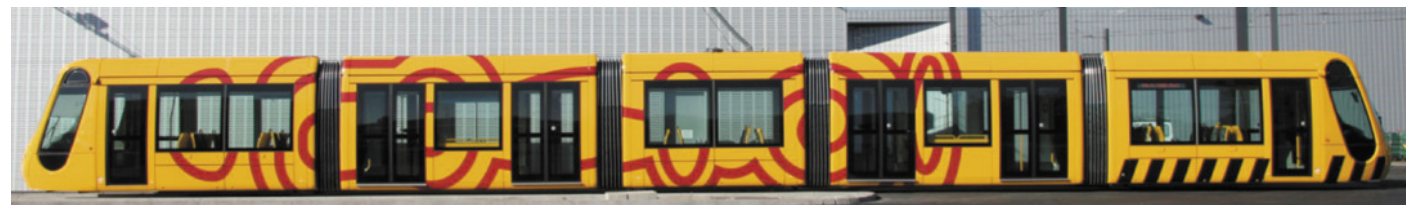


Observatoire du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération mulhousienne

Année 2005

28 Novembre 2005



2

au
rm



SITRAM

Périmètres	P4	3. Le transport de marchandises	P59
Introduction	P5	<i>indicateurs quantitatifs</i>	P60
1. Les transports collectifs	P7	<i>suivi des actions du PDU</i>	P62
<i>indicateurs quantitatifs</i>	P8	4. La promotion des modes alternatifs	P63
<i>Les transports publics urbains</i>	P8	<i>suivi des actions du PDU</i>	P64
<i>Le réseau ferroviaire</i>	P16	5. La qualité de l'air	P67
<i>suivi des actions du PDU</i>	P18	<i>indicateurs quantitatifs</i>	P68
2.1. Les voies publiques la circulation automobile	P25	6. Les accidents	P75
<i>indicateurs quantitatifs</i>	P26	<i>indicateurs quantitatifs</i>	P76
<i>suivi des actions du PDU</i>	P31	<i>Nombre total d'accidents</i>	P76
2.2. Les voies publiques le stationnement	P37	<i>Les types de collision</i>	P78
<i>indicateurs quantitatifs</i>	P38	<i>Evolutions par type de collision</i>	P80
<i>suivi des actions du PDU</i>	P42	<i>Evolution du nombre de victimes</i>	P82
2.3. Les voies publiques les vélos	P45	<i>Gravité des accidents</i>	P84
<i>indicateurs quantitatifs</i>	P46	<i>Alcoolémie et répartition quotidienne</i>	
<i>suivi des actions du PDU</i>	P48	<i>des accidents</i>	P86
2.4. Les voies publiques les piétons	P53	Ce qu'il faut retenir	P88
<i>suivi des actions du PDU</i>	P54		

Périmètres



La révision du Plan de Déplacements Urbains est en cours d'achèvement.

Les partenaires publics ont exprimé leurs avis sur le projet de PDU révisé entre les mois de Février et de Juin, et le public a pu apporter sa contribution lors de l'enquête publique entre le 21 Septembre et le 21 Octobre.

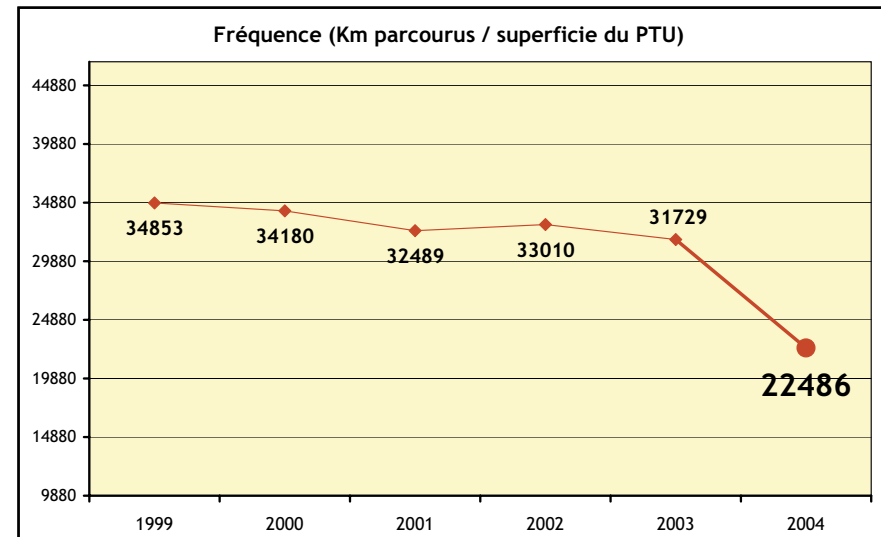
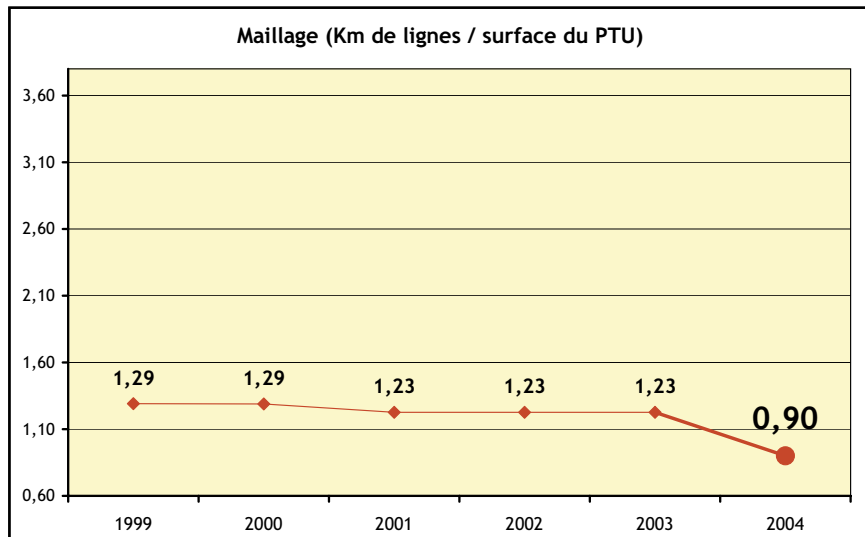
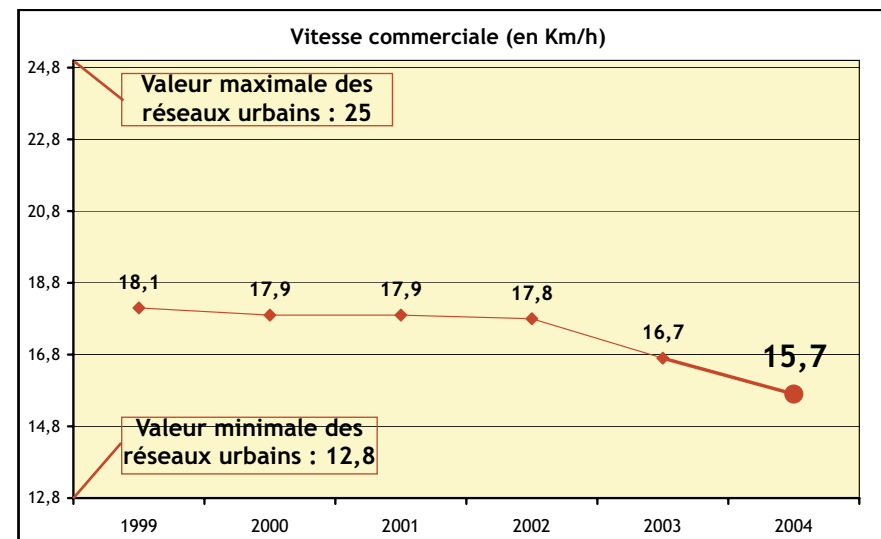
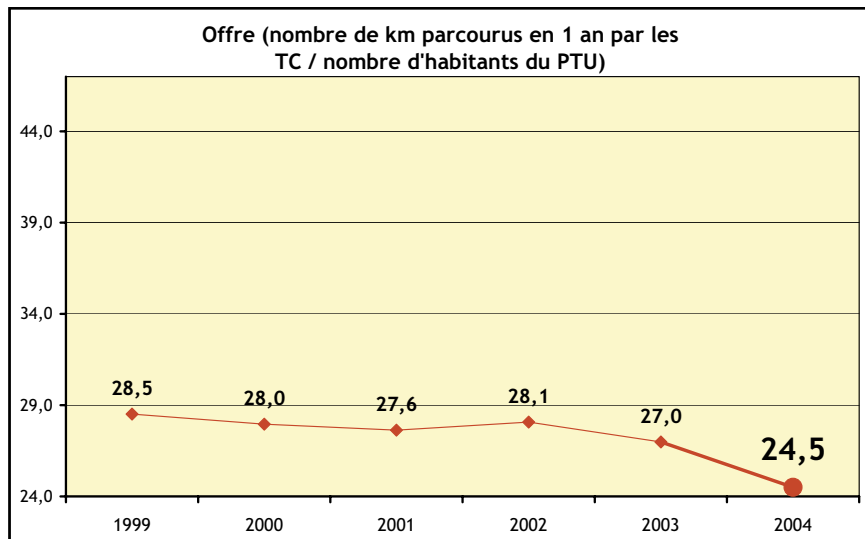
Le PDU révisé est désormais la référence de cet observatoire. Comme l'année passée, il a été élaboré conjointement par le Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Mulhousienne (SITRAM) et l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne (AURM). On y trouvera dans chacun de ses volets un suivi d'indicateurs quantitatifs, destinés à évaluer les effets globaux du PDU, ainsi qu'un suivi de chacune des actions inscrites au PDU.



1. Les transports collectifs

1. Les transports collectifs - *indicateurs quantitatifs*

Les transports publics urbains



Données Soléa - 2004

1. Les transports collectifs - *indicateurs quantitatifs*

Les transports publics urbains

En 2004, les indicateurs relatifs à l'offre des transports urbains sont à la baisse.

Cette évolution s'explique par la conjonction de deux facteurs :

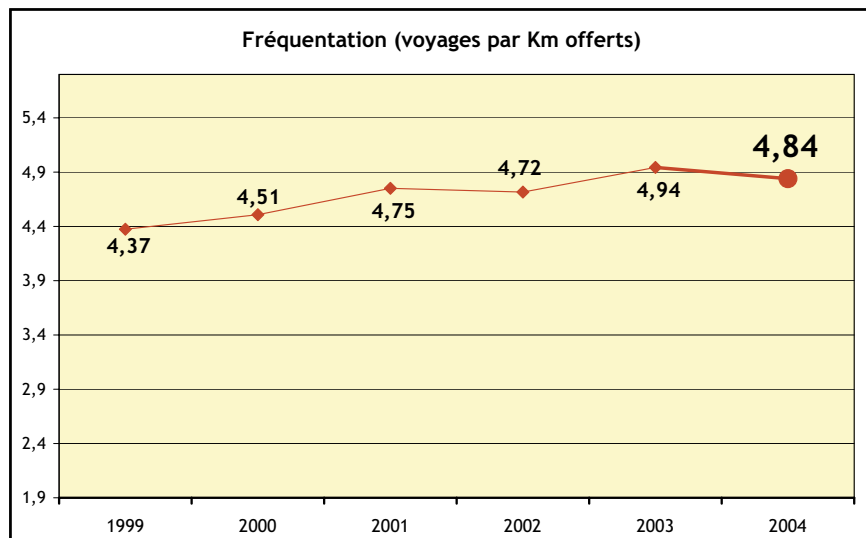
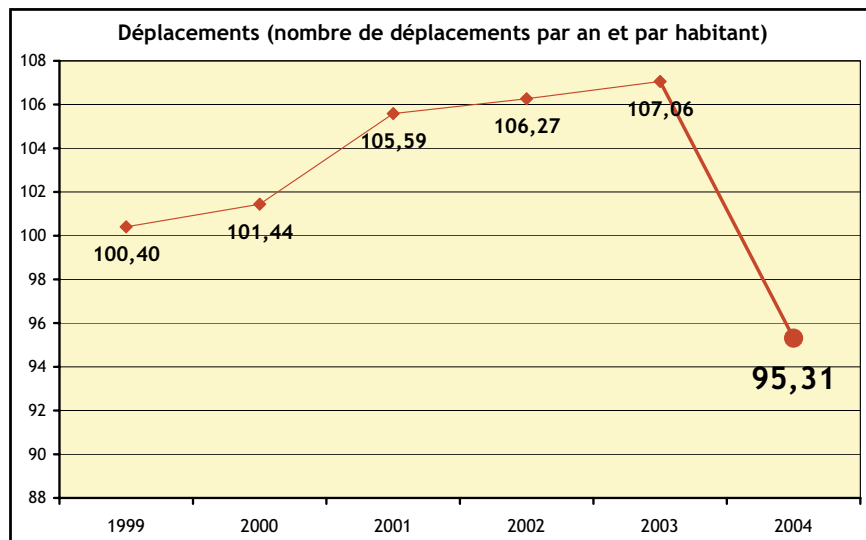
- la diminution de la vitesse commerciale des bus à partir de Septembre 2003 (modification des horaires pour anticiper les perturbations induites par les travaux du tramway) qui a mécaniquement entraîné la diminution de la fréquence de passages des bus et donc de l'offre;
- l'extension du périmètre des transports urbains au 1er Janvier 2004 portant le nombre d'habitants de 218.000 à 232.000, et la superficie de ce périmètre de 185 Km² à 253 Km².

Notons qu'à la rentrée 2004, Soléa a augmenté la fréquence de passages des bus, ce qui devrait se répercuter au niveau des indicateurs 2005.

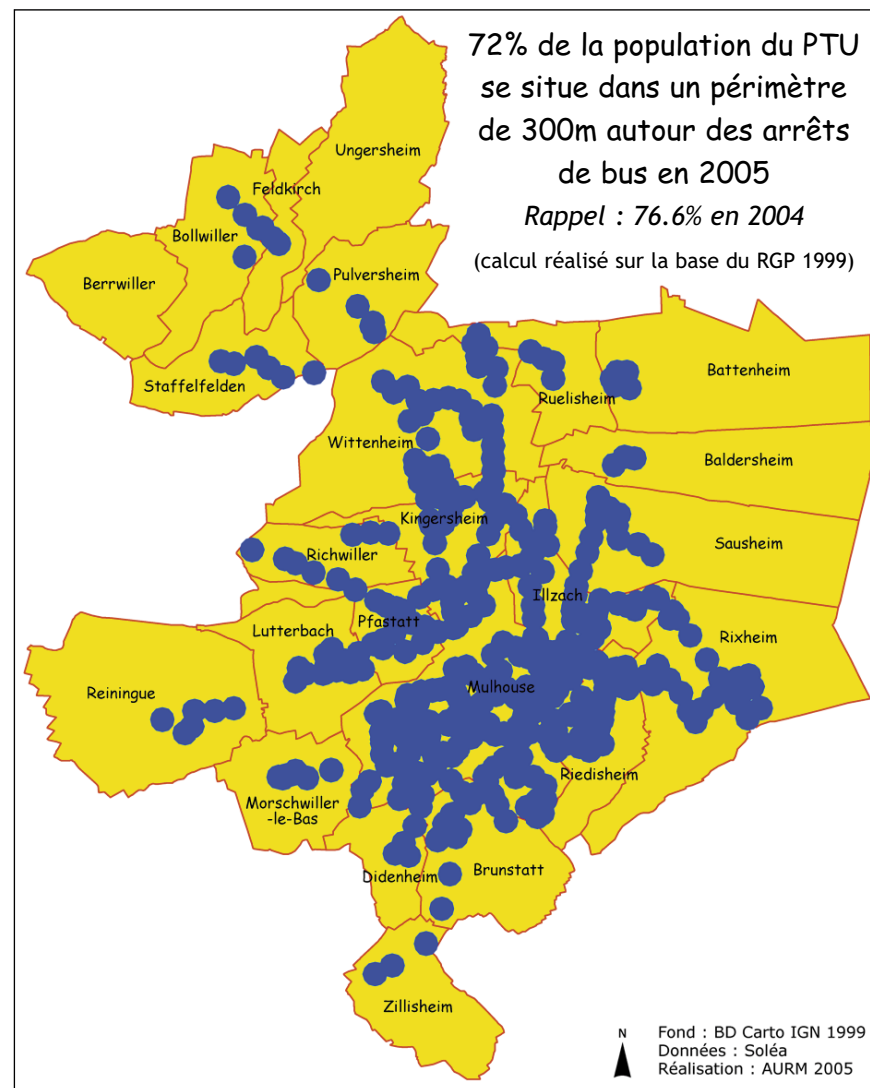
NB : dans les graphiques ci-contre et suivants, les valeurs minimales et maximales des différents réseaux de transport urbain de province sont prises en compte. Il s'agit des valeurs du palmarès des villes 2004 (données 2003) établi par l'hebdomadaire Rail et Transports. Elles apparaissent sur l'axe des ordonnées.

1. Les transports collectifs - indicateurs quantitatifs

Les transports publics urbains



Données Soléa - 2004



Périmètre de 300m autour des arrêts de bus dans le PTU

1. Les transports collectifs - *indicateurs quantitatifs*

Les transports publics urbains

La baisse de l'offre évoquée précédemment s'est naturellement traduite par une baisse de la fréquentation, comme le montre l'évolution des indicateurs ci-contre.

La diminution est d'autant plus marquée pour l'indicateur des déplacements que le nombre d'habitants pris en compte en 2004 a augmenté de 6,7%.

Voyage :

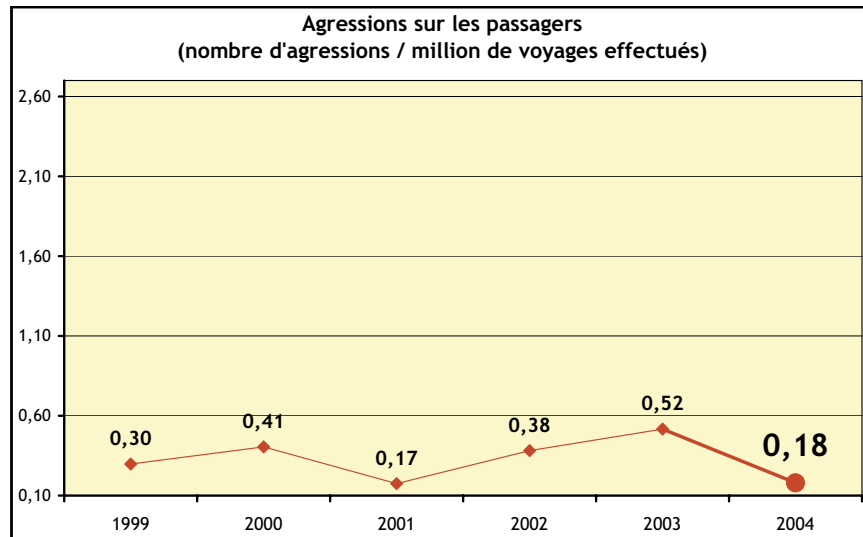
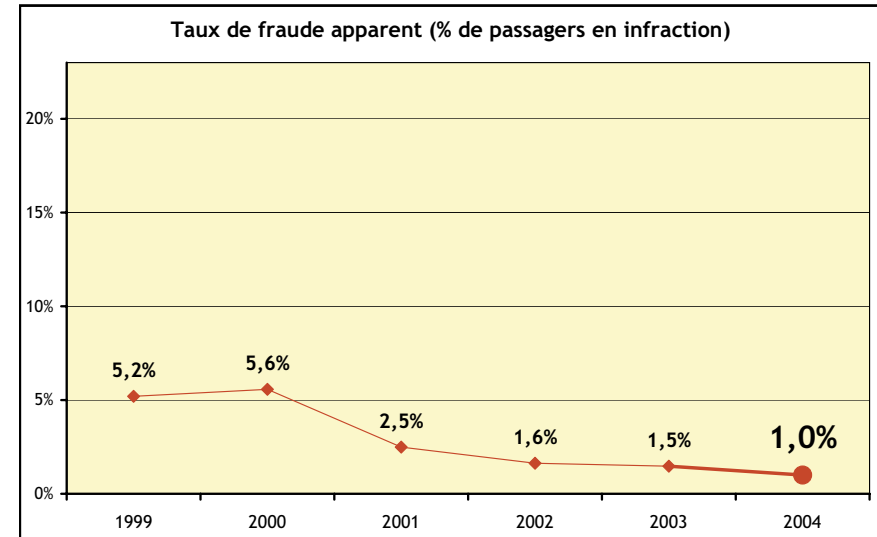
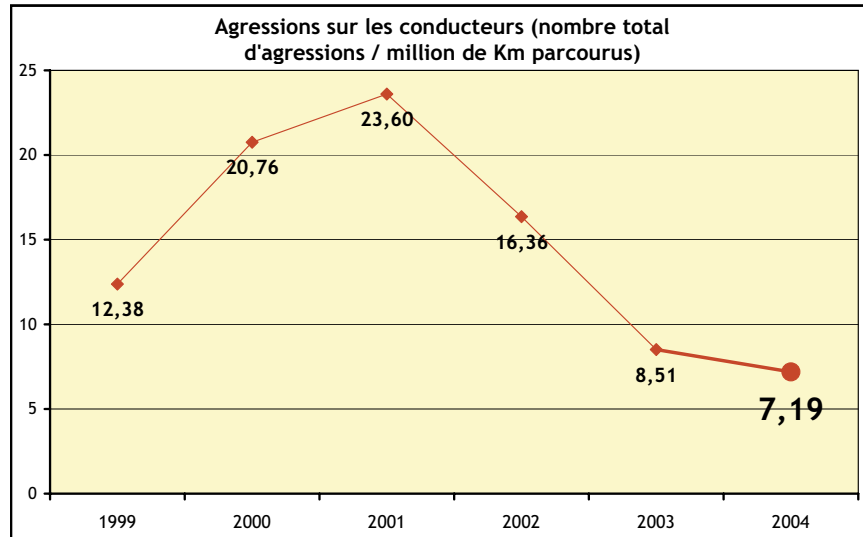
trajet effectué sur une ligne de transport en commun sans changement

