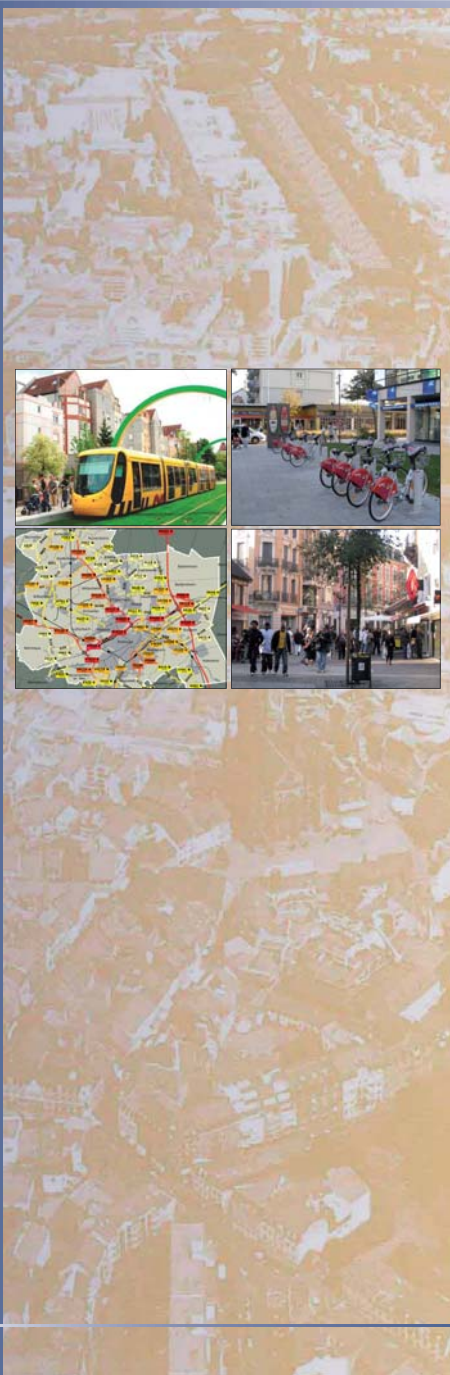




OBSERVATOIRE DU PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION MULHOUSIENNE

*Année 2006/2007
6^{ème} édition*

4 décembre 2007



Périmètres	P4	3. Le transport de marchandises	P43
Introduction	P5	<i>indicateurs quantitatifs</i>	P44
		<i>suivi des actions du PDU</i>	P46
1. Les transports collectifs	P7	4. La promotion des modes alternatifs	P47
<i>indicateurs quantitatifs</i>	P8	<i>suivi des actions du PDU</i>	P48
<i>Les transports publics urbains</i>	P8		
<i>Le réseau ferroviaire</i>	P12	5. La qualité de l'air	P51
<i>suivi des actions du PDU</i>	P13	<i>indicateurs quantitatifs</i>	P52
2.1. Les voies publiques la circulation automobile	P17	6. Les accidents	P57
<i>indicateurs quantitatifs</i>	P18	<i>indicateurs quantitatifs</i>	P58
<i>suivi des actions du PDU</i>	P24	<i>Nombre total d'accidents</i>	P58
2.2. Les voies publiques le stationnement	P27	<i>Les types de collision</i>	P60
<i>indicateurs quantitatifs</i>	P28	<i>Evolutions par type de collision</i>	P62
<i>suivi des actions du PDU</i>	P30	<i>Evolution du nombre de victimes</i>	P64
2.3. Les voies publiques les vélos	P31	<i>Gravité des accidents</i>	P66
<i>indicateurs quantitatifs</i>	P32	<i>Alcoolémie et répartition quotidienne</i>	
<i>suivi des actions du PDU</i>	P35	<i>des accidents</i>	P66
2.4. Les voies publiques les piétons	P39	Ce qu'il faut retenir	P68
<i>suivi des actions du PDU</i>	P40		

PERIMETRES



2006 fut une année particulièrement riche sur le plan des déplacements avec notamment la mise en service du tramway et l'instauration du nouveau plan de stationnement en centre-ville de Mulhouse. Les actions réalisées en 2007 sont moins visibles mais n'en sont pas moins des actions de fond de développement des modes doux ou d'accessibilité au territoire. On retiendra notamment la mise en service de vélocité ou la création de plusieurs commissions d'accessibilité.

Pour la troisième 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, destinés à évaluer les effets globaux du PDU, ainsi qu'un suivi de chacune des actions inscrites au PDU.

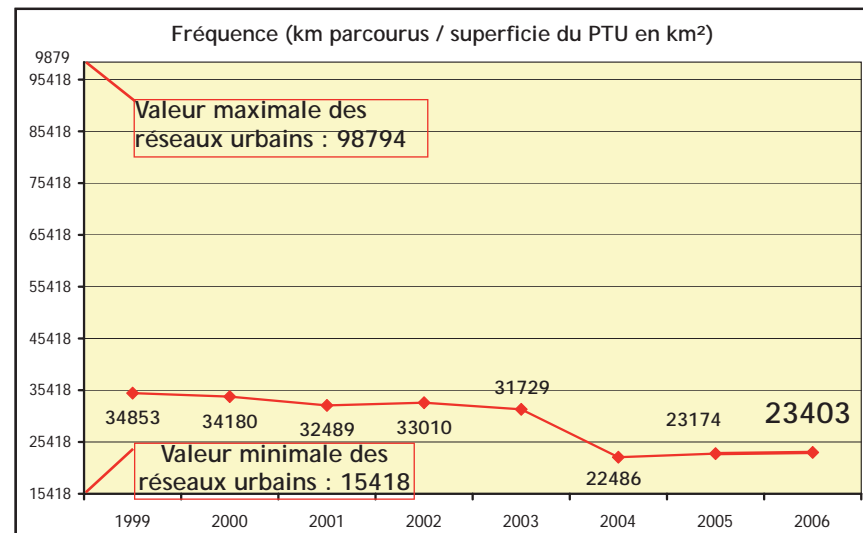
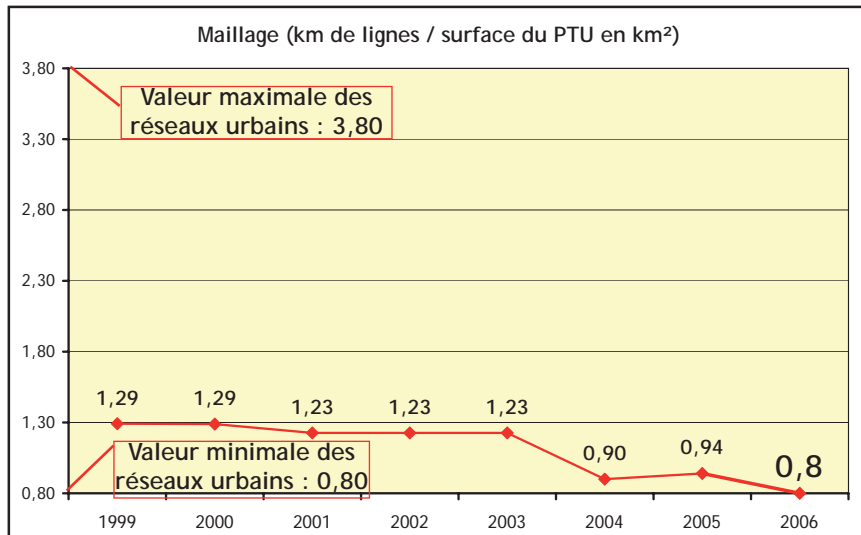
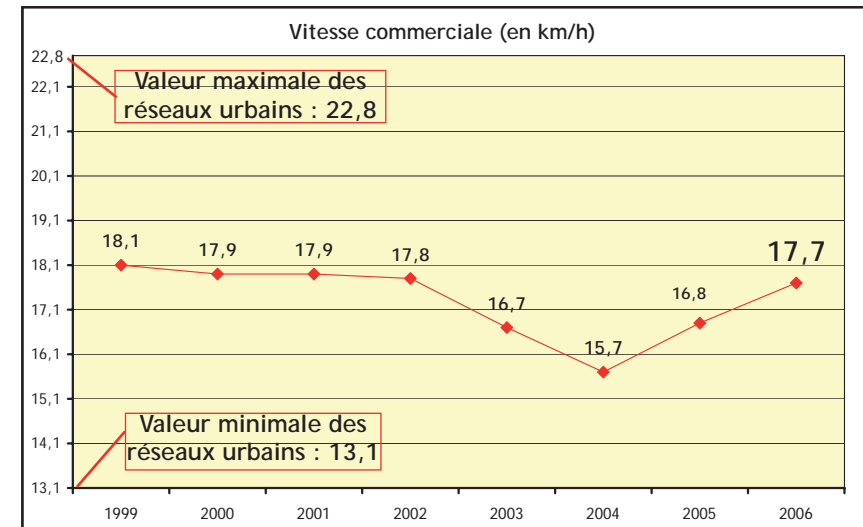
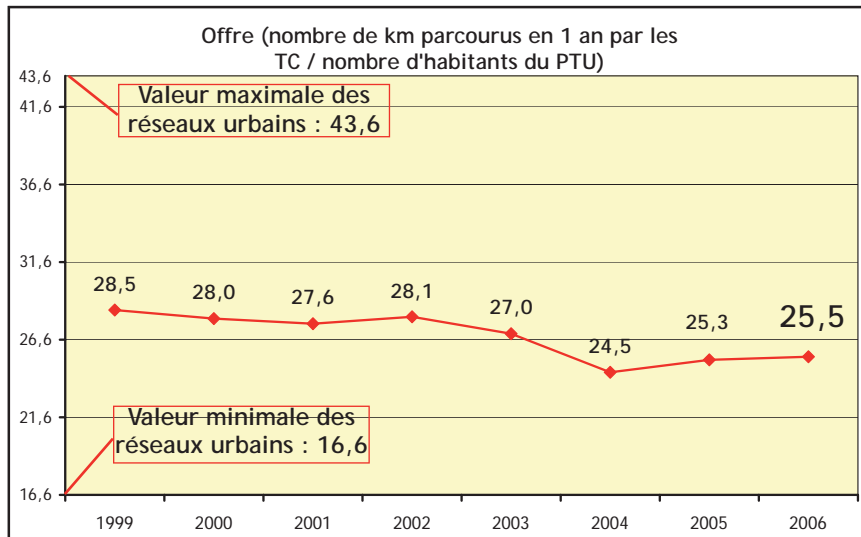
La parution en novembre de cette édition de l'observatoire n'a pas permis de prendre en compte des données plus récentes que celles de 2006 pour les indicateurs de transport collectif (urbain et régional), lesquels indicateurs ont déjà été présentés dans l'édition précédente de l'observatoire.



