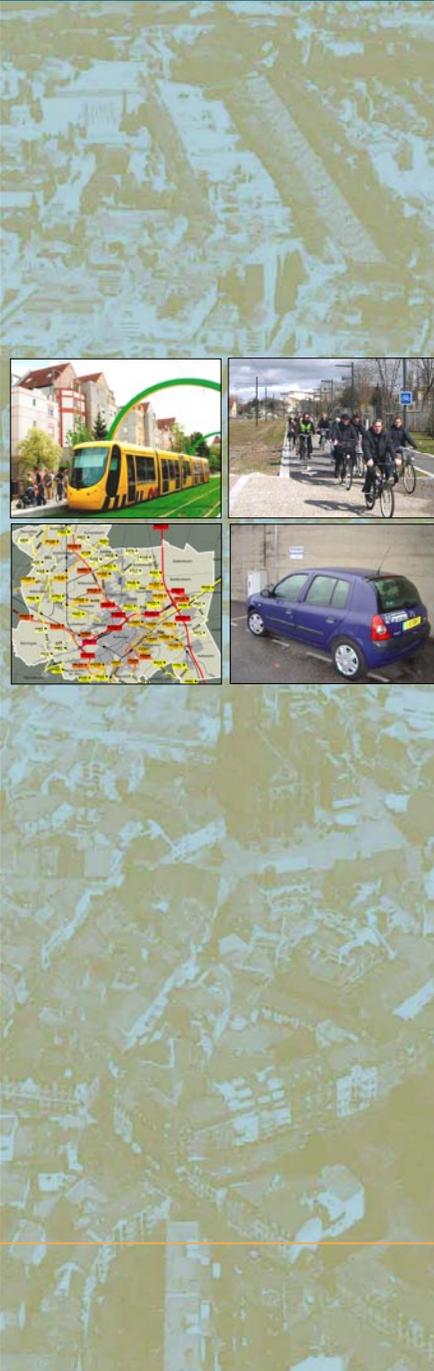




OBSERVATOIRE DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION MULHOUSIENNE

*Année 2005/2006
5^{ème} édition*

14 mars 2007





Périmètres	P4	3. Le transport de marchandises	P57
Introduction	P5	<i>indicateurs quantitatifs</i>	P58
1. Les transports collectifs	P7	<i>suivi des actions du PDU</i>	P60
<i>indicateurs quantitatifs</i>	P8	4. La promotion des modes alternatifs	P61
<i>Les transports publics urbains</i>	P8	<i>suivi des actions du PDU</i>	P62
<i>Le réseau ferroviaire</i>	P16	5. La qualité de l'air	P65
<i>suivi des actions du PDU</i>	P18	<i>indicateurs quantitatifs</i>	P66
2.1. Les voies publiques la circulation automobile	P27	6. Les accidents	P73
<i>indicateurs quantitatifs</i>	P28	<i>indicateurs quantitatifs</i>	P74
<i>suivi des actions du PDU</i>	P34	<i>Nombre total d'accidents</i>	P74
2.2. Les voies publiques le stationnement	P39	<i>Les types de collision</i>	P76
<i>indicateurs quantitatifs</i>	P40	<i>Evolutions par type de collision</i>	P78
<i>suivi des actions du PDU</i>	P43	<i>Evolution du nombre de victimes</i>	P80
2.3. Les voies publiques les vélos	P45	<i>Gravité des accidents</i>	P82
<i>indicateurs quantitatifs</i>	P46	<i>Alcoolémie et répartition quotidienne</i>	
<i>suivi des actions du PDU</i>	P48	<i>des accidents</i>	P84
2.4. Les voies publiques les piétons	P53	Ce qu'il faut retenir	P86
<i>suivi des actions du PDU</i>	P54		

Périmètres



Bien que ne faisant pas partie du SITRAM, la commune de Wittelsheim était intégrée au périmètre d'étude du PDU de 2001. Lors de la révision de ce PDU, en 2005, elle a souhaité se retirer de ce périmètre. Toutefois, pour des raisons techniques de collecte et de traitement des données, certaines cartes et graphiques présentent toujours des informations la concernant.

2006 a été une année importante pour les déplacements dans l'agglomération mulhousienne avec la mise en service de la première tranche du tramway. Ce fait majeur s'est accompagné de la restructuration du réseau de bus et d'un ensemble de mesures connexes. Les autres actions du PDU n'ont pas été laissées de côté pour autant avec des avancées significatives dans de nombreux domaines.

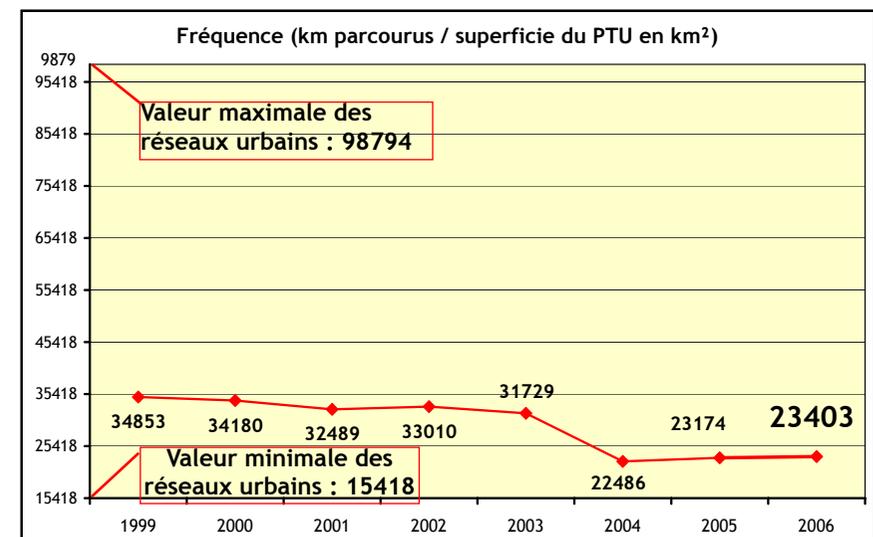
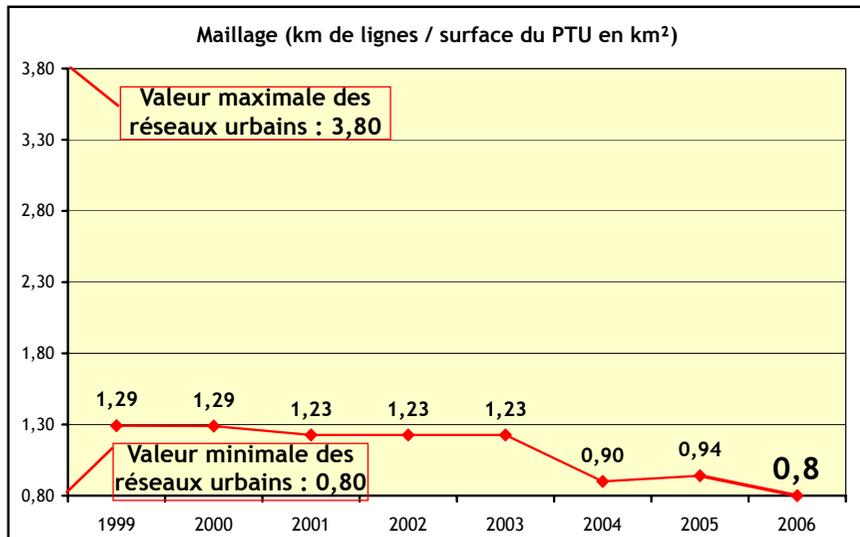
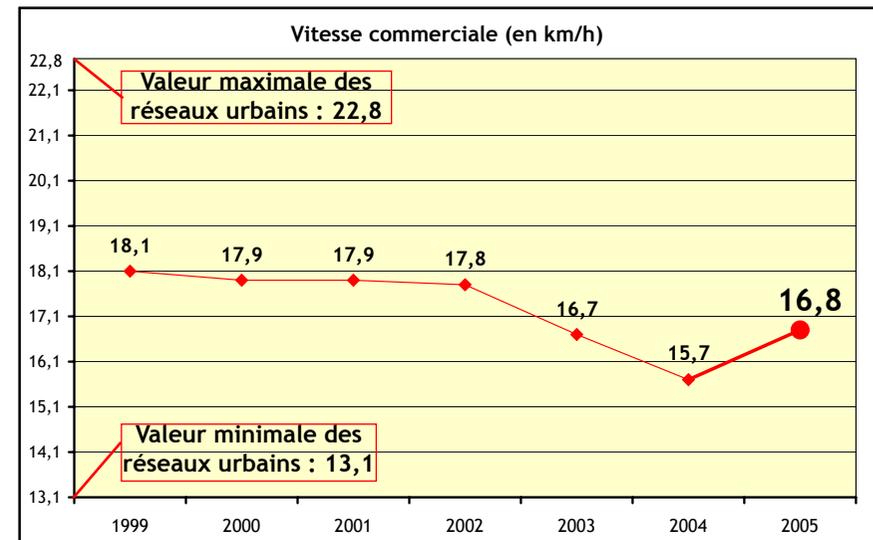
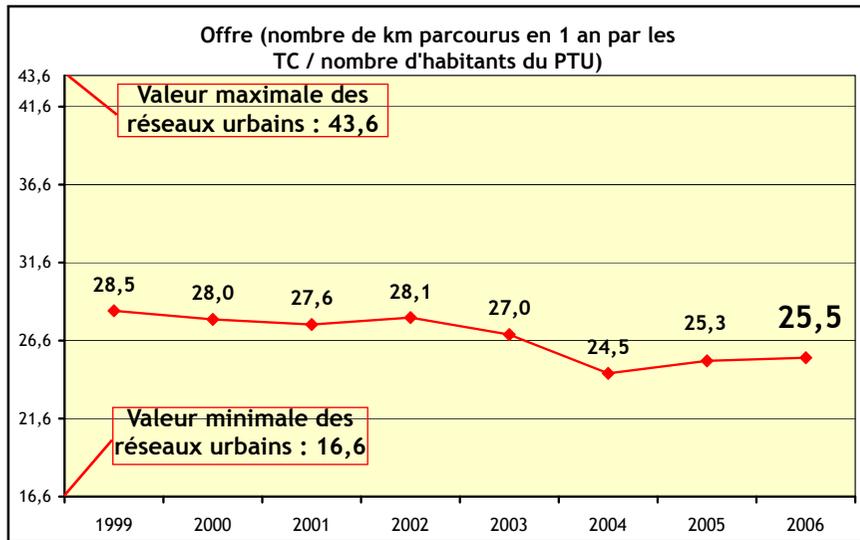
Pour la deuxième année, l'observatoire du PDU prend pour référence le PDU révisé. Il a été élaboré conjointement par le Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Mulhousienne (SITRAM) et l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne (AURM). On y trouvera dans chacun de ses volets un suivi d'indicateurs quantitatifs, destiné à évaluer les effets globaux du PDU, ainsi qu'un suivi de chacune des actions inscrites au PDU. Les précédentes éditions, publiées en novembre, permettaient d'obtenir la plupart des données relatives à l'année précédente. Toutefois, ces résultats étaient analysés avec près d'une année de retard. La parution en mars 2007 du présent observatoire nous a permis d'intégrer à cet observatoire des résultats relatifs aux années 2005 et 2006 seulement quelques mois après la fin de l'année. L'accidentologie et la qualité de l'air s'appuient en revanche sur des données 2005, la consolidation des données étant plus longue. Cela n'est toutefois pas gênant dans la mesure où l'échelle de temps des évolutions attendues dans ces domaines est sensiblement supérieure à l'année.



1. LES TRANSPORTS COLLECTIFS

1. Les transports collectifs - indicateurs quantitatifs

Les transports publics urbains



Sources : SOLEA

1. Les transports collectifs - *indicateurs quantitatifs*

Les transports publics urbains

En 2005 et 2006, les indicateurs des transports collectifs urbains enregistrent une légère hausse.

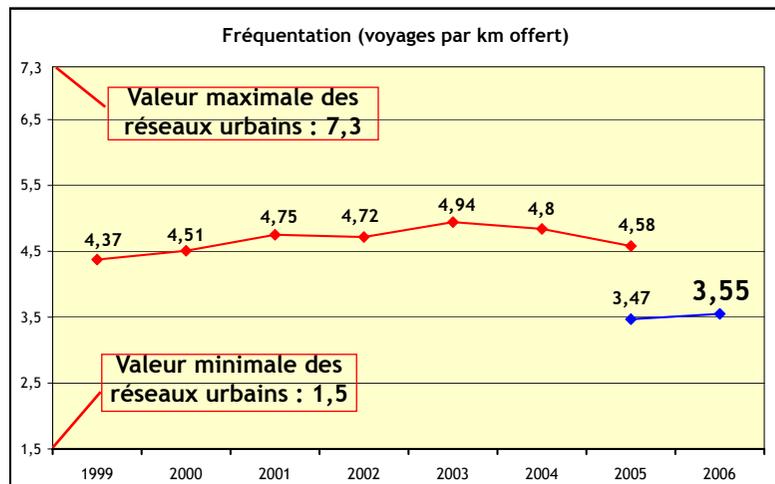
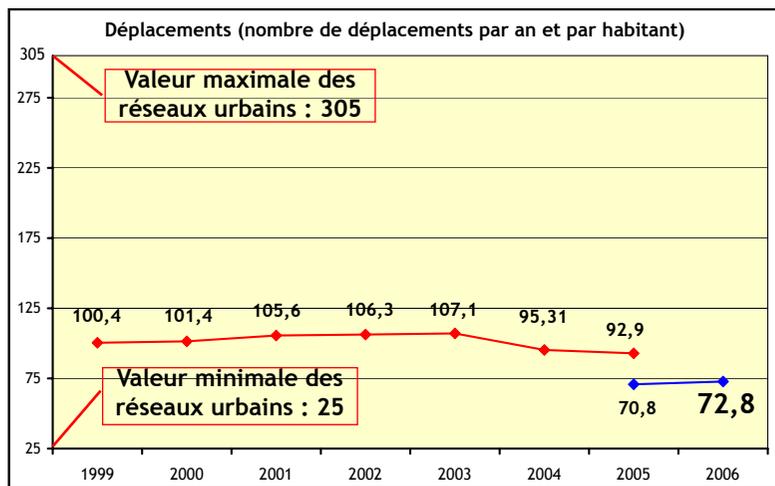
Pour 2005, cette reprise s'explique par des perturbations induites par les travaux du tramway moins importantes que prévu. Cela a permis d'augmenter sensiblement la vitesse commerciale des bus (de 15,7 à 16,8 km/h) ainsi que la fréquence de passage dès la rentrée scolaire 2004 avec des effets positifs sur l'offre et la fréquence.

Pour 2006, les améliorations sont à mettre au crédit de la mise en service du tramway et du nouveau réseau de bus sur environ la moitié de l'année. Il faudra attendre 2008 pour connaître les chiffres du nouveau réseau sur une année complète.

NB : pour les graphiques figurants sur les pages 8 et 10, les valeurs minimales et maximales des différents réseaux de transport urbain de province sont prises en compte. Il s'agit des valeurs du palmarès des villes 2006 (données 2005) établi par l'hebdomadaire «Ville et Transport». Elles apparaissent sur l'axe des ordonnées.

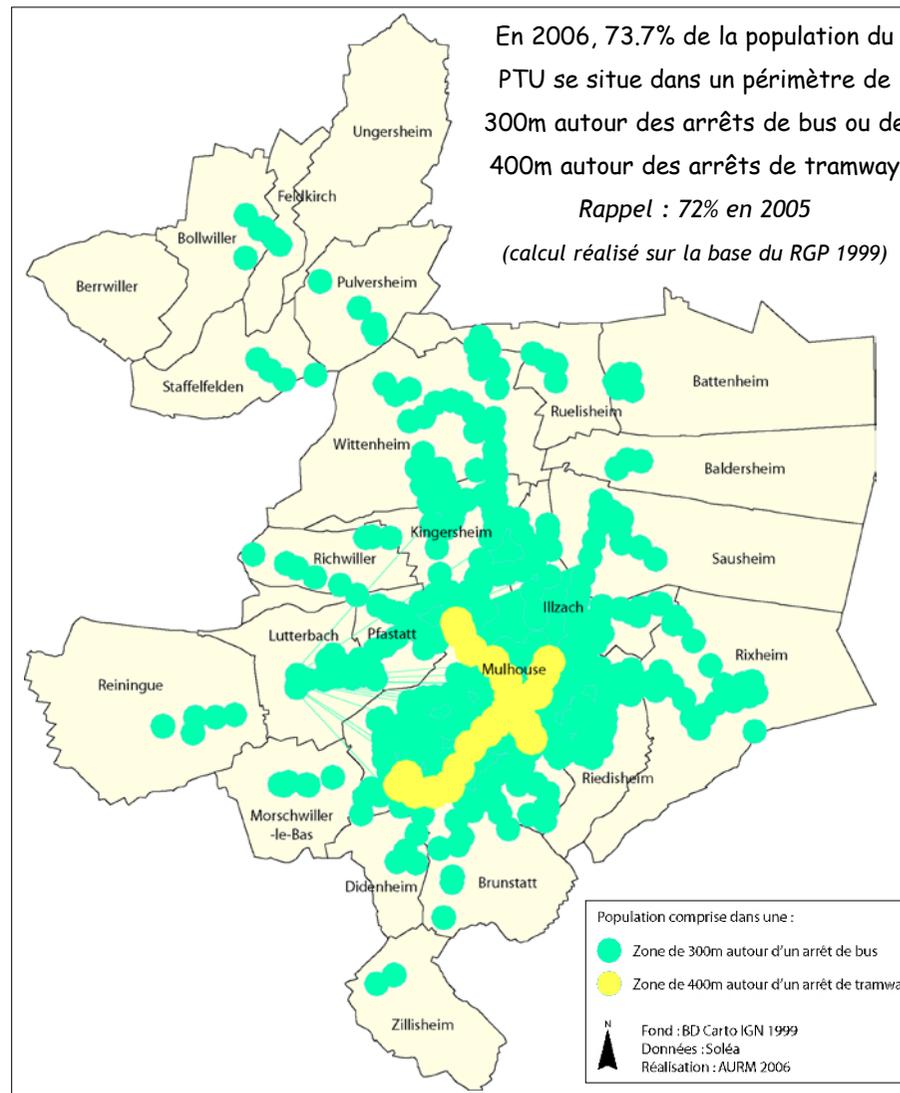
1. Les transports collectifs - indicateurs quantitatifs

Les transports publics urbains



◆ Donnée officielle 2005 avec nouvelles hypothèses (voir p.11)

Sources : Données Soléa 2006



1. Les transports collectifs - *indicateurs quantitatifs*

Les transports publics urbains

Un changement d'hypothèse concernant le nombre de trajets réalisés par abonnement (hypothèse variable selon le titre) a conduit à une diminution sensible des indicateurs d'utilisation des transports publics urbains. A titre d'exemple le nombre de déplacements mensuels retenus pour un abonnement liberté est passé de 97,43 à 60.

Si l'on étudie l'évolution des indicateurs en retenant les anciennes hypothèses entre 2004 et 2005 et les nouvelles hypothèses entre 2005 et 2006, on constate :

- une diminution très modérée (-2,5%) du nombre de déplacements entre 2004 et 2005 suivie d'un début de reprise (2,9%) en 2006,
- une diminution un peu plus importante (-4,6%) de la fréquentation (due à l'augmentation du nombre de kilomètres produits dans le même temps) également suivie d'un début de reprise (+2,3%) en 2006.

La représentation graphique proposée tient compte de ce changement d'hypothèse et présente deux courbes :

- la courbe rouge est calculée à partir des anciennes hypothèses
- la courbe bleue est calculée à partir des nouvelles hypothèses, constituant la base pour les années à venir.

L'année du changement d'hypothèse (2005) présente donc deux points afin d'assurer une possibilité de comparaison graphique.

Voyage :

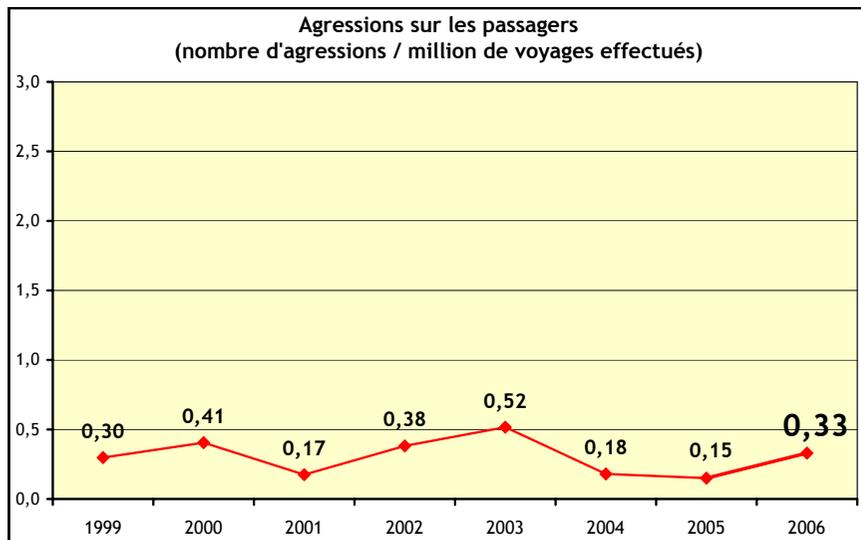
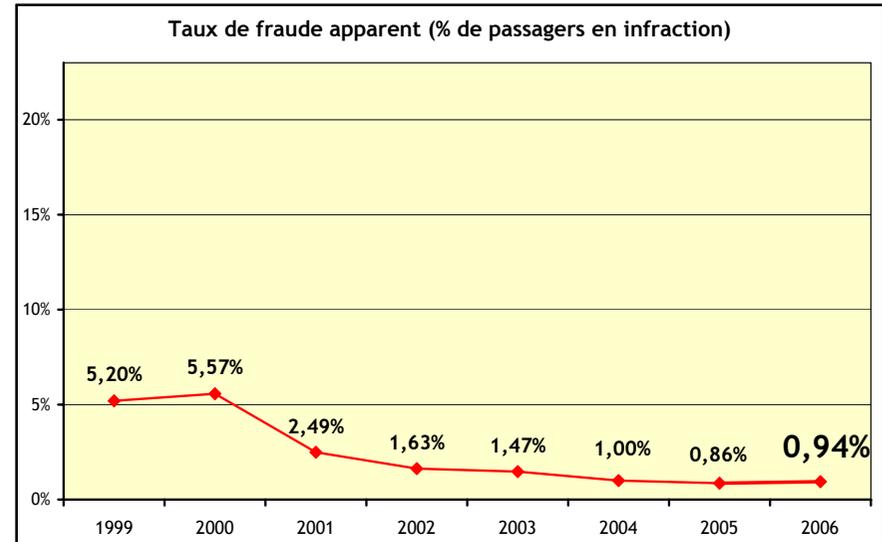
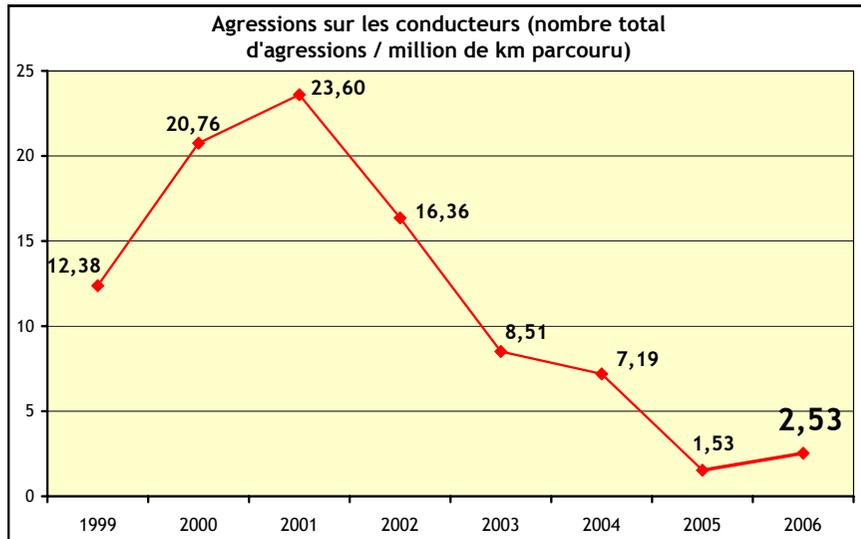
trajet effectué sur une ligne de transport en commun sans changement

Déplacement :

un déplacement est défini comme la somme de voyages nécessaires à l'accomplissement d'un trajet