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 - 2004

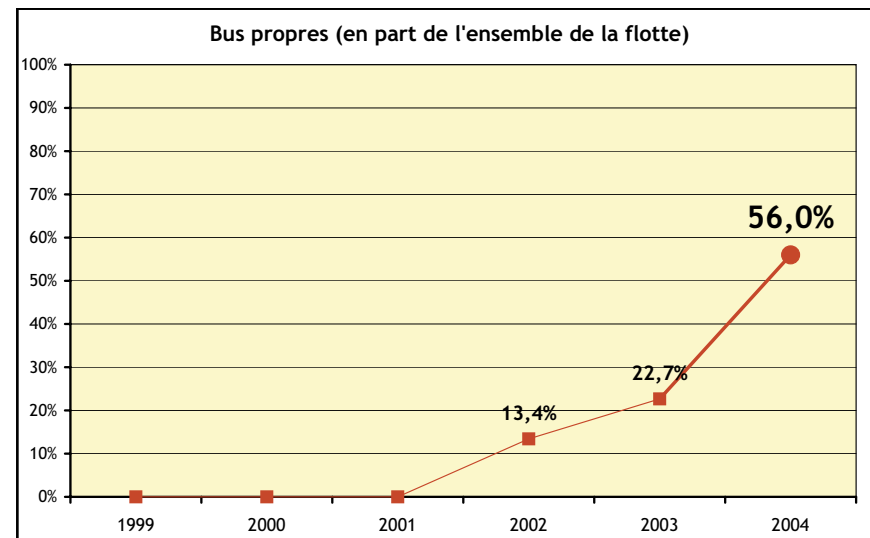
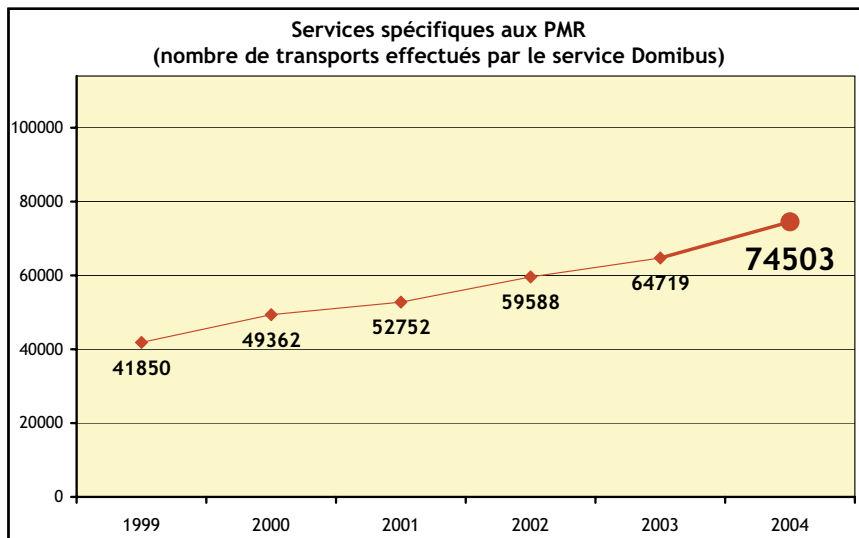
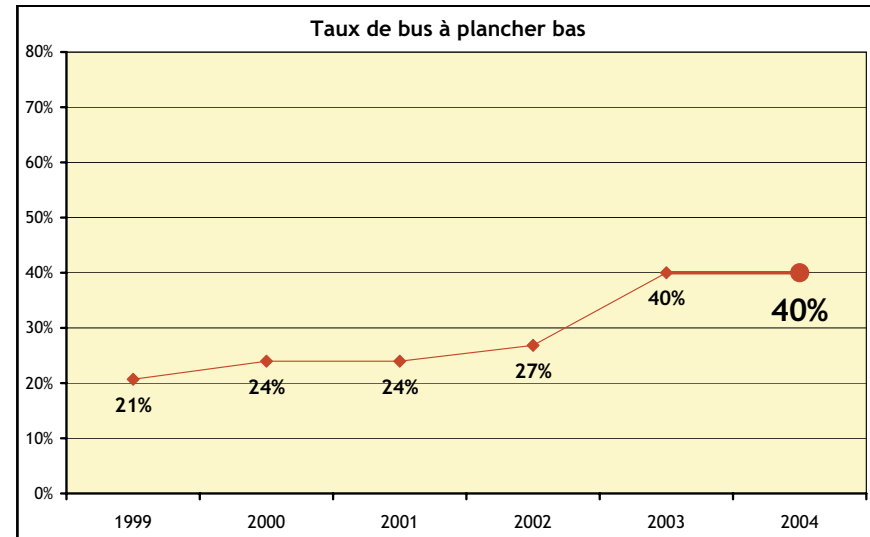
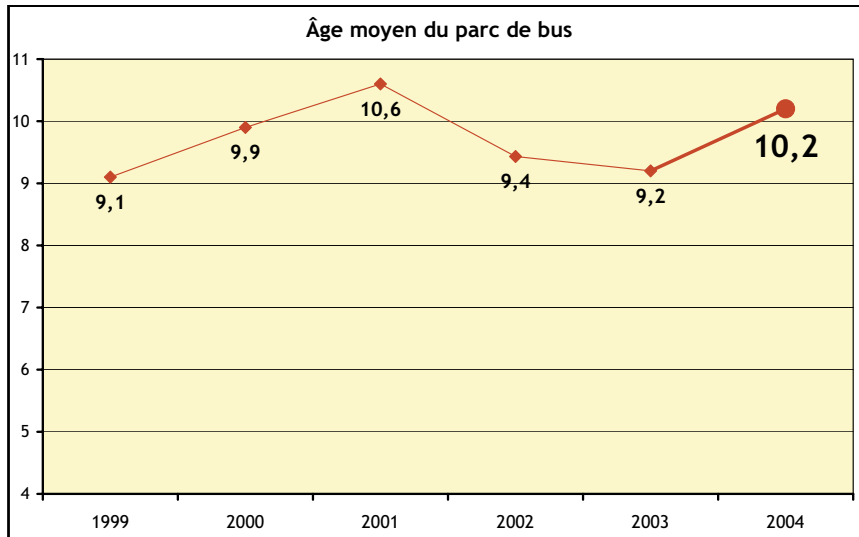
1. Les transports collectifs - *indicateurs quantitatifs*

Les transports publics urbains

L'ensemble des dispositions prises depuis 2001 pour lutter contre l'insécurité et la fraude continue à porter ses fruits.

1. Les transports collectifs - *indicateurs quantitatifs*

Les transports publics urbains



Données Soléa - 2004

1. Les transports collectifs - *indicateurs quantitatifs*

Les transports publics urbains

Aucun bus n'ayant été acquis en 2004, l'âge moyen du parc a mathématiquement augmenté d'un an et le taux de bus à plancher bas n'a pas évolué.

Le graphique «services spécifiques aux PMR» reflète le «succès» du service Domibus avec une croissance de 15% du nombre de transports entre 2003 et 2004. Le nombre de personnes inscrites à ce service en 2004 était de 1865, soit 383 personnes de plus qu'en 2003.

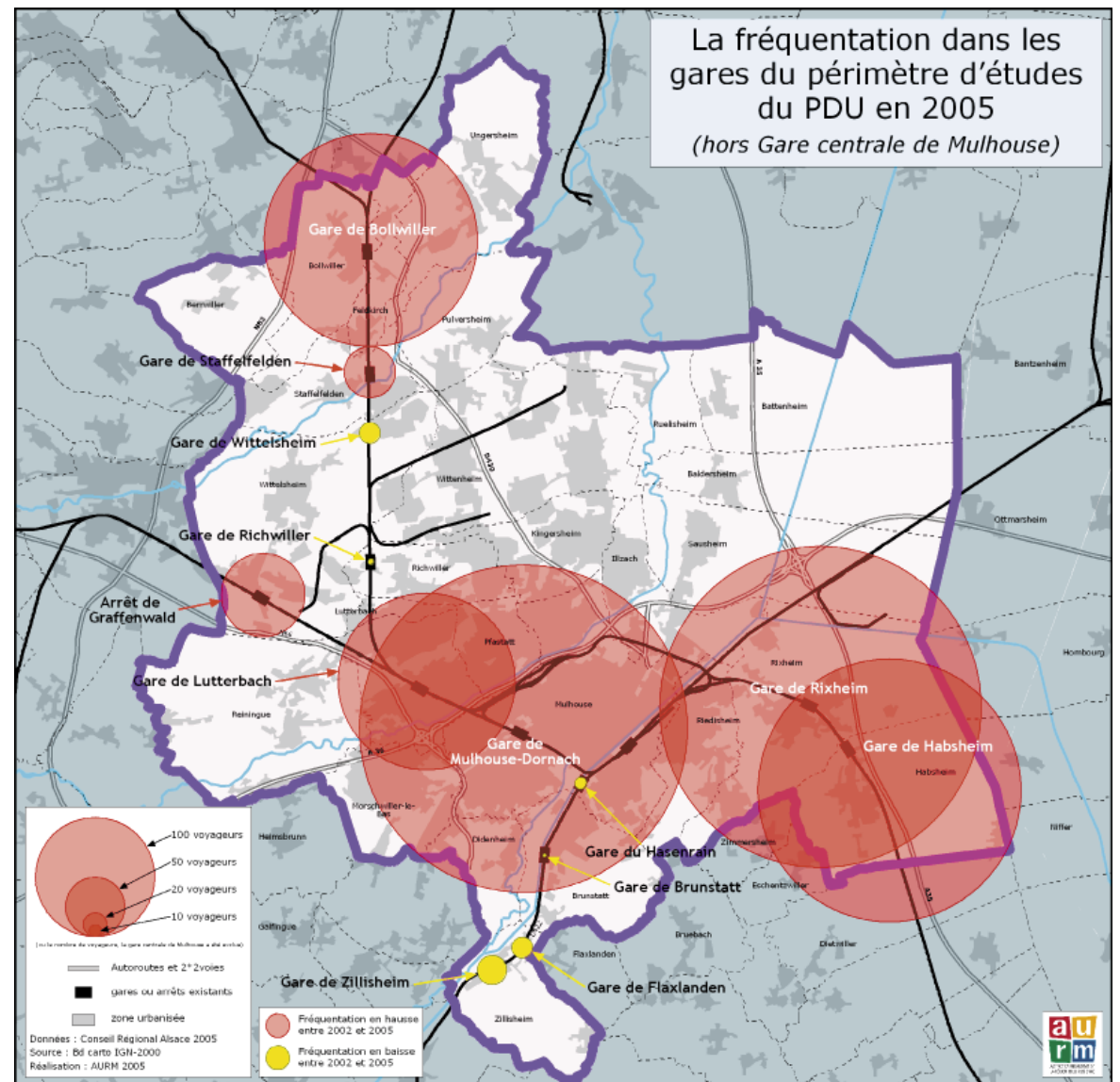
La part des bus propres a fortement progressé ces deux dernières années avec l'installation de 50 filtres à particules sur les bus anciens.

1. Les transports collectifs - *indicateurs quantitatifs*

Le réseau ferroviaire

Gares	Fréquentation 2005 (en nombre de voyageurs par jour)	évolution 2002/2005
Bollwiller	179	+16.2%
Brunstatt	3	-64.7%
Flaxlanden	17.5	-5.4%
Graffenwald	70	+89.2%
Habsheim	220.5	+6.3%
Hasenrain	10	-9.1%
Lutterbach	148,5	+46.3%
Mulhouse	5359.5	-8.2%
Mulhouse-Dornach	275	+6.6%
Richwiller	5	-64.3%
Rixheim	269,5	+6,3%
Staffelfelden	43	+53.6%
Wittelsheim	17.5	-27.1%
Zillisheim	24,5	-9.3%

Données Conseil Régional d'Alsace - 2005



1. Les transports collectifs - *indicateurs quantitatifs*

Le réseau ferroviaire

Sur l'ensemble des gares du périmètre, on constate une baisse de 4,8% de la fréquentation depuis 2002. Cette diminution est liée en grande partie à la baisse de fréquentation de la gare centrale de Mulhouse.

Par contre, le dynamisme des gares de Bollwiller, d'Habsheim, de Lutterbach, de Rixheim et de Mulhouse-Dornach se confirme.

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

ACTION N° 01

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

2005 a vu l'achèvement de la quasi-totalité des travaux du tramway de l'agglomération mulhousienne. Les rails ont été soudés de bout en bout (3000 soudures en tout). Les lignes aériennes de contact destinées à alimenter les rames de tramway en électricité sont apparues.

L'avenue de Colmar, l'avenue Kennedy, le Boulevard de la Marseillaise, la rue de Sultz ont bénéficié d'une nouvelle chaussée. Du côté du centre historique, l'avenue Foch, la rue de Metz et la place de la République ont été pavées.

Débutées en 2004, les plantations le long des deux lignes vont bon train. Les 500 premiers arbres ont déjà été mis en terre et les 500 suivants seront plantés d'ici le printemps 2006. De même, le gazon ensemencé donne toute son ampleur à l'impression de verdure régnant le long des lignes de tramway, particulièrement de la ligne 2 (Coteaux - Nouveau Bassin) surnommée « la ligne verte ».

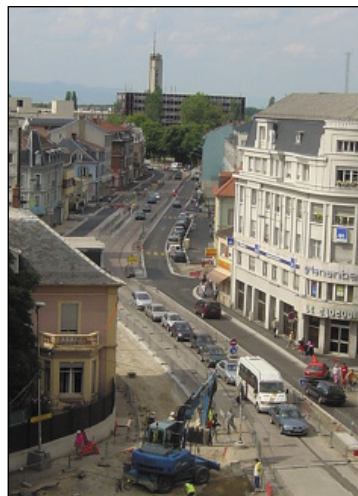
La construction de l'atelier de maintenance des rames de tramway s'est achevée à l'automne 2005. Celui-ci regroupe tous les équipements nécessaires au nettoyage, à la maintenance, à l'entretien et au stationnement des véhicules.



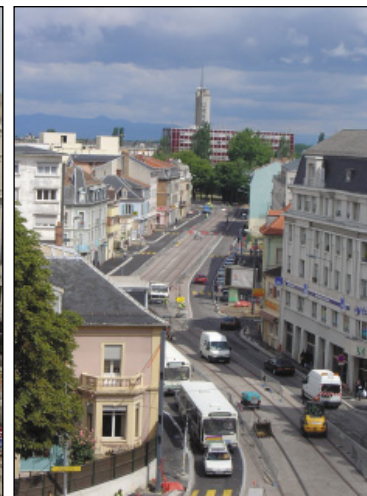
Février 2005



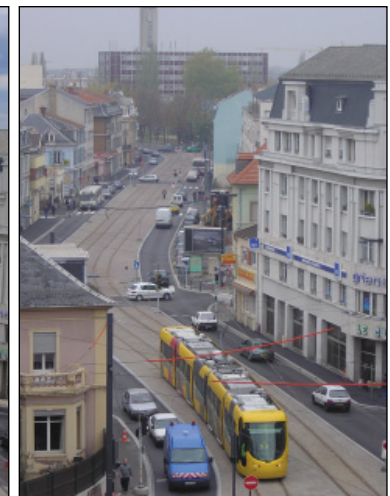
Avril 2005



Juin 2005



Juillet 2005



Novembre 2005

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

Le 7 janvier 2005, la première rame de tramway a été livrée par Alstom après un voyage depuis La Rochelle. A la mi-novembre, 23 rames sont déjà arrivées au dépôt de Soléa, sur les 27 attendues, au rythme de 2 rames par mois. Au fur et à mesure de leur arrivée, chaque rame effectue des essais dynamiques sur une portion du réseau. Le secteur des essais s'est peu à peu agrandi courant 2005. Depuis le 9 novembre les rames de tramway pénètrent quotidiennement au cœur de la ville.

Pour compléter la construction du tramway, les stations sont apparues tout au long de l'année. Elles sont composées d'un «module services» regroupant l'information destinée aux clients et le distributeur de billetterie, et du mobilier urbain (abris voyageurs, bancs...).

Depuis septembre 2005, sont apparues progressivement les arches de Daniel Buren, dans le cadre de la commande publique artistique. Elles sont installées par paire à chaque station, marquant leur entrée et leur sortie.



Le montant des futurs péages du tram-train périurbain ainsi que le financement des investissements ont fait l'objet de négociations en 2005 entre les collectivités locales, l'Etat, RFF et la SNCF. Le phasage des travaux et de la mise en service devrait être fixé fin 2005, début 2006.

Parallèlement, Soléa et la SNCF ont proposé plusieurs scénarios d'exploitation du tram-train et la procédure d'acquisition du matériel roulant est en cours.

En 2010 le tram-train Mulhouse-Vallée de la Thur devrait être mis en service. Ce tram-train offrira un mode de déplacement confortable et rapide, avec une fréquence soutenue entre la Vallée de la Thur et le pôle central mulhousien.

La connexion à Lutterbach du réseau du tramway urbain avec la ligne du chemin de fer Mulhouse-Thann-Kruth permettra aux tram-trains de passer du réseau en site propre urbain au réseau ferroviaire périurbain.

Ce projet est porté par un très large partenariat rassemblant le Conseil Régional d'Alsace et le SITRAM, autorités organisatrices, ainsi que le Conseil Général du Haut-Rhin, Réseau Ferré de France (RFF) et la SNCF.

1. Les transports collectifs - suivi des actions du PDU

ACTION N° 02

Etudier les extensions potentielles du réseau de TCSP à long terme

Cette étude a débuté en février 2005. Le bureau d'études retenu, SNCF IG, a analysé l'ensemble des corridors potentiels pour des extensions du réseau de transport en commun en site propre. Cette analyse a été effectuée suivant deux échelles : un périmètre dit « élargi », centré sur Mulhouse qui s'étend jusqu'à Colmar, Belfort, Bâle et Fribourg, et un périmètre restreint comprenant Mulhouse et sa première couronne.

Les premières pistes de réflexion sur les corridors à approfondir ont été présentées au comité de pilotage de cette étude en septembre. A l'issue de cette séance, les corridors retenus pour la phase 2 et sur le périmètre élargi ont été les suivants :

- Mulhouse - Bollwiller - Guebwiller;
- Mulhouse - Altkirch;
- Mulhouse - Habsheim - Bâle;
- Mulhouse - Ensisheim.

Sur le périmètre restreint, l'analyse détaillée portera sur l'ensemble des extensions potentielles depuis tous les secteurs qui seront desservis en 2012. Hormis le centre urbain, une attention particulière sera notamment portée à la desserte de l'usine PSA et du centre hospitalier Emile Muller.



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

ACTION N° 03

Restructurer le réseau de bus

Le projet de réseau de bus 2006, qui sera mis en place en juillet 2006 après l'inauguration du tramway, a été présenté par Soléa au Comité d'Administration du SITRAM le 29 juin 2005.

Ce nouveau réseau vise à dynamiser le centre de l'agglomération, à faciliter son accessibilité et à améliorer son image. La desserte de bus devrait être rendue plus attractive en maintenant et intensifiant l'offre de bus sur des axes forts, en clarifiant les tracés des lignes et en améliorant la performance de ces lignes.

Il s'agira d'un réseau hiérarchisé avec les 2 lignes du tramway, des lignes « armatures » à fort cadencement et des lignes complémentaires desservant les zones moins denses. L'ensemble du réseau sera articulé autour de 5 pôles d'échanges : Gare/Porte Jeune/Nations/Rattachement/Lefebvre.



Réseau restructuré au centre de l'agglomération (projet Juillet 2005)

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

Afin de fixer les principes d'aménagement des points d'arrêt des bus, un projet d'expérimentation a été monté en 2005. Validé en mars par un groupe de travail composé d'élus, ce projet a également été soumis en septembre aux diverses associations représentatives des personnes handicapées.

La ligne retenue pour cette expérimentation est l'actuelle ligne 12 entre la Gare de Mulhouse et le Centre Hospitalier (Hôpital Emile Muller). La plupart des arrêts seront réaménagés pour faciliter l'accès aux bus et améliorer la sécurité. Les travaux seront engagés début 2006 afin de lancer l'expérimentation mi-2006.

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

Cette action débutera lorsque le nouveau réseau de bus sera mis en service. Précisons toutefois que le critère de performance des lignes de bus a été pris en compte dans la construction de ce nouveau réseau (cf action n° 3)

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

Depuis avril 2004, la qualité de service du réseau de bus fait l'objet d'un suivi régulier sur les critères de la ponctualité, de la propreté des bus, des informations aux points d'arrêt, de l'accueil de la clientèle et de la gestion des réclamations. En fonction des résultats obtenus, des bonus/malus sont appliqués.