1. LES TRANSPORTS COLLECTIFS

1. LES TRANSPORTS COLLECTIFS *Indicateurs quantitatifs*

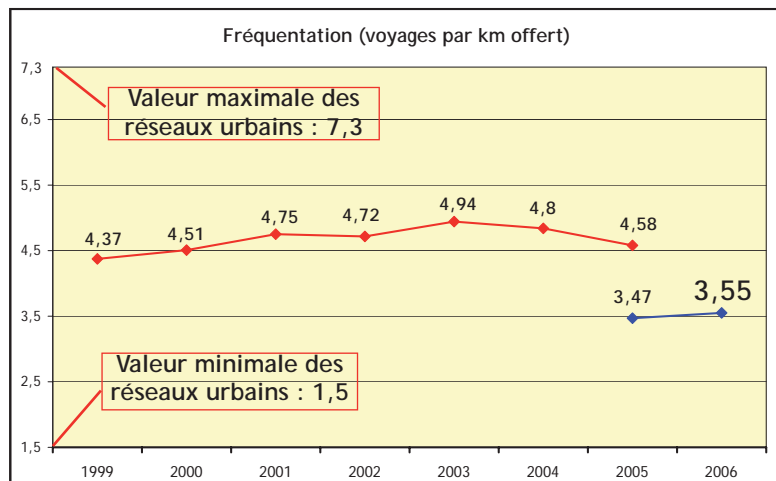
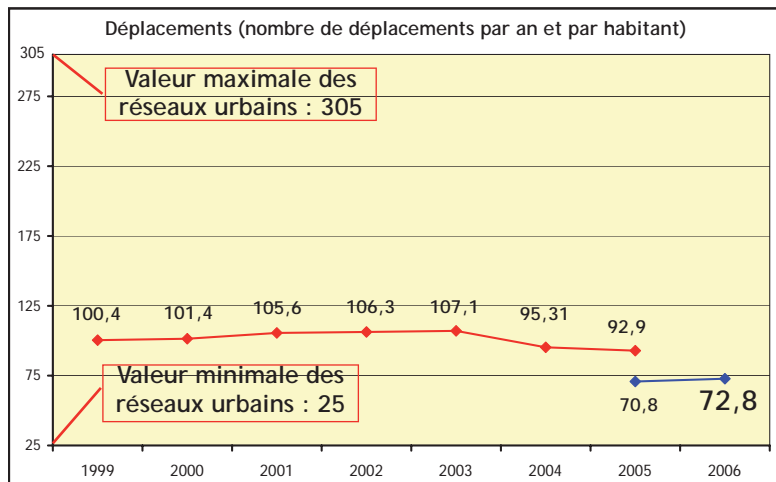
Les transports publics urbains



Sources : SOLEA

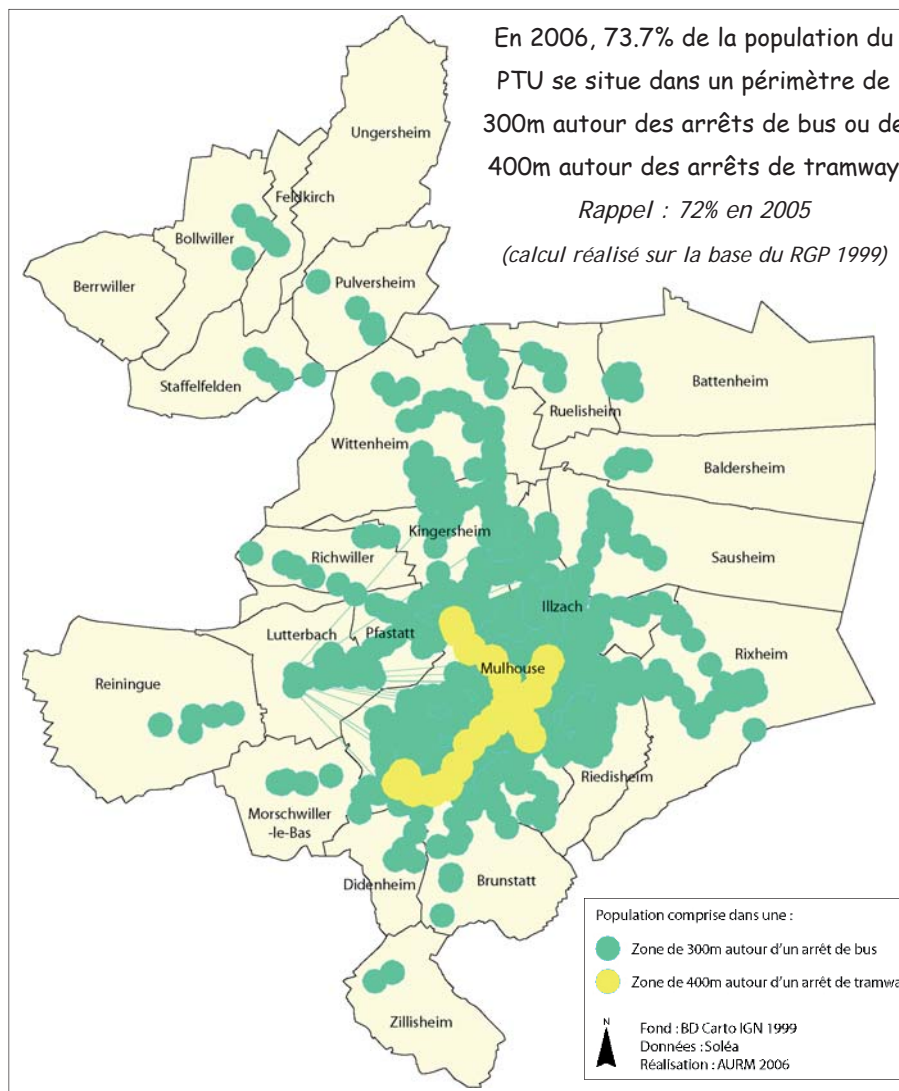
1. LES TRANSPORTS COLLECTIFS *Indicateurs quantitatifs*