1. Les transports collectifs - *indicateurs quantitatifs*

Les transports publics urbains



Données Soléa - 2006

1. Les transports collectifs - *indicateurs quantitatifs*

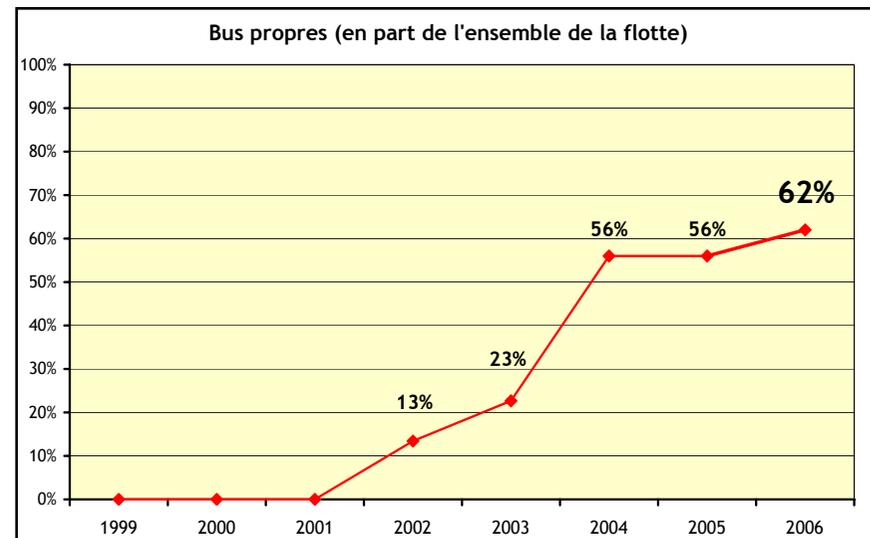
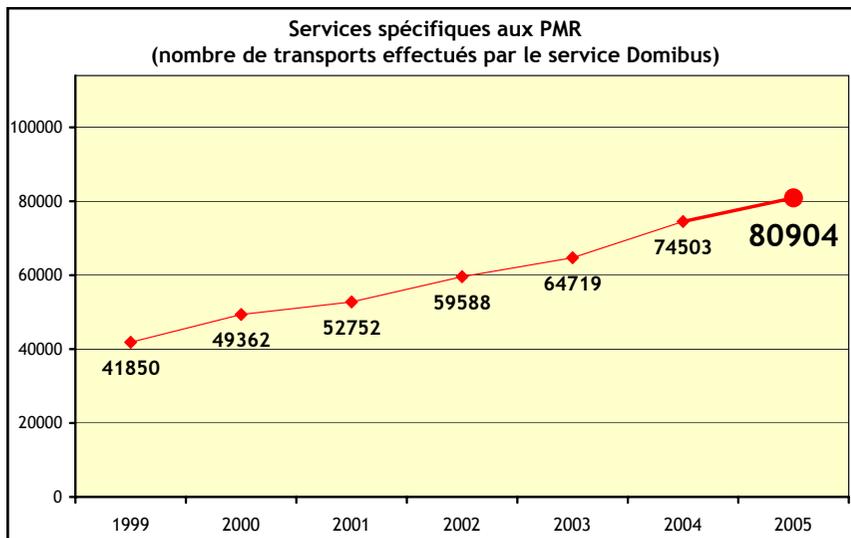
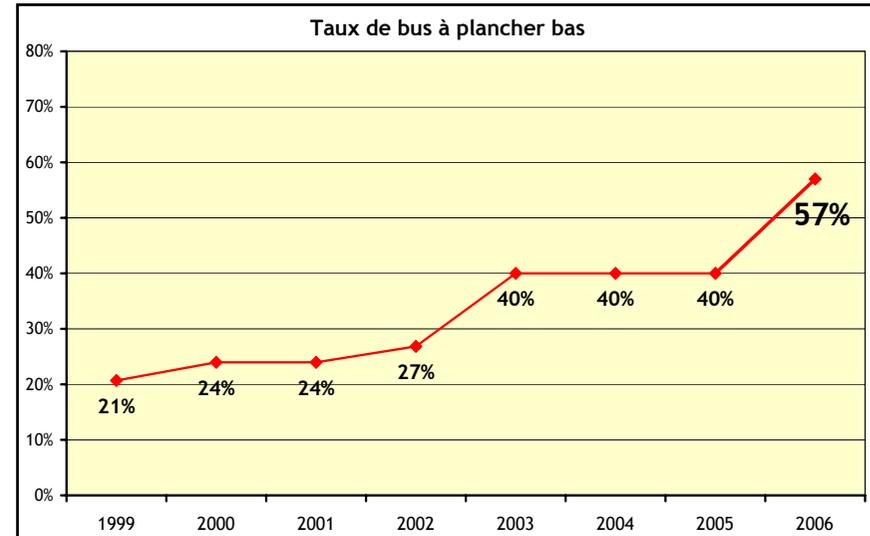
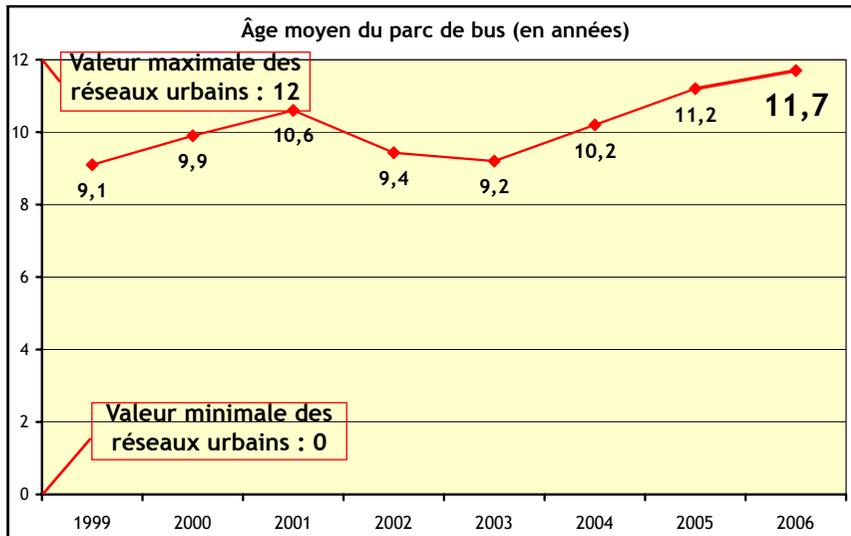
Les transports publics urbains

De nombreuses dispositions ont été prises depuis 2001 pour lutter contre l'insécurité et la fraude dans les transports collectifs : installation de dispositifs de vidéosurveillance dans les bus (0% en 2001, 100% en 2003), augmentation des contrôles, montée par l'avant dans les bus...

Ces mesures portent leurs fruits. Cela se vérifie particulièrement bien sur le nombre d'agressions sur les conducteurs (divisé par 10 depuis 2001) ou sur le taux de fraude (divisé par 6 depuis 2000). L'évolution du nombre d'agressions sur passagers est également nette sans être aussi spectaculaire. Sur ces deux critères, les chiffres de 2006 sont un peu moins bons que ceux de 2005. Toutefois, le faible nombre d'agressions dans l'absolu (respectivement 15 et 7 en 2006) rend ces critères erratiques et non soumis aux lois de la statistique.

1. Les transports collectifs - indicateurs quantitatifs

Les transports publics urbains



Données Soléa et Domibus - 2005/2006

1. Les transports collectifs - *indicateurs quantitatifs*

Les transports publics urbains

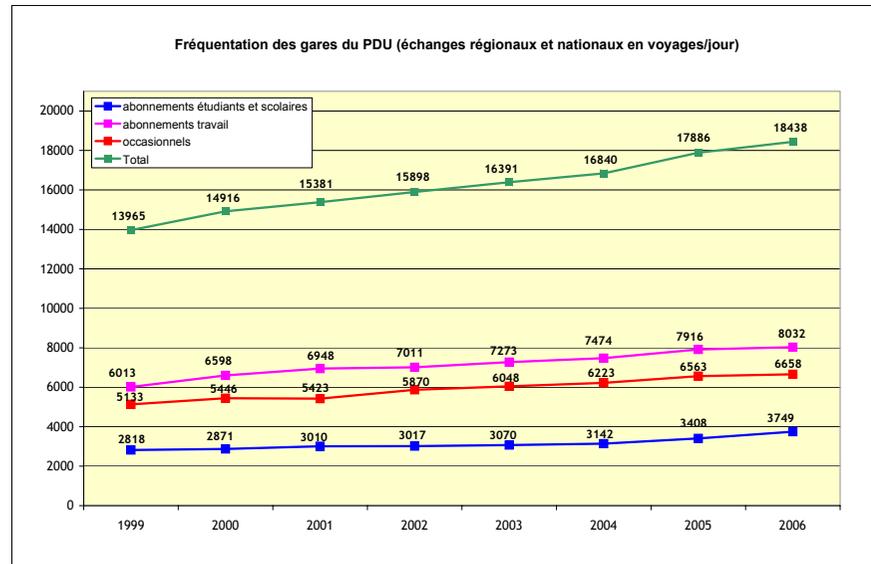
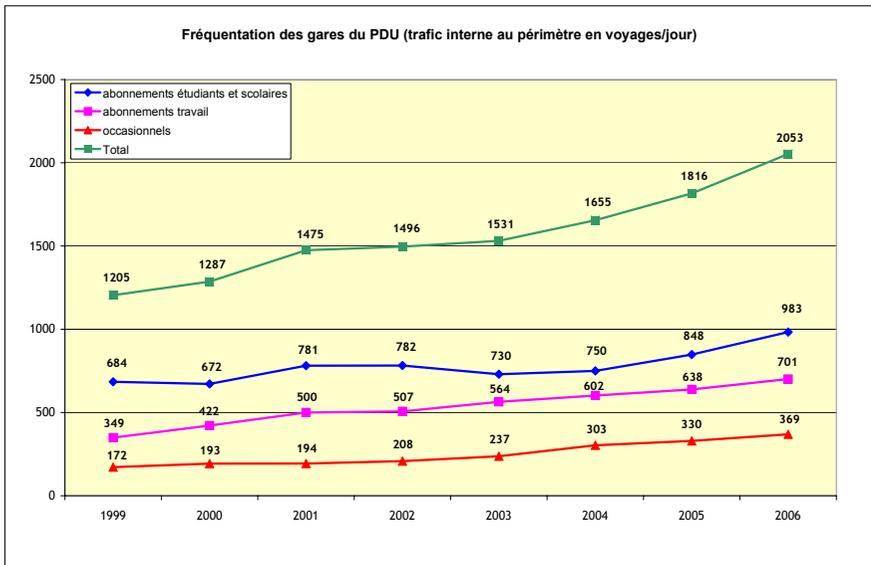
Le redéploiement du réseau de bus autour du tramway a permis de retirer du service les bus les plus anciens. De fait, bien qu'aucun bus neuf n'ait été acheté en 2005 ou 2006, l'âge moyen du parc ne s'est accru que de 5 mois environ entre ces deux années. De la même manière les taux de bus à plancher bas et de bus propres, constants entre 2003 et 2005 atteignent désormais respectivement 57% et 62%.

Le succès du service Domibus ne se dément pas avec une progression de 6000 déplacements (soit +8,6%) entre 2004 et 2005 pour atteindre 80904 voyages.

- L'usage scolaire du service en est le principal vecteur avec 8503 déplacements de plus qu'en 2004 (soit plus que l'augmentation totale). La mise en accessibilité d'établissements scolaires et des retours à midi plus fréquents en sont les principales explications.
- Une diminution sensible des trajets divers (courses, loisirs, ...) compense en partie cette progression.
- Les autres motifs de déplacement sont stables ou en augmentation modérée.

1. Les transports collectifs - indicateurs quantitatifs

Le réseau ferroviaire



Correctif observatoire 2005 :

Le tableau et la carte présentés dans l'observatoire 2005 sont erronés. Suite à contestation par l'établissement d'exploitation SNCF Belfort / Mulhouse des données de fréquentation de la gare de Mulhouse (-8.2% indiqués, contre +11.4% entre 2002 et 2005 selon la SNCF), nous en donnons ici l'explication.

Il ressort que les données transmises pour les années 2001/2002 n'ont pas été établies suivant la même méthodologie que celles fournies en 2005.

Les données transmises en 2005 sont issues d'un comptage sur les quais du nombre de personnes présentes et montant dans le train. Cette méthode apporte des éléments sur la répartition temporelle des flux de personnes sur la journée et sur leurs origines et destinations. Elle pose, en revanche, des problèmes de fiabilité des données.

Les données 2001/2002 sont issues d'un modèle qui reconstitue la fréquentation à partir de la vente des titres de transport. L'application d'une clé de mobilité (par exemple le nombre de voyages effectués par abonnement vendu) à la liste des titres vendus permet de reconstituer les origines / destination de chaque personne, donc la fréquentation des gares. Cette méthode permet également d'obtenir un nombre de voyages moyen par jour pour 3 catégories de voyageurs :

- occasionnels ;
- salariés ;
- élèves et étudiants.

1. Les transports collectifs - *indicateurs quantitatifs*

Le réseau ferroviaire

La fréquentation des gares situées dans le périmètre du PDU est en croissance continue depuis 1999. Ceci est vrai pour le trafic interne au périmètre comme pour les échanges avec les autres gares de la région ou hors région.

Localement, les abonnements scolaires et étudiants sont les plus importants et enregistrent également la plus forte croissance. Les déplacements occasionnels ne représentent qu'une faible partie (18%) du total.

Les échanges avec l'extérieur du périmètre sont dominés par les abonnements de travail (principalement échanges avec les pôles régionaux : Strasbourg, Colmar, Bâle). Logiquement, les déplacements occasionnels occupent une part plus importante (36%) grâce aux échanges inter-régionaux. À l'inverse, les abonnements scolaires et universitaires ne représentent que 20% du total. Ces derniers sont principalement le fait des étudiants, les scolaires effectuant généralement des trajets courts.

1. Les transports collectifs - *suivi des actions du PDU*

ACTION N° 01

Mettre en place un réseau de tramway et de tram-train

2006 a été marquée par la mise en service du tramway urbain. Son ouverture au public le 13 mai a été l'occasion d'une grande fête populaire suivie, le 20 mai, par l'inauguration officielle en présence du Président de la République.

Une montée en charge progressive a permis aux conducteurs et aux équipes techniques de se roder au fonctionnement de ce nouveau système :

- fréquence réduite du 13 mai au 4 juillet
- horaires vacances scolaires du 5 juillet au 3 septembre
- service complet à partir du 4 septembre.

La gestion des feux de carrefours routiers, qui a posé des difficultés de mise au point, est en passe de devenir pleinement opérationnelle. La

vitesse commerciale des tramways est désormais proche de la vitesse nominale escomptée.

Les annonces sonores des stations sont en fonction depuis novembre. La réalisation des œuvres de Tobias Rebberger, constituant le dernier volet de la commande artistique, est programmée pour 2007.

2006 a également été l'année de lancement de l'extension de la ligne 1 sur 3 stations vers le nord jusqu'à la limite de Kingersheim (station Châtaignier) dont les travaux débiteront en 2007.

Dans le même temps, le siège administratif et le poste central de commandement du réseau de Soléa a emménagé dans un nouveau bâtiment à la Mertzau, lequel a été inauguré le 7 septembre.



Inauguration officielle du tramway



Le nouveau tramway station Porte-Haute



Présentation du tramway au public

1. Les transports collectifs - suivi des actions du PDU

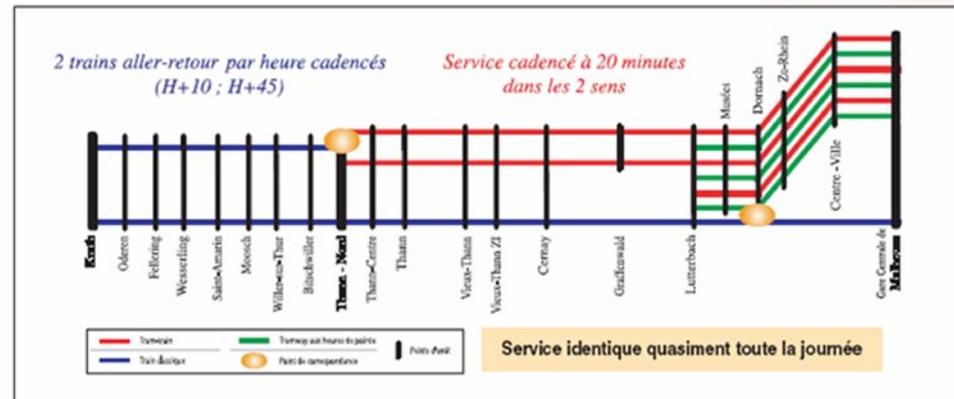
2006 a également constitué une année importante pour le projet de tram-train Mulhouse - Vallée de la Thur. Ont en effet été actés :

- l'engagement financier des acteurs institutionnels ;
- le phasage de l'opération (première phase pour 2010 jusqu'à Thann Nord) ;
- le lancement des études projet pour la réalisation des infrastructures (aménagement des voies, ouvrages d'art, gares et arrêts, électrification de ligne...)
- la commande du matériel roulant (12 rames Siemens Avanto).

Le service prévu pour la première phase consiste en un cadencement à 20 minutes dans chaque sens entre Mulhouse et Thann avec 1 TER direct vers la gare de Mulhouse et 2 tram-trains par heure. Des tramways viendront compléter la desserte sur la partie urbaine du réseau (Lutterbach-Mulhouse) de manière à offrir une correspondance vers le centre-ville aux usagers des TER directs et une fréquence de 10 minutes aux heures de pointe sur ce secteur.

La desserte de la haute vallée se fera deux fois par heure par un TER direct depuis Mulhouse et un TER en correspondance avec un tram-train à Thann Nord.

Le service en journée - (le graphique représente 1 h de service)



1. Les transports collectifs - suivi des actions du PDU

ACTION N° 02

Etudier les extensions potentielles du réseau de TCSP à long terme

Sur la base des corridors retenus en 2005, l'étude des extensions potentielles à long termes du réseau de transports collectifs en site propre s'est poursuivie en 2006. Encadrée par un comité de pilotage réunissant le SITRAM, ses communes membres, la Région, le Département, Soléa et l'AURM, cette étude* a été réalisée par SNCF IG.

Sur le périmètre restreint (agglomération mulhousienne) les propositions sont principalement des extensions du réseau de tramway. Toutefois, des solutions en site propre bus, bus à haut niveau de service ou trolleybus ont également été étudiées sur d'autres tronçons ou comme solutions temporaires préalables à la mise en place de tramways.

Les résultats de l'étude tramway sont consignés dans le tableau ci-contre par ordre de pertinence. Les abréviations T1 et T2 désignent respectivement les lignes 1 et 2 du tramway existant, les abréviations S1, S2 et S3, différentes solutions étudiées.

*« Etude prospective pour l'extension du réseau de transport collectif en site propre à long terme (2030) dans l'agglomération mulhousienne » disponible auprès du Sitram et de la Région Alsace

	Extension	Description sommaire du parcours	Trafic potentiel (dépl/j)	Long (m)	Temps vers Porte Jeune (min)	Coûts infras (ME)
1	St Bernard (Illzach)	Prolongement T2 depuis Jonquilles	NC	1000	12	30
2	Stade Schumacher (Riedisheim)	Solution Tramway: prolongement T1	1300 hors rabattement Riedisheim	1100	6	36
		Solution Trolley-bus			10	12
3	Pfastatt	S1 : fourche T1 à rattachement sur Romains, Gaulois et République	1500	1650	13	33
		S2 : fourche T1 avt stade de Bourtzwiller sur Bourtz., Meyer., Kingersheim et Richwiller		1950	14	39
		S3 : fourche T1 depuis rattachement sur Soultz, Dunkerque et Kingersheim		1750	15	35
4	Illzach centre	Fourche T1 à St Nazaire	2000 depuis Illzach	2400	17	53,5
		Variante 1 : fourche T2 à Nouveau Bassin		3500	14	80
		Variante 2 : raccordement T2 via Sausheim (si extension église St Bernard réalisée)		3350	21	68,5
5	Wittenheim Nord ou Ouest	S1 : Prolongement T1 vers Cité Ste Barbe	1600 depuis Wittenheim	1300	27	19
		S2 : Prolongement T1 vers Mittelfeld ou futur centre nautique	1550 depuis Wittenheim	1900	29	18
6	Mer Rouge	Prolongement T2 depuis la station Coteaux	< 1000 sans P+R	700	16	20

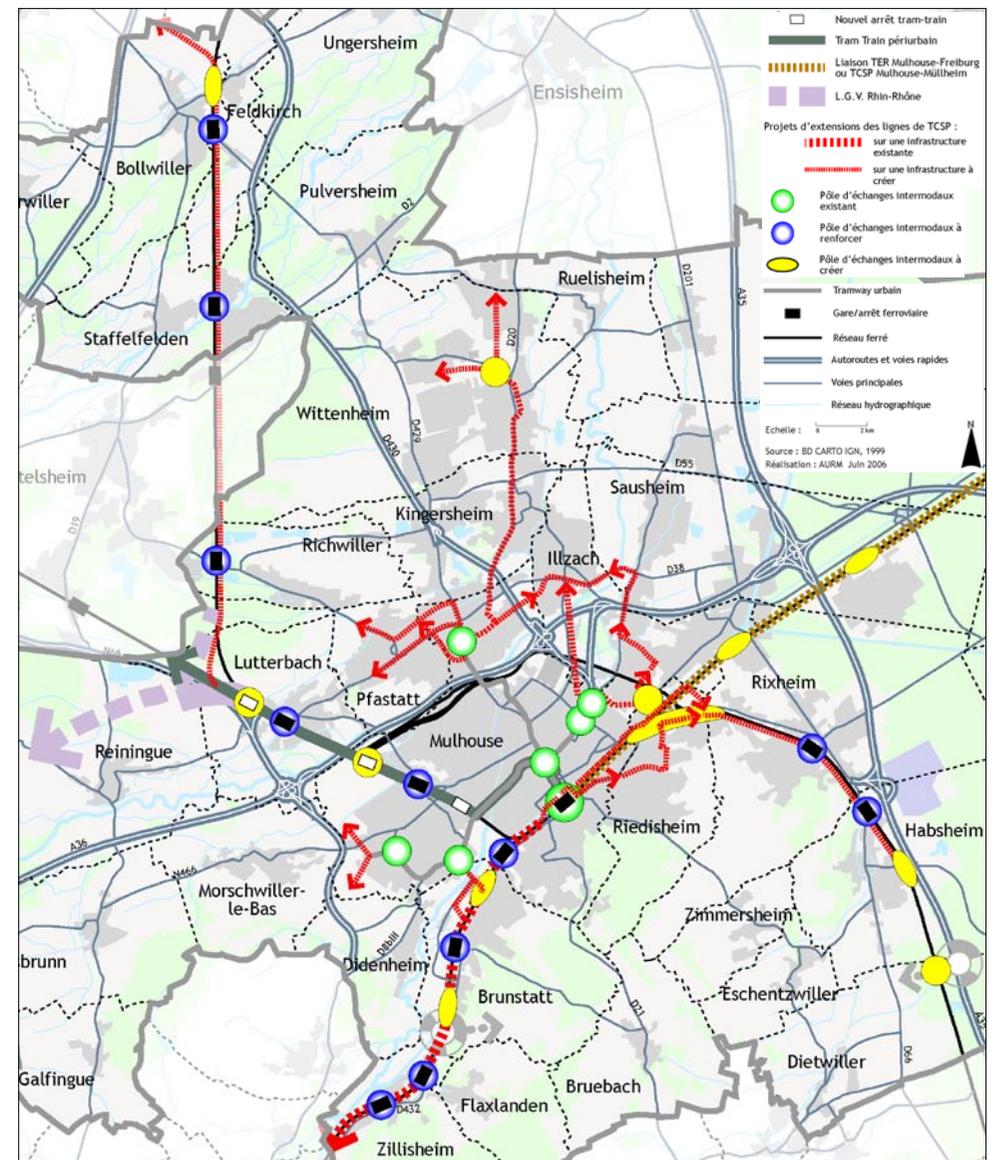
1. Les transports collectifs - suivi des actions du PDU

Les solutions en mode bus ou bus à haut niveau de service sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Rue	Solution proposée	Impact sur la circulation	Long. (m)	Coût (M€)	Insertion
Rue de Sausheim	1 voie bus sens entrée ville	inchangée	500	3	0
Rue de Thann	Voies dédiées bus	suppression 2 files voitures	600	4	+
Rue Franklin Av. Briand	1 voie réservée au bus	Supression stationnement	1200	7	-
Rue de Bâle	1 voie bus sens entrée ville	Suppression stationnement	1500	9,50	-

Les études concernant le périmètre élargi (Sud Alsace) ont permis d'évaluer le trafic prévisible et le coût des infrastructures à réaliser sur les 4 corridors retenus en 2005. Le ratio entre ces deux critères a permis une hiérarchisation par niveau de pertinence.

