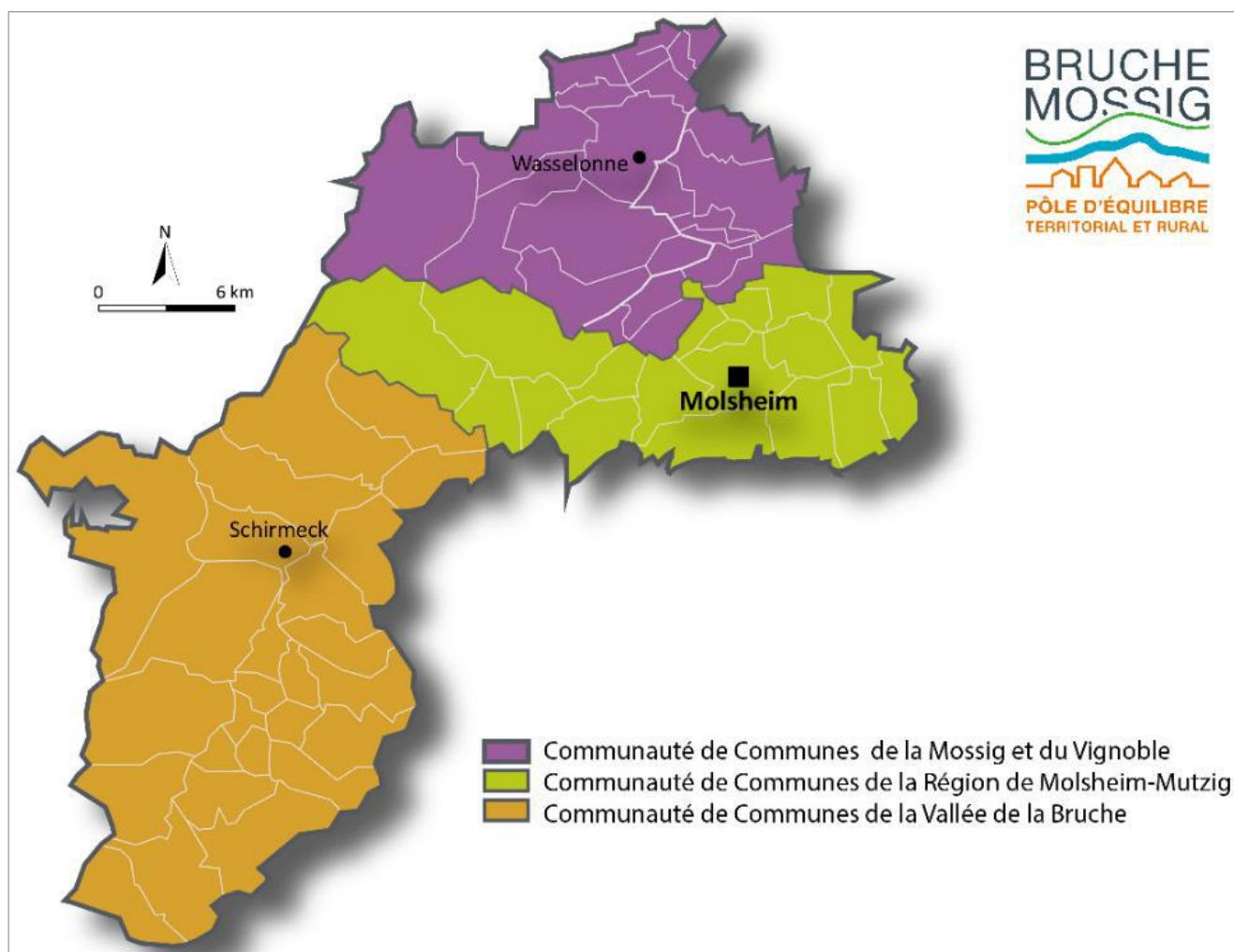


Figure 1: Territoire du PETR Bruche Mossig

2.1 Répartition territoriale de la population

Près de 87.000 habitants résident au sein du territoire du PETR, répartis tel que suit au sein des différentes Communautés de Communes :

- ▶ près de 41.000 habitants au sein de la Communauté de Communes de la Région de Molsheim-Mutzig qui est lien direct avec l'EuroMétropole de Strasbourg (EMS) ;
- ▶ près de 25.000 habitants dans la Communauté de Communes de la Mossig et du Vignoble ;
- ▶ près de 21.500 dans la Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche.

La population est répartie de façon éparse et non uniforme selon les contraintes géographiques et urbaines du territoire du PETR Bruche Mossig. A l'aide des données carroyées de la population², il a été possible de produire la carte suivante :

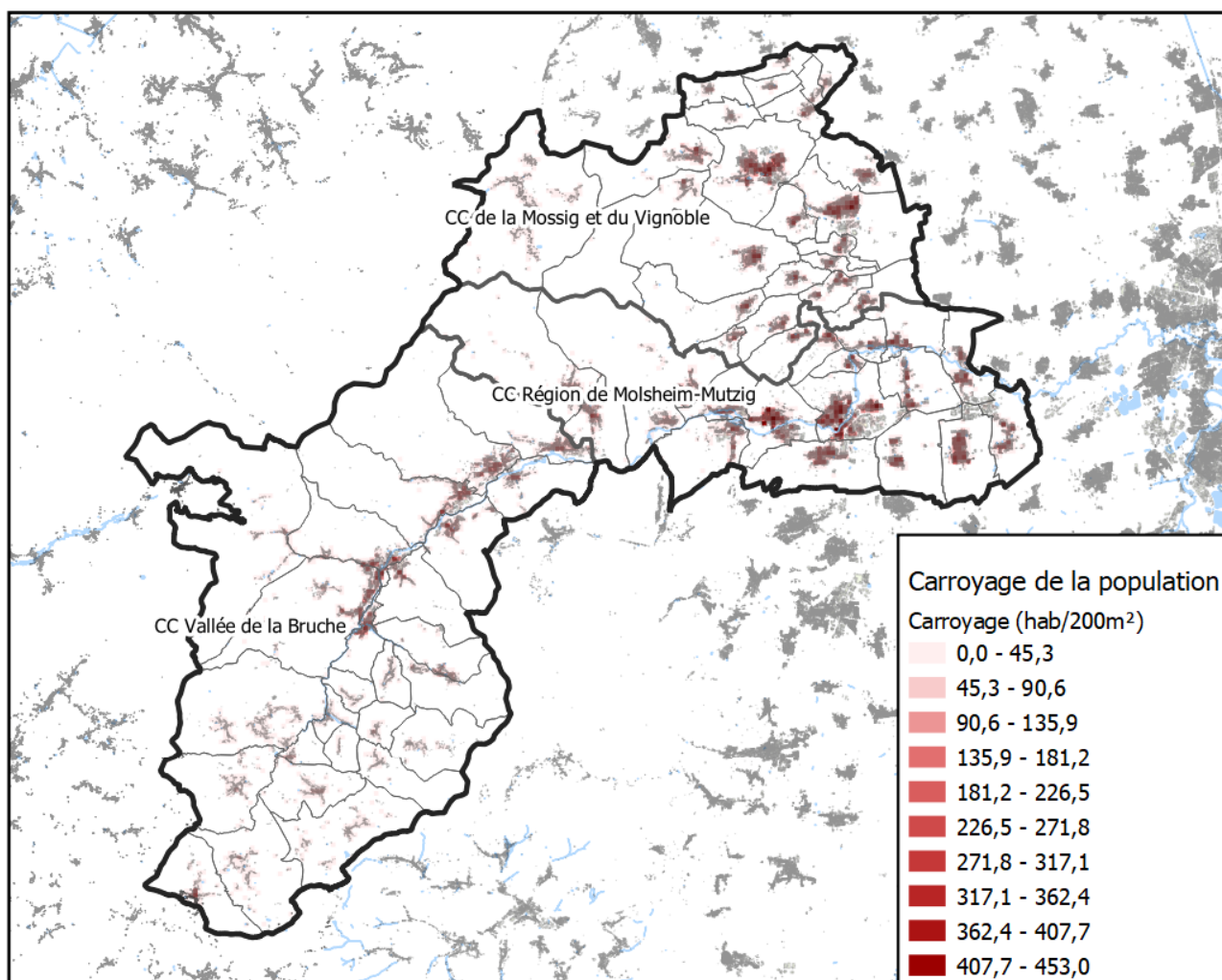


Figure 2: Carroyage de la population au sein du PETR Bruche Mossig

² Ces données permettent de représenter la répartition de la population au sein de carreaux géographiques d'une surface de 200m².

Les zones denses en population se situent essentiellement le long de la Bruche pour la CC de la Vallée de la Bruche, ainsi que dans l'Est des Communautés de Communes de la Région de Molsheim-Mutzig et de la Mossig et du Vignoble. Les communes plus étendues dans les reliefs montagneux des Vosges et dans l'Ouest de la CC de la Mossig et du Vignoble, et moins peuplées, sont ainsi celles ayant une densité de population beaucoup plus faible.

A l'aide du carroyage de la population, il est déjà possible d'identifier trois polarités au sein du PETR qui sont également mises en avant dans le SCoT³ :

- ▶ la continuité urbaine de Schirmeck et alentours (avec Barembach, La Broque et Rothau) ;
- ▶ la commune de Molsheim avec environ 9.300 habitants ;
- ▶ les communes de Wasselonne et Marlenheim regroupant plus de 10.000 habitants à elles deux.

2.2 Répartition territoriale des emplois

De nombreux employeurs sont présents sur le territoire du PETR Bruche Mossig. Il est possible de les répertorier grâce à la base de données SIRENE, qui propose également une classification par taille d'effectifs. Une représentation cartographique de ces données est proposée en Figure 3.

Le territoire du PETR est notamment marqué par la présence de nombreux emplois, avec certaines entreprises accueillant plus de 250 employés. Ces grands employeurs sont répertoriés dans le tableau suivant :

Employeur	Commune	Effectif
ALSAPAN	Marlenheim, Wasselonne, Dinsheim-sur-Bruche	800
BESTFOODS FRANCE INDUSTRIES - BFI	Duppigheim	360
BRUNO SIEBERT	Egersheim	260
GROUPE SIAT	Urmatt, Niederharslach, Heilingenberg	330
LEDVANCE	Molsheim	450
MARS PF FRANCE	Emolsheim-Bruche	850
MECATHERM	Barembach	400
MERCK MILLIPORE	Molsheim	1650
MERCEDES-BENZ TRUCKS MOLSHHEIM	Molsheim	600
SAFRAN LANDING SYSTEMS	Molsheim	1100

Tableau 1: Grands employeurs sur le territoire du PETR

Certaines de ces entreprises, comme la scierie SIAT ou l'industriel d'ameublement ALSAPAN sont implantés localement en multi-sites.

Les différents secteurs concentrant de nombreux emplois, notamment les zones d'activités, devront faire l'objet de réflexions approfondies en phase 2 de la mission afin de proposer des solutions de mobilités renforcées pour leur accessibilité.

³ Schéma de Cohérence Territoriale.

Localisation des emplois sur le territoire du PETR Bruche Mossig

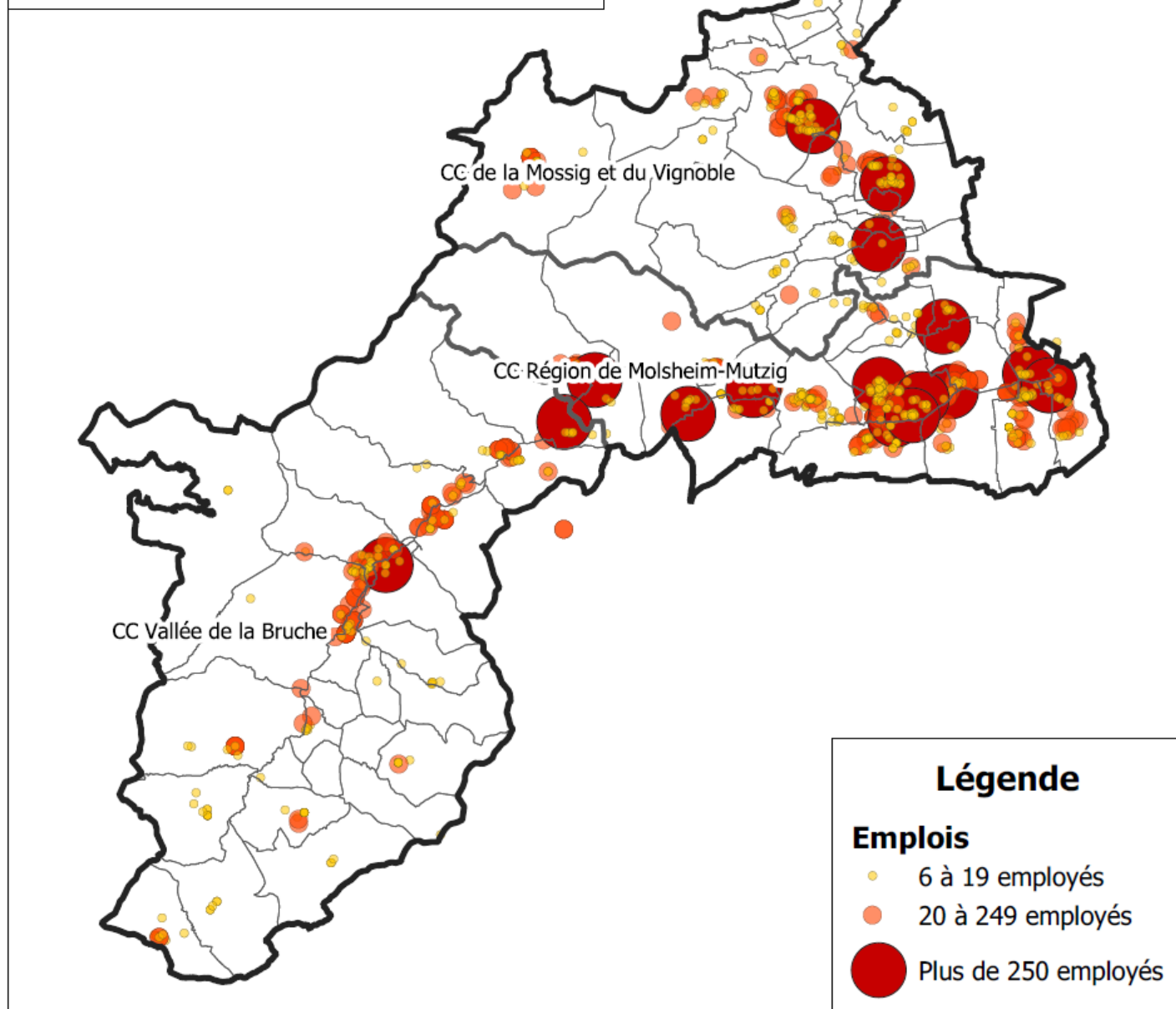


Figure 3: Emplois au sein du PETR Bruche Mossig

Des bassins d'emplois s'identifient malgré tout avec une concentration certaine de structures accueillant de nombreux salariés. On identifie :

- ▶ les zones industrielles de Molsheim, allant jusqu'au parc d'activités économiques de la Plaine de la Bruche à Duttlenheim ;
- ▶ des zones économiques aux alentours de Marlenheim et de Wasselonne au Nord du PETR ;
- ▶ des bassins d'emplois le long de la Bruche de Urmatt à La Broque.

A contrario, les communes plus reculées du territoire, en fond de vallée de la Bruche (au-delà de Rothau), ainsi que les villages plus en altitude, ou encore les villages à vocation viticole ou agricole dans l'Ouest des CC de la Région de Molsheim-Mutzig ou de la Mossig et du Vignoble, ne sont pas denses en emplois.

2.3 Localisation des établissements scolaires

Dans ce diagnostic, il est important d'observer la localisation des collèges et des lycées car ceux-ci sont des pôles générateurs de déplacements scolaires, déplacements souvent structurants pour les offres régulières de transport collectif d'un territoire : les offres régulières sont par ailleurs complétées de nombreux circuits scolaires dédiés à ces déplacements.

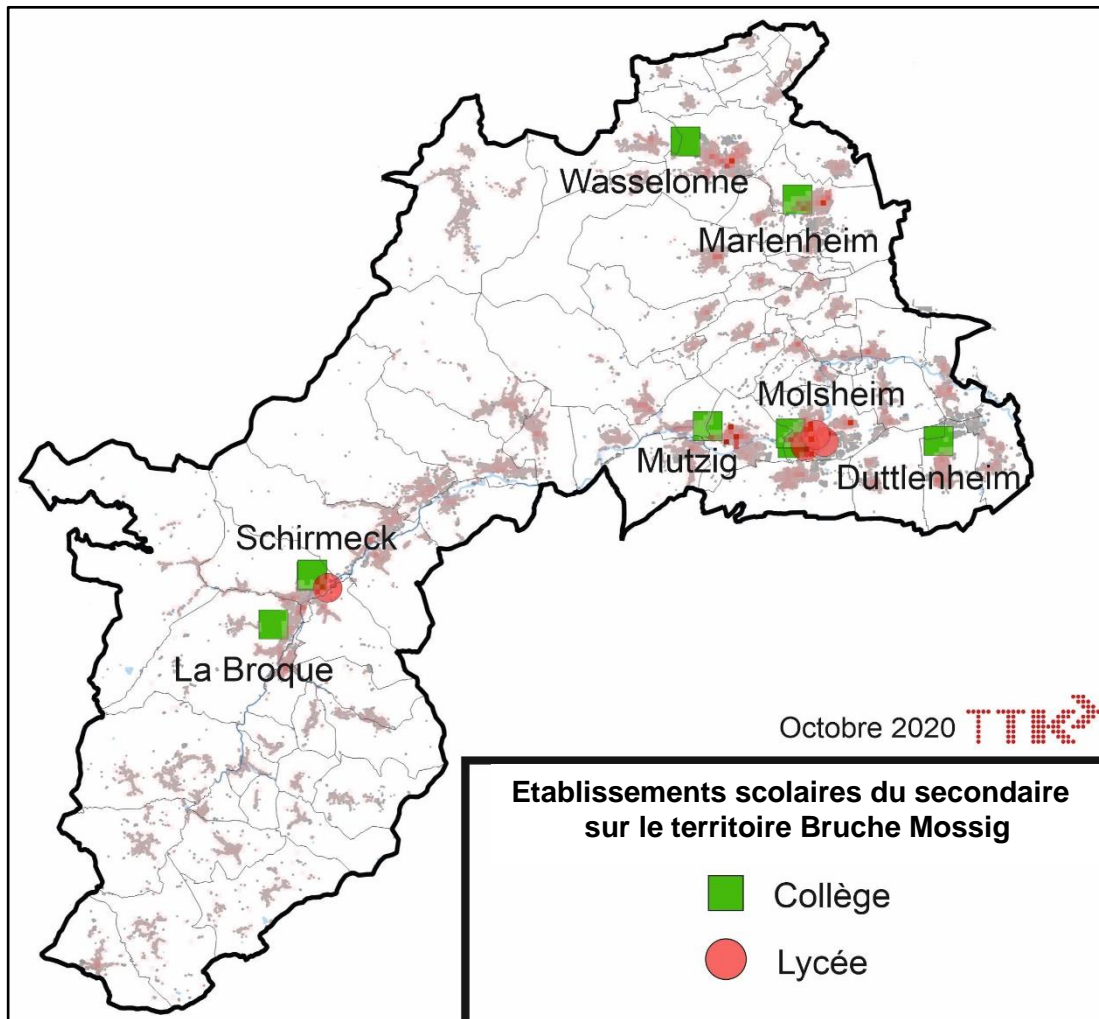


Figure 4: Collèges et lycées au sein du PETR Bruche Mossig

Au global, en termes de répartition des effectifs scolaires sur le territoire du PETR Bruche Mossig, ces derniers se concentrent de la façon suivante :

- ▶ 70% des effectifs au sein du pôle Molsheim-Mutzig-Duttlenheim ;
- ▶ 20% au sein du pôle Wasselonne-Marlenheim ;

► 10% à Schirmeck et La Broque.

Commune	Nom de l'établissement	Total d'élèves
DUTTLENHEIM	Collège Nicolas Copernic	407
MOLSHEIM	Collège Henri Meck	348
MOLSHEIM	Collège Rembrandt Bugatti	657
MOLSHEIM	LEGT Henri Meck	1.100
MOLSHEIM	LEGT - LP Louis Marchal	800
MOLSHEIM	LP Camille Schneider	340
MUTZIG	Collège Louis Arbogast	621
MARLENHEIM	Collège Grégoire de Tours	610
WASSELONNE	Collège Marcel Pagnol	538
LA BROQUE	Collège Frison-Roche	484
SCHIRMECK	Collège Haute-Bruche	372
SCHIRMECK	LP Haute Bruche	140

Tableau 2: Liste des collèges et des lycées sur le territoire du PETR

Les collégiens et les lycéens du secteur doivent tous converger vers les polarités déjà identifiées, polarités qui concentrent les établissements scolaires.

En effet, les collégiens se rendent vers Schirmeck ou La Broque pour ceux habitant la Vallée de la Bruche, vers Molsheim / Mutzig / Duttlenheim pour ceux habitant l'Est du PETR et vers Wasselonne / Marlenheim pour ceux habitant le Nord du PETR.

D'autre part, les lycéens disposent d'un choix plus restreint au sein du PETR Bruche Mossig et se dirigent presque exclusivement vers Molsheim et ses 3 lycées. Un petit lycée professionnel est toutefois également présent sur le territoire du PETR à Schirmeck.

Par ailleurs, il existe également un certain nombre de lycéens domiciliés au sein du PETR qui se rendent dans des établissements situés à l'extérieur du PETR, à Saint Dié-des-Vosges pour certains qui habitent dans la vallée de la Bruche, ou encore principalement vers Strasbourg ou vers Obernai, et ce, notamment pour des questions d'orientation scolaire.

3 Etat des lieux de l'offre et des services de mobilité

3.1 Réseau viaire

Le réseau viaire ne constitue pas une offre de mobilité en soi mais structure les déplacements routiers et est le support de certaines offres de transports collectifs. Aussi, il apparaît important d'en identifier sa structuration générale et son usage.

3.1.1 Hiérarchisation du réseau viaire

Le réseau viaire s'articule autour de trois axes principaux que sont :

- ▶ un axe Nord-Sud avec la RD422 entre Wasselonne / Marlenheim et Molsheim (prolongée par la RD500 vers Obernai) : certains guides touristiques classifient cet axe comme étant le tronçon Nord de la route alsacienne des vins ;
- ▶ un premier axe Est-Ouest au Nord du PETR avec la RD1004 entre Saverne, Wasselonne / Marlenheim et qui devient la N4 ensuite jusqu'à Strasbourg : l'importance de cet axe ressort également des prochaines réalisations telles que le Grand Contournement Ouest de Strasbourg (GCO) avec lequel un échangeur est prévu à l'intersection avec cette route ;
- ▶ un second axe Est-Ouest au Sud du PETR avec la RD1420 irriguant l'ensemble de la vallée de la Bruche (de Dorlisheim à Saint-Dié-des-Vosges) qui est en réalité le prolongement de la A352 avant Molsheim depuis Strasbourg : cette liaison est empruntée de plus par un grand nombre de poids lourds qui transitent sur le territoire.

Des routes secondaires et tertiaires viennent ensuite mailler le territoire et réalisent des connexions plus locales à des échelles intercommunales, et surtout communales.

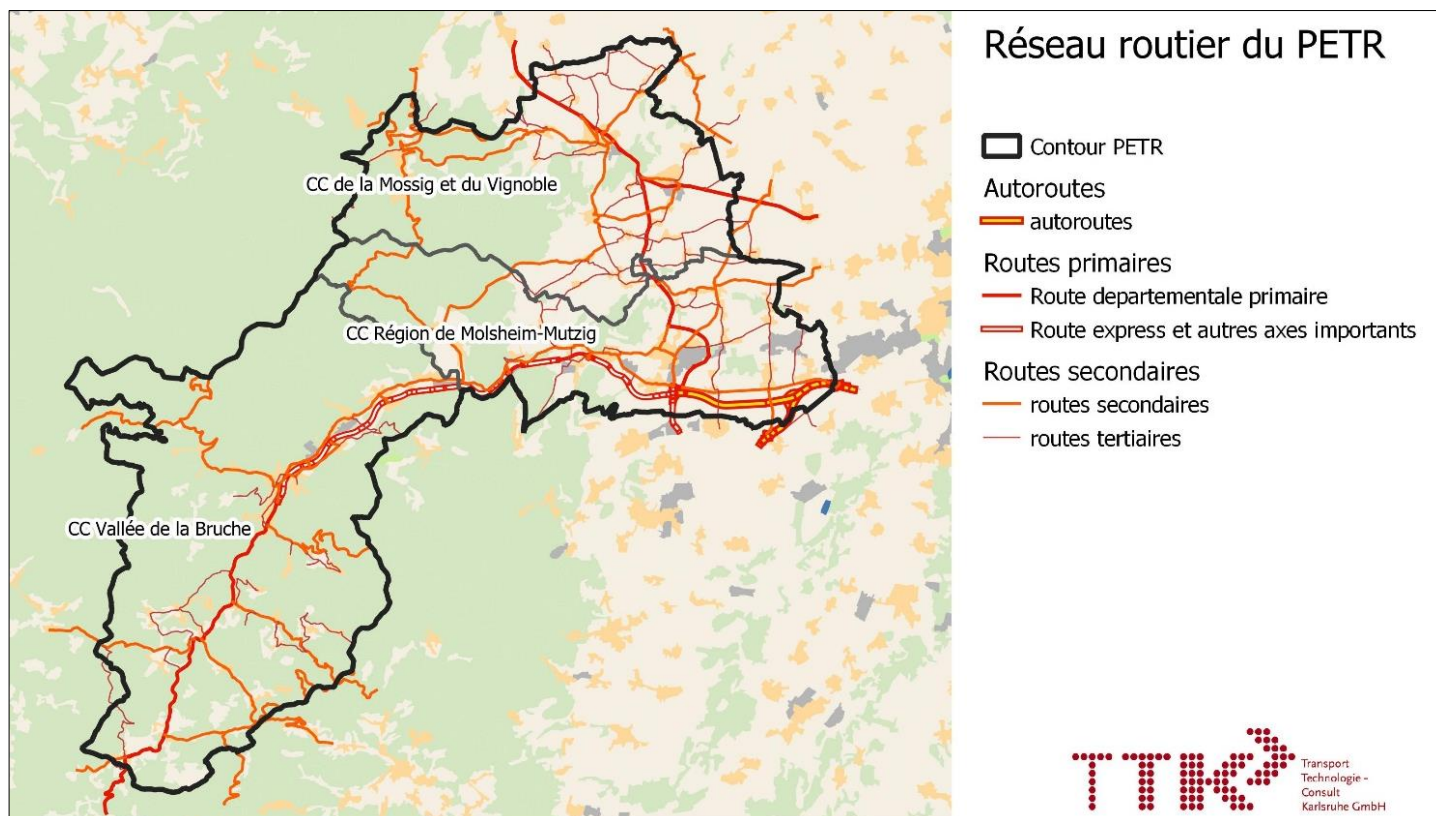


Figure 5: Hiérarchisation du réseau viaire

3.1.2 Niveaux de trafic

Ces infrastructures viaires sont structurantes également du point de vue de leurs utilisations et de leurs fréquentations. Les données de trafic le montrent, en partant des axes les plus fréquentés au moins fréquentés :

- ▶ la RD1420 irrigue bel et bien toute la vallée de la Bruche avec un flux de véhicule important, notamment entre Dorlisheim / Molsheim et l'EMS avec plus de 25.000 véhicules / jour sur certaines sections ;
- ▶ un flux important de véhicule sur la RD1004, et notamment entre Marlenheim et Wasselonne avec plus de 20.000 véhicules / jour ;
- ▶ la liaison Nord-Sud du territoire avec la RD422 ressort également comme étant très empruntée avec plus de 12.000 véhicules / jour.

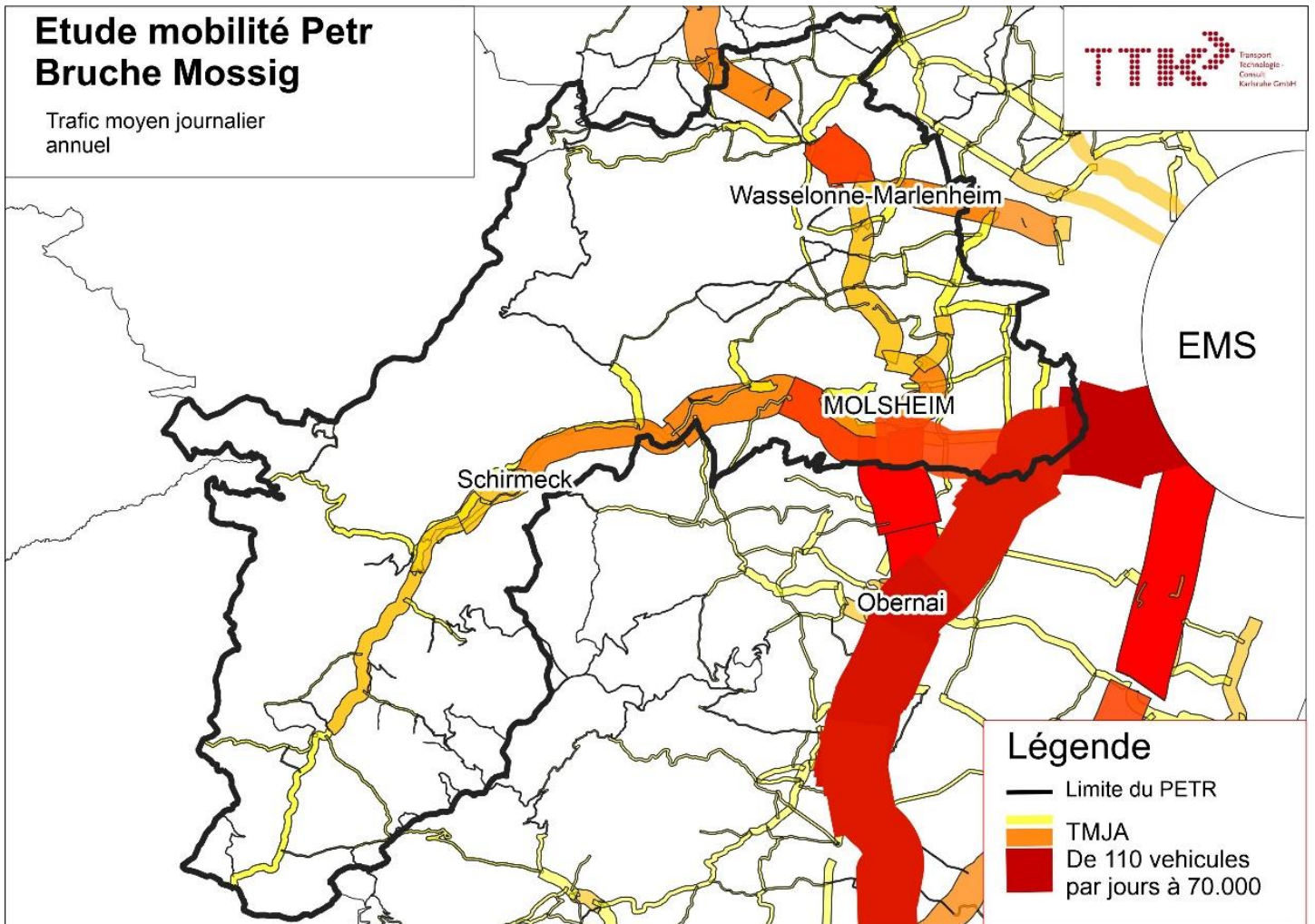


Figure 6: Niveau de trafic sur les voiries principales

Il est important aussi de bien observer les flux aux alentours de la polarité de Molsheim. Les flux autoroutiers en direction de Strasbourg sur la A352 et les flux départementaux en direction d'Obernai sur la RD500 sont importants : l'essentiel du trafic autoroutier se concentre cependant sur la liaison autoroutière directe Strasbourg-Obernai.

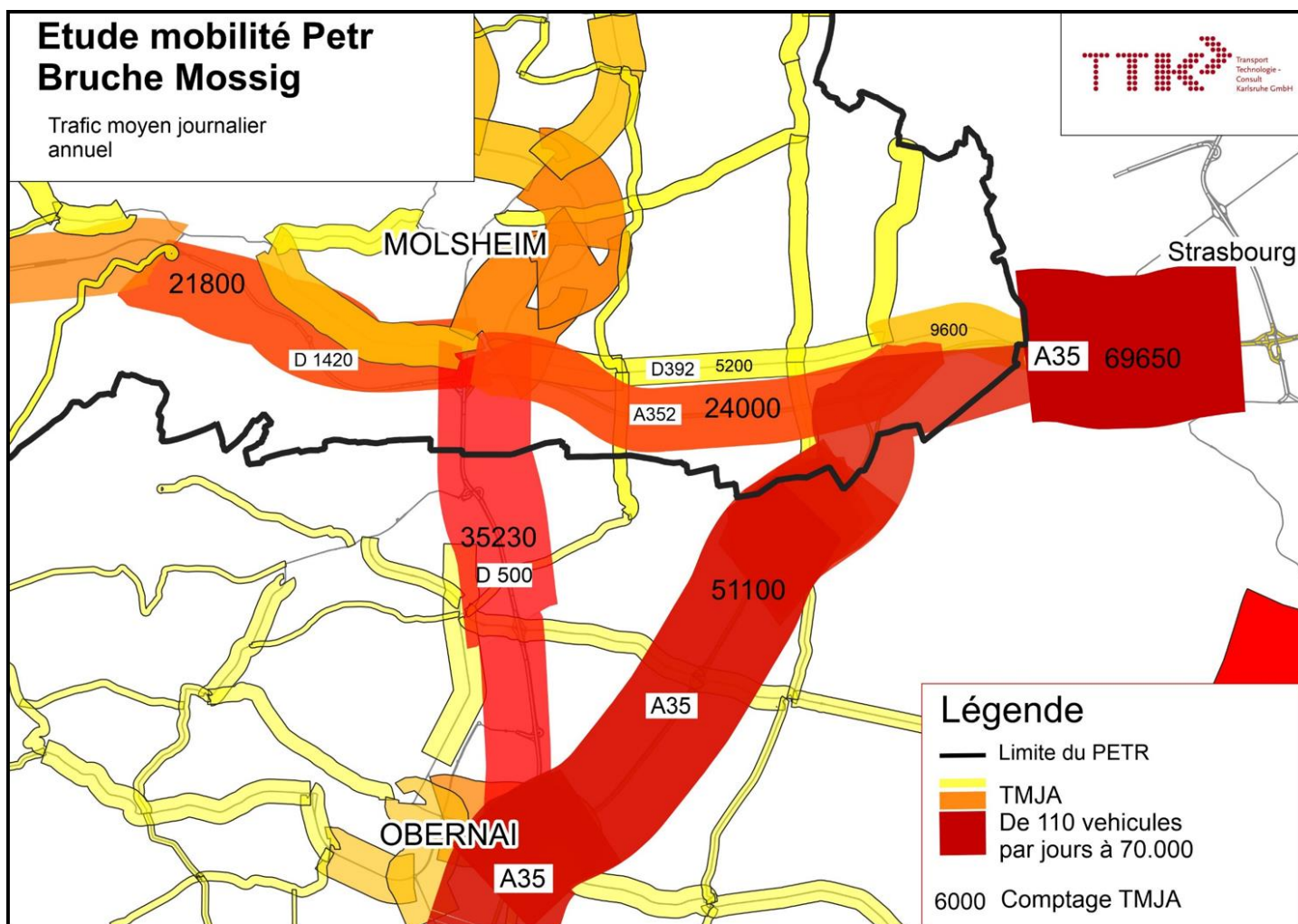


Figure 7: Niveau de trafic sur les voiries principales (Zoom au Sud-Est du PETR)

En connaissance des niveaux de trafic, la modélisation des déplacements routiers permet d'obtenir les temps de parcours en transport individuel depuis les trois pôles identifiés. Un usage possible de ces exploitations consiste en la représentation du rayonnement depuis ces polarités sur le territoire du Bas-Rhin en termes d'accessibilité en voiture.

On constate ainsi :

- ▶ depuis Mutzig, une très bonne accessibilité à l'ensemble du Bas-Rhin, excepté les pourtours Nord du Département (Haguenau, Sarre-Union...);
- ▶ depuis Schirmeck, une accessibilité routière réduite pour le Nord du Département (Saverne, Haguenau, Brumath...);
- ▶ depuis Wasselonne, une très bonne accessibilité routière avec un rayonnement à l'échelle de tout le Département, excepté les secteurs frontaliers avec l'Allemagne au Nord-Est.

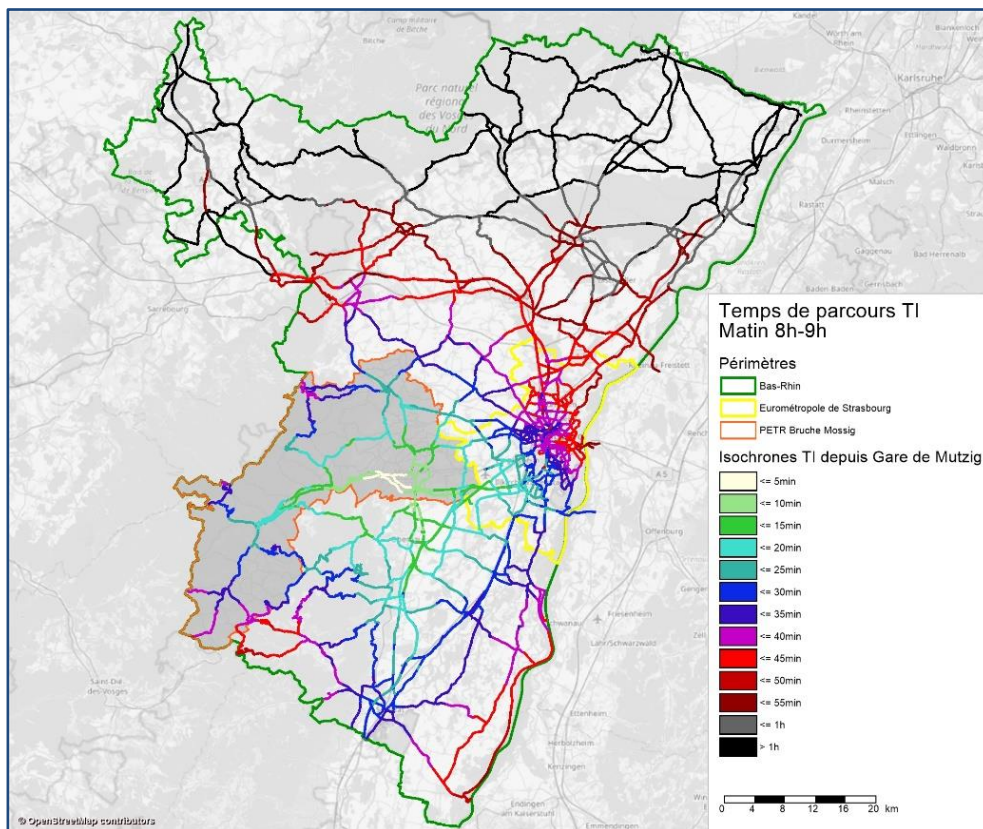


Figure 8: Temps de parcours TI depuis Mutzig en heure de pointe du matin

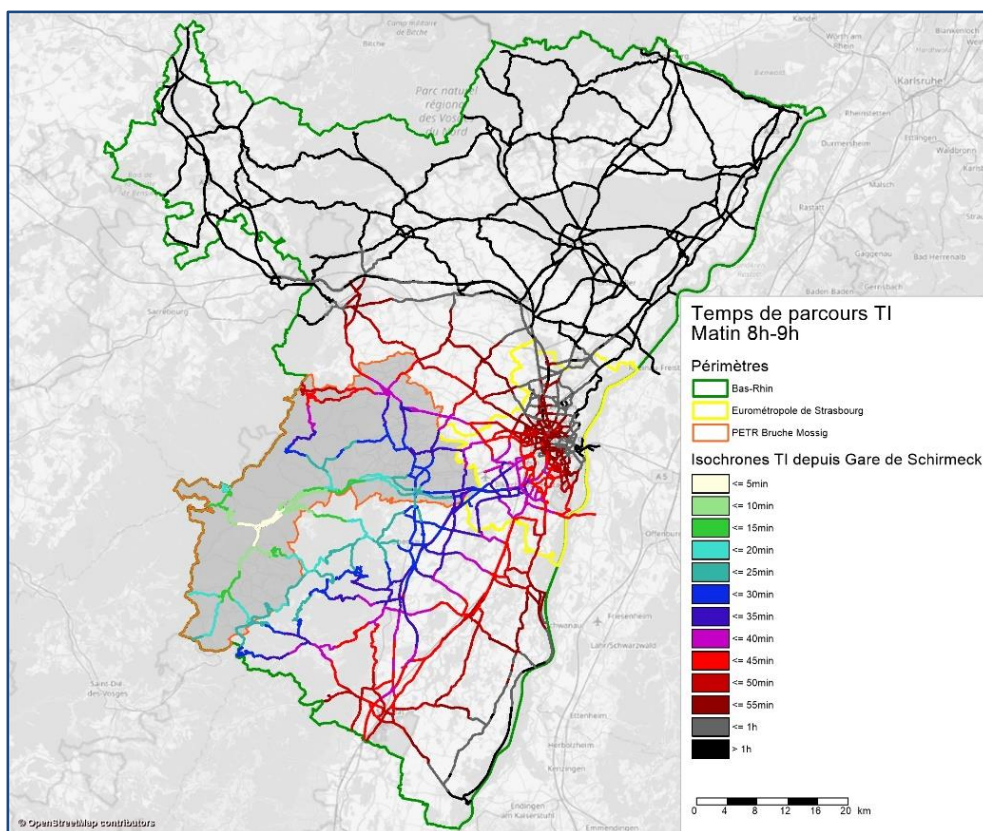


Figure 9: Temps de parcours TI depuis Schirmeck en heure de pointe du matin

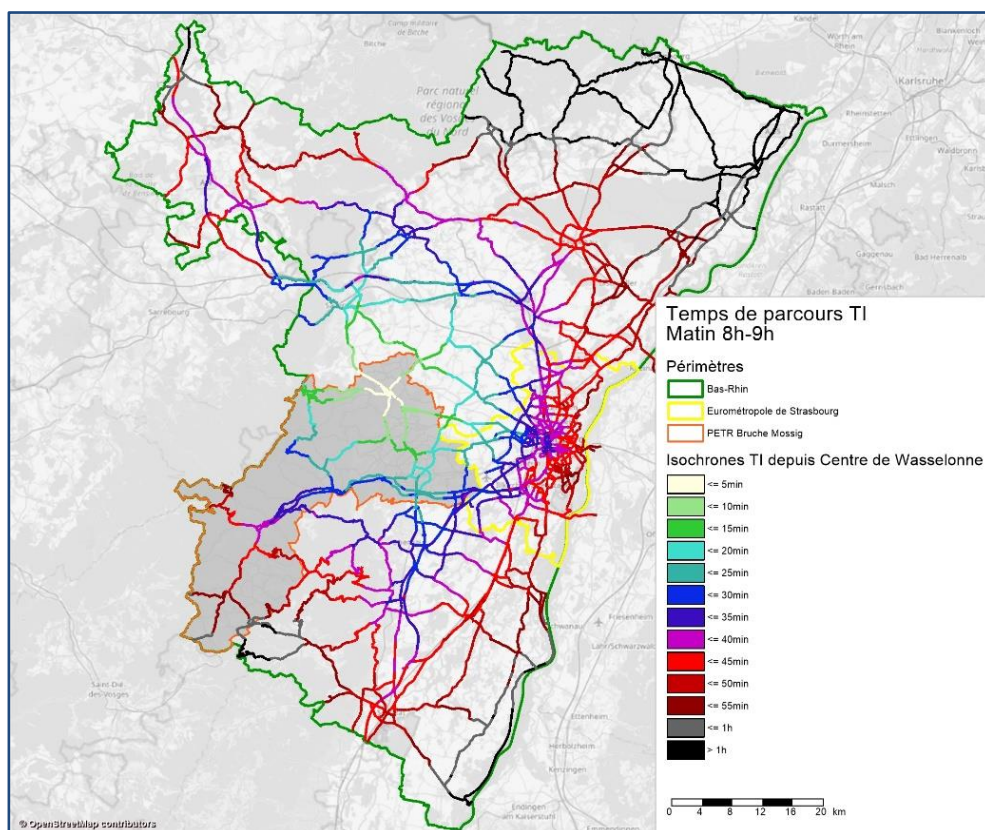


Figure 10: Temps de parcours TI depuis Wasselonne en heure de pointe du matin

3.1.1 Aménagements complémentaires au réseau viaire

3.1.1.1 Aires de covoiturage et P+R

Les automobilistes, notamment pour les trajets réguliers, peuvent être attentifs à la présence d'aires de covoiturage ou de parkings-relais qui facilitent l'intermodalité et qui contribuent à vaincre l'autosolisme.