Résultats 2004	Cumul 2004 (T2 à T4)	Seuil d'exigence	Bonus / malus
C1 : ponctualité	75,7 %	-	-
C2 : propreté des bus	78.9 %	80 %	-1000€
C3 : points d'arrêts	82.0 %	80 %	+2000€
C4 : réclamations	77.4 %	75 %	+2000€
C5 : accueil	82.1 %	85 %	-2000€
TOTAL 2004			+1000€

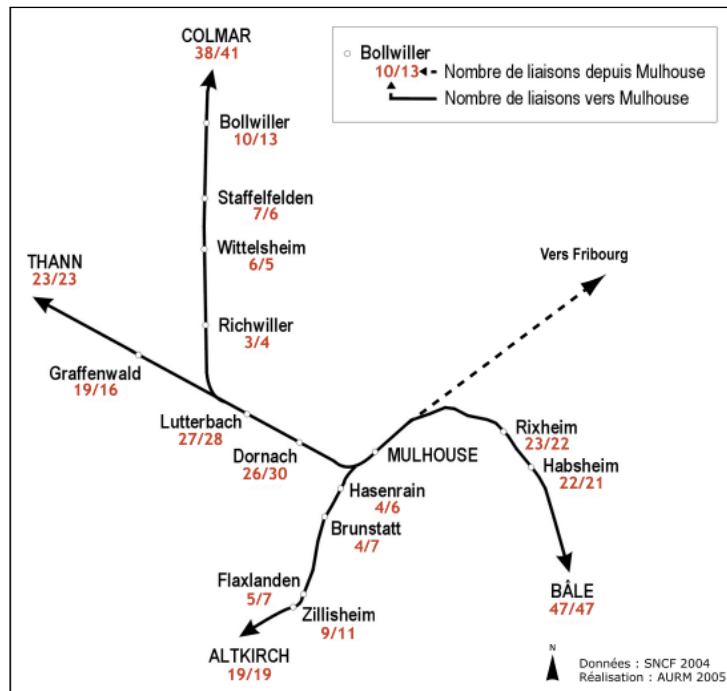
Résultats partiels 1er semestre 2005	Cumul 200 (T1 à T2)	Seuil d'exigence
C1 : ponctualité	76.7 %	85 %
C2 : propreté des bus	84.8 %	80 %
C3 : points d'arrêts	88.7 %	80 %
C4 : réclamations	79.6 %	75 %
C5 : accueil	73.8 %	85 %

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

ACTION N° 07 Poursuivre la modernisation du parc de bus

Aucun véhicule neuf acquis en 2005

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



A noter, la progression du nombre de liaisons entre Mulhouse et Bâle (+2 Aller/Retour par jour).

ACTION N° 09 Améliorer les dessertes interurbaines par car

Pas de modification depuis l'adoption du schéma directeur en 2003.



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

ACTION N° 10 Poursuivre l'intégration tarifaire

Le groupe de travail piloté par le Conseil Régional d'Alsace et composé de l'ensemble des autorités organisatrices des transports en Alsace, ainsi que de la SNCF, de la CTS et de Soléa, s'est réuni plusieurs fois en 2005.

Les études ont porté sur un partage de la région en zones, sur les titres combinés (permettant de circuler sur plusieurs réseaux avec un seul titre) et sur la préparation d'une expérimentation. Celle-ci devrait débuter en 2006 sur différents axes et en particulier sur l'axe Mulhouse - Kruth. Les premiers titres combinés devraient être les abonnements mensuels et les tickets 24h (ou journée).

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

Un autre groupe de travail, qui regroupe les mêmes partenaires que pour l'intégration tarifaire, étudie le moyen de développer l'information multimodale en Alsace.

Plusieurs scénarios ont été proposés par un bureau d'études et approfondis en 2005. Ils s'appuient tous sur la diffusion d'information via Internet. Les différences d'un scénario à l'autre portent sur la richesse des informations (avec ou sans la possibilité de construire un itinéraire de porte à porte, avec ou sans l'intégration d'informations sur les déplacements en voiture...).

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

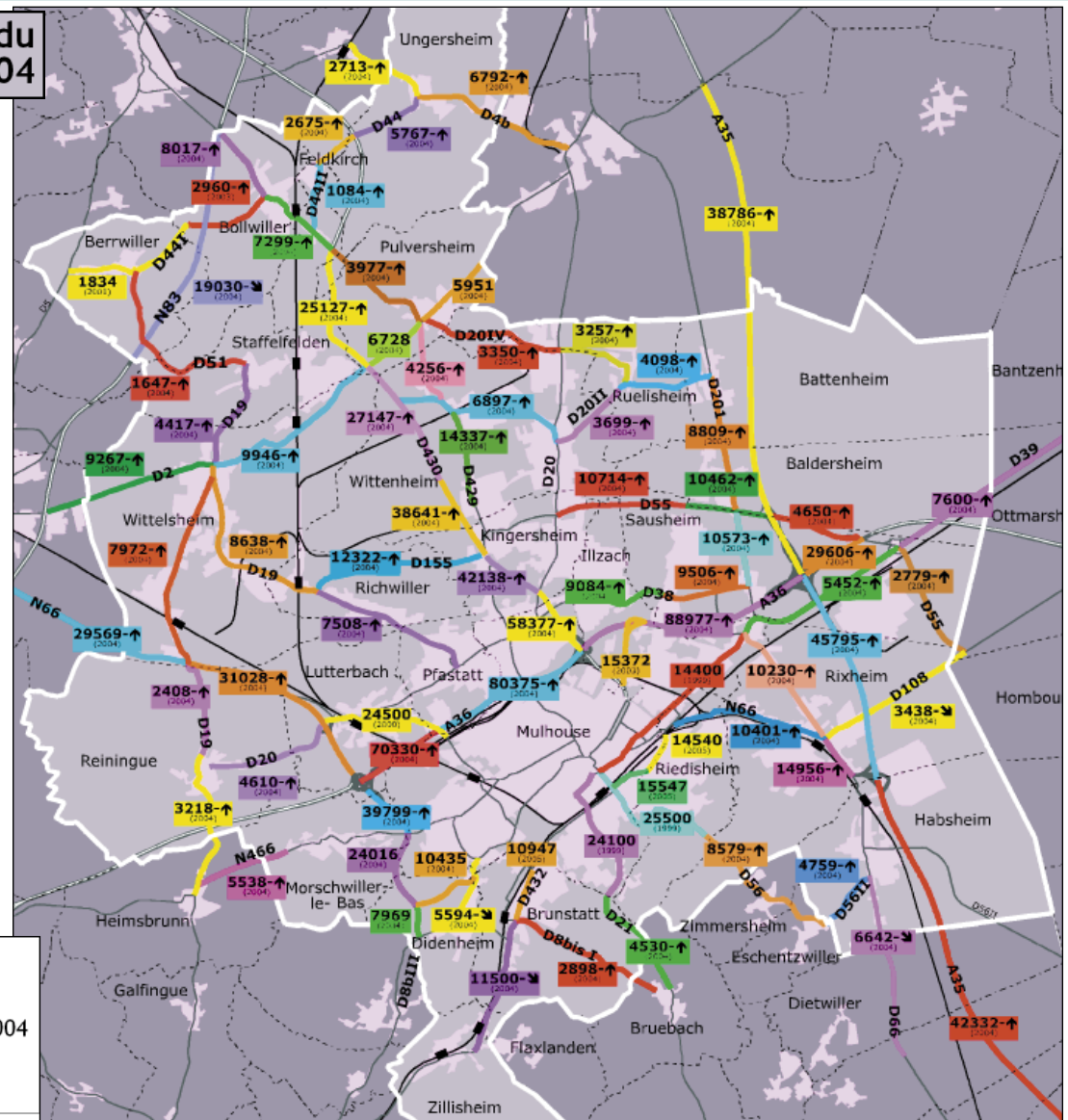
Pas de modification depuis 2004 du titre indigo.

Nombre de jours où ce titre a été mis en service en 2005 en raison de pics de pollution : 6 jours (entre le 21 et le 28 Juin)

2.1. Les voies publiques la circulation automobile

2.1. La circulation automobile - *indicateurs quantitatifs*

Niveau de trafic sur les grands axes routiers du périmètre d'étude du PDU en 2004



2.1. La circulation automobile - *indicateurs quantitatifs*

Les faits marquants entre 2003 et 2004 sont :

↳ ***pour les autoroutes*** : la hausse de 4% en moyenne des flux autoroutiers avec notamment une augmentation des flux de 6.6% sur la portion de l'A.35 comprise entre l'échangeur de Rixheim et celui de Bartenheim;

↳ ***pour les nationales*** :

⇒ la croissance des flux se poursuit à un niveau élevé sur la N.66 entre la D.19 à Wittelsheim et le giratoire de Morschwiller-le-Bas (+6.5%);

⇒ il en va de même pour la N.466 entre Heimsbrunn et Morschwiller-le-Bas (+5.9%);

⇒ le léger recul des flux sur la N.83 (-0.2%) dans la portion traversant le périmètre du PDU (rappel : +7% entre 2002 et 2003);

↳ ***pour les départementales*** :

⇒ la baisse importante des flux observée sur la D.66 (-23.9%) depuis l'ouverture de l'échangeur autoroutier de Sierentz;

⇒ l'impact de l'ouverture du Boulevard Urbain sur la D.8bIII à Didenheim (-65.5%);

⇒ le recul des flux sur la D.108 (-8%) entre la D.201 et la D.55 Rixheim Est;

⇒ la hausse de 8.5% des flux sur la D.429 entre la D.430 et la D.2;

⇒ l'augmentation de 6% des flux sur la D.433 (déviation de Brunstatt);

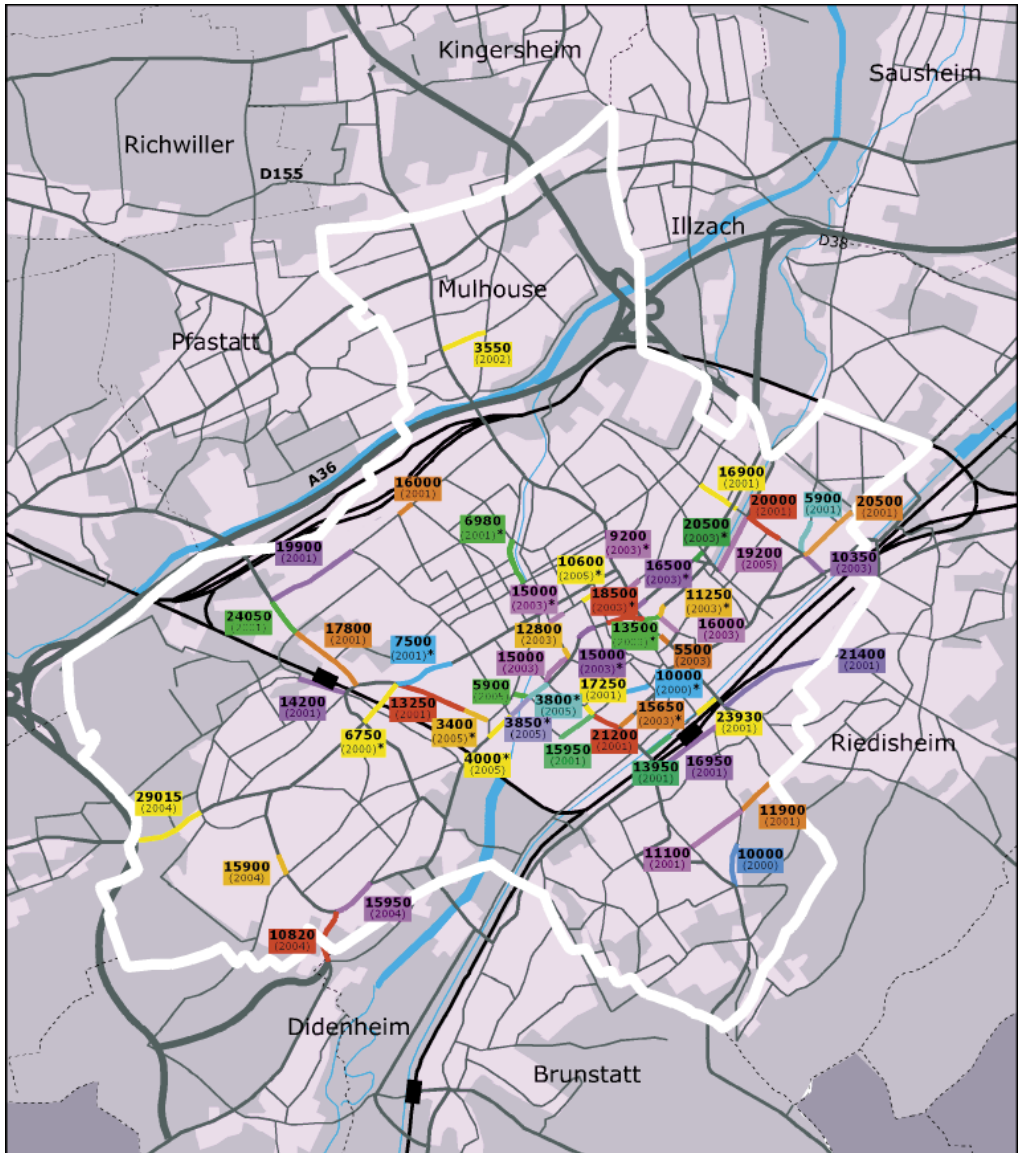
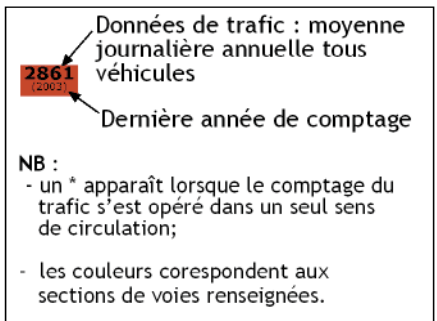
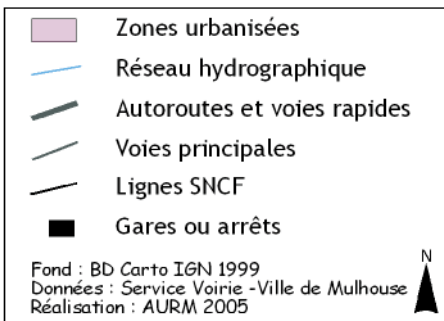
⇒ la croissance de 9% des flux sur la D.20II entre le giratoire du Schoenensteinbach et le centre de Wittenheim;

⇒ l'augmentation de 19.6% des flux sur la D.55 sur la portion comprise entre l'A.36 (échangeur de Peugeot) et l'A.35 (l'échangeur de Sausheim);

⇒ la hausse de 20.5% des flux sur la D.155 entre la D.430 et la D.19I à Richwiller.

2.1. La circulation automobile - *indicateurs quantitatifs*

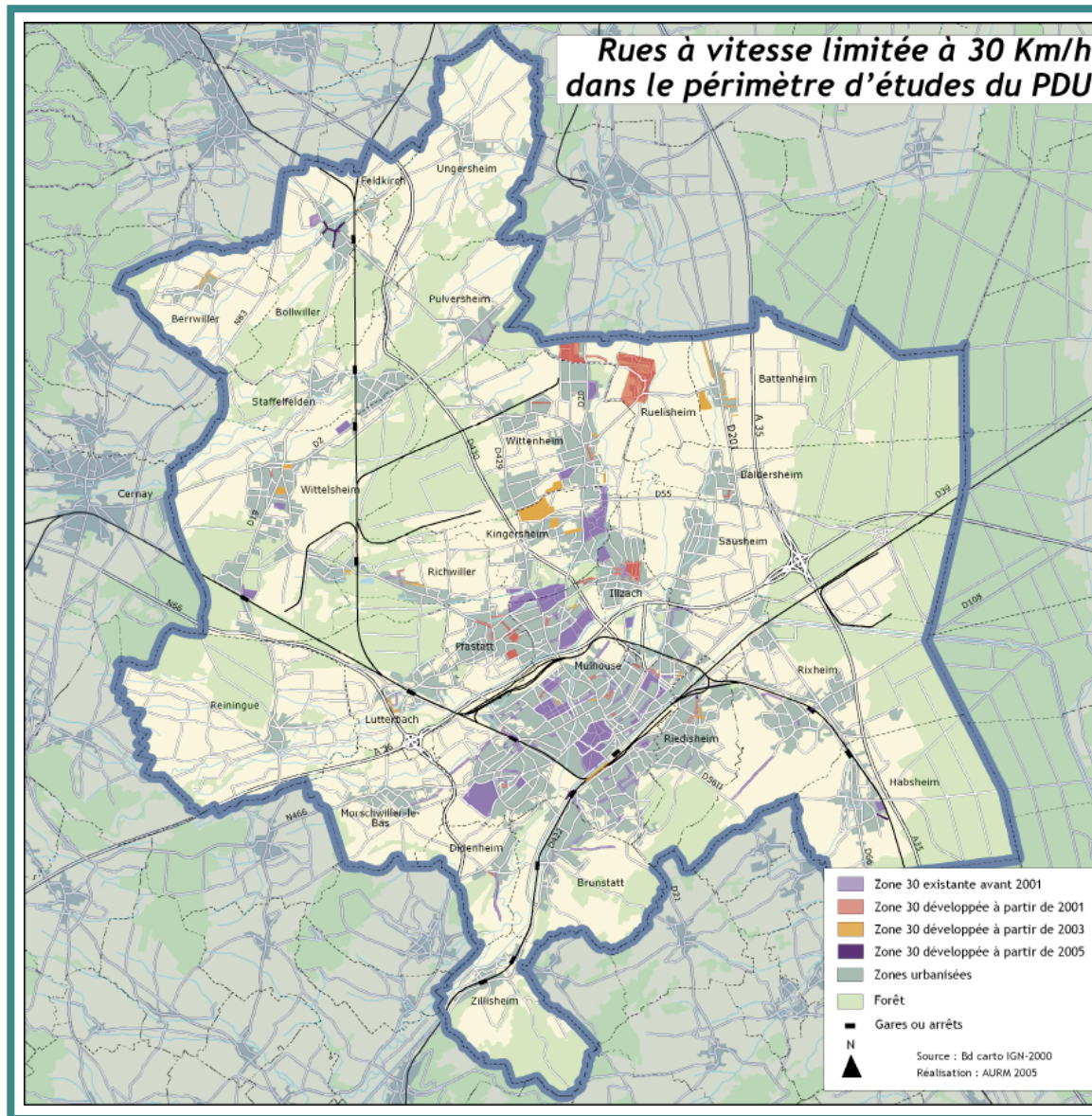
Niveau de trafic sur les voies mulhousiennes en 2004



2.1. La circulation automobile - *indicateurs quantitatifs*

Pas d'informations supplémentaires.

2.1. La circulation automobile - *indicateurs quantitatifs*



Peu d'évolutions en ce qui concerne les voies dont la vitesse de circulation est limitée à 30 Km/h par rapport à l'état 2004.

Toutefois, il faut noter la mise en zone 30 des rues desservant le centre-bourg de Bollwiller.

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

ACTION N° 13

Réaliser un système d'évitement du centre d'agglomération

La voie Sud passe aujourd'hui en phase opérationnelle de travaux. Les études de niveau avant-projet et projet sont achevées. L'enquête publique qui s'est déroulée en 2004 a donné lieu à un avis favorable, et la Ville de Mulhouse dispose, depuis, de l'ensemble des autorisations nécessaires (Bouchardeau, arrêté loi sur l'eau, déclaration de projet) tant pour l'opération «Voie Sud» que pour l'opération connexe «Déplacement de l'écluse 41».

Les mesures conservatoires (cadre du futur souterrain sous le parvis de la gare SNCF), anticipées du fait de la réalisation du tramway, ont été achevées en été 2005. L'automne 2005 a vu débuter les travaux du Pont de la Fonderie et du déplacement de l'écluse. Les travaux de voirie sont prévus en 2006 pour un achèvement et une mise en service partielle des tronçons EST et OUEST dès 2007. La partie centrale fera l'objet de travaux sur la période 2008-2009.

Le planning de réalisation de la liaison Hofer-Lefèbvre n'est pas encore arrêté.

Signalons enfin que la déviation de Wittelsheim a été ouverte à la circulation le 1er juillet.



ACTION N° 14

Mettre en place un groupe de travail «voirie»

Action non lancée.

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

ACTION N° 15

Temporiser la circulation automobile sans pénaliser les bus

Pour temporiser la circulation automobile, environ 80 aménagements (60 en 2004) ont été réalisés entre l'été 2004 et l'été 2005 (dans 22 des 26 communes du PDU).

Cette année, les types d'aménagements les plus fréquents ont été les plateaux (+15 contre +1 en 2004), les rétrécissements de chaussée (+15) et les zones 30 ou limitations à 30 km/h (+13 contre +8 en 2004). Suivent les îlots centraux (+9), les giratoires (+8 contre +15 en 2004), les chicanes (+8), les passages alternés (+6), le stationnement alterné (+4), les coussins berlinois (+4) et enfin un dos d'âne, un ralentisseur trapézoïdal et une bande rugueuse.

Par rapport à l'année passée, nous relevons que le nombre de plateaux aménagés dans les carrefours a fortement progressé ainsi que le nombre de zones 30 et de chicanes. Les réalisations permettant de réduire la largeur de la chaussée sont également nombreuses comme en 2004. Par contre l'aménagement de giratoires, d'îlots et de ralentisseurs a diminué.

A noter également quelques mises en sens unique de la circulation, notamment dans une zone résidentielle de Wittenheim, ainsi que le lancement d'une étude circulation au Kaligone.



Mulhouse - rue de la Bataille



Illzach - rue de Sausheim



Bollwiller - rue du Vieil Armand

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



Baldersheim - entrée rue de Sausheim



Feldkirch - rue Principale



Didenheim - triple stop



Mulhouse - Tivoli



Illzach - rue de Battenheim



Berrwiller - rue d'Or

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

ACTION N° 16

Aménager les «points noirs»

S'il n'existe pas de points noirs, au sens de la définition donnée par la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR), les communes considèrent que plusieurs tronçons ou carrefours pourraient faire l'objet d'aménagements en vue d'améliorer la sécurité des circulations.