Ordre	Corridor	Trafic journalier	Faisabilité technique	Coût infras. (M€)
1	Altkirch	3500-4000	facile(voies existantes)	36 à 41
2	Guebwiller	3000-3500	assez facile (plate forme MDPA)	23 à 77
3	Habsheim	3500-4000	difficile (réseau dense à franchir)	150 à 220
4	Ensisheim	1000-1500	assez facile (ancienne plate-forme)	42



1. Les transports collectifs - *suivi des actions du PDU*

ACTION N° 03

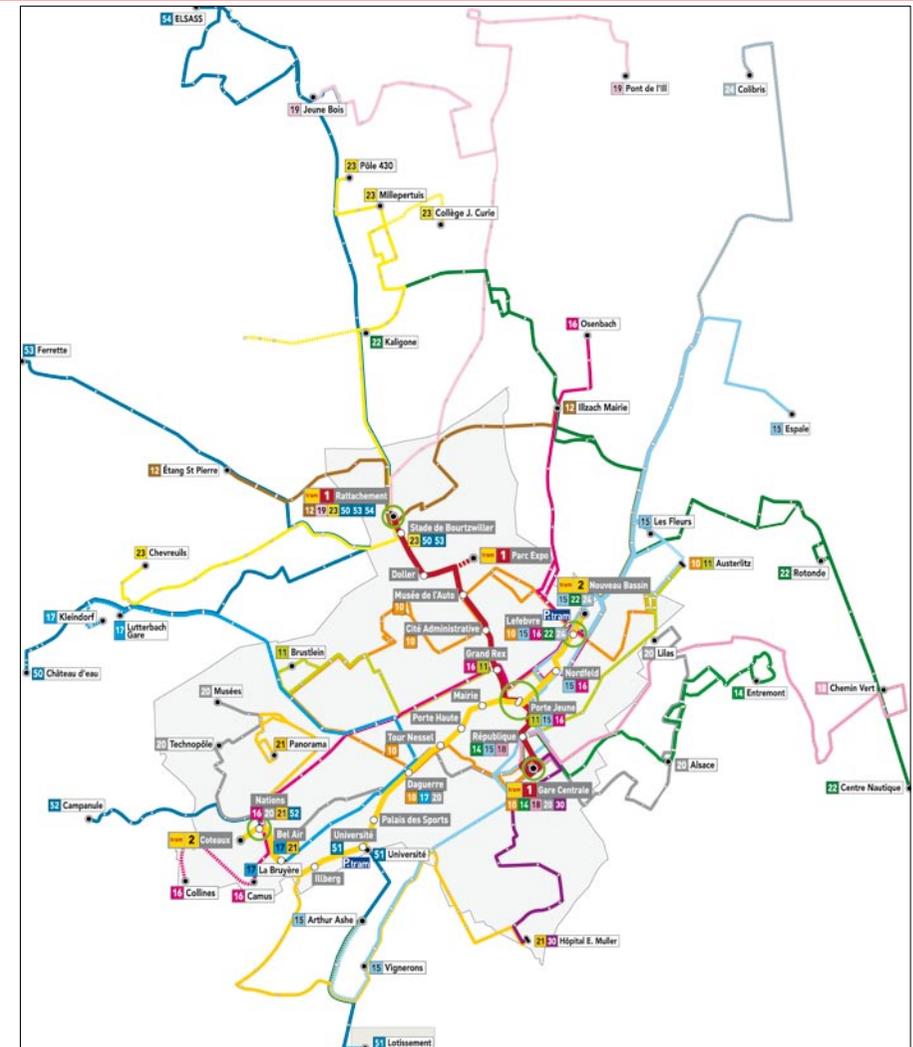
Restructurer le réseau de bus

La mise en service du tramway a donné lieu à la restructuration complète du réseau de bus. La capacité, la fréquence et la vitesse commerciale élevées du tramway permettant de compenser une rupture de charge, un certain nombre de lignes, auparavant radiales, ont été converties en lignes de rabattement sur le réseau de tramway. Ces rabattements se font principalement sur 5 pôles d'échange : Gare centrale, Porte Jeune, Nation, Rattachement et Lefèbvre.

Ce réseau remodelé a été mis en service de manière progressive, l'ancien étant resté en service conjointement au tramway de mai à juillet.

Ces modifications sans précédent du réseau ont amélioré la desserte du plus grand nombre mais nécessairement créé des mécontentements. Le bouleversement d'habitudes établies de longue date est notamment fréquemment la source d'un sentiment, pas toujours fondé, d'une perte de qualité de service.

Les réclamations des clients sont étudiées et donneront lieu à de nécessaires ajustements du réseau. Est notamment prévue pour 2007 la desserte du nord du quartier des coteaux par certains bus (ligne 16), le terminus du tramway étant considéré comme difficile d'accès par les personnes âgées du secteur. Dans un souci de diminution des temps de parcours entre la gare centrale et l'hôpital Emile Muller, le parcours de la ligne 30 sera également modifié à proximité de la gare. D'autres améliorations sont à l'étude.



Réseau restructuré 2006

1. Les transports collectifs - suivi des actions du PDU

ACTION N° 04 **Elaborer un cahier des charges pour l'aménagement des points d'arrêt bus**

L'aménagement de 11 arrêts de la ligne 30 (anciennement ligne 12), support de l'expérimentation de mise en accessibilité, a été réalisé. Un bus a pu être mis en situation courant février 2007 sur l'ensemble de ces arrêts avec la participation d'une personne non voyante et de deux personnes en fauteuil.

Les modalités de l'expérimentation proprement dite sont en cours d'élaboration. Sur la base des enseignements qui seront tirés de celle-ci, le cahier des charges pour l'aménagement des points d'arrêt bus sera réalisé.



Arrêt Verdun

ACTION N° 05 **Prendre des mesures en faveur de la vitesse commerciale des lignes de bus**

Cette action débutera quand le réseau de bus aura trouvé une configuration stabilisée.

ACTION N° 06 **Suivre et améliorer la qualité de service offerte sur le réseau urbain**

Depuis avril 2004, la qualité de service sur le réseau de bus fait l'objet d'un suivi régulier : critères de ponctualité, de propreté des bus, d'information aux points d'arrêt, d'accueil de la clientèle et de gestion des réclamations. Des bonus ou malus sont appliqués. Pendant la durée des travaux du tramway, le critère de ponctualité a été neutralisé. Une démarche similaire est en place pour le service de transport spécifique pour les personnes à mobilité réduite (Domibus).

	Seuil d'exigence	Résultats 2005	Résultats 2006
Résultats Soléa			
C1 : ponctualité	85%	77,4%	-
C2 : propreté	80%	84,4%	84,1%
C3 : points d'arrêts	80%	88,9%	83,8%
C4 : réclamations	75%	81,7%	83,3%
C5 : accueil	85%	77,6%	78,9%
BONUS TOTAL SOLEA		+ 9000€	+ 11000€
Résultats Domibus			
C3 : points d'arrêts	75%	89,5%	
C4 : réclamations	75%	96,9%	
C5 : accueil	75%	90%	
BONUS TOTAL DOMIBUS		+ 10285€	

1. Les transports collectifs - *suivi des actions du PDU*

ACTION N° 07 Poursuivre la modernisation du parc de bus

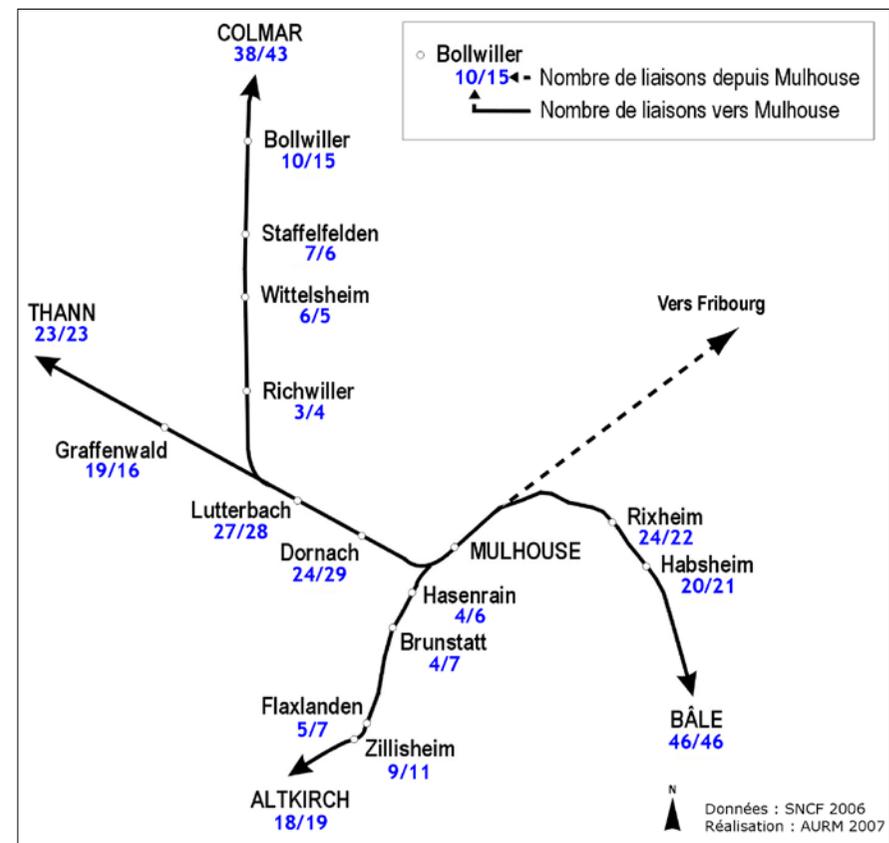
Si aucun bus n'a été acquis en 2005 et 2006, le renouvellement d'une partie du parc est programmé. Le cahier des charges de cette opération est en phase de finalisation pour un lancement de l'appel d'offres au cours du second trimestre 2007, la fourniture du matériel étant prévue pour début 2008.

ACTION N° 08 Développer l'offre ferroviaire interurbaine et périurbaine

En 2006, la Région Alsace, autorité organisatrice des transports express régionaux, a sensiblement amélioré la desserte de la ligne Mulhouse-Bâle (+4 trains en moyenne dans chaque sens dans chacune des gares). La desserte des autres lignes reste sensiblement inchangée.

La ligne Mulhouse-Fribourg a été remise en service de manière expérimentale en 2006. L'expérimentation a porté sur 14 dimanches durant lesquels 6 trains dans chaque sens avec une correspondance à Müllheim ont été mis en circulation. Les formules proposées sont des pass individuels ou groupes incluant l'accès au réseau urbain fribourgeois (trains, tram, bus, téléphérique). L'expérimentation sera reconduite en 2007. L'utilisation de la ligne par des convois de marchandises rend délicate, pour l'instant, l'extension à d'autres jours que les dimanches.

La gare de Bollwiler reçoit le plus important trafic voyageurs du nord de l'agglomération. Elle va faire l'objet d'un réaménagement en vue de renforcer ce statut de pôle d'échanges : extension des parkings, amélioration des accès pour tous les modes de déplacement, gare routière, stationnement vélos sécurisé... Le premier comité de pilotage pour ce réaménagement a eu lieu le 22 novembre à Bollwiler.



1. Les transports collectifs - *suivi des actions du PDU*

ACTION N° 09

Améliorer les dessertes interurbaines par car

La mise en place du nouveau réseau urbain mulhousien a conduit à modifier les dessertes interurbaines au départ ou à destination de Mulhouse. Certaines d'entre elles ne pénètrent plus, en effet, au cœur de la ville, des correspondances avec le réseau urbain s'effectuant place du Rattachement. L'extension de ce fonctionnement à la majorité des lignes pénétrantes est prévue pour les années à venir. Les kilomètres ainsi économisés seront réinjectés dans la desserte urbaine.



ACTION N° 10

Poursuivre l'intégration tarifaire

Le groupe de travail régional sur l'intégration tarifaire régionale s'est réuni à plusieurs reprises en 2006.

Le projet de tram-train Mulhouse-Vallée de la Thur a donné lieu à une réflexion importante à ce sujet. Il est prévu, dans un premier temps, de limiter l'intégration tarifaire au cadre spécifique du projet, à savoir, la vallée de la Thur et le PTU (exclusion des rabattements hors vallée : exemple la Doller à Cernay). L'objectif est la création d'une gamme de titres intégrés pour les 3 réseaux (Région + Département + Sitram) ayant vocation à remplacer les tarifs multimodaux existants, tout en maintenant les différents titres monomodaux. Les réflexions ont également porté sur la distribution, la validation et le contrôle des titres de transport.

Le 20 novembre 2006, l'intégration tarifaire conventionnée entre le Sitram et le CG68 est entrée en vigueur. Elle permet la correspondance gratuite et avec un seul ticket sur le réseau Soléa des lignes interurbaines au départ ou à destination de Mulhouse. Ces mesures s'appliquent aux tickets unité ou duo (le titre duo département est une nouveauté), aux cartes 12 voyages (tickets spécifiques Soléa délivrés conjointement et à oblitérer) et aux cartes hebdo ou mensuelle département. Les cartes d'abonnement scolaire nécessitent toujours, en revanche, le paiement d'un supplément Soléa.

1. Les transports collectifs - suivi des actions du PDU

ACTION N° 11 Développer l'information multimodale sur le transport public

A la suite de l'étude pilotée par la Région Alsace en 2005, un scénario a été retenu qui devrait offrir les fonctionnalités suivantes :

- calcul d'itinéraire de porte à porte (incluant les temps nécessaires aux parties pédestres),
- consultation d'un plan de quartier,
- consultation du plan des réseaux cyclables,
- informations sur les perturbations prévisibles,
- informations sur les reprints véhicules personnels et vélos vers les transports collectifs (parking relais, gares...).

Des options supplémentaires non retenues dans un premier temps seront étudiées (centrale d'appel téléphonique, calcul de coût du déplacement, diffusion d'information personnalisée par e-mail...).

Le cahier des charges est en cours d'élaboration. Les réflexions portent actuellement sur le montage juridique du projet et la coopération entre les autorités organisatrices de transports concernées par ce périmètre (Etat, Région, 2 départements, 5 AOTU). Le comité de pilotage semble s'orienter vers un portage du projet par un partenariat public privé.

ACTION N° 12 Proposer un tarif de TC avantageux lors des pics de pollution

Pas de modification depuis 2004 du titre indigo, applicable les jours de pollution par l'ozone.

Nombre de jours où ce titre a été mis en service en 2005 en raison de pics de pollution : 8



2.1. LES VOIES PUBLIQUES

la circulation automobile

2.1. La circulation automobile - *indicateurs quantitatifs*

Les faits marquants entre 2004 et 2005 sont :

Pour les autoroutes :

- un trafic en forte augmentation (+12% ; 79028 véh/j) sur le tronçon de l'A36 entre les échangeurs de Morschwiller et de Lutterbach s'expliquant par l'instauration des flux définitifs sur le contournement ouest (88% du flux complémentaire déjà visible sur ce tronçon). Cette augmentation s'atténue très vite puisqu'elle n'est plus que de 2% entre les échangeurs de Lutterbach et de Bourtzwiller. Au-delà de cet échangeur, on enregistre même une diminution de 5,5% ;
- augmentation de la fréquentation de l'A35 de l'ordre de 2 à 4% selon les tronçons. Cette augmentation est due en grande partie à l'instauration de la taxe allemande sur les poids lourds qui a engendré une augmentation de l'ordre de 15% du transit de poids lourds sur les autoroutes alsaciennes.

Pour les nationales : la fréquentation de la N66 entre Wittelsheim et Morschwiller continue d'augmenter (3,5%), ce tronçon est le seul de l'agglomération à ne pas avoir été rétrogradé

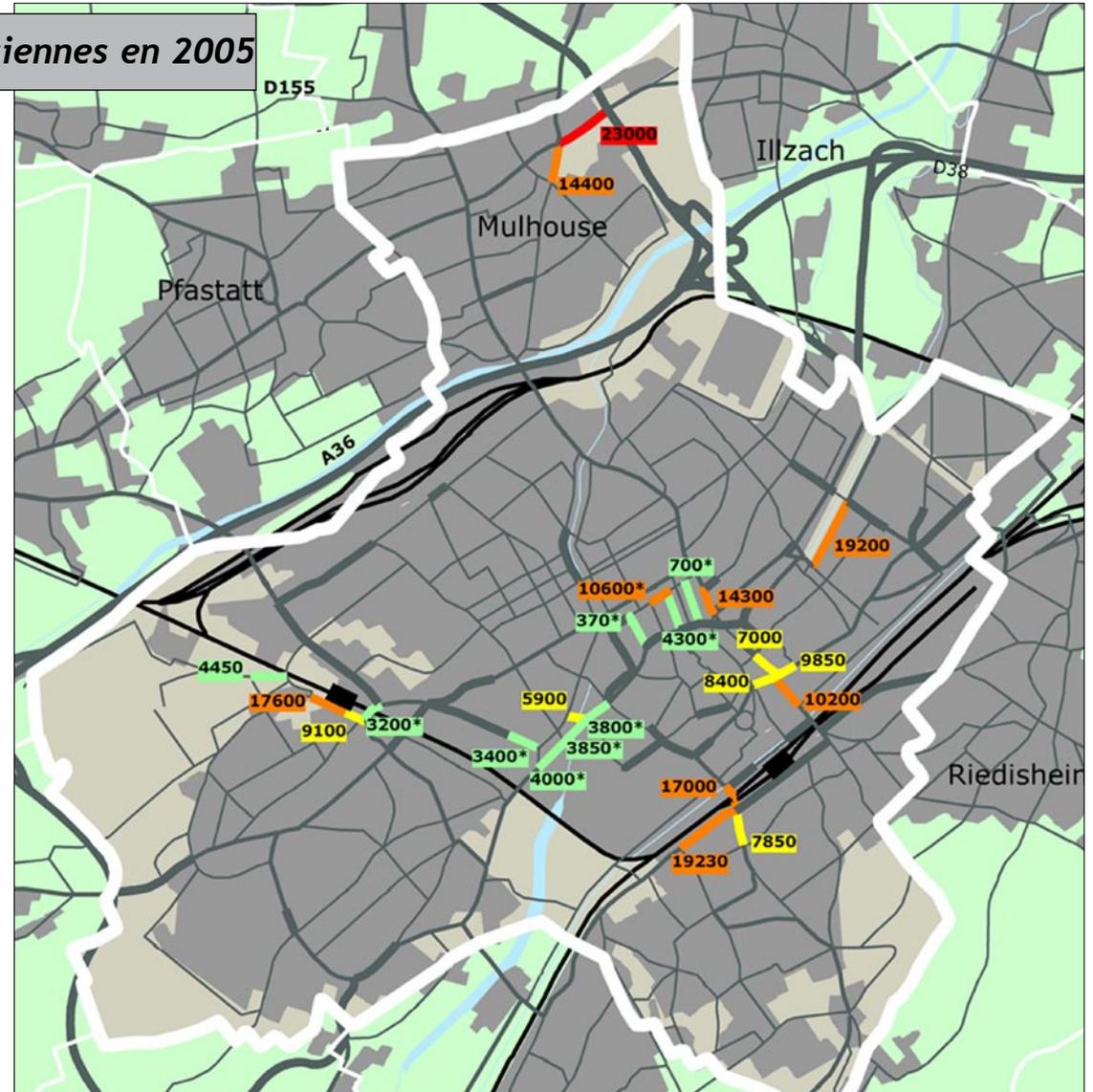
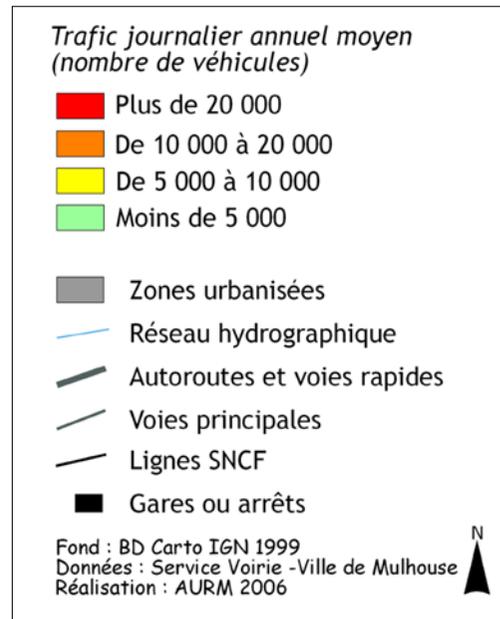
par l'Etat au Conseil Général. Il conserve donc sa dénomination.

Pour les départementales :

- le contournement ouest enregistre la plus forte augmentation (+19%) pour atteindre près de 47500 véhicules/jour entre l'A36 et la RD466 principalement par report depuis l'ancienne N66 (avenue François Mitterrand), le flux depuis Hochstatt est relativement stable ;
- trafic en baisse sur la D432 entre Zillisheim et Brunstatt (-7,5%) ;
- augmentation de la fréquentation de la D430 entre l'A36 et le Kaligone, d'autant plus forte que l'on se rapproche de l'A36 (9,3% ; 63809 véh/j) ;
- augmentation du trafic (+14%) sur la D39 au-delà de Rixheim (se pose la question d'une relation avec la diminution comparable en nombre de véhicules sur l'A36) ;
- augmentation du trafic sur la D2 (+11% à l'ouest de la D19, +16% à l'est) ;
- diminution du trafic (-6%) sur la D201 entre Ruelisheim et Baldersheim alors que plus au sud, cette fréquentation augmente légèrement (2%)

2.1. La circulation automobile - *indicateurs quantitatifs*

Le trafic routier sur les voies mulhousiennes en 2005



2.1. La circulation automobile - *indicateurs quantitatifs*

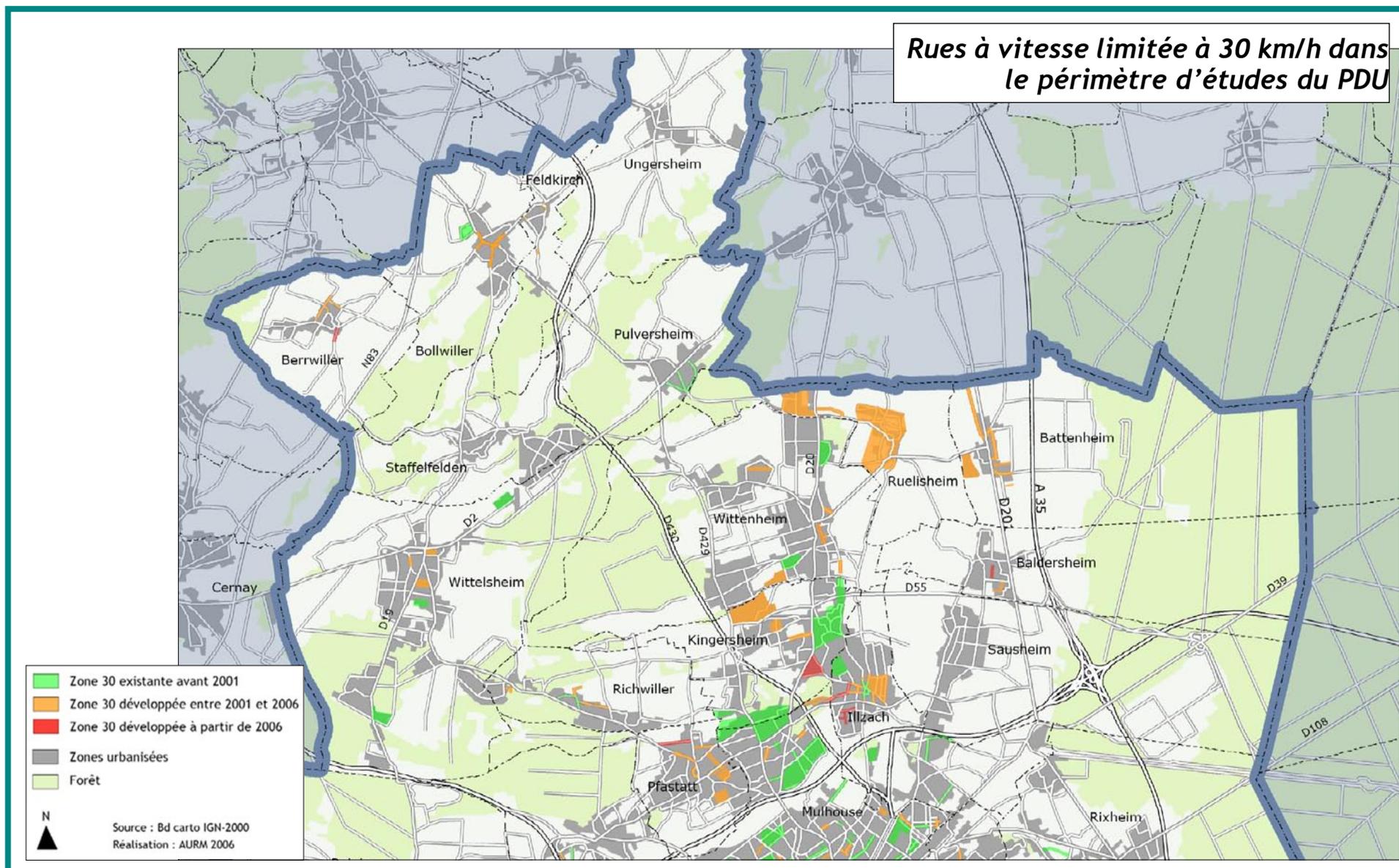
La carte présentée dans l'observatoire 2005 comportait des résultats de comptages effectués entre 2000 et 2005. Outre l'évolution de la mobilité, le plan de circulation mulhousien a été modifié et des infrastructures nouvelles (contournement ouest par exemple) ont été créées au cours de cette période. Les chiffres présentés peuvent donc présenter des incompatibilités, des reports de circulation s'étant effectués entre temps.

La carte ci-contre ne présente que des résultats de comptages effectués entre janvier 2005 et septembre 2006 par la ville de Mulhouse. Les conditions de circulation étant comparable ces deux années, les résultats sont compatibles entre eux.