Les transports publics urbains



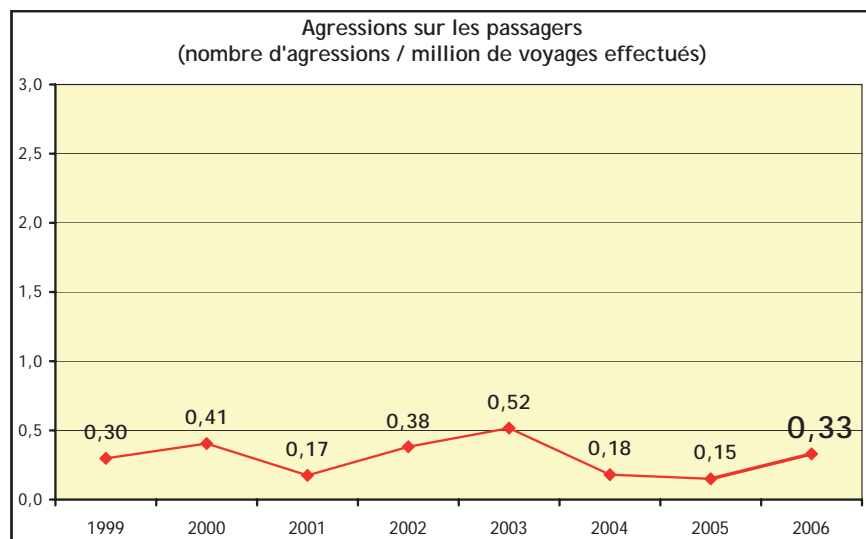
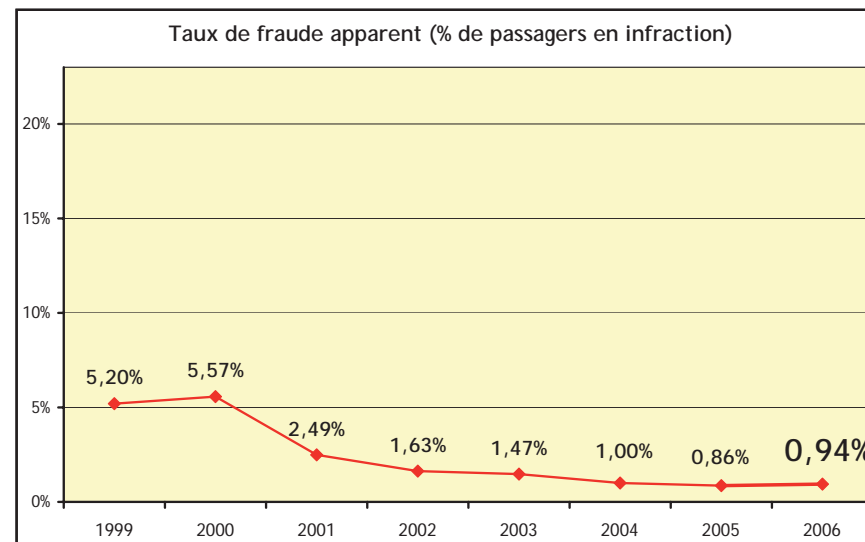
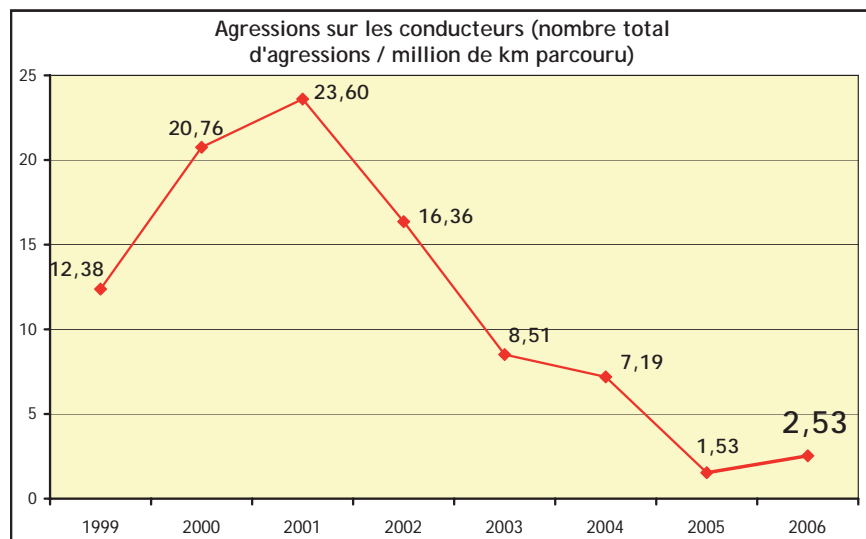
◆ Donnée officielle 2005 avec nouvelles hypothèses (voir p.11)

Sources : Données Soléa 2006



1. LES TRANSPORTS COLLECTIFS *Indicateurs quantitatifs*

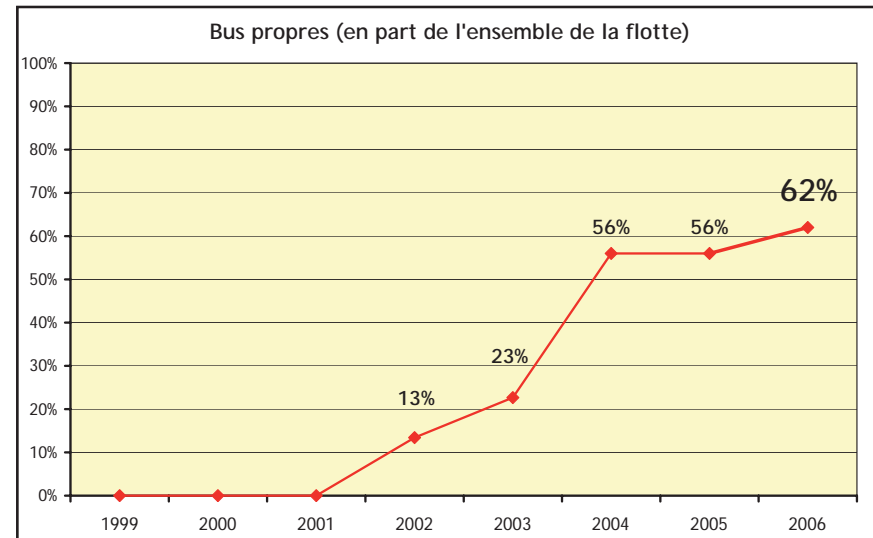
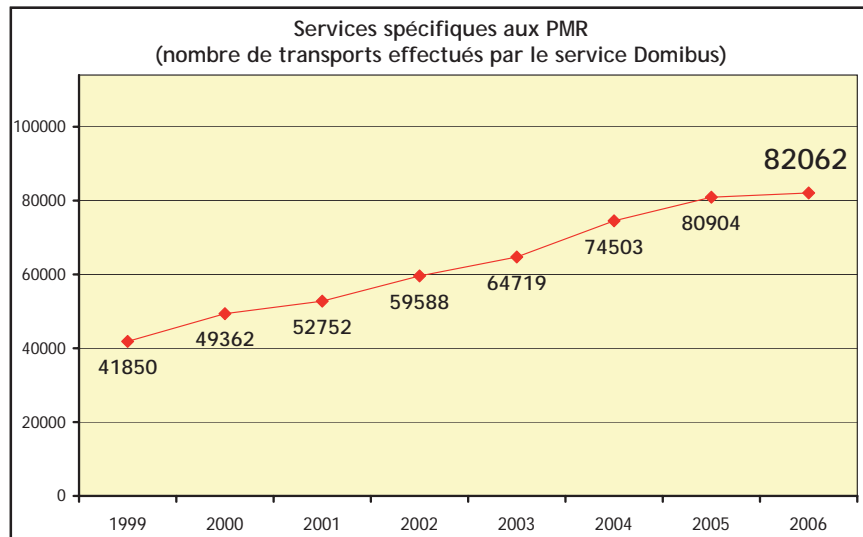
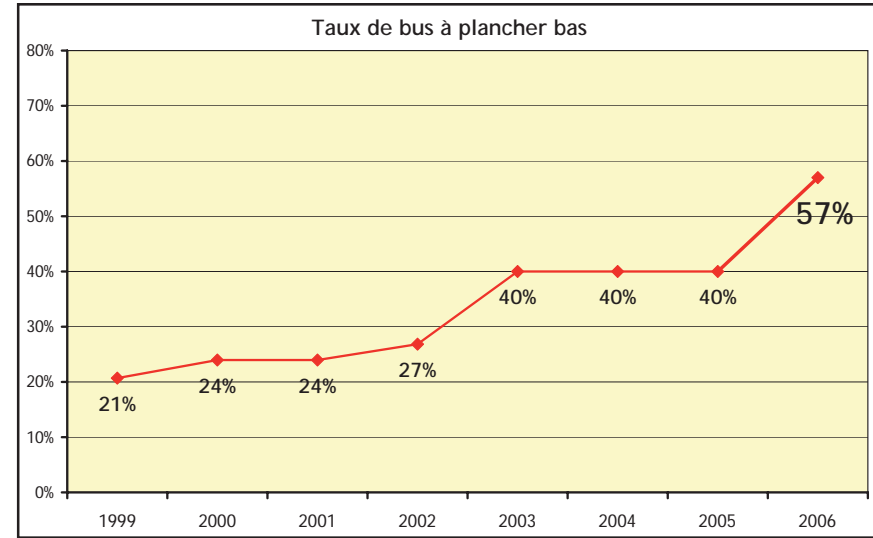
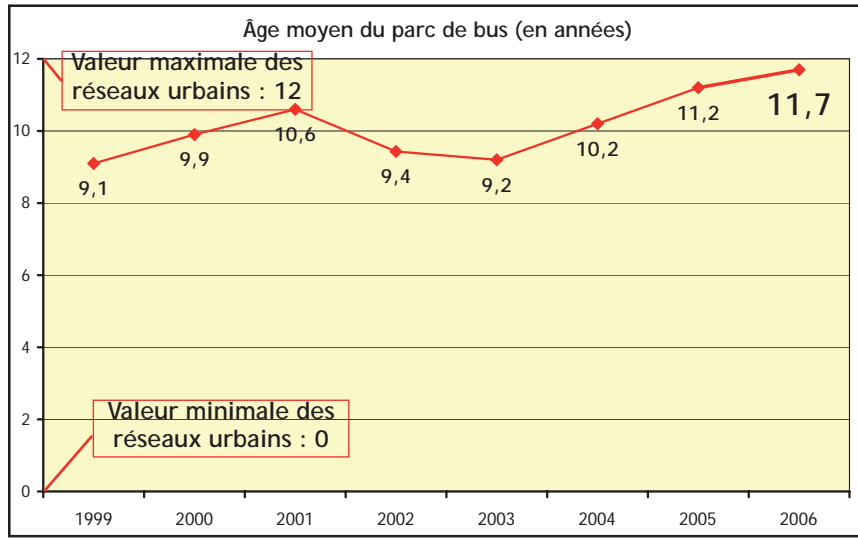
Les transports publics urbains