Le tableau ci-contre en donne une énumération non exhaustive :

Commune	Tronçons ou carrefours
Battenheim	Rue du Moulin : aménagement prévu par la CCIN fin 2005
Berrwiller	Rue Principale CD44I (étude sécurité réalisée avec la DDE)
Bollwiller	Carrefour Baumann x chemin de l'herbe x route de Guebwiller
Brunstatt	Carrefour giratoire Damberg x av Altkirch Intersection Clémenceau x av Altkirch Evoqués en 2004 : carrefour St Odile, RD433 x RD8bisII (route de Dornach), RD433 x RD8bisI (rue de la Libération)
Didenheim	Traversée de la commune
Feldkirch	Route de Mulhouse (RD429) Rue des Bois (RD44II)
Habsheim	RD 201 (trop de poids lourds)
Illzach	Rue des Vosges (vitesse) : étude de circulation en cours Rue de Sausheim (vitesse) : tronçon Curie / av des Rives de l'III
Lutterbach	Rue du Gal De Gaulle
Morschwiller	L'ensemble de la traversée de la commune (RN466)
Mulhouse	En attente d'éléments de la Police Nationale
Pulversheim	Entrée de ville rue d'Ensisheim, traversée rue d'Ensisheim Entrée de ville rue de Mulhouse et de Guebwiller Motion signalant le danger au niveau de l'échangeur routier route de Cernay : aucune suite à ce jour (octobre 2005) de la part des services de l'Etat
Riedisheim	Carrefour Paix x Alsace Paix x Alliés (sortie pompiers) Rue Poincaré (aménagements prévus : zone 30 + arrêt bus + aménagement voirie)
Staffelfelden	Entrées de ville : rue de la République en venant de Wittelsheim carrefour rue Mélusine x rue d'Ensisheim
Zillisheim	RD432 Croisement rues du Séminaire x du Chêne

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

ACTION N° 17

Sensibiliser les automobilistes à diminuer leur vitesse

Types de dispositif de sensibilisation utilisés	Lieu et date
Panneaux de sensibilisation (hors abords des écoles)	<p>Illzach : 12 panneaux placés sur les grands axes suite à un concours de dessins dans les écoles (2ème semestre 2004/2005) (action à l'initiative des Fédérations de parents d'élèves, soutenue financièrement par la Ville)</p> <p>Berrwiller : rues Victor Baur, Croisière et d'Or (2004)</p>
Campagne de contrôles radars	<p>Bollwiller (rues de Staffelfelden, du Viel Armand et route de Guebwiller)</p> <p>Habsheim (rue du Gal De Gaulle + rue de la rampe)</p> <p>Illzach : contrôles réguliers (du 01/05/04 au 31/12/04 95 contrôles-90 infractions à la vitesse, 2 suspensions de PC) (Eurolazer acquis en 2004)</p> <p>Kingersheim (1 à 2 fois par semaine)</p> <p>Lutterbach (à l'initiative de la gendarmerie)</p> <p>Pfastatt (sur l'ensemble de la commune depuis juin 2005, date d'acquisition d'un radar mobil par la police municipale)</p> <p>Richwiller (rue principale par la gendarmerie)</p> <p>Rixheim : 6 contrôles/mois</p> <p>Wittenheim : 2/3 par mois par la police nationale (demandes communes ou initiative PN axes importants (St Cloud, Schweitzer)</p>
Campagne de communication	<p>Berrwiller : Bulletin municipal (2004)</p> <p>Illzach : écoles maternelles et élémentaires, campagnes de sensibilisation des parents par le biais des enfants à l'aide de supports (cartes postales...). La vitesse a été l'un des sujets abordés parmi d'autres (MO Police Municipale)</p> <p>Kingersheim magazine : respect des zones 30</p> <p>Ruelisheim : écoles + distribution aux parents d'élèves + flash info + journal du mois d'août + rentrée scolaire</p>
Campagne dans le cadre de l'opération nationale de la sécurité routière	<p>Illzach : axes principaux dont RD : information sur panneaux électroniques et contrôles préventifs (semaine 42 en 2005)</p> <p>Pfastatt : rappel sur le Code de la Route à destination des séniors + contrôle systématique des véhicules à l'entrée et la sortie des écoles par la police municipale à l'aide de la Prévention Routière (« les trajets de tous les jours sont dangereux tous les jours »)</p> <p>Rixheim</p>
Autre	<p>Didenheim : sensibilisation des automobilistes traversant la commune effectuée par les parents d'élèves le 24 mai 2005</p> <p>Habsheim (panneaux de sensibilisation abords école : rues de Kembs et du cerf + mise en conformité feux De Gaulle x Chapelle)</p> <p>Illzach : panneau tri-flashes rues des Vosges / Modenheim (octobre 2005)</p> <p>Lutterbach : Journée sans voiture pour les écoles 2x 1jour</p> <p>Zillisheim : flash nocturne entrée depuis Illfurth dont le fonctionnement est confirmé + journée sans voiture (APEZ) le 30/04/05 avec interdiction de circuler sur certaines rues entre 8h45 et 9h15 ainsi qu'entre 11h40 et 12h20 et rues barrées (rues du Repos, de la Barrière, Grand'Rue, du Séminaire, Gal Pléssier)</p>

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

En novembre 2004, deux radars automatiques étaient en fonctionnement dans le périmètre du PDU. Depuis, trois nouveaux radars ont été mis en service :

- sur la RN66 à hauteur de Wittelsheim;
- sur l'allée Nathan Katz à Mulhouse;
- sur la RD430 à hauteur de Wittenheim.



La police nationale utilise également dans le département du Haut-Rhin depuis février 2005 un radar «embarqué» à l'arrière d'une voiture banalisée. 70% de l'activité de ce radar était prévue dans l'agglomération mulhousienne.

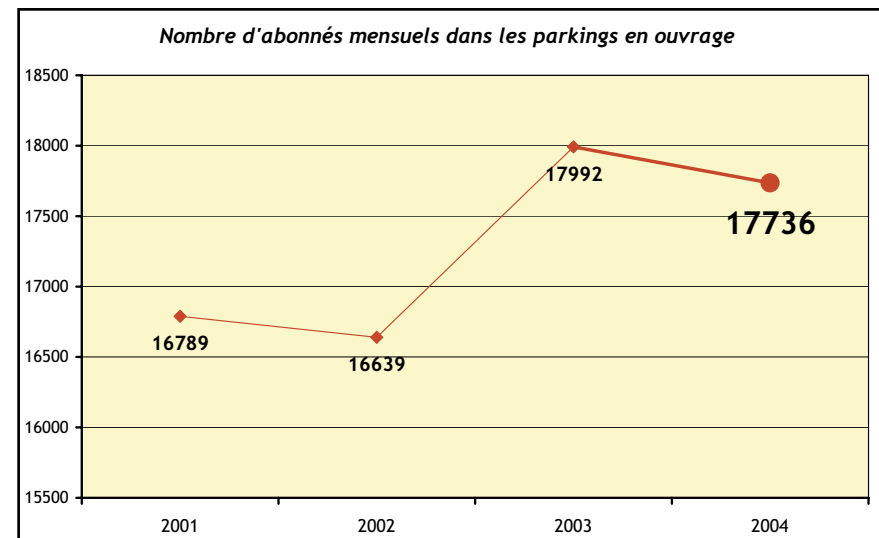
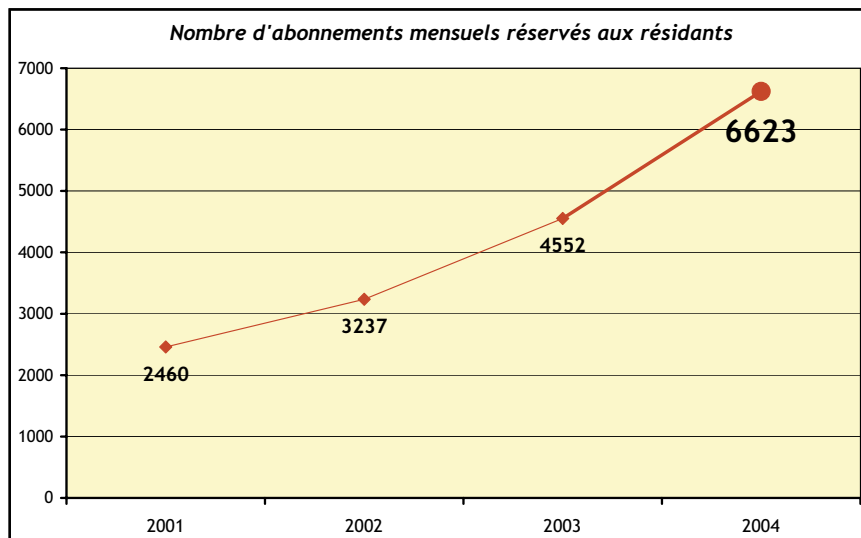
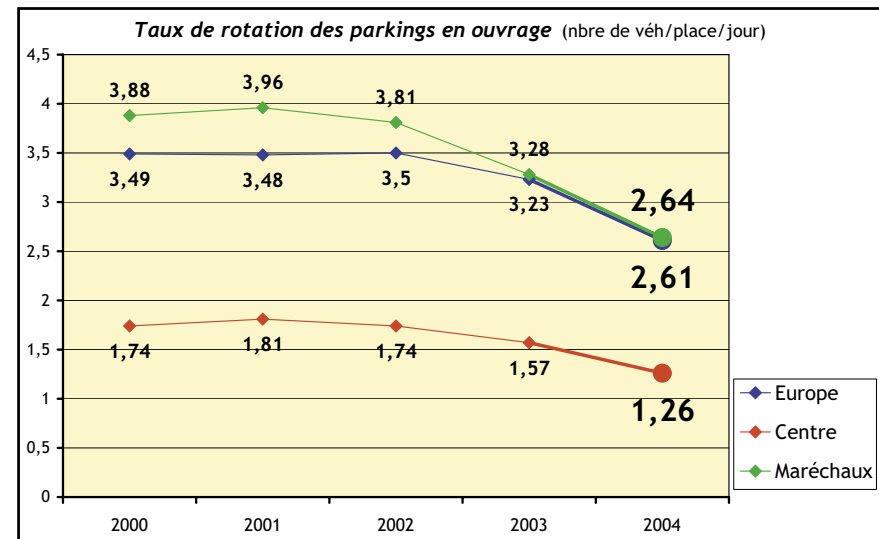
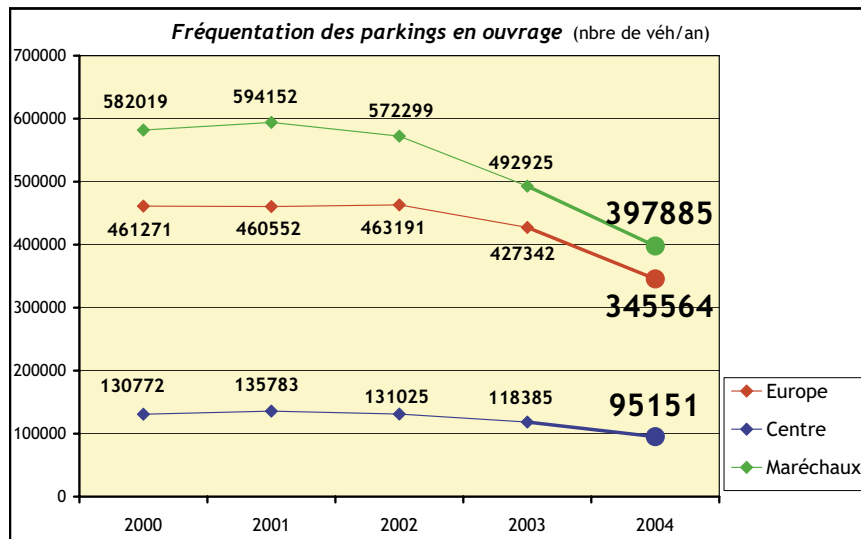
ACTION N° 18 Développer l'utilisation de revêtement anti-bruits sur les voies primaires de l'agglomération

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

- . Rixheim : mur antibruit le long de l'A35 (tranche 1 terminée, tranche 2 mars 2006);
- . Mulhouse : merlon antibruit le long de l'A36 à hauteur d'Illzach et de Bourzwiller (démarrage en mars 2005 - 15 mois de travaux).

2.2. Les voies publiques le stationnement

2.2. Le stationnement - indicateurs quantitatifs



Données Ville de Mulhouse - 2004

2.2. Le stationnement - *indicateurs quantitatifs*

La baisse de la fréquentation et du taux de rotation des parkings en ouvrage se poursuit en 2004, en particulier pour les parkings Maréchaux et Europe.

Dans ces mêmes parkings, le nombre d'abonnés mensuels est également en diminution après une forte hausse entre 2002 et 2003.

Par contre, le nombre d'abonnements mensuels vendus aux résidants connaît toujours une forte progression (+40% en 2003/+45% en 2004).

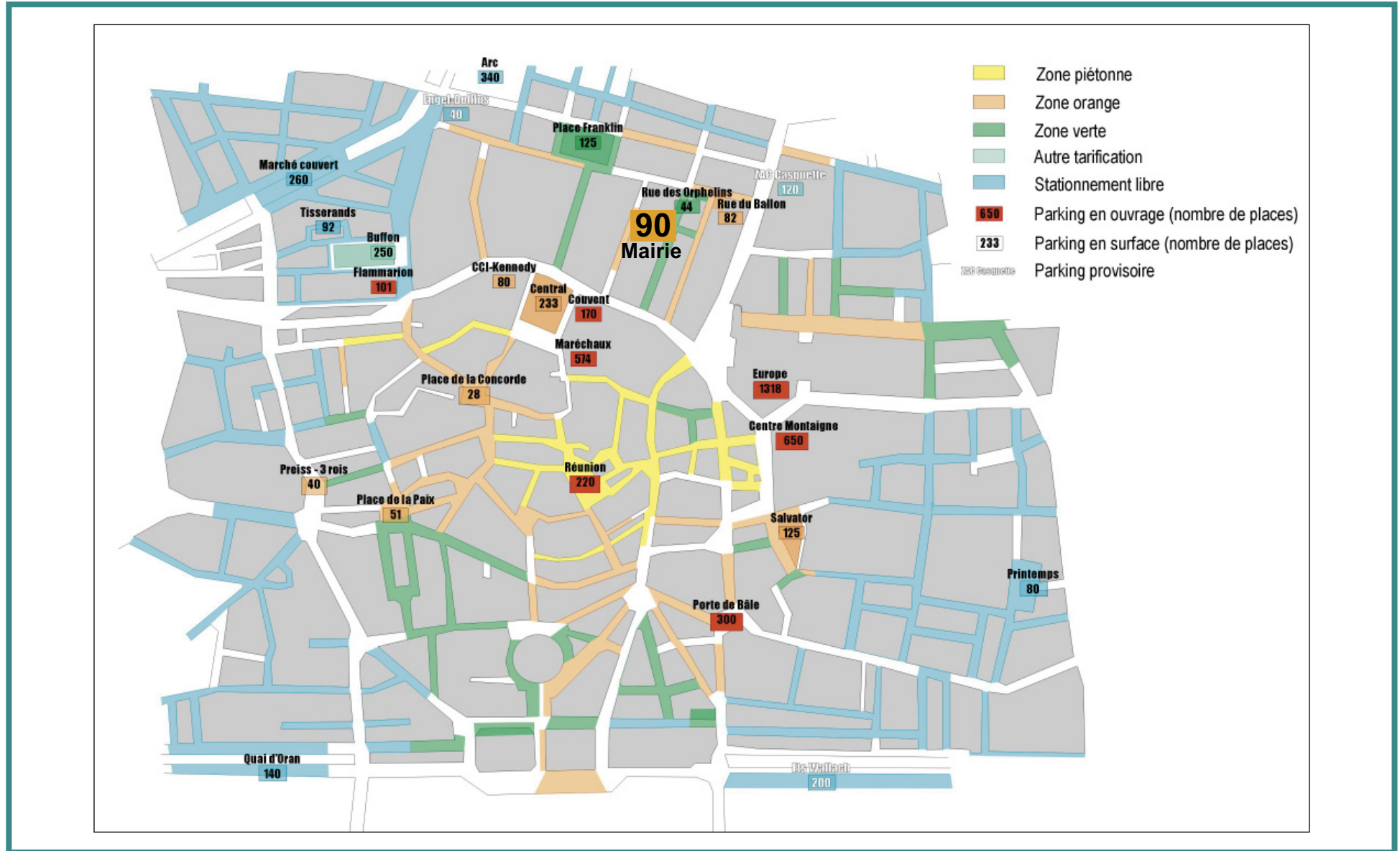
Taux de rotation :
occupation moyenne d'une
place de stationnement par
jour

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 - *indicateurs quantitatifs*

Un nouveau parking public existe depuis 2005 derrière la Mairie, suite à la démolition des bâtiments contigus à la rue des Orphelins, et au réaménagement du parking des agents de la Ville. Le tarif appliqué est celui de la zone orange.

Aucune autre évolution n'est à relever en 2005.

2.2. Le stationnement - suivi des actions du PDU

ACTION N° 19 **Etendre la zone de stationnement payant au centre de l'agglomération**

Action non engagée pour le moment.

Elle débutera suite à la mise en service du tramway urbain.

ACTION N° 20 **Améliorer la signalétique des parkings**

Action non engagée pour le moment.



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 2004 et l'été 2005 :

Dispositif	Commune
<i>Zone bleue</i>	Bollwiller : environ 10 places Illzach : 239 places (dont +36 rue de Sausheim depuis l'été 2004) Mulhouse : environ 20 places au centre de Dornach Pfastatt : environ 100 places (pas d'extension depuis l'été 2004) Rixheim : 118 places Wittenheim : indéterminé (pas d'extension depuis l'été 2004)
<i>Stationnement gratuit à durée limitée</i>	Lutterbach : 13 places (dont + 4 places limitées à 15mn rue de la gare depuis l'été 2004) Riedisheim : 19 (dont +5 places limitées à 10/20 mn depuis l'été 2004) Rixheim : 1 place limitée à 10 mn depuis 2004 Wittenheim : 2
<i>Stationnement payant</i>	Mulhouse
<i>Aucun</i>	Baldersheim, Battenheim, Berrwiller, Brunstatt, Habsheim, Kingersheim, Richwiller, Ruelisheim, Staffelfelden, Zillisheim

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 question des parkings relais est notamment abordée dans le cadre de l'étude sur les extensions potentielles du réseau TCSP à long terme (action n°2).

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

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 collectifs

Aucun PLU ou POS ne comporte de norme de stationnement spécifique (norme plafond ou abaissement de la norme plancher) dans les secteurs bien desservis par les transports publics.

Il faudra vraisemblablement attendre la mise en service du tramway pour que cette question soit abordée.

A noter toutefois, le projet de la Ville de Mulhouse :

«1) Adaptation au tracé définitif du tram-train des périmètres particuliers A et B correspondant aux lieux les mieux desservis en transports collectifs

2) En périmètre B : pas de prescription pour les constructions à usage de bureaux, de services ou de commerces, compte tenu de l'augmentation de l'offre de transports collectifs apportée par la réalisation du tram-train.

Rappel des normes au P.O.S. en vigueur

Occupation	périmètre A	périmètre B	reste du POS
logements	1 place/ 100 m ² h.o.	1 place/ 100 m ² h.o.	1 place/ 100 m ² h.o.
commerces < 300 m ²	0	0	0
commerces 300 à 2000 m ²	1 place/ 50 m ² h.o.	1 place/ 100 m ² h.o. (a)	1 place 50 m ² h.o.
commerces > 2000 m ²	1 place/ 25 m ² h.o.	1 place/ 50 m ² h.o. (a)	1 place/ 25 m ² h.o.
bureaux et services	1 place/ 70 m ² h.o.	1 place/ 100 m ² h.o. (a)	1 place/ 50 m ² h.o.

(a) projet de modification : «pas de prescription pour ces constructions en périmètre B»

Le périmètre A couvre un rayon de 500 m autour du tracé du tram urbain (hors ligne tram-train périurbain) et le périmètre B un rayon de 500 m autour de la porte jeune et 500 m autour de la gare.»

Pour inciter les pendulaires à l'usage des transports collectifs ou des modes doux, il est possible d'utiliser le levier des normes de stationnement pour les bureaux.

Selon le Certu, il faudrait instaurer des normes plafonds (ou maximales) ou du moins, réduire les seuils minimum en-dessous de 1 place minimum pour 60 m² (exemple de Nancy : 1 place minimum pour 100 m²).