Neuf aires pour laisser son véhicule sont recensées :

- ▶ 6 pour ensuite covoiturer et représentant une cinquantaine de places,
- ▶ 3 aux abords de Marlenheim et Wasselonne pour un rabattement sur le TSPO et offrant au total une capacité de stationnement de 240 places P+R.

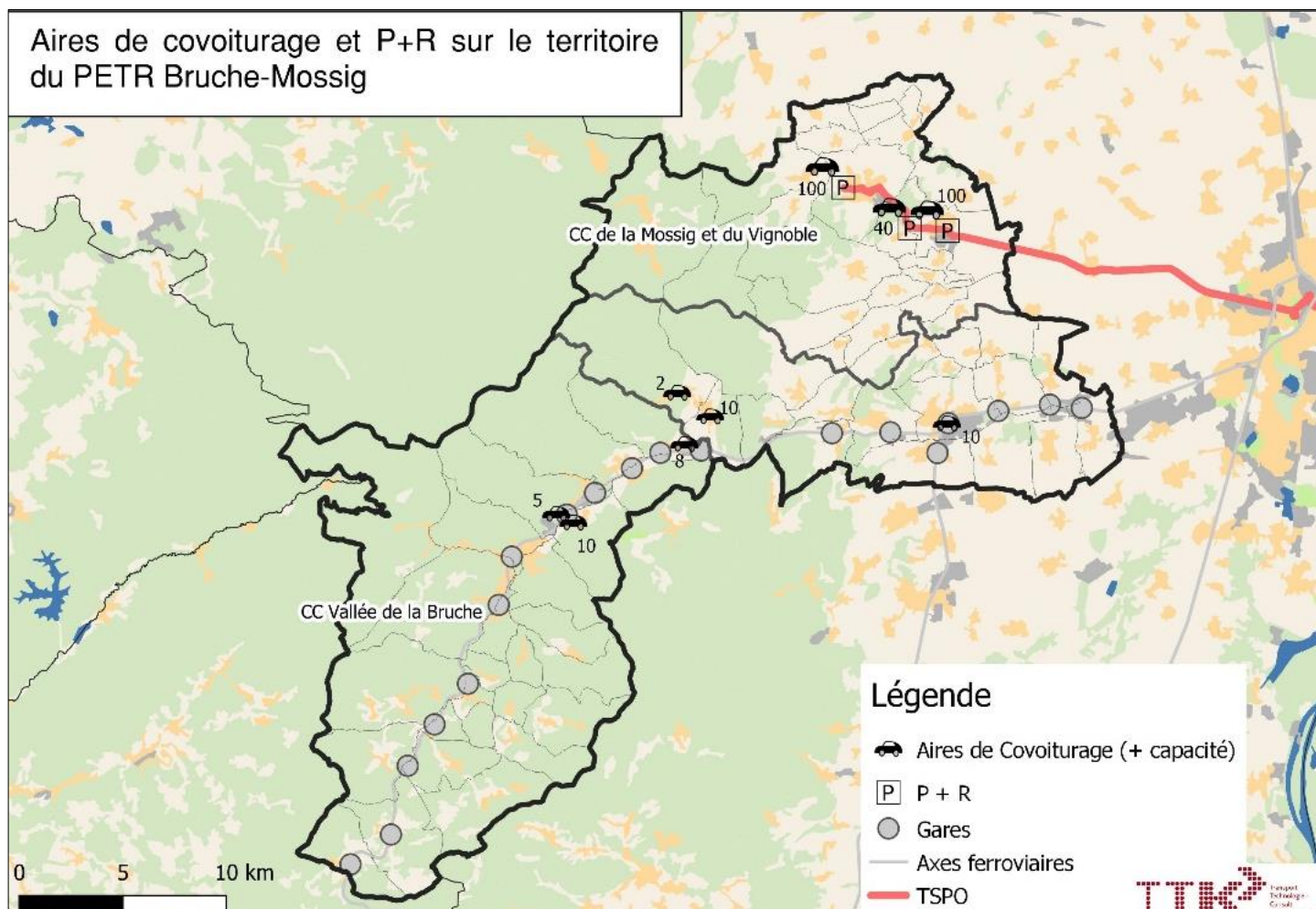


Figure 11: Aires de covoiturages et P+R

Une de leurs caractéristiques premières doit être la proximité immédiate avec l'axe routier emprunté pour que l'utilisateur puisse s'y garer sans effectuer de grand détour et ensuite poursuivre son parcours.

Les parkings-relais, en proximité directe avec le TSPO, en plus d'être qualitativement très intéressants, répondent parfaitement à ce critère.



Figure 12: Photographie du P+R / Aire de covoiturage à l'entrée de Marlenheim depuis Wasselonne

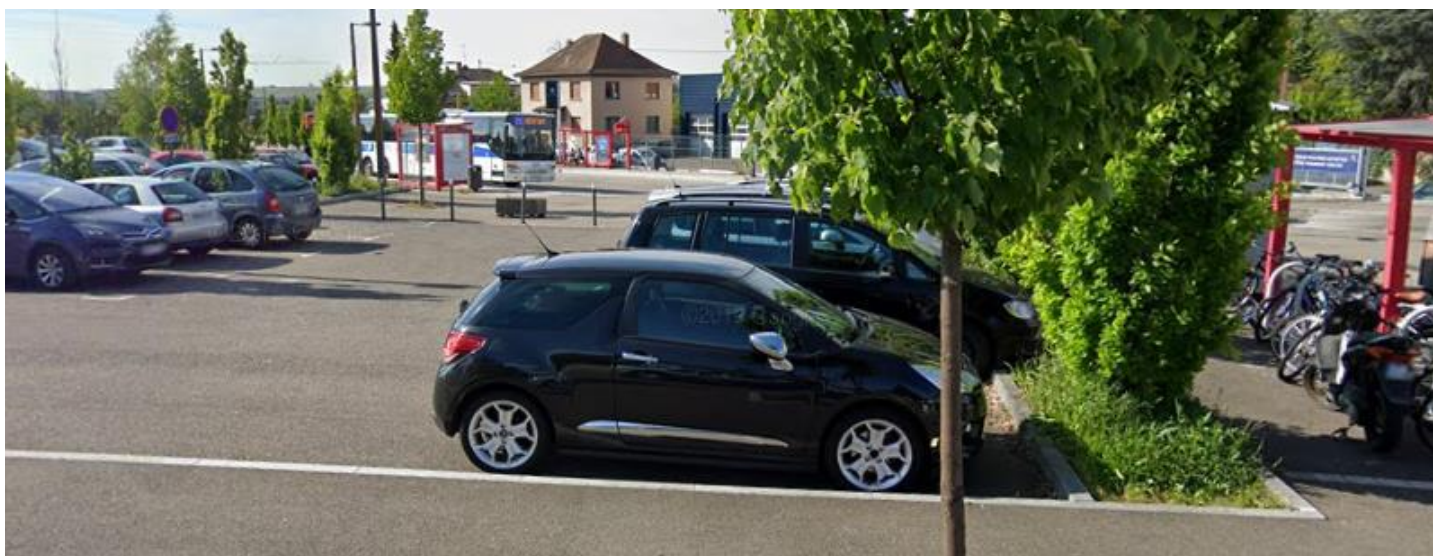


Figure 13: Photographie du P+R en sortie de Marlenheim vers Strasbourg

En revanche, les aires de covoiturages visitées lors d'une visite de terrain dans la vallée de la Bruche sont souvent plus éloignées de l'axe emprunté, à savoir la RD1420, et de qualité moindre.



Figure 14: Photographie de l'aire de covoiture de la zone d'activité à Russ dans la vallée de la Bruche

3.1.1.2 Itinéraires cyclables

Des itinéraires cyclables sont recensés sur le territoire du PETR. Ces itinéraires sont répertoriés selon une qualification très diverse allant de l'itinéraire partagé (chemin agricole revêtu partagé entre agriculteurs et cyclistes) à de vraies pistes cyclables séparées physiquement de la chaussée.

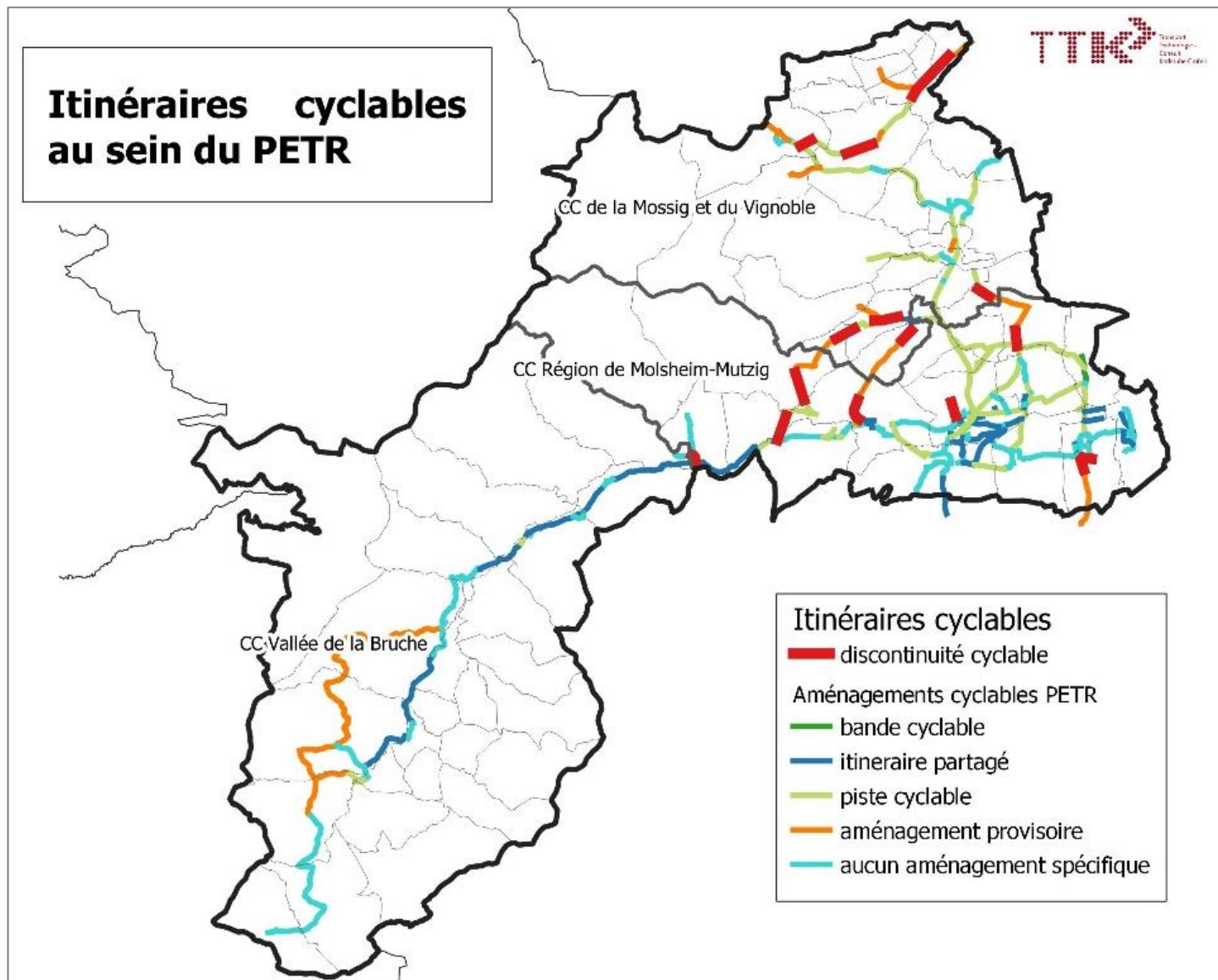


Figure 15: Aménagements cyclables sur le territoire

Les photos suivantes montrent un aperçu qualitatif des différentes caractérisations proposées dans l'inventaire remis au PETR Bruche Mossig.



Figure 16: Photographie d'une transition entre une bande cyclable et un itinéraire partagé à Altorf

La photo ci-dessus montre une transition entre un itinéraire partagé, qui est à priori aussi bien destiné aux cyclistes qu'aux agriculteurs, et une bande cyclable.



Figure 17: Photographie d'une piste cyclable à Dorlisheim

La photo ci-dessus montre une piste cyclable à Dorlisheim suivant le tracé de la RD392 et bien séparée de la voirie réservée aux véhicules.

Il est par ailleurs important de garder en esprit la praticabilité ou non du vélo dans sur tout le territoire du PETR : il apparait ainsi naturel que le maillage cyclable soit moins dense dans la vallée de la Bruche pour des raisons évidentes de relief.

Malgré la présence de nombreux aménagements, certes de qualités diverses et plus ou moins sécuritaires, il est regrettable que ces itinéraires ne soient pas mis en évidence par une signalétique et un jalonnement commun pouvant contribuer au développement de la pratique : en effet, il n'existe en effet à ce jour qu'un jalonnement interne à la CCRMM.

Aussi, certaines discontinuités cyclables ont pu être recensées : celles-ci peuvent être un obstacle à la pratique du vélo, tant la sécurité et le passage de points durs sont des aspects sur lesquels se fie le potentiel utilisateur.

3.2 Réseau ferré

Le territoire du PETR Bruche Mossig accueille plus de 55 kilomètres de linéaire ferré, exploité pour le transport de voyageurs par la SNCF sur deux lignes commerciales :

- ▶ Strasbourg <> Molsheim <> Saint-Dié-des-Vosges
- ▶ Strasbourg <> Molsheim <> Sélestat

A ces deux lignes commerciales s'ajoute un renfort de trains entre Strasbourg et Molsheim motivé notamment par la desserte de l'aéroport d'Entzheim qui se doit d'être cadencée : 4 trains par heure marquent l'arrêt dans cette gare.

En réalité, à la lecture des fiches horaires de ces lignes, différentes missions sont observées. Le schéma suivant synthétise ce constat et essaye de retranscrire la structure générale de l'offre, en identifiant notamment les gares desservies non systématiquement.

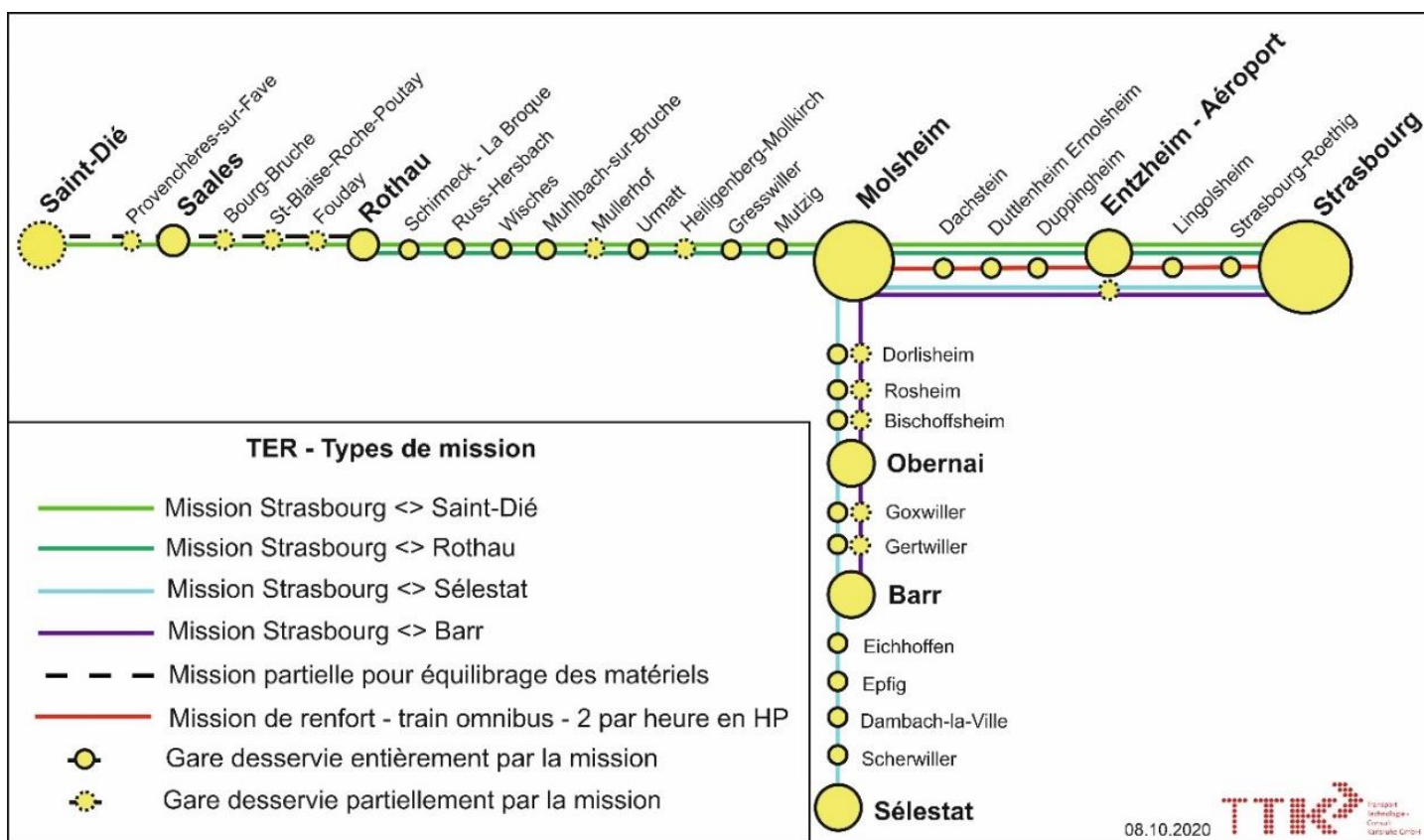


Figure 18: Missions TER sur les axes Strasbourg <-> Saint-Dié-des-Vosges / Sélestat

Les missions identifiées sont :

- ▶ une mission Strasbourg <> Saint-Dié-des-Vosges, qui ne dessert qu'Entzheim entre Strasbourg et Molsheim, et qui ensuite va jusqu'à Saales ou Saint-Dié-des-Vosges. Les gares de Mullerhof et de Heiligenberg-Mollkirch ne sont pas desservies par tous les trains sur la section en amont de Rothau, et

en aval de Rothau, ce n'est que la gare de Saales qui est assurément desservie ;

- ▶ une mission Strasbourg <> Rothau, qui ne dessert qu'Entzheim entre Strasbourg et Molsheim, et qui ensuite va jusque Rothau. Les gares de Mullerhof et de Heiligenberg-Mollkirch ne sont pas desservies par tous les trains ;
- ▶ une mission Strasbourg <> Sélestat, qui ne dessert qu'Entzheim entre Strasbourg et Molsheim, et qui réalise une mission omnibus ensuite entre Molsheim et Sélestat ;
- ▶ une mission Strasbourg <> Barr, qui ne dessert que Entzheim entre Strasbourg et Molsheim, et qui dessert ensuite Obernai sans s'arrêter forcément dans toutes les autres gares entre Molsheim et Barr ;
- ▶ une mission Strasbourg <> Barr, qui ne dessert que Entzheim entre Strasbourg et Molsheim, et qui dessert ensuite Obernai sans s'arrêter forcément dans toutes les autres gares entre Molsheim et Barr ;
- ▶ une mission de renfort Strasbourg-Molsheim en omnibus ;
- ▶ une petite mission entre Rothau et Saint-Dié-des-Vosges en matinée permettant notamment aux lycéens scolarisés à Saint-Dié-des-Vosges de s'y rendre.

Ces distinctions de missions sont arbitraires car, en effet, à la lecture des fiches horaires proposées par la SNCF, il est délicat d'interpréter une cohérence globale dans la politique de desserte des gares.

Le linéaire ferré, structurant sur le territoire du PETR, est la voie qui suit la Bruche. Au niveau de Molsheim, cette ligne bifurque vers Sélestat : des missions Strasbourg <> Obernai <> Barr <> Sélestat desservent cette ligne en s'arrêtant toutefois uniquement dans les gares de Molsheim et de Dorlisheim sur le territoire du PETR Bruche Mossig.

3.2.1 Fréquentation et zones de chalandise des gares

La gare de Molsheim, dont toutes les missions en assurent sa desserte, est sans aucune surprise la gare du territoire qui accueille le plus de voyageurs avec en moyenne sur l'année 2018, près de 2.800 voyageurs journaliers en semaine.

Ensuite, les gares de Schirmeck-La Broque et de Mutzig sont également relativement fréquentées, avec quotidiennement respectivement en moyenne 525 voyageurs et 367 voyageurs.

Les gares de Dachstein, Urmatt, Lutzelhouse, Rothau et Gresswiller accueillent entre 200 et 300 voyageurs quotidiennement. Le reste des gares, bien qu'essentielles au maillage du territoire, ont une fréquentation plus faible. Cela peut notamment s'expliquer par une offre peu lisible et attractive qui contribue au report de certains usagers sur des gares plus attractives comme Molsheim, notamment.

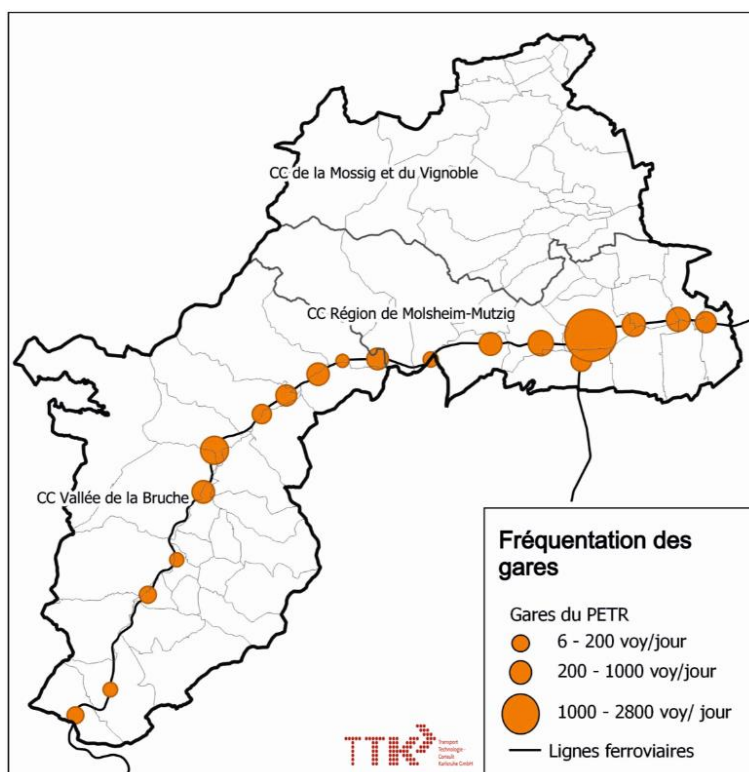


Figure 19: Fréquentations des gares TER du PETR (2018)

	Fréquentation journalière 2018 (Estimation JOB)	Fréquentation journalière 2016 (Estimation JOB)	Abonnements Presto	Abonnements Primo	Occasionnels
DUPPIGHEIM	180	182	69%	20%	11%
DUTTLENHEIM-ERNOLSHEIM/BRUCHE	310	250	66%	24%	10%
DACHSTEIN	271	226	65%	26%	15%
MOLSHEIM	2776	2639	46%	36%	18%
DORLISHEIM	164	168	65%	21%	14%
MUTZIG	367	360	56%	27%	17%
GRESSWILLER	253	237	60%	31%	9%
HEILIGENBERG-MOLLKIRCH	27	30	58%	34%	8%
URMATT	207	196	52%	35%	13%
MULLERHOF	10	18	43%	39%	18%
MUHLBACH/BRUCHE - LUTZELHOUSE	234	255	46%	43%	10%
WISCHES	178	185	45%	44%	11%
RUSS HERSBACH	119	119	38%	51%	11%
SCHIRMECK-LA-BROQUE	525	520	39%	47%	14%
ROTHAU	241	296	49%	38%	13%
FOUDAY	16	18	37%	48%	15%
ST-BLAISE LA ROCHE POUTAY	60	71	42%	42%	16%
BOURG BRUCHE	18	19	32%	62%	6%
SAALES	56	47	57%	13%	30%

Tableau 3: Fréquentation des gares (Région Grand-Est, août 2020)

Dans la Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche, les localisations des gares, bien qu'au cœur de la vallée de la Bruche, sont toutefois pertinentes car ce sont près de 53% des habitants (environ 11.200 habitants) qui ont leur domicile à moins de 15 minutes à pied d'une gare.

Dans la Communauté de Communes de la Région de Molsheim-Mutzig, ce sont 28% des administrés (environ 9.500 habitants) qui se situent à moins de 15 minutes à pied de leur gare la plus proche.

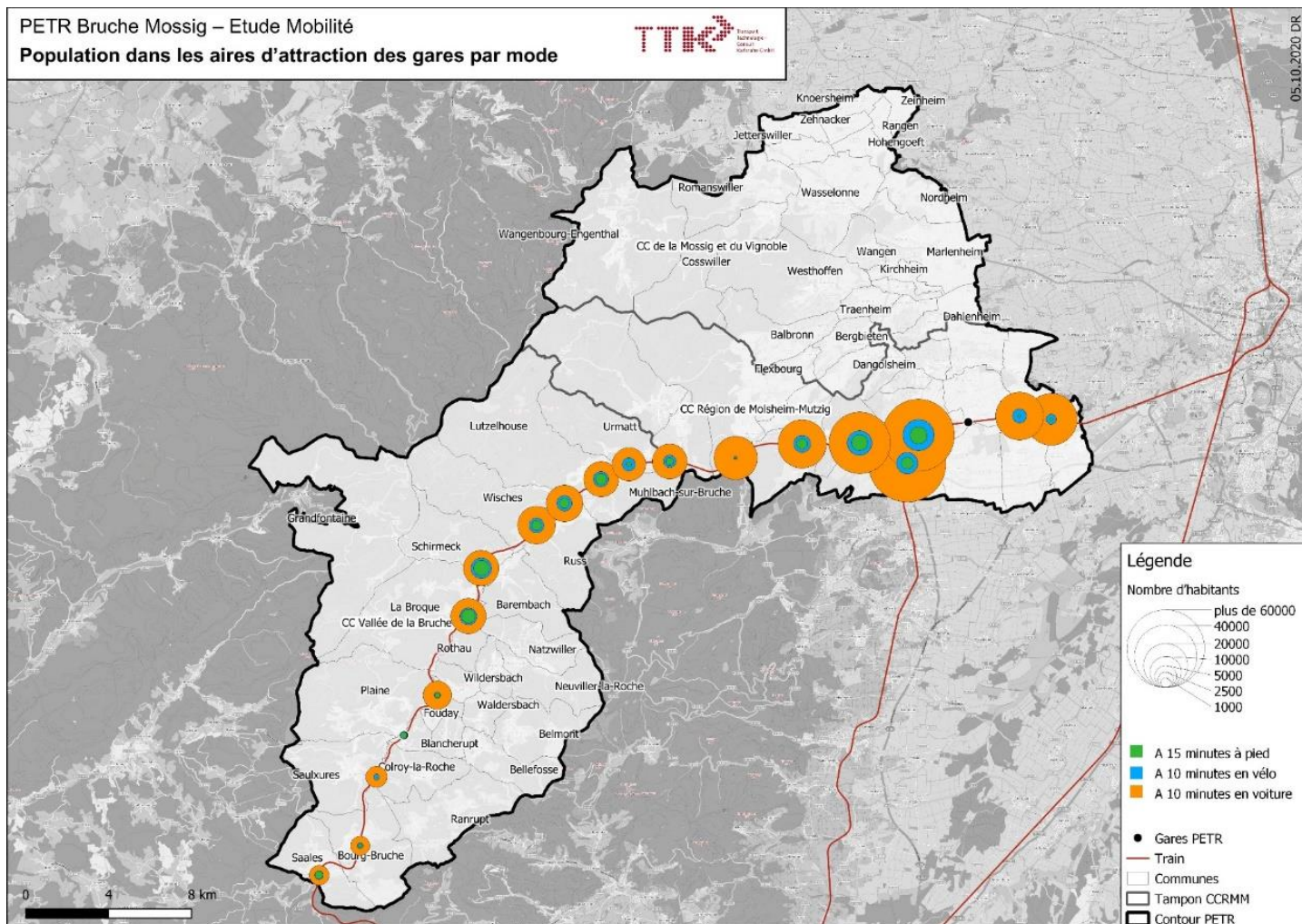


Figure 20: Aire d'attraction des gares : population autour des gares

La carte précédente permet d'identifier le potentiel de population autour des différentes gares du PETR en fonction des modes de déplacements :

- ▶ 15 minutes à pied en vert ;
- ▶ 10 minutes en vélo en bleu ;
- ▶ 10 minutes en voiture en orange.

Ainsi, il est possible de constater que le potentiel autour des gares est fort jusque Rothau, puis plus réduit au-delà en fond de vallée.

Cette même analyse est proposée pour les emplois sur la Figure 21.

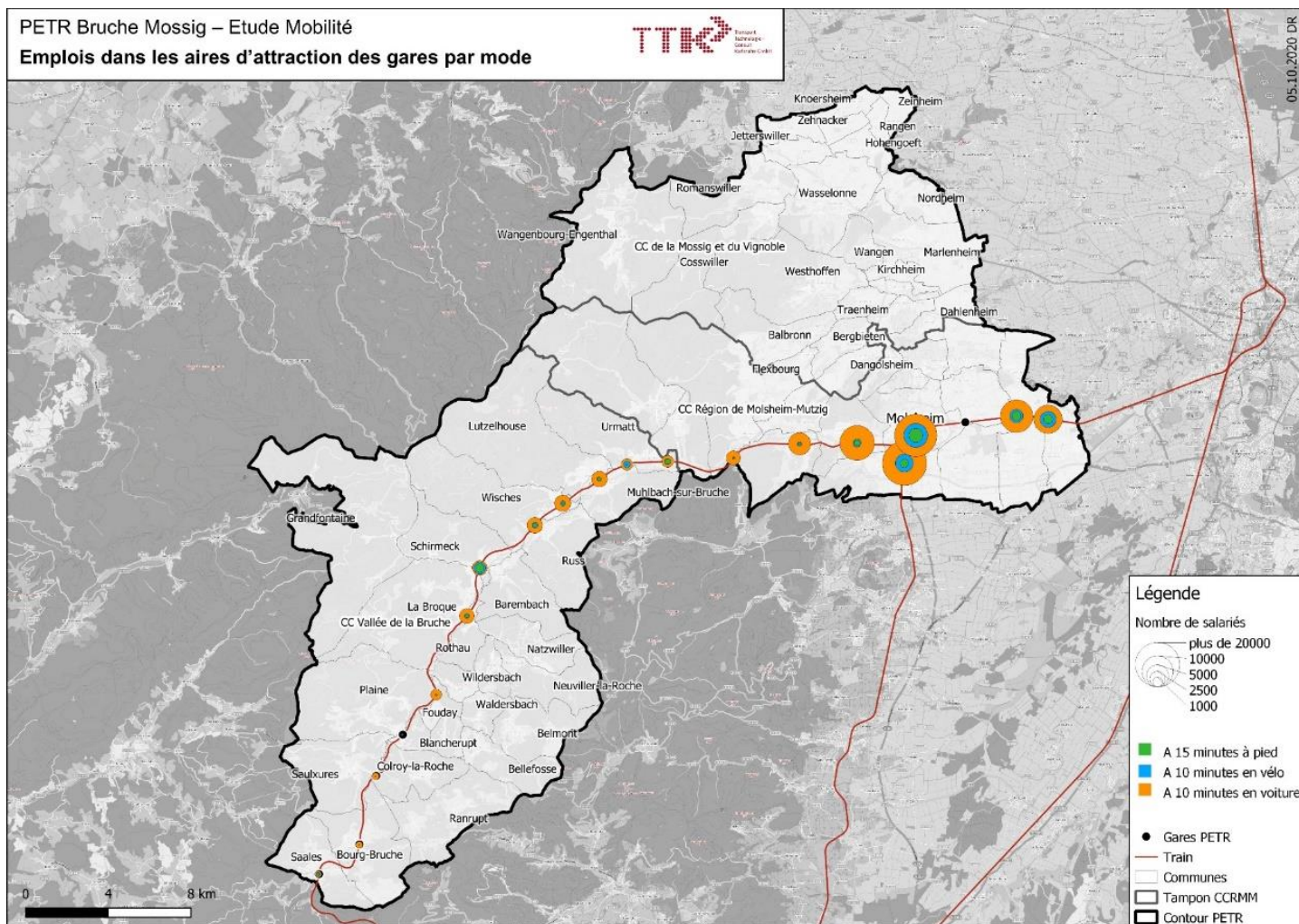


Figure 21: Aire d'attraction des gares : emplois autour des gares

Concernant le nombre d'emplois à distance raisonnable des gares, de grands employeurs comme Mercedes-Benz, Safran ou Merck Millipore se situent relativement proche des gares de Molsheim et de Dachstein.

Egalement, les gares de Duttlenheim et de Duppigheim sont situées directement dans le parc d'activités économiques de la Plaine de la Bruche, proches des emplois mais à l'écart des centres-bourgs.

3.2.2 Analyse du niveau d'offre

3.2.2.1 Axe Strasbourg <> Schirmeck <> Saint-Dié-des-Vosges

La ligne TER entre Strasbourg et Saint-Dié-des-Vosges qui traverse la vallée de la Bruche est la liaison structurante et historique du territoire. Bien que son infrastructure soit encrée dans le paysage local, le service et le niveau d'offre a bien évolué au cours du temps. Actuellement, la ligne dessert un total de 19 gares dont 15 sont localisées sur le territoire du PETR Bruche Mossig.

En semaine, l'offre ferroviaire actuelle de la ligne TER Strasbourg <> Molsheim <> Rothau <> Saâles <> Saint-Dié-des-Vosges est composée, en semaine, de 17 allers-retours quotidiens depuis Strasbourg jusqu'à Rothau (terminus intermédiaire de la ligne), 9 allers-retours jusqu'à Saales et 7 jusqu'à Saint-Dié-des-Vosges dont 3 allers-retours accélérés pour atteindre un temps de parcours inférieur à 1h30.

En détaillant les arrêts et les horaires, il est notamment observé :

- ▶ une desserte très inégale des gares allant de 18 départs à seulement 2 ;
- ▶ des trous d'offres en journée hors heures de pointe (entre 11h et 15h notamment) ;
- ▶ une offre quasi-inexistante tôt le matin et en soirée ;
- ▶ une rupture de charge conséquente en début de service au-delà de Rothau.

Horaires de Juillet à Décembre 2020 - Mise à jour le 10 juin 2020	Desserte Strasbourg - Saales - St-Dié-des-Vosges (Horaire Semaine / JOB : Mardi)																				Nombre de trains/jour	Nombre de trains/PPM	Nombre de trains/PPS	
	Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0		
Strasbourg				7						12				16								17	4	7
Entzheim-Aéroport				7						12				16								16	3	7
Molsheim				7						12				17								17	3	7
Mutzig				7						12				16								16	3	7
Gresswiller				7						12				16								16	3	7
Heiligenberg-Mollkirch				7						12				9								9	2	5
Urmatt				7						12				16								16	3	7
Mullerhof				7						12				6								6	2	3
Muhlbach-sur-Bruche				7						12				16								16	3	7
Wisches				7						12				16								16	3	7
Russ-Hersbach				7						12				16								16	3	7
Schirmeck-la-Broque				7						12				16								16	4	7
Rothau				7						12				18								18	5	7
Fouday				7						12				6								6	2	3
St-Blaise-Roche-Poutay				7						12				9								9	2	4
Bourg-Bruche				7						12				5								5	1	2
Saales				7						12				9								9	2	3
Provençères-sur-Fave				7						12				2								2	1	0
St-Dié-des-Vosges				7						12				7								7	2	3
St-Dié-des-Vosges														6								6	2	1
Provençères-sur-Fave														2								2	0	2
Saales														10								10	4	3
Bourg-Bruche														4								4	2	1
St-Blaise-Roche-Poutay														10								10	4	3
Fouday														5								5	2	1
Rothau														18								18	7	6
Schirmeck-la-Broque														18								18	7	6
Russ-Hersbach														18								18	7	6
Wisches														18								18	7	6
Muhlbach-sur-Bruche														18								18	7	6
Mullerhof														5								5	1	2
Urmatt														18								18	7	6
Heiligenberg-Mollkirch														9								9	4	3
Gresswiller														18								18	7	6
Mutzig														18								18	7	6
Molsheim														18								18	7	6
Entzheim-Aéroport														18								18	7	6
Strasbourg														18								18	7	6
Typologie de missions	Train										Car										36	12	13	

Tableau 4: Niveau d'offre pour un Jour Ouvrable de Base sur la ligne Strasbourg <-> Saint-Dié

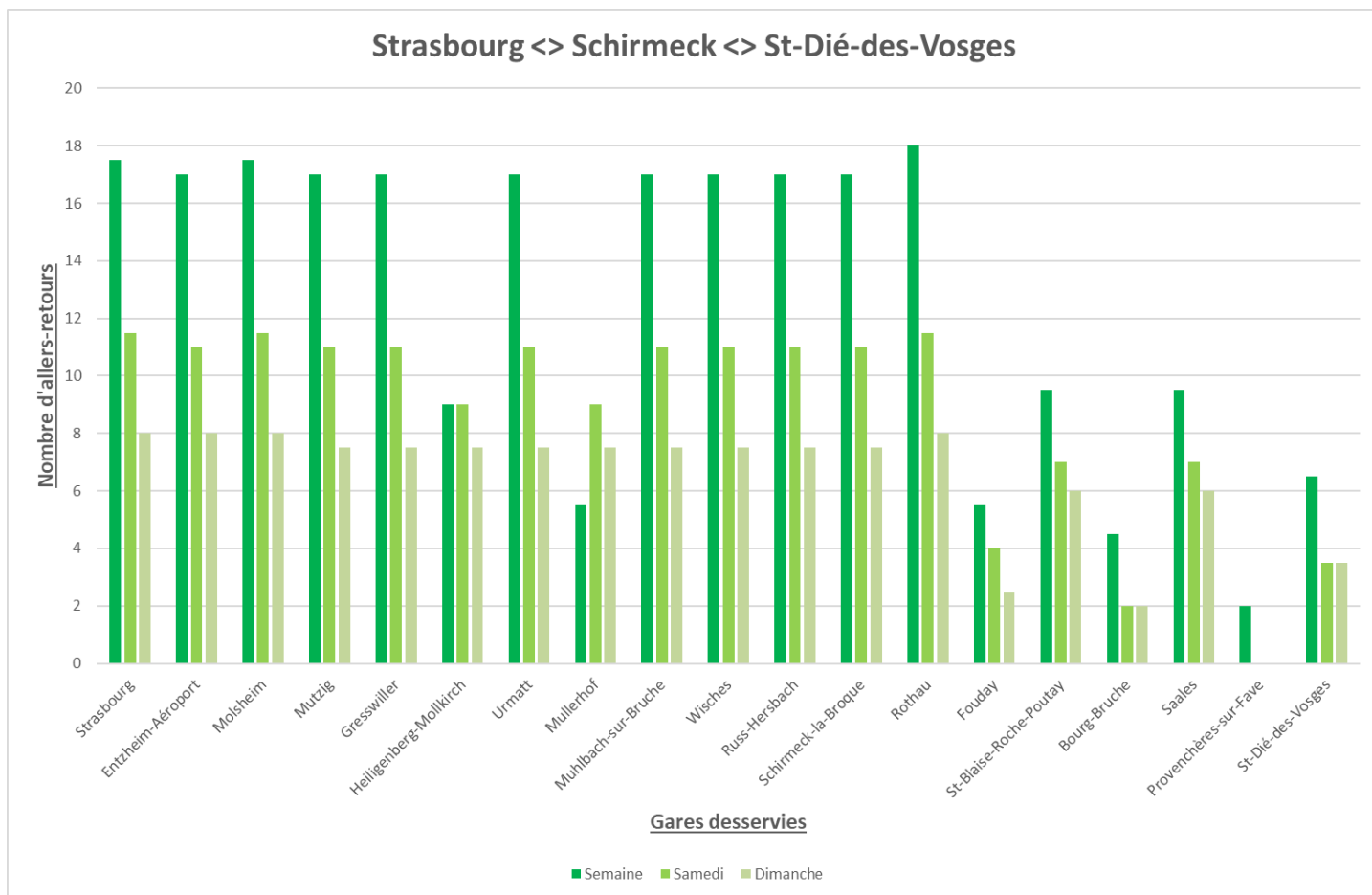


Figure 22: Comparaison des niveaux d'offre JOB / Samedi / Dimanche sur la ligne Strasbourg <-> Saint-Dié

Le week-end, l'offre se voit réduite avec un seuil maximum sur l'axe Strasbourg <-> Rothau de 11 allers-retours le samedi et de 8 allers-retours le dimanche. Vers Saales et jusqu'à Saint-Dié, le service est réduit jusqu'à respectivement 6 allers-retours et 3 allers-retours le samedi et le dimanche.

3.2.2.2 Axe Strasbourg <-> Obernai <-> Sélestat

La ligne TER entre Strasbourg et Sélestat emprunte le même tracé que la ligne Strasbourg <-> Saint-Dié-des-Vosges jusqu'à Molsheim. Au-delà de Molsheim, la ligne dessert encore Dorlisheim qui est sur le territoire du PÉTR Bruche Mossig, puis se dirige vers Obernai, Barr et enfin Sélestat. Cette ligne dessert actuellement par un total de 15 gares, dont seules 2 sont donc localisées au sein même du PÉTR Bruche Mossig.

Horaires de Juillet à Décembre 2020 - Mise à jour le 16 juillet 2020	Desserte Strasbourg - Obernai - Sélestat (Horaire Semaine / JOB : Mardi)																								Nombre de trains/jour	Nombre de trains/PPM	Nombre de trains/PPS
	Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0					
Strasbourg																								30	9	8	
Entzheim-Aéroport																								23	8	2	
Molsheim																								33	9	7	
Dorlisheim																								27	7	7	
Rosheim																								32	8	8	
Bischoffsheim																								29	8	8	
Obernai																								29	9	8	
Goxwiller																								19	3	7	
Gertwiller																								18	3	6	
Barr																								30	9	9	
Eichhoffen																								9	2	4	
Epfig																								10	2	4	
Dambach-la-Ville																								10	2	4	
Schwerwiller																								9	2	4	
Sélestat																								10	2	4	
Sélestat																								11	3	3	
Schwerwiller																								9	4	3	
Dambach-la-Ville																								9	4	3	
Epfig																								10	4	3	
Eichhoffen																								9	4	3	
Barr																								29	9	7	
Gertwiller																								18	7	4	
Goxwiller																								18	7	4	
Obernai																								30	9	8	
Bischoffsheim																								26	7	7	
Rosheim																								31	9	8	
Dorlisheim																								25	7	7	
Molsheim																								31	9	7	
Entzheim-Aéroport																								23	6	4	
Strasbourg																								30	9	8	
Typologie de missions	Train										Car										64	18	17				

Tableau 5: Niveau d'offre pour un Jour Ouvrable de Base sur la ligne Strasbourg <-> Sélestat

En semaine, l'offre ferroviaire de la ligne TER Strasbourg <> Obernai <> Sélestat est composée de 29 allers-retours depuis Strasbourg jusqu'à Obernai, dont 27 allers-retours sont prolongés jusqu'à Barr et 10,5 AR sont prolongés jusqu'à Sélestat.

En creux de journée et en soirée, une desserte routière est organisée entre Barr et Molsheim et jusqu'à Strasbourg pour certaines. Par ailleurs, la gare de Dorlisheim (25 allers-retours sur un JOB) n'est pas desservie systématiquement en semaine.