Données Soléa - 2006

1. LES TRANSPORTS COLLECTIFS Indicateurs quantitatifs

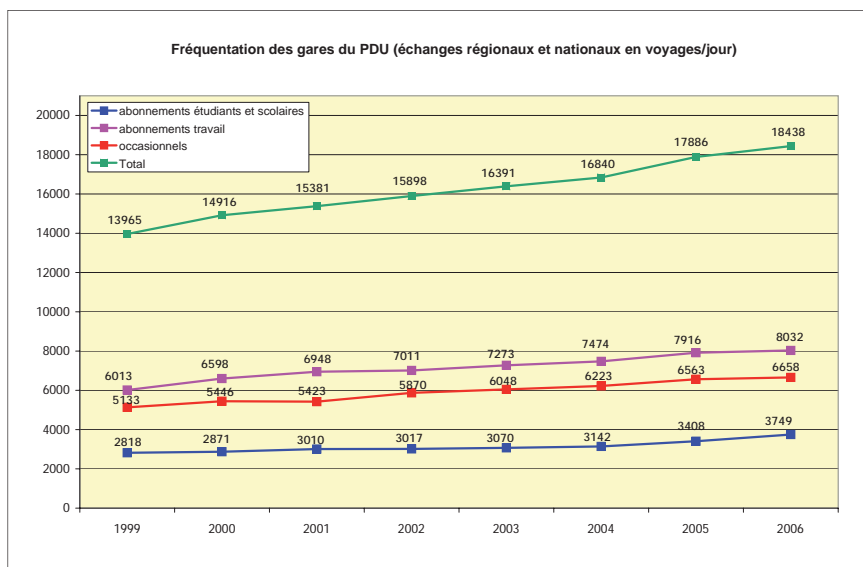
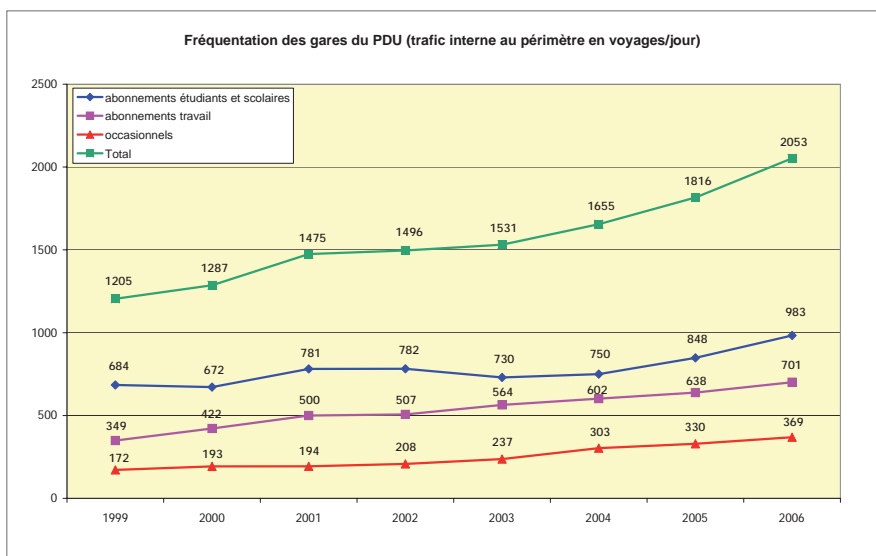
Les transports publics urbains



Données Soléa et Domibus - 2005/2006

1. LES TRANSPORTS COLLECTIFS Indicateurs quantitatifs

Le réseau ferroviaire



Les données du transport public urbain n'ont pas été réactualisées. Elles sont identiques à celles indiquées dans l'observatoire PDU 2005 - 2006. Les commentaires associés n'ont pas été repris dans le présent observatoire. Seul l'indicateur de la vitesse commerciale, qui n'était pas disponible lors de la précédente édition, a été mis à jour pour l'année 2006. Son augmentation sensible est due à la prise en compte des performances élevées du tramway.

ACTION N° 1 *Mettre en place un réseau de tramway et de tram-train*

En mai 2007, le tramway mulhousien a soufflé sa première bougie. Les résultats d'exploitation sont positifs. En effet, les comptages effectués fin 2006 donnent pour le tram un trafic de 40 000 voyages / jour. Cela correspond à bon démarrage, la fréquentation devrait dépasser rapidement les prévisions. Sur les tronçons existants, les améliorations suivantes ont été apportées au service en 2007 :

- cadencement à 4 minutes aux heures de pointe
- informations visuelles et sonores en station (temps d'attente, destination, perturbations...)

Les travaux d'extension de la ligne 1 jusqu'à la station Châtaigniers (à Bourtzwiller aux portes de Kingersheim) sont en cours et se déroulent conformément avec le planning prévisionnel.



Le chantier d'extension du tramway à Bourtzwiller



Les travaux de démolition du tunnel de Thann-Nord



Pose de la première pierre de la station de Thann Saint-Jacques

Enfin, la réflexion sur les extensions vers Wittenheim et Illzach a conduit au choix de leur réalisation selon une procédure de type partenariat public privé (PPP) pour laquelle deux groupements d'entreprises sont candidats. Le SITRAM conduit cette démarche avec une assistance juridique, financière et technique extérieure.

Dans le même temps le projet de tram-train Mulhouse Vallée de la Thur (TTMVT) progresse également. Les travaux de diverses infrastructures ont démarré :

- démolition du tunnel de Thann nord,
- construction de la station Thann - Saint Jacques.
- construction d'un pont sur la Doller.

1. LES TRANSPORTS COLLECTIFS *Suivi des actions du PDU*

ACTION N°2 *Etudier les extensions potentielles du réseau de TCSP à long terme*

Les conclusions de l'étude réalisée par SNCF IG ont été traduites dans leur quasi-totalité dans le projet de SCOT élaboré fin 2006. Ces points n'ont pas été remis en cause lors de l'enquête publique.

ACTION N°3 *Restructurer le réseau de bus*

Le réseau de bus a été intégralement restructuré en 2006 pour utiliser au maximum le potentiel du tramway. En 2007, les modifications du réseau ont été ciblées et ponctuelles, visant à améliorer la desserte de certains secteurs ou à diminuer les temps de parcours :

- modification du parcours de la ligne 30 au départ de la gare
- amélioration de la desserte de Zillisheim
- amélioration de la desserte de Morsxwiller-le-Bas
- amélioration de la desserte de Richwiller

ACTION N°5 *Prendre des mesures en faveur de la vitesse commerciale des lignes de bus*

Pas d'action en 2007.

ACTION N°4 *Elaborer un cahier des charges pour l'aménagement des points d'arrêt bus*

La commission d'accessibilité des transports publics urbains a tenu sa première réunion le 3 juillet 2007. Des réunions avec les structures représentatives de chaque handicap ont permis de cerner les besoins spécifiques de chacun.

Les aménagements des points d'arrêt concernés par la mise en accessibilité de la ligne 30 sont réalisés. Toutefois, l'expérimentation est repoussée à début 2008 en raison de l'immobilisation des bus affectés (installation d'un système d'aide à l'exploitation).