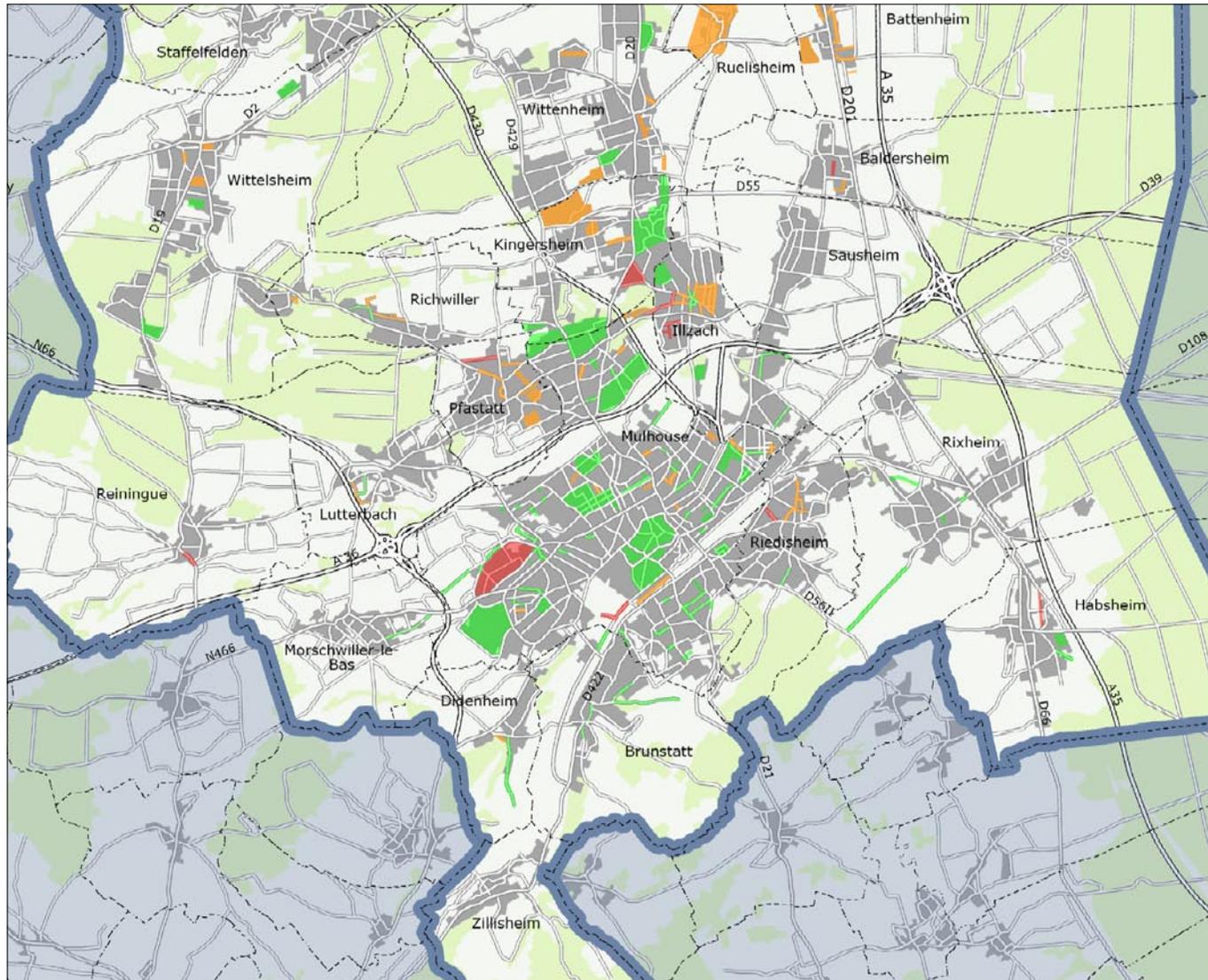
Très peu de comptages ont été effectués sur les mêmes tronçons que les comptages précédents. De fait, la comparaison avec les années précédentes n'a pu être effectuée.

2.1. La circulation automobile - *indicateurs quantitatifs*

Rues à vitesse limitée à 30 km/h dans le périmètre d'études du PDU



2.1. La circulation automobile - *indicateurs quantitatifs*



Sur le périmètre du PDU, 2005 a vu la limitation à 30 km/h instaurée en divers lieux (16 aménagements recensés). S'il s'agit le plus souvent d'aménagements ponctuels (entrées de ville ou proximité de lieux publics), certains portent sur des zones très étendues. Deux réalisations sont particulièrement intéressantes par leurs dimensions :

- le quartier de Dornach à Mulhouse : passage en zone 30 de l'intégralité d'un secteur résidentiel comportant déjà de nombreuses voies limitées à 30 km/h,
- le quartier Rodlen à Kingersheim : passage en zone 30 d'un quartier résidentiel comportant 10 rues.

2.1. La circulation automobile - *suivi des actions du PDU*

ACTION N° 13

Réaliser un système d'évitement du centre d'agglomération

Depuis l'été 2005, les travaux de l'opération voie sud, maillon sud des voies d'évitement du centre ville se sont poursuivis avec :

- la réalisation du déplacement de l'écluse 41 (inaugurée le 30 juin 2006), nécessaire à la bonne intégration urbaine du futur pont de la Hardt
- la réalisation du Pont de la Fonderie, permettant de raccorder les quais d'Isly et d'Oran

Les travaux de voirie seront réalisés courant 2007 avec pour objectif, la mise en service en fin d'année des secteurs est (quai d'Alger, pont de la Hardt) et ouest (quai d'Oran) de la voie sud.



Le Pont de la Fonderie



L'écluse 41

ACTION N° 14

Mettre en place un groupe de travail «voirie»

Le groupe travail voirie, regroupant des techniciens des différentes institutions chargées de la voirie, doit permettre un partage d'expériences et une meilleure coordination intercommunale lorsque celle-ci est pertinente.

La première réunion de ce groupe de travail, animée par le Sitram, a eu lieu le 24 novembre 2006. Les points abordés ont essentiellement porté sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (commission d'accessibilité, diagnostic...).

2.1. La circulation automobile - *suivi des actions du PDU*

ACTION N° 15

Temporiser la circulation automobile sans pénaliser les bus

Environ 70 aménagements de temporisation de la vitesse automobile ont été réalisés entre l'automne 2005 et l'automne 2006 (80 en 2004) sur 20 des 26 communes du PDU. Etant donné que certains travaux terminés en 2006 avaient déjà été comptabilisés en 2005, on peut considérer que le nombre de réalisation est stable.

On note cette année une prépondérance des limitations à 30 km/h et zones 30 (+16 contre +13 en 2005). Les carrefours giratoires (+12 contre +8 en 2005) sont également un choix fréquent des aménageurs.

Suivent les îlots ou bandes centrales (+10 contre +9 en 2005), les plateaux (+7 contre +15 en 2005), les passages alternés (+5 contre +6 en 2005), les chicanes (+5 contre +8 en 2005), les ralentisseurs (+4 contre +1 en 2005), les rétrécissements de chaussée hors chicane, passage ou stationnement alterné (+4 contre +9 en 2005), le stationnement alterné (+3 contre +4 en 2005) et enfin, un coussin berlinois (+4 en 2005) et un dos d'âne (0 en 2005).



Berrwiller - Plateau 30



Brunstatt - Rond Point Arthur Ashe



Illzach - Zone 30, rue des Prés

2.1. La circulation automobile - *suivi des actions du PDU*



Kingersheim - Zone 30, quartier Rodlen



Morschwiller - Rond-Point Tachard



Mulhouse - Rond-Point Jean Wagner



Mulhouse Dornach - Zone 30



Reiningue - Limitation 30



Riedisheim - Plateau, rue de la Marne

2.1. La circulation automobile - *suivi des actions du PDU*

ACTION N° 16

Aménager les « points noirs »

Il n'existe pas de point noir au sens de la définition donnée par la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière sur l'agglomération. Toutefois, les communes considèrent que certains tronçons sont dangereux et nécessiteraient des aménagements.

Les tronçons et carrefours suivants ont fait l'objet de travaux de sécurisation en 2006 :

Commune	Tronçons ou carrefours
Illzach	Panneaux passage piétons avec clignotant, rue des Vosges Rétrécissement intersection rues de Modenheim / Vosges Réfection complète rue de Sausheim (section III / Belgique)
Reiningue	Temporisation et canalisation des flux par déplacement d'abri-bus et rétrécissement de couloirs de circulation près de l'agence Crédit Mutuel
Riedisheim	Paix/Alliés : suppression arrêt bus proximité sortie pompiers
Staffelfelden	Rue de la République : plateau avec rétrécissement
Ungersheim	Traversée sécurisée sur RD4 bis

Les nouveaux tronçons et carrefours suivants ont été estimés dangereux par les communes :

Commune	Tronçons ou carrefours
Morschwiller	traversée du village en général
Bollwiller	Carrefour rue Baumann/Chemin de l'herbe/route de Guebwiller
Habsheim	Rue de la Rampe : carrefours rue de Petit Landau et rue des Bergers

Commune	Tronçons ou carrefours
Illzach	Sortie autoport sur RD 238, Carrefour rue Berne à l'ouest du CC de l'Île Napoléon, Carrefour DR 201 et RD 39, Carrefour giratoire au sud du CC et de son accès souterrain, Carrefour rue de Lyon / rue de Berne
Mulhouse	Réaménagement complet de l'avenue de Lutterbach
Riedisheim	Carrefour RD 66/rue de Bâle (2 carrefours à feux proches transit important, pas de trottoir conforme)
Pulversheim	Rue de Mulhouse, rue d'Ensisheim en traversée, Entrée de ville rues de Cernay, de Guebwiller, d'Ensisheim
Ruelisheim	Carrefour rues Chapelle, Ferme, 1er mai (étude mini giratoire)
Berrwiller	Traversée principale du village CD 441
Staffelfelden	Sortie rue Mélusine sur RD 422
Ungersheim	Intersections centre du village, Dorfplatz
Zillisheim	Passage à niveau rue de la gare
Pfastatt	Rue de la Plaine, Rue Antoine Schoff, Rue de la République (transit convois exceptionnels)
Rixheim	Carrefour rue de l'Etang / rue de l'Eglise
Kingersheim	Rond point Richwiller /Griotte / Industrie
Wittenheim	Intersection rues du Jasmin, des Roses, des Mines Rue du Millepertuis : vitesses excessive RD429 entre Kingersheim et rond point Nonnebruch

2.1. La circulation automobile - *suivi des actions du PDU*

ACTION N° 17 Sensibiliser les automobilistes à diminuer leur vitesse

Types de dispositif	Lieu
Panneaux à messages variables indiquant la vitesse de passage	Berrwiller : Rue de Staffelfelden Richwiller : étude en cours rue Principale
Panneaux de sensibilisation	Habsheim : triflash rue du Général de Gaulle Panneaux rue du Cerf
Campagnes de contrôles radars	Illzach : 33 contrôles répressifs ban communal Pfastatt : police municipale Reiningue : rues de Mulhouse et Wittelsheim Rixheim : gendarmerie Kingersheim : ensemble de la ville
Campagnes de communication	Bollwiller : bulletin municipal été 2006 Ruelisheim : Flash info été 2006 Zillisheim : panneau «Trop vite, Trop nul» en entrée de ville Rixheim : bulletin municipal Kingersheim : bulletin municipal
Campagne dans le cadre de l'opération nationale de la sécurité routière	Illzach : 10 contrôles préventifs + messages LUMIPLAN toutes les 90''

ACTION N° 18 Développer l'utilisation de revêtement anti-bruits sur les voies primaires de l'agglomération

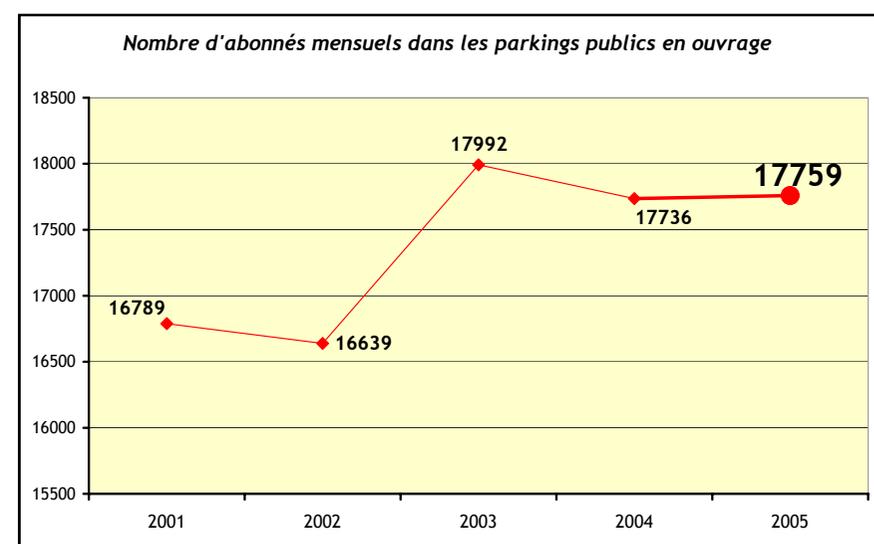
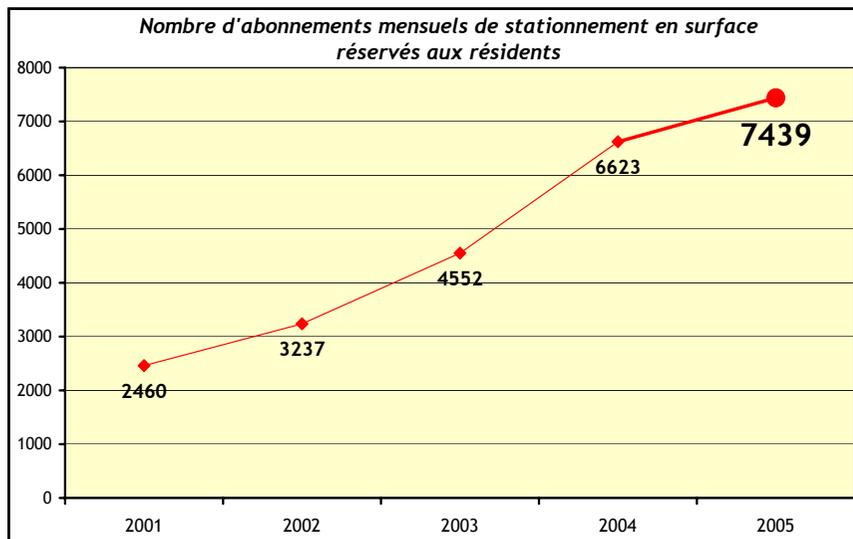
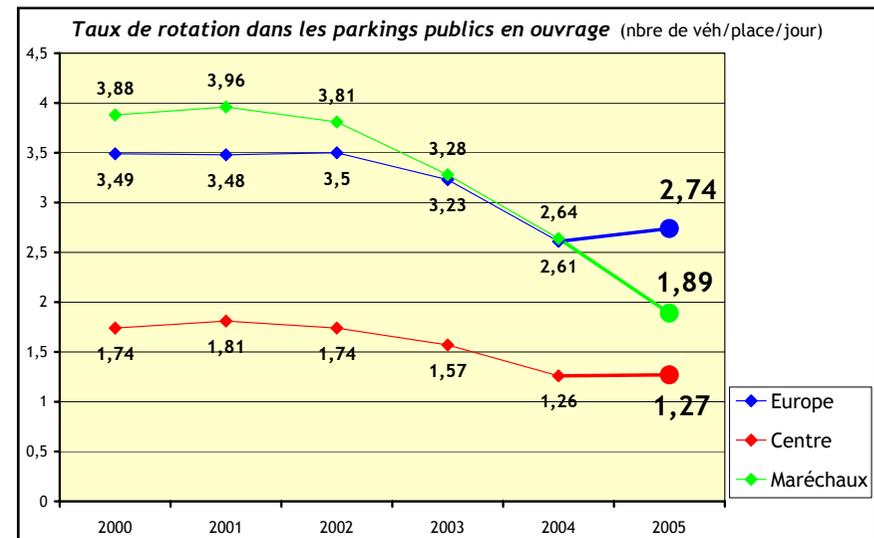
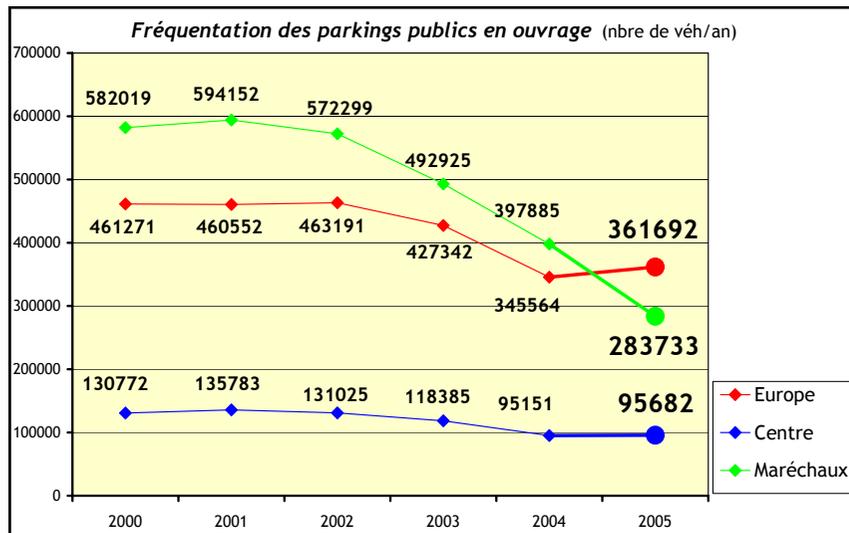
Pour diminuer les nuisances sonores induites par les flux de circulation, les principales dispositions prises ou en cours sont les suivantes :

Brunstatt : revêtement anti-bruit sur le CD 422 du rond-point du Général de Gaulle jusqu'à la sortie du village en direction de Zillisheim (juillet 2006)



2.2. *LES VOIES PUBLIQUES* **le stationnement**

2.2. Le stationnement - indicateurs quantitatifs



Données Ville de Mulhouse - 2005

2.2. Le stationnement - indicateurs quantitatifs

Depuis 2001, la fréquentation des parkings en ouvrage était à la baisse. Cette tendance s'est inversée en 2005 pour les parkings Europe et Centre qui ont vu leur fréquentation légèrement augmenter. En revanche, ce n'est pas le cas pour le parking Maréchaux sur lequel la baisse de fréquentation s'est poursuivie en 2005. Les raisons n'en sont pas clairement identifiées. Il convient toutefois de signaler l'installation récente du parking privé du Couvent à proximité.

Le nombre d'abonnés mensuels dans les parkings en ouvrage est en légère hausse. La petite baisse enregistrée en 2004 semble plutôt l'annonce d'une stabilisation que d'un déclin.

Enfin, le nombre d'abonnements vendus aux résidents continue d'augmenter, même si l'on note un tassement de cette croissance par rapport aux années précédentes. Cela correspond à la morphologie attendue de la courbe, le nombre de résidents variant peu. Cet indicateur devrait connaître à nouveau une croissance soutenue en 2007 avec l'extension de la zone de stationnement payant.

A noter : Le chantier de la ZAC Porte Jeune nécessite la démolition et la reconstruction du parking Europe A. Depuis le 1er février 2007, le parking A est fermé et l'ensemble du parking Europe B est réservé aux abonnés. De fait, 490 places de stationnement ne sont plus accessibles à la clientèle horaire. Cette disposition sera maintenue pendant environ deux ans, jusqu'à ce que l'avancement du chantier permette de rouvrir le parking dans de bonnes conditions de sécurité pour les usagers.

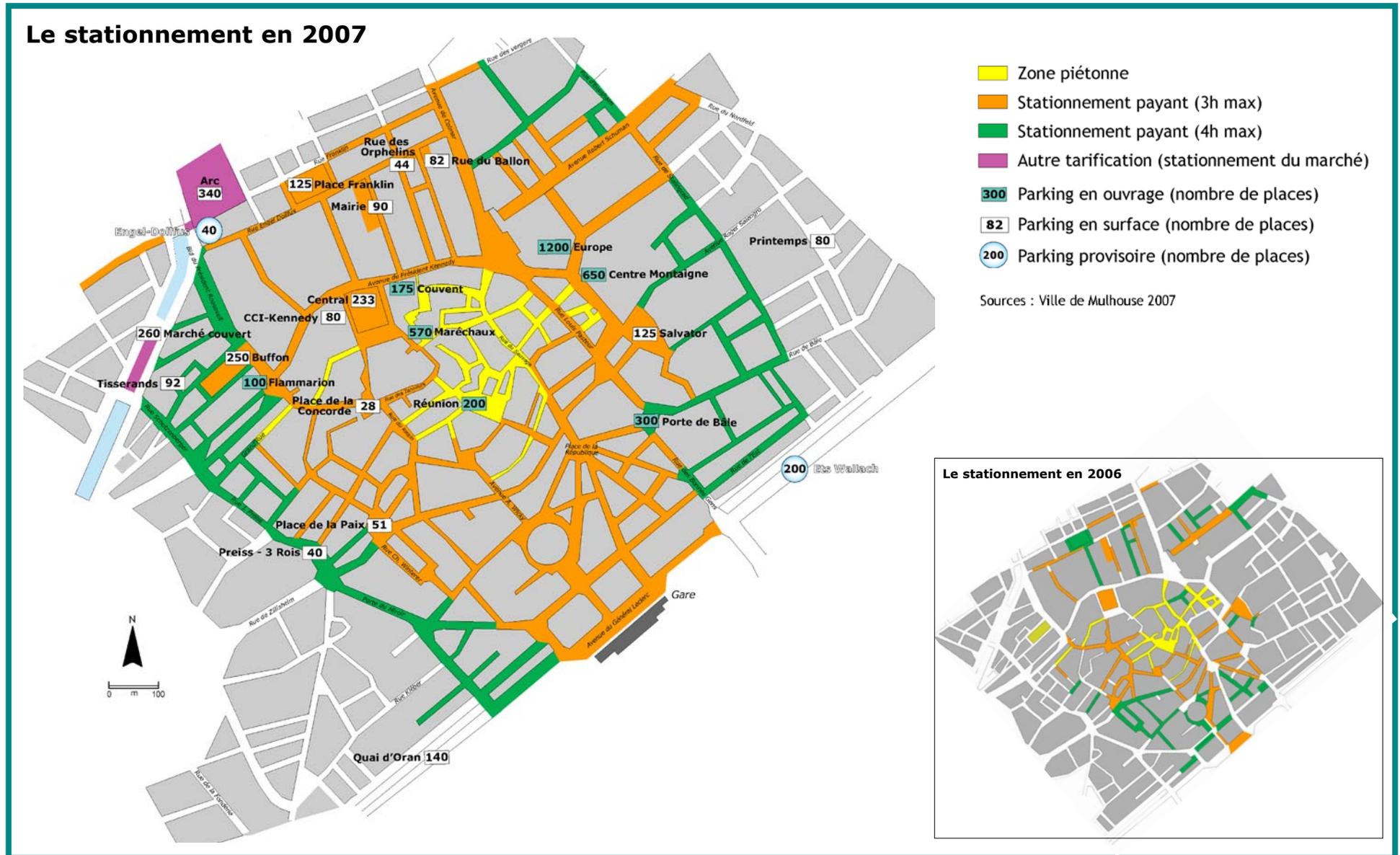
Taux de rotation :
occupation moyenne d'une
place de stationnement par
jour

Parking Europe :
1300 places dont 440 en
horaire.

Parking Centre :
650 places dont 250 en
horaire.

Parking des Maréchaux :
588 places en horaire.

2.2. Le stationnement - indicateurs quantitatifs



2.2. Le stationnement - *suivi des actions du PDU*

ACTION N° 19

De nouvelles dispositions pour le stationnement sur voirie dans le centre-ville de Mulhouse sont entrées en vigueur le 1er février 2007. La limitation recherchée de l'occupation des places en voirie par les voitures ventouses (véhicules n'appartenant pas à un riverain et occupant une place du matin au soir) permet de libérer des places au profit :

- des visiteurs et usagers des commerces et services du centre-ville,
- des résidents qui évitent une perte de temps en recherche de place.

En pratique, ces nouvelles dispositions portent sur la redéfinition des règles et tarifications du stationnement et la mise en place de zones cohérentes et homogènes permettant d'éviter l'effet de report sur des rues adjacentes non payantes.

Les nouvelles conditions sont les suivantes :

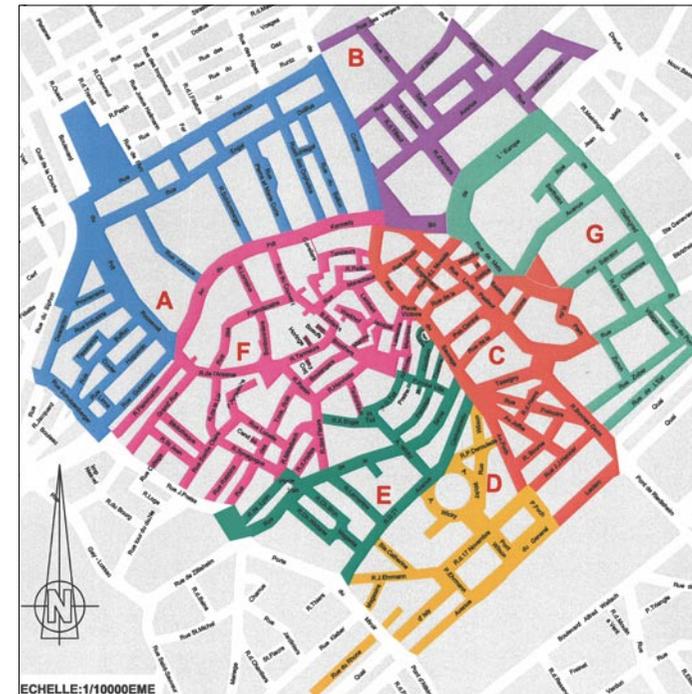
- La zone orange constitue la première couronne de la zone piétonne centrale. Le stationnement y est limité à trois heures au tarif de 1,2€ l'heure.
- La zone verte constitue une seconde couronne (discontinue) autour de la zone orange. Le stationnement y est limité à quatre heures au tarif de 0,8€ l'heure
- La zone du marché sera payante uniquement les jours de marché aux conditions de la zone verte avec la première heure gratuite.