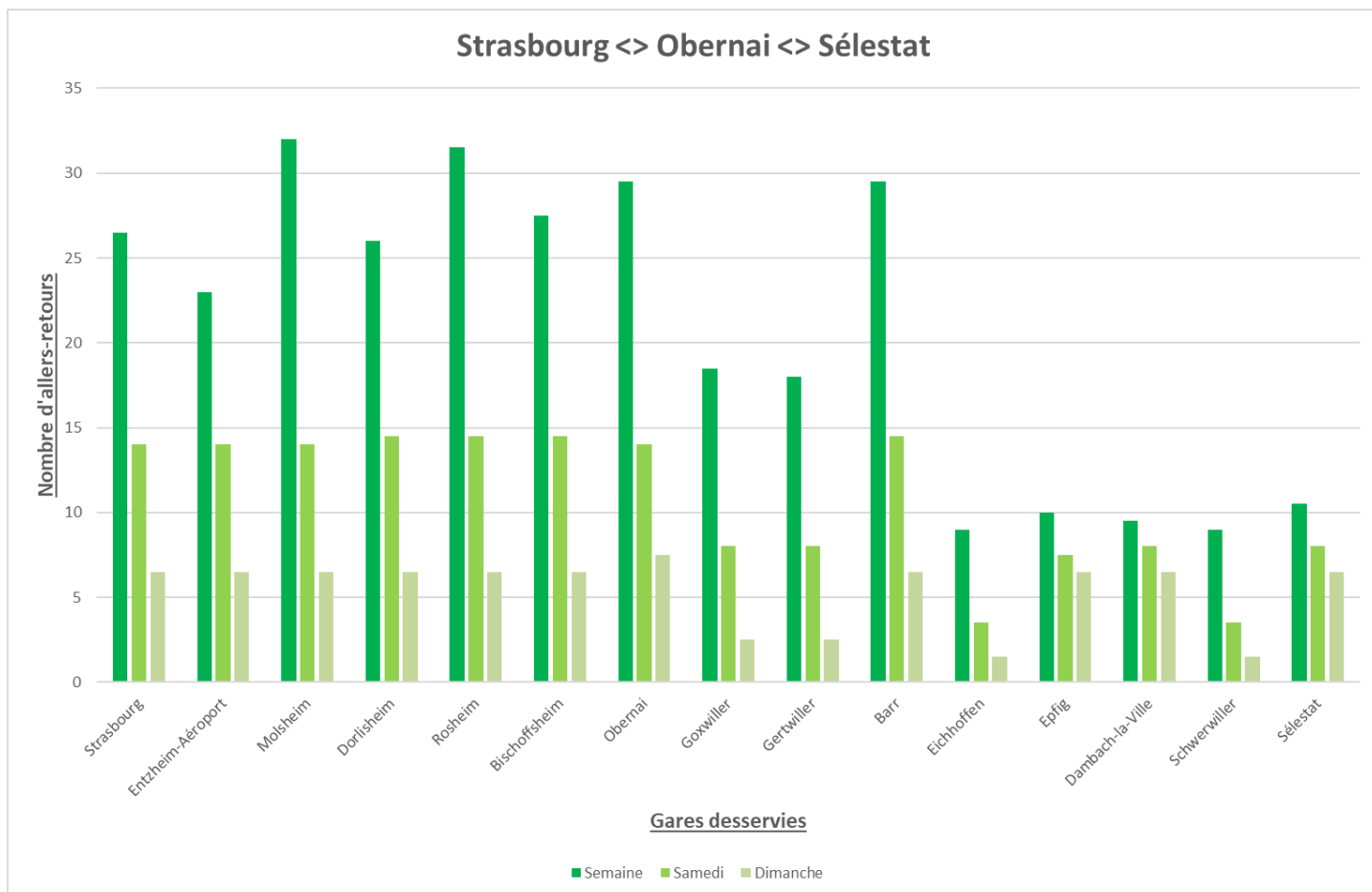


Figure 23: Comparaison des niveaux d'offre JOB / Samedi / Dimanche sur la ligne Strasbourg <> Sélestat

Le samedi, l'offre ferroviaire est composée de 14 allers-retours sur le parcours Strasbourg <> Barr dont 7 allers-retours sont prolongés jusqu'à Sélestat. Il existe une desserte routière matinale Sélestat <> Molsheim. Le dimanche, l'offre est composée de 6 allers-retours sur l'intégralité du trajet Strasbourg <> Obernai <> Barr <> Sélestat.

3.2.2.3 Axe Strasbourg <> Molsheim

L'axe Strasbourg <> Molsheim est non seulement alimenté par les deux lignes TER Strasbourg <> Saint-Dié et Strasbourg <> Sélestat mais est également renforcé par des trains omnibus desservant toutes les gares entre ces deux villes.

Horaires de Juillet à Décembre 2020 - Mise à jour le 10 juin 2020	Synthèse Strasbourg - Molsheim (toutes missions) (Horaire Semaine)																				Nombre de trains/jour	Nombre de trains/PPM	Nombre de trains/PPS	
	Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22				23
Strasbourg																						68	17	22
Strasbourg-Roethig																						20	5	7
Lingolsheim																						19	5	7
Entzheim - Aéroport																						60	16	16
Duppigheim																						21	6	7
Duttlenheim / Ernoldsheim-sur-Bruche																						21	6	7
Dachstein																						22	6	8
Molsheim																						68	17	22
Molsheim																						69	21	19
Dachstein																						21	6	7
Duttlenheim / Ernoldsheim-sur-Bruche																						21	6	7
Duppigheim																						21	6	7
Entzheim - Aéroport																						63	17	17
Lingolsheim																						21	6	7
Strasbourg-Roethig																						21	6	7
Strasbourg																						70	20	20
Typologie de missions	Train									Car									138	38	42			

Tableau 6: Niveau d'offre pour un Jour Ouvrable de Base sur le tronçon Strasbourg <-> Molsheim

Ces renforts s'élèvent à 20 allers-retours quotidiens et permettent ainsi de desservir les gares de Dachstein, de Duttlenheim et de Duppigheim qui se situent sur le territoire du PETR Bruche Mossig. Ces gares ne sont en effet pas desservies par les deux autres lignes qui effectuent un trajet express entre Strasbourg et Molsheim ne s'arrêtant généralement qu'à Entzheim⁴. Ces gares sont cependant importantes en raison de leur proximité avec nombre d'emplois.

En plus d'alimenter ces gares, ces trains viennent renforcer l'offre au niveau des gares d'Entzheim et de Molsheim. Ces deux gares sont ainsi parmi les plus attractives de la région avec en particulier des liaisons au quart d'heure entre Strasbourg et Molsheim en heure de pointe.

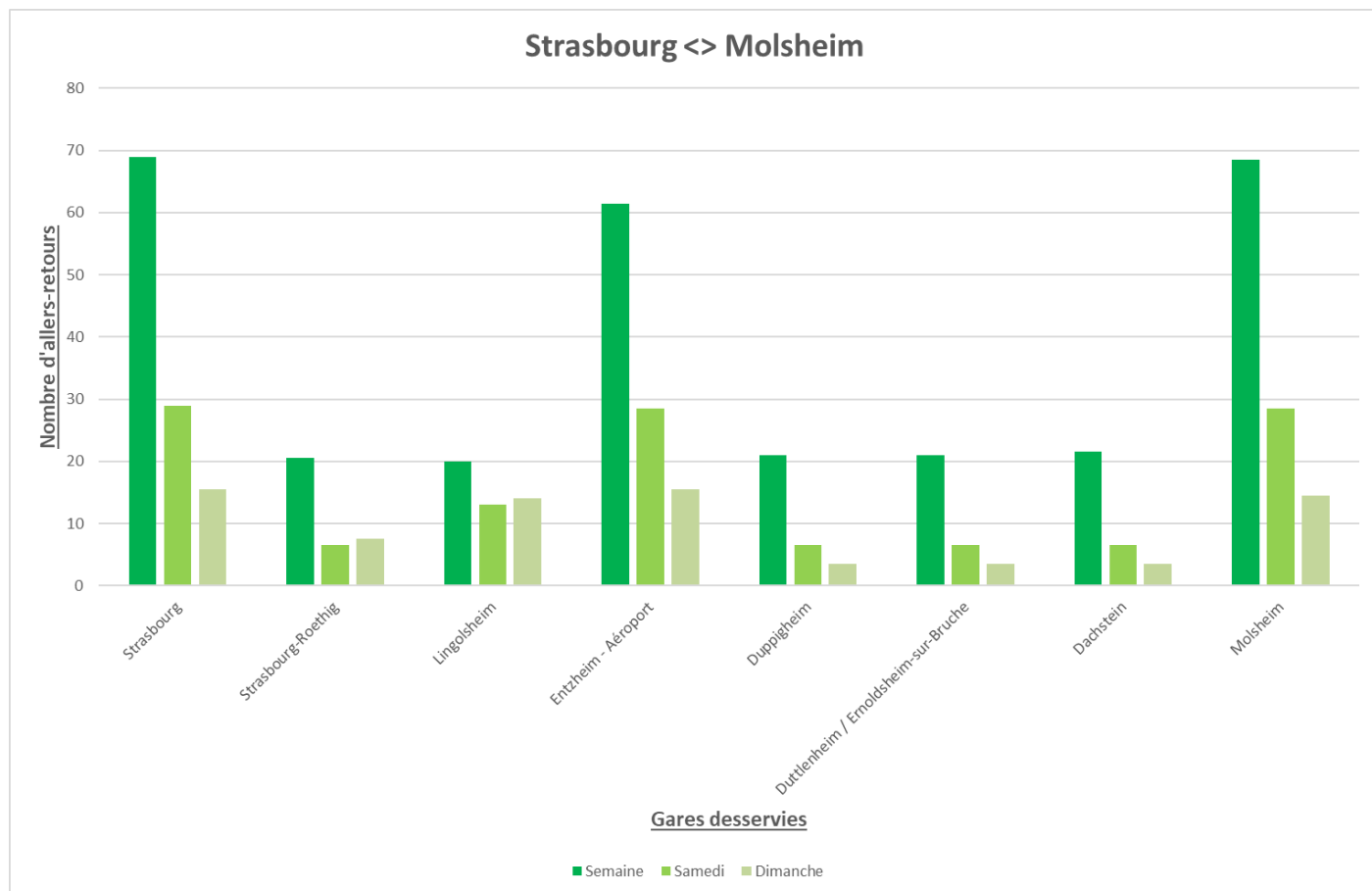


Figure 24: Comparaison des niveaux d'offre JOB / Samedi / Dimanche sur la ligne Strasbourg <-> Sélestat

Le samedi et le dimanche, ce renfort baisse drastiquement pour ne desservir que par 2 allers-retours ces gares intermédiaires.

A nouveau, aucune offre de train est proposée en soirée ou le matin tôt.

⁴ Les trajets express entre Strasbourg et Molsheim ne marquent pas systématiquement l'arrêt à Entzheim, par exemple en semaine pour les trains au départ de Strasbourg à 7h11, 16h10, 16h40, 17h08, 17h40, 18h40 et 19h42 ou pour les trains au départ de Molsheim à 6h46, 8h02, 8h59, 17h28, 18h28, 19h01 et 19h28.

3.2.3 Rabattement sur les gares

Le rabattement sur les gares est un sujet majeur qui doit permettre in fine de capter un maximum d'usagers sur le TER si l'offre ferroviaire et les capacités de stationnement sont cohérentes et pertinentes. Il en est de même pour le rabattement vers le TSPO qui est traité ultérieurement au chapitre 3.3.1.2.

3.2.3.1 Stationnement proche des gares

3.2.3.1.1 Stationnement pour les voitures

Pour favoriser l'intermodalité voiture / TER, il est important que les usagers puissent laisser leur voiture dans un endroit sûr aux abords de la gare. Les gares du territoire sont munies de poches de stationnement de capacité très diverses.

La gare de Molsheim est dotée d'une offre de stationnement très capacitaire en comparaison aux autres gares du territoire, et la tendance est à la construction d'un ouvrage pour augmenter davantage la possibilité de stationnement aux abords de la gare. La gare de Duttlenheim est la seconde du PETR en termes de capacité de stationnement : deux parkings de part et d'autre de la voie ferrée proposent un total de près de 150 places de stationnement. Ensuite, des poches de stationnement à proximité des gares sont proposées, et sont de taille et de qualité variables.

Cette analyse du stationnement aux abords des gares est cependant à croiser avec les niveaux d'offres présents sur chacune des gares et leurs potentiels de rabattement. En effet, une gare préférentielle⁵ en termes de temps de trajets domicile-gare mais qui propose un niveau de service amoindri n'est ainsi pas forcément la gare de rabattement choisi par l'usager. A titre d'exemple, un habitant de la vallée de la Bruche travaillant sur Strasbourg peut préférer laisser son véhicule à Molsheim, plutôt que d'aller à la gare la plus proche de son domicile, tant le niveau d'offre sur sa gare étant réduit.

La carte ci-après représente les capacités de stationnement offertes dans les différentes gares situées sur le territoire du PETR. Il est ainsi possible de constater que l'organisation de l'offre ferroviaire, aujourd'hui très intense entre Molsheim et Strasbourg, induit une proposition de stationnement en gare forte au niveau de Molsheim et des gares les mieux desservies.

⁵ On entend par gare préférentielle, la gare la plus rapidement accessible en voiture depuis une commune, et ce, en faisant fi de l'offre ferroviaire proposée dans cette gare.

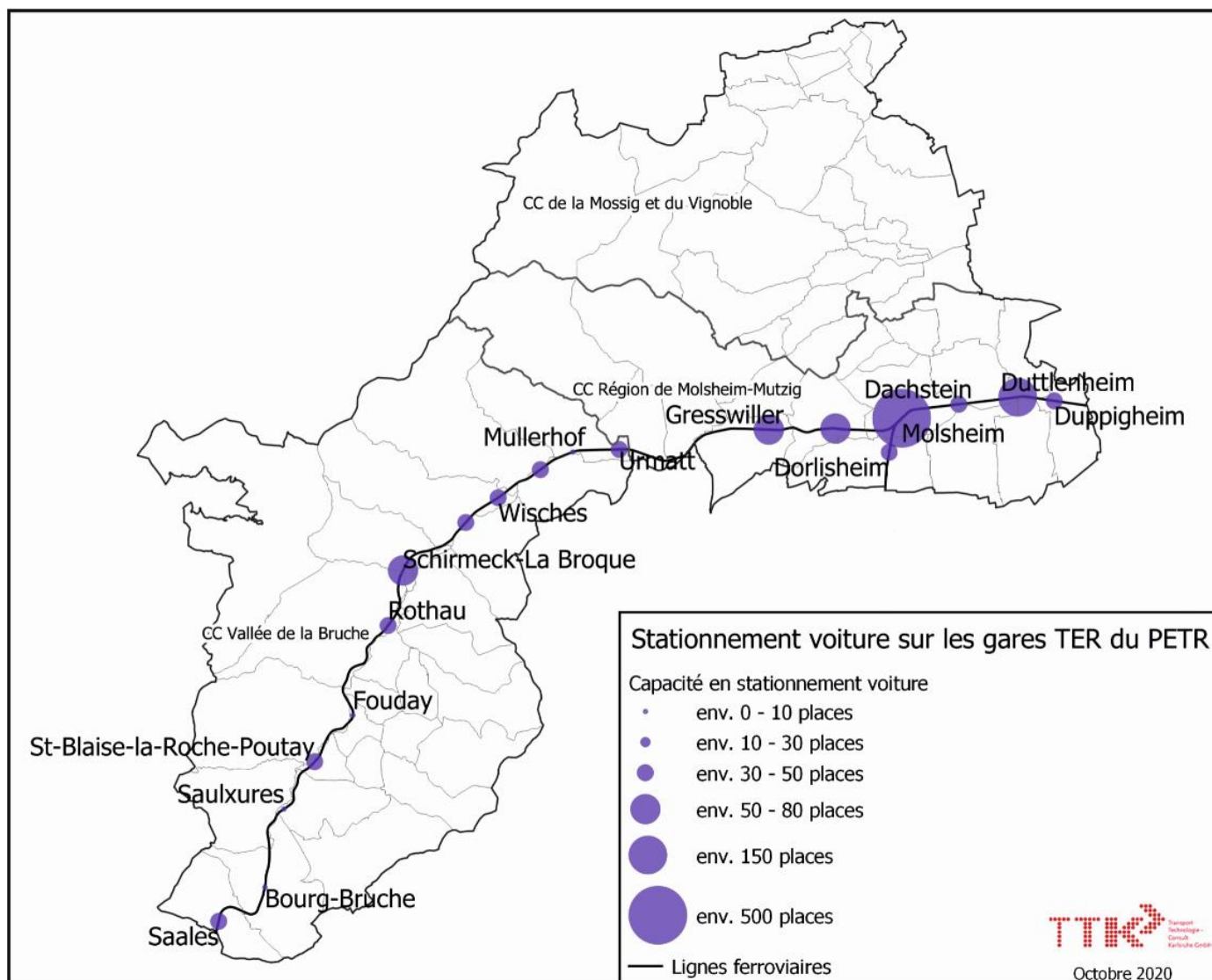


Figure 25: Stationnement voiture sur les gares TER

3.2.3.1.2 Potentiel de rabattement sur le TER

Le potentiel de rabattement s'appuie sur l'identification des gares préférentielles de rabattement préalablement mentionnées pour lesquelles un certain nombre de communes auraient intérêt à accéder pour ensuite prendre le train.

Chaque commune du PETR a ainsi été rattachée à une gare en fonction de l'accessibilité de cette dernière depuis le cœur de la commune (bourg ou centralité) : ce travail a été effectué à l'aide de GoogleMaps et de son moteur de recherche des itinéraires, en recensant le temps d'accès vers les gares les plus proches. Une fois les temps de parcours recensés, il a été possible de rattacher chaque commune à sa gare la plus proche.

La carte ci-après expose ainsi cette catégorisation des communes en fonction des gares de rattachement. Hormis la commune de Flexbourg, les autres communes de la CC de la Mossig et du Vignoble sont plutôt attirées par le TSPO pour accéder à l'EuroMétropole de Strasbourg.

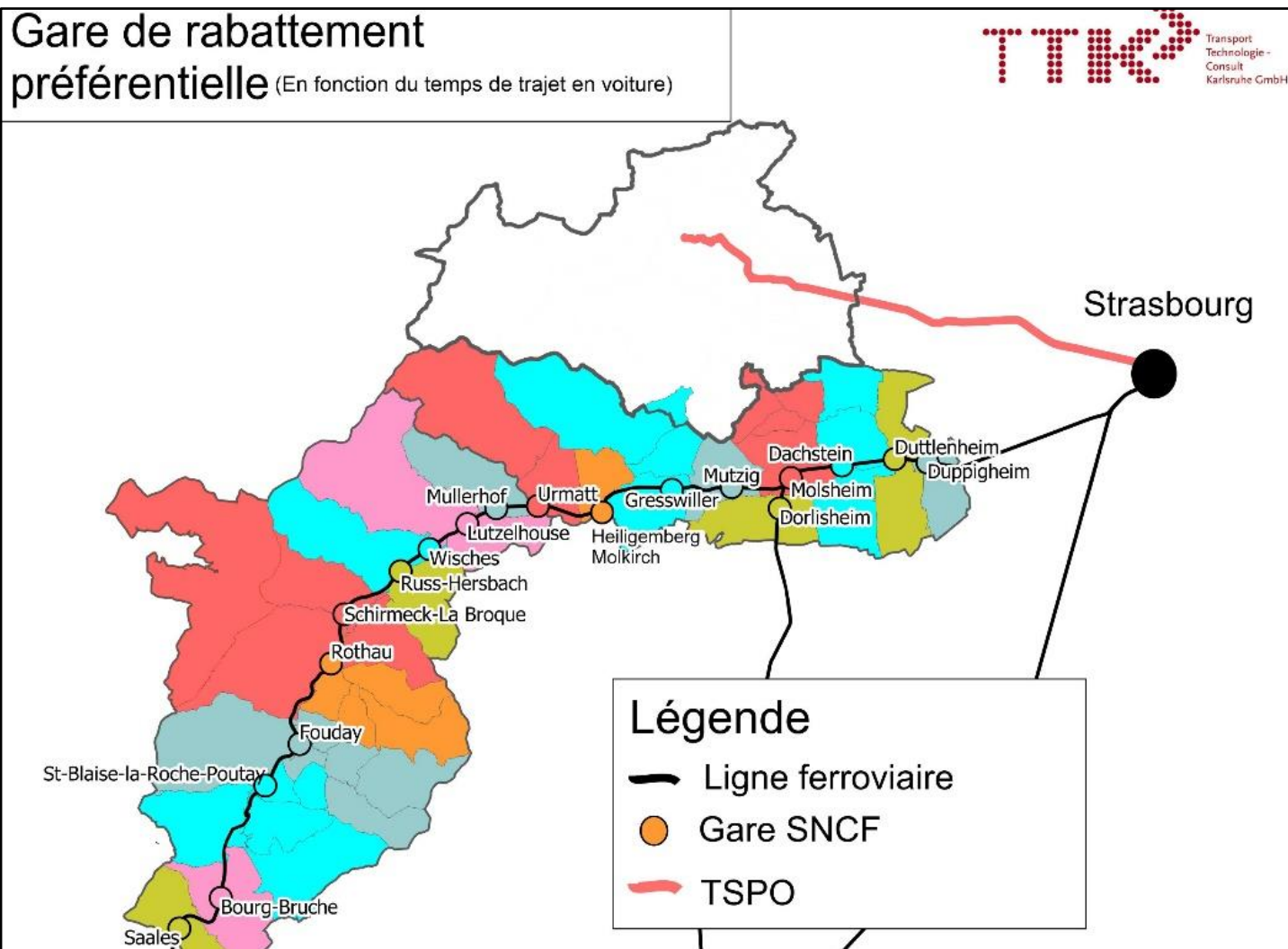


Figure 26: Gares de rabattement préférentielle pour les usagers du TER

Le tableau suivant présente les capacités de stationnement en nombre de places sur les différentes gares ferroviaires du PETR en fonction du potentiel estimé selon le découpage territorial exposé précédemment.

Gare TER	Potentiel	Places
Molsheim	8.892	500
Duttlenheim	4.569	150
Gresswiller	4.150	60
Mutzig	3.591	70
Schirmeck-La Broque	3.589	80
Dachstein	3.518	60
Duppigheim	1.347	40
Fouday	1.302	5
Dorlisheim	1.295	30
Saint-Blaise	1.092	40
Lutzelhouse	1.080	30
Wisches	830	30
Heiligenberg	636	30
Saales	231	100
Bourg-Bruche	223	0
Rothau	66	50
Russ-Hersbach	27	40

Tableau 7: Potentiel de rabattement sur le TER en nombre d'habitants par rapport au nombre de places offertes

3.2.3.1.3 Stationnement pour vélo

Lors d'une visite terrain, il a été possible d'observer la présence de garages à vélo sur des haltes secondaires comme celle de Saint-Blaise-la-Roche. Sur d'autres gares, la présence de simples anneaux d'accroche a été identifiée, comme en gare de Rothau ou de Schirmeck-La-Broche, par exemple. Il est ainsi possible de laisser son vélo aux abords des gares, mais les équipements et les infrastructures à cet effet sont de qualité diverse sur le territoire, et d'un niveau de sécurisation parfois insuffisant, notamment pour des vélos à assistance électrique.



Figure 27: Photographie du garage à vélo fermé en gare de Saint-Blaise-la-Roche



Figure 28: Photographie des anneaux d'accroche en gare de Schirmeck-La-Broche

3.2.3.2 Accessibilité des gares

Un des leviers pour favoriser le rabattement sur les gares est son accessibilité, notamment en usant des mobilités actives telle que la marche ou le vélo. Une analyse par isochrone autour des gares est proposée, en prenant comme valeur d'analyse 15 minutes à pied (qui peut correspondre aussi à environ 5 à 7 minutes de vélo).

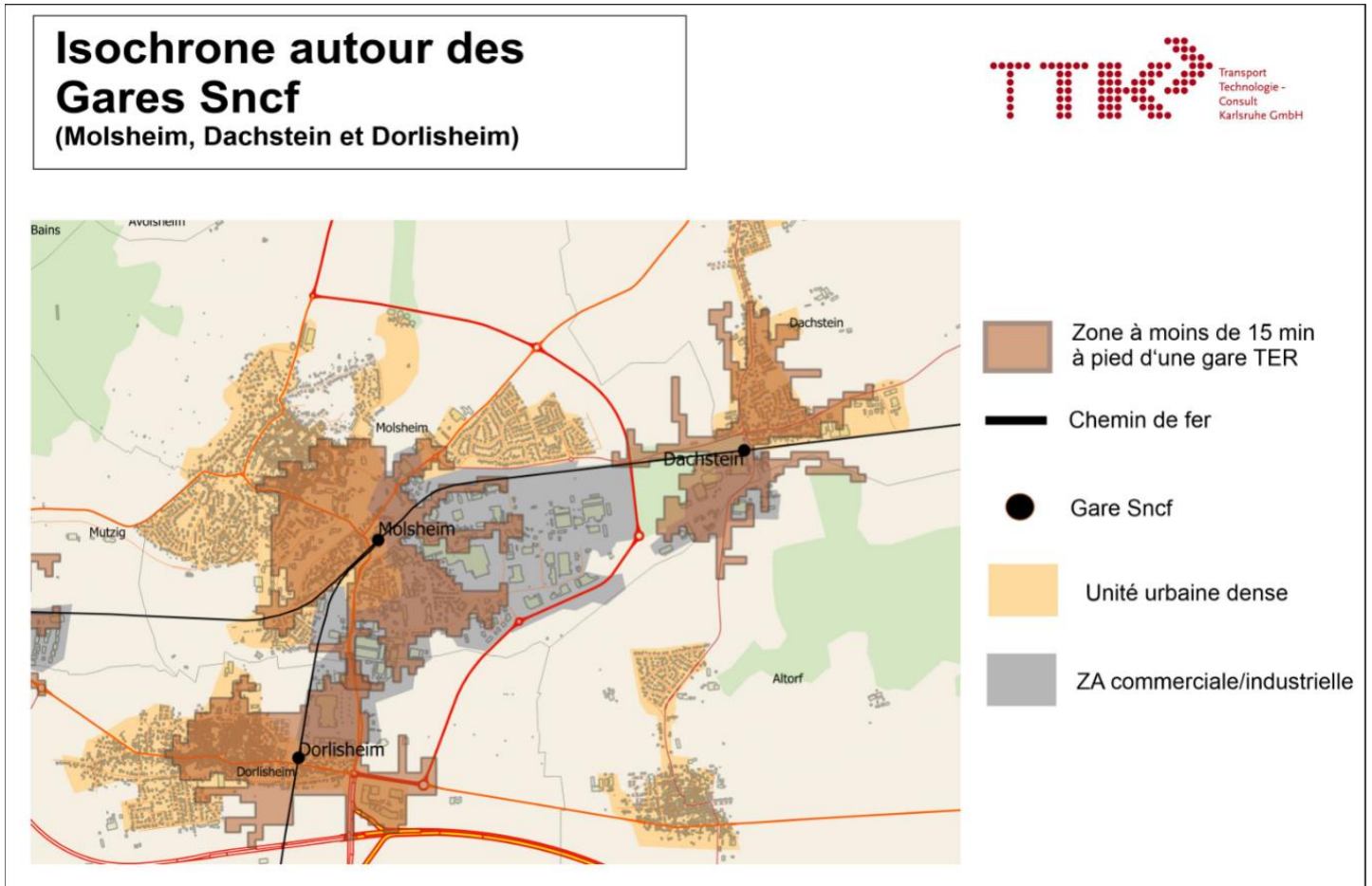


Figure 29: Isochrone d'accessibilité autour des gares de Molsheim, Dachstein et Dorlisheim

Concernant les gares de Molsheim, Dachstein et de Dorlisheim :

- ▶ A Molsheim, la voie ferrée exerce une séparation entre les zones résidentielles et les zones d'activités. La majorité de l'habitat se situe au Nord de celle-ci.
- ▶ L'accessibilité des gares de Molsheim, Dachstein et Dorlisheim en moins de 15 minutes à pied n'est que partiellement possible pour les habitants des leurs communes respectives.
- ▶ La commune de Altorf est située à 2,5 kilomètres à vol d'oiseau de 3 gares TER. L'accessibilité à celle de Molsheim, principale gare du PETR avec une offre ferroviaire très attractive, est cependant difficile car nécessite le franchissement d'un rond-point de la RD422 au niveau duquel les aménagements cyclables sont inexistants.



Figure 30: Vue aérienne du rond-point à franchir pour accéder à la gare de Molsheim depuis Altorf

A l'Est du territoire du PETR, les gares de Duttlenheim et de Duppigheim sont à hauteur des zones d'activités, et ne sont pas à proximité directe des centres-bourgs des communes de Duttlenheim, Duppigheim et d'Ernolsheim-Bruche.

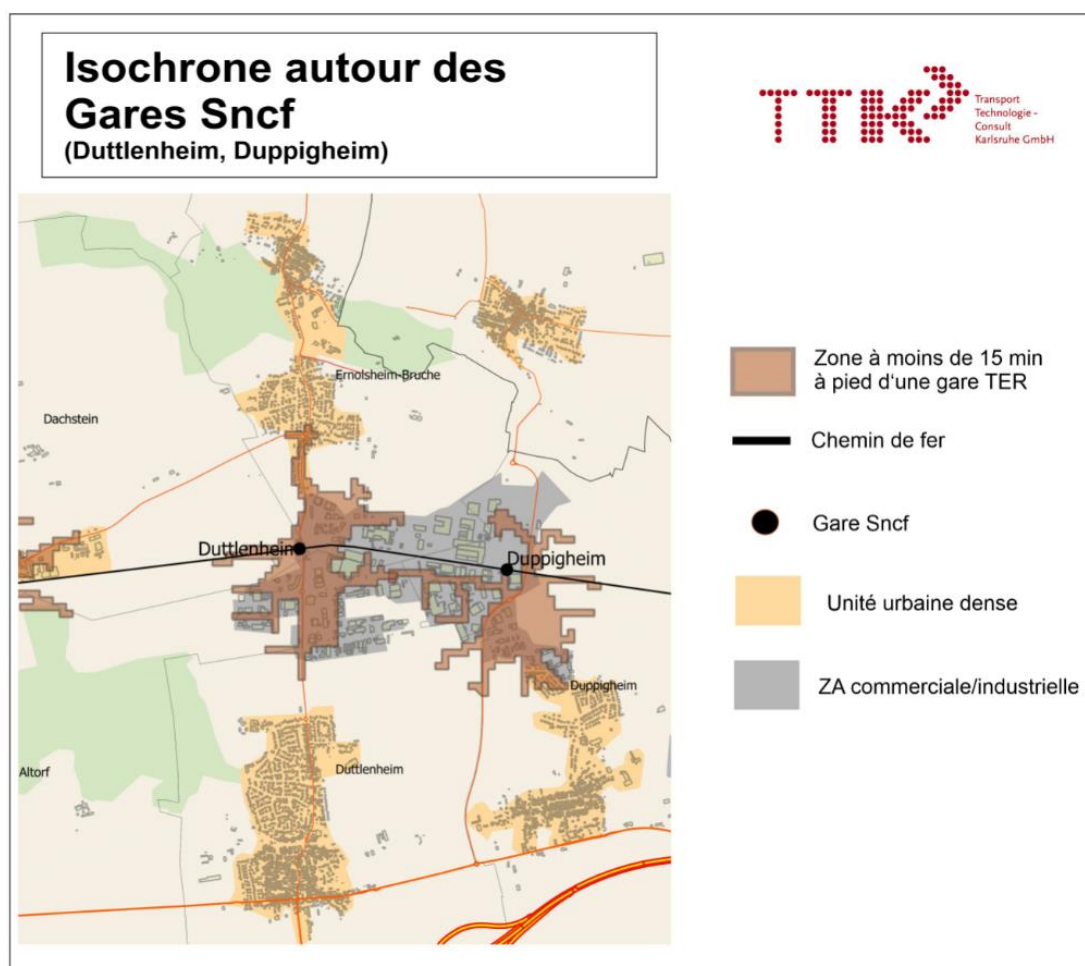


Figure 31: Isochrone d'accessibilité autour des gares de Duttlenheim et Duppigheim

L'accessibilité de ces gares est cependant compensée par des pistes cyclables comme le montrent les vues StreetView suivantes, avec cependant un jalonnement insuffisant pour permettre à des non-initiés de rejoindre la gare en vélo :



Figure 32 : Aménagement rue de la Gare entre Duppigheim et sa gare



Figure 33 : Aménagement rue de la Gare entre Duttlenheim et sa gare



Figure 34 : Aménagement rue de la Gare entre Ernolsheim-Bruche et sa gare

Juste après Molsheim en entrant dans la vallée de la Bruche se trouvent les gares de Mutzig et de Gresswiller.

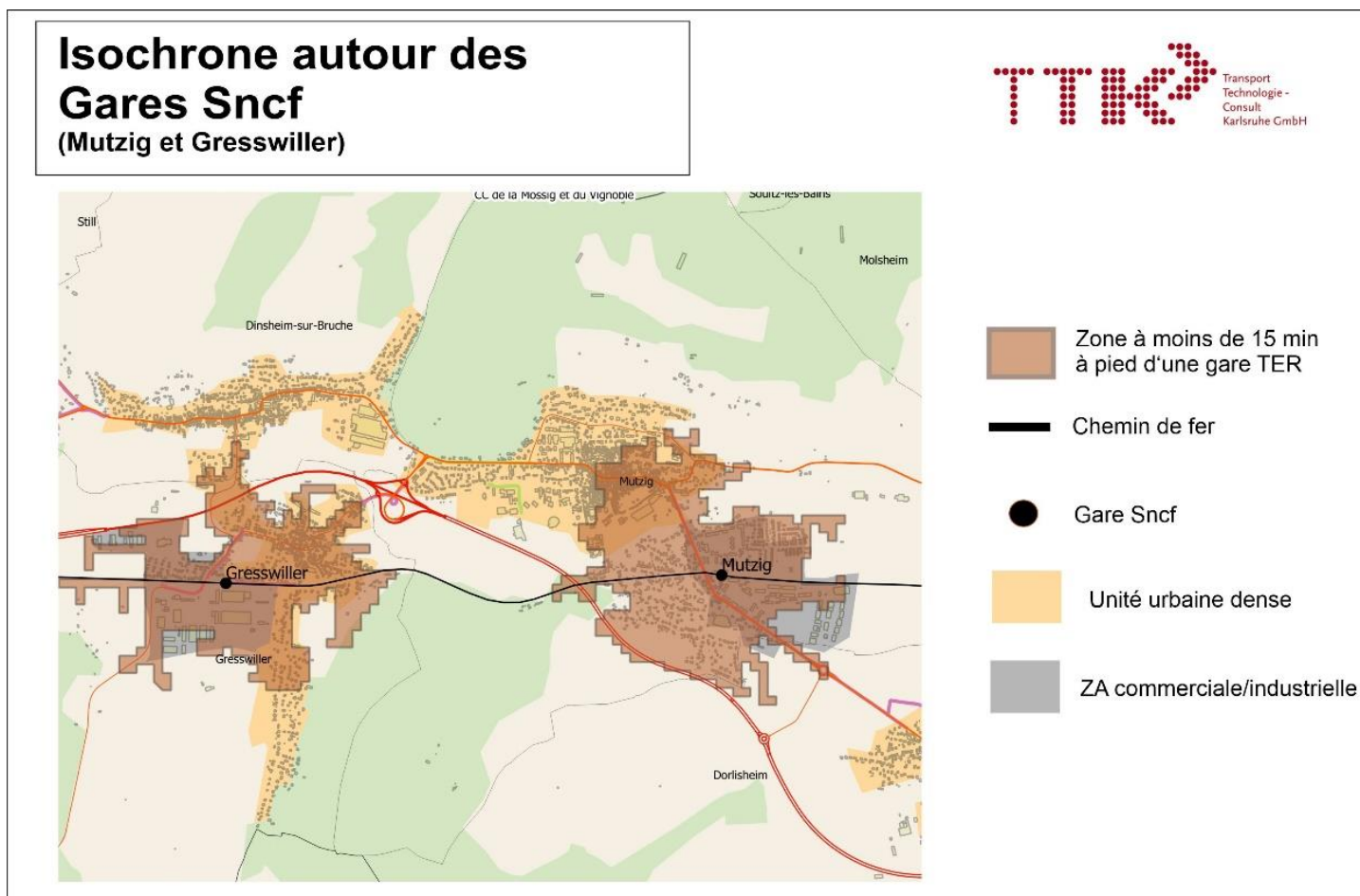


Figure 35: Isochrone d'accessibilité autour des gares de Mutzig et Gresswiller

La Bruche coupe la commune de Mutzig en deux polarités. La gare se situe sur le côté Sud de la Bruche : elle est donc très accessible depuis cette polarité. L'autre polarité de Mutzig est en revanche moins rapidement accessible depuis la gare.

La gare de Gresswiller est très accessible pour les résidents de ce village, avec une exception pour les habitations au Sud dans le vallon du Kantzerthal.

Enfin, on observe la proximité de la gare de Gresswiller avec la commune de Dinsheim-sur-Bruche. Le franchissement de la Bruche puis de la RD422 peut être cependant perçu comme un frein pour accéder à cette gare à pied ou à vélo.

Un peu plus loin se trouve la gare de Heiligenberg-Mollkirch qui se trouve en réalité aux abords du premier site de la scierie SIAT dans la vallée. Cette gare est également à quelques pas du « rond-point de la scierie » sur la RD1420, considéré comme le point d'entrée de la vallée par certains locaux. Cette gare n'est cependant pas à proximité directe des villages de Mollkirch et de Heiligenberg.

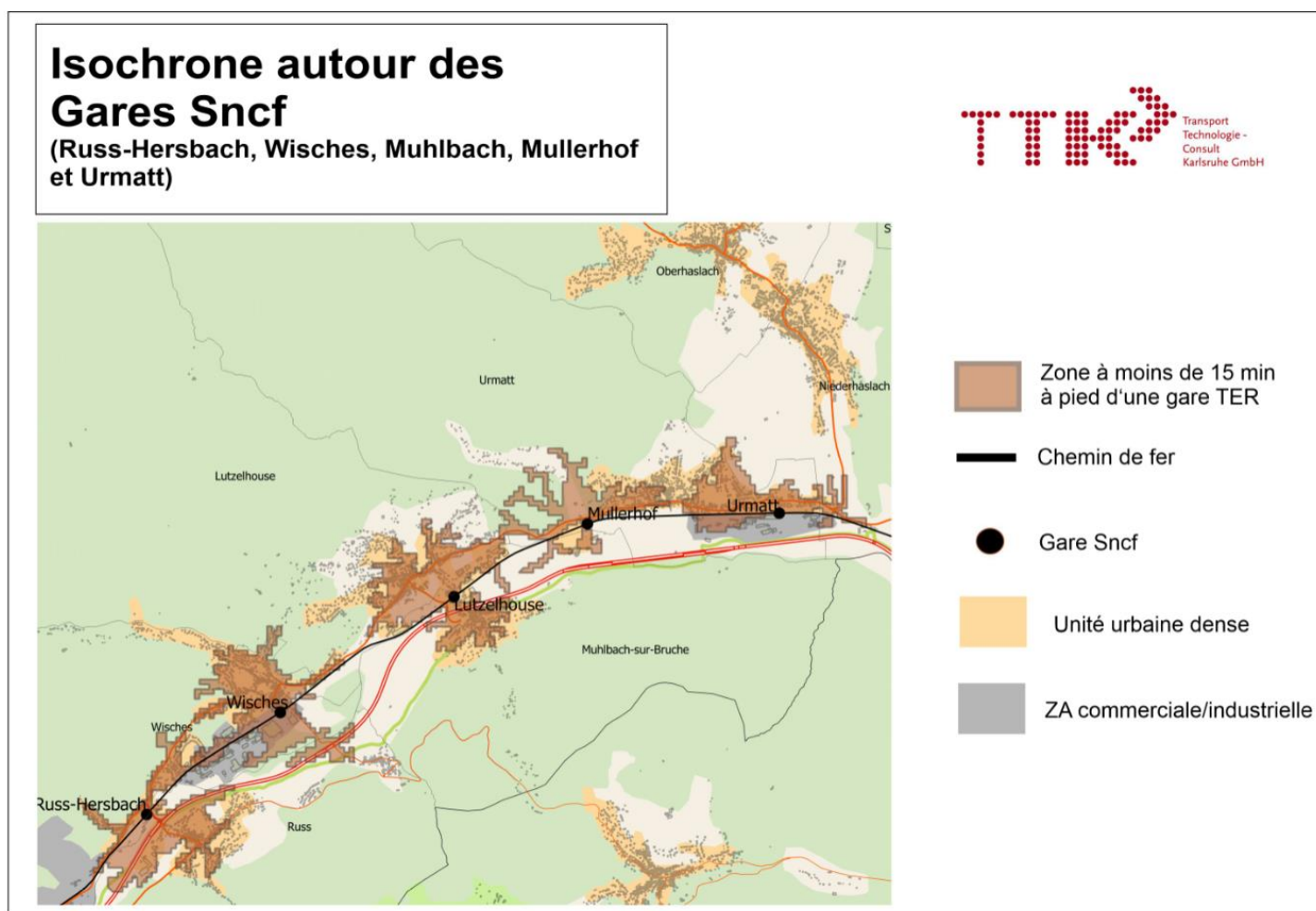


Figure 36: Isochrone d'accessibilité autour des gares de Russ-Hersbach, Wisches, Muhlbach et Urmatt

Les gares de Russ-Hersbach, Wisches, Muhlbach-Lutzelse, Mullerhof et de Urmatt se suivent et sont à proximité des bourgs. Leurs accessibilités sont ainsi relativement correctes. Un rabattement par mode actif efficace sur ces gares nécessite cependant des aménagements sécurisés et confortables. A titre d'exemple, le franchissement de la RD1420 pour les personnes voulant accéder à la gare de Muhlbach-Lutzenhouse depuis Muhlbach-sur-Bruche est obligatoire, et cela doit impérativement se faire par le pont de la RD191 qui ne présente pas d'aménagements particuliers pour les modes actifs.

Au-delà des communes directement concernées par ces gares, un rabattement par mode actifs depuis les villages de Niederhaslach et à moindre mesure de Oberhaslach pourrait également être envisagé pour accéder à la gare d'Urmatt. Ces communes ne sont en effet qu'à 2 à 5 kilomètres de cette gare, le relief n'étant pas encore très accidenté à ce niveau en début de la vallée.



Figure 37: Vue aérienne du franchissement de la RD1420 entre Muhlbach-sur-Bruche et la gare

Les gares de Schirmeck-La-Broque et de Rothau sont les deux gares qui alimentent le bassin de vie comprenant les communes de Rothau, Schirmeck, La Broque et Barembach.

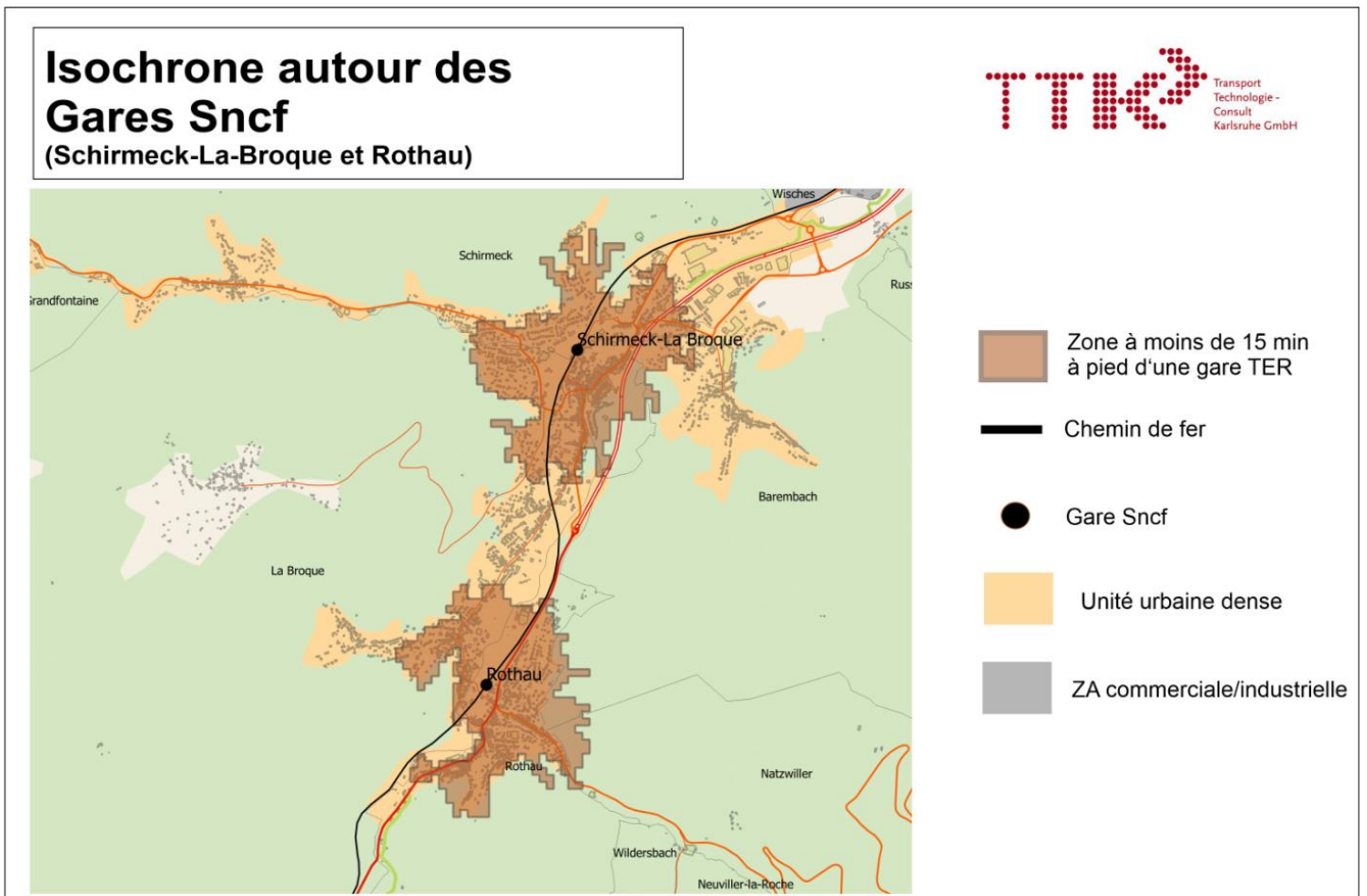


Figure 38: Isochrone d'accessibilité autour des gares de Rothau et Schirmeck-La-Broque

Les enjeux de rabattement sur ces gares sont forts : ces quatre communes rassemblent plus de 7.500 habitants. La possibilité de se rendre dans ces gares en moins de 15 minutes à pied n'est pas acquise pour tous les administrés, il est donc important de proposer des solutions de rabattement à vélo sécurisé ou une offre de stationnement adéquat.