Par ailleurs, plusieurs communes ont d'ores et déjà réaménagé certains points d'arrêt en collaboration avec le Sitram et Soléa. L'ensemble de ces retours d'expérience permet de définir les solutions à retenir ou à abandonner et ainsi de préciser le futur cahier des charges.

ACTION N°6 *Suivre et améliorer la qualité de service offerte sur le réseau urbain*

	Seuil d'exigence	Résultats 2005	Résultats 2006	Résultats 2007 (2ème semestre)
Résultats Soléa				
C1 : ponctualité	85%	77,4%	-	-
C2 : propreté	80%	84,4%	84,1%	81,8 %
C3 : points d'arrêts	80%	88,9%	83,8%	91,9 %
C4 : réclamations	75%	81,7%	83,3%	87,2 %
C5 : accueil	85%	77,6%	78,9%	82,1 %
BONUS TOTAL SOLEA		+ 9000€	+ 11000€	
Résultats Domibus				
C1 : accueil téléphonique	75%	89,5%	89,4 %	
C2 : accueil conducteur	75%	96,9%	97,6 %	
C3 : propreté	75%	90%	91,1 %	
BONUS TOTAL DOMIBUS		+ 10285€	+ 10617€	

1. LES TRANSPORTS COLLECTIFS *Suivi des actions du PDU*

ACTION N° 7

Poursuivre la modernisation du parc de bus

Le Sitram va acquérir environ 40 bus, courant 2008. Les offres sont actuellement en cours de dépouillement. Ces bus seront conformes aux normes d'accessibilité en vigueur ainsi qu'aux normes antipollution les plus récentes (EURO 5 voire EEV).

ACTION N° 8

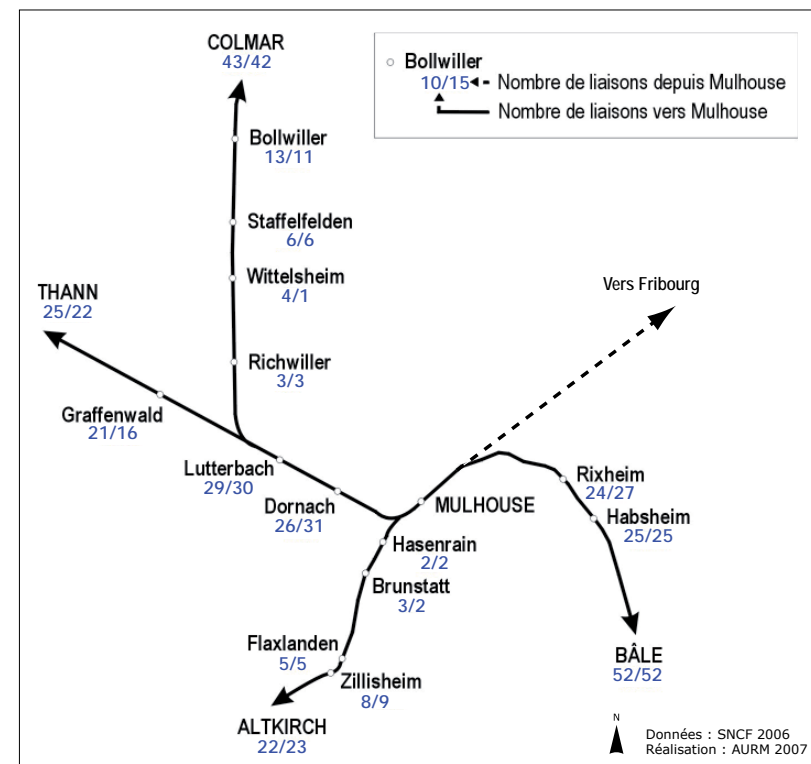
Développer l'offre ferroviaire interurbaine et périurbaine

La mise en service du TGV Est Européen s'est accompagnée de la restructuration de l'offre TER en Alsace.

Le nombre de circulations TER sur Colmar a augmenté (+ 4 circulations / jour). Il a également augmenté sur Bâle. 52 circulations dans chaque sens sont proposées aux voyageurs (+ 12 circulations / jour). Dans une moindre mesure, le nombre de circulations à destination de Thann et d'Altkirch a également augmenté.

Cependant, les gares de Hasenrain, Brunstatt, Flaxlanden, Zillisheim, Rischwiller, Wittelsheim, Staffelfelden ont vu leur nombre de circulations diminuer depuis le 10 juin 2007.

Par exemple, 10 trains par jour desservait la gare de Hasenrain. Aujourd'hui, 4 trains s'arrêtent chaque jour dans cette gare. De même, l'offre a été réduite de 7 trains en gare de Brunstatt. Seuls 5 trains desservent quotidiennement ce point d'arrêt.



ACTION N° 9

Améliorer les dessertes interurbaines par car

Pas d'action en 2007.

ACTION N° 10 *Poursuivre l'intégration tarifaire*

Les Autorités Organisatrices de Transports alsaciennes ont adopté le 10 mai 2007 une résolution affirmant leur volonté de voir aboutir dès 2008 une tarification intégrée pour les voyageurs occasionnels sous la forme de titres 24H multimodaux par zones : à l'échelle des différents PTU ou pour favoriser la découverte touristique. Le pilotage et la coordination des études à mener ont été confiés à la Région Alsace.

Elles souhaitent aussi évaluer l'extension du dispositif Alsa+ à tous publics (actuellement, seuls salariés et étudiants sont concernés).

Dans le cadre du projet de Tram-train Mulhouse Vallée de la Thur (TTMVT), des réunions de coordination entre exploitants ont permis de valider le principe d'une tarification intégrée en plus des tarifications classiques en vigueur selon les principes suivants :

- à l'intérieur du périmètre des transports urbains (PTU) mulhousien (de Mulhouse à Lutterbach) la tarification Soléa s'applique aux tramways et tram-trains (pas aux trains directs pour la gare)
- à l'extérieur du PTU le tarif SNCF s'applique à tous les véhicules
- entre l'extérieur et l'intérieur du PTU des titres multimodaux donneront accès aux trains, tram-trains et transports urbains. Le tarif SNCF restera utilisable dans les seuls trains directs

ACTION N° 11

Développer l'information multimodale sur le transport public

Les 10 autorités organisatrices de transports alsaciennes ont signé une convention multipartenariale de coopération pour l'élaboration et la mise en œuvre d'un système d'information multimodale alsacien dans le cadre d'un contrat de partenariat.

Le choix du contrat de partenariat public privé comme type de portage contractuel du projet s'est fait sur la base d'une évaluation préalable élaborée en début d'année, avec le concours de l'Etat.

La mise en service du système d'information multimodale alsacien qui prendra la forme, a minima, d'un site Internet est programmée pour fin 2008.

ACTION N° 12

Proposer un tarif de TC avantageux lors des pics de pollution

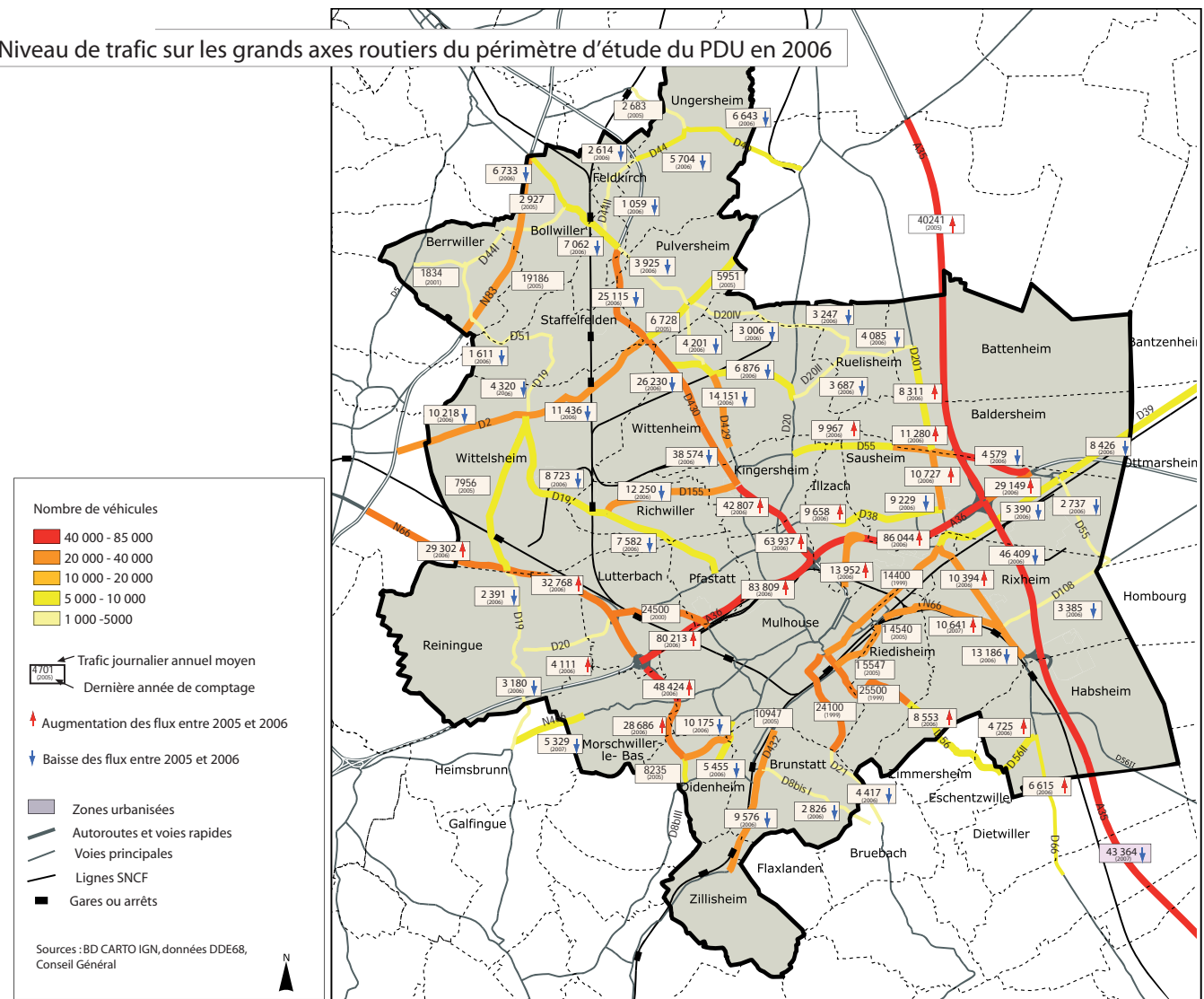
Le titre indigo applicable les jours de pollution par l'ozone, mis en service en 2004, est toujours en vigueur.