Exemple de normes de stationnement plafond dans les constructions de bureaux de quelques agglomérations européennes :

Lyon : selon les secteurs (6), de 1 place maximum pour 120 m² à 1 place maximum pour 50 m² (et 1 place minimum pour 100 m² dans les autres secteurs);

Francfort : selon les secteurs du centre à la périphérie de 1 place maximum pour 175 m² à 1 place maximum pour 35 m²;

Bruxelles : selon la desserte en transports collectifs, 1 place maximum pour 200 m² à 1 place maximum pour 90 m²;

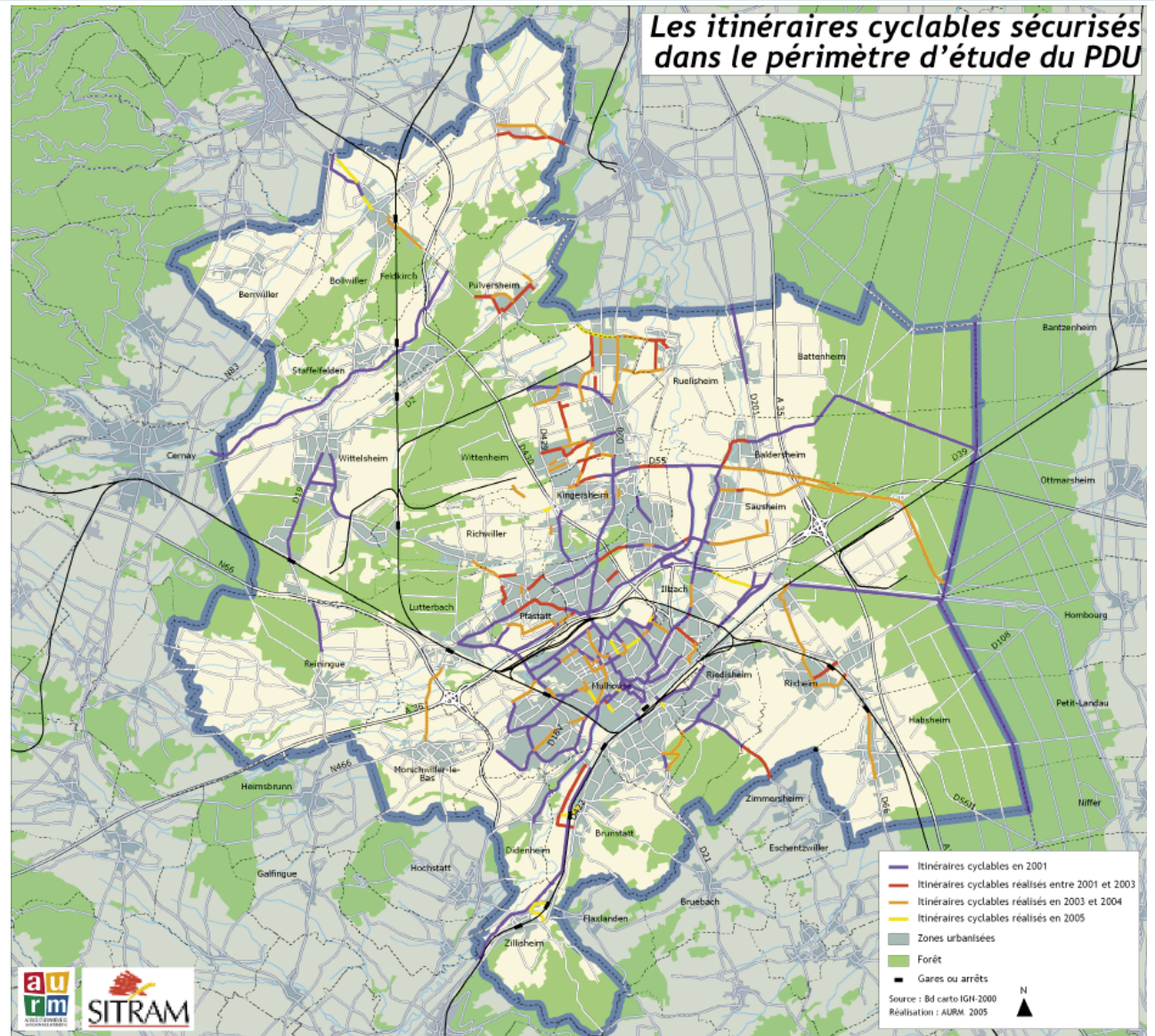
Genève : de 1 place maximum pour 250 m² en centre ville à 1 place maximum pour 50 m² en grande périphérie.



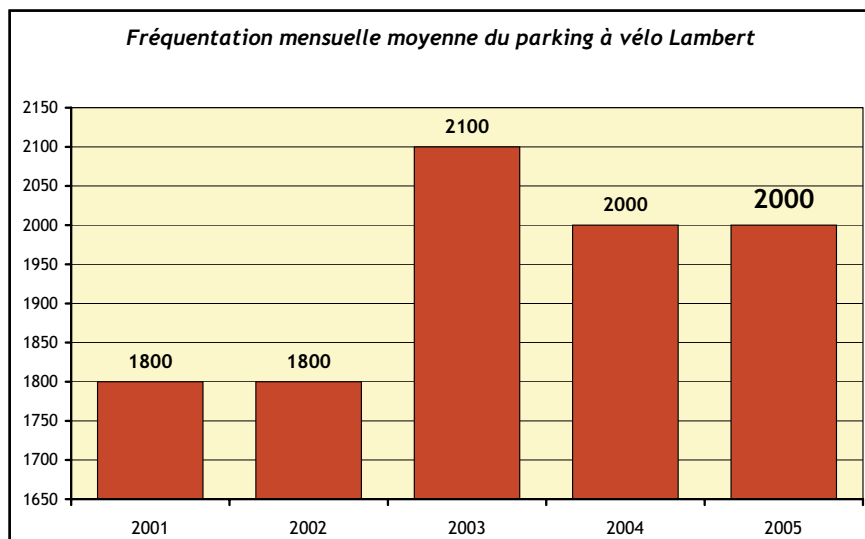
2.3. Les voies publiques les vélos

2.3. Les vélos - indicateurs quantitatifs

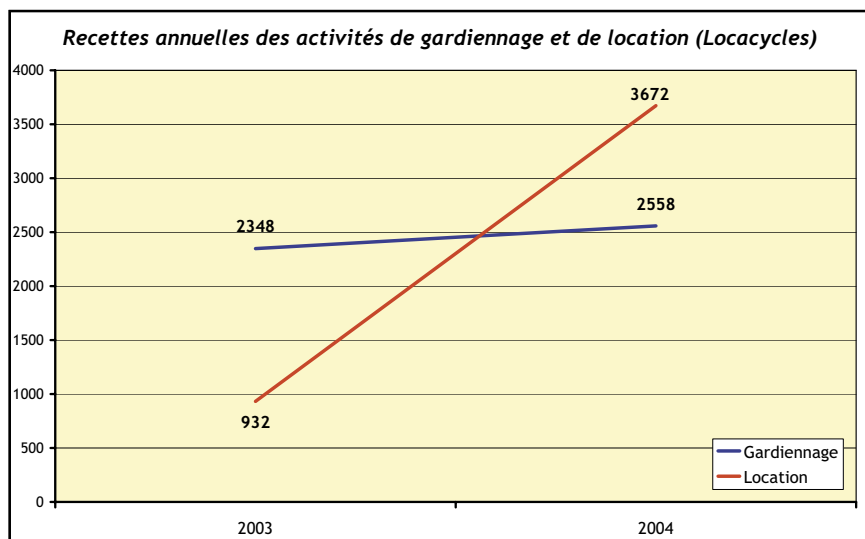
Les itinéraires cyclables sécurisés dans le périmètre d'étude du PDU



2.3. Les vélos - indicateurs quantitatifs



Données Ville de Mulhouse - 2005



Données Locacycles - 2004



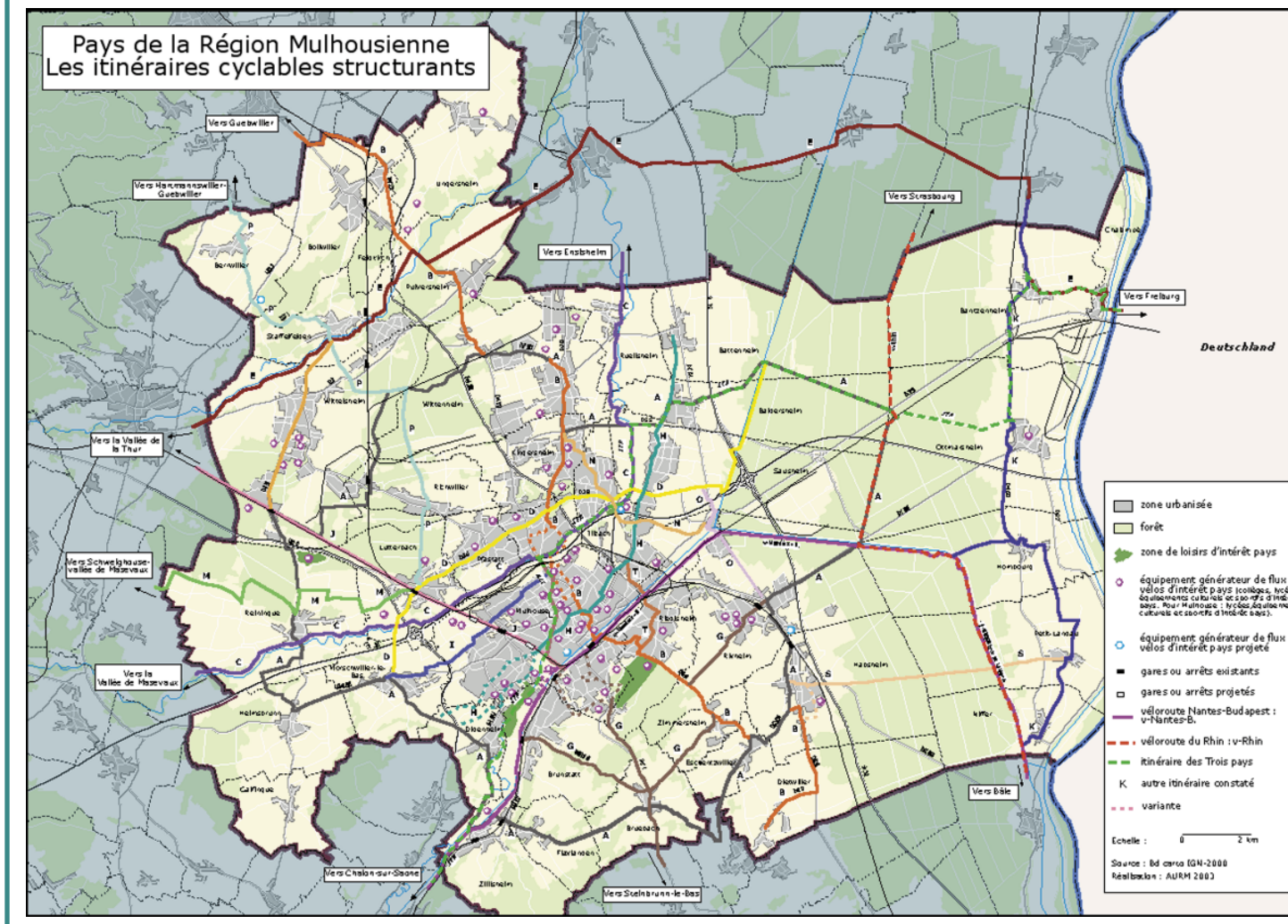
Depuis 2004, la fréquentation du parking à vélos Lambert s'établit aux alentours de 2000 visiteurs par mois.

Concernant l'activité de l'association Locacycles, il est à relever que les recettes issues de la location de vélos progressent significativement et dépassent pour la première fois en 2004 celles de l'activité de gardiennage qui sont, elles, en légère augmentation.

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



Le schéma directeur des pistes cyclables du Pays est en cours de validation.

2.3. Les vélos - suivi des actions du PDU

ACTION N° 25

Définir une programmation pluriannuelle d'aménagement cyclables

Le schéma directeur des pistes cyclables de la Camsa est actuellement en cours d'élaboration (phase de validation).

Principaux aménagements cyclables dans l'agglomération :

Commune	Réalisations
<i>Bollwiller</i>	- rue de Soultz : piste cyclable (Camsa) - rue de Guebwiller : bande cyclable (Camsa)
<i>Brunstatt</i>	rue de la Libération et rue de France : piste mixte vélos et piétons (MO Commune de Brunstatt)
<i>Habsheim</i>	rue du Général de Gaulle : bande cyclable (MO CCIN)
<i>Illzach</i>	rue du Puit et avenue de Suisse : piste cyclable (2km)
<i>Kingersheim</i>	- prolongement de la rue Bigarreau : piste cyclable (MO Ville de Kingersheim) - rue de Richwiller devant le nouveau Castorama : piste cyclable (MO Castorama - réf schéma Camsa)
<i>Morschwiller</i>	rue du Moulin : bande cyclable (environ 600m) (MO Camsa- réf Camsa)
<i>Richwiller</i>	rue principale : modification d'une bande existante en piste par la DDE (réf : schéma Camsa)
<i>Rixheim</i>	rue de Habsheim : piste cyclable (CCIN)
<i>Zillisheim</i>	rue du Gal Plessier : piste cyclable d'environ 600m (Camsa)

Mulhouse :

Sites	Type d'aménagement (bande, piste contresens ...) et longueur	Maîtrise d'ouvrage
<i>Rue Vauban</i>	Bande cyclable 360 m	CAMSA
<i>Rue de la 4ème DMM</i>	Itinéraire Nord sud avec contresens cyclables en site propre (800 m)	CAMSA
<i>Avenue du Repos</i>	Bande cyclable 250 m	CAMSA
<i>Rue Gay Lussac</i>	Amélioration/réfection des aménagements existants (600 m de pistes et bandes)	CAMSA
<i>Rue de la Marne</i>	Liaison des aménagements de la rue du Traîneau à ceux du Bd Stoessel (850m de bandes + pistes)	CAMSA
<i>Rue de l'Arsenal</i>	Contresens cyclable (50m) réalisé (itinéraire est-ouest parallèle à l'avenue Kennedy)	CAMSA
<i>Carrefour Tivoli</i>	Pistes et bandes cyclables réalisées dans le cadre de l'aménagement d'un double giratoire (700m)	Ville de Mulhouse Financement CAMSA
<i>Carrefours à feux</i>	50 carrefours ont été équipés de sas 2 Roues	CAMSA
<i>Axes Tramway</i>	Aménagement de nombreuses pistes et bandes cyclables Nouveau pont réservé aux piétons et cyclistes sur le canal de l'Ill entre la Mertzau et Bourtzwiller	SITRAM

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

D'ici fin 2005, 20 nouveaux contre-sens cyclables devraient également être réalisés au centre ville de Mulhouse.

Entre l'Ecomusée d'Ungersheim et Ensisheim, une nouvelle piste cyclable de 5,6 km, dont un nouveau pont, a été ouverte en octobre. Cette piste a bénéficié d'un nouveau type d'enrobé qui s'inscrit dans une démarche de développement durable (liant fabriqué à partir de matières premières végétales).



Illzach - rue de Suisse



Bollwiller - rue de Sultz



Mulhouse - rue de la 4ème D.M.M.



Mulhouse - rue de l'Arsenal



Mulhouse - Boulevard Stoessel

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

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** : +8 (3 église St Georges ; 3 église St Odile ; 2 place de la Mairie);
- **Morschwiller** : +12;
- **Mulhouse (hors axes tramway)** : +200;
- **Mulhouse (axes tramway)** : environ +170 (dont 15 sur le parking relais de l'Université, 34 aux abords de la gare et 16 aux abords du Kinépolis);
- **Wittenheim** : + 8 devant la Mairie.

Le suivi de cette action nouvelle n'est pas encore assuré en ce qui concerne le stationnement des vélos sur les lieux de travail, dans les établissements scolaires et dans les pôles d'échanges.

En ce qui concerne le stationnement des vélos sur les lieux d'habitation, le POS de la Ville de Mulhouse est pour le moment le seul à fixer des minimas obligatoires pour les nouvelles constructions : «SHON (surface hors oeuvre net) supérieure à 500 m² : un local ou une aire de stationnement aménagée d'une surface équivalent à au moins 1 % de la SHON».





2.4. Les voies publiques les piétons

2.4. Les piétons - suivi des actions du PDU

ACTION N° 27 Rédiger une charte piétons

Action non engagée pour le moment.

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

Commune	Aménagements réalisés aux abords des écoles pendant l'année passée
Baldersheim	école maternelle : mise en place de barrières de sécurité, interdiction de stationner
Berrwiller	école « Les 3 collines » : zone 30 + ralentisseurs + panneaux + parking aménagé à proximité (pas toujours utilisé par les parents)
Bollwiller	maternelle du Château : plan de circulation – signalisation voirie, piste sur rue de Soultz
Feldkirch	école mixte et maternelle : aménagement plateau + zone 30 + annonce école par feux clignotants + barrières de sécurité (réalisé en 2003)
Habsheim	école primaire Nathan KATZ : parking «dépose minute» avec plots matérialisant circuit piétonnier avec mise en place interdiction de stationner au carrefour/et accès école et parking
Illzach	- école maternelle et élémentaire des Jonquilles : pose de barrières - école élémentaire G. Sac : déplacement de passages piétons
Lutterbach	école R. Cassin : rue Foch entre les rues Montceau les Mines et Chanoine Ackermann, accès limité aux riverains (prévu automne 2005)

Commune	Aménagements réalisés aux abords des écoles pendant l'année passée
Morschwiller	construction d'un nouveau groupe scolaire et périscolaire avec parking + arrêts minute + chaussée rétrécie + piste cyclable + trottoirs sécurisés : une voirie adaptée à la circulation et un doublement des accès
Pfastatt	école primaire du Fehlacker : zone 30 + cheminement piétons sur trottoir avec marquage au sol (déjà vu en 2004 ?)
Riedisheim	école Lyautey I : amélioration de l'éclairage public sur l'espace d'attente des parents d'élèves
Rixheim	collège Dreyfus : nouvelle signalétique et ralentisseurs
Ruelisheim	limitation à 30 km/h dans tout le village y compris aux abords des écoles (rq : disposition prise avant l'été 2004)
Zillisheim	école Sitzmann : chaussée rétrécie

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

Mulhouse	Aménagements réalisés
<i>Ecole rue du Tunnel</i>	Avancée de trottoir
<i>Ecole Sellier</i>	Pose de coussins berlinois
<i>Ecole maternelle Sébastien Bourtz</i> (travaux programmés)	Aménagement d'un îlot central pour faciliter la traversée de chaussée.
<i>Ecole Koechlin</i>	Elargissement de trottoir et création d'un passage protégé rue de la Charité
<i>Ecole Celestin Freinet</i>	Aménagement d'une avancée de trottoir



Habsheim - parking «dépose-minute» et protection du circuit piétonnier

Commune	Autres opérations engagées
<i>Baldersheim</i>	information des parents d'élèves, intervention de la gendarmerie et des brigades vertes
<i>Berrwiller</i>	plan de circulation distribué aux parents d'élèves à la rentrée avec recommandations de stationnement
<i>Didenheim</i>	distribution à la rentrée de chasubles rétro-réfléchissantes à tous les élèves des écoles
<i>Habsheim</i>	panneaux de sensibilisation abords école : rues de Kembs et du cerf + réunion sur place avec gendarmerie et Prévention routière (mise en place «dépose minute»)
<i>Kingersheim</i>	présence renforcée de la police municipale qui veille à la libre circulation des piétons sur les trottoirs + mise en place d'un autobus pédestre «Carapatt'» début novembre sur l'école du centre avec 3 parcours de ramassage
<i>Riedisheim</i>	Etude de circulation quartier gounod (OSL)
<i>Rixheim</i>	actions dans les établissements scolaires par les services de la police municipale pour éduquer les enfants et les parents
<i>Ruelisheim</i>	lettre aux parents et usagers des écoles (c.f. campagne de communication «sensibilisation des automobilistes»)
<i>Staffelfelden</i>	parking provisoire avec interdiction de stationner sur les trottoirs

Le nombre d'aménagements et d'opérations de communication montre que ce sujet reste toujours une préoccupation importante des communes qui doivent principalement faire face aux stationnements illicites de nombreux parents d'élèves.

2.4. Les piétons - suivi des actions du PDU

ACTION N° 29

Améliorer l'accessibilité du territoire pour les Personnes à Mobilité Réduite

Type de mesures prises systématiquement lors des aménagements de voirie	Communes
<i>Rabaissement des bordures de trottoir au droit des passages piétons</i>	Baldersheim, Richwiller, Habsheim, Brunstatt, Staffelfelden, Zillisheim, Lutterbach, Battenheim, Kingersheim, Illzach, Riedisheim, Wittenheim (prog pluriannuel terminé fin 2004), Pfastatt, Feldkirch, Pulversheim, Morschwiller, Mulhouse, Bollwiller, Rixheim
<i>Installation de bandes podotactiles au droit des passages piétons</i>	Richwiller, Lutterbach, Kingersheim, Illzach, Riedisheim, Pfastatt, Pulversheim, Mulhouse, Bollwiller, Rixheim
<i>Trottoirs élargis à 1m40 (ou 1m20 si aucun mur des 2 côtés)</i>	Habsheim, Brunstatt, Staffelfelden, Zillisheim, Lutterbach, Ruelisheim, Kingersheim, Illzach, Berrwiller, Riedisheim, Pfastatt, Feldkirch, Pulversheim, Mulhouse, Bollwiller, Rixheim

Le rabaissement des bordures au droit des passages piétons est une mesure qui est systématiquement prise par la grande majorité des communes lors des aménagements de voirie. Il en est presque de même pour l'élargissement des trottoirs, même si de nombreuses communes soulignent que cela n'est pas toujours possible. Par contre, moins d'une commune sur deux met systématiquement en place des bandes podotactiles.

Il est à noter que le plan pluriannuel d'abaissement des bordures de la commune de Wittenheim s'est achevé fin 2004.

Autres mesures existantes	Commune
<i>Appel sonore aux feux</i>	Kingersheim : opération en cours dans le cadre de la mise aux normes des feux tricolores faubourg de Mulhouse
	Illzach : feu avec dispositif sonore rue des chasseurs / rue Hoffet
	Mulhouse : équipement progressif des carrefours à feux de signaux sonores 5 sources (+ tramway ?)
	Pfastatt : avertisseurs sonores aux feux angle rue de la République - Richwiller
	Riedisheim : 1 carrefour équipé de messages sonores pour non-voyants (muni du bip)

Certaines communes ont débuté un recensement des obstacles à la mobilité des PMR (bordures de trottoirs, trottoirs pas assez larges, mobilier urbain gênant...) :

- Kingersheim** : par opportunité à l'occasion de chantiers voirie ou mise aux normes des feux tricolores;
- Illzach** : prise en compte au fil de l'eau des observations de l'I.D.S. «Le Phare» concernant les éventuels obstacles à la mobilité des PMR;
- Mulhouse** : dans le cadre de la mise au norme des carrefours à feux;
- Pfastatt** : campagne annuelle d'abaissement des trottoirs sur itinéraires handicapés;
- Riedisheim** : réalisation des fiches/relevés de points singuliers : bateaux-largeur trottoir-état-mobiliers-dalles podotactiles» / 1ère phase : cheminements piétons centre ville-commerces-bâtiments scolaires et communaux.

