

Le groupe d'opposition OSER AGIR

Contribution à l'atelier « déplacements / Transports »

Avec

- 45 000 véhicules sur la RD 1083,
 - 20/25 000 véhicules dans le futur sur la rocade sud et
 - un trafic intense (8 000 véhicules) au centre du vieux village
- Fegersheim est devenu un point noir en matière de circulation.

Il appartient au PLU de se pencher sur ce problème et de trouver des remèdes.

Voici notre contribution en ce qui concerne

- . la mobilité de transit et
- . la mobilité des habitants de Fegersheim

1. LA MOBILITE DE TRANSIT

RD 1083

En ce qui concerne la RD 1083 nous sommes d'avis qu'il faut :

- supprimer le transit camion sur la RD 1083 dans son intégralité,**
- protéger les riverains les plus exposés par un passage couvert court au niveau de Fegersheim/Lipsheim,**
- protéger l'ensemble du village par des protections acoustiques dont l'efficacité est prouvée**
- éviter d'implanter une zone logistique** qui amènerait encore plus de nuisances et de pollution dans une zone déjà fortement sollicitée

Rocade Sud

Nous aimerions connaître son tracé exact ainsi que les protections et plantations de compensation qui seront faites côté Fegersheim. Cette rocade amènera 20 à 25 000 véhicules de plus sur le ban du village, dont beaucoup de camions dans le cadre du délestage de la RN 4.

2. LA MOBILITE DES HABITANTS DE FEGERSHEIM

2.1. La mobilité ex Fegersheim

Fegersheim est un village particulièrement mobile avec une forte proportion de déplacements voiture (64 % contre 52 % pour la CUS – source INSEE) et les quatre villages de Fegersheim, Lipsheim, Ichtratzheim et Eschau contribuent selon la CUS pour 1/3 de la circulation sur la RD 1083 (source 1^{ère} table ronde déplacements à Fegersheim).

L'objectif de passer de l'auto mobilité à l'alter mobilité n'est possible que si l'offre de transport public devient vraiment compétitive afin que le report modal puisse se faire. La multi modalité se décline comme suit : automobile, train, bus et vélo.

Le train

Les trains devraient être ponctuels et confortables. Ils sont bondés, surchauffés en été et souvent en retard. Vétustes, ils ont souvent des problèmes de panne.

Les abris de la gare ne sont pas dimensionnés pour recevoir le public attendu à l'heure du développement durable. Peu de sièges alors que l'attente est souvent longue.

L'accessibilité réduite : pas de tapis roulant pour les bagages. Il faut hisser, traîner ses valises dans les escaliers.

Il faudrait adapter les cadences des bus aux horaires des trains. Ce n'est pas le cas actuellement. L'autre alternative est de mettre une navette en place.

Le train nous emmène centre ville Strasbourg et quelques autres gares et le centre ville n'est pas un bassin d'industrie. Le train n'est donc pas suffisant pour répondre aux besoins de mobilité. Les commerces, les entreprises et les zones où les activités se déroulent devraient être bien desservis par les réseaux de transport. D'autres moyens sont à mettre en œuvre comme le bus et le covoiturage par exemple.

Le bus

Les temps de trajet des bus doivent devenir comparables à ceux de la voiture pour que le bus soit attractif. Il s'agit donc d'éviter l'inter modalité qui est facteur d'allongement des transports.

Le trafic peut être vraiment rapide lorsque le transport se fait en site propre

Notre groupe avait demandé une enquête sur les déplacements des habitants de Fegersheim. Le nombre de réponses montre l'intérêt des habitants pour des solutions alternatives. Il serait bon de procéder à ce genre d'enquête dans l'intercommunalité avec Eschau, Lipsheim et Ichtratzheim puisque nos villages contribuent pour un tiers à la circulation sur la RD 1083...

Comprendre les logiques individuelles est essentiel pour définir des politiques publiques adaptées. Où sont les bassins d'emplois, où travaillent les habitants de l'intercommunalité et de Fegersheim ? Comment se rendent-ils à leur travail ?

Les transports en commun devraient donner une impression de confort et de sécurité à certaines heures de la nuit, une impression que l'arrêt taxi bus du baggersee ne donne pas. L'endroit est déjà fortement dégradé. Pas de présence de personnel de la CTS. Pas de services.

Un taxi bus/ heure après 20 heures, est-ce vraiment incitatif ?

Les transports en commun devraient être plus abordables ou gratuits.

Trains et bus ne sont absolument pas attractifs pour les déplacements de loisirs (en soirée) ou du weekend or les loisirs représentent 14% des kilomètres parcourus en France (source : sciences et décisions)

Le covoiturage

Le covoiturage est une solution d'avenir. **Il devrait être fortement soutenu par pouvoirs publics et entreprises ainsi que promu activement afin de convaincre.** Le site de covoiturage de la mairie de Fegersheim devrait être redirigé sur un site reconnu qui propose des offres.

Pistes cyclables

Les pistes se doivent d'être de bonne qualité et raccordées, ce qui n'est pas toujours le cas (pas de piste matérialisée au centre de Fegersheim, pas de piste Plobsheim gare/Fegersheim – inventaire à faire)

2.2. La mobilité dans Fegersheim

Le centre historique de Fegersheim n'est plus le véritable centre géographique du village. Le centre historique est situé en périphérie du village de Fegersheim.

Or, les fonctionnalités du centre historique de Fegersheim deviennent de plus en plus nombreuses (lieu de résidence, 2 restaurants, 2 points de vente à emporter, deux cafés, un point coop, un tabac, un fleuriste, un chauffagiste, deux coiffeurs, deux banques, deux boulangeries, un bijoutier, une clinique vétérinaire, la mairie, les écoles (les déplacements vers les écoles représentent 15% des déplacements en France ... etc)

Les déplacements vers le centre historique deviennent de plus en plus nombreux du fait de l'accroissement de ces fonctionnalités. Ces déplacements se font tous en voiture du fait de l'éloignement des lotissements et de l'accessibilité difficile (trottoirs étroits ou inexistant)

Nous sommes à présent une ville de 5000 habitants, un seuil reconnu être celui où l'on commence à chercher des solutions de contournement du centre

L'on a étendu le village mais l'on n'a jamais demandé aux promoteurs de préparer un plan de mobilité propre au site en projet dans le cadre de la procédure d'obtention d'un permis d'urbanisme. C'est une chose qui devrait être faite à l'avenir pour les projets en cours afin d'éviter de congestionner encore plus le centre village.

Nous pensons **qu'il est urgent de repenser les circulations à l'intérieur du village** afin de les limiter et de redonner au centre un peu de convivialité. L'heure n'étant plus au « tout automobile » des sens uniques devraient être étudiés au profit de l'élargissement des trottoirs ou d'aménagement de pistes cyclables. Le transit pourrait être rendu plus difficile par des feux, la traversée de la route de Lyon au centre du village est particulièrement malaisée aux heures de pointe.

Une commission devrait être créée comportant élus et habitants de Fegersheim pour discuter de ce sujet.

Le centre historique permet aussi d'accéder à la RD 1083...

Le centre de Fegersheim est un lieu de transit pour les automobilistes qui viennent des villages de l'ouest de Fegersheim et se servent de la rue de Lyon comme d'un itinéraire bis à la RD 1083

Le centre de Fegersheim est aussi un passage obligé pour les véhicules qui rejoignent la RD 1083 en venant d'Eschau. Pourquoi les véhicules d'Eschau passent-ils par Fegersheim pour rejoindre la RD 1083.

Un centre ville de 5000 habitants ne peut être une voie d'accès à une route de 40 000 véhicules !!