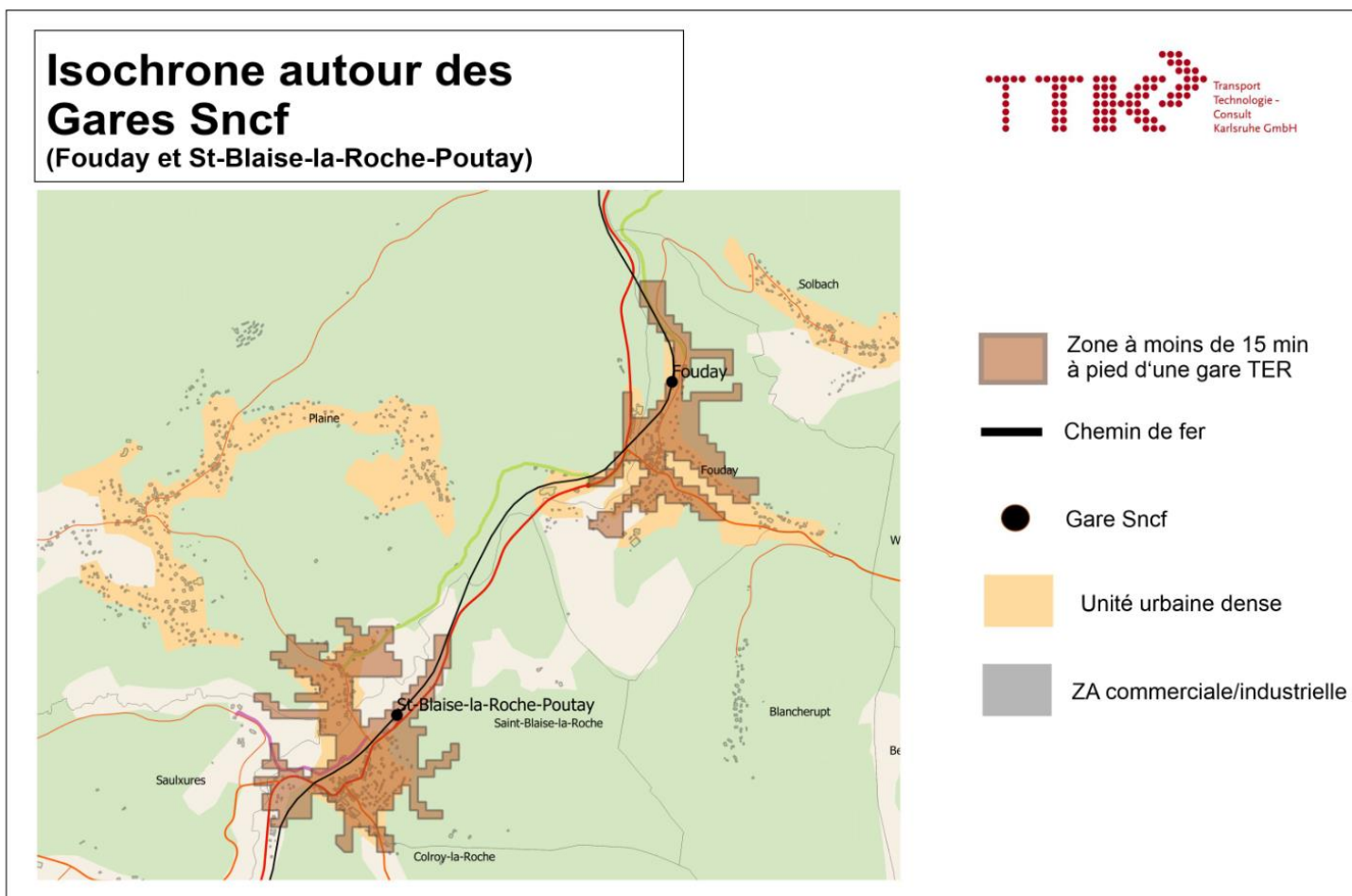


Figure 39: Isochrone d'accessibilité autour des gares de Saint-Blaise-la-Roche et de Fouday

Enfin, pour les dernières gares du fond de la vallée, l'habitat est très dispersé et il est difficile de conclure sur la possibilité de rabattement par les mobilités actives. Le stationnement vélo ou voiture doit cependant être assuré pour maintenir à minima une attractivité pour les locaux.

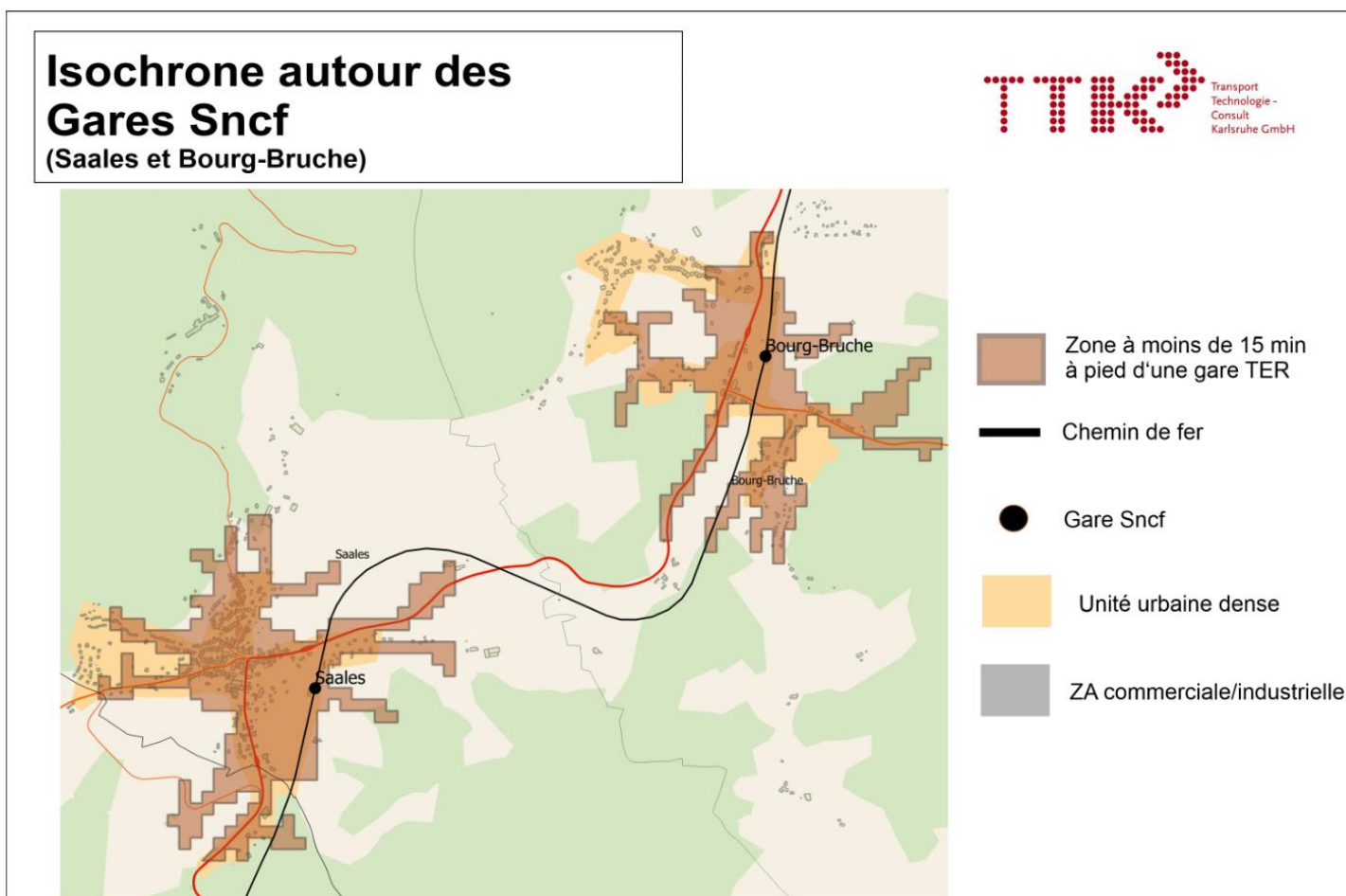


Figure 40: Isochrone d'accessibilité autour des gares de Saales et de Bourg-Bruche

3.2.4 Analyse de l'exploitabilité du réseau

Une analyse technique des deux axes ferroviaires a été produite. Celle-ci repose sur la constitution d'un modèle d'exploitation de la ligne (comprenant la reproduction des infrastructures : localisation des gares, des signaux ferroviaires, etc.) et intègre l'ensemble des services sur 24 heures.

A noter, un certain nombre de sillons ferroviaires réservés pour le trafic fret existent mais ils ne sont pas intégrés dans les Graphiques Espace-Temps (GET) suivants.

La ligne Strasbourg <> Saint-Dié-des-Vosges est caractérisée par une double voie jusqu'en gare de Rothau, puis une voie unique jusqu'à Saint-Dié-des-Vosges avec deux possibilités de croisement en gare de St-Blaise-la-Roche ou de Saâles.

La ligne Strasbourg <> Sélestat est caractérisée par une voie double jusqu'en gare de Molsheim, puis une voie unique jusqu'à Sélestat avec trois possibilités de croisements en gare de Rosheim, Obernai et Barr.

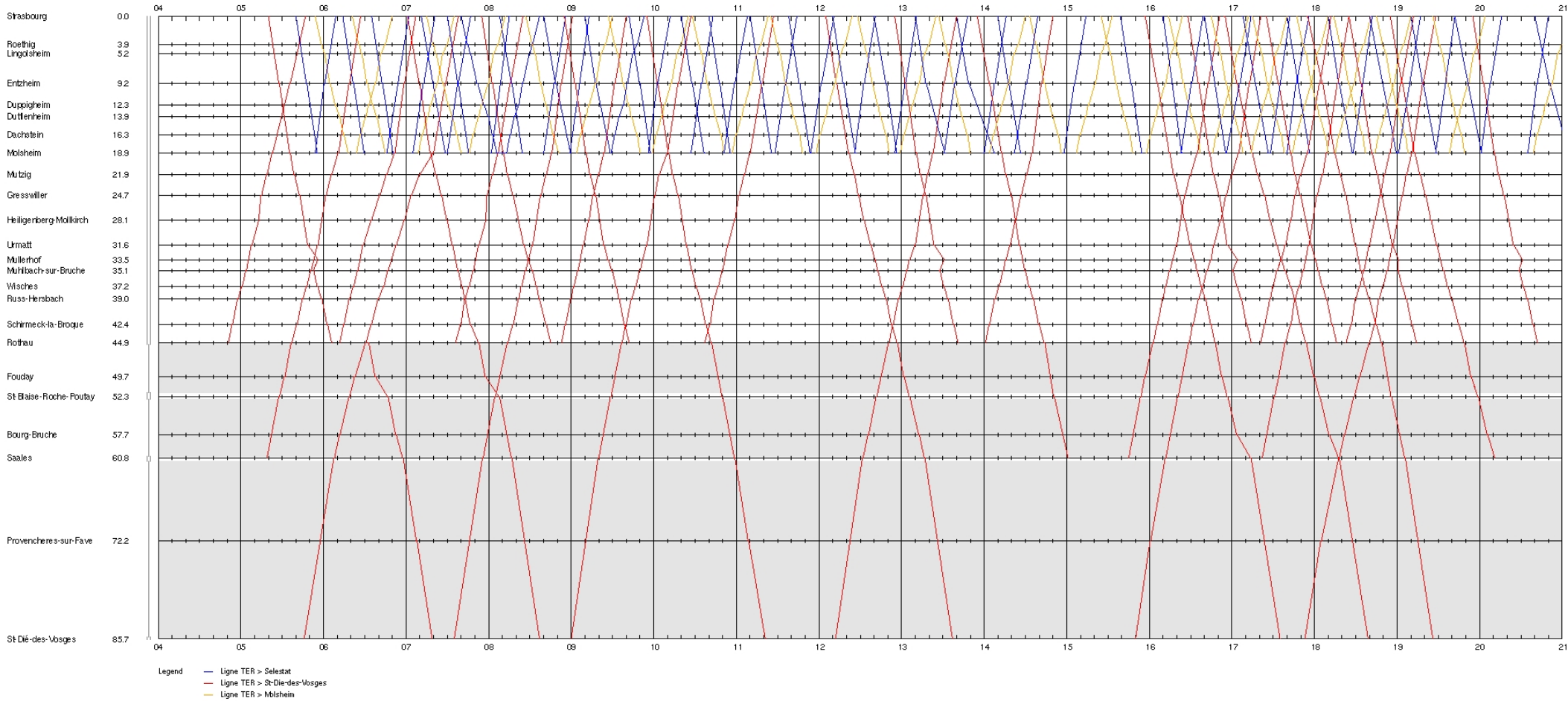


Figure 41: Graphique Espace-Temps (GET) de 4h à 21h de la ligne Strasbourg <-> Saint-Dié-des-Vosges en semaine

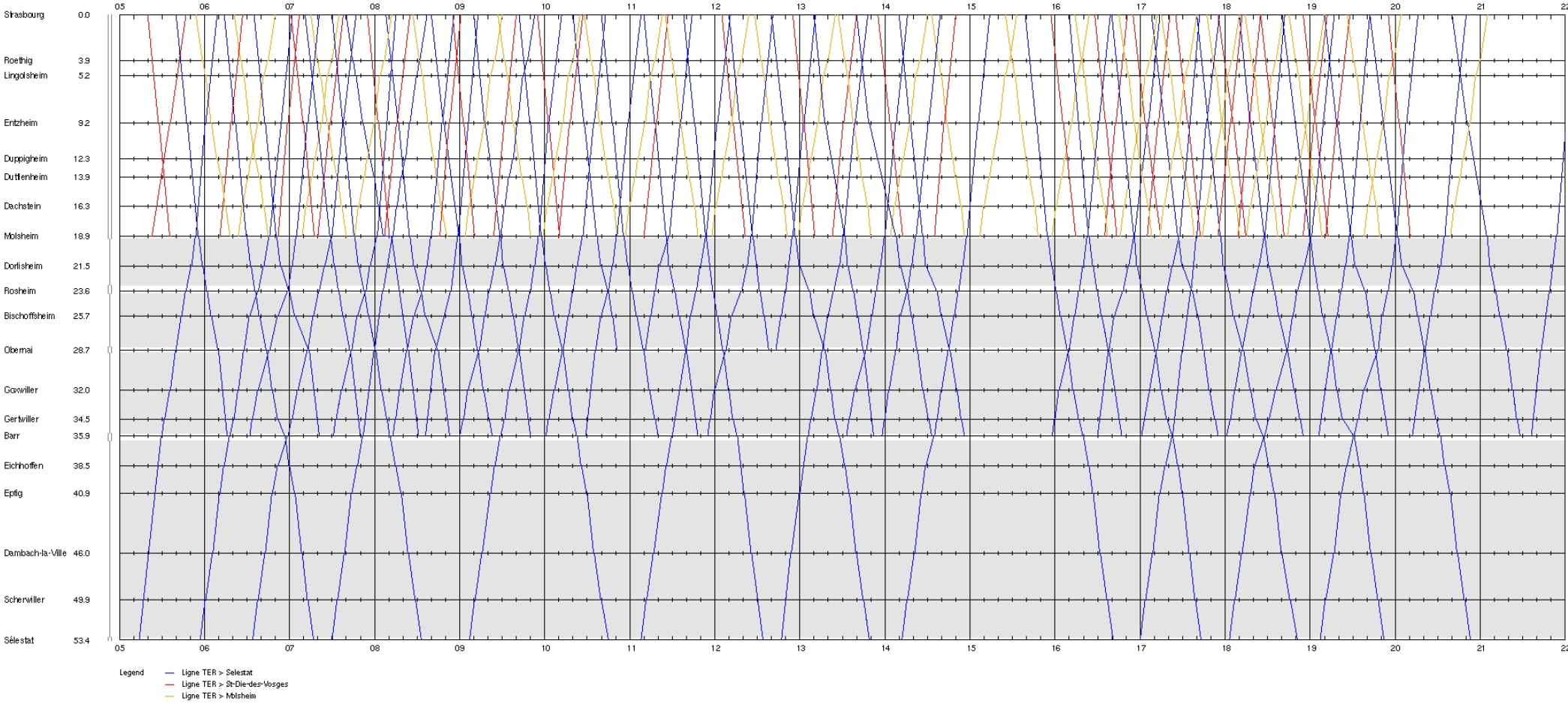


Figure 42: Graphique Espace-Temps (GET) de 4h à 21h de la ligne Strasbourg <-> Sélestat en semaine

3.2.5 Rayonnement du TER à l'échelle du Bas-Rhin

Des analyses rendues possibles par la modélisation du trafic sur le modèle de déplacements du Bas-Rhin permet l'élaboration de cartes reprenant le rayonnement des pôles sur un territoire plus élargi en termes de temps de parcours en train ou en car. Ces cartes sont présentées ci-après.

On constate ainsi :

- ▶ depuis Molsheim, une très bonne accessibilité au reste de l'étoile ferroviaire de Strasbourg et une bonne accessibilité vers Sélestat ;
- ▶ depuis Schirmeck, une accessibilité correcte à Strasbourg mais moins attractive vers Barr / Sélestat ;
- ▶ depuis Wasselonne, une très bonne accessibilité à Strasbourg et une accessibilité beaucoup plus limitée vers les autres OD en raison d'un manque de connexions périphériques.

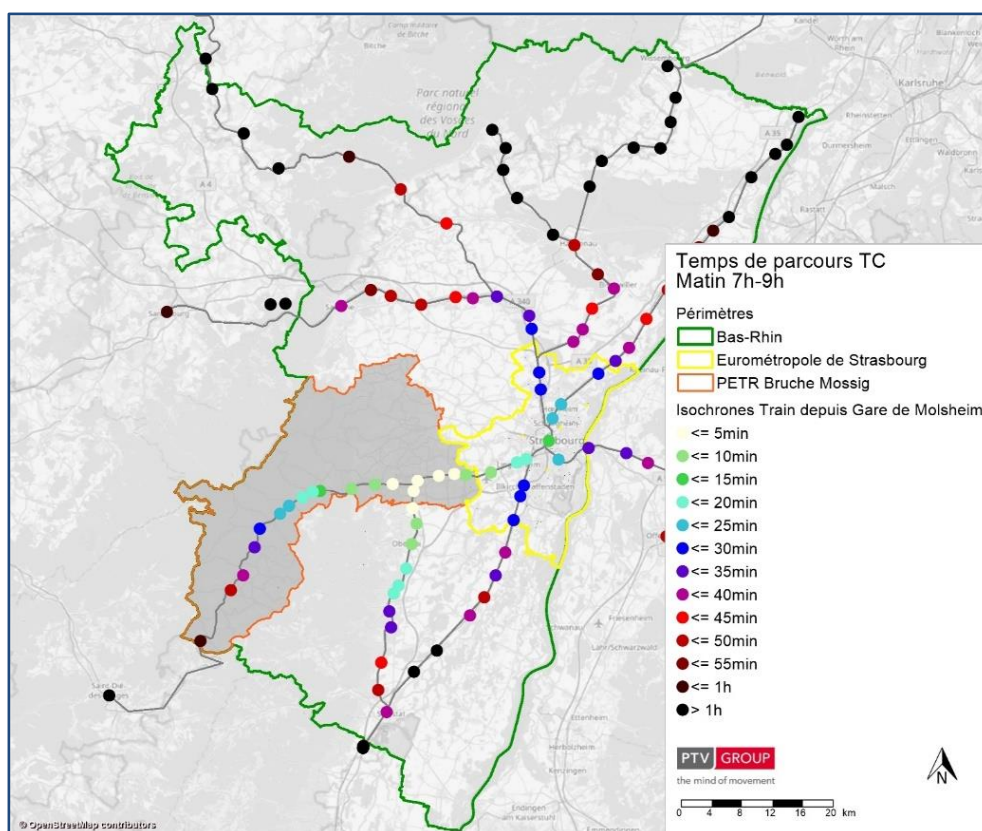


Figure 43: Temps de parcours en TER depuis Molsheim en heure de pointe du matin

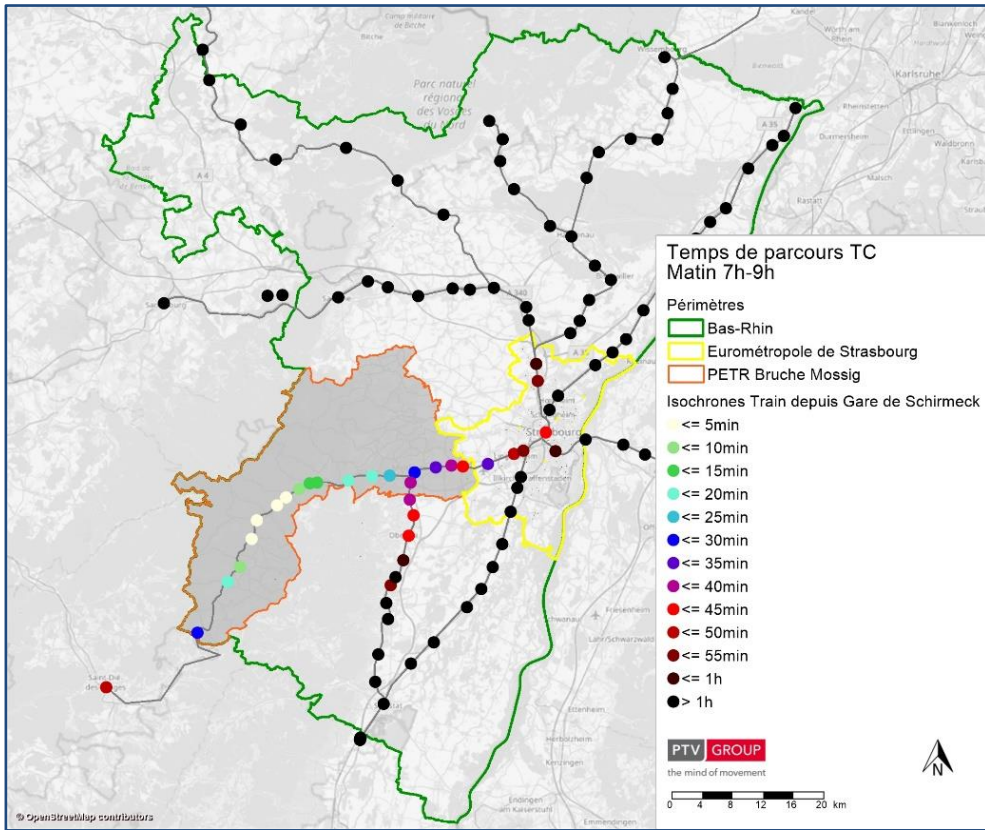


Figure 44: Temps de parcours en TER depuis Schirmeck en heure de pointe du matin

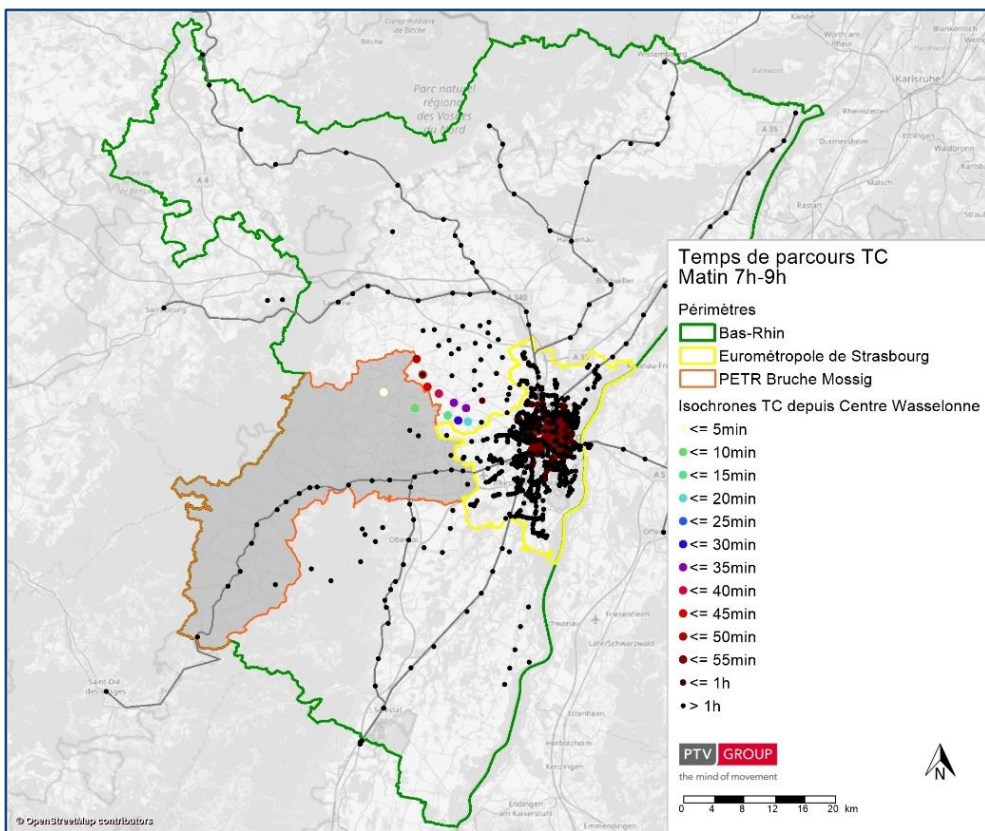


Figure 45: Temps de parcours en TER depuis Schirmeck en heure de pointe du matin

3.3 Réseau autocar

Le territoire du PETR Bruche Mossig accueille également des lignes de car régulières intégrées au réseau FLUO Grand-Est.

Ces lignes sont les suivantes :

- ▶ la ligne 209 qui relie Duppigheim à Strasbourg et sa gare routière aux Halles en passant également par Duttlenheim et Ernolsheim-Bruche ;
- ▶ la ligne 230, aussi nommée TSPO, pour Transport en Site Propre Ouest, qui relie Wasselonne et Marlenheim à Strasbourg et sa gare routière aux Halles ;
- ▶ la ligne 231 qui relie Zeinheim à Wasselonne en passant par Rangen et Hohengoelt ;
- ▶ la ligne 232 qui relie Wagenbourg-Engenthal à Wasselonne en passant par Romanswiller ;
- ▶ la ligne 233 qui relie Westhoffen à Nordheim en passant par Wangen et Marlenheim ;
- ▶ la ligne 234 qui relie Balbronn à Marlenheim en passant par Traenheim, Odratzheim et Kirchheim ;
- ▶ la ligne 235 qui relie Dorlisheim à Marlenheim ;
- ▶ la ligne 236 qui relie Wasselonne, Romanswiller et Cosswiller ;
- ▶ la ligne 240 qui relie Scharrachbergheim à Strasbourg et sa gare routière aux Halles en passant également par Dahlenheim ;
- ▶ la ligne 420 qui relie Wasselonne à Saverne en passant par Romanswiller.

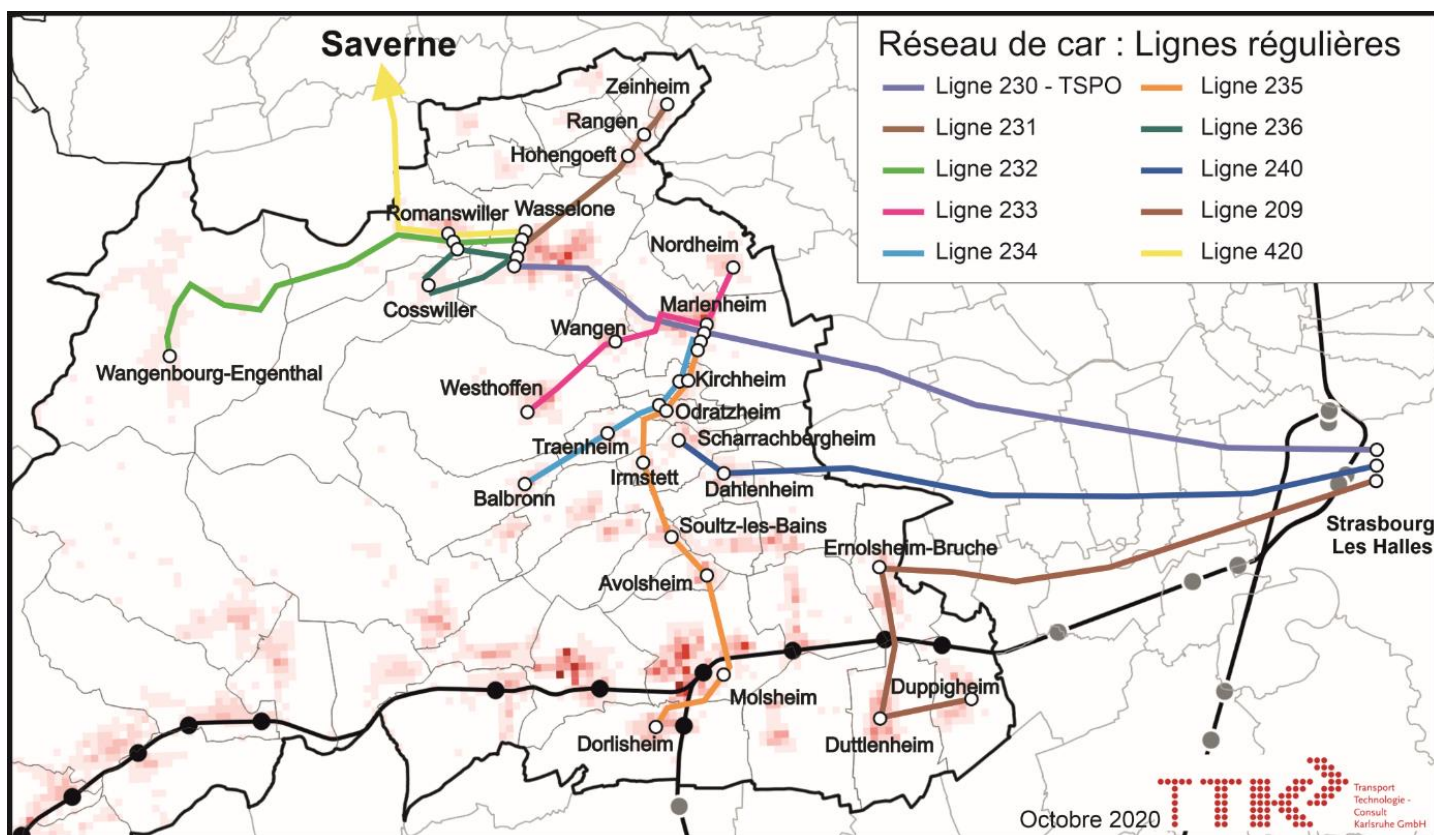


Figure 46: Lignes autocars FLUO régulières sur le territoire du PETR

3.3.1 TSPO – Ligne 230

3.3.1.1 De nouveaux aménagements encore en cours de réalisation

La ligne 230, ou Transport en Site Propre de l'Ouest strasbourgeois est une ligne dont la mise en service est encore récente et pour laquelle les attentes sont très fortes. Il s'agit en effet d'un service de car express en site propre entre Wasselonne, Marlenheim et Ittenheim pour rejoindre Strasbourg en un temps pouvant concurrencer l'usage de la voiture individuelle.

Bien que la ligne soit déjà en exploitation, les phases de travaux se poursuivent, avec notamment les échéances suivantes :

- ▶ jusque février 2021 : Aménagement de la RN4 entre Ittenheim et l'est du carrefour de la RD228 (échangeur du contournement ouest de Strasbourg) ;
- ▶ jusque juillet 2021 : Aménagement de la section de la RN4 entre la RD228 et le début de l'A351 à hauteur de Wolfisheim ;
- ▶ de mars 2021 à juillet 2023 : Aménagement de l'A351, dont possiblement la création de la station Eluard en connexion avec la ligne de tram D.

Toutefois, son niveau d'offre est déjà très conséquent et sa fréquentation est satisfaisante : c'est naturellement la ligne autocar la plus utilisée au sein du PETR Bruche Mossig.

En effet, en semaine, c'est plus de 40 rotations par jours qui sont réalisées avec parfois une fréquence supérieure à un car toutes les 10 minutes (en heure de pointe le matin vers Strasbourg et inversement en heure de pointe le soir vers Wasselonne). Le samedi le trafic est réduit mais tout de même important avec 1 à 2 rotations par heure et enfin le dimanche seules 5 rotations sont opérées par jour.

Les amplitudes horaires sont assez larges telles que le premier départ le matin à Wasselonne permet d'arriver avant 06h00 à Strasbourg, et le dernier départ de Strasbourg le soir à 21h30.

Les statistiques montrent que sur un Jour Ouvrable de Base, en moyenne plus de 1.150 validations billettiques⁶ s'effectue sur le périmètre du PETR Bruche Mossig à bord de cette ligne.

3.3.1.2 Potentiel de rabattement sur le TSPO

Le potentiel de rabattement s'appuie sur l'identification des stations préférentielles de rabattement pour lesquelles un certain nombre de communes auraient intérêt à accéder pour ensuite prendre le TSPO.

Chaque commune du PETR, plus particulière de la CC de la Mossig et du Vignoble, hormis la commune de Flexbourg plutôt orientée sur le TER, a ainsi été rattachée à une station en fonction de l'accessibilité de cette dernière depuis le cœur de la

⁶ Validations internes au périmètre du PETR Bruche Mossig, hors validations entre Ittenheim et Strasbourg.

commune. La carte ci-après expose ainsi cette catégorisation des communes en fonction des stations de rattachement.

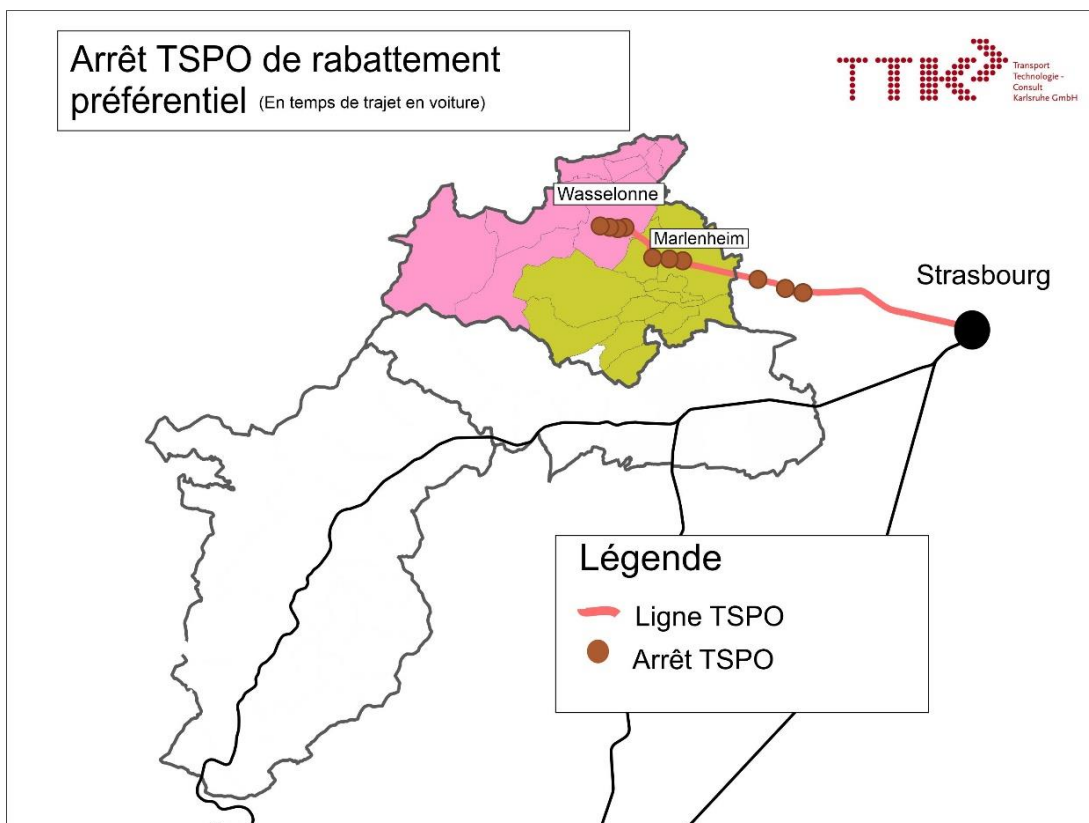


Figure 47: Communes de rabattement préférentiel pour les usagers du TSPo

Le tableau suivant présente les capacités de stationnement en nombre de places sur les différentes stations TSPo au sein du PETR en fonction du potentiel estimé selon le découpage territorial exposé précédemment.

Arrêt TSPo	Potentiel	Places
Marlenheim Kronthal	6.794	40
Wasselonne	5.483	200
Marlenheim Colombe	1.471	140
Marlenheim	1.338	0

Tableau 8: Potentiel de rabattement sur le TSPo en nombre d'habitants par rapport au nombre de places offertes

		Desserte du TSP0 Strasbourg - Ittenheim - Wasselonne (Semaine)																	Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS							
		Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19				20	21	22	23	0		
Horaires de juillet à décembre 2020 Mise à jour le 16 juillet 2020	STRASBOURG Gare routière des Halles																									41	8	21
	KOENIGSHOFFEN Lycée M. Rudolff																									1	0	1
	ITTENHEIM Garance																									42	7	23
	HANDSCHUHEIM Les Tilleuls - Handsche																									42	7	23
	FURDENHEIM Viridis																									42	7	23
	MARLENHEIM Colombe																									42	7	23
	MARLENHEIM Kaufhaus																									42	7	23
	MARLENHEIM Kronthal																									42	7	23
	WASSELONNE Moulin																									42	7	22
	WASSELONNE Mairie																									42	7	22
	WASSELONNE Route de Romanswiller																									42	7	23
	WASSELONNE Collège Marcel Pagnol																									42	7	23
	WASSELONNE Collège Marcel Pagnol																									41	21	8
	WASSELONNE Route de Romanswiller																									41	21	8
	WASSELONNE Mairie																									41	21	8
	WASSELONNE Moulin																									41	21	8
	MARLENHEIM Kronthal																									41	20	8
	MARLENHEIM Kaufhaus																									41	20	9
	MARLENHEIM Colombe																									41	20	8
	FURDENHEIM Viridis																									41	21	8
	HANDSCHUHEIM Les Tilleuls - Handsche																									41	21	8
	ITTENHEIM Garance																									41	21	8
	KOENIGSHOFFEN Lycée M. Rudolff																									1	1	0
	STRASBOURG Gare routière des Halles																									41	21	8
	Typologie de missions		Car																						83	29	32	

Tableau 9: Niveau d'offre pour un Jour Ouvrable de Base sur la ligne 230 - TSP0

		Desserte du TSP0 Strasbourg - Ittenheim - Wasselonne (Samedi)																				Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS		
		Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22				23	0
Horaires de juillet à décembre 2020 Mise à jour le 16 juillet 2020	STRASBOURG Gare routière des Halles																							18	3	7
	KOENIGSHOFFEN Lycée M. Rudolff																							0	0	0
	ITTENHEIM Garance																							18	3	7
	HANDSCHUHEIM Les Tilleuls - Handsche																							18	3	7
	FURDENHEIM Viridis																							18	3	7
	MARLENHEIM Colombe																							18	3	7
	MARLENHEIM Kaufhaus																							18	3	7
	MARLENHEIM Kronthal																							18	3	7
	WASSELONNE Moulin																							18	3	6
	WASSELONNE Mairie																							18	3	6
	WASSELONNE Route de Romanswiller																							18	3	6
	WASSELONNE Collège Marcel Pagnol																							18	3	6
	WASSELONNE Collège Marcel Pagnol																							22	8	4
	WASSELONNE Route de Romanswiller																							22	8	4
	WASSELONNE Mairie																							22	8	4
	WASSELONNE Moulin																							22	8	4
	MARLENHEIM Kronthal																							22	7	4
	MARLENHEIM Kaufhaus																							22	7	4
	MARLENHEIM Colombe																							22	7	4
	FURDENHEIM Viridis																							22	8	3
	HANDSCHUHEIM Les Tilleuls - Handsche																							22	8	4
	ITTENHEIM Garance																							22	8	4
	KOENIGSHOFFEN Lycée M. Rudolff																							0	0	0
	STRASBOURG Gare routière des Halles																							22	8	4
	Typologie de missions		Car																				40	11	11	

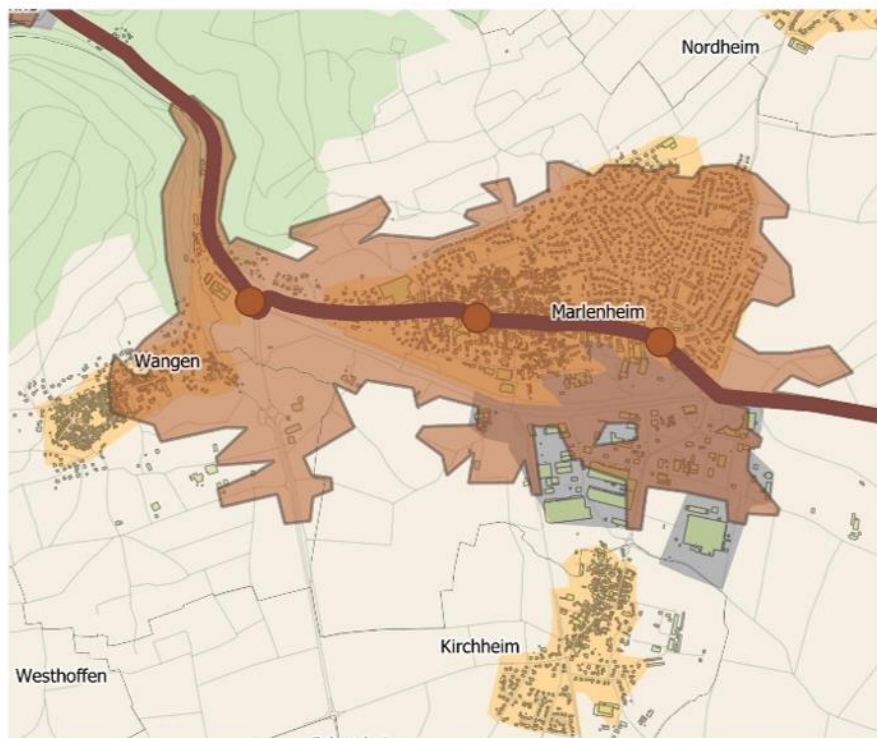
Tableau 10: Niveau d'offre pour un samedi sur la ligne 230 – TSP0

		Desserte du TSP0 Strasbourg - Ittenheim - Wasselonne (Dimanche)																		Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS						
		Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20				21	22	23	0		
Horaires de juillet à décembre 2020	Mise à jour le 16 juillet 2020	STRASBOURG Gare routière des Halles																							6	2	2	
		KOENIGSHOFFEN Lycée M. Rudolff																								0	0	0
		ITTENHEIM Garance																								6	1	2
		HANDSCHUHEIM Les Tilleuls - Handsche																								6	1	2
		FURDENHEIM Viridis																								6	1	2
		MARLENHEIM Colombe																								6	1	2
		MARLENHEIM Kaufhaus																								6	1	2
		MARLENHEIM Kronthal																								6	1	2
		WASSELONNE Moulin																								6	1	2
		WASSELONNE Mairie																								6	1	2
		WASSELONNE Route de Romanswiller																								6	1	2
		WASSELONNE Collège Marcel Pagnol																								6	1	2
		WASSELONNE Collège Marcel Pagnol																								6	2	1
		WASSELONNE Route de Romanswiller																								6	2	1
		WASSELONNE Mairie																								6	2	1
		WASSELONNE Moulin																								6	2	2
		MARLENHEIM Kronthal																								6	2	2
		MARLENHEIM Kaufhaus																								6	2	2
		MARLENHEIM Colombe																								6	2	2
		FURDENHEIM Viridis																								6	2	2
		HANDSCHUHEIM Les Tilleuls - Handsche																								6	2	2
		ITTENHEIM Garance																								6	2	2
		KOENIGSHOFFEN Lycée M. Rudolff																								0	0	0
		STRASBOURG Gare routière des Halles																								6	2	2
		Typologie de missions		Car																			12	4	4			

Tableau 11: Niveau d'offre pour un dimanche sur la ligne 230 - TSP0

Au sujet de l'accessibilité à ce service, il est possible de se rabattre sur trois arrêts à Marlenheim et sur quatre arrêts à Wasselonne.