La totalité des communes souhaite que le sujet des déplacements des personnes à mobilité réduite (plan de mise en accessibilité de la voirie...) soit abordé prioritairement par le groupe de travail «voirie» (action n° 14).

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

ACTION N° 30

Réaménager les points d'arrêts de bus

Action non engagée pour le moment. Elle fera suite à l'action n° 4.

ACTION N° 31

Expérimenter des systèmes de ramassages scolaires piétons

Rappelons qu'un autobus pédestre est un ramassage scolaire qui se fait à pied. Un groupe d'élèves encadré par des adultes volontaires se rend à l'école en suivant un itinéraire et un horaire, et en accueillant d'autres élèves à différents arrêts.

Ce système présente plusieurs avantages :

- diminution du nombre de voitures aux abords des écoles (ce qui améliore la sécurité);
- contribution à l'éducation routière des enfants et à leur santé (1 enfant sur 3 est accompagné à l'école en voiture);
- gain de temps pour les parents.

Il renforce également les liens entre les parents et l'école. Enfin, il est recommandé par la Prévention Routière.

Deux projets d'autobus pédestres sont en train de se monter dans l'agglomération : le « Goss'Trotter » pour l'école du Norfeld à Mulhouse et le « Carapatt' » à Kingersheim.

Le premier a été initié par le Conseil de quartier Europe/Bassin/Nordfeld. Après un test le 4 juin 2005 lors de la fête du quartier, le nombre d'enfants et de parents intéressés (92 enfants inscrits et 25 parents

volontaires pour les encadrer) devrait permettre de lancer le service fin 2005/début 2006 tous les jours de la semaine.

Le Carapatt' quant à lui, a été lancé par la commune avec 6 parents volontaires. Il fonctionne à titre expérimental sur 3 itinéraires vers l'école du Centre, tous les samedi.

D'autres communes se déclarent d'ores et déjà être intéressées par ce type d'opération.

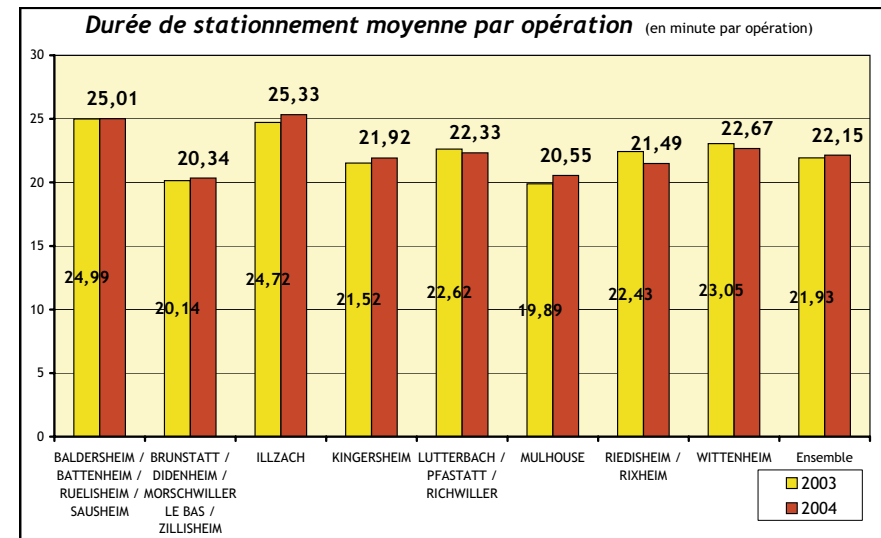
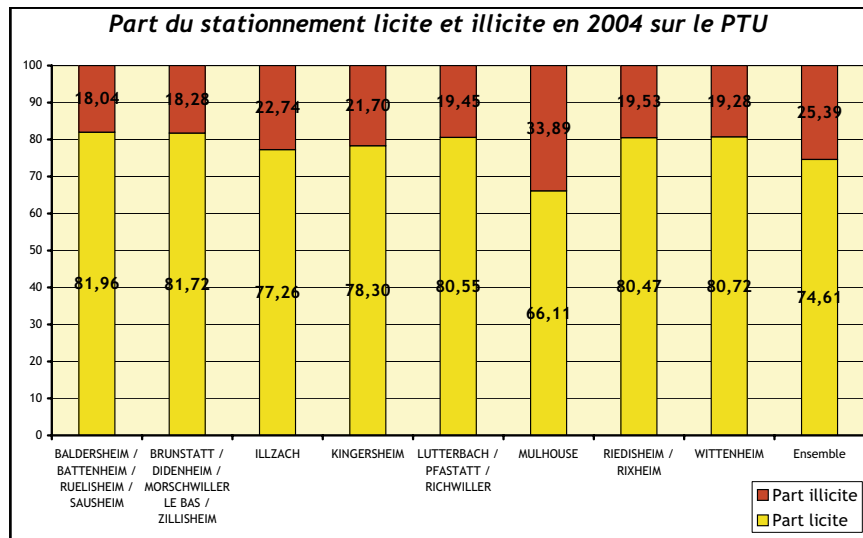
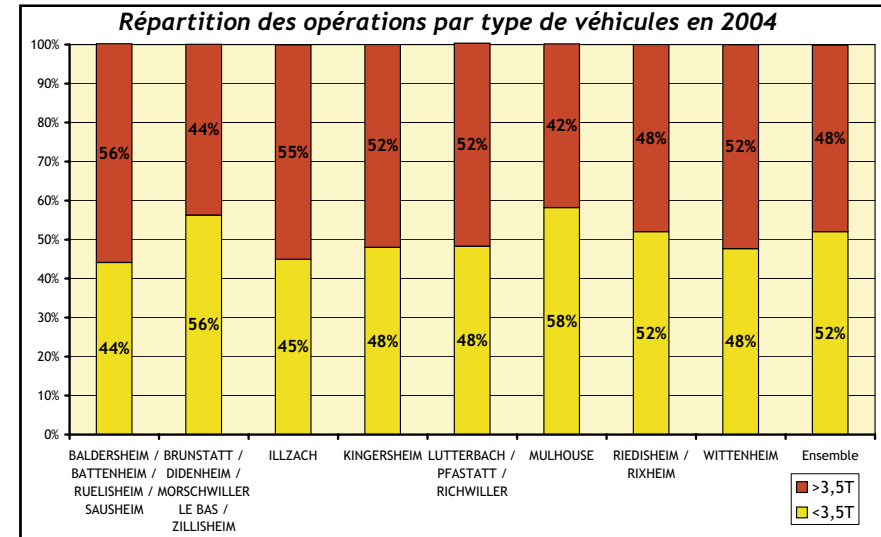
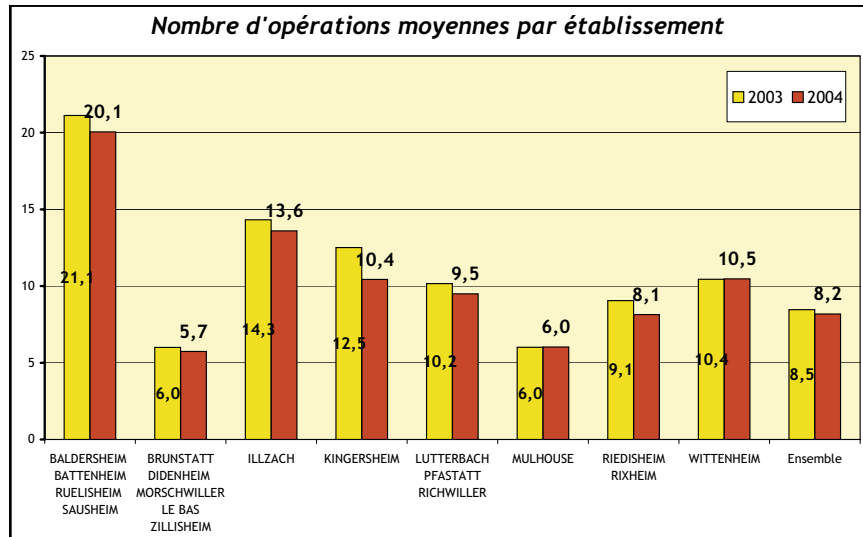




3. Le transport de marchandises

Dans le domaine du transport de marchandises, le fait marquant de cette année est l'instauration au 1er janvier de la taxe LKW-Maut pour les poids lourds sur les autoroutes allemandes. D'après les premières estimations, cette taxe a généré une hausse d'environ 15% du trafic poids lourds sur l'axe nord-sud en Alsace (A35).

3. Le transport de marchandises - *indicateurs quantitatifs*



Données Sirène - 2004

3. Le transport de marchandises - *indicateurs quantitatifs*

En ce qui concerne le nombre d'opérations par établissement, l'évolution entre 2003 et 2004 révèle une baisse sur le territoire du PTU (-0.3 opération par établissement).

A l'instar de ce qui avait été observé pour 2003, la zone Nord/Nord-Est du territoire du PTU se détache et tout particulièrement le territoire regroupant les communes de Baldersheim/Battenheim/Ruelisheim/Sausheim (présence de P.S.A.).

La répartition des opérations par type de véhicules utilisés n'a pas varié à l'échelle du PTU entre les deux années étudiées. Les variations au sein même des différentes zones sont minimes.

Il en est de même pour la répartition entre le stationnement licite et illicite dans les différents territoires, les évolutions constatées d'une année sur l'autre étant infimes. La part du stationnement illicite se maintient donc aux environs de 25%.

L'évolution de la durée de stationnement entre 2003 et 2004 fait apparaître une progression de celle-ci sur Mulhouse (19.89 minutes en 2003 - 20.55 en 2004). La durée de stationnement la plus faible en 2004 ne se situe plus à Mulhouse mais sur le territoire Ouest/Sud-Ouest du PTU (Brunstatt/Didenheim/Morschwiller-le-Bas/Zillisheim).

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

ACTIONS N° 32 à 39

Concernant le transport et la livraison des marchandises dans l'agglomération mulhousienne, la principale avancée en 2005 a été de proposer de nouvelles actions dans le cadre de la révision du PDU. Celles-ci font suite à l'étude menée en 2003 et 2004 sur le sujet (cf Observatoire du PDU 2004).

De ce fait, aucune de ces actions n'a été engagée en 2005, à l'exception de l'action 33 «Jalonner l'accès aux zones d'activités du nord de l'agglomération» et de l'action 34 «Améliorer l'accès et la capacité de l'Autoport».

4. La promotion des modes alternatifs

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

ACTION N° 40 Sensibiliser les établissements publics et privés au management de la mobilité (PDE)

La Camsa et la Ville de Mulhouse ont établi leur Plan de déplacements d'entreprise (PDE).

En 2005, les premières actions lancées ont porté sur l'usage du vélo :

- parc à vélos pour les déplacements professionnels des agents (35 vélos);
- création d'un abri vélos sécurisé sur le site de la Mairie;
- participation à la location de vélos pour les agents (40%) et à l'entretien des vélos personnels (50€ / an).

D'autres actions seront mises en œuvre en 2006 pour favoriser l'usage des transports collectifs, le covoiturage ...



ACTION N° 41 Lancer un service d'autopartage

La Ville de Mulhouse a pris contact avec Auto'trement qui gère un service d'autopartage à Strasbourg. La faisabilité à Mulhouse est en cours d'étude.

ACTION N° 42 Effectuer des actions de promotion du cyclisme

Action non engagée pour le moment.

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.

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

ACTION N° 44

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

Type de sensibilisation à la sécurité routière	Communes concernées
<i>Campagne menée par la gendarmerie</i>	Baldersheim (CM1 et CM2)
	Berrwiller (CM1 – CM2) : comment bien circuler à bicyclette ou à pied
	Bollwiller (cycle 3) : code de la route + comportement à bicyclette
	Feldkirch (test avec bicyclette dans 2 classes CM)
	Habsheim (CE2, CM1, CM2 soit 77 élèves/campagne axée sur les cyclistes et contrôle des vélos)
	Lutterbach (CM1 et CM2/environ 80 enfants)
	Pulverheim (toutes les classes du primaire)
	Richwiller (prévu en 2006 CM1)
<i>Campagne menée par la Police nationale</i>	Zillisheim (CE2/CM1; CM1 et CM2)
	Brunstatt (2 classes de CM2 école Besenval : idem 2004)
<i>Campagne menée par la Police municipale</i>	Kingersheim (LEP ou CM2 particulièrement sur l'école du centre)
	Illzach (classes de maternelle, CP et CE1)
	Pfastatt (écoles primaires)
	Riedisheim
<i>Campagne menée par les Brigades vertes</i>	Rixheim (3 journées – 5 classes de CM2)
	(Staffelfelden en 2004, pas d'infos sur 2005)

Type de sensibilisation à la sécurité routière	Communes concernées
<i>Autres types de campagne</i>	Lutterbach : sensibilisation au code de la route et au secourisme par les pompiers, auto-école, associations prévention toxicomanie, gendarmes et infirmières au Collège en classe de 4ème + Atelier prévention routière dans le cadre du Contrat Educatif Local (CEL) auprès de 30 enfants du primaire par des retraités de la Police
	Ruelisheim : intervention de la Prévention routière chaque année auprès de 7 classes de l'école «Clef des champs»

Le tableau ci-dessus montre que la plupart des campagnes sont menées auprès des élèves de CM2, qui vont intégrer le collège l'année suivante et seront donc amenés à parcourir des distances plus importantes entre leur domicile et leur établissement scolaire.

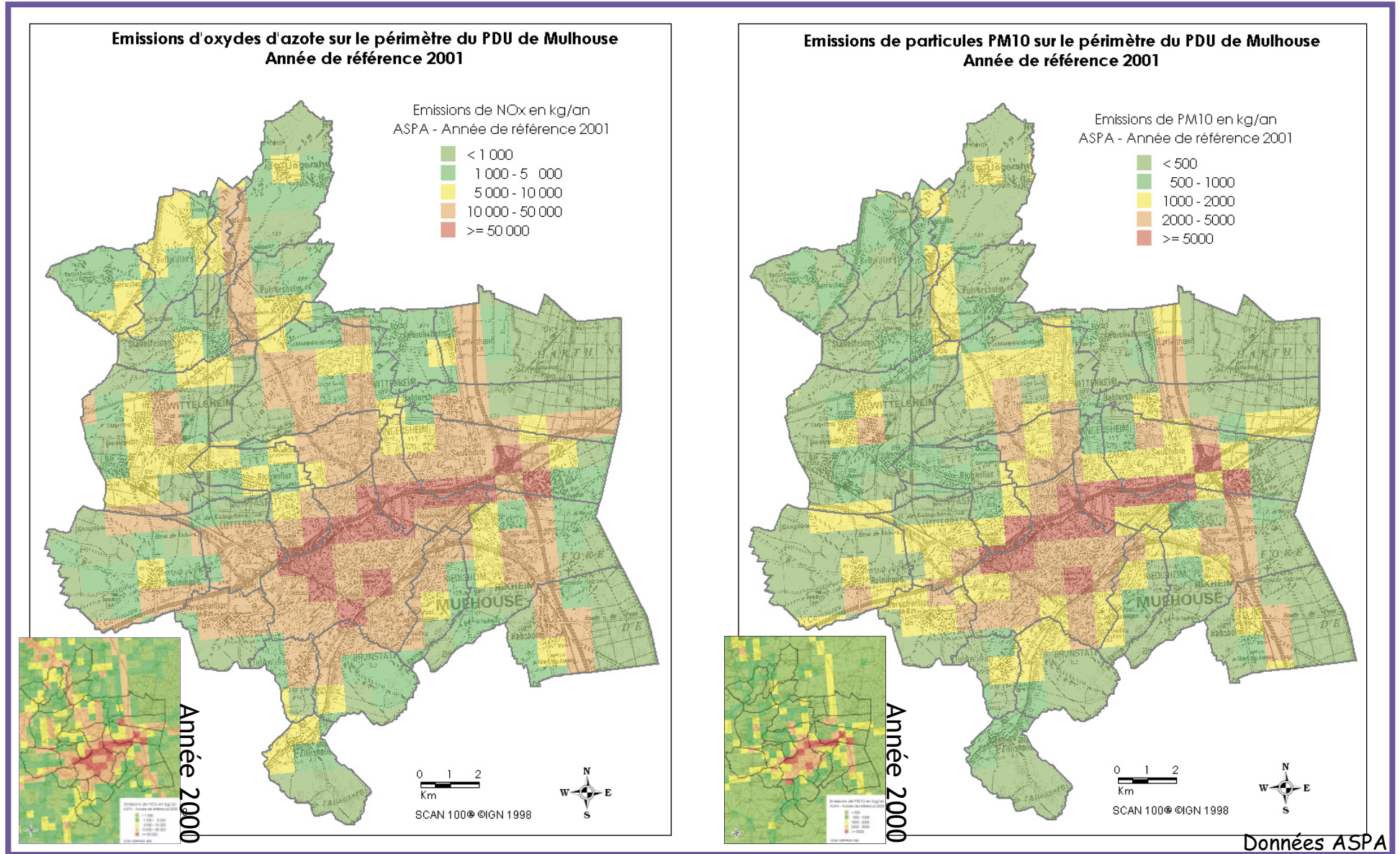
A Mulhouse, le nombre d'interventions n'a pas été recensé. Citons par exemple la journée d'information pour les élèves du Lycée Lambert, dans le cadre de la semaine nationale pour la prévention routière, où une action de sensibilisation a été menée avec Sémaphore et les sapeurs-pompiers.

Ces derniers ont montré à six classes de terminale un exercice de désincarcération. Les lycéens ont également pris part à différents ateliers de discussion sur les risques de la route. Une sensibilisation du même type s'est tenue à Pulversheim pour les jeunes de 16 à 22 ans (organisée par le Crédit Mutuel).



5. La qualité de l'air

5. La qualité de l'air - indicateurs quantitatifs



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

La carte concernant l'Oxyde d'Azote en 2001 montre une réduction des zones à très forte émissions (zone rouge), mais une extension des zones oranges, en particulier aux abords de l'A.36.

Concernant les particules PM10, la carte de 2001 fait apparaître une augmentation par rapport à l'état 2000 des émissions liées à l'augmentation générale du trafic routier. Cette évolution concerne notamment l'A.36 (extension de la zone rouge), l'A.35, la D.430 et la D.20 (extension de la zone orange).

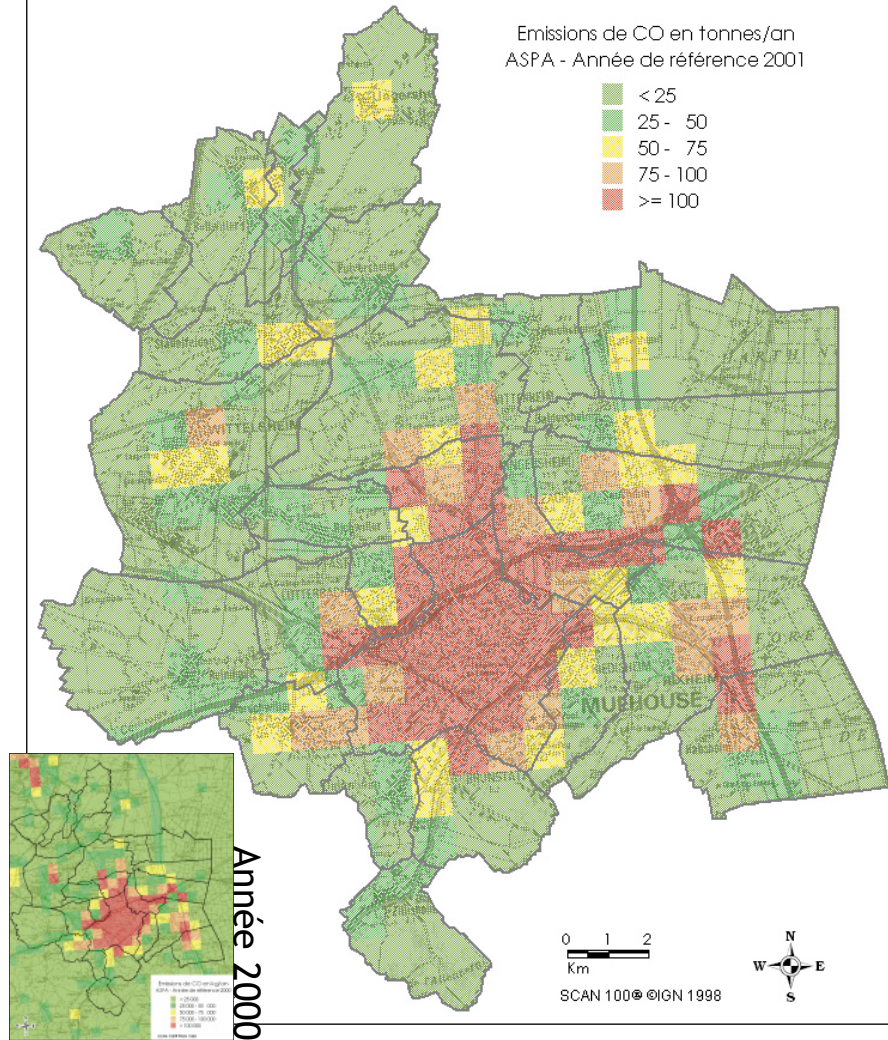
L'observation des polluants sur le PDU porte sur :
→ les indicateurs de pollution routière : oxydes d'azote (NOx), monoxyde de carbone (CO), particules (PM10), benzène;
→ un indicateur non spécifique (qui présente des origines multiples, dont les transports : composés organiques volatils non méthaniques (COVNM).

→ Emissions : rejets polluants émis par des sources de pollution;
→ Immissions : charges polluantes présentes dans l'air ambiant.