Etendre la zone de stationnement payant au centre de l'agglomération

- Un abonnement résident permettant de stationner dans un secteur défini (découpage de la zone payante en 7 secteurs) pour 20€ par trimestre a été créé.

Dans un souci de cohérence, la tarification des parkings en ouvrage a été remaniée avec, notamment, la suppression de la gratuité sur la première demi-heure ou heure.

Le stationnement résidentiel 2007



2.2. Le stationnement - suivi des actions du PDU

ACTION N° 20

Améliorer la signalétique des parkings

Les parking relais ont fait l'objet d'un jalonnement depuis les autoroutes et les voies rapides

ACTION N° 21

Augmenter le taux de rotation du stationnement dans certains centres villes hors Mulhouse

Dispositifs existants dans l'agglomération et évolutions entre l'été 2005 et l'été 2006 :

Dispositif	Commune
Zone bleue	Bollwiller : 10 places - pas de modification depuis 2005 Illzach : 239 places - pas de modification depuis 2005 Mulhouse : environ 20 places au centre de Dornach Pfastatt : environ 100 places (pas de modification depuis 2005 Rixheim : 118 places - pas de modification depuis 2005 Wittenheim
Stationnement gratuit à durée limitée	Kingersheim : 4 places limitées à 15mn - 0 en 2005 Riedisheim : 19 limitées à 10/20 mn - pas de modification depuis 2005 Rixheim : 1 place limitée à 15 mn - pas de modification depuis 2005 Wittenheim : 4 places limitées à 15 mn - 2 en 2005
Stationnement payant	Mulhouse
Aucun	Morschwiller-le-Bas, Pulversheim, Ruelisheim , Feldkirch, Berrwiller, Staffelfelden, Ungersheim, Zillisheim, Richwiller, Baldersheim, Battenheim, Reiningue, Brunstatt, Habsheim

ACTION N° 22

Poursuivre la réalisation de parkings relais avec les extensions du Tram-Train et augmenter la capacité et la qualité du stationnement aux abords des gares

La mise en service du tramway s'est accompagnée de l'instauration du fonctionnement actuel des parking relais existants (Nouveau bassin et Université) : parking payant avec gardien (1,90€/ jour), délivrance de tickets aller-retour à tous les passagers du véhicule (maximum 7). Totalisant 400 places de stationnement, ces parkings accueillent, en moyenne, entre 4500 et 5000 véhicules par mois à eux deux.

Les parkings relais futurs seront réalisés conjointement aux extensions du tram-train

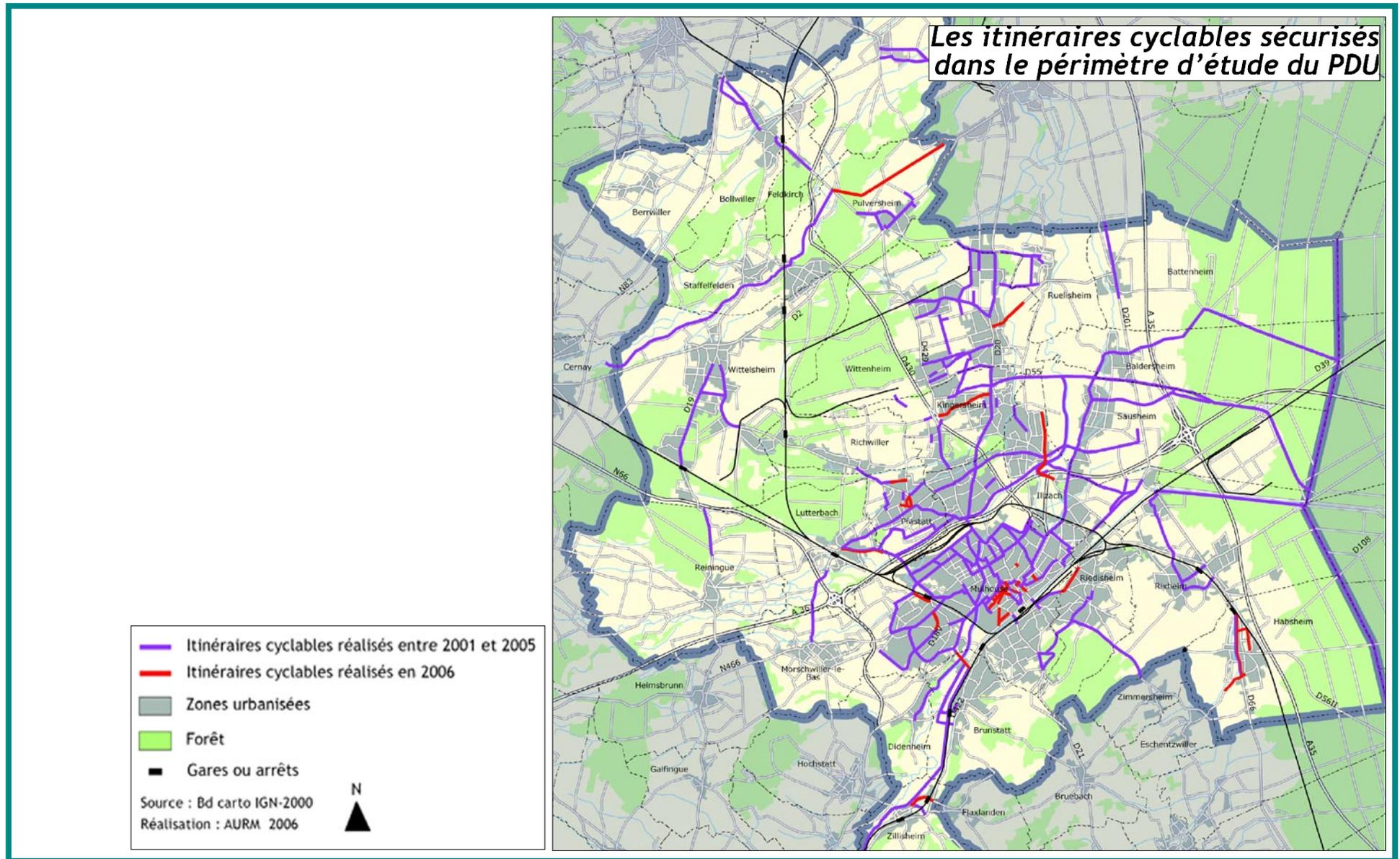
ACTION N° 23

Adapter les normes de stationnement pour les nouvelles constructions à usage autre que d'habitation dans les zones desservies par les transports publics

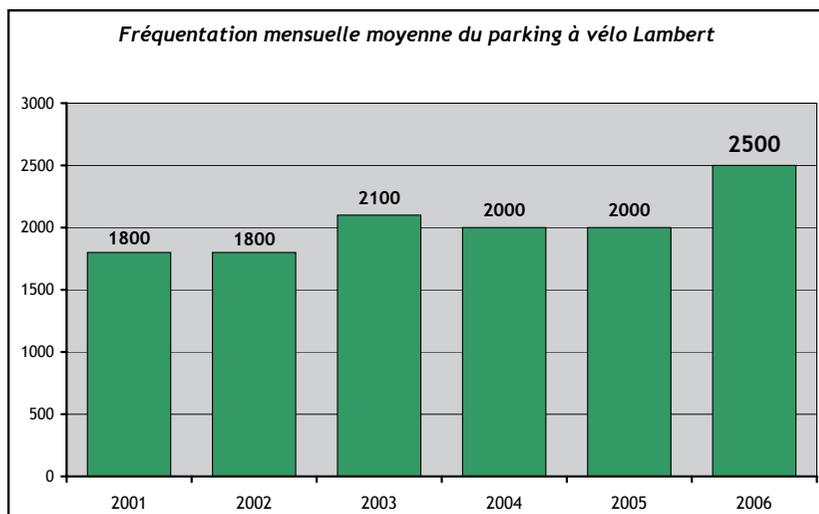
Aucune modification depuis 2004.

2.3. *LES VOIES PUBLIQUES* **les vélos**

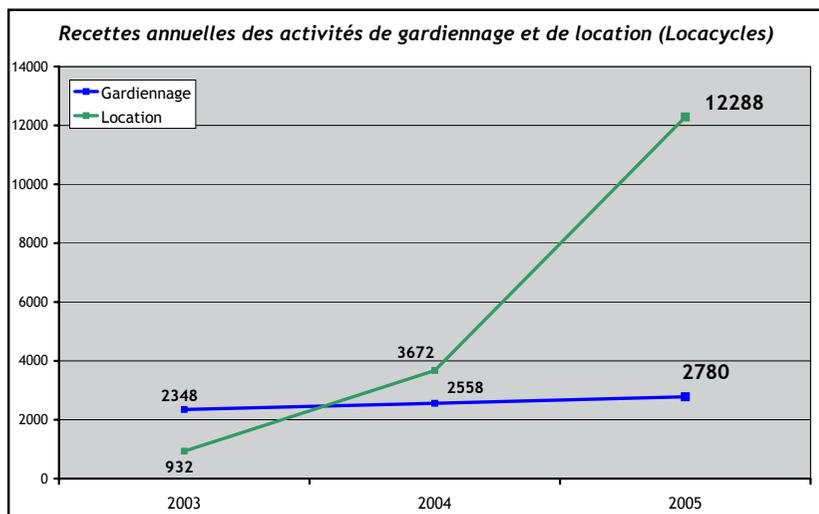
2.3. Les vélos - indicateurs quantitatifs



2.3. Les vélos - indicateurs quantitatifs



Données Ville de Mulhouse - 2006



Données Locacycles - 2005



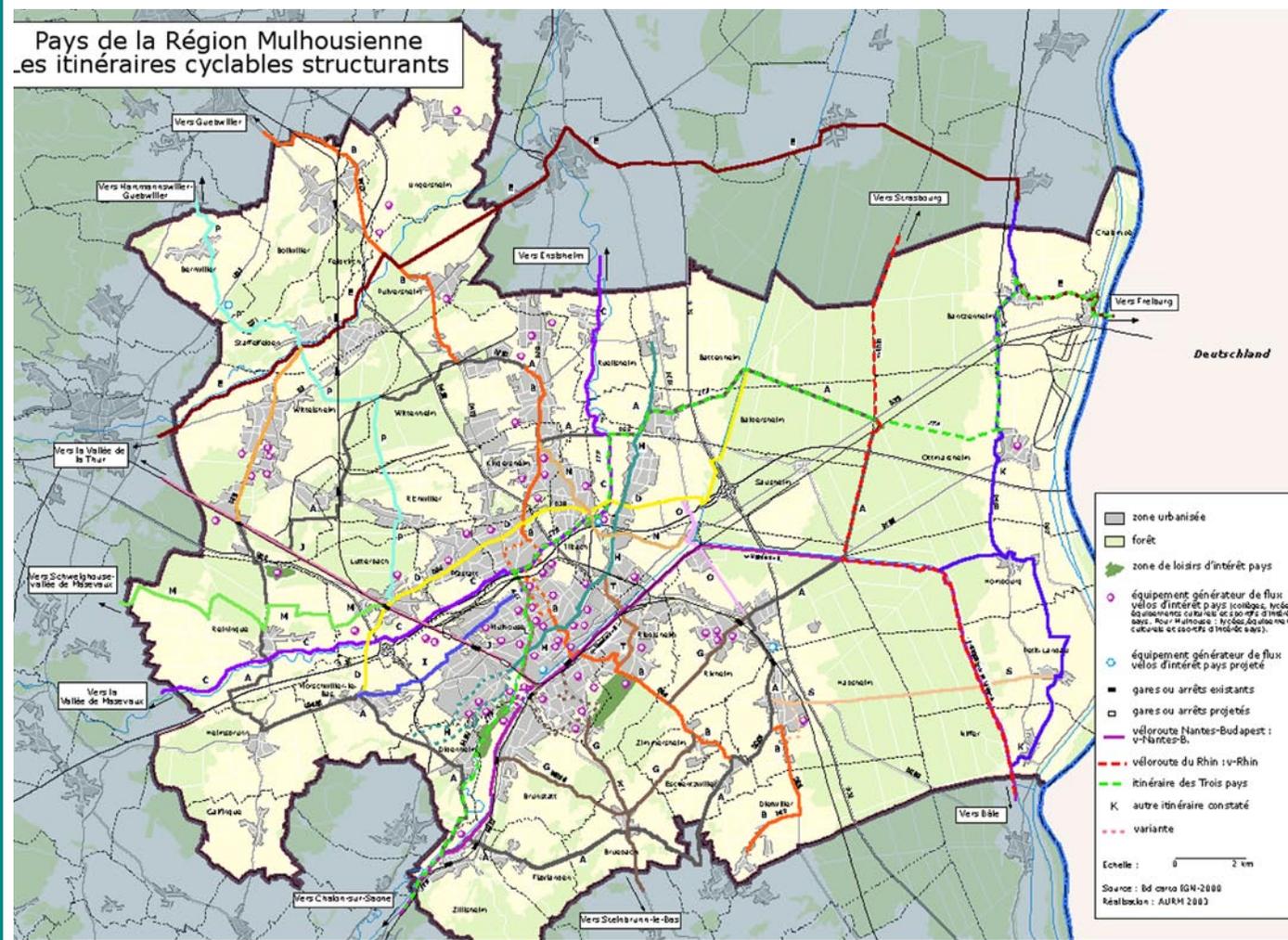
La fréquentation du parking à vélos Lambert est en augmentation en 2006 avec environ 2500 visiteurs par mois.

L'activité de Locacycles est en croissance importante. Si les recettes du gardiennage continuent de progresser doucement, celles de la location ont été multipliées par 3,5 entre 2004 et 2005. Se répartissant à peu près équitablement entre location à l'année et location ponctuelle, les 12288€ obtenus dépassent de près de 20% les prévisions pour l'exercice 2005. Le parc compte actuellement 140 vélos.

2.3. Les vélos - suivi des actions du PDU

ACTION N° 24

Rendre opérationnel le schéma directeur des pistes cyclables du Pays de la Région Mulhousienne



En 2006, le Pays de la Région Mulhousienne s'est concentré sur la définition de l'itinéraire de traversée de l'agglomération par l'Eurovéloroute 6. L'objectif est de les jalonner en 2007.

Côté est, la densité de voies à forte circulation, de voies ferrées et de canaux) rend délicate la détermination d'un parcours sécurisé. Un itinéraire sera proposé début 2007 avec la contribution du CADR.

Côté ouest, la situation est plus simple. Les options retenues sont :

- un tracé vers la place de la Réunion par la passerelle sur l'ill de Brunstatt, la rue de Dornach, le boulevard Stoessel, la rue de l'Arsenal et la rue des Tanneurs,
- un trajet direct vers la gare le long du canal, non matérialisable avant mise en place de la voie sud,
- un itinéraire entre la gare et la place de la Réunion devant encore être défini et balisé.

2.3. Les vélos - suivi des actions du PDU

ACTION N° 25

Définir une programmation pluriannuelle d'aménagement cyclables

Commune	Rues	Type et longueur	Schéma de référence
Riedisheim	Dollfus et carrefour du Couvent	Bande / piste provisoire	
Morschwiller-le-Bas	Rue du Kirchberg	Contre-sens 500m	CAMSA
	Rue Alfred Giess	Contre-sens 200m	CAMSA
Brunstatt	Passerelle sur l'Ill	Piste 350m	CG 68
Habsheim	Rue des Bleuets	Passage sous rail	
	Rue de la Délivrance	Passage sous rail	
	Rue du Général de Gaulle	Bande	
	Liaison rue Eschentzwiller / Collège	Piste	
Illzach	«Le Trait d'Union»	Piste 3 km: vélos+piétons	
Lutterbach	Rue Général de Gaulle	Piste de 400m	CAMSA
Kingersheim	Rue de Richwiller	Piste	CAMSA
Pfastatt	Rue des prés du moulin	Contre-sens 40m	
	Rue des Poilus	Contre-sens 50m	
	Giratoire Dornach	Piste	
Reiningue	Passage lotissement les Vergers-rue du Bourg		
Ungersheim	Ecomusée - Ensisheim	Piste de 5600m	CG 68
Wittenheim	Rue du Général de Gaulle	Bande de 400m	CAMSA
	Vers Ruelisheim 1ère tranche	Piste de 1700m	CAMSA
Zillisheim	RD432 / collège épiscopal	Piste de 600m	CAMSA

Aménagements à Mulhouse par la CAMSA

Rues	Type
Couvent/Tanneurs/Bons enfants	Contresens 500m
Bonbonnière	Contresens 110m
A. Engel	Contresens 110m
de la Justice	Contresens 120m
Sainte Claire	Contresens 200m
Saint Jean	Contresens 100m
de la Bibliothèque	Contresens 100m
Passage de l'Hotel de ville	Contresens 130m
du Manège	Contresens 340m
Kléber	Contresens 470m
Stalingrad	Contresens 160m
d'Ensisheim entre Merle & Illzach	Contresens 30m
des Trois Rois	Contresens 300m
Pasteur	Contresens 200m
de la Tour du Diable	Contresens 230m
Didenheim	Contresens 300m
Léon Jouhaux	Piste bi-direct. 380m

2.3. Les vélos - *suivi des actions du PDU*

La réalisation d'itinéraires cyclables se poursuit selon des schémas privilégiant la continuité des itinéraires, notamment par des franchissements de coupures (passerelle sur l'Ill à Brunstatt, passages sous rail à Habsheim...). Les liaisons entre communes ou entre quartiers sont également un volet important des réalisations (Wittenheim-Ruelisheim ; Ecomusée-Pulversheim- Ensisheim...).



Brunstatt - Passerelle sur l'Ill



Illzach - Le Trait d'Union



Kingersheim - Piste Castorama



Pfasttat - Rue des prés du Château



Pulversheim - Piste Ecomusée

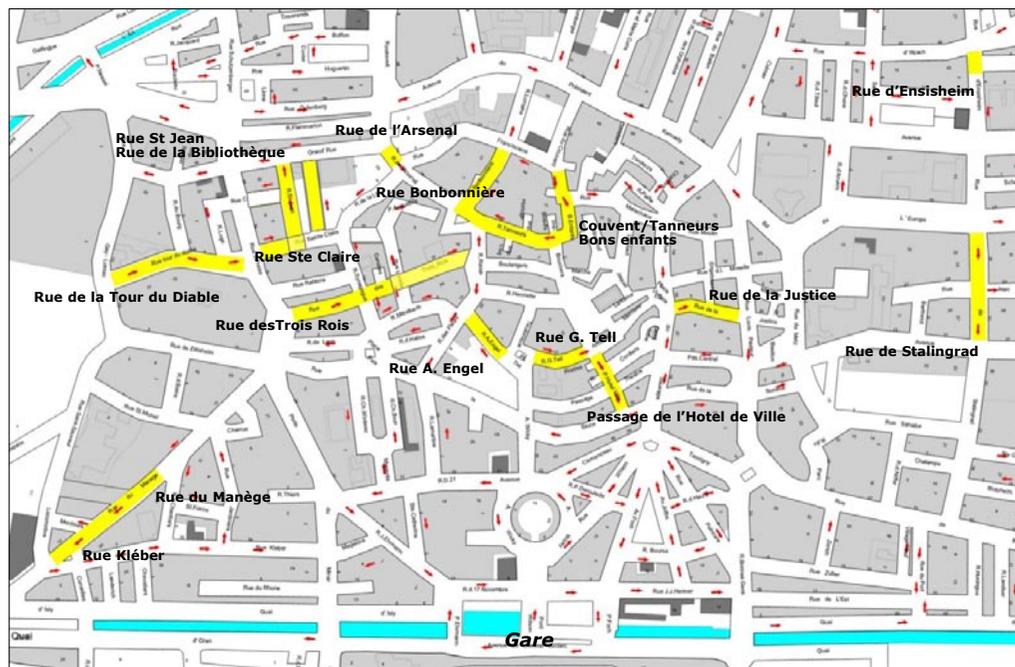


Zillisheim - Piste Collège

2.3. Les vélos - suivi des actions du PDU

La principale nouveauté concerne le déploiement des contresens cyclables sur Mulhouse (18 rues) mais également sur Pfastatt avec une belle réalisation rue des Prés du Château. En dépit d'a priori souvent négatifs, la très bonne visibilité entre cyclistes et automobilistes qui se font face rend ces aménagements très sûrs comme le montrent les statistiques établies sur d'autres villes en France et en Europe.

Les contresens cyclables mulhousiens



ACTION N° 26

Développer le stationnement sécurisé des vélos

Nombre de places de stationnement pour vélos créées depuis 2004 dans les centres d'attraction publics :

- Brunstatt : +7 (2 église St Georges ; 2 église St Odile ; 3 place de la Mairie);
- Morschwiller : +20 ;
- Mulhouse : +82 (non compris les arceaux installés le long du tracé du tramway, comptabilisés dans la précédente édition de l'observatoire) ;
- Pfastatt : +15 ;
- Pulversheim : +20 ;
- Reiningue : arceaux CAMSA en trois emplacements ;
- Richwiller : +27 arceaux CAMSA au niveau des bâtiments communaux ;
- Zillisheim : arceaux CAMSA, divers endroits.



2.4. LES VOIES PUBLIQUES

les piétons

2.4. Les piétons - *suivi des actions du PDU*

ACTION N° 27 Rédiger une charte piétons

Ce point a été présenté aux techniciens des communes lors de la première réunion du groupe de travail voirie.



Illzach : école maternelle Lamartine : mise en place d'une écluse

ACTION N° 28 Sécuriser les itinéraires piétons en particulier aux abords des écoles

Commune	Actions de sensibilisation
Baldersheim	Information des parents d'élèves de l'école élémentaire par la gendarmerie et la brigade verte
Pfastatt	Contrôle ceinture + sièges enfants auprès des parents accompagnant les enfants en voiture par la Police Municipale. Présentation film préventif aux contrevenants
Rixheim	Ecole primaire des romains : incitation des parents par leurs enfants (CM2) à des samedis sans voiture



Ecole maternelle Grand'Rue : barrières contre le stationnement

2.4. Les piétons - suivi des actions du PDU

Aménagements réalisés aux abords des écoles

Commune	Nature des aménagements
Baldersheim	Ecoles maternelle et élémentaire : barrières de sécurité, contrôle de l'interdiction de stationner
Battenheim	Panneaux et signalisation « ECOLES » en peinture au sol
Bollwiller	Ecole « Le Château » : zone 30, information régulière sur les zones de stationnement
Illzach	Panneaux de sensibilisation aux abords de 12 écoles
	Ecole Desnos : réalisation d'une zone tampon devant l'école suite à mise en sens unique de la rue des Prés
	Ecole maternelle Lamartine : mise en place d'un écluse, au droit du passage piétons
	Ecole maternelle des Jonquilles : pose de barrières
Pfastatt	Ecole primaire du Fehlacker et écoles du centre : zone 30, ralentisseurs, panneaux
Reiningue	Ecole élémentaire : interdiction de stationner devant, marquage de places en périphérie (avant 2005)
Rixheim	Collège Dreyfus : ralentisseurs + signalétique
Riedisheim	Ecole maternelle Pasteur : plateau surélevé ; limitation
	Collège Gambetta : élargissement du trottoir à l'entrée du collège et rue de la verdure
Ungersheim	Ecole primaire et maternelle : zone 30
Wittenheim	E. élémentaire Pasteur, maternelle la Forêt : rétrécissement

A Mulhouse

Ecoles maternelles	
François Frey	Feux piétons au passage protégé et signalisation verticale en place
Sébastien Bourtz	Potelets anti-stationnement sur trottoir et îlot central
Charles Perrault	Intervention Police pour stationnement sur trottoir + phasage feux rue des Romains et de Kingersheim (durée traversée trop faible)
Sébastien Brant	Traitement des nids-de-poule sur trottoir
Grand'Rue	3 barrières contre le stationnement sur trottoir
Cité	6 potelets contre stationnement sur trottoir
Furstenberger	Panneaux «attention école» rues Thiersen et Henri Schwartz
Pranard	Accès interdit sauf personnel et livraisons
4ème DNM	Arrêt autorisé pour desserte
George Sand	Marquage contre stationnement anarchique
Les Erables	Réfection, amélioration marquage au sol contre stationnement
Lefebvre	Panneau réalisé par les élèves de l'école contre les vitesses
Ecoles élémentaires	
Cour de Lorraine	Passage piéton rue de l'Arsenal, panneau «attention école» rue
Ste Thérèse	Potelets contre stationnement sur parvis + panneau stationnement
Furstenberger	Abaissement trottoir rues des Laines et du Chanvre + éclairage
Dornach	Ilot et signalisation verticale contre vitesse excessive
Groupes scolaires et autres	
Jean XXIII	Panneaux «attention école» av. Briand, passage piéton à feux voie
Lycée Schweitzer	Panneaux «stationnement interdit gênant» sur trottoir côté rue
Ecole C. Freinet lycée	Création d'avancées de trottoirs et déplacement du passage protégé

De plus, des panneaux «sécurité école» ont été implantés durant un mois près des écoles François Frey, Lefebvre, Sainte Thérèse, Dornach et du collège Victor Hugo.