Nombre de jours où ce titre a été émis en 2006 : 12 jours.

2.1. LES VOIES PUBLIQUES la circulation automobile

Le trafic routier sur les grands axes routiers en 2006

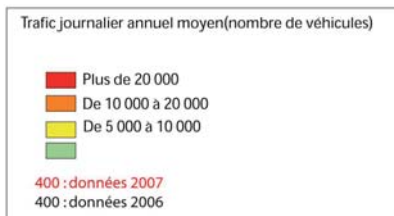
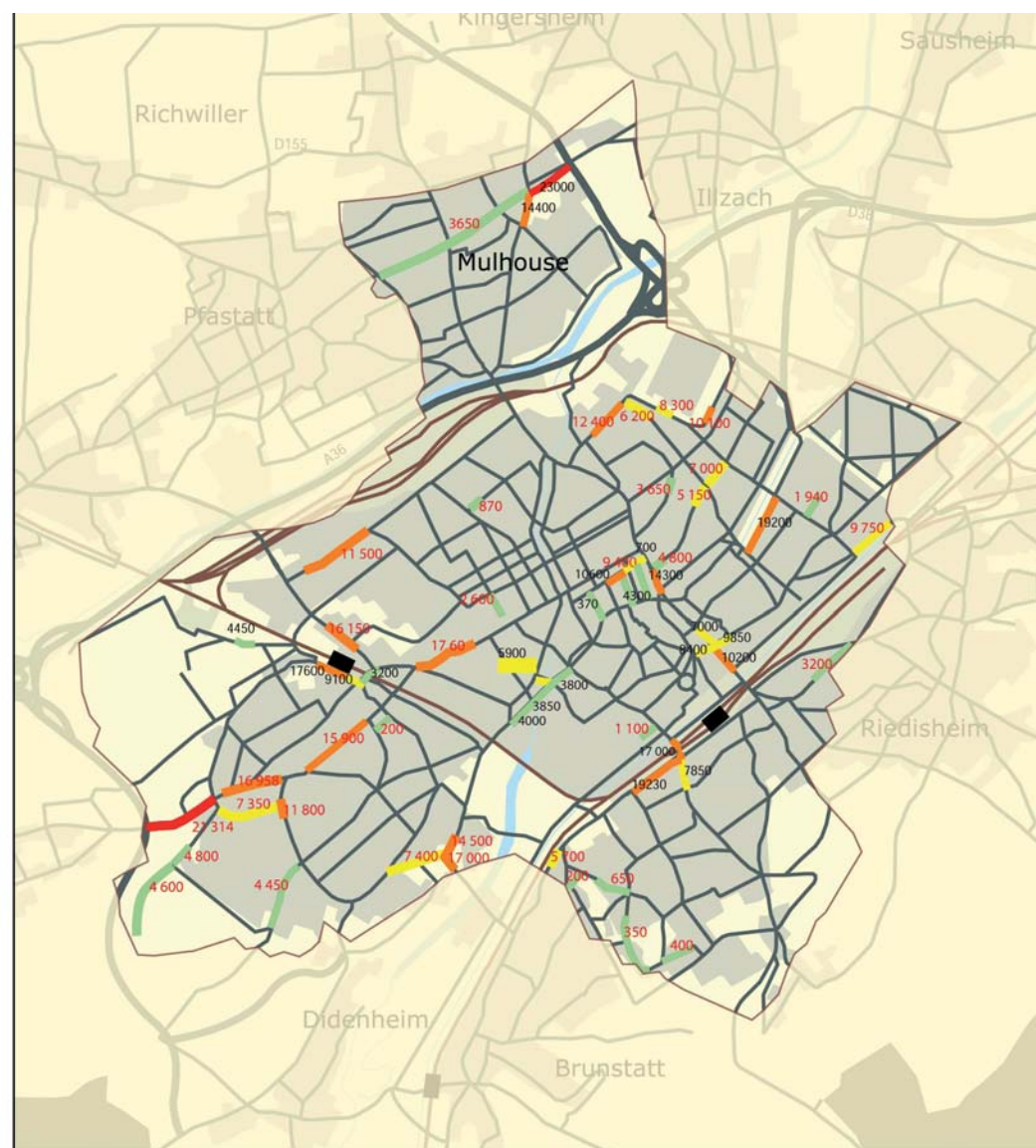
Niveau de trafic sur les grands axes routiers du périmètre d'étude du PDU en 2006



A l'exception du tronçon de l'A35 en direction de Bâle où le trafic est stable (très légère diminution), la tendance à la hausse des fréquentations observée en 2005 est confirmée en 2006.

Par rapport à l'année passée, on ne note plus d'augmentation très importante car il n'y a pas eu de mise en service de nouveaux aménagements (contournement ouest notamment). Les augmentations sur les axes principaux sont donc plus modérées. De nombreux axes secondaires voient leur trafic légèrement diminué.