Isochrone autour du TSPO (Marlenheim / Wangen)



- Zone à moins de 15 min à pied d'un arrêt du TSPO
- Tracé du TSPO
- arrêt du TSPO
- Unité urbaine dense

Figure 48: Isochrone d'accessibilité au TSPO sur les communes de Marlenheim et de Wangen

Les trois arrêts présents dans la commune de Marlenheim permettent une accessibilité complète de ses riverains au TSPO en moins de 15 minutes de marche. Il est également observé sur cette carte qu'à une distance très raisonnable des arrêts du TSPO se trouvent les communes de Wangen (déjà partiellement accessible en 15 minutes ou moins), de Kirchheim, et de Nordheim. Les P+R qualitatifs au niveau des arrêts Kronthal, à l'Ouest, et Colombe, dans l'Est de la commune, permettent également une intermodalité satisfaisante pour ensuite monter dans un car de cette ligne.

L'accessibilité du TSPO à Wasselonne est pour ses résidents est très bonne. Seules quelques poches d'habitat au Sud-Ouest de la commune, proche de la rue de Cosswiller, se situent à plus de 15 minutes de marche d'un arrêt du TSPO.

Isochrone autour du TSPO (Wasselonne)



Figure 49: Isochrone d'accessibilité au TSPO sur la commune de Wasselonne

En plus d'attirer les directement les habitants de Wasselonne et de Marlenheim, ce service est également le transport public le plus rapide qui permet de rejoindre l'EuroMétropole de Strasbourg le plus rapidement pour la majorité des communes du Nord du PETR. Les infrastructures d'intermodalité sont présentes (Collège Marcel Pagnol à Wasselonne, arrêts Kronthal et Colombe à Marlenheim), mais c'est plutôt une intermodalité avec des mobilités individuelles (voiture et vélo) qui est mise en avant, plus qu'avec les lignes régulières traversant le territoire.

3.3.2 Autres lignes FLUO

En plus du TSPO, neuf autres lignes de car interurbaines FLUO desservent des arrêts sur le territoire du PETR.

De ces neuf lignes, sept ne concernent que des communes de la Communauté de Communes de la Mossig et du Vignoble, étant les communes du territoire les plus éloignées des gares TER.

Les niveaux d'offre de ces lignes sont présentés ci-après en semaine, pour les samedi et dimanche, les mêmes analyses sont disponibles au chapitre 8.2.

3.3.2.1 Niveaux d'offre

3.3.2.1.1 Ligne 209

La ligne 209 relie les communes de Duppigheim, Duttlenheim et Ernolsheim-Bruche à Strasbourg. 10 à 12 services dans chaque sens sont proposées un Jour Ouvrable de Base. Ce service est réduit à 7 allers-retours le samedi et 3 le dimanche.

		Desserte FP 209 Duppigheim-Strasbourg (Semaine)																				Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS			
		Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22				23	0	
Horaires valables à partir du 31 août 2020 - Mise à jour le 7 septembre 2020	DUPPIGHEIM																							10	5	3	
	DUTTLENHEIM Mairie																								10	6	3
	DUTTLENHEIM Stade																								10	6	3
	DUTTLENHEIM Gare																								10	6	3
	ERNOLSHEIM-BRUCHE Prairie																								10	6	3
	ERNOLSHEIM-BRUCHE Stade																								10	6	3
	ERNOLSHEIM-BRUCHE Rue de la gare																								10	6	3
	KOLBSHEIM Mairie																								10	6	3
	KOLBSHEIM Rte de Hangenbieten																								10	6	3
	HANGENBIETEN Mairie																								10	6	3
	HANGENBIETEN Seigneur																								10	6	3
	HOLTZHEIM Peuplier																								10	6	3
	HOLTZHEIM Eglise																								10	6	3
	HOLTZHEIM Centre																								10	6	3
	HOLTZHEIM Centre-Marché																								0	0	0
	HOLTZHEIM A l'Aigle																								10	6	3
	HOLTZHEIM Rue Maire Raedel																								10	6	3
	HOLTZHEIM ZA Joffre																								10	6	3
	WOLFISHEIM Mairie																								10	6	3
	WOLFISHEIM Kléber																								10	6	3
	STRASBOURG Lycée M. Rudloff																								0	0	0
	STRASBOURG Gare routière des Halles																								10	6	3
	STRASBOURG Gare routière des Halles																								10	3	5
	STRASBOURG Lycée M. Rudloff																								2	0	1
	WOLFISHEIM Kléber																								12	2	6
	WOLFISHEIM Mairie																								12	2	6
	HOLTZHEIM ZA Joffre																								12	2	6
	HOLTZHEIM Rue Maire Raedel																								12	2	6
	HOLTZHEIM A l'Aigle																								12	2	6
	HOLTZHEIM Centre-Marché																								0	0	0
	HOLTZHEIM Centre																								12	2	6
	HOLTZHEIM Eglise																								12	2	6
HOLTZHEIM Peuplier																								12	2	6	
HANGENBIETEN Seigneur																								12	2	6	
HANGENBIETEN Mairie																								12	2	6	
KOLBSHEIM Rte de Hangenbieten																								12	2	5	
KOLBSHEIM Mairie																								12	2	5	
ERNOLSHEIM-BRUCHE Rue de la gare																								12	2	5	
ERNOLSHEIM-BRUCHE Stade																								12	2	5	
ERNOLSHEIM-BRUCHE Prairie																								12	2	5	
DUTTLENHEIM Gare																								12	2	5	
DUTTLENHEIM Stade																								12	2	5	
DUTTLENHEIM Mairie																								12	2	5	
DUPPIGHEIM																								12	2	5	
Typologie de missions		Car																				22	9	9			

Tableau 12: Niveau d'offre en semaine sur la ligne 209

3.3.2.1.2 Ligne 231

La ligne 231 dessert Zeinheim, Rangen et Wasselonne. L'offre ne dépasse pas les 8 allers-retours en semaine, avec des services où il est clairement identifié que le sens de la pointe est de Zeinheim à Wasselonne. Seuls 3 allers-retours sont proposés le samedi, tandis que le dimanche la ligne n'est pas opérée.

		Desserte FP 231 Zeinheim - Wasselonne (Semaine)																				Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS		
		Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22				23	0
Horaires valables à partir du 31 août 2020	ZEINHEIM Centre																							8	5	1
	RANGEN Mittlorkurz																							8	5	1
	RANGEN Champs																							8	5	1
	HOHENGOEFT Eglise																							8	5	1
	WASSELONNE Centre commercial																							8	5	1
	WASSELONNE Moulin																							7	4	1
	WASSELONNE Mairie																							7	4	1
	WASSELONNE Rte de Romanswiller																							8	5	1
	WASSELONNE Collège M Pagnol																							8	5	1
	WASSELONNE Collège M Pagnol																							8	1	5
	WASSELONNE Rte de Romanswiller																							8	1	5
	WASSELONNE Mairie																							8	1	5
	WASSELONNE Moulin																							8	1	5
	WASSELONNE Centre commercial																							8	1	5
	HOHENGOEFT Eglise																							8	1	5
	RANGEN Champs																							8	1	5
	RANGEN Mittlorkurz																							8	1	5
ZEINHEIM Centre																							8	1	5	
Typologie de missions		Car																				16	6	6		

Tableau 13: Niveau d'offre en semaine sur la ligne 231

3.3.2.1.3 Ligne 232

La ligne 232 dessert Wangenbourg, Romanswiller et Wasselonne. En semaine, 9 allers-retours permettent de lier toutes ces communes. Le week-end, le service est diminué à 5 aller-retours le samedi et 3,5 aller-retours le dimanche.

Horaires valables à partir du 31 août 2020 - Mise à jour le 7 septembre 2020	Desserte FP 232 Wangenbourg-Wasselonne (Semaine)																			Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS				
	Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21				22	23	0	
WANGENBOURG Pl Forest																							7	3	2	
WANGENBOURG Wolfstahl																								8	4	2
WANGENBOURG Impasse des sapins																								8	4	2
WANGENBOURG Impasse des huttes																								8	4	2
WANGENBOURG Schneethal																								8	4	2
WANGENBOURG Eglise																								8	4	2
WANGENBOURG Engenthal-haut																								8	4	2
WANGENBOURG Engenthal-bas																								8	4	2
WANGENBOURG Bischoflager																								8	4	2
WANGENBOURG Freudeneck																								8	4	2
ROMANSWILLER Fuchsloch																								8	4	2
ROMANSWILLER Zone artisanale																								14	7	2
ROMANSWILLER Centre																								14	7	2
ROMANSWILLER Les domaines																								14	7	2
WASSELONNE Collège																								14	7	2
WASSELONNE Rte de Romanswiller																								14	7	2
WASSELONNE MAIRIE																								14	7	2
WASSELONNE Mairie																								17	7	7
WASSELONNE Rte de Romanswiller																								17	7	7
WASSELONNE Collège																								17	7	7
ROMANSWILLER Les domaines																								19	7	7
ROMANSWILLER Centre																								19	7	7
ROMANSWILLER Zone artisanale																								19	7	7
ROMANSWILLER Fuchsloch																								19	7	7
WANGENBOURG Freudeneck																								9	2	4
WANGENBOURG Bischoflager																								9	2	4
WANGENBOURG Engenthal-bas																								9	2	4
WANGENBOURG Engenthal-haut																								9	2	4
WANGENBOURG Eglise																								9	2	4
WANGENBOURG Schneethal																								9	2	4
WANGENBOURG Impasse des sapins																								9	2	4
WANGENBOURG Wolfstahl																								9	2	4
WANGENBOURG Pl Forest																								9	2	4
Typologie de missions	Car																					33	9	9		

Tableau 14: Niveau d'offre en semaine sur la ligne 232

3.3.2.1.4 Ligne 233

La ligne 233 dessert Nordheim, Marlenheim, Wangen et Westhoffen. 13 allers-retours en semaine sont proposés, avec pour Nordheim une rupture de charge qui est remarquée car n'est desservie que par 9,5 allers-retours. 4 allers-retours sont effectués le samedi et aucun le dimanche.

Horaires valables à partir du 31 août 2020 - Mise à jour le 7 septembre 2020	Desserte FP 233 Westhoffen-Nordheim (Semaine)																			Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS					
	Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21				22	23	0		
WESTHOFFEN Ancienne gare																								13	7	5	
WESTHOFFEN Ecole																									13	7	5
WESTHOFFEN Birris																									13	7	5
WANGEN Route des vins																									13	7	5
WANGEN Wangenmuhl																									13	7	5
WANGEN Rue des vigneron																									13	7	5
MARLENHEIM Kronthal parking																									13	7	5
MARLENHEIM Kaufhaus																									13	7	5
MARLENHEIM College																									1	0	1
MARLENHEIM Colombe																									13	6	5
NORDHEIM Lotissement																									10	4	4
NORDHEIM Mairie																									10	4	4
NORDHEIM Lotissement																									9	4	4
MARLENHEIM Colombe																									13	4	7
MARLENHEIM College																									13	4	7
MARLENHEIM KAUFHAUS																									13	4	7
MARLENHEIM Kronthal parking																									13	4	7
WANGEN Rue des vigneron																									13	4	7
WANGEN Wangenmuhl																									13	4	7
WANGEN Route des vins																									13	4	7
WESTHOFFEN Birris																									13	4	7
WESTHOFFEN Ecole																									13	4	7
WESTHOFFEN Ancienne gare																									13	4	7
Typologie de missions	Car																					26	11	12			

Tableau 15: Niveau d'offre en semaine sur la ligne 233

3.3.2.1.5 Ligne 234

La ligne 234 relie les communes de Balbronn, Traenheim, Odratzheim, Kirchheim et Marlenheim. 13 allers retours sont effectués sur ce parcours un Jour Ouvrable de Base. Le samedi, ce ne sont plus que 4 services allers-retours d'effectués tandis que le dimanche aucun service n'est opéré.

		Desserte FP 234 Balbronn-Marlenheim (Semaine)																								Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS	
		Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0						
Horaires valables à partir du 31 août 2020 Mise à jour le 7 septembre 2020	BALBRONN Centre																									13	7	4	
	TRAENHEIM Fontaine																										13	7	4
	TRAENHEIM Orée des vignes																										13	7	4
	ODRATZHEIM Chapelle																										13	7	4
	ODRATZHEIM Chateau																										13	7	4
	KIRCHHEIM Rue de Odratzheim																										13	7	4
	KIRCHHEIM Mairie																										13	7	4
	MARLENHEIM ZA																										13	7	4
	MARLENHEIM Colombe																										13	7	4
	MARLENHEIM Kaufhaus																										13	7	4
	MARLENHEIM Kaufhaus																										13	7	4
	MARLENHEIM Colombe																										13	3	7
	MARLENHEIM ZA																										13	3	7
	KIRCHHEIM Mairie																										13	3	7
	KIRCHHEIM Rue de Odratzheim																										13	3	7
	ODRATZHEIM Chateau																										13	3	7
	ODRATZHEIM Chapelle																										13	3	7
	TRAENHEIM Orée des vignes																										13	3	7
	TRAENHEIM Fontaine																										13	3	7
	BALBRONN Centre																										13	3	7
	Typologie de missions		Car																								26	10	11

Tableau 16: Niveau d'offre en semaine sur la ligne 234

3.3.2.1.6 Ligne 235

La ligne 235 effectue une liaison radiale reliant deux polarités fortes du PETR que sont Wasselonne/Marlenheim et Molsheim/Dorlisheim avec leurs communes entre. En effet, cette ligne passe par Wasselonne, Marlenheim, Kirchheim, Odratzheim, Irmstett, Soultz-les-bains, Avolsheim, Molsheim et Dorlisheim. En semaine, 13 allers-retours sont proposés entre Molsheim et Marlenheim, avec des ruptures de charges de la ligne vers Wasselonne (9 allers-retours) et vers Dorlisheim (4 à 8 service par sens). Le samedi, cette ligne effectue jusqu'à 5 allers-retours, alors que la ligne n'est pas exploitée le dimanche.

		Desserte FP 235 Wasselonne-Molsheim-Dorlisheim (Semaine)																								Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS	
		Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0						
Horaires valables à partir du 31 août 2020 - Mise à jour le 7 septembre 2020	WASSELONNE Collège																									8	3	2	
	WASSELONNE Rte de Romanswiller																										8	3	2
	WASSELONNE Mairie																										8	3	2
	WASSELONNE Moulin																										9	3	3
	MARLENHEIM Kronthal																										9	3	3
	MARLENHEIM Collège																										0	0	0
	MARLENHEIM Kaufhaus																										12	5	3
	MARLENHEIM Colombe																										13	5	4
	MARLENHEIM Z-A																										13	5	4
	KIRCHHEIM Mairie																										13	5	4
	KIRCHHEIM Rue de Odratzheim																										13	5	4
	ODRATZHEIM Chateau																										13	5	4
	ODRATZHEIM Chapelle																										13	5	4
	IRMSTETT Route de Molsheim																										13	5	4
	SOULTZ LES BAINS Mairie																										13	5	4
	AVOLSHEIM Route des vins																										13	5	4
	MOLSHEIM De Gaulle																										13	5	4
	MOLSHEIM Poste																										13	5	4
	MOLSHEIM Lycée Henri Meck																										13	5	4
	MOLSHEIM Place Royale Bugatti																										13	5	4
	MOLSHEIM Gare																										13	5	4
	MOLSHEIM ZI de la Hardt																										13	5	4
	DORLISHEIM Zone de Loisir du trèfle																										8	1	4
	DORLISHEIM Zone de Loisir du trèfle																										4	0	3
	MOLSHEIM ZI de la Hardt																										13	5	5
	MOLSHEIM Gare																										13	5	5
	MOLSHEIM Place Royale Bugatti																										13	5	5
	MOLSHEIM Lycée Henri Meck																										13	5	5
	MOLSHEIM Poste																										13	5	5
	MOLSHEIM De Gaulle																										13	5	5
	AVOLSHEIM Route des vins																										13	5	5
	SOULTZ LES BAINS Mairie																										13	5	5
	IRMSTETT Route de Molsheim																										13	5	5
	ODRATZHEIM Chapelle																										13	5	5
	ODRATZHEIM Chateau																										13	5	5
	KIRCHHEIM Rue de Odratzheim																										13	5	5
	KIRCHHEIM Mairie																										13	5	5
	MARLENHEIM Z-A																										13	5	5
	MARLENHEIM Colombe																										13	5	5
	MARLENHEIM Kaufhaus																										13	5	5
MARLENHEIM Collège																										1	1	0	
MARLENHEIM Kronthal																										9	2	5	
WASSELONNE Moulin																										9	2	5	
WASSELONNE Mairie																										9	2	5	
WASSELONNE Rte de Romanswiller																										9	2	5	
WASSELONNE Collège																										9	1	5	
Typologie de missions		Car																								26	10	9	

Tableau 17: Niveau d'offre en semaine sur la ligne 235

3.3.2.1.7 Ligne 236

Horaires valables à partir du 31 août 2020	Desserte FP 236 Cosswiller-Wasselonne (Semaine)																								Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS
	Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0					
WASSELONNE RD825																								7	3	2	
COSSWILLER DIEBACH RD824																								7	3	2	
COSSWILLER Ecole																								7	3	2	
ROMANSWILLER Centre																								4	3	0	
ROMANSWILLER Les domaines																								4	3	0	
WASSELONNE Hopital																								3	0	2	
WASSELONNE Collège																								7	3	2	
WASSELONNE Collège																								7	2	3	
WASSELONNE Hopital																								2	2	0	
ROMANSWILLER Les domaines																								5	0	3	
ROMANSWILLER Centre																								5	0	3	
COSSWILLER Ecole																								7	2	3	
COSSWILLER DIEBACH RD824																								7	2	3	
WASSELONNE RD825																								7	2	3	
Typologie de missions <i>Car</i>																								14	5	5	

Tableau 18: Niveau d'offre en semaine sur la ligne 236

La ligne 236 exerce une boucle au départ de Wasselonne vers Cosswiller puis Romanswiller pour retourner ensuite à Wasselonne. En semaine, 7 boucles sont réalisées quotidiennement. Le samedi, seules 3 boucles sont opérées et aucune le dimanche.

3.3.2.1.8 Ligne 240

Horaires valables à partir du 31 août 2020 - Mise à jour le 7 septembre 2020	Desserte FP 240 Strasbourg-Scharrachbergheim (Semaine)																								Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS
	Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0					
SCHARRACHBERGHEIM Ancienne gare																								15	6	4	
SCHARRACHBERGHEIM Montagne																								15	6	4	
SCHARRACHBERGHEIM Pfarrgarde																								15	6	4	
DAHLENHEIM Place de l'Eglise																								15	6	4	
DAHLENHEIM Cimetiere Niedergrasse																								15	6	4	
OSTHOFFEN Mairie																								29	10	8	
OSTHOFFEN Le Tilleul																								29	10	8	
BREUSCHWICKERSHEIM Ouest																								29	10	8	
BREUSCHWICKERSHEIM Mairie																								29	10	8	
BREUSCHWICKERSHEIM Violette																								29	10	8	
ACHENHEIM Ouest																								29	10	8	
ACHENHEIM Soleil																								29	10	8	
OBERSCHAEFFOLSHEIM Fleur																								29	10	8	
OBERSCHAEFFOLSHEIM Mairie																								29	10	8	
OBERSCHAEFFOLSHEIM Muhlbach																								29	11	8	
WOLFISHEIM Donon																								29	11	8	
WOLFISHEIM Kleber																								29	11	8	
STRASBOURG Lycée M.Rudloff																								3	2	0	
STRASBOURG Halles																								30	11	9	
STRASBOURG Halles																								29	6	11	
STRASBOURG Lycée M.Rudloff																								2	0	21	
WOLFISHEIM Kleber																								30	6	13	
WOLFISHEIM Donon																								30	7	13	
OBERSCHAEFFOLSHEIM Muhlbach																								30	7	13	
OBERSCHAEFFOLSHEIM Mairie																								30	7	13	
OBERSCHAEFFOLSHEIM Fleur																								30	7	13	
ACHENHEIM Soleil																								30	7	13	
ACHENHEIM Ouest																								30	7	13	
BREUSCHWICKERSHEIM Violette																								30	7	13	
BREUSCHWICKERSHEIM Mairie																								30	7	13	
BREUSCHWICKERSHEIM Ouest																								30	7	13	
OSTHOFFEN Le Tilleul																								30	6	13	
OSTHOFFEN Mairie																								30	6	13	
DAHLENHEIM Cimetiere Niedergrasse																								15	5	6	
DAHLENHEIM Place de l'Eglise																								15	5	6	
SCHARRACHBERGHEIM Pfarrgarde																								15	5	6	
SCHARRACHBERGHEIM Montagne																								15	5	6	
SCHARRACHBERGHEIM Ancienne gare																								15	5	6	
Typologie de missions <i>Car</i>																								60	18	22	

Tableau 19: Niveau d'offre en semaine sur la ligne 240

La ligne 240 relie les communes de Scharrachbergheim et de Dahlenheim à Strasbourg. Ces deux communes, situées au sein du PETR Bruche Mossig, bénéficient en semaine de 15 allers-retours quotidiens. Le samedi, leur desserte s'élève à 9,5 allers-retours contre aucun le dimanche.

3.3.2.1.9 Ligne 420

La ligne 420 connecte les villes de Wasselonne et Saverne en desservant notamment la commune de Romanswiller encore présente sur le territoire du PETR Bruche Mossig. 17 à 20 services dans chaque sens sont assurés un Jour Ouvrable de Base, alors qu'un samedi 6 allers-retours sont proposés et aucun le dimanche.

	Desserte FP 420 Saverne-Wasselonne (Semaine)																								Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS
	Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0					
WASSELONNE Moulin																									17	6	6
WASSELONNE Mairie																									17	6	6
WASSELONNE Route de Romanswiller																									16	5	6
WASSELONNE Collège																									16	5	6
ROMANSWILLER Les domaines																									16	5	6
ROMANSWILLER Centre																									16	5	6
ROMANSWILLER Zone Artisanale																									16	5	6
ROMANSWILLER Route de Singrist																									17	6	6
SINGRIST Centre																									17	6	6
MARMOUTIER Leclerc-Poterie																									18	7	6
MARMOUTIER Credit mutuel																									18	7	6
MARMOUTIER Rue du Sindelsberg																									18	7	6
MARMOUTIER zone d'activité																									18	7	6
OTTERSWillER RD 1004																									19	8	6
SAVERNE Lycée J Verne																									19	8	6
SAVERNE Rue des Clefs																									19	8	6
SAVERNE Gare routière																									19	8	6
SAVERNE Gare routière																									20	5	9
SAVERNE Rue des Clefs																									20	5	9
SAVERNE Lycée J Verne																									20	5	9
OTTERSWillER RD 1004																									20	5	9
MARMOUTIER zone d'activité																									20	5	9
MARMOUTIER Rue du Sindelsberg																									20	5	9
MARMOUTIER Credit mutuel																									20	5	9
MARMOUTIER Leclerc-Poterie																									20	6	9
SINGRIST Centre																									20	6	9
ROMANSWILLER Route de Singrist																									20	6	9
ROMANSWILLER Zone Artisanale																									20	6	9
ROMANSWILLER Centre																									19	6	8
ROMANSWILLER Les domaines																									19	6	8
WASSELONNE Collège																									19	6	8
WASSELONNE Route de Romanswiller																									19	6	8
WASSELONNE Mairie																									19	6	8
WASSELONNE Moulin																									19	6	8
Typologie de missions	Car																							39	14	15	

Tableau 20: Niveau d'offre en semaine sur la ligne 420

3.3.2.2 Fréquentation des lignes

Le TSPO étant le service le plus attractif, il paraît évident que les résultats issus de la billettique⁷ sont d'une autre ampleur par rapport aux autres lignes FLUO présentes sur le territoire.

Cependant, la ligne 235 (qui lie les polarités Marlenheim / Wasselonne à Molsheim) est également performante avec en moyenne 420 validations sur un Jour Ouvrable de Base.

La ligne 420 qui relie Wasselonne à Saverne est la troisième ligne forte du territoire avec plus de 210 validations journalières sur un Jour Ouvrable de Base.

Ces données de fréquentations montrent que des intérêts de maillage fort existent sur le l'axe allant de Molsheim à Saverne en passant par la polarité de Wasselonne / Saverne.

⁷ Données billettiques du mois d'octobre 2019.

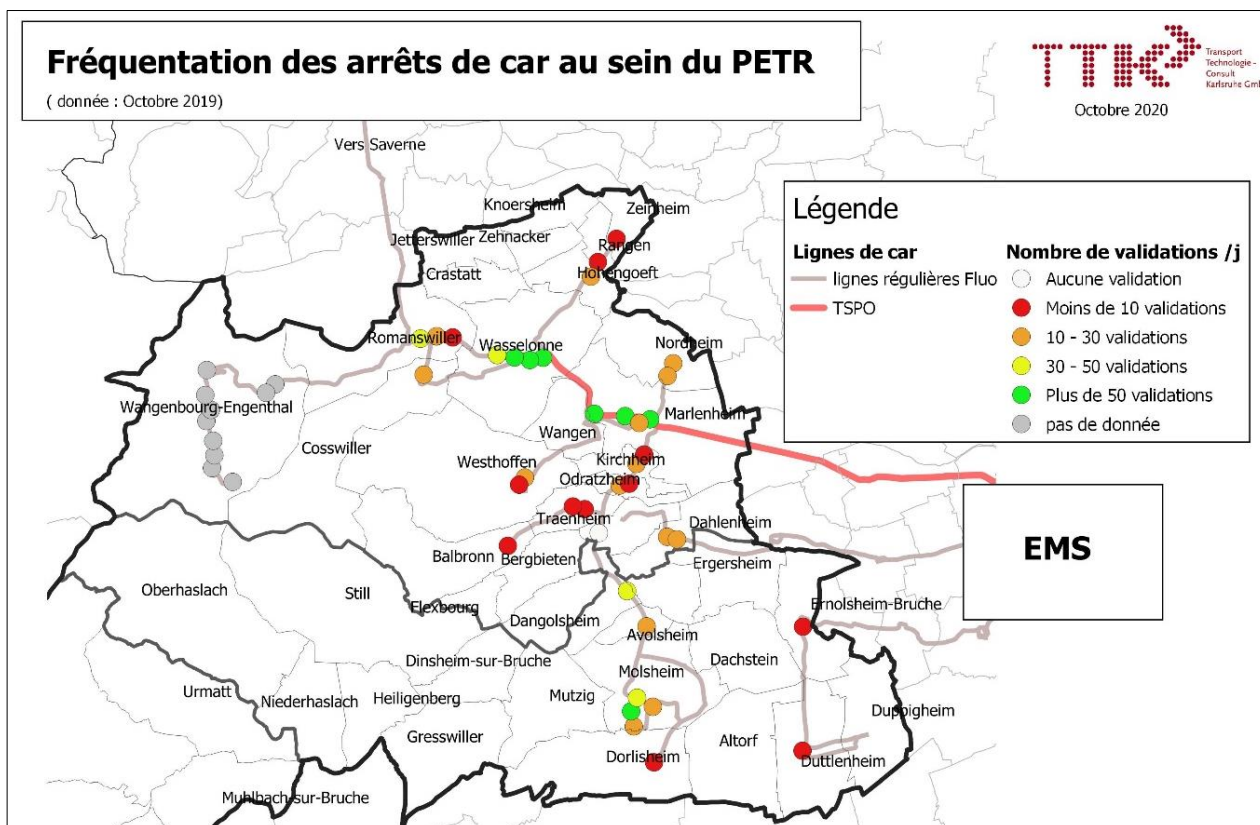


Figure 50: Fréquentation des lignes car régulières sur le territoire du PETR

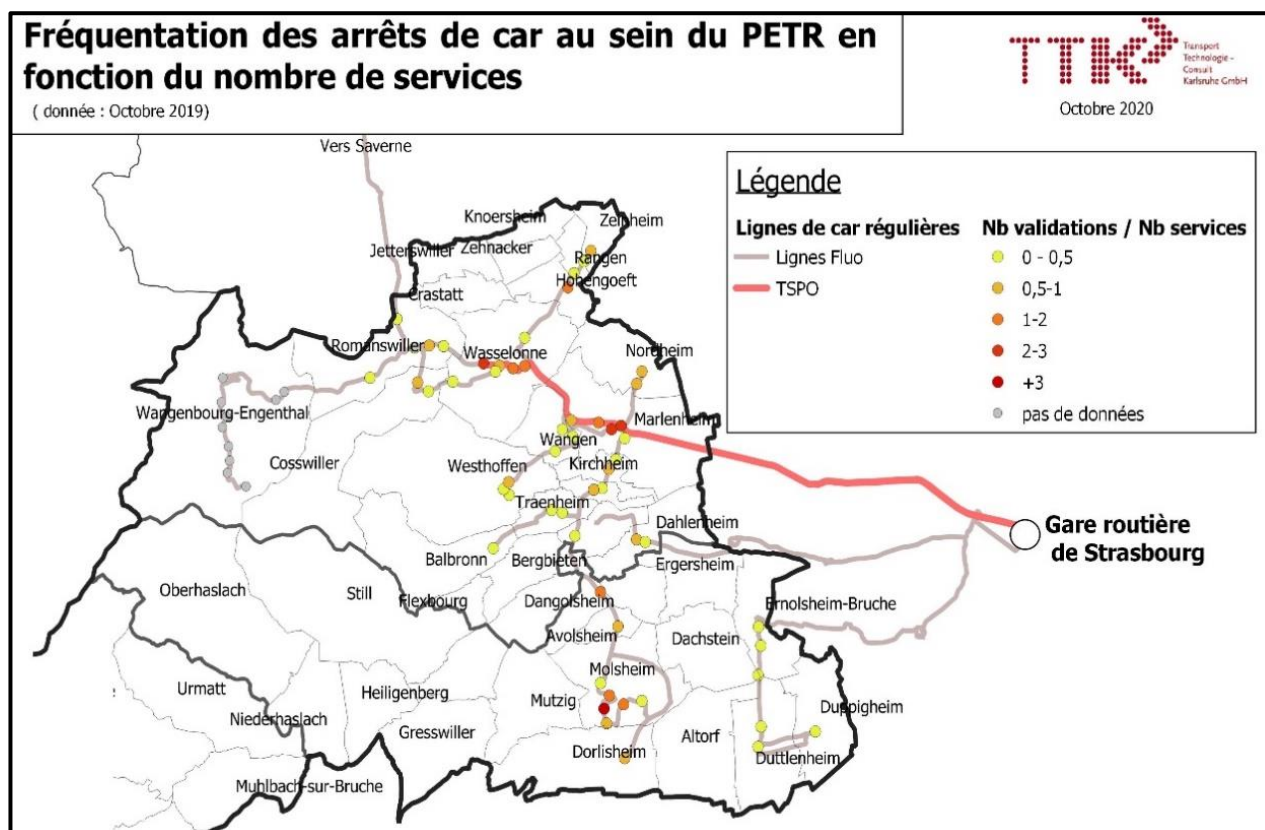


Figure 51: Fréquentation des lignes car régulières sur le territoire du PETR rapportée du niveau d'offre

Ces lignes de car ayant de nombreux arrêts au sein de mêmes communes, des statistiques de montées à bord de car peuvent se préciser sur les arrêts. Sans surprise, ce sont les arrêts situés au sein des polarités et ayant une offre attractive qui enregistrent le plus de validations billettiques.

	209	230	231	232	233	234	235	236	240	420
JOB	21	1.174	87	89	103	64	416	37	31	212
Samedi	9	492	10	11	19	11	32	3	14	41
Dimanche	2	124	0	16	0	0	0	0	8	0

Tableau 21: Validations en car sur le territoire du PETR Bruche Mossig par ligne et par type de jour

Les lignes 209, 236 sont les lignes les moins fréquentées par usagers, mais sont également celles avec un niveau de service des plus réduits. La ligne 240 est également peu utilisée mais est concurrencée directement par le TER pour les habitants du PETR.

Ces données de fréquentation confirment encore que des intérêts de maillage fort existent sur le l'axe allant de Molsheim à Saverne en passant par la polarité de Wasselonne / Saverne.

3.4 Transport scolaire

Le réseau FLUO Grand-Est est également complété de lignes de transport scolaire au sein du PETR et plus largement dans le Grand-Est. En réalisant par itération un travail sur chaque commune pour savoir quels établissements scolaires sont accessibles et avec quelles lignes, il est possible de proposer dans ce diagnostic pour chacun des établissements une cartographie qui montre les liaisons proposées.

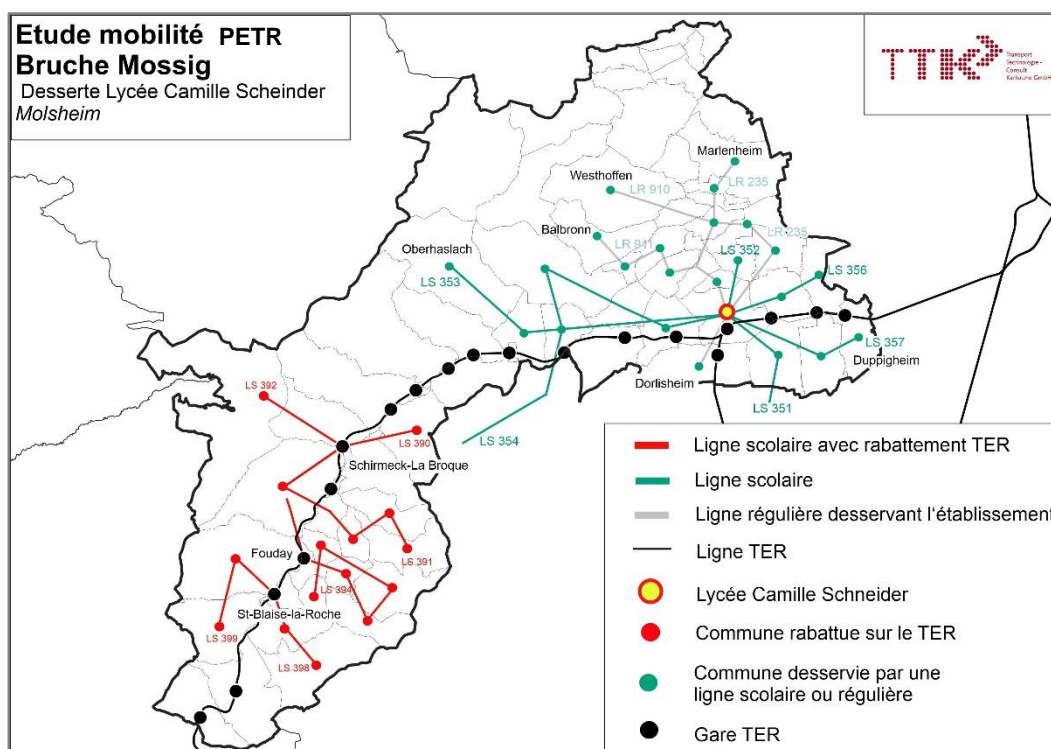


Figure 52: Desserte du lycée Camille Schneider de Molsheim

La desserte du lycée Camille Schneider, présentée ci-dessus, est particulièrement intéressante car elle combine une desserte « Ligne scolaire + TER » pour les élèves en provenance de la Vallée de la Bruch. Ainsi, pour aller étudier au lycée Camille Schneider à Molsheim, les services FLUO proposent deux façons pour s'y rendre :

- ▶ Depuis certaines communes de la CC de la Mossig et du Vignoble ou de la CC de la Région de Molsheim-Mutzig, il est possible de s'y rendre avec des lignes autocars directes (représentées symboliquement en vert sur la carte pour les lignes scolaires et en gris pour les lignes régulières) ;
- ▶ Depuis certaines communes de la CC de la Vallée de la Bruche, il est possible de s'y rendre en prenant une ligne scolaire autocar qui dessert une gare (St-Blaise-la-Roche, Fouday ou Schirmeck-La Broque). Ensuite, il s'agit alors de prendre le TER depuis cette gare jusqu'à la gare Molsheim. Le lycée est ensuite accessible facilement à pied car il se situe à moins de 500 mètres de la gare.

Au chapitre 8.2 du présent rapport, se trouvent les cartographies pour les différents collèges et lycées du PÉTR. Il s'agit d'une analyse des lignes proposées en prenant comme point de départ chacune des communes du territoire : il est toutefois impossible au vu de la confidentialité des Origines-Destinations de savoir précisément, du moins dans le cadre de cette étude, si ces lignes et combinaisons d'offres sont réellement utilisées par les collégiens et lycéens.

3.5 Transport saisonnier

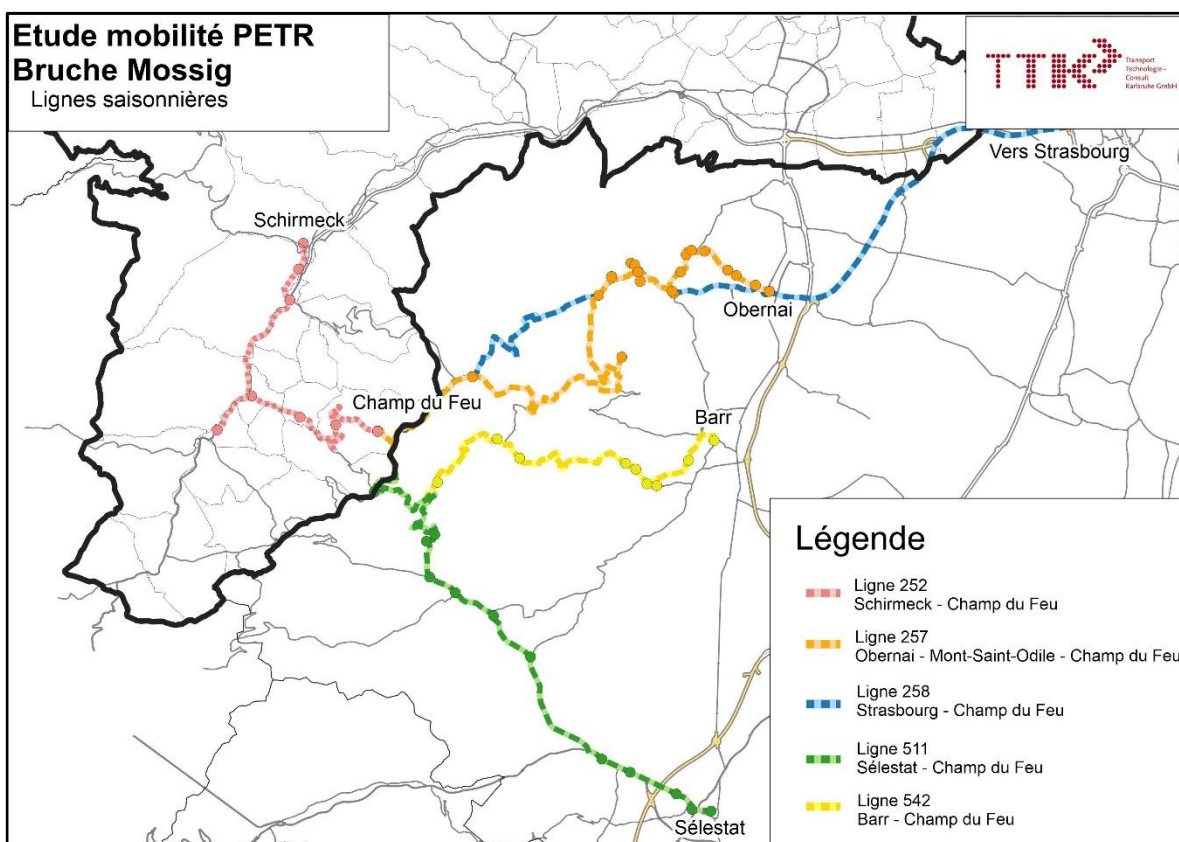


Figure 53: Lignes de car saisonnières sur le territoire du PÉTR

Le territoire du PETR Broche Mossig accueille l'unique domaine skiable du Bas-Rhin qui est le domaine du Champ du feu. Des lignes saisonnières permettent de s'y rendre en période hivernale : il s'agit des lignes 252, 258, 511 et 542.

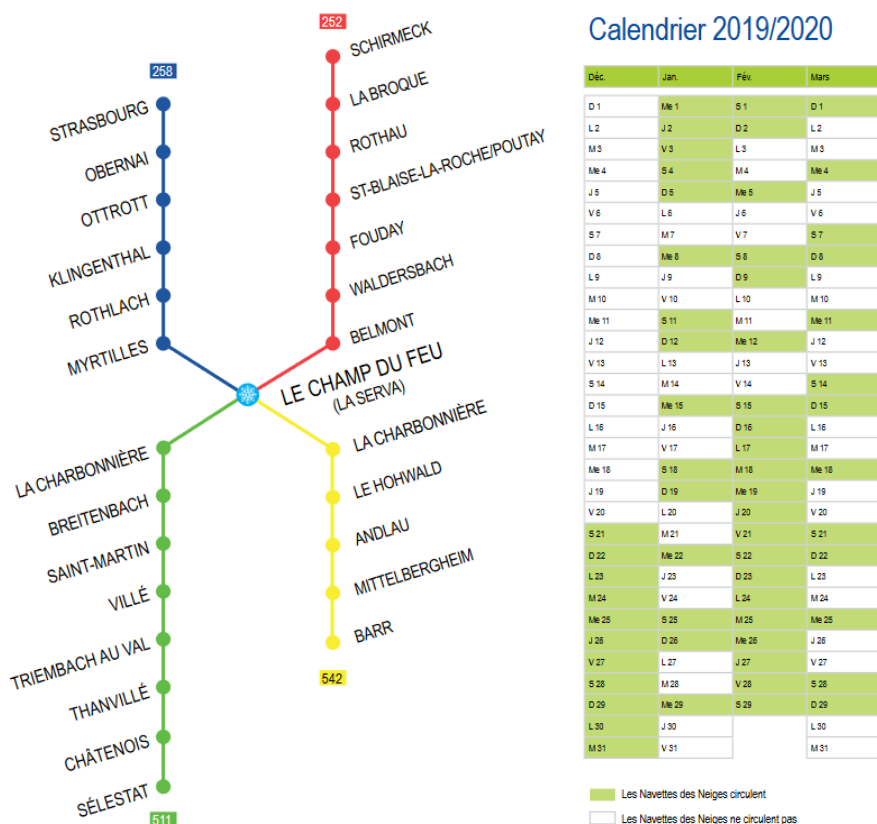


Figure 54: Schéma simplifié des navettes & Calendrier de circulation des navettes des neiges

Toutes ces lignes convergent vers le Champ du Feu depuis des bassins de vie forts du département : la ligne 511 part depuis Sélestat, la ligne 542 depuis Barr, la ligne 258 depuis Strasbourg par Obernai, et la ligne 252 depuis Schirmeck.