2.4. Les piétons - suivi des actions du PDU

ACTION N° 29 Améliorer l'accessibilité du territoire pour les personnes à mobilité réduite

Mesure	Commune
Rabaissement des bordures de trottoir au droit des passages piétons	Morschwiller, Bollwiller, Illzach, Riedisheim, Pulversheim, Ruelisheim, Feldkirch, Staffelfelden, Ungersheim, Zillisheim, Richwiller, Baldersheim, Wittenheim, Battenheim, Pfastatt, Reiningue, Brunstatt, Rixheim, Kingersheim
Installation de bandes podotactiles au droit des passages piétons	Bollwiller, Illzach, Riedisheim, Pulversheim (cas par cas), Ruelisheim, Staffelfelden, Zillisheim, Richwiller, Battenheim, Pfastatt, Reiningue, Rixheim
Trottoirs élargis à 1m40 (ou 1m20 si aucun mur des 2 côtés)	Illzach, Riedisheim, Pulversheim, Ruelisheim, Staffelfelden, Ungersheim, Zillisheim, Baldersheim, Pfastatt, Reiningue, Brunstatt, Rixheim
Aménagement des points d'arrêt de bus à 18cm + bordures chasses-roues	Illzach, Riedisheim, Pfastatt, Reiningue, Kingersheim

Autres mesures ou plan spécifique concernant l'une ou l'autre des mesures évoquées :

Riedisheim : dispositif aux feux pour aveugles carrefour rues Foch/ Mulhouse

Pfastatt : itinéraire handicapés du foyer Marc Duval au centre-ville
dispositif aux feux pour aveugles carrefour rues Richwiller / République

Kingersheim : dispositif aveugles faubourg de Mulhouse (2 carrefours) bips fournis à 4 familles

ACTION N° 30 Réaménager les points d'arrêts de bus

Environ la moitié des points d'arrêt de la ligne 30 (gare centrale - CH Emile Muller) est en cours de réaménagement prenant en compte l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Le retour d'expérience sur ces points d'arrêt après mise en service permettra de finaliser le cahier des charges des points d'arrêt (action n°4). Ce document est associé au schéma directeur de mise en accessibilité du réseau.

Le diagnostic d'accessibilité de l'ensemble des points d'arrêts (environ 750 points) est en cours de réalisation. Le schéma directeur d'accessibilité sera établi pour février 2008.

ACTION N° 31 Expérimenter des systèmes de ramassages scolaires piétons

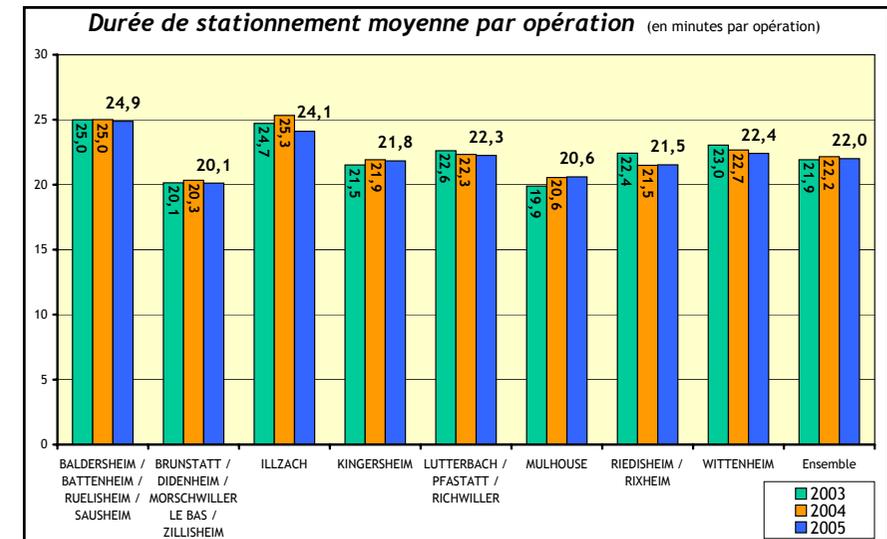
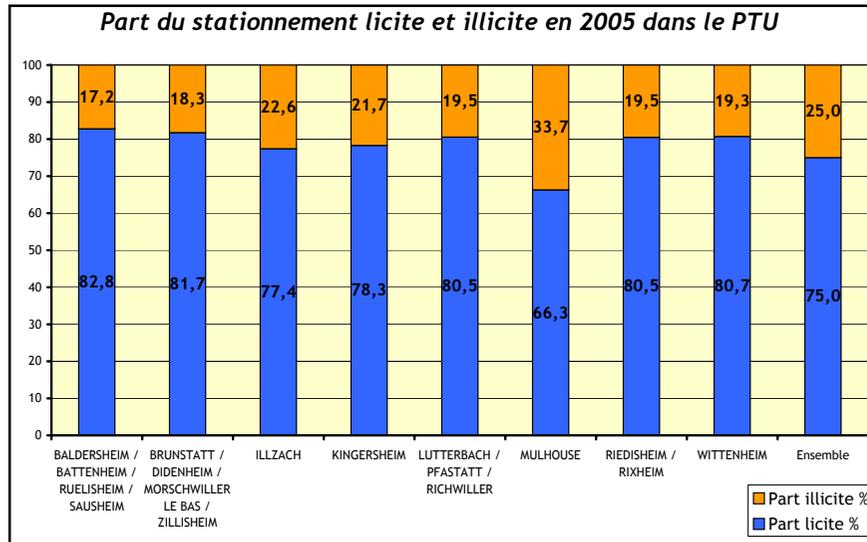
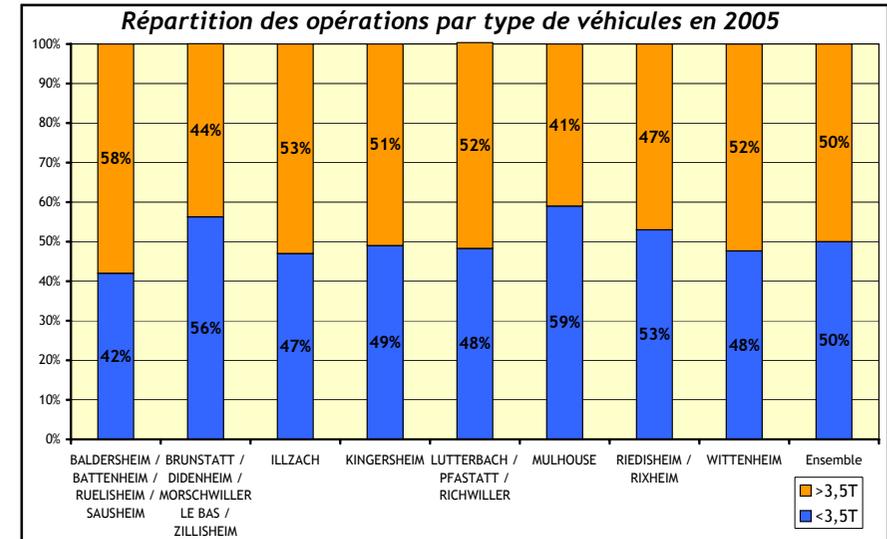
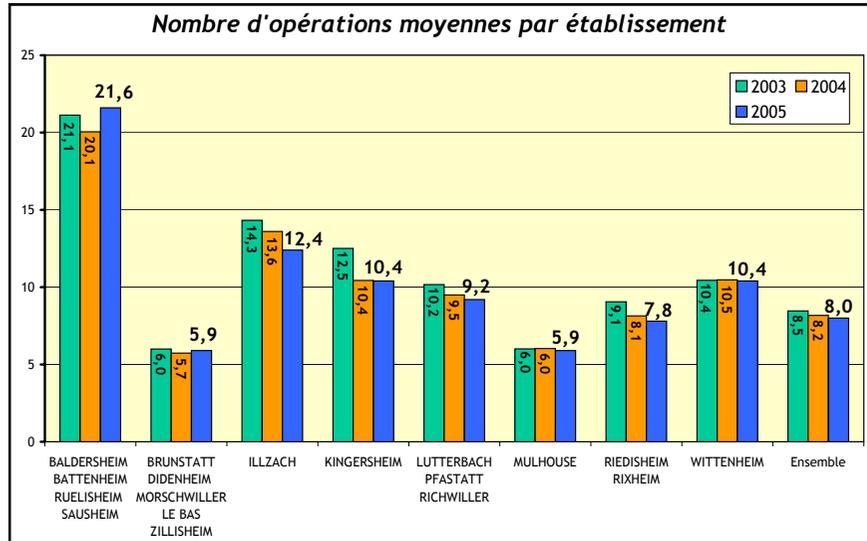
Les systèmes de ramassage scolaire piéton Carapatt' et Gosstrotteur fonctionnent tous les deux sur trois lignes respectivement à destination de l'école du centre de Kingersheim et de l'école du Nordfeld. Chaque service est utilisé par une trentaine d'enfants. Gosstrotteur fonctionne tous les matins dans le sens domicile-école, Carapatt' fonctionne dans les deux sens mais uniquement les samedis matin. Les deux services sont confrontés à des difficultés de recrutement des accompagnateurs.

Pour palier à ce déficit, Carapatt' a mobilisé de jeunes retraités. Il est envisagé d'étendre cette expérience à d'autres écoles préalablement à une extension à d'autres jours de la semaine.

De son côté, Gosstrotteur réalise actuellement un film de promotion et recherche la légitimité d'une structure institutionnelle qui pourrait rassurer les accompagnateurs potentiels en termes de responsabilité.

3. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

3. Le transport de marchandises - indicateurs quantitatifs



Estimations réalisées avec le logiciel FRETURB à partir des données Sirène 2005

3. Le transport de marchandises - *indicateurs quantitatifs*

La diminution du nombre d'opérations par établissement constatée en 2004 se poursuit en 2005 (- 0,2 opérations par établissement). La zone nord/nord-est se détache toujours des autres (présence de PSA). Elle est d'ailleurs pratiquement la seule (avec la zone sud/sud-ouest) à enregistrer une augmentation sensible d'activité (7%).

La répartition des opérations par type de véhicule s'est légèrement orientée vers les poids lourds, notamment grâce à la zone nord/nord-est déjà citée. Ceci est plutôt positif, la massification des transports étant réductrice des nuisances. Les petits utilitaires continuent toutefois leur percée dans les zones les plus urbaines (Mulhouse, Riedisheim, Kingersheim, Illzach) où leur multiplication pose des problèmes de stationnement (arrêt souvent illégal), de congestion et d'émissions de gaz polluants ou à effet de serre.

Les variations de la part du stationnement illicite sont stables par rapport à 2004. Seule la zone nord/nord-est enregistre une diminution perceptible de cette part (de 18,04 à 17,2%) qui était déjà la plus faible du périmètre.

La durée moyenne du stationnement par opération est stable ou en légère diminution par rapport à 2004 pour chacune des zones étudiées. Le résultat global est donc un peu meilleur qu'en 2004 mais reste un peu moins bon qu'en 2003. Cela s'explique par le fait qu'entre ces deux années, Mulhouse, Illzach, Kingersheim et la zone sud/sud-ouest ont vu ce critère augmenter d'une trentaine de secondes en moyenne.

3. Le transport de marchandises - *suivi des actions du PDU*

ACTION N° 32

Harmoniser les réglementations relatives à la circulation et au stationnement des véhicules de livraison

ACTION N° 33

Jalonner l'accès aux zones d'activité du nord de l'agglomération

Actions non engagées pour le moment.

ACTIONS N° 34

Améliorer l'accès et la capacité de l'Autoport

La Communauté de Communes de l'Île Napoléon a étudié, en partenariat avec les communes une amélioration importante des deux accès entrée et sortie de l'autoport Sud Alsace. Une étude de faisabilité est en cours.

ACTION N° 35

Mettre en place un groupe de travail consultatif «Livraisons en ville»

ACTION N° 36

Améliorer la signalisation en entrée de ville et en centre ville

ACTION N° 37

Renforcer les moyens d'application de la réglementation

ACTION N° 38

Retravailler le positionnement des aires de livraison

ACTION N° 39

Inciter les transporteurs extérieurs à déposer leur fret destiné au centre ville chez les transporteurs locaux

Actions non engagées pour le moment.

4. LA PROMOTION DES MODES ALTERNATIFS

4. La promotion des modes alternatifs *suivi des actions du PDU*

ACTION N° 40

Sensibiliser les établissements publics et privés au management de la mobilité (PDE)

En 2005, la Ville de Mulhouse et la CAMSA ont lancé les actions de leur PDE portant sur l'utilisation du vélo. D'autres (participation à l'abonnement TC, semaine de sensibilisation, ...) l'ont été en 2006.

Cette démarche devrait se développer en 2007 pour deux raisons :

- l'extension du stationnement payant, incitant les établissements du centre-ville à agir sur le mode de déplacement de leurs employés ;
- l'obligation pour les administrations du périmètre d'élaborer un plan de mobilité dans les deux ans (décret n° 2006-1663).

D'autres structures souhaitent s'engager dans cette démarche. Pour leur assurer le meilleur soutien, le Sitram a renforcé sa capacité de conseil en recrutant un chargé de mission mobilité en 2006.

ACTION N° 41

Lancer un service d'autopartage

Depuis 2006, Auto'trement offre un service d'autopartage sur Mulhouse. Un véhicule est désormais disponible au Nordfeld en plus du véhicule proposé en gare depuis 2004 (indisponible jusqu'alors en journée).

Auto'trement recherche des employeurs partenaires sur l'agglomération. En s'engageant à utiliser le service (remplacement de véhicules de services), ils permettraient l'implantation de nouvelles stations utilisables également par les particuliers.

La Ville de Mulhouse et la Camsa étudient également les possibilités de soutien à ce service (subvention, mise à disposition d'emplacements, publicité, utilisation du service...)

ACTION N° 42

Effectuer des actions de promotion du cyclisme

Diverses actions de promotion du cyclisme ont été réalisées en 2006 à l'initiative d'organismes divers.

Les itinéraires cyclables aménagés dans le cadre du projet tramway ont été officiellement inaugurés samedi 25 mars 2006. Une trentaine de cycliste a parcouru à vélo une partie du réseau. Parmi eux Jean-Marie Bockel, Président du Sitram, et Jo Spiegel, Président de la Camsa, accompagnés de nombreux élus, ainsi que de la presse locale.

Le 5 juin, à l'occasion de la fête nationale du vélo et de la Fête du Sport, la CAMSA a organisé un circuit cycliste urbain sur le thème de la découverte des cheminées, patrimoine industriel de Mulhouse. Une centaine de cyclistes y a participé. A cette occasion, l'association Locacycles proposait un gravage gratuit des vélos.

L'Université Populaire a organisé tout au long de l'année, en partenariat avec le Comité d'Action Deux Roues (CADR), les ateliers « Cyclistes mais pas bricoleurs » pour apprendre à réparer, entretenir et régler son vélo. Des circuits en ville ont également été proposés, pour apprendre à se déplacer en toute sécurité dans la circulation urbaine ou pour découvrir le patrimoine mulhousien.

En partenariat avec Soléa, la SNCF et le Sitram, la CAMSA a organisé pour ses agents 3 journées d'information sur son Plan de Déplacement Entreprise, lors de la semaine de la mobilité en septembre. Les agents ont pu se renseigner sur les vélos de service et les aides à la location ou l'entretien de vélo. Ils se sont vu remettre une carte des aménagements cyclables, un slap autoréfléchissant pour les cyclistes et un bon pour le gravage antivol des vélos chez Locacycles.

4. La promotion des modes alternatifs *suivi des actions du PDU*

ACTION N° 43

Etudier les besoins et la faisabilité d'un système d'information à destination des personnes à mobilité réduite

Action non engagée pour le moment.

ACTION N° 44

Réaliser des actions pédagogiques à destination des enfants (sécurité routière, modes alternatifs à l'automobile, ...)

Commune	Type de sensibilisation
Baldersheim	Prévention routière par la gendarmerie auprès des élèves de CM1, CM2 et de l'école élémentaire
Berrwiller	Prévention routière par la gendarmerie auprès des élèves de CM1-CM2 de l'école élémentaire
Bollwiller	Initiation au Code de la route et sensibilisation au bon comportement à vélo par la gendarmerie auprès de 8
Brunstatt	Idem 2005
Feldkirch	Prévention routière par la gendarmerie auprès des
Habsheim	Prévention routière et contrôle des vélos par la gendarmerie auprès des élèves de l'école élémentaire
	Pratique sécurisée du vélo par la gendarmerie auprès des élèves de CM2 de l'école élémentaire et de 5ème du collège
Illzach	Concours panneaux sécurité routière organisé par des parents d'élèves
	Sécurité Routière par la Police Municipale auprès de 14 écoles + IDS, soit 1 050 élèves
	Prévention routière par la gendarmerie et la police

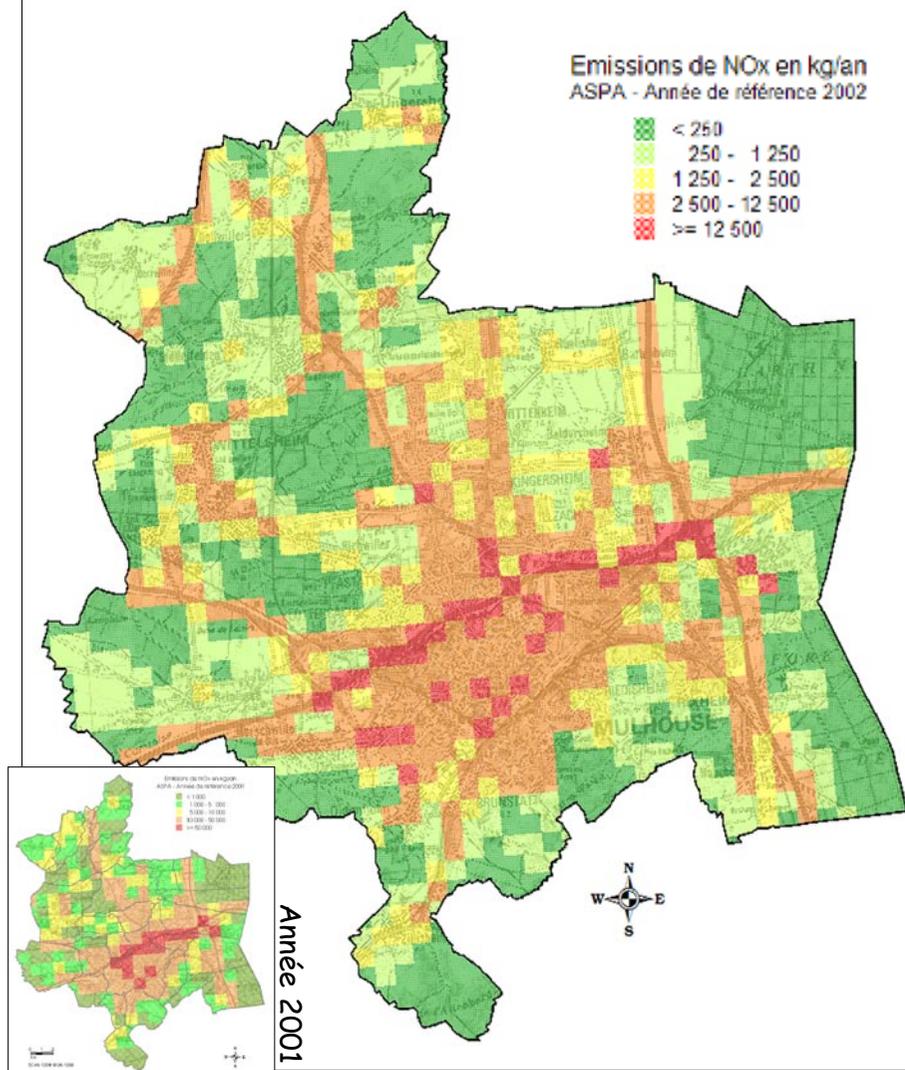
Pulversheim	Prévention routière avec vélos par la gendarmerie auprès des élèves de 2 classes de CE2 et une classe de CM2 de l'école primaire
Reiningue	Prévention routière avec vélos par la gendarmerie auprès des élèves de l'école primaire
Riedisheim	Sensibilisation au bon comportement en bus et simulation d'incendie de bus par la gendarmerie et la MAIF à l'école Bartholdi
Ruelisheim	Prévention routière avec vélos par prévention routière auprès des élèves de 6 classes, école clef des champs
Staffelfelden	Prévention routière par gendarmerie auprès des élèves de CM2 des écoles Ecoles Jules Verne et Rosalmend
Wittenheim	Sensibilisation au port du casque et à l'utilisation d'un vélo conforme par l'AFTC Alsace Lorraine et le CADR au collège Marcel Pagnol
Zillisheim	Présentation sur la sécurité dans les bus par l'URTA puis rédaction par 180 élèves de 6ème du Collège épiscopal d'une charte de bonne conduite dans les transports collectifs



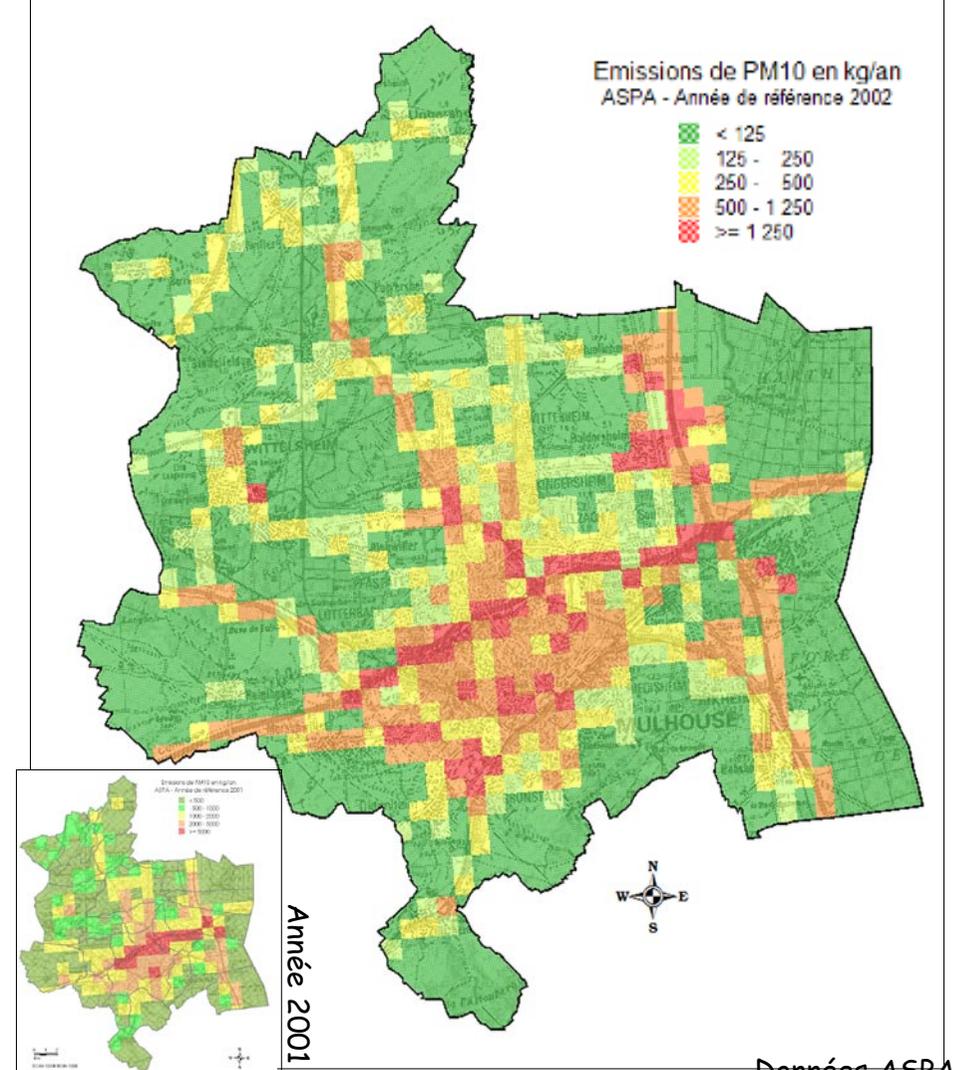
5. LA QUALITE DE L'AIR

5. La qualité de l'air - indicateurs quantitatifs

Emissions d'oxydes d'azote sur le périmètre du PDU de Mulhouse



Emissions de particules PM10 sur le périmètre du PDU de Mulhouse



Données ASPA

5. La qualité de l'air - *indicateurs quantitatifs*

L'échantillonnage des données a été modifié entre 2001 et 2002 (dernières données disponibles). La largeur de maille a été réduite de moitié ce qui a conduit à une division par 4 de la surface des mailles. Les émissions étudiées étant des émissions brutes, il a été judicieux de diviser également par quatre les échelles de représentation (couleurs). La densité surfacique d'émissions est donc identique entre 2001 et 2002 pour une classe de couleur donnée ce qui rend les cartes comparables.

Dans la pratique, il est toutefois difficile de comparer précisément ces données. En effet, le changement de taille des mailles ne permet pas d'apprécier un changement de catégorie d'une année sur l'autre. De plus, toujours dans un souci d'amélioration de la lisibilité deux classes ont changé de couleur (de vert à jaune pâle et de jaune pâle à jaune vif).

En revanche, cette nouvelle représentation permet de mieux localiser les zones d'émission et leur taux d'émission par réduction de l'effet de lissage. Dans l'ensemble, aucune évolution notable ne semble se dégager. Il faudra attendre l'année prochaine pour disposer de cartes établies sur le même format pour statuer plus précisément sur ces données.