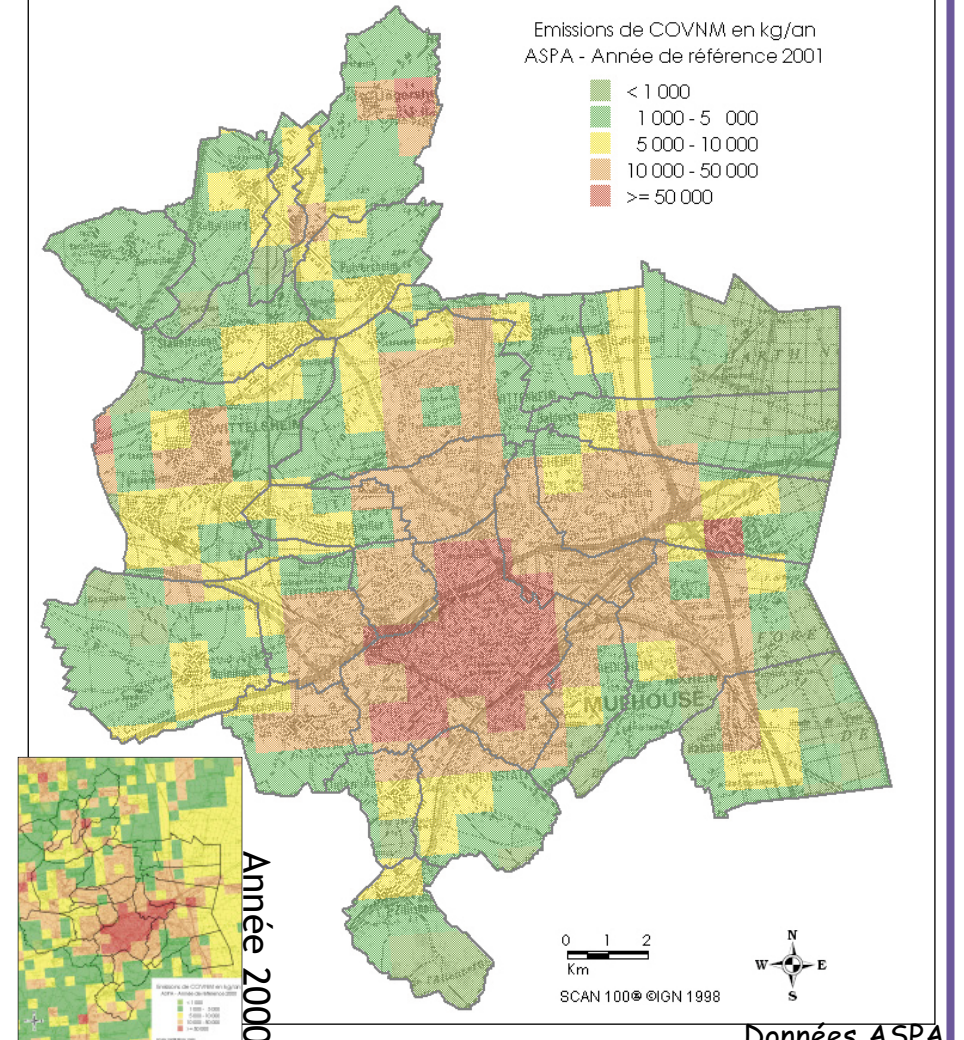
→ Particules en suspension (PM10) : particules issues des moteurs diesels. Ils sont nocifs pour la santé (maladie cardio-pulmonaire, cancer du poumon, allergies).

5. La qualité de l'air - indicateurs quantitatifs

Emissions de monoxyde de carbone sur le périmètre du PDU de Mulhouse
Année de référence 2001



Emissions de composés organiques volatils sur le périmètre du PDU de Mulhouse
Année de référence 2001



Données ASPA

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

A l'instar des particules, l'augmentation des émissions de monoxyde de carbone entre les deux périodes est liée à la croissance du trafic. Ainsi, on observe l'extension des zones oranges et jaunes autour de l'hypercentre de l'agglomération (Mulhouse et sa première couronne).

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

En ce qui concerne les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), on observe une contraction de la zone rouge entre les deux périodes. Pour ceux ayant une origine naturelle, le niveau d'émissions dépend beaucoup de la température de l'air. Pour les émissions liées au transport routier, l'amélioration des moteurs joue un rôle essentiel.

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

Bilan des dépassements en nombre de jours des niveaux de recommandation sur l'agglomération mulhousienne durant les 7 dernières années (source : ASPA)

<i>Indice</i>	1 - 2	3 - 4	5	6 - 7	8 - 9	10
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 pour les années 1998/2001/2003/2004 (source : ASPA)

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 2004 permet de constater :

- ⇒ l'absence de jours de de dépassement pour le dioxyde de soufre (SO₂) et le dioxyde d'azote (NO₂);
- ⇒ le recul du nombre de jours de dépassement des seuils de recommandation en ce qui concerne les particules (PM);
- ⇒ la baisse du nombre de jours de dépassement des seuils de recommandation pour l'ozone (O₃) après l'épisode météorologique exceptionnel de l'année 2003.

En ce qui concerne l'indice ATMO, il est difficile de tirer des conclusions d'une année sur l'autre. Toutefois, on peut noter qu'après une année 2003 durant laquelle le nombre de jours moyens/médiocres/mauvais connaissent une forte croissance, l'indice ATMO pour l'année 2004 a quasiment les mêmes caractéristiques que pour l'année 2001.



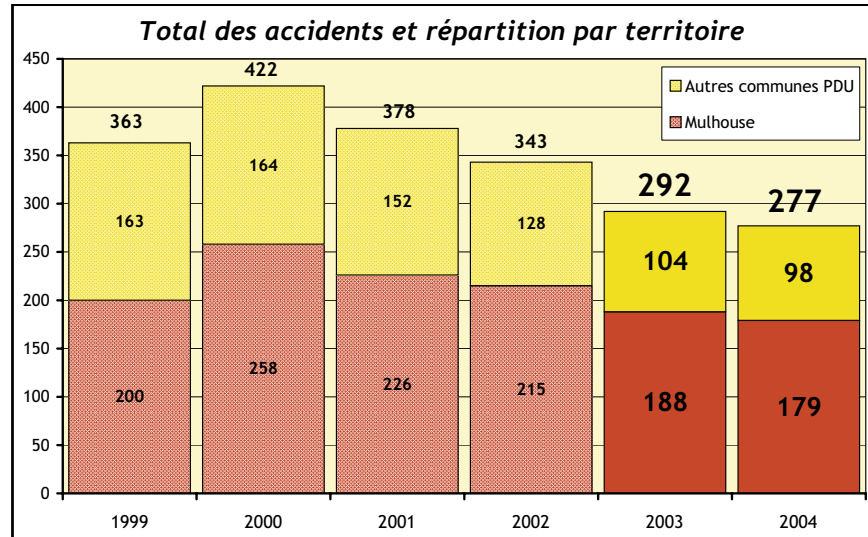
6. Les accidents

Présenté pour la première fois en 2004 avec des données couvrant les années 1999-2002, l'observatoire des accidents est cette année enrichi des résultats 2003 et 2004.

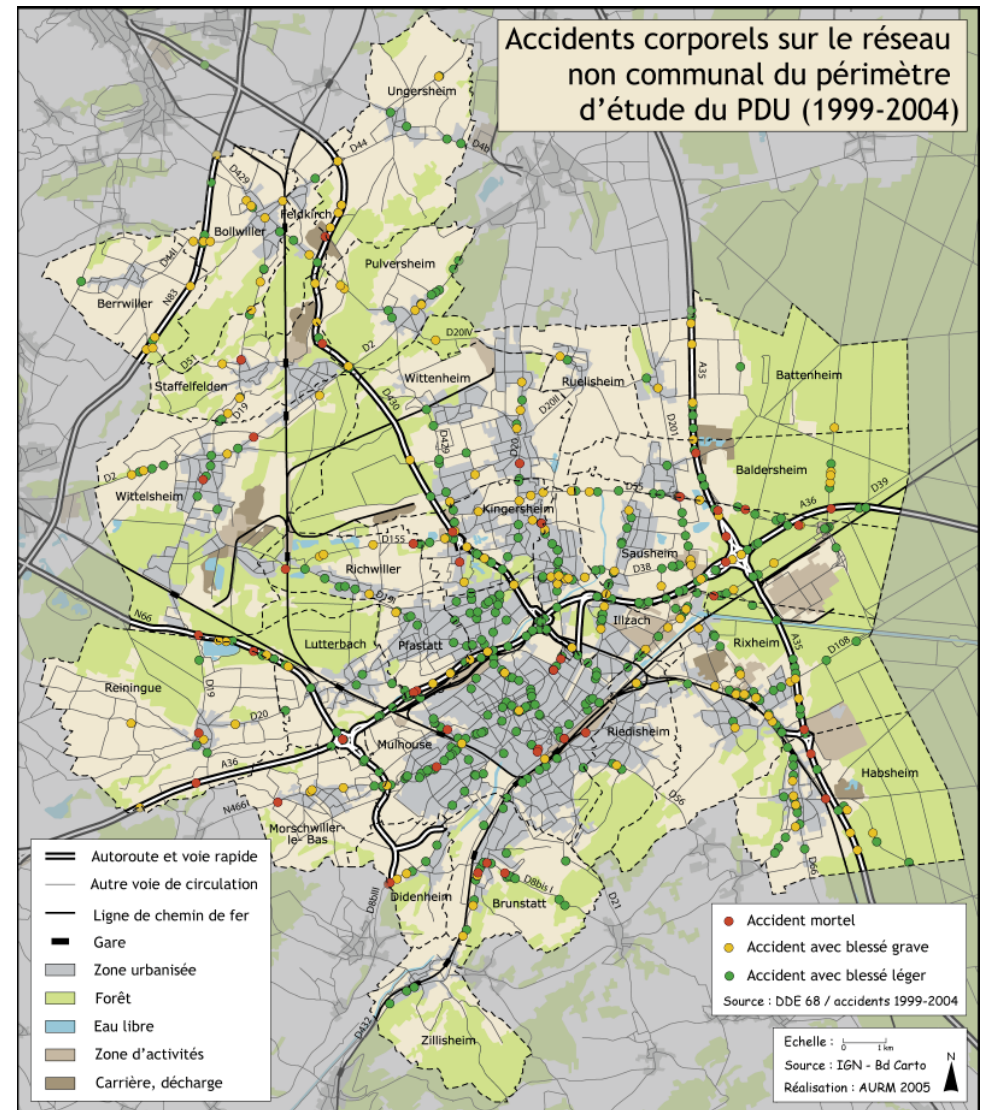
Nous soulignons dès à présent que le Conseil des ministres du 13 Octobre 2004 a demandé que le système de recensement des victimes soit identique à celui des voisins européens à compter de 2005. Cette décision n'a pas d'effet sur les résultats présentés ci-après. Par contre, l'année prochaine, il sera difficile de comparer les données relatives aux victimes avec celles des années antérieures.

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
Mulhouse	29	-12,4	-4,87	-12,5	-4,8
Autres communes périmètre	0,6	-7,3	-15,8	-18,7	-5,7
Périmètre d'étude du PDU	16,2	-10,4	-9,2	-14,8	-5,1
Haut-Rhin	-2,8	-5,6	-15,5	-15,6	-11
Alsace	0,6	-4,3	-14,2	-8,9	-14,2
France	-2,6	-3,6	-9,6	-14,4	-5,3



Données DDE 68

6. Les accidents - *indicateurs quantitatifs*

Nombre total d'accidents

La tendance à la baisse du nombre total d'accidents observée entre 2000 et 2002 se poursuit en 2003 et 2004 au même rythme (10% par an en moyenne).

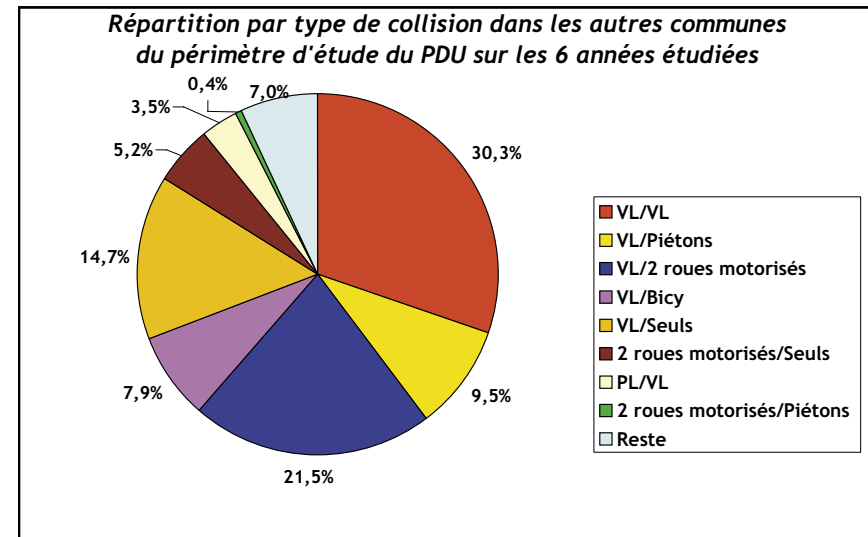
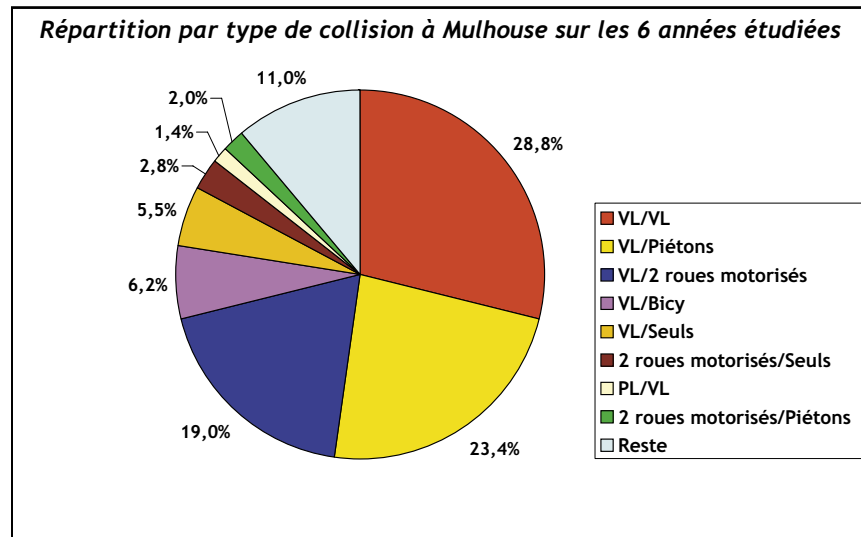
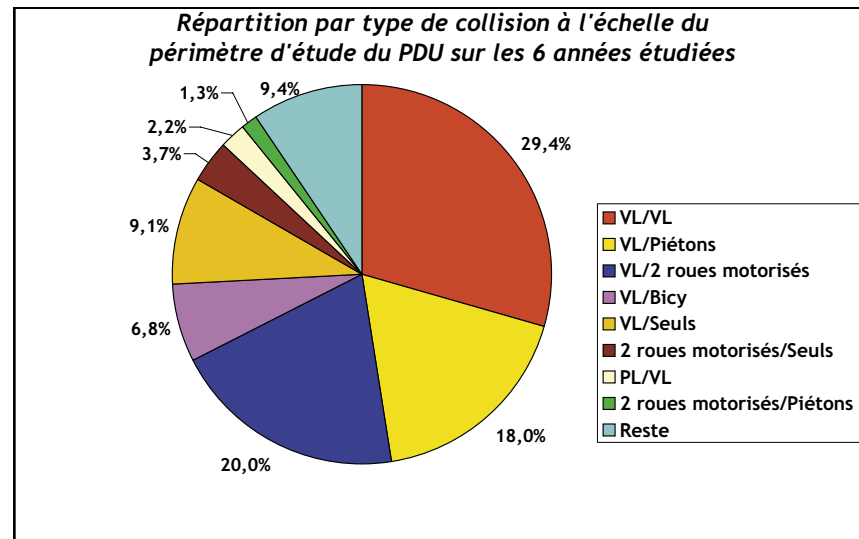
Cette évolution s'inscrit tout à fait dans celles observées au niveau national.

La répartition des accidents entre Mulhouse et les autres communes du périmètre étudié reste dans les mêmes proportions :

- ⇒ 2/3 Mulhouse;
- ⇒ 1/3 autres communes.

6. Les accidents - indicateurs quantitatifs

Les types de collision



Données DDE 68

6. Les accidents - *indicateurs quantitatifs*

Les types de collision

Sur l'ensemble du périmètre, 70% des accidents environ relèvent de trois types de collision :

- ⇒ les collisions entre automobiles (VL/VL) : 30%;
- ⇒ les collisions entre une automobile et un deux roues motorisés (VL/2 roues motorisés) : 20%;
- ⇒ les collisions entre une automobile et un piéton (VL/Piétons) : 18%.

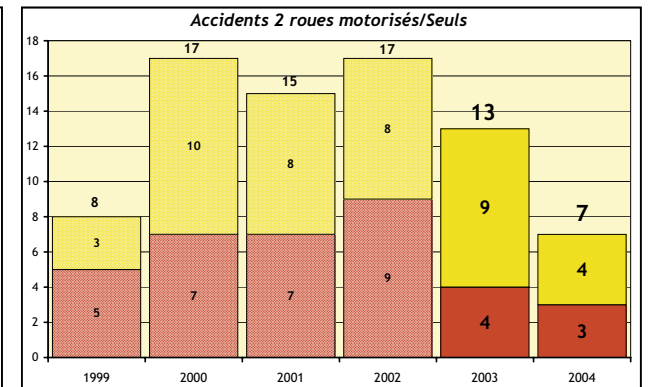
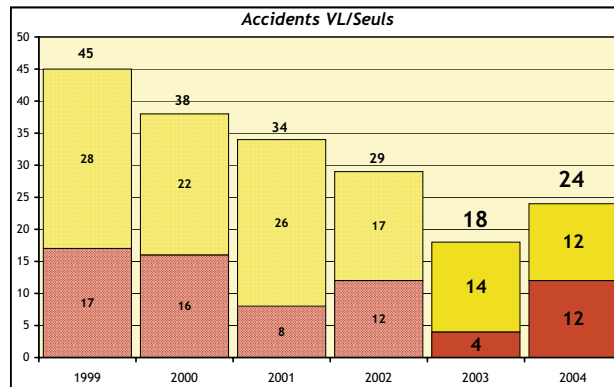
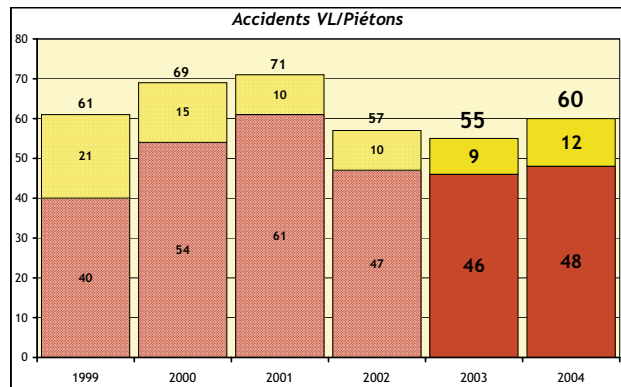
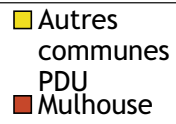
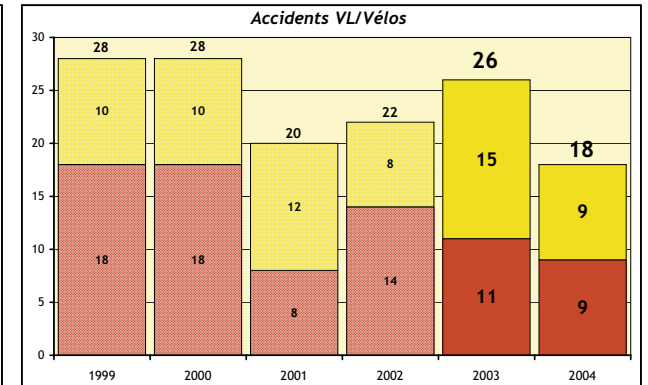
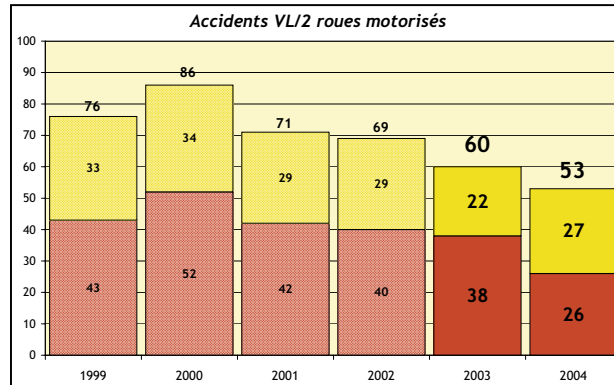
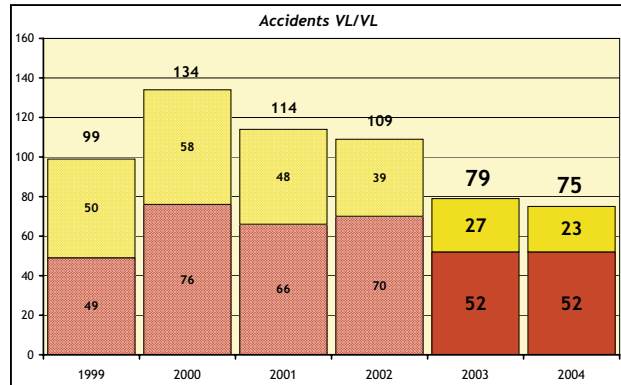
La part des collisions VL/VL et VL/2 roues motorisés est uniforme sur l'ensemble du périmètre. Ce type de collision ne semble donc pas très sensible à l'environnement urbain. Il n'en est pas de même pour les autres types de collisions.