Celles-ci ne sont proposées que certains jours, notamment en période scolaire ou les mercredi, samedi et dimanche, et cela entre décembre et mars. De plus, la réservation est obligatoire pour avoir accès à ce service.

En ce qui concerne les validations billettiques, sur l'hiver 2019-2020, 1.162 usagers sont repartis du Champ du Feu à bord de la ligne 258 en retour vers Obernai puis Strasbourg. Cette ligne a circulé 55 jours au total sur cette période, ce qui en fait la ligne la plus circulée et la plus utilisée des navettes des neiges.

Pour les autres lignes, les données billettiques sont plus faibles, montrant l'usage ponctuel et peu connu de ces lignes :

- ▶ la ligne 252 reliant Schirmeck et le Champ du Feu n'a été opérée que deux fois : une fois pour une personne et la fois suivante pour un groupe de 15 personnes ;
- ▶ la ligne 511 provenant de Sélestat n'a été opérée que 7 jours pour un total de 32 validations ;

- ▶ la ligne 542 provenant de Barr n'a été opérée que 3 jours pour un total de 5 validations.

Il est cependant important de rappeler que l'hiver 2019-2020 était un hiver particulièrement doux avec un enneigement aléatoire.

3.6 Nouvelles mobilités : TAD, autopartage et e-mobilité

3.6.1 Analyse du TAD sur la CC de la Région de Molsheim-Mutzig

Au sein de territoire du PETR Bruche Mossig, seule la Communauté de Communes de la Région de Molsheim-Mutzig offre un service de Transport À la Demande.

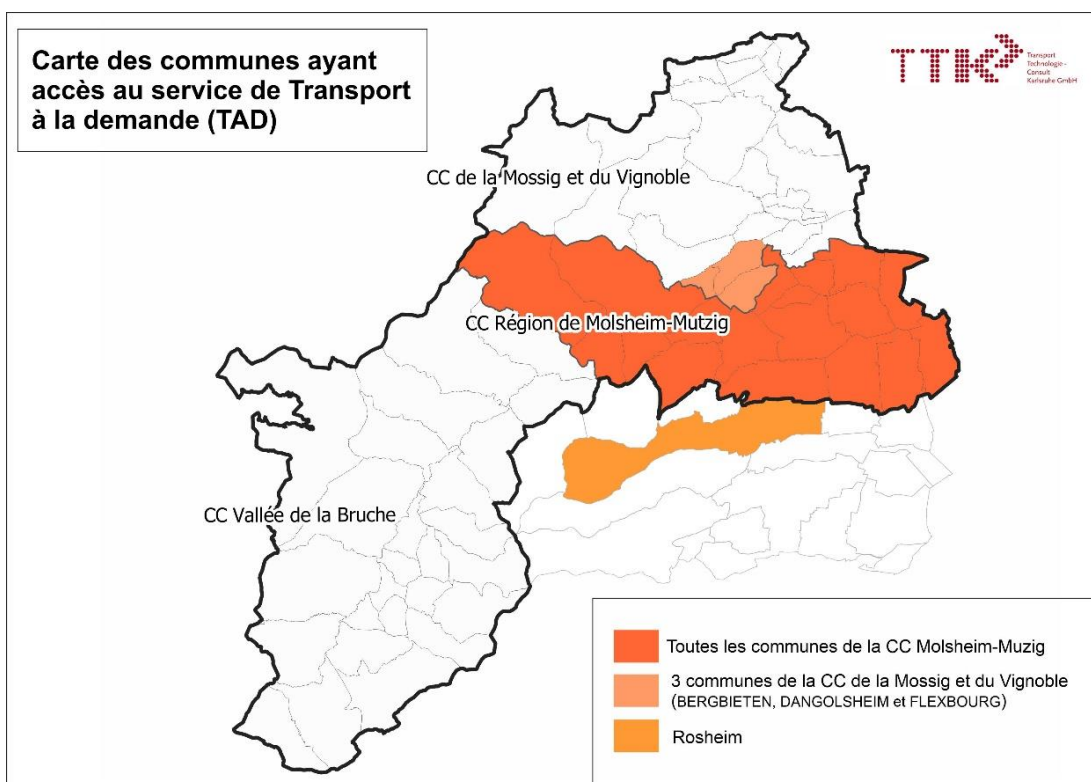


Figure 55: Accès au TAD

Les habitants des 18 communes de cette communauté de communes peuvent y avoir accès. Il est possible de se rendre dans n'importe quel lieu de la Communauté de Communes, si tant est que le motif n'est ni pour un trajet scolaire, ni pour un trajet professionnel. Il est donc possible d'utiliser ce service pour :

- ▶ accéder aux services publics : hôpital, consultations médicales, services à la population, marchés, gares SNCF., arrêts de bus, etc.
- ▶ se rendre dans des familles, chez des amis ou aller au marché.

Il est également ouvert pour des courses vers la commune Rosheim ou depuis les communes de Bergbieten, Dangolsheim et Flexbourg, communes au Nord de la Communauté de Communes de la Région de Molsheim-Mutzig appartenant à la communauté de Communes de la Mossig et du Vignoble.

Ce service est accessible à tous sans condition d'âge. Il est cependant nécessaire de réserver 24 heures à l'avance.

Le site internet de la Communauté de Communes mentionne que le service ne fonctionne que de 8h30 à 14h du lundi au vendredi. Il apparaît cependant dans le rapport d'activité que ce service aurait des horaires bien moins contraignants. Ce défaut de communication pourrait pénaliser l'accès au service.



Figure 56: Fonctionnement du TAD sur le site de la Communauté de Communes de Molsheim-Mutzig

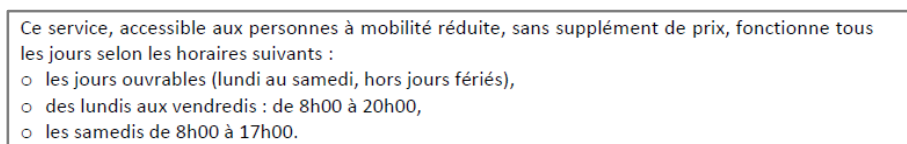


Figure 57: Fonctionnement du TAD tel que mentionné au rapport d'activité

Ce service n'est utilisé que par une faible proportion des résidents de la Communauté de Communes, mais avec une fidélité certaine.

Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
685	502	663	715	730	681	533	0	601	620	603	592	6925

Tableau 22: Nombre de courses réalisées (source : Rapport d'activité)

Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
97	97	95	110	100	93	102	0	85	90	99	100

Tableau 23: Nombre de clients différents ayant utilisés le service (source : Rapport d'activité)

Les motifs des déplacements sont globalement orientés vers l'accès aux services de santé (Médecin, Hôpital de jour, Maison de retraite) ou pour des courses. Seuls 2% des trajets ont vocation à réaliser un déplacement intermodal, notamment en lien avec une gare ferroviaire.

Motifs	COURSES	%
Banques	21	0,30
Coiffeurs/Institut de beauté	72	1,04
Courses	1701	24,56
Dentistes	27	0,39
Entourage	312	4,51
Loisirs	208	3,00
Hôpital de jour	1562	22,56
Impôts	6	0,09
La Poste	11	0,16
Pharmacie	7	0,10
Vétérinaire	1	0,01
Médecins	1203	17,37
Gare	148	2,14
Retour	1160	16,75
Maison des associations	7	0,10
Institutions (mairie, CC)	29	0,42
Ecoles	10	0,14
Maison de retraite	440	6,35
Total	6925	100,00

Tableau 24: Motifs d'usage du TAD (source : Rapport d'activité)

La distribution des courses au long de la journée suit un profil assez classique avec des pics en heures de pointe du matin et du soir et une demande de ce service globalement constante en journée.

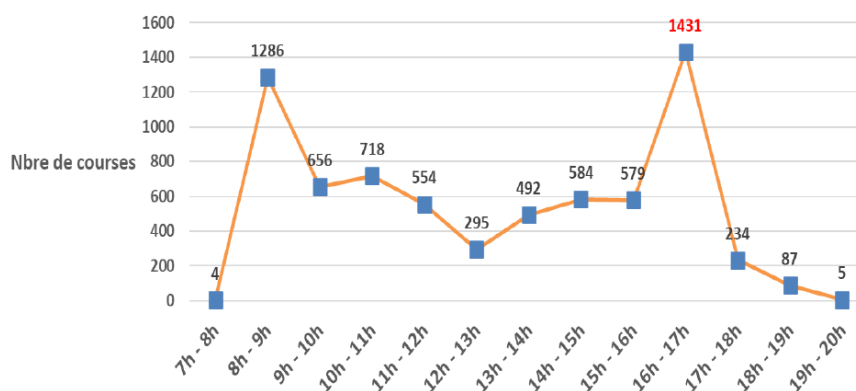
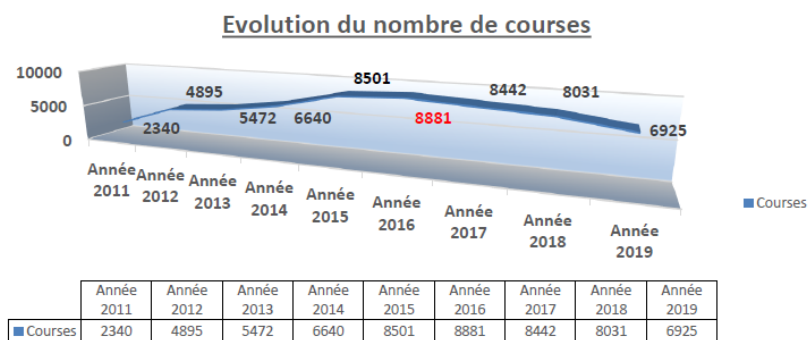


Figure 58: Distribution journalière des courses (Rapport d'activité)



2011* : le nombre de courses indiqué, pour l'année 2011, est du 16 Mai (date de la mise en place du service) au 31 Décembre.

Figure 59: Evolution de l'usage du TAD depuis la mise en place du service

Au sujet de l'évolution du service, après avoir atteint un seuil stable de 2015 à 2018, (entre 8031 et 8881 courses à l'année), un recul de sa fréquentation est observé en 2019 avec moins de 7.000 courses. L'année 2020 affichera également fort probablement un recul de sa fréquentation pour des raisons évidentes.

Ce service a coûté à la Communauté de Communes 38.396,63 € après déduction de l'aide apportée par la Région et des quotes-parts respectives aux communes proposant ce service et qui ne font pas partie de la CC.

3.6.2 Autopartage

Seule une station d'autopartage est recensée sur le territoire du PETR Bruche Mossig. Elle se situe au niveau de la gare de Molsheim où l'entreprise Citiz y partage deux véhicules.

3.6.3 Les bornes de recharge électrique

Plus d'une trentaine de borne de recharges électriques sont recensées au sein du PETR Bruche Mossig.

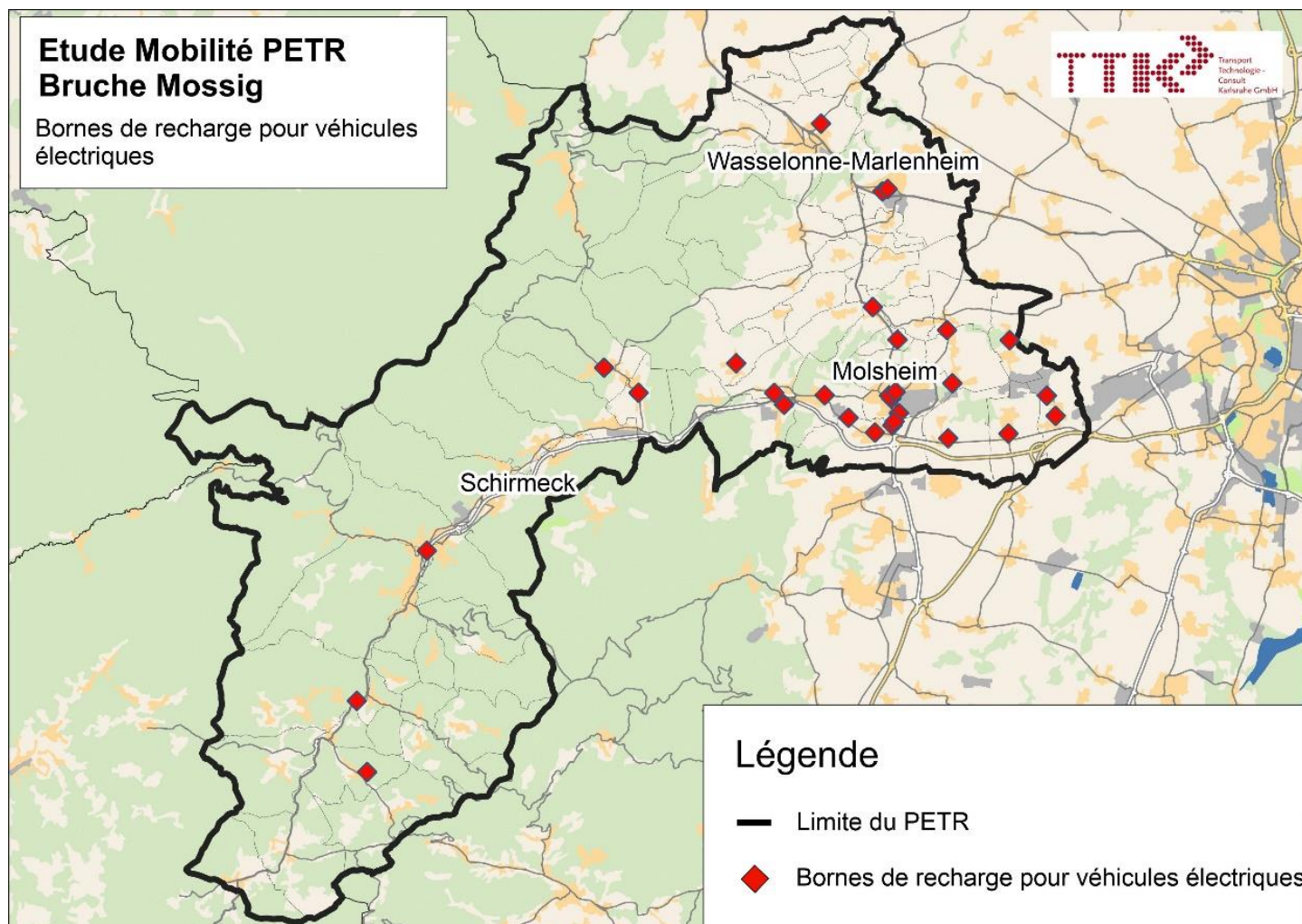


Figure 60: Bornes de recharge électrique sur le territoire du PETR

Celles-ci sont cependant plutôt concentrées dans la Communauté de Communes de la Région de Molsheim-Mutzig. Egalement, il est important de noter que certaines sont situées sur des espaces publics (comme par exemple sur le parking place des Jésuites à Molsheim), d'autres dans des espaces privés (comme par exemple à l'Hostellerie La Chenaudière à Colroy-La-Roche).

déplacements vers et depuis la Communauté de Commune de la Région de Molsheim-Mutzig sont majoritaires (près de 8.200 déplacements quotidiens). Ensuite, les déplacements vers et depuis Saint-Dié-des-Vosges, la Communauté de Commune du canton de Villé, la Communauté de Communes des Portes de Rosheim, ou encore l'EuroMétropole de Strasbourg, sont équivalents à hauteur de 3.000 à 4.000 déplacements journaliers.

La part modale en transport en commun de ces déplacements augmente dès que les origines-destinations sont compatibles avec les services TER. En effet, entre la Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche et la Communauté de Communes de la Région de Molsheim-Mutzig, 8% des déplacements se font en transport en commun, et entre la Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche et l'EuroMétropole de Strasbourg, 30% des déplacements se font en transport en commun.

- ▶ Pour la Communauté de Communes de la Région de Molsheim-Mutzig, en dehors des déplacements internes, c'est l'EuroMétropole de Strasbourg qui catalyse la majorité des déplacements avec près de 35.700 déplacements quotidiens. 15% de ces déplacements se font en transports en commun. Les déplacements vers les Communautés de Communes voisine de la Mossig et du Vignoble ainsi que celle des Portes de Rosheim sont ensuite avec près de 17.000 déplacements quotidiens, et une part modale ne dépassant jamais 5% pour les transports en commun. Seuls les flux vers la Vallée de la Bruche et vers la Communauté de Communes du Pays de Sainte-Odile, avec certes volumes conséquents (8.000 à 10.000 déplacements quotidiens) mais inférieurs à ceux cités précédemment, ont des part modale TC allant jusqu'à 7% soulignant l'importance du réseau TER pour de tels flux.
- ▶ Pour la Communauté de Communes de la Mossig et du Vignoble, les déplacements sont relativement équilibrés : près de 12.000 déplacements journaliers vers la Communauté de Communes du Pays de Saverne, près de 17.000 déplacements journaliers vers l'EuroMétropole Strasbourgeoise et près de 18.000 déplacements de / vers la Communauté de Communes de la Région de Molsheim-Mutzig. Seuls les déplacements vers et depuis l'EuroMétropole de Strasbourg présentent une part modale TC supérieure à 5% : 13% de ces déplacements se font en transport en commun.
- ▶ En termes de déplacements, la Communauté de Communes de la Mossig et du Vignoble et la Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche sont peu connectées. Les enjeux et les intérêts en terme de déplacements convergent cependant majoritairement vers la Communauté de Communes de la Région de Mosheim-Mutzig, qui centralisent une proportion importante des déplacements, ainsi que vers la métropole strasbourgeoise.
- ▶ Une chaîne de déplacements entre les Communautés de Communes du Pays de Saverne et du Pays de Barr se dégage en regroupant tous les maillons de cette chaîne suivant l'axe Saverne – Wasselonne – Molsheim – Rosheim – Obernai – Barr. Le territoire du PETR Bruche Mossig est une passage clef dans cet axe Nord-Sud le long du vignoble.

Déplacements et part modale TC au sein du PETR Bruche-Mossig en 2019

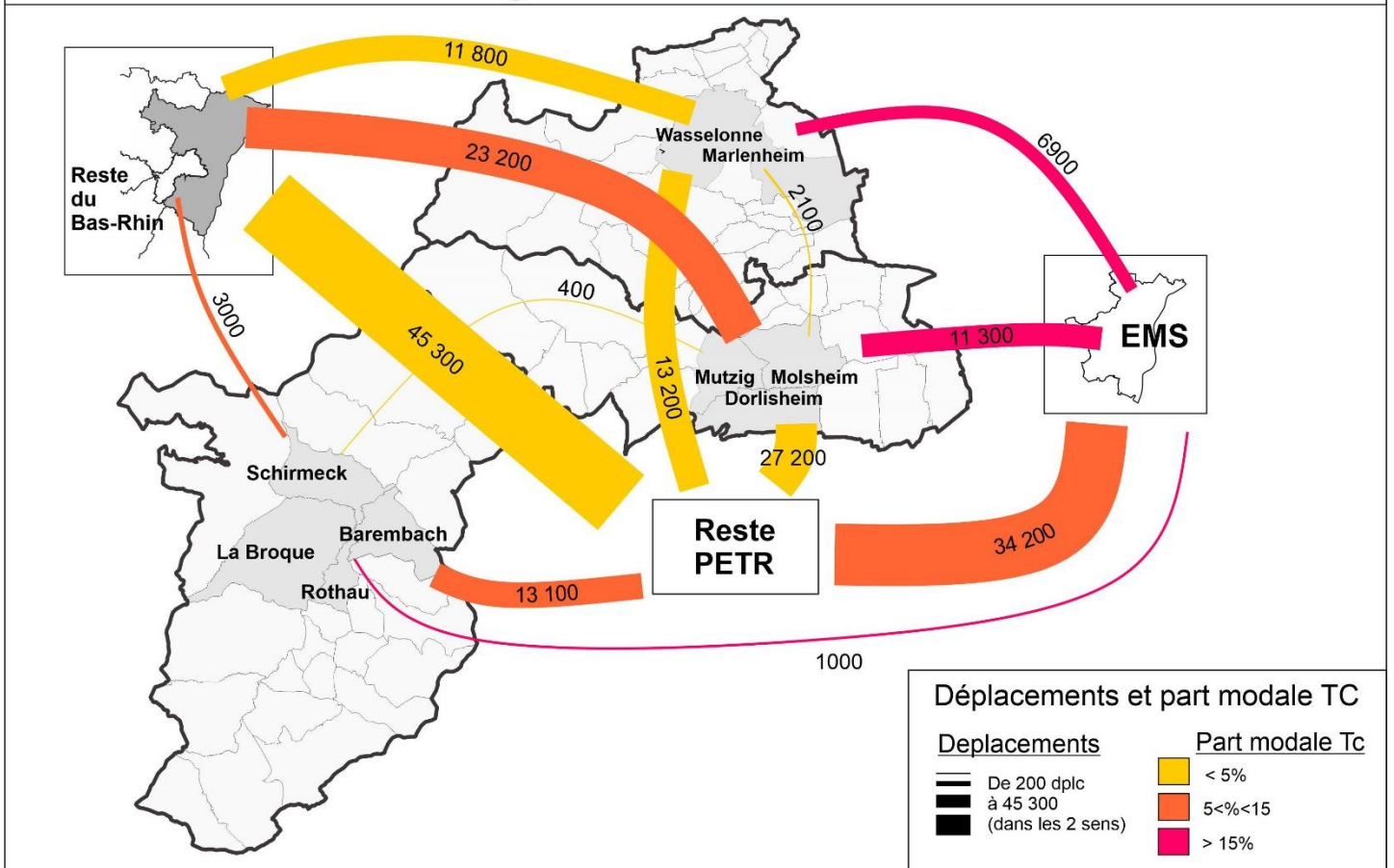


Figure 62: Flux de déplacements entre les pôles du PETR intercommunalités

En considérant les pôles du PETR, il est intéressant d'observer que les déplacements directs entre Molsheim / Mutzig / Dorlisheim et l'EMS, et entre Wasselonne / Marlenheim et l'EMS sont presque deux fois supérieurs avec respectivement 11.300 déplacements quotidiens pour le tripôle et 6.900 pour le bipôle. Ces deux pôles ont donc intrinsèquement une attractivité forte vers et depuis l'EuroMétropole Strasbourgeoise. L'aire urbaine de Schirmeck / La Broque / Barembach / Rothau est également orientée fortement vers l'EMS : l'agglomération strasbourgeoise est le pôle urbain qui échange le plus de déplacements avec l'aire urbaine de Schirmeck / La Broque / Barembach / Rothau, le reste des déplacements étant très disparate.

Les déplacements entre Wasselonne / Marlenheim et Molsheim / Mutzig / Dorlisheim (2.100 déplacements quotidiens) confirment qu'une réelle demande existe, tandis qu'il est à nouveau observé que les liens entre l'aire urbaine de Schirmeck et Wasselonne / Marlenheim sont très faibles et donc marginaux (ne sont pas représentés sur la carte).

4.2 Analyse prospective des déplacements à l'horizon 2030

Cette analyse par polarités a également pu être réalisée prospectivement à horizon 2030. Pour cela, le modèle de déplacements dessiné à l'échelle du Bas-Rhin envisage une évolution démographique basée sur les projections Omphale de l'INSEE, qui envisage une très lente augmentation de la population sur le territoire du PETR Bruche Mossig.

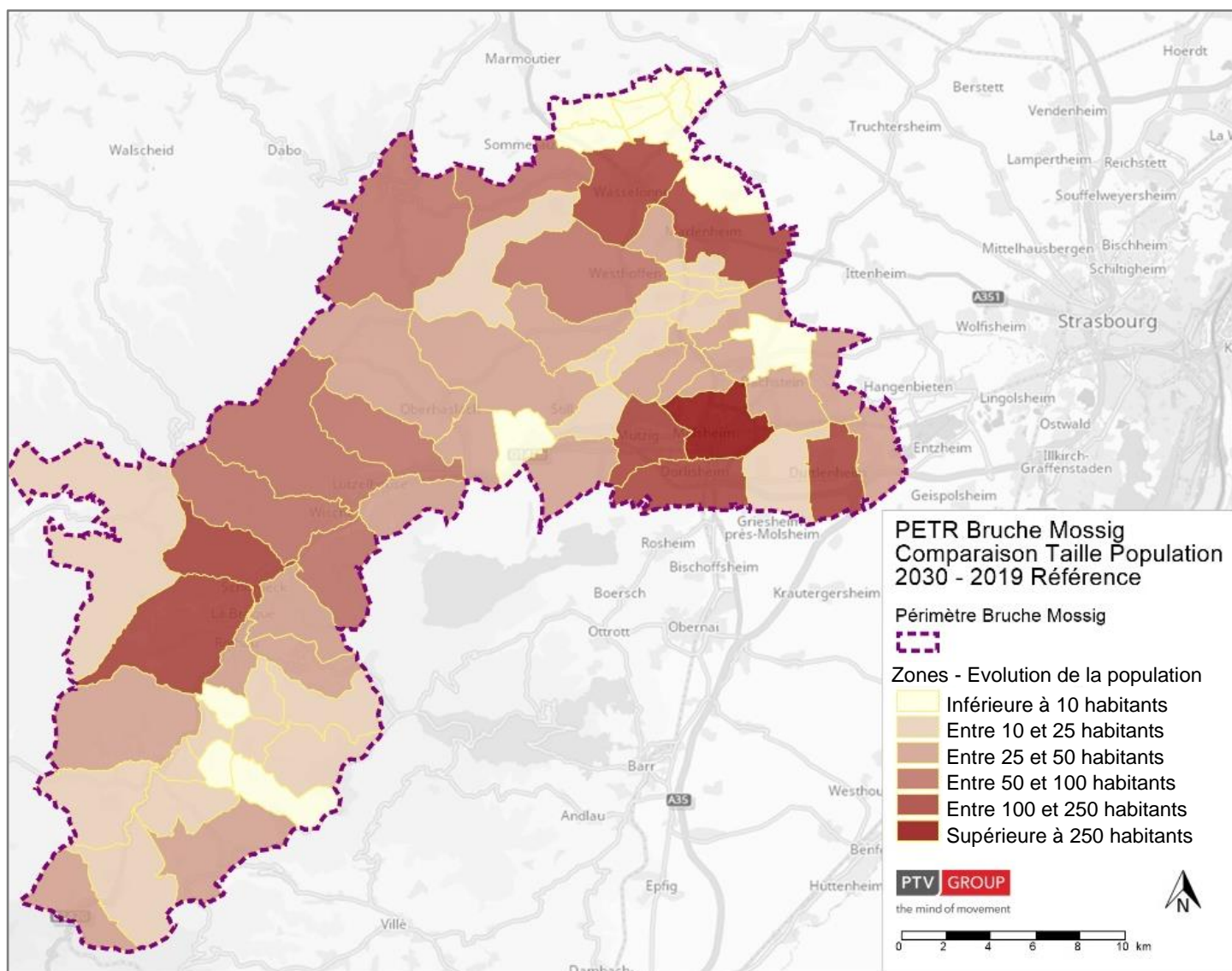


Figure 63: Evolution de la population 2019-2030 sur le territoire de Bruche Mossig

Ces évolutions de la population et leurs impacts sur les déplacements sont retranscrites sur la carte ci-après.

Prévision des déplacements et part modale TC au sein du PETR Bruche-Mossig en 2030 (donnés PTV)

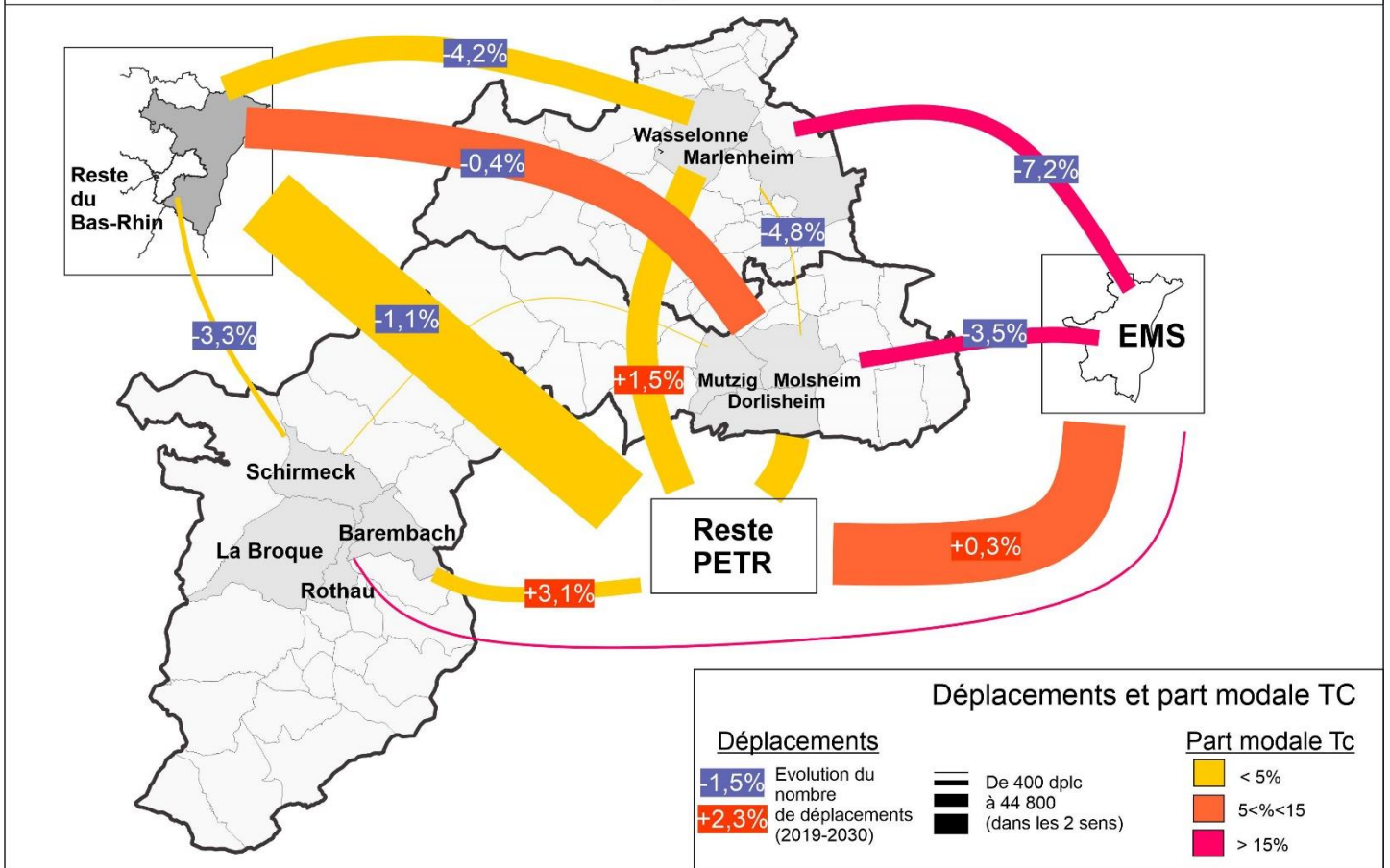


Figure 64: Evolution des déplacements 2019 - 2030 entre polarités sur le territoire de Bruche Mossig

Les résultats de l'analyse prospective montrent une tendance à la diminution des déplacements, et ce, malgré la faible augmentation de la population.

Ces évolutions s'expliquent essentiellement en raison de la structure de la population. On observe ainsi un vieillissement de la population entre 2019 et 2030, avec certes une augmentation globale de celle-ci, mais avec des groupes de personnes moins mobiles et qui utilisent davantage les VP.

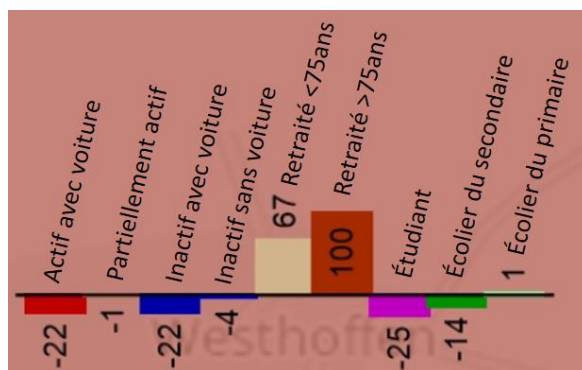


Figure 65: Evolution de la population 2019-2030 sur une commune (ici Westhoffen)

5 Analyse environnementale

Les analyses d'émissions CO₂ et les veh*km ont été réalisées à l'aide du modèle de calcul HBEFA 2019, et sont compris dans les résultats pour tous les véhicules, VL et PL⁸.

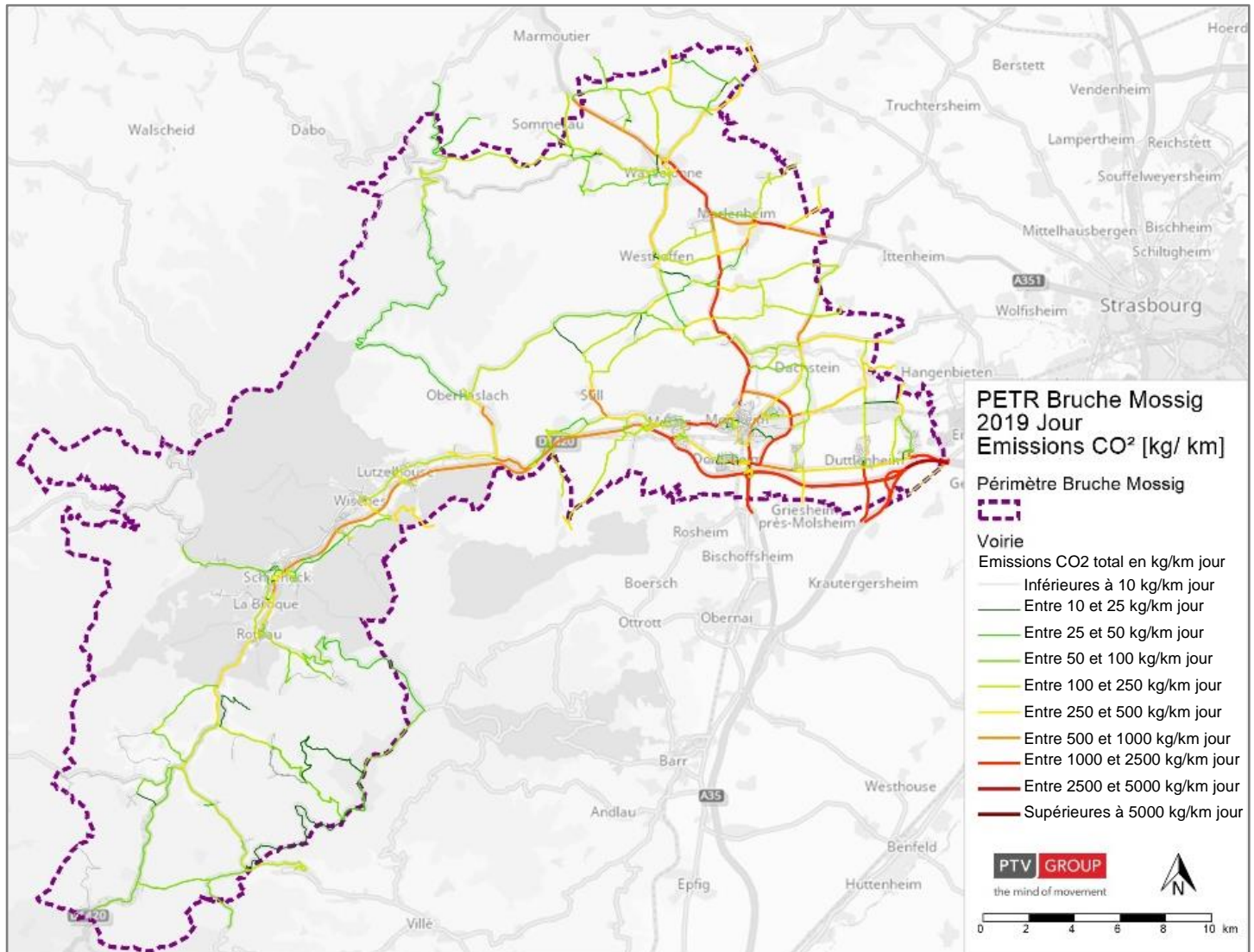


Figure 66: Émissions de CO₂ dues aux véhicules sur le territoire de Bruche Mossig

A titre indicatif, il apparaît que les transports sont responsables de l'émission de plus de 320 tonnes de CO₂ sur le territoire du PETR Bruche Mossig. La RD1420 sur la vallée de la Bruche est responsable de 15% de ces émissions, tandis que l'A352 est responsable de 13% des émissions.

⁸ Véhicules Légers et Poids Lourds.

Par ailleurs, il est intéressant de remarquer que l'axe entre Molsheim, Marlenheim et Wasselonne ressort de ces analyses des émissions, révélant l'impact des déplacements qui s'y effectuent.

2019				
Indicateur par jour	1000 veh*km	CO ₂ [t]	% veh*km	% CO ₂ [t]
Territoire PETR Bruche Mossig	1800,70	320,00	100%	100%
D1420	289,80	47,80	16%	15%
A352	249,70	42,30	14%	13%
2030				
Indicateur par jour	1000 veh*km	CO ₂ [t]	% veh*km	% CO ₂ [t]
Territoire PETR Bruche Mossig	2232	440,7	100%	100%
D1420	398,6	59	18%	13%
A352	308	50,4	14%	11%
Évolution 2019 -2030				
Indicateur par jour	1000 veh*km	CO ₂ [t]	% veh*km	% CO ₂ [t]
Territoire PETR Bruche Mossig	+431,3	+120,7	+24%	+38%
D1420	+108,8	+11,2	+38%	+23%
A352	+58,3	+8,1	+23%	+19%

Tableau 25: Impact environnemental 2019 – 2030 du transport sur le territoire du PETR

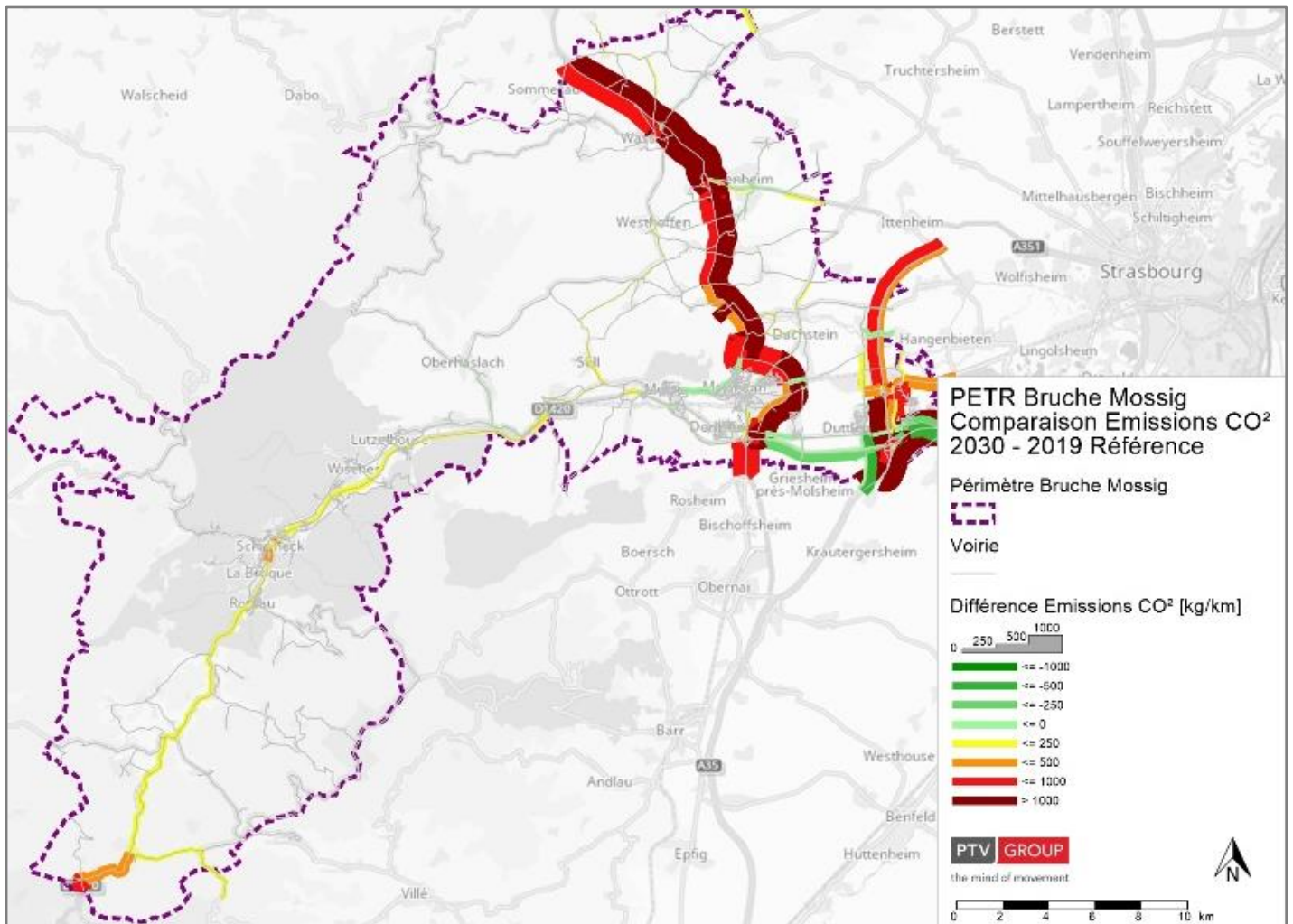


Figure 67: Évolutions des émissions de CO₂ dues aux véhicules de 2019 à 2030 sur le territoire de Bruche Mossig

Avec le scénario de référence projeté à 2030, les émissions auraient tendance à croître, avec notamment une augmentation importante sur l'axe entre Molsheim et Wasselonne.

Ces analyses se croisent avec l'évolution de la charge tout véhicule sur les axes routiers d'ici 2030 avec le scénario de référence programmé en 2019 incluant uniquement les projets futurs validés.

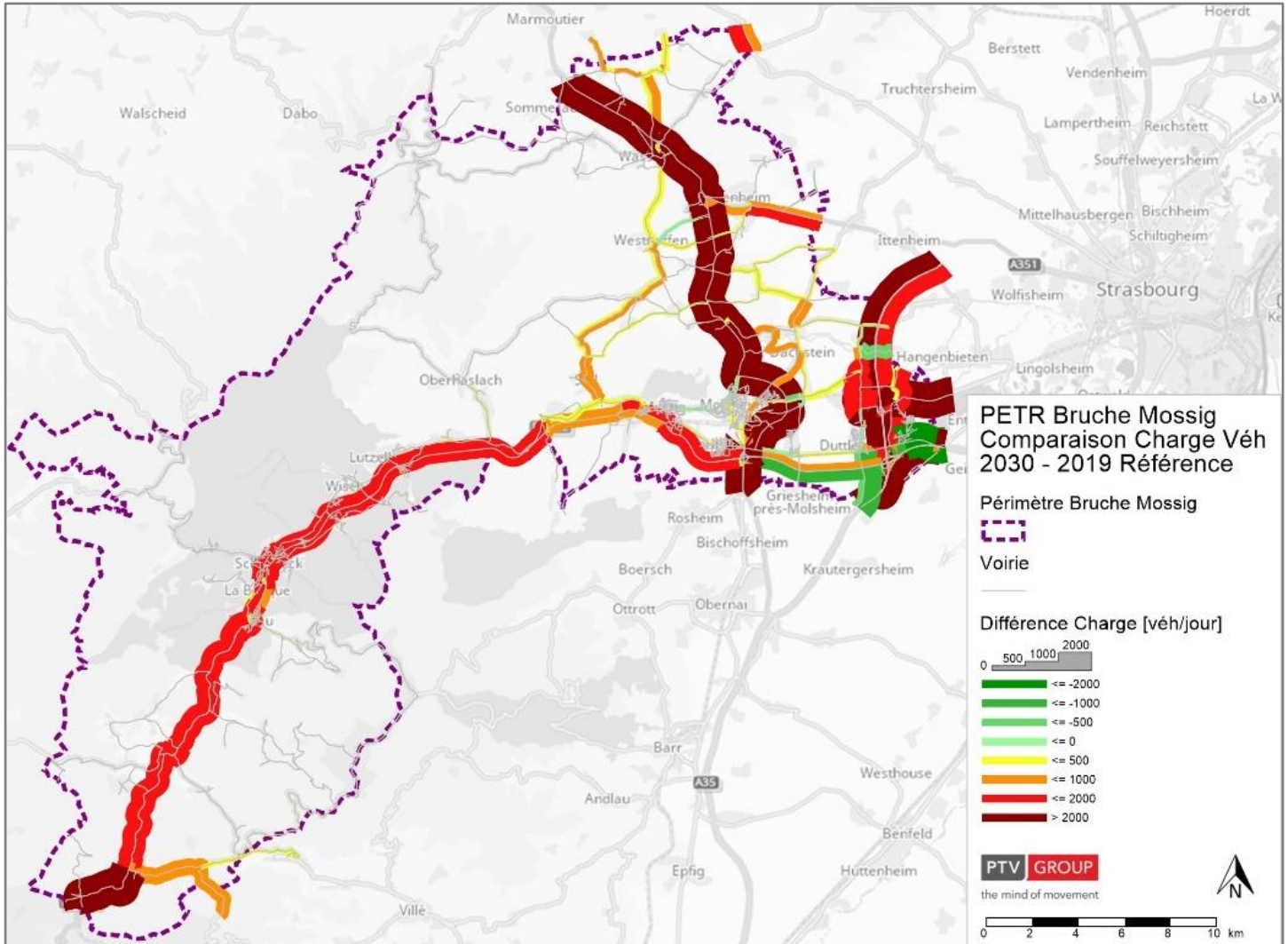


Figure 68: Evolution des charges véhicules sur le réseau routier d'ici 2030 (Modèle PTV – Bas-Rhin)

Trois axes se distinguent avec des augmentations conséquentes de la charge de véhicules :

- ▶ la charge de véhicules sur la D422 puis D1004 de Dorlisheim à Wasselonne tend à croître de manière conséquente, avec plus de 2000 véhicules / jour en plus d'ici 2030.
- ▶ la RD1420 dans la vallée de la Bruche accueillera également, à scénario identique, une augmentation forte de la charge de véhicules avec plus de 1.000 véhicules / jour.
- ▶ il est prévu que la charge de véhicules augmente sur les tronçons autoroutiers en lien avec les grands projets en cours.