L'observation des polluants sur le PDU porte sur :

→ les indicateurs de pollution routière : oxydes d'azote (NOx), monoxyde de carbone (CO), particules (PM10), benzène;

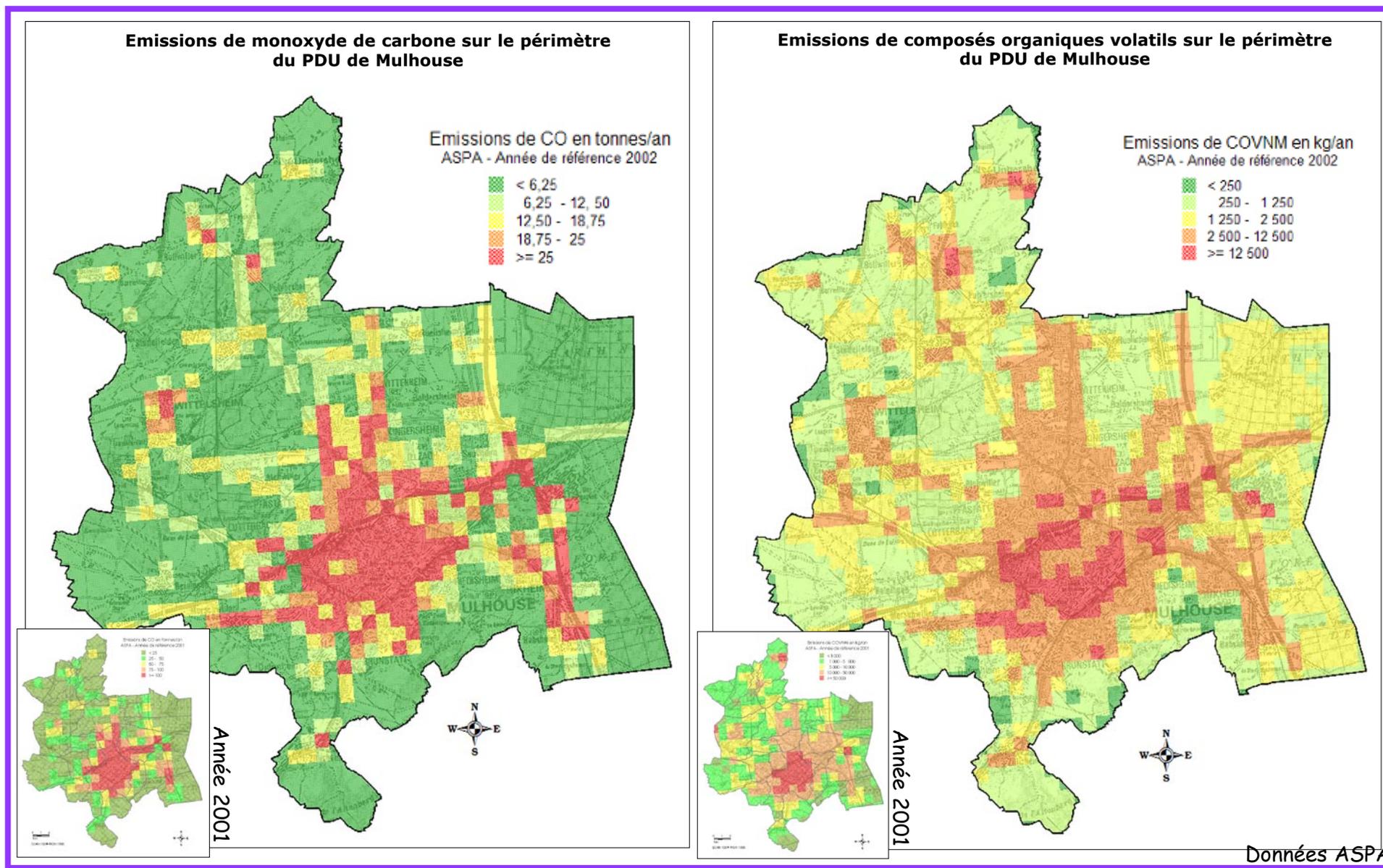
→ un indicateur non spécifique (qui présente des origines multiples, dont les transports : composés organiques volatils non méthaniques (COVNM).

→ Emissions : rejets polluants émis par des sources de pollution;

→ Immissions : charges polluantes présentes dans l'air ambiant.

→ Particules en suspension (PM10) : particules issues des moteurs diesels. Ils sont nocifs pour la santé (maladie cardio-pulmonaire, cancer du poumon, allergies).

5. La qualité de l'air - *indicateurs quantitatifs*



5. La qualité de l'air - *indicateurs quantitatifs*

Comme pour les deux premiers indicateurs, le changement d'échelle rend la comparaison délicate.

→ Monoxyde de carbone (CO) : polluant très toxique qui résulte d'une combustion incomplète (transports, combustions fossiles, gaz de chauffage, ...).

5. La qualité de l'air - indicateurs quantitatifs

	SO₂	NO₂	PM	O₃
	300 µg/m ³ / h	200 µg/m ³ / h	80 µg/m ³ / 24h	180 µg/m ³ / h
1998	0 j	5 j	8 j	9 j
1999	0 j	0 j	1 j	0 j
2000	0 j	1 j	0 j	0 j
2001	0 j	0 j	2 j	11 j
2002	0 j	0 j	1 j	2 j
2003	0 j	2 j	4 j	21 j
2004	0 j	0 j	1 j	4 j
2005	0 j	1 j	0 j	4 j

Bilan des dépassements en nombre de jours des niveaux de recommandation sur l'agglomération mulhousienne durant les 8 dernières années (source : ASPA)

Indice	1 - 2	3 - 4	5	6 - 7	8 - 9	10
Nombre de jours en 2005	23	256	45	38	3	0
Nombre de jours en 2004	19	241	59	43	3	0
Nombre de jours en 2003	9	187	55	85	18	0
Nombre de jours en 2001	25	245	44	37	14	0
Nombre de jours en 1998	7	230	69	48	11	0

Indice ATMO (source : ASPA)

	2000	2001	2002	Evolution 2000-2002
CO2 en kt/an	1522	1500	1691	11%
PRG en kt/an eq CO2	1626	1607	1803	11%

Emissions sur la zone PDU pour les années 2000, 2001 et 2002 (source : ASPA)

Le pouvoir de réchauffement global (PRG) d'un gaz à effet de serre donné est un indice servant à évaluer la contribution relative au réchauffement de la planète, sur une période donnée, d'une de ses molécules par comparaison avec une molécule de dioxyde de carbone.

L'indice PRG indiqué ici représente l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre en équivalent CO2 (ajout aux émissions de CO2 des émissions de chacun des GES multipliées par leurs PRG respectifs).

L'indice ATMO : il est élaboré à partir de 4 sous-indices (allant de 1 à 10) pour SO₂, NO₂, O₃ et les poussières. La qualité de l'air est caractérisée sur une journée par le sous-indice maximum et est associée à un indice qui va de très bon (indice 1) à très mauvais (indice 10). Cet indice simple est représentatif de la situation complexe de la qualité de l'air. Il est en cohérence avec les seuils d'information et d'alerte.

Echelle :	
1 - 2	Très bon
3 - 4	Bon
5	Moyen
6 - 7	Médiocre
8 - 9	Mauvais
10	Très mauvais

5. La qualité de l'air - *indicateurs quantitatifs*

Le suivi de pollution en nombre de jours de dépassement des niveaux de recommandation pour 2005 permet de constater :

⇒ l'absence de jours de dépassement pour le dioxyde de soufre (SO_2), polluant qui ne pose plus de gros problèmes depuis de nombreuses années grâce à l'amélioration de la combustion dans les moteurs et appareils de chauffage ;

⇒ l'absence de jours de dépassement pour les particules (PM) pour la première fois depuis 2000, à noter une progression constante (à l'exception de l'année 2003 exceptionnelle en termes de températures) peut-être à créditer à l'amélioration des moteurs ;

⇒ une journée de dépassement des seuils de recommandation en ce qui concerne le dioxyde d'azote (NO_2), indicateur fréquemment à 0 ces dernières années (excepté 2003) ;

⇒ un nombre de jours de dépassement des seuils de recommandation pour l'ozone (O_3) identique à 2004.

L'indice ATMO est le meilleur obtenu depuis 1998 avec 279 jours pendant lesquels la qualité de l'air a été bonne ou très bonne. Les températures peu élevées enregistrées au cours de l'été ont influé sur ces bons résultats.



6. *LES ACCIDENTS*

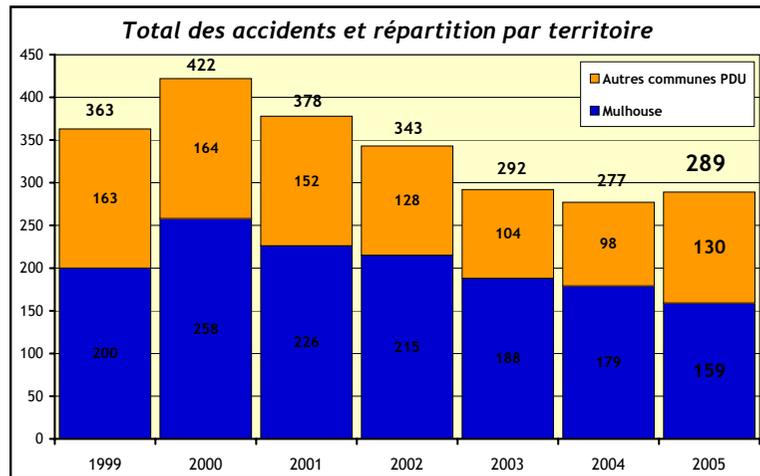
Pour la troisième année consécutive, l'observatoire des accidents est intégré à ce document.

La décision du Conseil des ministres du 13 Octobre 2004 imposant un système de recensement des victimes identique à celui des voisins européens rend impossible la comparaison des données relatives aux victimes avec celles des années antérieures.

Les autres indicateurs restent comparables.

6. Les accidents - indicateurs quantitatifs

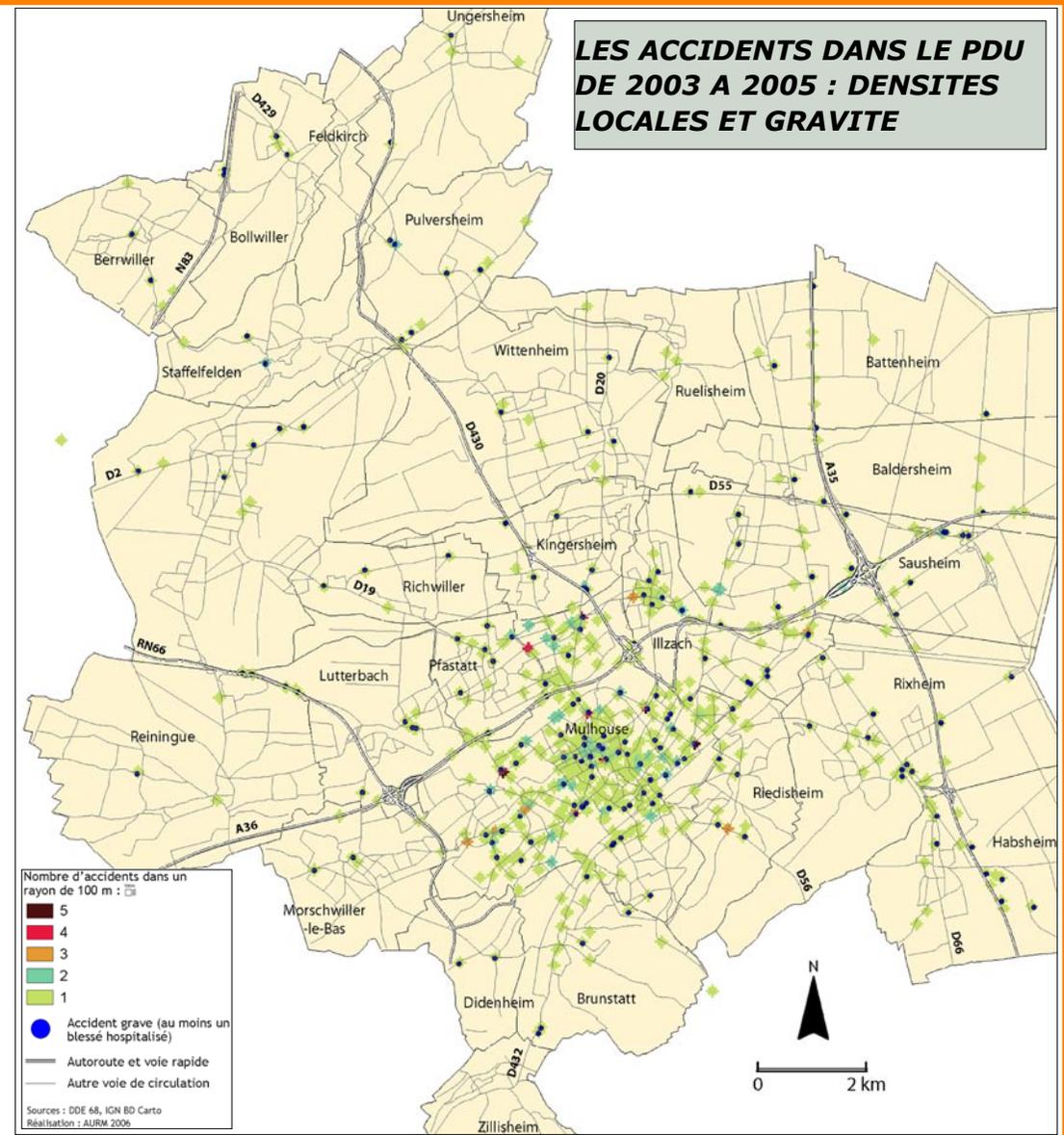
Nombre total d'accidents



Evolution du nombre d'accidents (en %)	1999/2000	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004/2005
Mulhouse	29	-12,4	-4,9	-12,5	-4,8	-11,2
Autres communes périmètre	0,6	-7,3	-15,8	-18,7	-5,7	+32,6
Périmètre d'étude du PDU	16,2	-10,4	-9,2	-14,8	-5,1	+4,3
Haut-Rhin	-2,8	-5,6	-15,5	-15,6	-11	+5,2
Alsace	0,6	-4,3	-14,2	-8,9	-14,2	-0,7
France	-2,6	-3,6	-9,6	-14,4	-5,3	-1,0

La tendance à la baisse du nombre total d'accidents observée depuis 2000 semble s'interrompre à la lecture brute des graphiques. Une lecture plus fine montre que la diminution continue dans les mêmes proportions sur Mulhouse.

Données DDE 68



6. Les accidents - indicateurs quantitatifs

L'augmentation globale est due au reste du périmètre d'étude du PDU. Or ce périmètre a été modifié dans le même temps, la population hors Mulhouse considérée s'accroissant de 15% (7,5% pour l'ensemble du périmètre). Cela ne suffit pas à expliquer l'augmentation de 32% des accidents dans cette zone mais permet de la relativiser.

Nombre d'accidents dans un rayon de 100 m : 

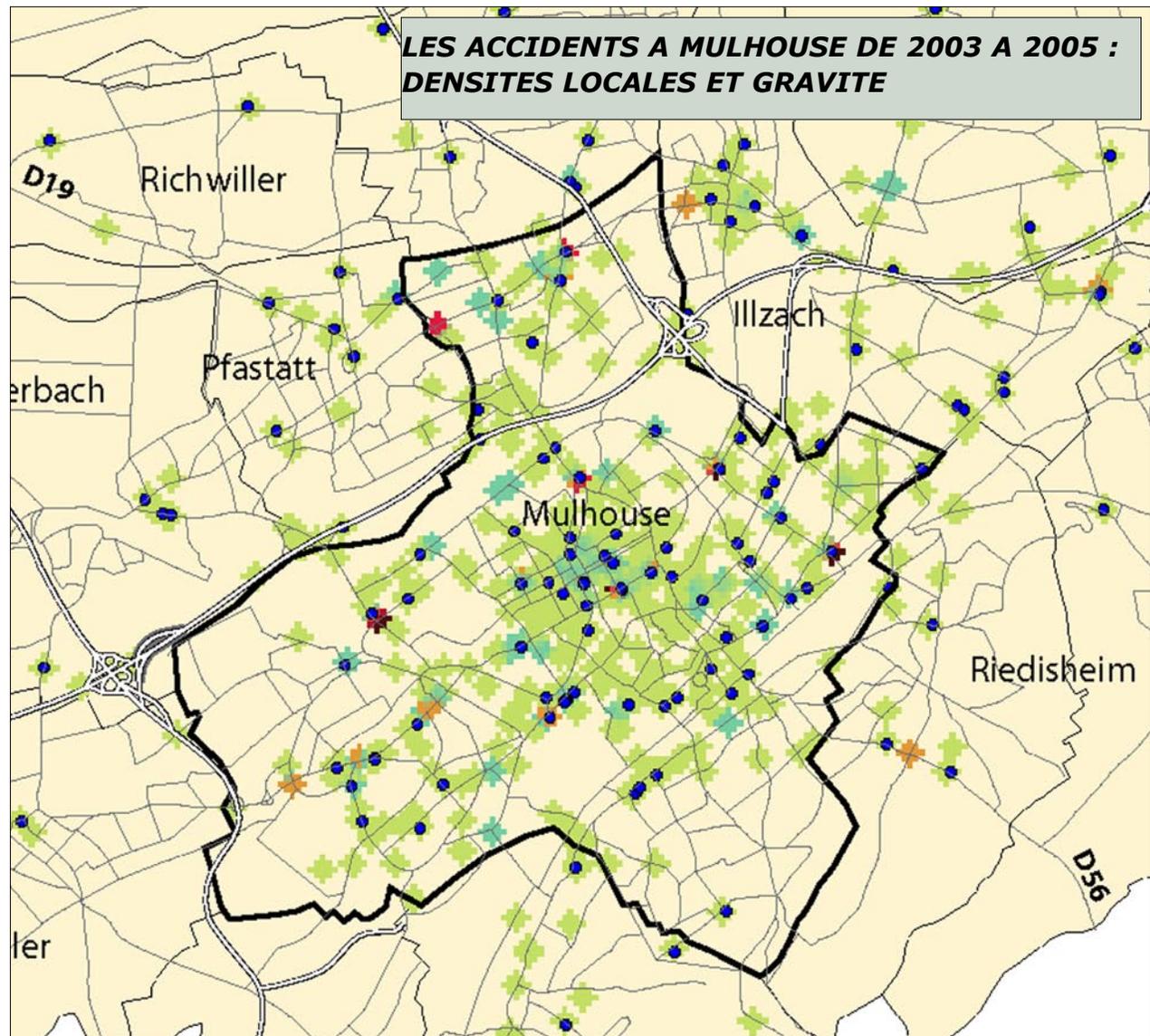


 Accident grave (au moins un blessé hospitalisé)

 Autoroute et voie rapide

 Autre voie de circulation

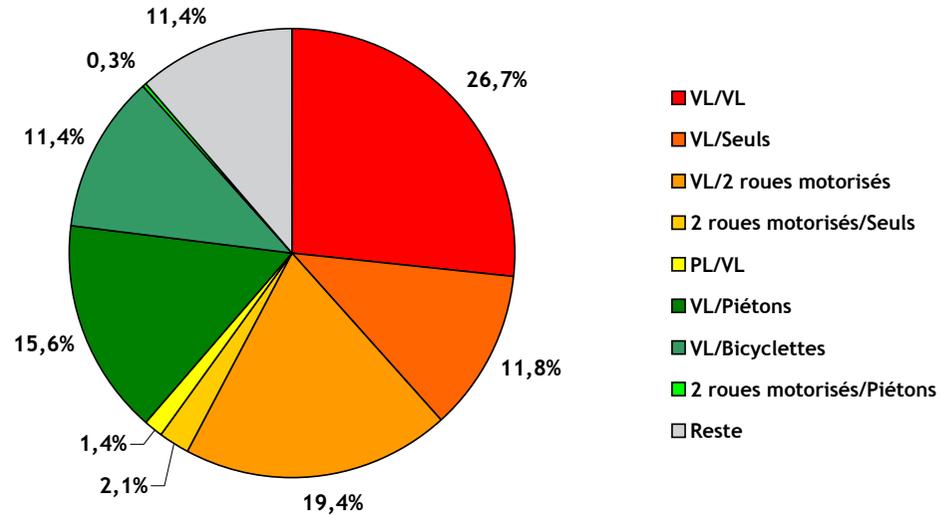
Sources : DDE 68, IGN BD Carto
Réalisation : AURM 2006



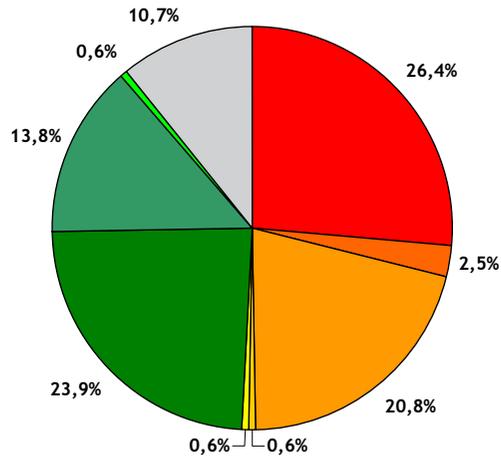
6. Les accidents - indicateurs quantitatifs

Les types de collision en 2005

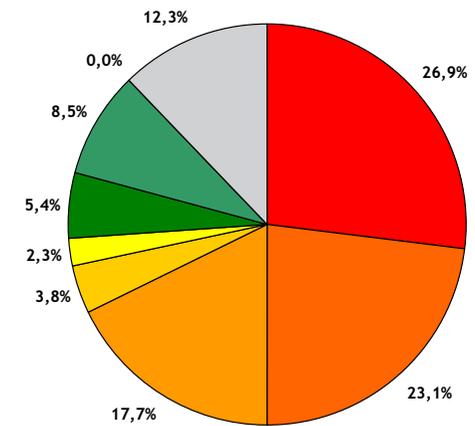
A l'échelle du PDU



A Mulhouse



Dans les autres communes du PDU



Données DDE 68

6. Les accidents - *indicateurs quantitatifs*

Les types de collision

Sur l'ensemble du périmètre, les trois types de collision les plus fréquents restent les mêmes :

- les collisions entre automobiles (VL/VL) : 26,7%;
- les collisions entre une automobile et un deux roues motorisés (VL/2 roues motorisés) : 19,4%;
- les collisions entre une automobile et un piéton (VL/Piétons) : 15,6%.

Les collisions impliquant une automobile et un cycliste ou une automobile seule prennent toutefois une part relativement importante avec respectivement 11,4% et 11,8% du total.

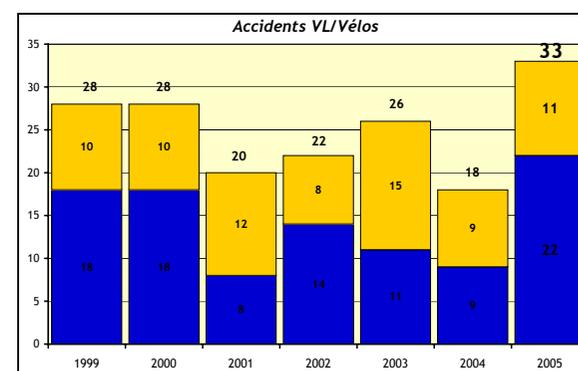
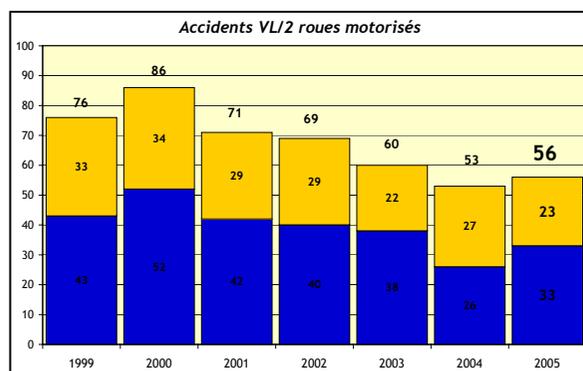
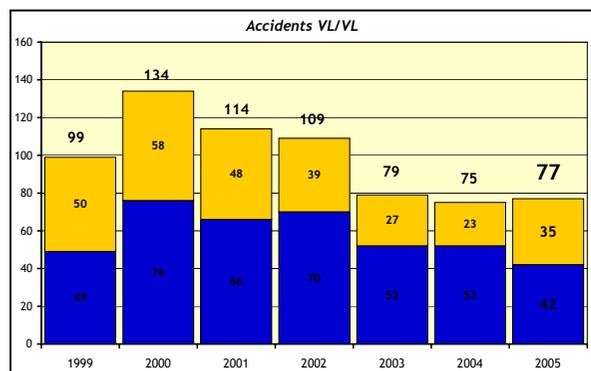
La part des collisions VL/VL et VL/2 roues motorisés est uniforme sur l'ensemble du périmètre. Ce type de collision ne semble donc pas très sensible à l'environnement urbain. Il n'en est pas de même pour les autres types de collisions.

Ainsi, à Mulhouse, le pourcentage des collisions VL/Piétons et VL/vélos (38% cumulés) sont très élevés. Cela s'explique par leur part modale, sensiblement plus élevée qu'à l'extérieur (distances à parcourir plus courtes, congestion de la circulation et du stationnement automobiles...).