Le trafic routier sur le réseau mulhousien en 2007

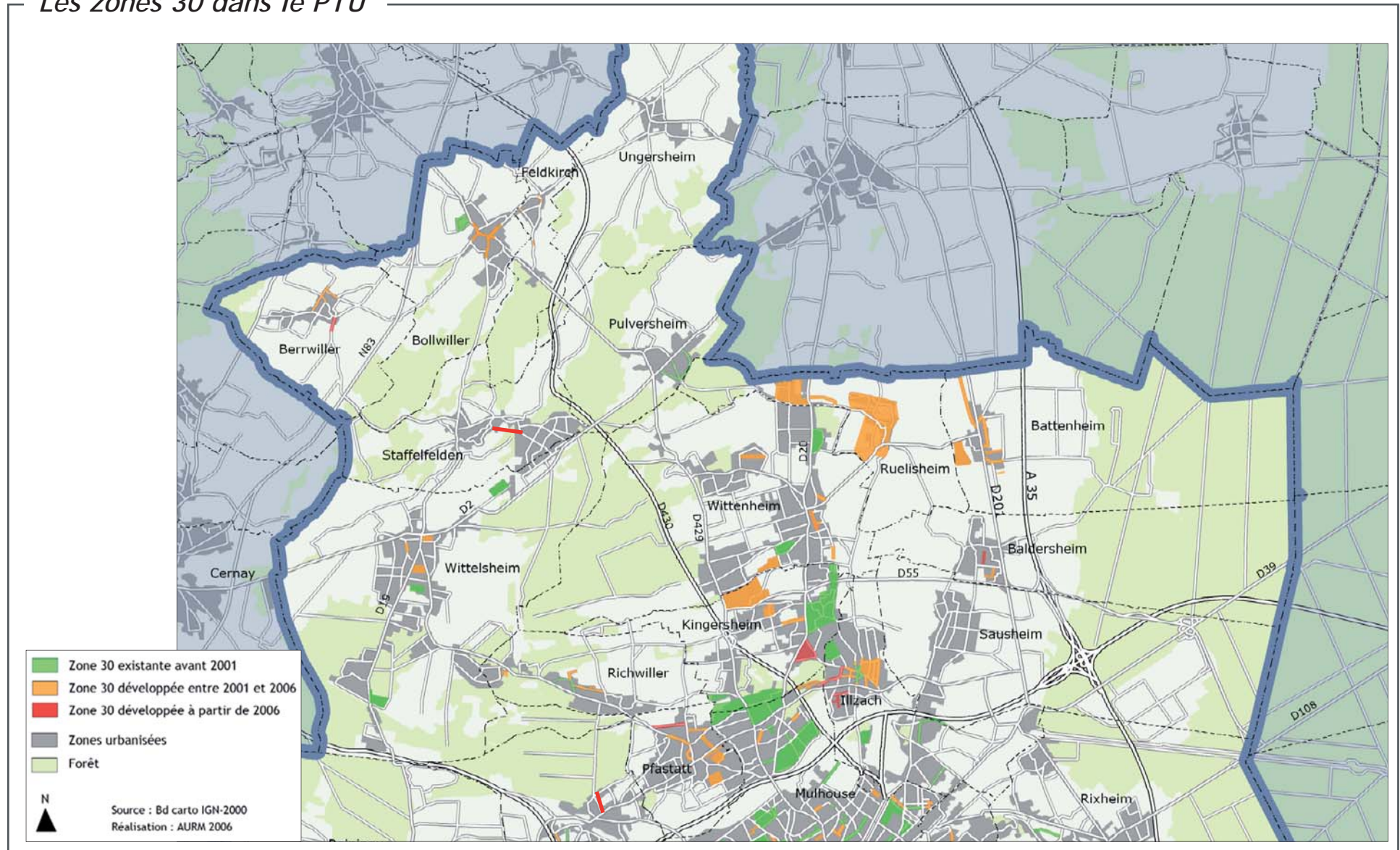


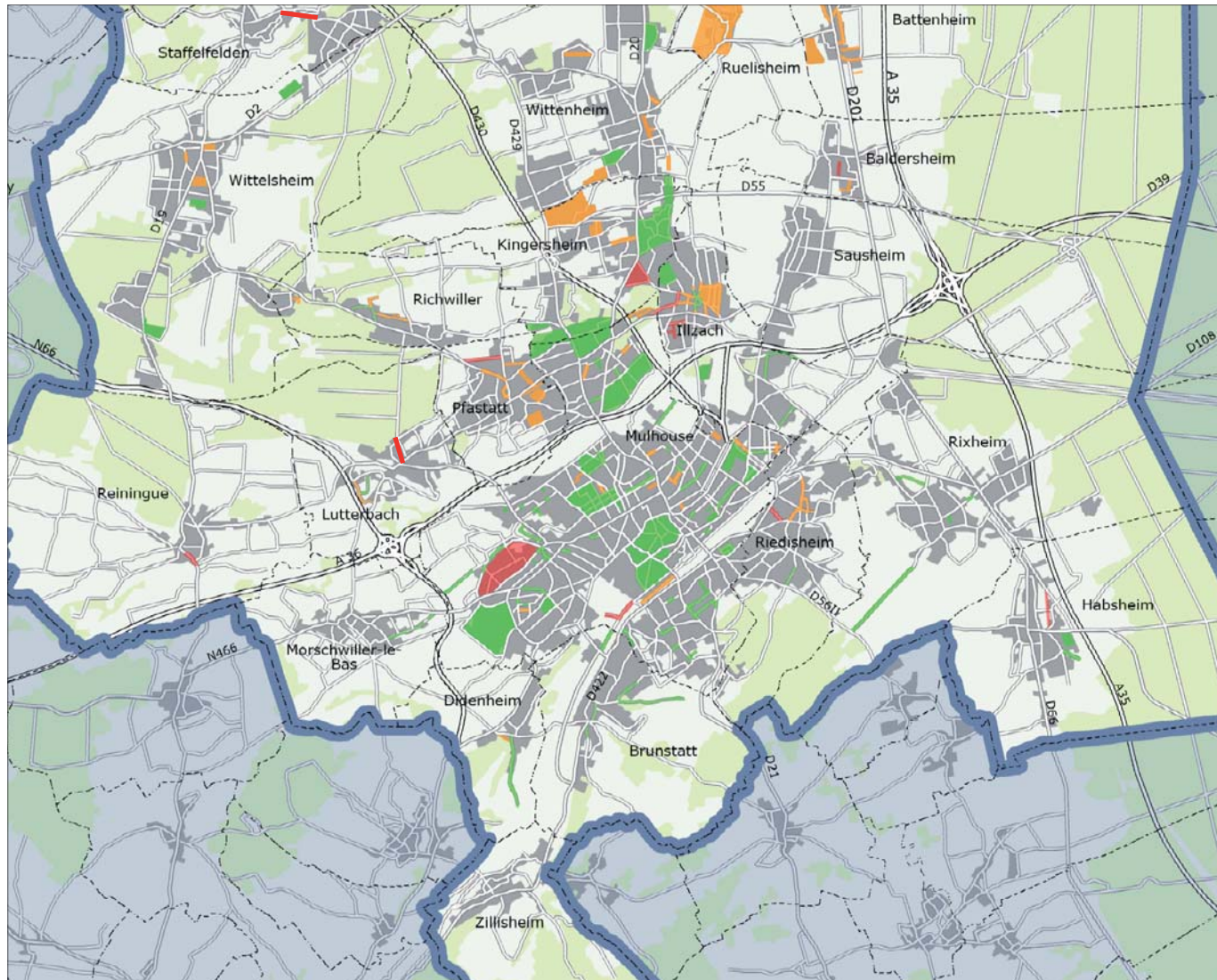
Fond : BD Carto IGN 1999
Données : Service Voirie - Ville de Mulhouse
Réalisation : AURM 2007

Les comptages effectués en 2006-2007 ne portent pas sur les mêmes axes et tronçons que ceux effectués en 2005-2006. La carte de la page de gauche présente les comptages réalisés pour les années 2005, 2006 et une partie de l'année 2007. Cela permet de se faire une idée des niveaux de circulation sur les principaux axes de Mulhouse.

2.1. LA CIRCULATION AUTOMOBILE Indicateurs quantitatifs

Les zones 30 dans le PTU





Sur le périmètre du PDU, 2 zones 30 ont été réalisées depuis l'été 2006 : rue de la gare à Staffelfelden et la rue de Richwiller à Lutterbach.

La ville de Mulhouse a aménagé plusieurs entrées dans la zone 30 de Dornach de manière cohérente. La Ville souhaite traiter ainsi l'ensemble des zones 30 dans un souci de lisibilité.

ACTION N° 13 Réaliser un système d'évitement du centre d'agglomération

La réalisation de la Voie Sud s'est poursuivie en 2007 avec d'importants travaux de voirie.

Ainsi le Quai d'Oran réaménagé, la piste cyclable sur le chemin de halage du canal et ce jusqu'au pont des Bonnes Gens, et le Pont de la Fonderie ont été inaugurés en octobre 2007, marquant l'ouverture du premier tronçon fonctionnel (OUEST) de l'opération.

Les travaux de réalisation de la voirie du Quai d'Alger, entre le Pont des Bonnes Gens et le futur Pont de la Hardt, ont quant à eux débuté en septembre 2007. Ce deuxième tronçon fonctionnel (EST) de la Voie Sud sera inauguré au premier trimestre 2008.

L'opération se poursuivra de 2008 à 2011 par la jonction des deux tronçons précédents (passage sous le pont d'Altkirch et tunnel sous le parvis de la gare) et l'aménagement d'un parc urbain à l'est.

ACTION N° 14 Mettre en place un groupe de travail «voirie»

Le groupe de travail voirie s'est réuni une première fois fin 2006. La prochaine réunion est prévue pour le premier trimestre de 2008 afin de permettre des présentations plus abouties qu'actuellement sur les sujets concernés (accessibilité réseau bus, zones 30...)

ACTION N° 15 Temporiser la circulation automobile sans pénaliser les bus

Avec 50 aménagements recensés sur le périmètre du PDU, 2007 semble marquer une pause (70 en 2005, 80 en 2004). Toutefois, cet indicateur ne peut être étudié de manière brute, sans lissage sur plusieurs années. Il s'écoule en effet généralement plusieurs années entre la décision et la réalisation d'un aménagement. De fait, certains travaux achevés cette année ont déjà été comptabilisés les années précédentes.

Les aménagements réalisés sur la période 2006-2007 sont principalement des réductions de voies de circulation (14) grâce à des bandes ou îlots centraux, une nouvelle gestion du stationnement, l'élargissement de trottoirs ou la mise en place de pistes cyclables. On note également la réalisation de 8 plateaux surélevés.



Plateau Grand'rue à Rixheim



Zone 30 rue de la gare à Staffelfelden

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.