6 Analyse de l'EMA et réalisation de l'enquête supplémentaire

6.1 Retours sur les principaux enseignements de l'EMA

Le PETR Bruche Mossig entrait dans le périmètre de la dernière Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²) réalisée dans le département du Bas-Rhin en 2019.

L'ADEUS (Agence d'Urbanisme de Strasbourg) a produit fin 2019 une 1ère note de synthèse, qui présente les principaux résultats de cette étude, avec des comparaisons dans le temps (EMD 2009) et entre territoires.

Parmi les échelles retenues pour procéder à ces comparaisons, l'ADEUS identifie 7 SCoT, comme le montre la carte ci-dessous.

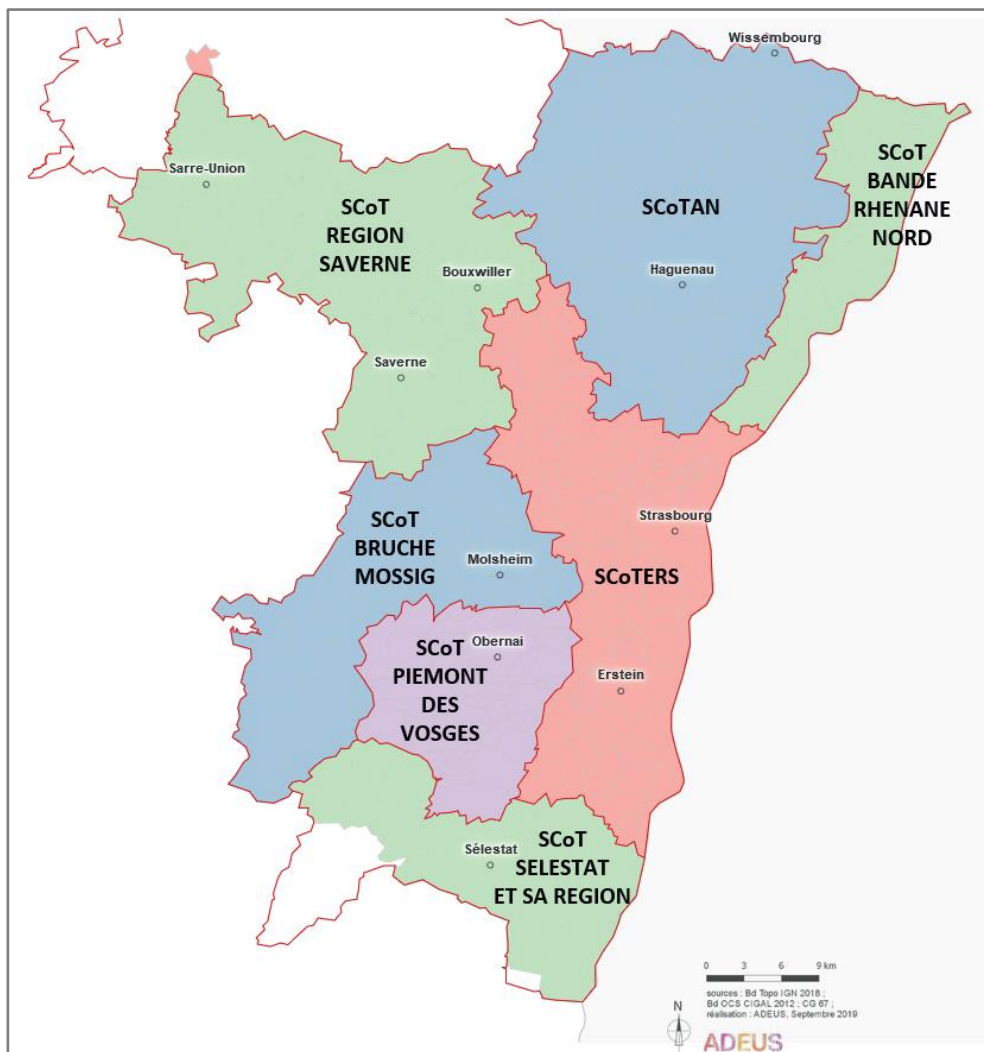


Figure 69: Découpage territorial d'analyse (ADEUS)

Les comportements et les caractéristiques de la mobilité dans l'EuroMétropole sont bien évidemment très différents de ceux du reste du Département et c'est pourquoi, il n'est pas ici pertinent de retenir les résultats du SCoTERS pour les comparaisons qui seront faites entre le SCoT Bruche Mossig et les 5 autres SCoT retenus, qui sont donc :

- ▶ SCoT de la Bande Rhénane
- ▶ SCoT de la Région de Saverne
- ▶ SCoT du Piémont des Vosges
- ▶ SCoT de l'Alsace du Nord (SCOTAN)
- ▶ SCoT de Sélestat et sa région

Ainsi, l'analyse des données permet de dresser les constats suivants au niveau du SCoT Bruche Mossig :

- ▶ **4,0 déplacements par jour vs 4,2 pour le reste du Département** (3,9 pour les SCoT de la région de Saverne et Piémont des Vosges, mais 4,3 pour Bande Rhénane Nord et 4,5 pour Sélestat et sa région),
- ▶ Mais près de **2.000.000 de kms parcourus chaque jour par les habitants du SCoT**, qui sont ceux qui parcourent le plus grand nombre de kms dans le Département, 23,8kms / jour (vs 22,4 pour celui de la Bande Rhénane Nord et 20 à 21,2 pour les 4 autres SCoT, le SCoT de la Région de Strasbourg, avec 13,6 kms/jour n'entre pas dans le champ pertinent des comparaisons),
- ▶ **19% ont un abonnement TC en cours de validité** (23% pour CCMV), nettement au-dessus du SCoT de la Bande Rhénane Nord et du SCOTAN (11%) et supérieur aux autres SCoT (14% Piémont des Vosges, 16% Sélestat, 17% Saverne). Ce taux a presque doublé en 10 ans !
- ▶ **Un taux d'équipement de 1,5 voitures par ménage** (équivalent à Saverne et Sélestat vs 1,6 ou 1,7 pour les 3 autres), tiré vers le bas par la partie la plus urbanisée à l'Est de la CCRMM. Ce taux est en baisse de 0,1 en 10 ans, baisse certainement due à une diminution du nombre de personnes par ménage,
- ▶ 2,0 vélos par ménage, soit le 2^{ème} SCoT en taux d'équipement vélo derrière celui de la Bande Rhénane Nord (2,5),
- ▶ **Une part modale des Transports en Commun Interurbains de 5%**, 2^{ème} des SCOT derrière celui de la Région de Saverne à 6%,
- ▶ **Une part modale de 5% pour le vélo**, ce qui place le PETR en 2^{ème} position derrière celui de la Bande Rhénane Nord (6%),
- ▶ **Une part modale VP de 60%** (48% VPC et 12% VPP), tous les SCoT étant très proches, sauf celui de la Bande Rhénane (67%),
- ▶ **Une part modale de la marche à 30%**, 2^{ème} derrière le SCoT du Piémont des Vosges (33%)

Au-delà de la mise en valeur et en perspective des comportements actuels en matière de mobilité des habitants du SCOT de la Bruche-Mossig, il était également intéressant d'analyser les données de l'EMA à un niveau plus fin. Ainsi, nous avons réalisé des analyses complémentaires par Communauté de Communes, la CC de la Région de Molsheim Mutzig étant elle-même séparée en deux secteurs :

- ▶ D'une part, le regroupement des communes de Molsheim, Mutzig et Dorlisheim, qui représentait d'ailleurs déjà dans l'EMA un secteur autonome ; située en limite de l'Eurométropole et comprenant les 2 communes les plus

peuplées du PETR (17.717 habitants au total), on pressent bien que les comportements en matière de mobilité méritent d'être analysés spécifiquement pour ce territoire, peu étendu, mais avec une densité de population élevée,

- ▶ D'autre part, les autres communes de la Communauté de Communes de la Région de Molsheim Mutzig, soit une population totale de 21.844 habitants répartis sur 130 km².

Les 4 secteurs d'analyse retenus sont présentés dans la carte ci-dessous et il est intéressant de relever qu'ils sont équilibrés quant au nombre d'habitants :

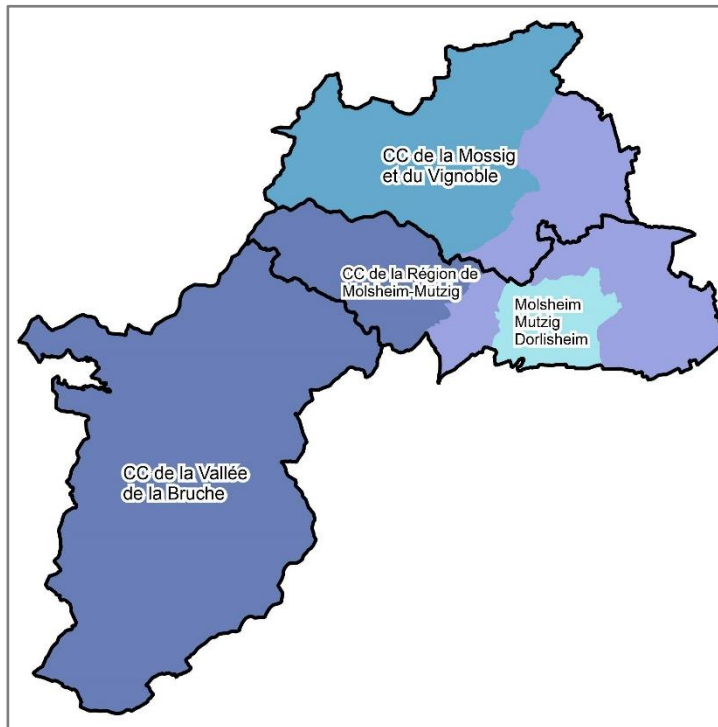


Figure 70: Identification des 4 secteurs d'analyse au niveau du PETR Bruche Mossig (TTK)

Les principaux enseignements que l'on peut retirer de l'EMA, à cette échelle des 4 secteurs géographiques, montrent principalement **des profils et comportements différents dans la partie la plus urbaine de la CCRMM** :

- ▶ **Une mobilité résidentielle plus dynamique**, avec 32% de ménages installés dans les 5 dernières années vs. 23% pour le reste du territoire,
- ▶ **Une mobilité également nettement supérieure avec 4,39 déplacements par jour**, soit bien au-dessus du reste du territoire : 4,19 pour les autres communes de la CCRMM, 3,89 pour la CCMV, 3,82 pour la CCVB,
- ▶ **Une part modale de la marche à pied de 42%**, soit 1,81 déplacements par personne et par jour, à comparer avec 1 déplacement à pied par personne et par jour pour les autres habitants de la CCRMM et ceux de la CCMV (1,25 pour ceux de la CCVB),
- ▶ Logiquement, **plus d'un déplacement sur deux de moins d'un kilomètre** vs. seulement 30 à 35% dans les autres secteurs du PETR,
- ▶ **Un taux d'équipement en voitures particulières de 1,23 par ménage** vs. 1,61 pour le reste de la CCRMM et la CCMV et 1,45 pour la CCVB, avec une

moins proportion de véhicules diesel : 51%, soit 12 points de moins que les 3 autres secteurs.

Les autres résultats significatifs sont :

- ▶ **79% des déplacements effectués sont internes au PETR**, cette proportion montant à 90% pour la CCVB (71% pour la CCMV),
- ▶ 12% des déplacements (majoritairement pour se rendre au travail ou sur le lieu d'études) se font à destination de Strasbourg (7%) ou d'une autre commune de l'Eurométropole (5%), cette proportion variant de 7% pour la CCVB à 17% pour les communes rurales de la CCRMM (mais seulement 9% pour Molsheim/Mutzig/Dorlisheim),
- ▶ 8% des déplacements des habitants de la CCMV sont à destination de Saverne ou sa région,
- ▶ **Le taux d'équipement en vélo varie fortement selon les secteurs**, de 2,8 vélos/ménage pour la partie « rurale » de la CCRMM vs. 1,7 pour CCVB, 2,13 pour la CCMV et 2,21 pour les 3 communes principales de la CCRMM,
- ▶ **23% des habitants de la CCMV disposent d'un abonnement TC en cours de validité**, ce qui témoigne du succès de la ligne 230 ; à titre de comparaison, le taux d'abonnement aux TC n'est que de 18% pour la partie urbaine de la CCRMM qui dispose pourtant d'un accès privilégié aux gares de l'axe Strasbourg-Saales.

Ces données de cadrage permettent de mettre en évidence un certain nombre de faits qui doivent s'imposer pour toute réflexion sur l'optimisation de l'offre de mobilité sur le territoire et notamment :

- ▶ **L'enjeu majeur que représentent les déplacements internes au PETR** qui pèsent pour près de 80% de l'ensemble des déplacements et sont le plus souvent effectués en voiture,
- ▶ **Une utilisation du vélo variable selon les secteurs**, d'une part en raison du taux d'équipement, mais aussi de la topographie plus ou moins favorable à cette pratique,
- ▶ **Une utilisation actuelle des TC loin d'être négligeable** en dépit de l'absence d'une offre interne au territoire,
- ▶ Hormis pour la partie urbaine de la CCRMM, **des déplacements motorisés** souvent longs, 45% de plus de 10 kms pour les habitants de la CCVB, 35% pour ceux de la CCMV.

L'ensemble des tableaux utilisés au soutien de cette analyse figurent en annexe du présent document.

6.2 Enquête mobilité complémentaire

Dans le cadre de cette étude, une enquête complémentaire a été réalisée afin de recueillir des informations complémentaires et de tester la sensibilité de la population à de nouvelles solutions de mobilité sur le territoire du PETR Bruche Mossig.

Le questionnaire dispensé, le rapport d'analyse des résultats et les résultats bruts sont disponibles en annexe du présent rapport (annexes 3.1 à 3.3).

6.2.1 Composition du questionnaire

Disponible en annexe 3.1, le questionnaire est structuré autour de trois grandes parties :

- ▶ Partie 1 – Caractéristiques du ménage
- ▶ Partie 2 – Comportements en matière de mobilité
- ▶ Partie 3 – Opinions sur propositions en matière d'évolution de l'offre et des nouvelles mobilités
 - ▶ En lien avec les transports collectifs
 - ▶ En lien avec le stationnement / le covoiturage
 - ▶ En lien avec le vélo
 - ▶ En lien avec les nouvelles mobilités

6.2.2 Conclusions générales de l'enquête mobilité complémentaire

Disponibles intégralement en annexe 3.2 et 3.3, les résultats analysés et bruts permettent de faire ressortir les principales conclusions suivantes.

Parmi les solutions de mobilité proposées, on constate un plébiscite pour les pistes cyclables quel que soit le territoire considéré, ce qui n'est pas surprenant au vu de la fréquence d'utilisation de ce mode.

Parmi les 13 propositions, l'amélioration de la sécurisation des pistes cyclables arrive partout en tête, devant l'amélioration de la signalétique, l'aide à l'achat 200 de vélos à assistance électrique ne vient qu'ensuite. Au vu de l'intensité actuelle de l'utilisation du vélo, il apparaît donc que l'amélioration des infrastructures répondra mieux aux attentes de la population qu'une aide financière directe, qui ne profiterait qu'à quelques-uns.

L'augmentation des capacités de stationnement dans les gares concerne surtout les habitants de Molsheim, Mutzig et Dorsheim qui sont ceux bénéficiant d'une offre ferroviaire de proximité, mais pour les autres habitants de la CCRMM, c'est l'amélioration de l'accès aux gares qui est davantage attendue.

Quand on regarde ce que les habitants choisissent comme mesure prioritaire, on peut noter que le développement d'une offre de TAD est cité dans 9 des cas et dans toutes les Communautés de Communes la création d'une plateforme facilitant pour se rendre à Strasbourg en période creuse étant citée par 8 des habitants (surtout ceux de la CCMV et de la CCVB).

L'extension du parc de bornes de recharge est également souvent citée comme une priorité, tandis que le potentiel d'un service d'autostop organisé (type Rézo Pouce) n'intéresse qu'une petite minorité de personnes.

Enfin, l'aménagement de parkings de covoiturage à proximité des grands axes mériterait d'être étudiée finement, un tel développement pouvant s'avérer complémentaire de la création d'une plateforme qui organiserait ces pratiques, déjà très présentes aujourd'hui de manière informelle sur le territoire du SCoT.

7 Conclusion avec identification des premiers enjeux

7.1 Des niveaux de desserte inégaux

L'analyse de l'intensité de la desserte a été réalisée en s'intéressant au nombre de services de transport en commun (lignes autocars régulières ou TER) offerts par jour, en fonction du jour de la semaine et de l'ensemble de la population et des emplois d'une commune.

En effet, pour pouvoir comparer ces différentes valeurs entre différents territoires d'importances diverses, le nombre de services a été pondéré par le nombre d'habitants auquel a été ajouté le nombre d'emplois, cela dans le but de considérer tout type de déplacement, lié aux trajets pendulaires, tourisme-loisirs ou utilitaires. La différence entre l'offre offerte par une desserte de bus et train a également été prise en compte par l'établissement de l'approximation suivante : un train équivaut à deux cars en termes d'attractivité.

Aussi, certaines communes ont été rassemblées par pôle. En effet, des gares ferroviaires sont situées à proximité directe de la frontière avec une autre commune et le bâti y est continu, elles desservent donc tout autant les habitants d'une même commune que ceux de l'autre. Ont ainsi été rassemblés :

- ▶ Schirmeck / La Broque / Rothau / Barembach ;
- ▶ Wisches / Russ ;
- ▶ Lutzelhouse / Muhlbach ;
- ▶ Plaine / Saint-Blaise-la-Roche ;
- ▶ Gresswiller / Dinsheim-sur-Bruche ;
- ▶ Ernolsheim-Bruche / Duttlenheim / Duppigheim ;
- ▶ Marlenheim / Wangen (pour le TSPO).

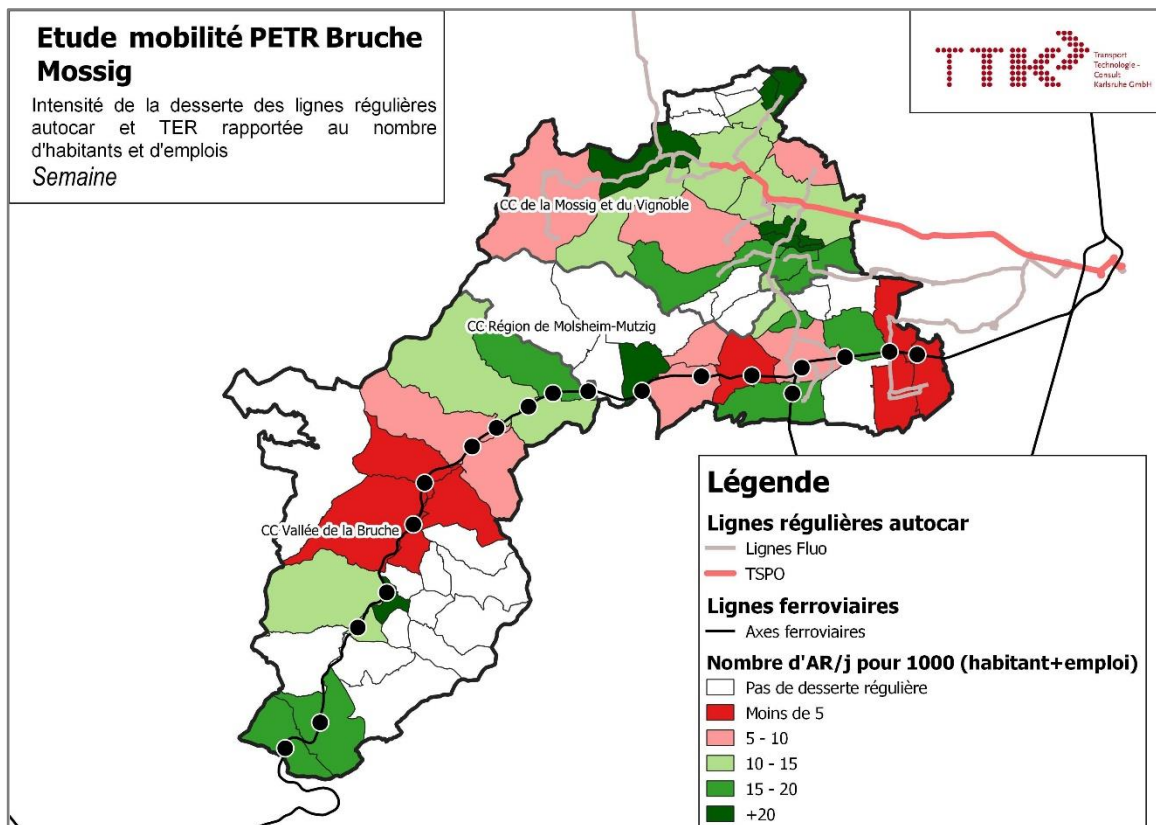


Figure 71: Intensité de la desserte rapportée à la population et aux emplois en semaine

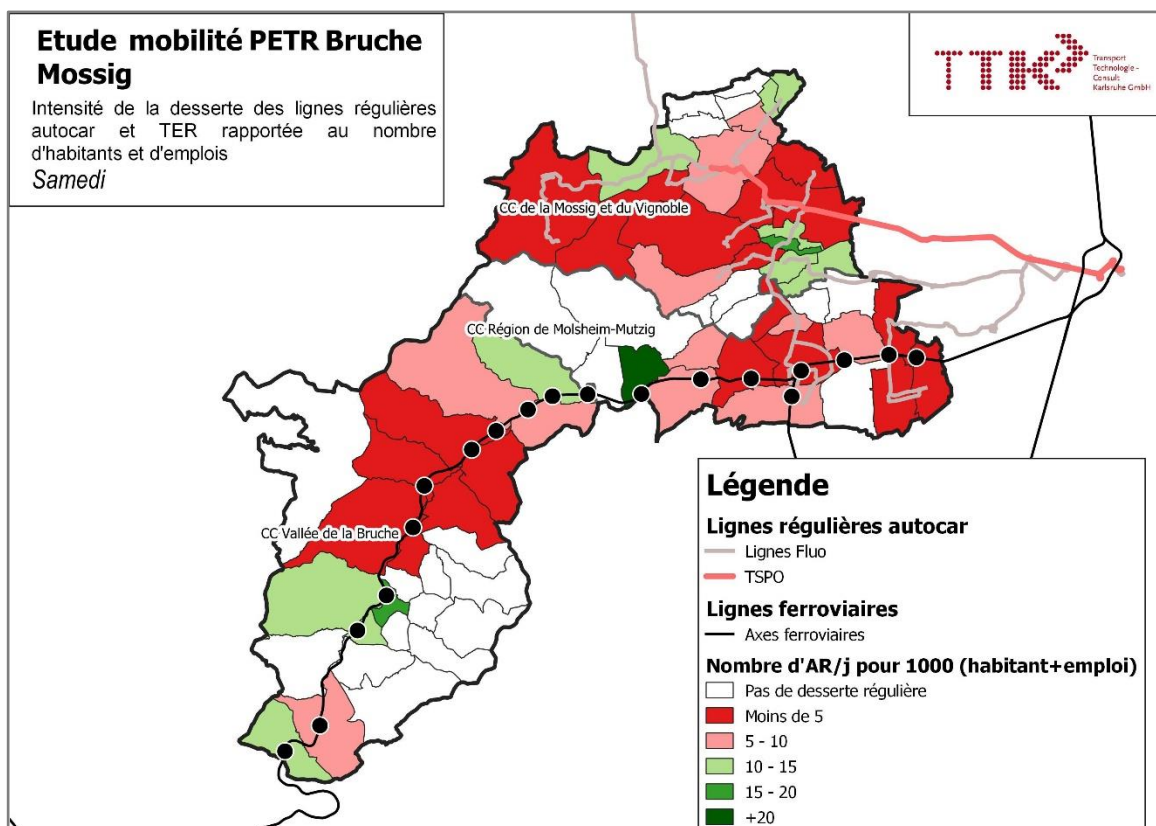


Figure 72: Intensité de la desserte rapportée à la population et aux emplois un samedi

Les observations réalisées avec les chiffres de la semaine et du samedi sont plutôt semblables. Il est par exemple intéressant de remarquer que la majorité des communes du nord du PETR (CC de la Mossig et du Vignoble) bénéficient d'une offre directe sur leur territoire. Au contraire, dans la vallée de la Bruche, ou le train est la seule offre de transport public, plus de villages sont isolés.

L'offre ferroviaire est justement plutôt importante pour les petites villes le long de la ligne mais proportionnellement beaucoup plus faible pour les gros pôles de plus de 4000 habitants que sont Molsheim, Mutzig, Schirmeck / La Broque / Rothau / Barembach et Erolsheim / Duttlenheim / Duppigheim.

Le dimanche, l'offre s'appauvrit et le nombre de territoires n'ayant plus accès à une offre fixe augmente notamment entre Molsheim et Marlenheim / Wasselonne, axe qui ressemble pourtant de nombreux villages. Le constat est le même à l'extrême nord du PETR. Plus aucun territoire n'est fortement desservi, à l'exception des villes au fond de la vallée de la Bruche qui profitent d'un service de train minimum mais d'une population très faible.

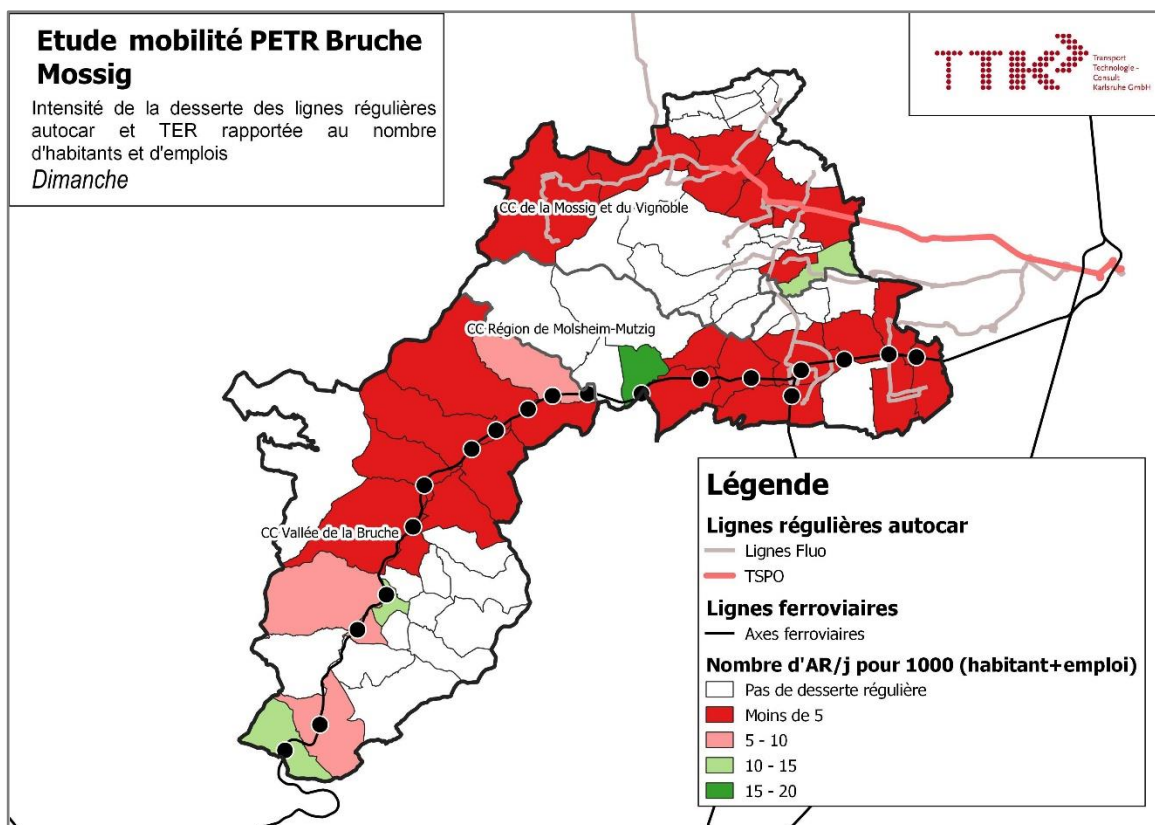


Figure 73: Intensité de la desserte rapportée à la population et aux emplois un dimanche

Ces niveaux de dessertes inégaux sont une caractéristique des territoires mêlant des pôles avec des dynamiques proches d'un environnement périurbain voire urbain, avec des communes rurales et / ou montagneuses.

7.2 Une offre diversifiée et adressée à tous les territoires

La diversité de l'urbanisation, de reliefs, de répartition des emplois, ainsi que la dispersion des services ne permettent pas d'envisager une solution unique à l'échelle du PETR. Aussi, les enjeux pour la mobilité sont divers et doivent reposer sur différents leviers d'actions.

7.2.1 Des enjeux pour le transport ferroviaire

Le transport ferroviaire, dont la Région Grand Est est l'Autorité Organisatrice, doit constituer une armature pour la mobilité au sein du PETR Bruche Mossig. L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional doit permettre des évolutions de l'offre devant tendre vers une attractivité renforcée du TER permettant d'envisager une articulation des autres mobilités avec le train.

Des points particuliers sont à travailler :

- ▶ l'amélioration de la continuité de l'offre, notamment pour la desserte de la vallée de la Bruche, tant pour les déplacements professionnels et scolaires que de loisirs ou touristiques ;
- ▶ la lisibilité de l'offre en termes de politique d'arrêt des différentes missions ;
- ▶ la proposition d'une meilleure offre en soirée, notamment au départ de Strasbourg, pour rejoindre la vallée de la Bruche et assurer une meilleure connexion aux offres nationales (TGV vers Paris, par exemple).

7.2.2 Des enjeux de complémentarité renforcée avec le TSPO

Concernant la ligne TSPO, son offre est déjà relativement intense et des évolutions devant garantir des temps de parcours toujours plus performants sont en cours.

Toutefois, les interactions renforcées avec d'autres solutions de mobilité sont à étudier tant pour le rabattement vers le TSPO, que la coordination avec les autres lignes FLUO ou encore le TAD.

7.2.3 Des enjeux pour le réseau cyclable et les modes actifs

Les itinéraires cyclables sont en partie grandement développés sur le territoire du PETR Bruche Mossig. Il demeure toutefois des améliorations à apporter :

- ▶ pour la sécurisation de certains itinéraires : traversée du centre de Schirmeck, traitement des discontinuités existantes, notamment pour rejoindre les gares, etc. ;
- ▶ pour le développement d'une signalétique au niveau du PETR tant pour le jalonnement que l'affichage du réseau cyclable.

7.2.4 Des enjeux pour le rabattement sur les gares

Transversalement, des actions sont à définir pour améliorer les solutions de rabattement sur les gares, notamment afin de :

- ▶ mener conjointement avec la définition de l'offre ferroviaire un développement d'une offre de stationnement cohérente aux besoins locaux ;
- ▶ coordiner des orientations pour le stationnement en gares avec celles pour le covoiturage : quelle synergie TER-Covoiturage ?
- ▶ améliorer la coordination des offres en gare : correspondances TER-TER en gare de Molsheim et correspondances TER-Autocars ;
- ▶ promouvoir les modes actifs pour rejoindre les gares : quid des évolutions de matériels roulants sur les lignes traversant le PETR Bruche Mossig et l'emport de vélos à bord ?

7.2.5 Enjeux pour la desserte des grandes zones d'emplois

Plus spécifiquement, le PETR Bruche Mossig accueille de nombreux emplois qui attirent largement au-delà de ses frontières. Ces derniers se concentrent dans plusieurs zones économiques dont l'accès est aujourd'hui essentiellement assuré en voiture ou en train lorsque des gares sont existantes à proximité.

Sur ces secteurs, il convient de réfléchir :

- ▶ à l'accès aux gares et aux connexions avec les autres offres de mobilité ;
- ▶ à des solutions spécifiques portées par la collectivité ou des solutions privées par entreprise ou groupe d'entreprises ?
- ▶ à une adaptation du TAD aux enjeux spécifiques de ces zones.

7.3 Synthèse

A ce stade, il s'agit de premiers enjeux liés aux analyses effectuées dans ce diagnostic. Les orientations précises se doivent d'être alimentée par les concertations avec les acteurs publics afin de définir ensuite un plan d'actions concrètes à déployer dans le cadre d'un plan pluriannuel.

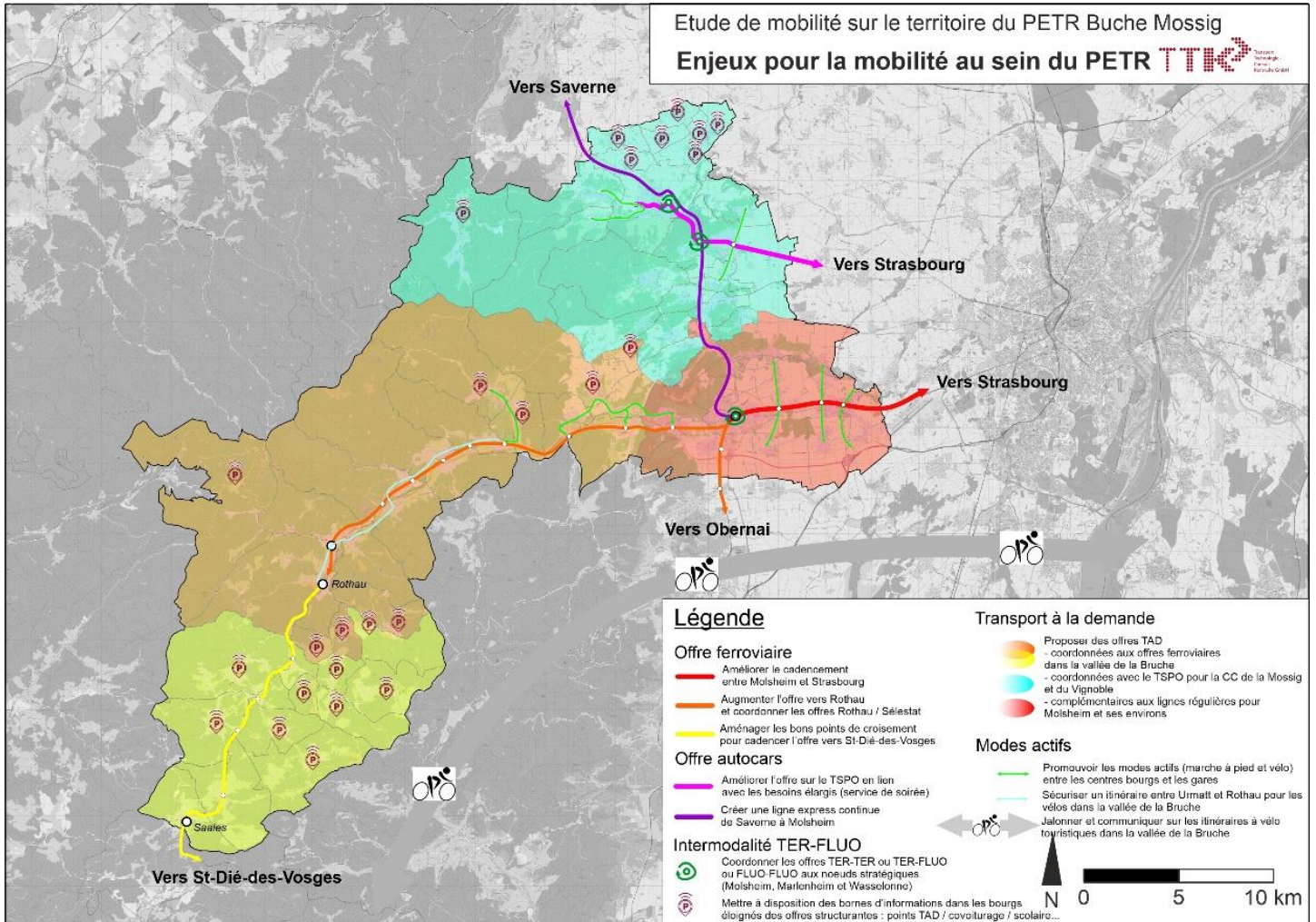


Figure 74: Synthèse de premiers enjeux identifiés par TTK

8 Annexe

8.1 Constitution d'une base SIG à l'échelle du PETR

TTK remet à la maîtrise d'ouvrage les éléments géo-référencés récoltés, retravaillés ou créés qui ont permis d'alimenter le contenu de ce diagnostic. Le dossier joint en annexe « SIG_PETR Bruche Mossig » contient ainsi toutes ces données, dont l'extension au format Shapefile peut être utilisée dans tout projet SIG. Ce dossier contient les données suivantes, rangées par volet :

- ▶ **Analyse des niveaux de desserte**
 - ◇ Couche comportant comme attribut le nombre de desserte par jour pour 1.000 habitants et emplois (selon des données INSEE et de l'analyse de l'offre réalisée par TTK).
- ▶ **Base des équipements INSEE**
 - ◇ Couche contenant la base des équipements de l'INSEE rassemblant, à titre d'exemples, les commerces, les services, les terrains de sport, les professionnels de santé, etc. (source : INSEE 2019).
- ▶ **Carroyage de la population**
 - ◇ Couches représentant la répartition de la population par carré de 200 mètres sur 200 mètres (source : INSEE 2019).
- ▶ **Covoiturage et bornes de recharge**
 - ◇ Bornes de recharge : 2 couches situant les bornes de recharges dans la région Grand Est et au sein du PETR (sources : CD Bas-Rhin et CCRMM) ;
 - ◇ Covoiturage et P+R : emplacement et capacité des aires de covoiturage et des P+R du territoire (sources : estimations TTK et données du CD Bas-Rhin).
- ▶ **Ferroviaire**
 - ◇ Gare PETR info : emplacements et informations diverses sur les gares du PETR telle que l'accessibilité, la fréquentation, la capacité du parking, les équipements pour vélo, etc. (sources : OpenData SNCF, données régionales TER, observations TTK) ;
 - ◇ Lignes ferroviaires (source : OpenStreetMap) ;
 - ◇ Gares hors du PETR (source : OpenData SNCF).
- ▶ **Fonds de plan**
 - ◇ Corine Land Cover : couches représentant le type d'occupation des sols (source : GeoFabrik) ;
 - ◇ Fond de plan : différentes couches (routes, bâti, cours d'eau, sols et axes ferroviaires) accompagnées de styles pour un meilleur affichage sur Qgis (source : cartes des départements sur DataGouv).
- ▶ **Isochrones d'accessibilité TER et TSPO**
 - ◇ Différentes couches représentant des isochrones 10 minutes en voiture, 15 et 30 minutes à pieds autour des arrêts TSPO (données tracées à partir de GeoPortail) et des gares SNCF (données CEREMA).

► **Itinéraires cyclables**

- ◇ Aménagements cyclables : ensemble des itinéraires aménagés ou non pour les cycliste, classés par type d'aménagement (sources : Communauté de Communes de la Région de Molsheim-Mutzig, CD Bas-Rhin et Alsace à vélo) ;
- ◇ Discontinuités cyclables : identification des discontinuités existantes entre les équipements cyclables actuels (TTK) ;
- ◇ Données brutes : ensembles des données utilisées mais non triées.

► **Lignes régulières de car**

- ◇ Tracés des lignes régulières opérées par FLUO 67 ;
- ◇ Arrêts des lignes avec le nombre de validations moyennes journalières en semaine, samedi et dimanche (sources : données FLUO Grand Est).

► **Lignes saisonnières de car**

- ◇ Tracés des lignes saisonnières touristiques pour le Champ-du-Feu ;
- ◇ Arrêts.

► **Lignes scolaires de car**

- ◇ Lien entre les communes desservies par une ligne scolaire d'autocar.

► **Pôles générateurs** : ce dossier rassemble des données issues de la base des équipements Insee organisées selon le type de pôle générateur de flux que les entités représentent.

- ◇ Commerces (épiceries, supermarchés, hyper)
- ◇ Santé (hôpitaux / maisons de santé, médecins généralistes)
- ◇ Etablissements scolaires (avec leurs effectifs)
- ◇ Services publics (tribunaux et mairies)
- ◇ Stations-services
- ◇ Tourismes et loisirs (musées, sites touristiques et cinémas)
- ◇ Zones d'activités (rassemblement d'activités commerciales ou industrielles)

► **Routes et trafics**

- ◇ Routes : différents axes triés par type (autoroute, route express, routes primaires, secondaires, tertiaires) et une couche rassemblant toutes les routes (source : OpenStreetMap) ;
- ◇ Trafic : Trafic moyen journalier (TMJA) sur les axes départementaux et autoroutiers (source : Bas-Rhin et DREAL).

► **Scolaire**

- ◇ Etablissements scolaires du PETR avec leurs effectifs (source : Data éducation nationale).

► **Stationnements publics**

- ◇ Emplacements et capacités des parkings publics de plus de 15-20 places du PETR. (source : observation sur photographies aériennes réalisées par TTK).

► **TAD**

- ◇ Territoires intégrés dans l'offre de TAD mis en place par la CC de la Région de Molsheim-Mutzig.

► **Territoire**

- ◇ PETR : plusieurs couches intégrant les éléments administratifs du PETR (nom, code INSEE, surface, EPCI, population) ;
- ◇ Communes 2019 (source : INSEE) ;
- ◇ Départements 2019 (source : INSEE) ;
- ◇ Territoires voisins : différentes couches représentant les territoires proches du PETR (EPCI du Bas-Rhin, départements, communes voisines, etc.).