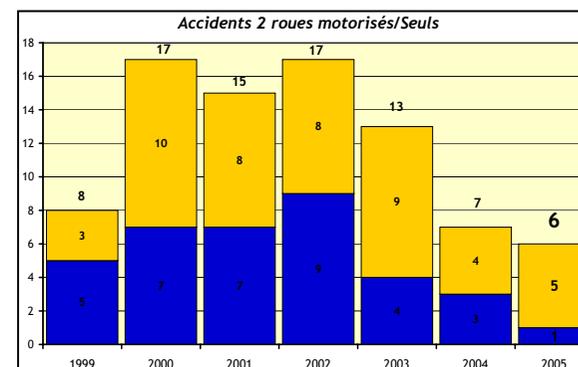
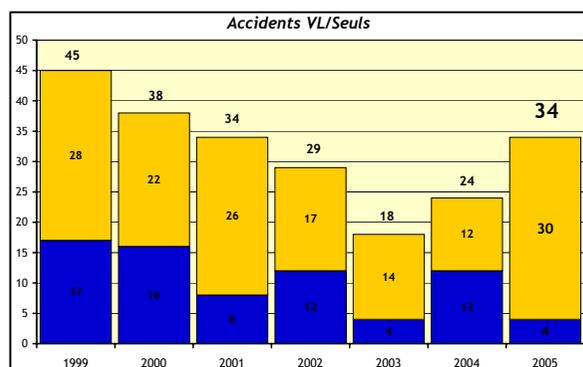
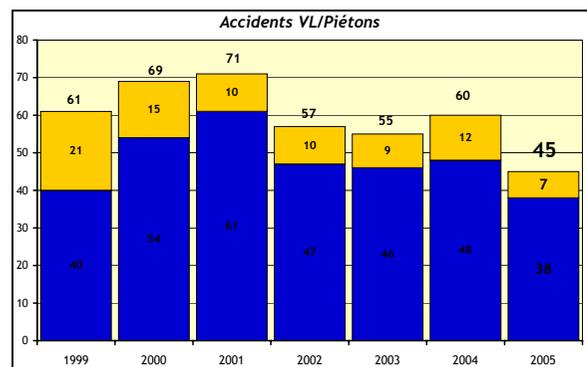
Dans les autres communes, les collisions VL/modes doux sont minoritaires (16% au cumul piétons + vélos). Par contre, les accidents engageant uniquement une automobile sont très nombreux (23%), notamment en raison des vitesses plus élevées qu'en ville pouvant engendrer des pertes de contrôle.

6. Les accidents - indicateurs quantitatifs

Evolutions par type de collision



■ Mulhouse
■ Autres communes du PDU



Données DDE 68

6. Les accidents - *indicateurs quantitatifs*

Evolutions par type de collision

2005 a enregistré une rupture dans la diminution des accidents dans la plupart des typologies étudiées à l'exception des accidents impliquant un VL et un piéton ainsi que ceux impliquant des 2 roues motorisés seuls qui enregistrent les meilleurs résultats depuis 1999.

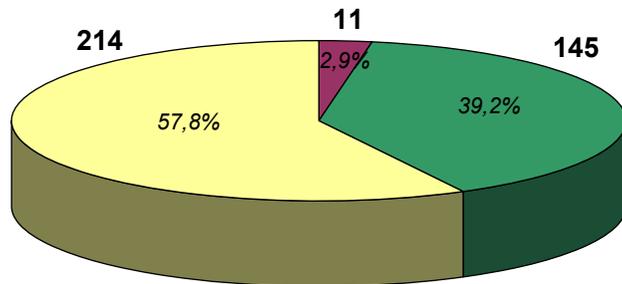
Les accidents impliquant plusieurs VL tout comme ceux impliquant un VL et un 2 roues motorisés augmentent très légèrement par rapport à 2004 tout en restant inférieurs aux années précédentes.

Les accidents impliquant un VL seul sont en forte augmentation et retrouvent leur niveau de 2001. Cette hausse était déjà amorcée en 2004.

6. Les accidents - indicateurs quantitatifs

Evolution du nombre de victimes

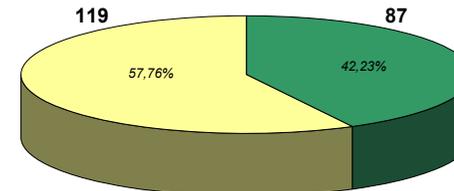
Les victimes dans le PDU en 2005



Total : 370

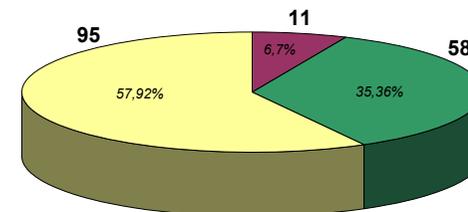
■ Tués
 ■ Blessés hospitalisés
 ■ Blessés non hospitalisés

Les victimes à Mulhouse en 2005



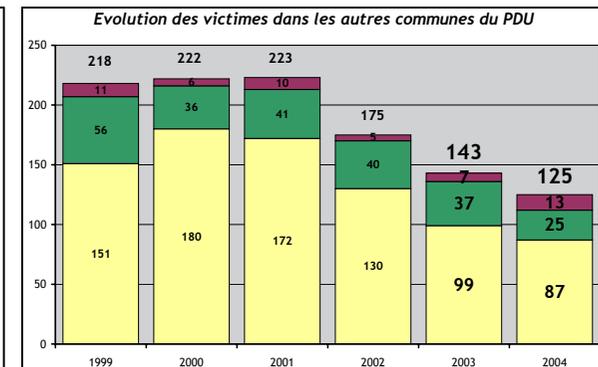
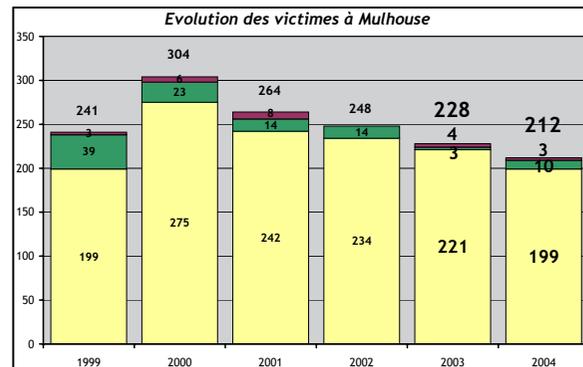
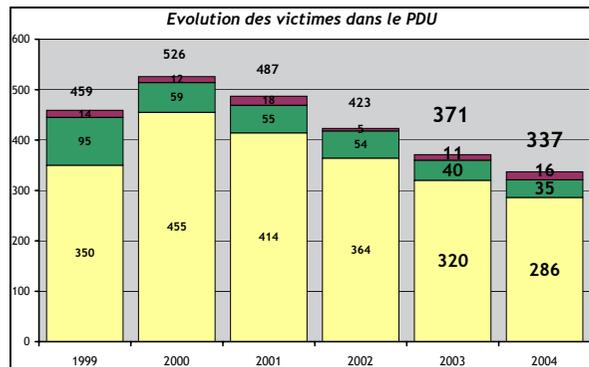
Total : 206

Les victimes dans les autres communes en 2005



Total : 164

Les années précédentes



■ Tués
 ■ Blessés graves
 ■ Blessés légers

Données DDE 68

6. Les accidents - *indicateurs quantitatifs*

Evolution du nombre de victimes

La décision du Conseil des ministres du 13 Octobre 2004 imposant un système de recensement des victimes identique à celui des voisins européens rend délicate la comparaison des données relatives aux victimes avec celles des années précédentes. La terminologie des blessés et tués et les définitions associées ont été modifiées (voir cadres ci-contre). Nous avons donc opté pour une représentation différente des années précédentes pour ce critère tout en laissant, pour mémoire les graphiques de 2005.

Seul, le nombre total de victimes est comparable dans l'absolu. Sur ce point, les résultats sont conformes à ceux observés sur le nombre total d'accidents : diminution du nombre de victimes sur Mulhouse mais augmentation dans le reste du périmètre.

Il n'y a eu aucun tué à Mulhouse. En revanche, le nombre de tués sur le reste du périmètre est dans la moyenne haute des résultats passés. En effet, une comparaison peut être établie dans une certaine mesure. La plupart des tués l'étant au cours des 6 premiers jours, les résultats des deux méthodes d'évaluation sont proches (statistiquement, dans un rapport de 1,057).

Pour les blessés, aucune comparaison n'est possible, le nombre de personnes ayant passé une seule nuit d'observation à l'hôpital venant grossir sensiblement le nombre de blessés hospitalisés par rapport aux blessés graves.

Tués

victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident. Les chiffres antérieurs à 2005 utilisent un critère à 6 jours.

Blessés hospitalisés

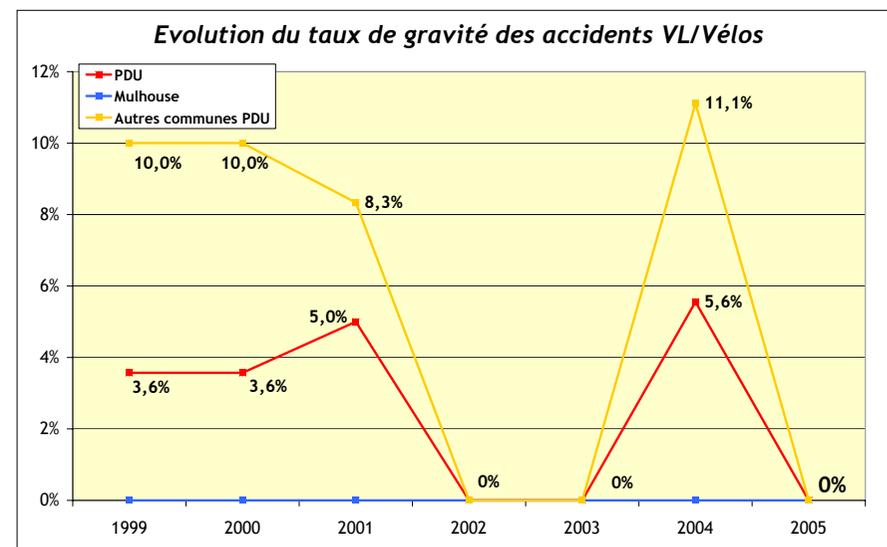
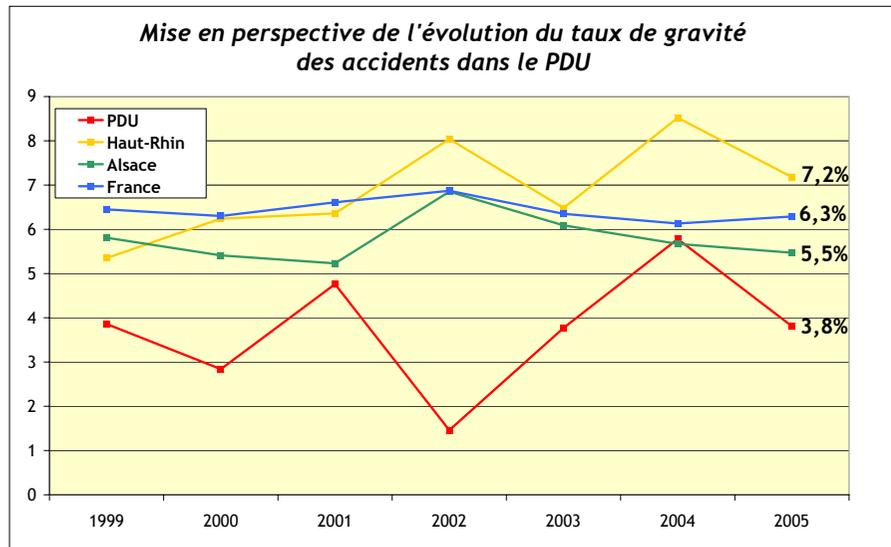
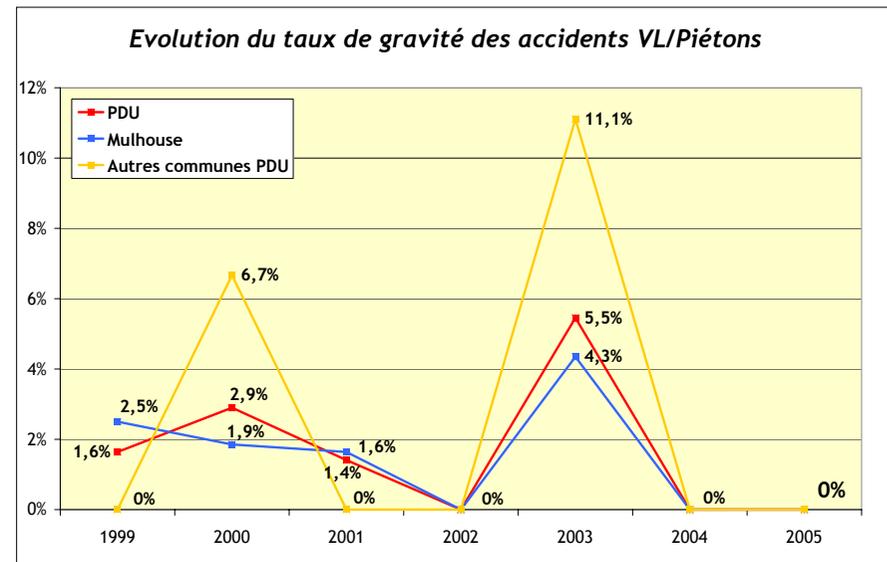
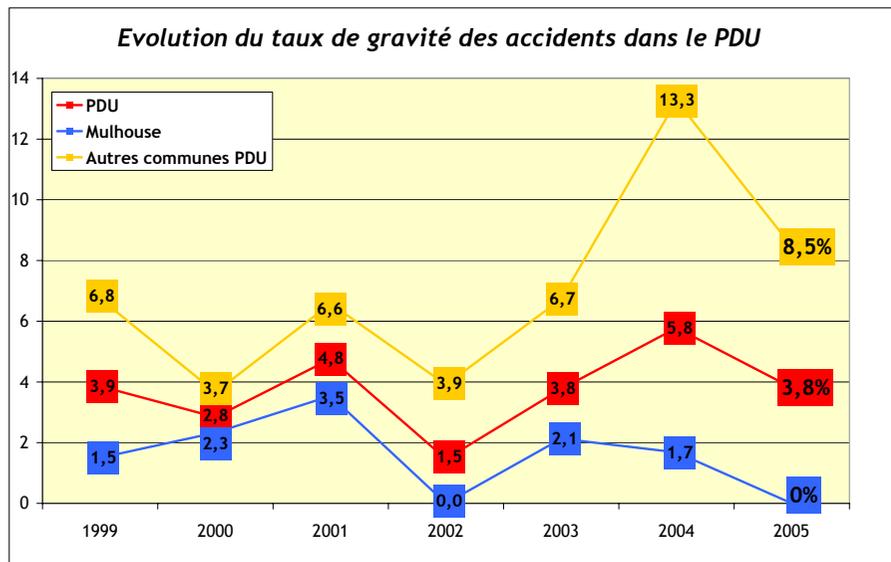
blessés admis plus de 24 heures à l'hôpital (anciennement blessés graves : plus de 6 jours d'hospitalisation)

Blessés non hospitalisés

blessés admis moins de 24 heures en hôpital ou ayant reçu un soin médical (anciennement blessés légers : soins médicaux ou moins de 6 jours d'hospitalisation)

6. Les accidents - indicateurs quantitatifs

Gravité des accidents



6. Les accidents - *indicateurs quantitatifs*

Gravité des accidents

L'évolution des méthodes de comptabilisation des victimes d'accidents en 2005 a conduit à modifier également la définition de la gravité. Le nombre important de blessés restés une nuit en observation à l'hôpital est en effet très élevé au regard du nombre de tués ou de blessés graves selon l'ancienne définition. De fait, intégrer les blessés hospitalisés dans le calcul de la gravité aurait rendu le critère peu pertinent puisque intégrant de nombreux blessés légers.

Le nouveau critère de gravité est donc défini comme étant le rapport entre le nombre de tués et le nombre d'accidents corporels. Sur un périmètre restreint comme celui de l'étude, le faible nombre de tués rend le critère erratique rendant la comparaison d'une année sur l'autre délicate.

On peut toutefois qualifier les résultats 2005 de bons avec une gravité dans la moyenne inférieure des années précédentes et sensiblement inférieure aux résultats départementaux, régionaux et nationaux.

De très bons résultats particuliers sont à noter avec une gravité nulle (aucun tué) à Mulhouse pour l'ensemble des accidents et sur l'ensemble du périmètre pour les accidents impliquant des piétons ou des cyclistes.

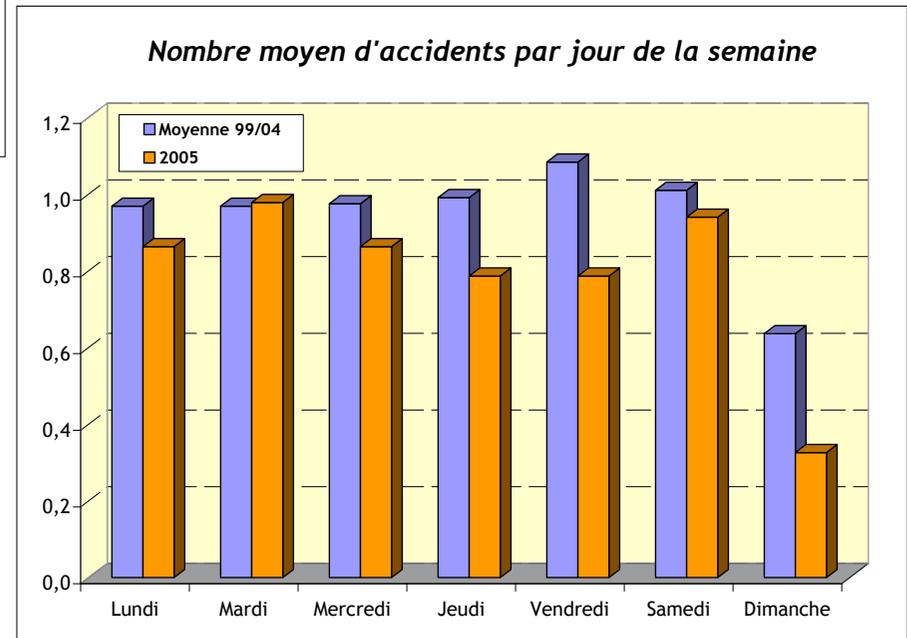
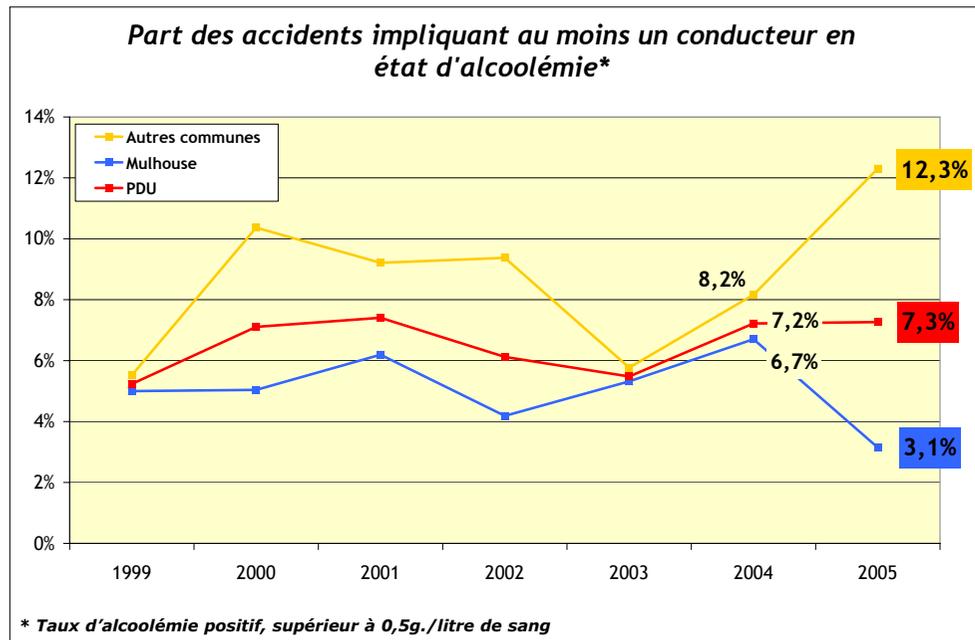
En revanche, le nombre relativement important de tués hors Mulhouse (sans atteindre le sommet de 2004) engendre sur ce périmètre un taux de gravité élevé (supérieur aux moyennes départementale, régionale et nationale).

Le taux de gravité des accidents

Il s'agit du rapport entre le nombre de tués et le nombre total d'accidents.

6. Les accidents - indicateurs quantitatifs

Alcoolémie et répartition quotidienne des accidents



Données DDE 68

6. Les accidents - *indicateurs quantitatifs*

Alcoolémie et répartition quotidienne des accidents

En moyenne, environ 7% des accidents impliquent une personne en état d'alcoolémie. Ce résultat est comparable à celui obtenu les années précédentes. Il convient toutefois de différencier les chiffres obtenus sur Mulhouse et sur le reste du périmètre. En effet, avec seulement 3,1% des accidents concernés, Mulhouse obtient son meilleur résultat depuis le début d'étude de l'indicateur. En revanche, avec 12,3%, le reste du périmètre enregistre, lui, le plus fort taux sur la même période.

En ce qui concerne le nombre d'accidents tous modes confondus, on constate une diminution par rapport aux années précédentes, en particulier le week-end.

L'alcoolémie

Les accidents avec alcool sont ceux dans lesquels au moins un des conducteurs impliqués a un taux d'alcoolémie positif, supérieur à 0.5g/litre de sang.

CE QU'IL FAUT RETENIR...

Transports collectifs

- ⇒ Entré en fonction le 13 mai, le tramway est en service complet depuis le 4 septembre 2006. Il est désormais cadencé de 4 à 8 minutes en journée avec une vitesse commerciale proche du maximum théorique.
- ⇒ Le nouveau réseau de bus a été mis en place en juillet.
- ⇒ Les travaux d'extension de la ligne 1 jusqu'à la station Châtaignier débuteront en 2007.
- ⇒ Le tram-train Mulhouse-Vallée de la Thur a vu l'engagement financier des acteurs, la définition du phasage, le lancement des études projet pour les infrastructures et la commande du matériel roulant.

Circulation automobile

- ⇒ Le trafic continue d'augmenter sur les autoroutes, le contournement ouest, la RN66 et la D430.
- ⇒ Les premiers aménagements de la voie sud sont réalisés (pont de la Fonderie et déplacement écluse 41).
- ⇒ De nombreux aménagements de temporisation de la vitesse des automobiles ont été réalisés (environ 70) avec notamment, de nombreuses limitations à 30 km/h.

Stationnement

- ⇒ Le nouveau plan de stationnement dans le centre ville de Mulhouse entrera en vigueur le 1er février 2007. Il a pour but de lutter contre les voitures ventouse pour offrir des places aux visiteurs et aux résidents.
- ⇒ La baisse de fréquentation du parking Maréchaux se poursuit ; en revanche, les parkings Centre et Europe enregistrent une augmentation. La hausse du nombre d'abonnements en surface pour résidents se poursuit.

Vélos

- ⇒ De nombreux contresens cyclables ont été mis en place, principalement à Mulhouse.
- ⇒ Plusieurs actions d'incitation à l'usage du vélo en ville ont été menées par la Camsa, l'UP et le Cadr.
- ⇒ Locacycles est en croissance avec un parc de 140 vélos et des recettes supérieures aux prévisions.

Piétons

- ⇒ Deux systèmes de ramassage scolaire à pied sont en service à Kingersheim et à Mulhouse-Nordfeld.
- ⇒ L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite est au cœur de nombreuses actions : groupe de travail voirie, accessibilité des arrêts de bus, diagnostic expérimental...

Transport de marchandises

- ⇒ L'accès à l'autoport Sud Alsace a été sécurisé par limitation de vitesse et interdiction de tourne à gauche.
- ⇒ L'étude de faisabilité d'un dispositif plus complet est en cours.
- ⇒ L'augmentation de trafic due à la taxe allemande sur les poids lourds se confirme.

Promotion des modes alternatifs

- ⇒ Auto'trement propose un service d'autopartage mettant en oeuvre deux voitures à Mulhouse. Un plan de développement est à l'étude.
- ⇒ Le PDE des services de la Ville et de la Camsa est opérationnel. D'autres employeurs envisagent de recourir à ce dispositif et se sont rapprochés du service de conseil en mobilité offert par le Sitram.
- ⇒ De nombreuses actions de prévention et de sensibilisation aux alternatives à la voiture ont été menées auprès des élèves des écoles du périmètre.

Qualité de l'air

- ⇒ La qualité de l'air a été bonne ou très bonne pendant 279 jours ce qui constitue le meilleur résultat obtenu depuis le début de l'étude (1998).

Accidents

- ⇒ La baisse du nombre total d'accidents se poursuit à Mulhouse mais le reste du périmètre enregistre une forte hausse (32%) qui se répercute sur le total.
- ⇒ Les accidents impliquant des piétons ou des 2 roues motorisés seuls enregistrent leur niveau le plus bas. En revanche tous les autres types de collision sont en augmentation avec notamment un nombre de vélos impliqués.