Ainsi, à Mulhouse, le pourcentage des collisions VL/Piétons (23%) est plus élevé et même supérieur à celui des collisions VL/2 roues motorisés (19%).

Dans les autres communes, les collisions VL/Piétons sont minoritaires (9.5%). Par contre, les accidents engageant uniquement une automobile sont très nombreux (14.7%).

6. Les accidents - indicateurs quantitatifs

Evolutions par type de collision



Données DDE 68

6. Les accidents - *indicateurs quantitatifs*

Evolutions par type de collision

Les collisions les plus nombreuses, à savoir VL/VL et VL/2 roues motorisés suivent entre 2000 et 2004 une évolution à la baisse similaire à la tendance générale. A noter la forte baisse du nombre d'accidents VL/VL entre 2002 et 2003 (-28%).

Les accidents VL/Vélos sont moins nombreux et ne suivent pas de tendances régulières ni à la baisse, ni à la hausse. En moyenne, ce type de collision n'est pas plus représenté à Mulhouse (6.2% de l'ensemble des collisions) que dans les autres communes (7.9% de l'ensemble des collisions). L'année 2004 atteint un minimum sur l'ensemble des années étudiées, après deux années de hausse. Enfin, en 2003, nous relevons le nombre important d'accidents en périphérie.

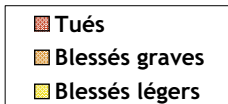
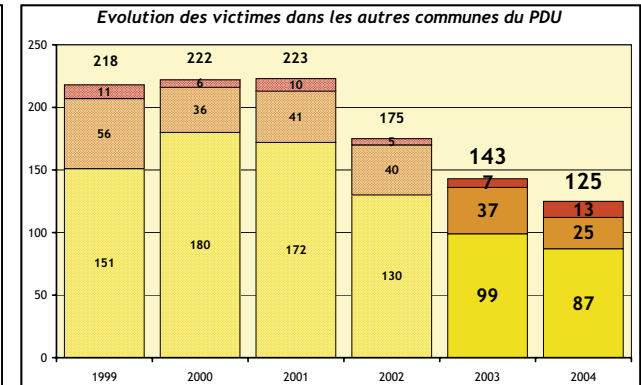
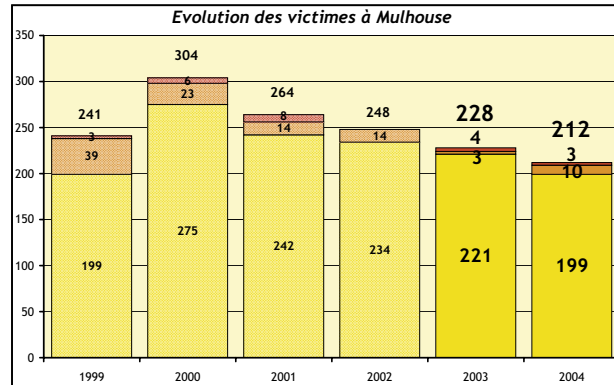
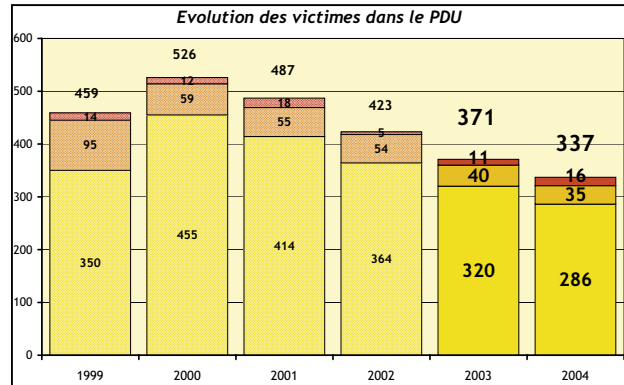
Le nombre d'accidents VL/Piétons a augmenté entre 1999 et 2001. En 2002, il a connu une baisse de 20%. Depuis, il est relativement stable. Cette tendance est identique quel que soit le périmètre étudié.

Les accidents VL/Seuls s'inscrivent dans la tendance général à la baisse. A noter un «creux» en 2003 à Mulhouse.

Le nombre d'accidents 2 roues motorisés/Seuls (engageant uniquement un 2 roues motorisé) décroît depuis 2002.

6. Les accidents - indicateurs quantitatifs

Evolution du nombre de victimes



Evolution du nombre de tués au cours des trois dernières années (en % et chiffres bruts)

évol tués	02/03	03/04
Mulhouse	+400% (+4)	-25% (-1)
Autres communes du PDU	+40% (+2)	+85.7% (+6)
PDU	+120% (+6)	+45.5%
Haut-Rhin	+6.8% (+5)	(+5)
Alsace	-19% (-35)	-20% (-30)
France	-20.9% (-1511)	-8.7 (-499)

Evolution du nombre de blessés graves au cours des trois dernières années (en % et chiffres bruts)

évol blessés graves	02/03	03/04
Mulhouse	-78.6% (-11)	+233.3% (+7)
Autres communes du PDU	-7.5% (-3)	-32.4% (-12)
PDU	-25.9% (-14)	-12.5% (-5)
Haut-Rhin	-13% (-33)	-28.6% (-63)
Alsace	-8.7% (-46)	-24.7% (-119)
France	-20.3% (-4884)	-9.2% (-1772)

Evolution du nombre de blessés légers au cours des trois dernières années (en % et chiffres bruts)

évol blessés légers	02/03	03/04
Mulhouse	-5.6% (-13)	-10% (-22)
Autres communes du PDU	-23.8% (-31)	-12.1% (-12)
PDU	-12.1% (-44)	-10.6% (-34)
Haut-Rhin	-16.7% (-166)	-12.9% (-107)
Alsace	-10.6% (-314)	-15.3% (-402)
France	-15% (-17026)	-5.6% (-5430)

Données DDE 68

6. Les accidents - *indicateurs quantitatifs*

Evolution du nombre de victimes

Le nombre de victimes est évidemment lié au nombre d'accidents. Les tendances générales observées sont donc identiques à celles décrites précédemment : baisse régulière depuis 2000 de l'ordre de 10% par an. En moyenne, un accident génère 1.25 victimes.

Par contre, le nombre de tués a régulièrement augmenté depuis 2002 et concerne essentiellement les communes en périphérie de Mulhouse. En 2004, notons que parmi les 13 tués, 6 l'ont été lors de l'accident du 20 Novembre sur l'échangeur de la Croix de la Hardt à Sausheim.

Le nombre de blessés graves et légers suit une baisse régulière, généralement plus prononcée que la moyenne nationale.

Tués

victimes décédées sur le coup ou dans les 6 jours qui suivent l'accident. Pour obtenir le nombre de tués à trente jours utilisé dans la plupart des pays, on utilise actuellement un coefficient multiplicateur de 1,057.

Blessés graves

blessés dont l'état nécessite plus de 6 jours d'hospitalisation.

Blessés légers

blessés dont l'état nécessite de 0 à 6 jours d'hospitalisation ou un soin médical.

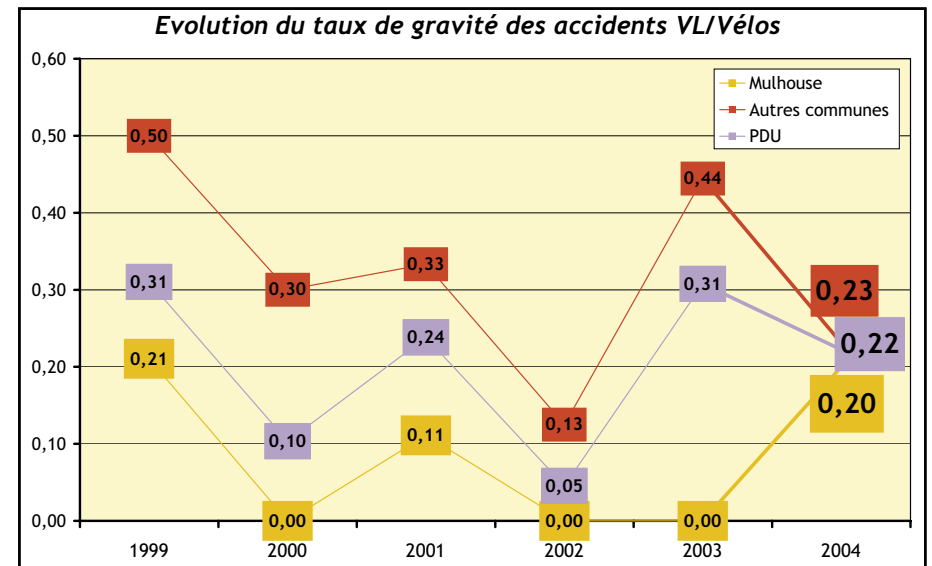
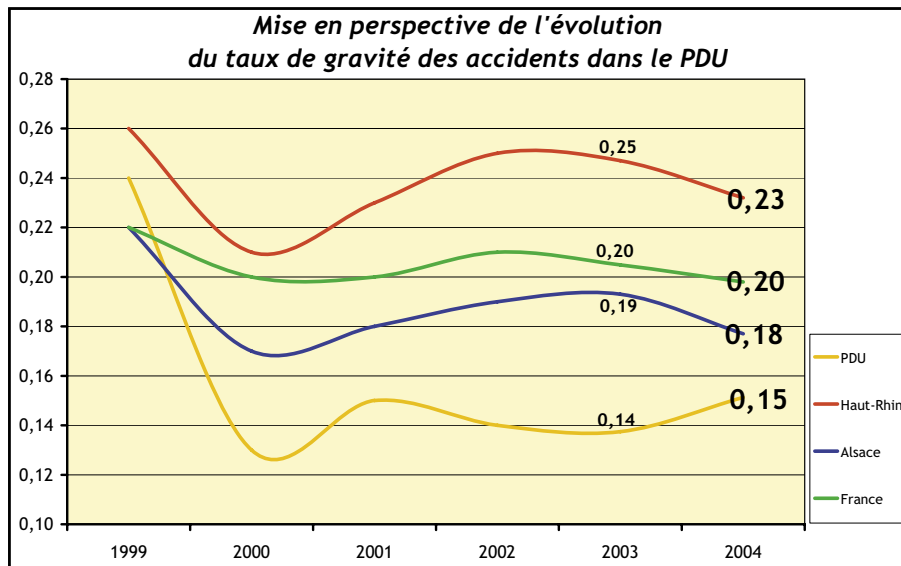
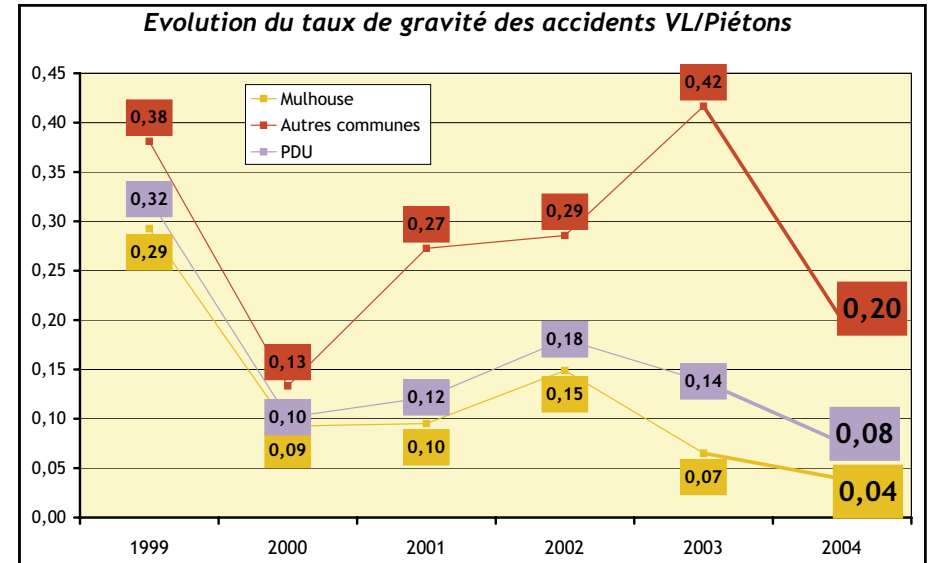
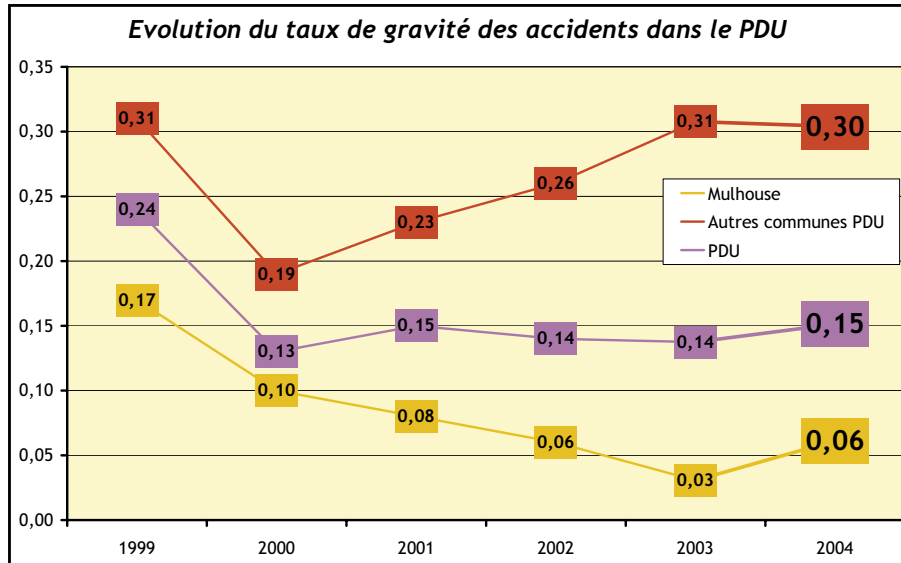
Sur 6 ans dans le périmètre d'études du PDU :

→ensemble des victimes : - 26%;

→victimes graves : - 53%.

6. Les accidents - indicateurs quantitatifs

Gravité des accidents



6. Les accidents - *indicateurs quantitatifs*

Gravité des accidents

La gravité des accidents est largement inférieure à Mulhouse que dans l'ensemble des autres communes du PDU. Elle diminue régulièrement à Mulhouse (sauf en 2004), quand elle progresse dans les autres communes.

Sur l'ensemble du territoire d'étude, le taux de gravité est relativement stable et inférieur aux moyennes départementales, régionales et nationales.

L'analyse des taux de gravité des accidents VL/Piétons et VL/Vélos ne laisse pas apparaître de différence nette entre la gravité de ces accidents et celle des autres types de collision.

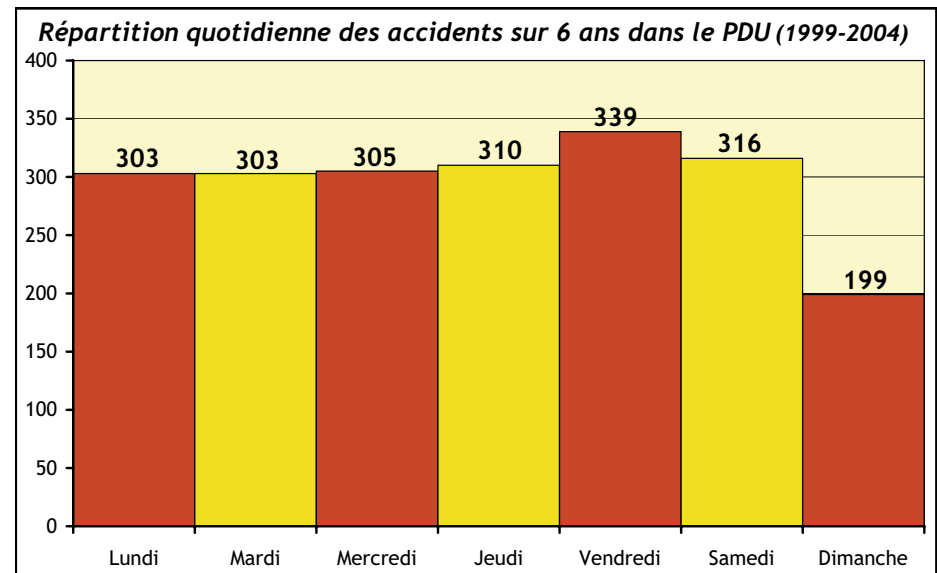
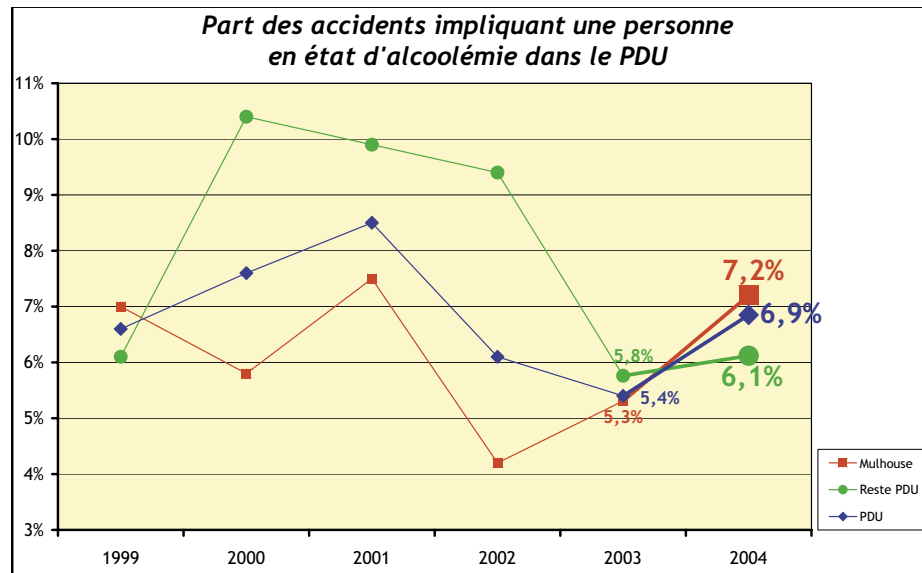
La différence quant à la gravité des accidents entre Mulhouse et les autres communes est plus marquée pour les accidents VL/Piétons que pour les accidents VL/Vélos.

Le taux de gravité des accidents

Il s'agit du rapport entre le nombre de victimes graves (blessés graves + tués) et le nombre total de victimes.

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.

La part des accidents impliquant une personne en état d'alcoolémie est supérieure dans les autres communes qu'à Mulhouse, sauf en 2004. La tendance est cependant à la baisse dans les autres communes, tandis qu'elle s'inscrit à la hausse à Mulhouse depuis 2002.

Comme l'année passée, le nombre d'accidents se répartit de manière uniforme entre le lundi et le samedi. Par contre, ils sont nettement moins nombreux le dimanche. A noter toutefois une progression du nombre d'accidents le vendredi.

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 :

- ⇒ en attendant la mise en service du tramway en 2006, l'offre et la fréquentation des transports publics urbains connaissent une légère baisse en 2004. Celle-ci s'explique par la diminution de la vitesse commerciale (travaux du tramway) et l'extension du PTU;
- ⇒ 2005 a vu l'achèvement de la quasi-totalité des travaux du tramway et la poursuite des négociations entre les différents partenaires du tram-train Mulhouse/Vallée de la Thur;
- ⇒ l'étude sur les extensions potentielles du réseau de TCSP à long terme a été lancée;
- ⇒ le projet de réseau de bus 2006 a été approuvé par le SITRAM;

Circulation automobile :

- ⇒ le trafic sur les autoroutes continue d'augmenter (4% en moyenne en 2004);
- ⇒ la voie Sud entre dans sa phase opérationnelle, après un avis favorable de la commission d'enquête;
- ⇒ pour temporiser la circulation, de nombreux aménagements ont été réalisés (environ 80) et en particulier des plateaux, des rétrécissements de chaussée et des zones 30;

Stationnement :

- ⇒ la fréquentation des parkings en ouvrage connaît une nouvelle année de baisse, alors que le nombre d'abonnements résidents est en forte hausse;
- ⇒ un nouveau parking de surface a été ouvert au public derrière la mairie (90 places);

Vélos :

- ⇒ l'élaboration du schéma directeur des pistes cyclables de la CAMSA se poursuit et devrait être adopté prochainement;
- ⇒ l'aménagement de pistes et de bandes cyclables s'accélère dans l'ensemble des communes et le long des axes empruntés par le tramway, avec notamment de plus en plus de contresens cyclables;

Piétons :

- ⇒ la sécurité des piétons aux abords des écoles reste une préoccupation importante des communes et les dispositions prises (zone 30, ralentisseurs, barrières, ...) sont toujours aussi nombreuses;
- ⇒ la plupart des communes prennent systématiquement des mesures lors des aménagements de voirie pour améliorer son accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite;

Transport de marchandises :

- ⇒ l'instauration de la taxe LKW-Maut sur les autoroutes allemandes a généré une hausse de près de 15% des flux poids-lourds sur l'A.35;

Promotion des modes alternatifs :

- ⇒ adoption du Plan de Déplacements Entreprise (PDE) pour les services de la Ville de Mulhouse et de la CAMSA;

Qualité de l'air :

- ⇒ les émissions de polluants sont globalement en baisse en 2001, l'A.36 en restant la principale source;

Accidents :

- ⇒ la tendance à la baisse du nombre d'accidents, observée entre 2000 et 2002, se poursuit en 2003 et 2004;
- ⇒ 2/3 des accidents se produisent à Mulhouse, mais ils sont généralement moins graves que dans les autres communes du périmètre d'étude.