		Desserte FP 233 Westhoffen-Nordheim (Samedi)																								Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS	
		Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0						
Horaires valables à partir du 31 août 2020 Mise à jour le 7 septembre 2020	WESTHOFFEN Ancienne gare																									4	2	1	
	WESTHOFFEN Ecole																										4	2	1
	WESTHOFFEN Birris																										4	2	1
	WANGEN Route des vins																										4	2	1
	WANGEN Wangenmuhl																										4	2	1
	WANGEN Rue des vigneron																										4	2	1
	MARLENHEIM Kronthal parking																										4	2	1
	MARLENHEIM Kaufhaus																										4	2	1
	MARLENHEIM Collège																										4	2	1
	MARLENHEIM Colombe																										4	2	1
	NORDHEIM Lotissement																										4	2	1
	NORDHEIM Mairie																										4	2	1
	NORDHEIM Mairie																										4	2	1
	NORDHEIM Lotissement																										4	2	1
	MARLENHEIM Colombe																										5	2	2
	MARLENHEIM Collège																										0	0	0
	MARLENHEIM KAUFHAUS																										4	1	2
	MARLENHEIM Kronthal parking																										4	1	2
	WANGEN Rue des vigneron																										4	1	2
	WANGEN Wangenmuhl																										4	1	2
	WANGEN Route des vins																										4	1	2
	WESTHOFFEN Birris																										4	1	2
	WESTHOFFEN Ecole																										4	1	2
	WESTHOFFEN Ancienne gare																										4	1	2
Typologie de missions		Car																								9	4	3	

Tableau 31: Niveau d'offre le samedi sur la ligne 233

		Desserte FP 234 Balborn-Marlenheim (Samedi)																								Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS	
		Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0						
Horaires valables à partir du 31 août 2020 Mise à jour le 7 septembre 2020	BALBRONN Centre																									4	2	1	
	TRAENHEIM Fontaine																										4	2	1
	TRAENHEIM Orée des vignes																										4	2	1
	ODRATZHEIM Chapelle																										4	2	1
	ODRATZHEIM Chateau																										4	2	1
	KIRCHHEIM Rue de Odratzheim																										4	2	1
	KIRCHHEIM Mairie																										4	2	1
	MARLENHEIM ZA																										4	2	1
	MARLENHEIM Colombe																										4	2	1
	MARLENHEIM Kaufhaus																										4	2	1
	MARLENHEIM Kaufhaus																										4	1	2
	MARLENHEIM Colombe																										4	1	2
	MARLENHEIM ZA																										4	1	2
	KIRCHHEIM Mairie																										4	1	2
	KIRCHHEIM Rue de Odratzheim																										4	1	2
	ODRATZHEIM Chateau																										4	1	2
	ODRATZHEIM Chapelle																										4	1	2
	TRAENHEIM Orée des vignes																										4	1	2
	TRAENHEIM Fontaine																										4	1	2
	BALBRONN Centre																										4	1	2
	Typologie de missions		Car																								8	3	3

Tableau 32: Niveau d'offre le samedi sur la ligne 234

		Desserte FP 235 Wasselonne-Molsheim-Dorlisheim (Samedi)																		Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS						
		Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20				21	22	23	0		
Horaires valables à partir du 31 août 2020 - Mise à jour le 7 septembre 2020	WASSELONNE Collège																								5	2	1	
	WASSELONNE Rte de Romanswiller																									5	2	1
	WASSELONNE Mairie																									5	2	1
	WASSELONNE Moulin																									5	2	1
	MARLENHEIM Kronthal																									5	2	1
	MARLENHEIM Collège																									5	2	1
	MARLENHEIM Kaufhaus																									5	2	1
	MARLENHEIM Colombe																									5	2	1
	MARLENHEIM Z-A																									5	2	1
	KIRCHHEIM Mairie																									5	2	1
	KIRCHHEIM Rue de Odratzheim																									5	2	1
	ODRATZHEIM Chateau																									5	2	1
	ODRATZHEIM Chapelle																									5	2	1
	IRMSTETT Route de Molsheim																									5	2	1
	SOULTZ LES BAINS Mairie																									5	2	1
	AVOLSHEIM Route des vins																									5	2	1
	MOLSHEIM De Gaulle																									5	2	1
	MOLSHEIM Poste																									5	2	1
	MOLSHEIM Lycée Henri Meck																									5	2	1
	MOLSHEIM Place Royale Bugatti																									5	2	1
	MOLSHEIM Gare																									5	2	1
	MOLSHEIM ZI de la Hardt																									5	2	1
	DORLSHEIM Zone de Loisir du trèfle																									5	2	1
	DORLSHEIM Zone de Loisir du trèfle																									5	2	1
	MOLSHEIM ZI de la Hardt																									5	2	1
	MOLSHEIM Gare																									5	2	1
	MOLSHEIM Place Royale Bugatti																									5	2	1
	MOLSHEIM Lycée Henri Meck																									5	2	1
	MOLSHEIM Poste																									5	2	1
	MOLSHEIM De Gaulle																									5	2	1
	AVOLSHEIM Route des vins																									5	2	1
	SOULTZ LES BAINS Mairie																									5	2	1
	IRMSTETT Route de Molsheim																									5	2	1
	ODRATZHEIM Chapelle																									5	2	1
	ODRATZHEIM Chateau																									5	2	1
	KIRCHHEIM Rue de Odratzheim																									5	2	1
	KIRCHHEIM Mairie																									5	2	1
	MARLENHEIM Z-A																									3	0	2
	MARLENHEIM Colombe																									3	0	2
	MARLENHEIM Kaufhaus																									3	0	2
MARLENHEIM Collège																									0	0	0	
MARLENHEIM Kronthal																									5	1	2	
WASSELONNE Moulin																									5	1	2	
WASSELONNE Mairie																									5	1	2	
WASSELONNE Rte de Romanswiller																									5	1	2	
WASSELONNE Collège																									4	0	2	
Typologie de missions		Car																						10	3	3		

Tableau 33: Niveau d'offre le samedi sur la ligne 235

		Desserte FP 236 Cosswiller-Wasselonne (Samedi)																		Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS						
		Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20				21	22	23	0		
Horaires valables à partir du 31 août 2020	WASSELONNE RD825																									3	1	0
	COSSWILLER DIEBACH RD824																									3	1	0
	COSSWILLER Ecole																									3	1	0
	ROMANSWILLER Centre																									3	1	0
	ROMANSWILLER Les domaines																									3	1	0
	WASSELONNE Hopital																									3	1	0
	WASSELONNE Collège																									3	1	0
	WASSELONNE Collège																									3	1	1
	WASSELONNE Hopital																									3	1	1
	ROMANSWILLER Les domaines																									3	1	1
	ROMANSWILLER Centre																									3	1	1
	COSSWILLER Ecole																									3	1	1
	COSSWILLER DIEBACH RD824																									3	1	1
	WASSELONNE RD825																									3	1	1
Typologie de missions		Car																						6	2	1		

Tableau 34: Niveau d'offre le samedi sur la ligne 236

		Desserte FP 240 Strasbourg-Scharrachbergheim (Samedi)																								Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS
		Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0					
Horaires valables à partir du 31 août 2020 - Mise à jour le 7 septembre 2020	SCHARRACHBERGHEIM Ancienne gare																									9	3	2
	SCHARRACHBERGHEIM Montagne																									9	3	2
	SCHARRACHBERGHEIM Pfarrgarde																									9	3	2
	DAHLENHEIM Place de l'Eglise																									9	3	2
	DAHLENHEIM Cimetière Niedergrasse																									9	3	2
	OSTHOFFEN Mairie																									15	4	6
	OSTHOFFEN Le Tilleul																									15	4	6
	BREUSCHWICKERSHEIM Ouest																									15	4	6
	BREUSCHWICKERSHEIM Mairie																									15	4	6
	BREUSCHWICKERSHEIM Violette																									15	4	6
	ACHENHEIM Ouest																									15	4	6
	ACHENHEIM Soleil																									15	4	6
	OBERSCHAEFFOLSHEIM Fleur																									15	4	6
	OBERSCHAEFFOLSHEIM Mairie																									15	4	6
	OBERSCHAEFFOLSHEIM Muhlbach																									15	5	6
	WOLFISHEIM Donon																									15	5	6
	WOLFISHEIM Kleber																									15	5	6
	STRASBOURG Lycée M.Rudloff																									0	0	0
	STRASBOURG Halles																									15	5	6
	STRASBOURG Halles																									17	4	5
	STRASBOURG Lycée M.Rudloff																									0	0	0
	WOLFISHEIM Kleber																									17	4	5
	WOLFISHEIM Donon																									17	4	5
	OBERSCHAEFFOLSHEIM Muhlbach																									17	4	5
	OBERSCHAEFFOLSHEIM Mairie																									17	4	5
	OBERSCHAEFFOLSHEIM Fleur																									17	4	5
	ACHENHEIM Soleil																									17	4	5
	ACHENHEIM Ouest																									17	4	5
	BREUSCHWICKERSHEIM Violette																									17	4	5
	BREUSCHWICKERSHEIM Mairie																									17	4	5
	BREUSCHWICKERSHEIM Ouest																									17	4	5
	OSTHOFFEN Le Tilleul																									17	4	5
OSTHOFFEN Mairie																									17	4	5	
DAHLENHEIM Cimetière Niedergrasse																									10	3	3	
DAHLENHEIM Place de l'Eglise																									10	3	3	
SCHARRACHBERGHEIM Pfarrgarde																									10	3	3	
SCHARRACHBERGHEIM Montagne																									10	3	3	
SCHARRACHBERGHEIM Ancienne gare																									10	3	3	
Typologie de missions		Car																								32	9	11

Tableau 35: Niveau d'offre le samedi sur la ligne 240

		Desserte FP 240 Strasbourg-Scharrachbergheim (Samedi)																								Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS
		Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0					
Horaires valables à partir du 31 août 2020 - Mise à jour le 7 septembre 2020	SCHARRACHBERGHEIM Ancienne gare																								6	1	2	
	SCHARRACHBERGHEIM Montagne																								6	1	2	
	SCHARRACHBERGHEIM Pfarrgarde																								6	1	2	
	DAHLENHEIM Place de l'Eglise																								6	1	2	
	DAHLENHEIM Cimetière Niedergrasse																								6	1	2	
	OSTHOFFEN Mairie																									6	1	2
	OSTHOFFEN Le Tilleul																									6	1	2
	BREUSCHWICKERSHEIM Ouest																									6	1	2
	BREUSCHWICKERSHEIM Mairie																									6	1	2
	BREUSCHWICKERSHEIM Violette																									6	1	2
	ACHENHEIM Ouest																									6	1	2
	ACHENHEIM Soleil																									6	1	2
	OBERSCHAEFFOLSHEIM Fleur																									6	1	2
	OBERSCHAEFFOLSHEIM Mairie																									6	1	2
	OBERSCHAEFFOLSHEIM Muhlbach																									6	1	2
	WOLFISHEIM Donon																									6	1	2
	WOLFISHEIM Kleber																									6	1	2
	STRASBOURG Lycée M.Rudloff																									0	0	0
	STRASBOURG Halles																									5	0	2
	STRASBOURG Halles																									0	0	0
	STRASBOURG Lycée M.Rudloff																									6	1	2
	WOLFISHEIM Kleber																									6	1	2
	WOLFISHEIM Donon																									6	1	2
	OBERSCHAEFFOLSHEIM Muhlbach																									6	1	2
	OBERSCHAEFFOLSHEIM Mairie																									6	1	2
	OBERSCHAEFFOLSHEIM Fleur																									6	1	2
	ACHENHEIM Soleil																									6	1	2
	ACHENHEIM Ouest																									6	1	2
	BREUSCHWICKERSHEIM Violette																									6	1	2
	BREUSCHWICKERSHEIM Mairie																									6	1	2
	BREUSCHWICKERSHEIM Ouest																									6	1	2
	OSTHOFFEN Le Tilleul																									6	1	2
OSTHOFFEN Mairie																									6	1	2	
DAHLENHEIM Cimetière Niedergrasse																									6	1	2	
DAHLENHEIM Place de l'Eglise																									6	1	2	
SCHARRACHBERGHEIM Pfarrgarde																									6	1	1	
SCHARRACHBERGHEIM Montagne																									6	1	1	
SCHARRACHBERGHEIM Ancienne gare																									6	1	1	
Typologie de missions		Car																								12	2	4

Tableau 36: Niveau d'offre le dimanche sur la ligne 240

		Desserte FP 420 Saverne-Wasselonne (Samedi)																	Nombre de cars/jour	Nombre de cars/PPM	Nombre de cars/PPS								
		Créneau horaire	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19				20	21	22	23	0			
Horaires valables à partir du 31 août 2020 - Mise à jour le 7 septembre 2020	WASSELONNE Moulin																									6	2	2	
	WASSELONNE Mairie																										6	2	2
	WASSELONNE Route de Romanswiller																										6	2	2
	WASSELONNE Collège																										6	2	2
	ROMANSWILLER Les domaines																										6	2	2
	ROMANSWILLER Centre																										6	2	2
	ROMANSWILLER Zone Artisanale																										6	2	2
	ROMANSWILLER Route de Singrist																										6	2	2
	SINGRIST Centre																										6	2	2
	MARMOUTIER Leclerc-Poterie																										6	2	2
	MARMOUTIER Credit mutuel																										6	2	2
	MARMOUTIER Rue du Sindelsberg																										6	2	2
	MARMOUTIER zone d'activité																										6	2	2
	OTTERSWILLER RD 1004																										6	2	2
	SAVERNE Lycée J Verne																										6	2	2
	SAVERNE Rue des Clefs																										6	2	2
	SAVERNE Gare routière																										6	2	2
	SAVERNE Gare routière																										6	2	2
	SAVERNE Rue des Clefs																										6	2	2
	SAVERNE Lycée J Verne																										6	2	2
	OTTERSWILLER RD 1004																										6	2	2
	MARMOUTIER zone d'activité																										6	2	2
	MARMOUTIER Rue du Sindelsberg																										6	2	2
	MARMOUTIER Credit mutuel																										6	2	2
	MARMOUTIER Leclerc-Poterie																										6	2	2
	SINGRIST Centre																										6	2	2
	ROMANSWILLER Route de Singrist																										6	2	2
	ROMANSWILLER Zone Artisanale																										6	2	2
	ROMANSWILLER Centre																										6	2	2
	ROMANSWILLER Les domaines																										6	2	2
	WASSELONNE Collège																										6	2	2
	WASSELONNE Route de Romanswiller																										6	2	2
WASSELONNE Mairie																										6	2	2	
WASSELONNE Moulin																										6	2	2	
Typologie de missions		Car																						12	4	4			

Tableau 37: Niveau d'offre le samedi sur la ligne 420

8.3 Identification des différentes lignes scolaires

Les cartographies qui suivent présentent l'abattement possible des diverses communes vers les collèges et lycées du périmètre tel que proposé par FLUO Grand-Est.

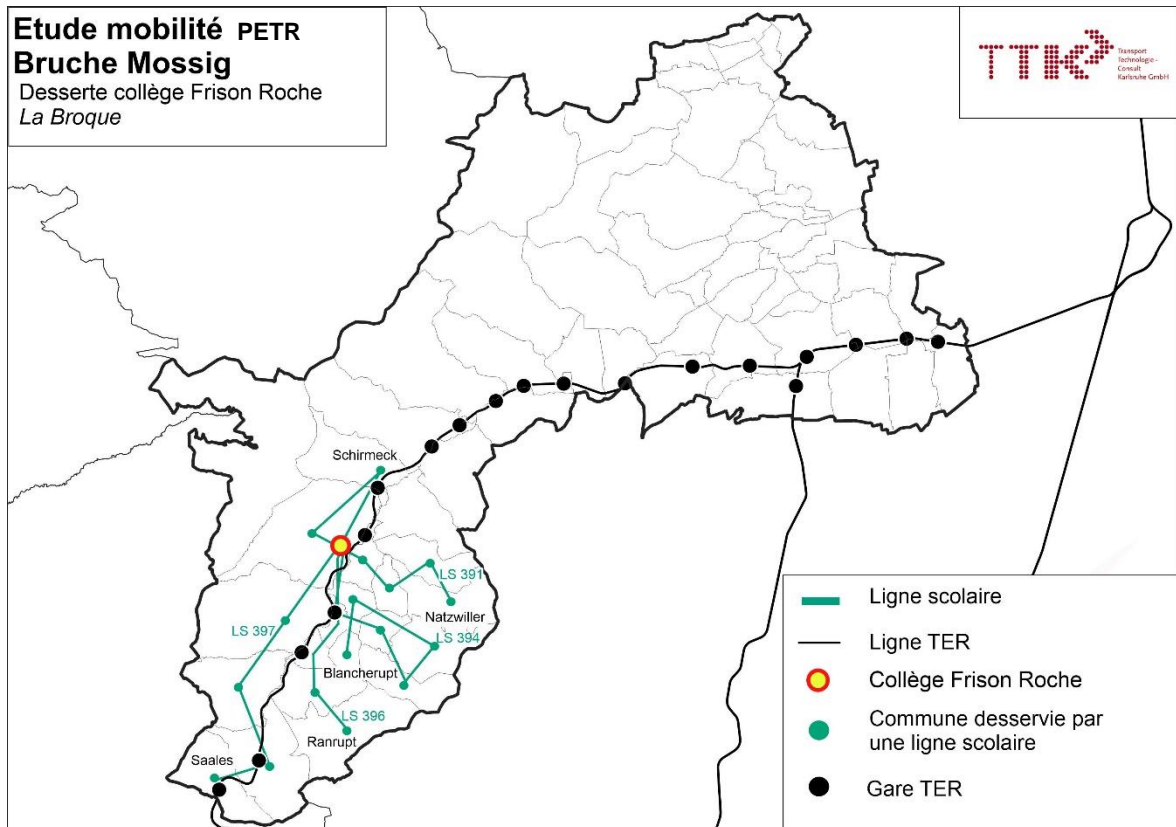


Figure 75: Desserte du collège Frison Roche de La Broque

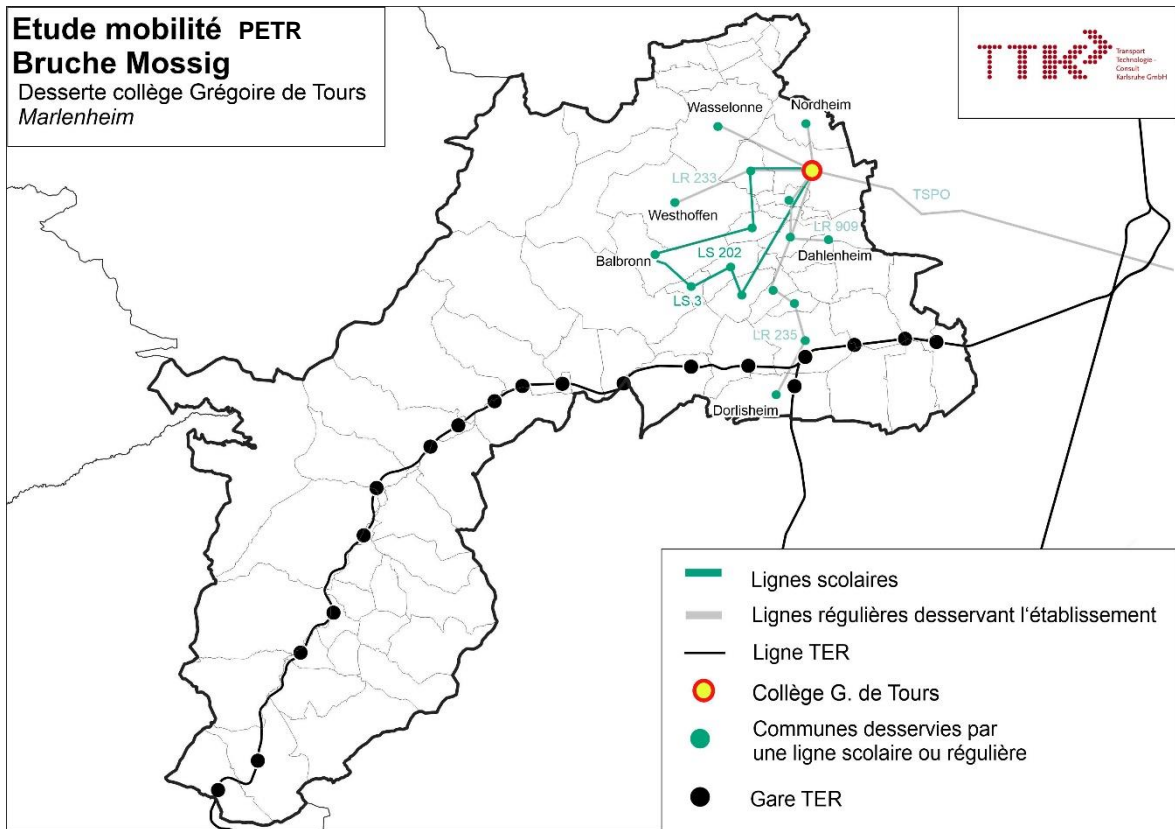


Figure 76: Desserte du collège Grégoire de Tours à Marlenheim

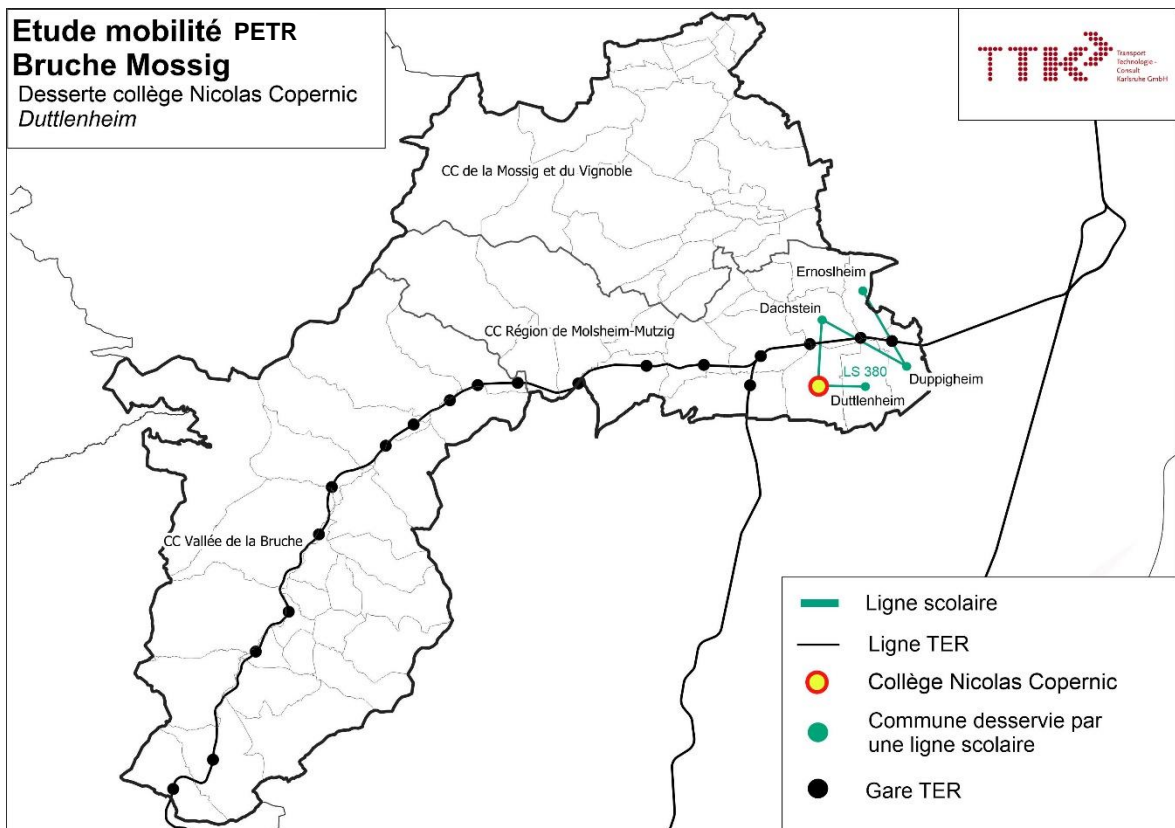


Figure 77: Desserte du collège Nicolas Copernic à Duttlenheim

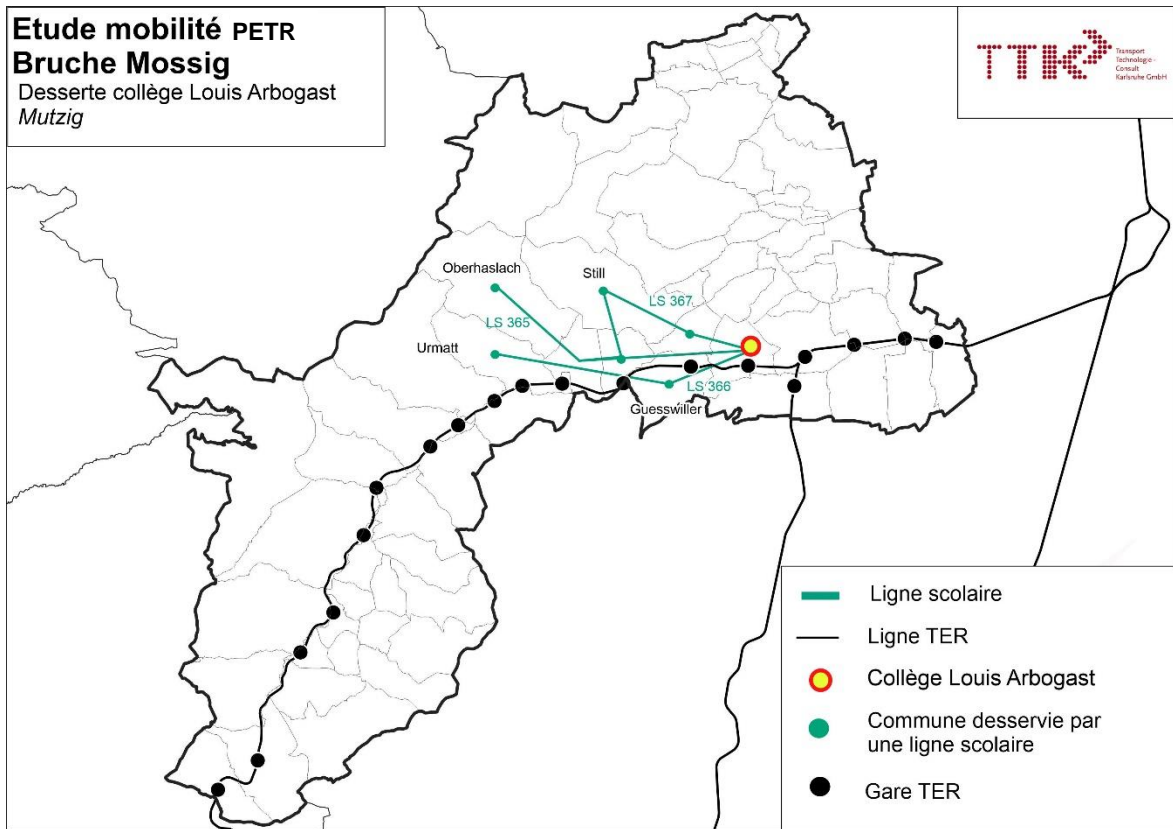


Figure 78: Desserte du collège Louis Arbogast à Mutzig

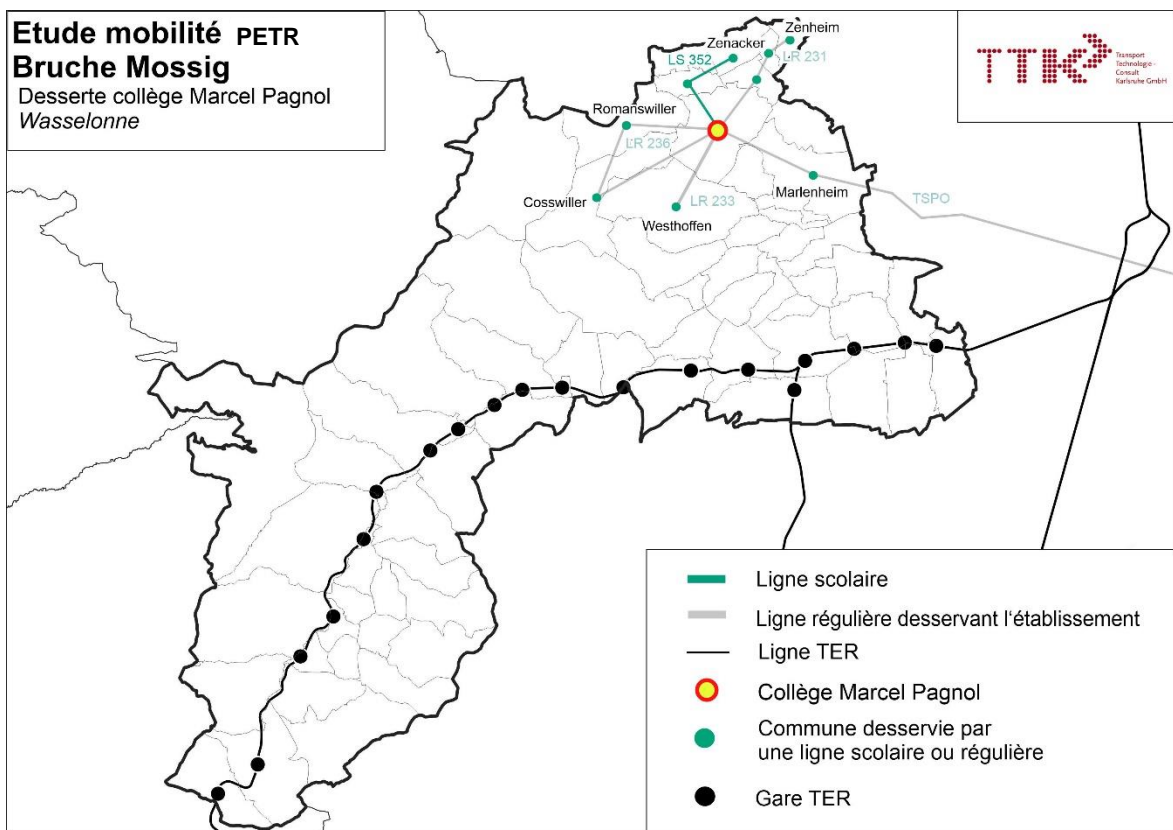


Figure 79: Desserte du collège Marcel Pagnol à Wasselonne

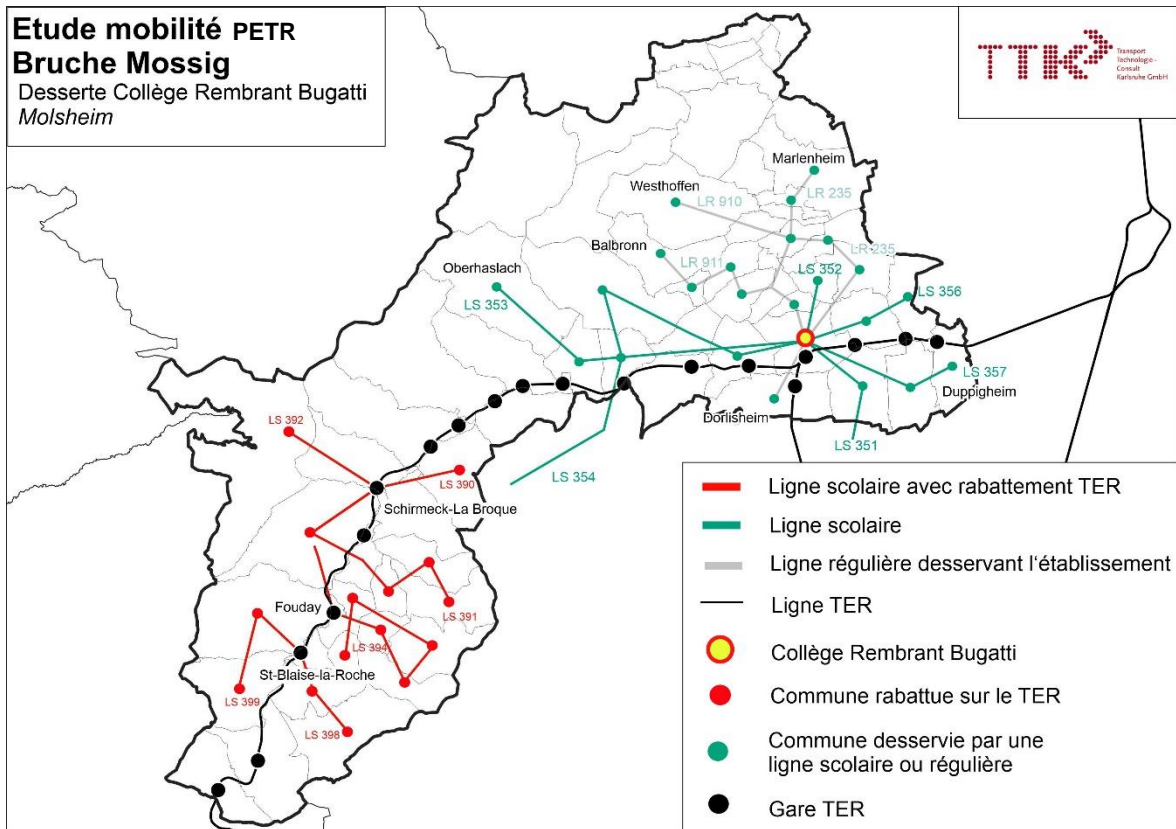


Figure 80: Desserte du collège Rembrandt Bugatti à Molsheim

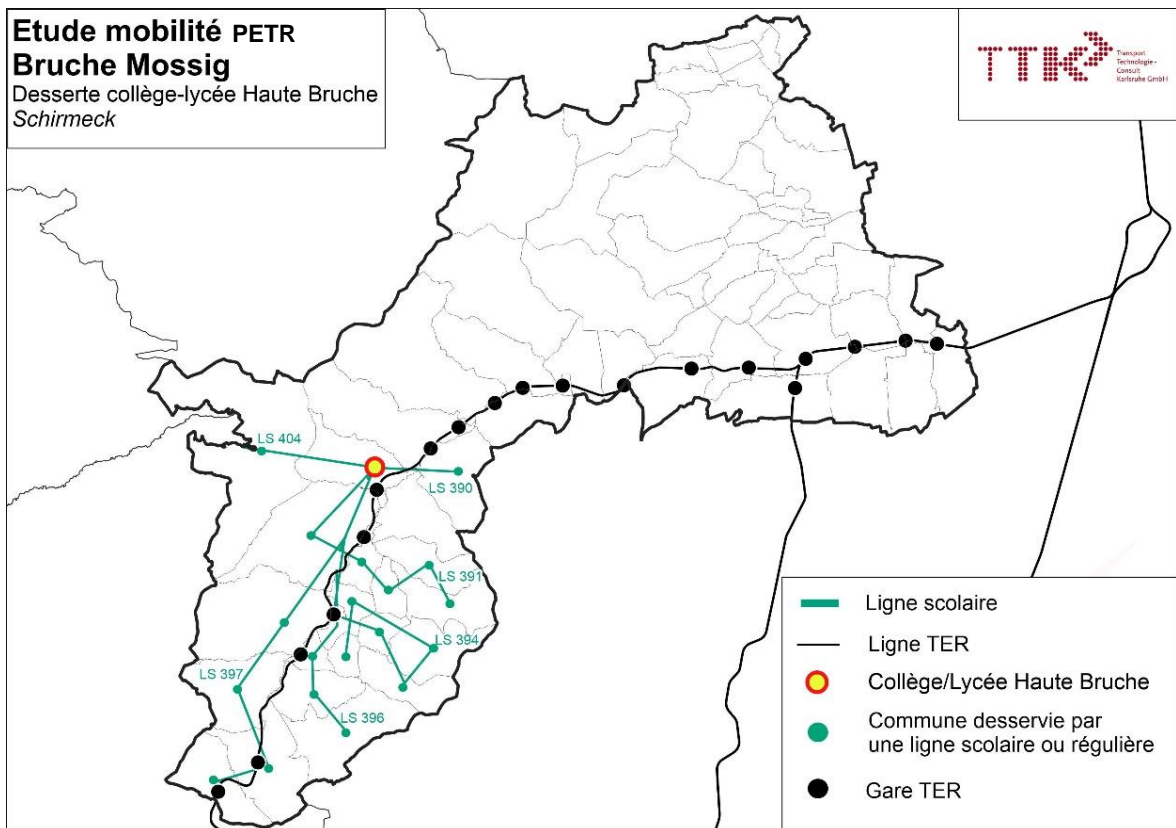


Figure 81: Desserte du collège-lycée Haute Bruche à Schirmeck

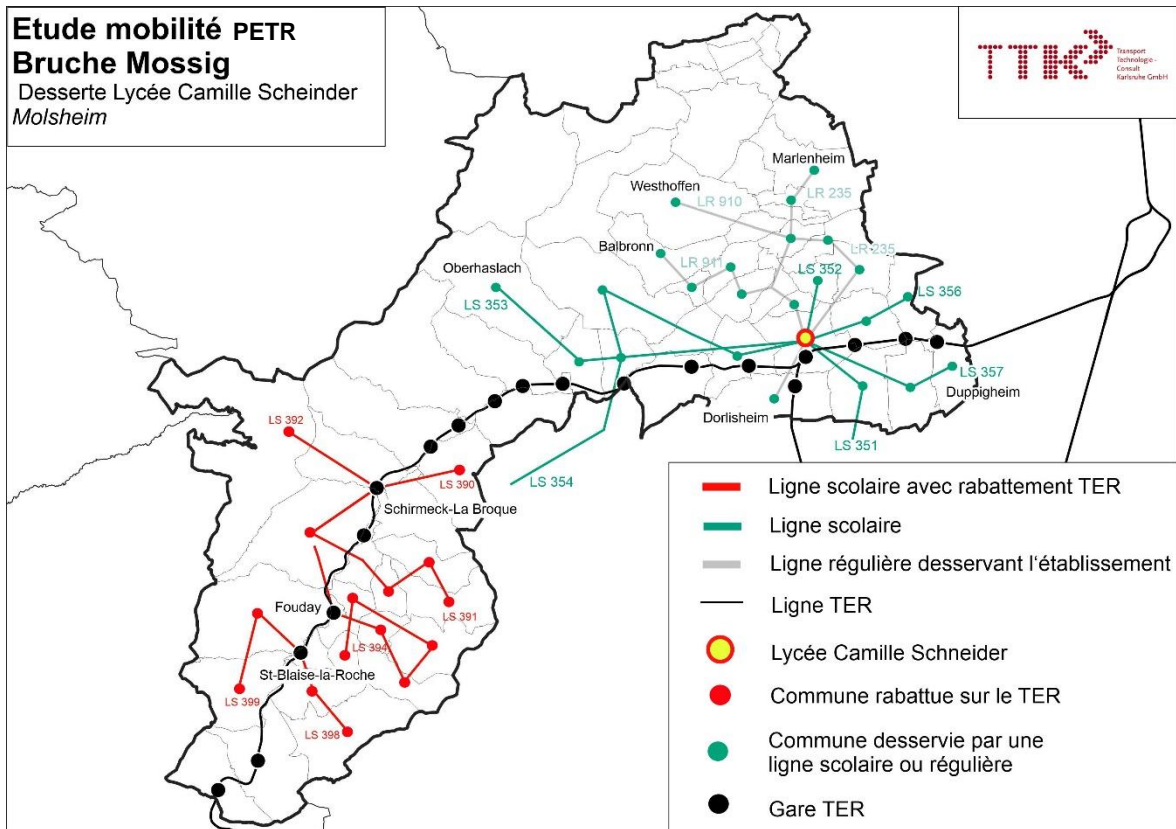


Figure 82: Desserte du lycée Camille Schneider

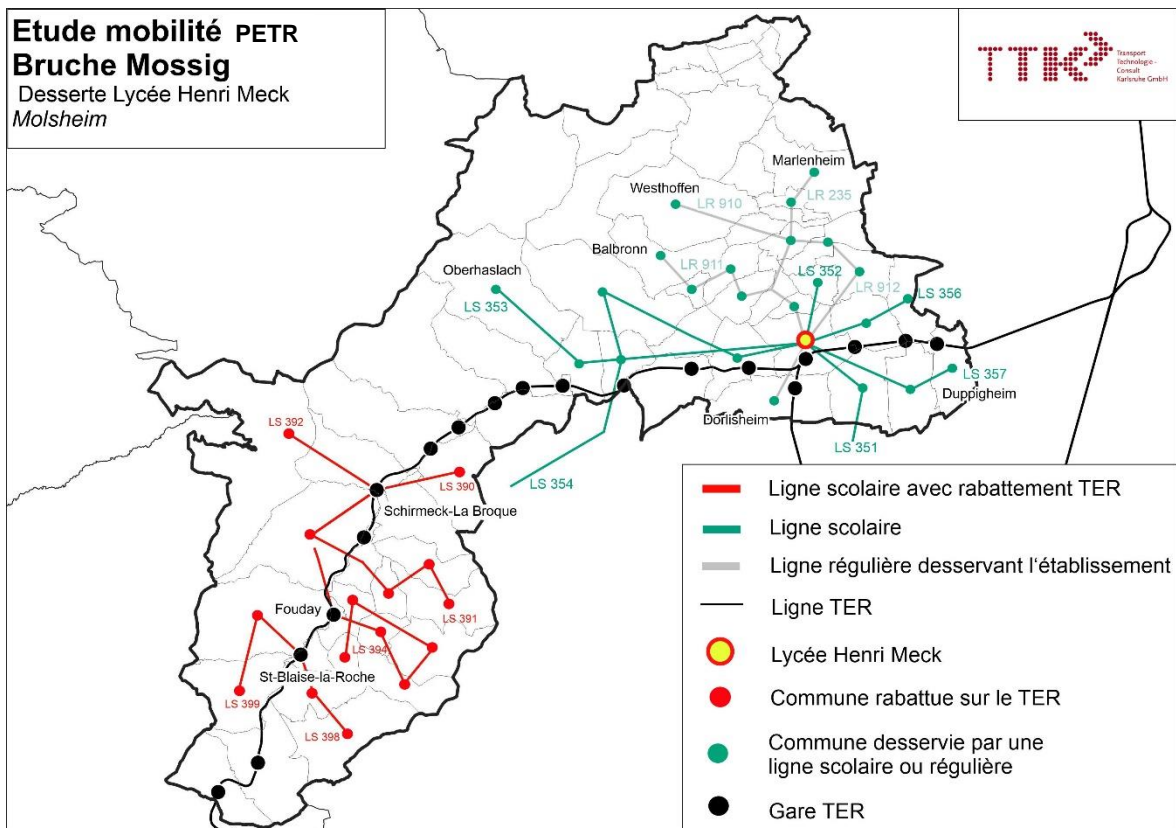


Figure 83: Desserte du lycée Henri Meck à Molsheim

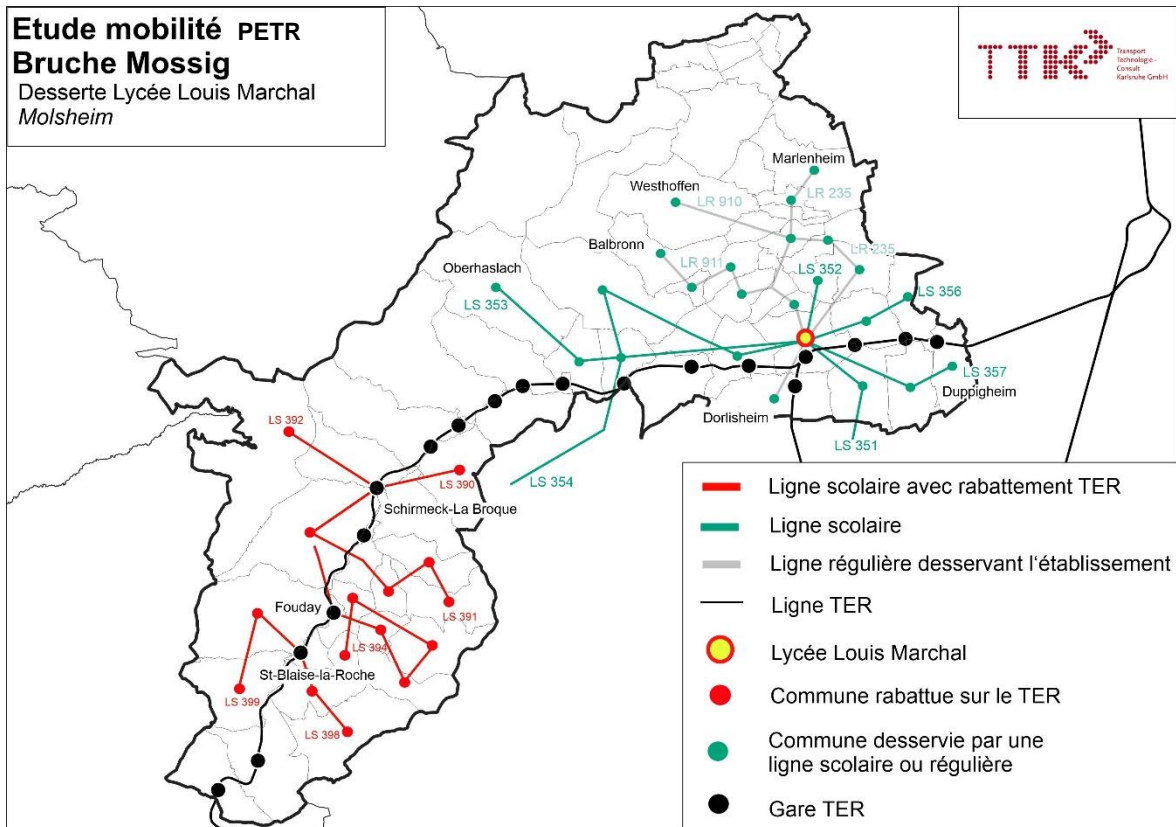


Figure 84: Desserte du lycée Louis Marchal à Molsheim