Commune	Lieu	Prioblème
Reiningue	Pharmacie Rue de Wittelsheim	Stationnement
Kingersheim	Giratoire Industrie / Richwiller	
Wittenheim	RD429 entre Kingersheim et Nonnenbruch	
Lutterbach	Rue Aristide Briand	
Ruelisheim	Carrefour rues de la ferme, de la chapelle, du 1er mai, RD 20 IV	
Bollwiller	Route de Guebwiller à hauteur du chemin de l'herbe et de la rue des tulipes	
Feldkirch	Route de Mulhouse	
Zillisheim	RD432	Vitesse excessive
Berrwiller	Rue principale	Vitesse excessive : étude DDE réalisée, travaux différés (adduction en gaz en cours)

Les tronçons et carrefours suivants ont fait l'objet de travaux de sécurisation en 2007 :

Commune	Lieu	Prioblème
Kingersheim	Leader Price	Création d'une aire d'attente bus ligne 22
Zillisheim	Angle rues Jeanne d'Arc et de Hochsatt	Aménagement du virage



Aménagement du carrefour rues Jeanne d'Arc et de Hochstatt à Zillisheim

ACTION N° 17

*Sensibiliser les automobilistes
à réduire leur vitesse*

Types de dispositif	Commune	Lieu	Dates de mise en service ou des campagnes
Panneau à messages variables indiquant la vitesse de passage	Richwiller	Rue principale entre rues Clémenceau et des Anémones	Juin 2007
	Sausheim	Axes grande circulation	Septembre 2007
Installation de panneaux de sensibilisation (hors abords des écoles)	Kingersheim	Arthur et Zoé	Rentrée 2006
Campagne de contrôles radars	Reiningue	Rues Mulhouse et Wittelsheim	régulièrement
	Kingersheim	différents points surtout zone 30	régulièrement
	Lutterbach		Ponctuelles G.N.
	Illzach	Ensemble du Ban communal	Toute l'année
	Rixheim	Ensemble du ban communal	Toute l'année
	Sausheim	Axes grande circulation	Toute l'année

Types de dispositif	Commune	Lieu	Dates de mise en service ou des campagnes
Campagne de communication	Bollwiller	Bulletin communal	
	Illzach	Ecoles maternelles et primaires	Toute l'année
Campagne dans le cadre de l'opération nationale de la sécurité routière	Kingersheim	Abords des écoles : « courtoisie au volant »	Avril 2007
	Ruelisheim	Ecole élémentaire	Mai-juin 2007
	Bollwiller	Ecole élémentaire	
	Illzach	Axes principaux de la commune	Durant la campagne
	Rixheim	Communication	
Autre :	Illzach	Contrôle vitesse Eurolaser, ensemble ban	Toute l'année

ACTION N° 18

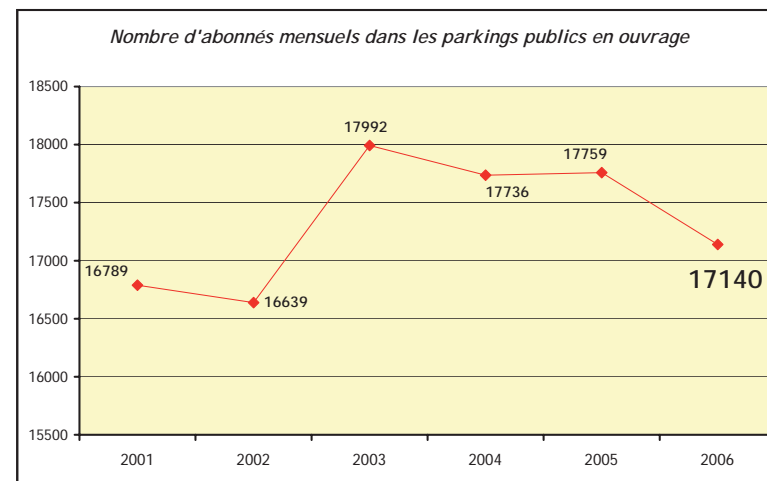
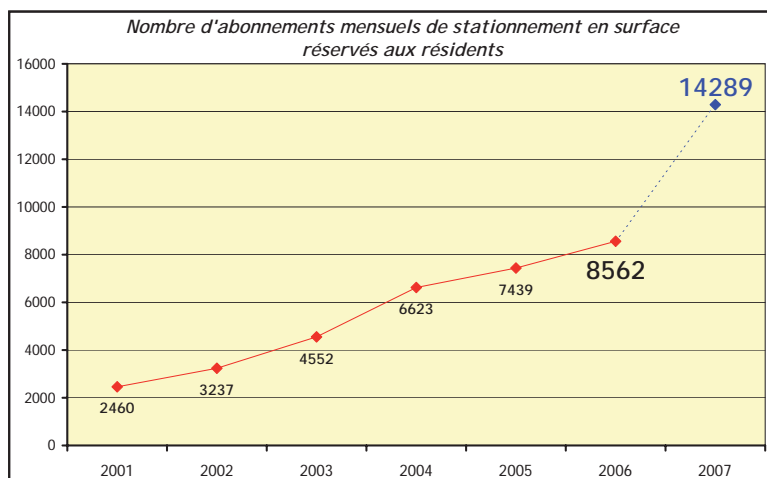
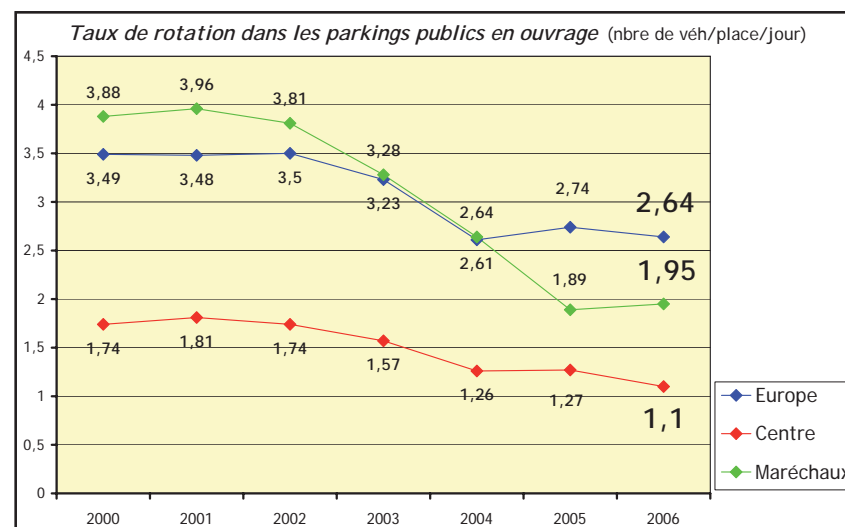
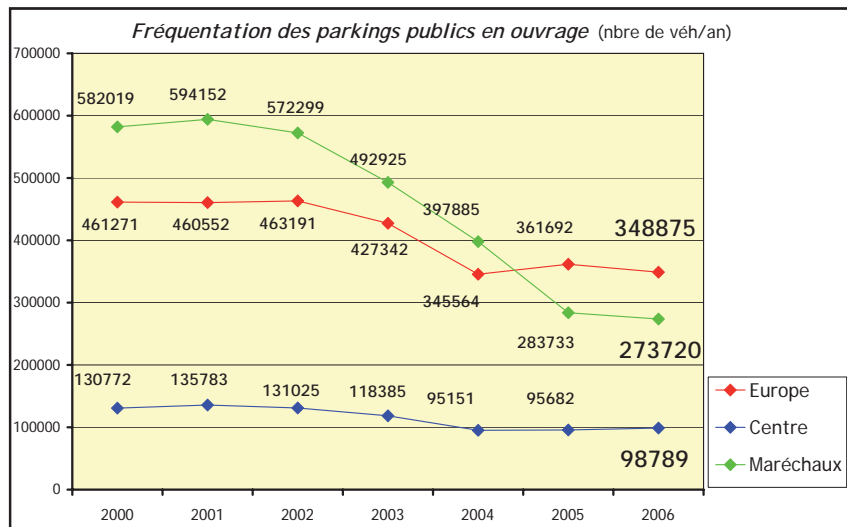
Développer l'utilisation de revêtement anti-bruits sur les voies primaires de l'agglomération

Pas d'action depuis l'été 2006

2.2. LES VOIES PUBLIQUES

Le stationnement

2.2. LE STATIONNEMENT Indicateurs quantitatifs



Données Ville de Mulhouse - 2005

Les variations de fréquentation des parkings en ouvrage enregistrées en 2006 semblent confirmer la stabilisation déjà constatée en 2005 avec une diminution très faible sur l'ensemble des trois parkings qui avaient connu jusqu'alors un taux élevé de réduction de fréquentation. Le nombre d'abonnés enregistré également une légère diminution (4%) par rapport à 2005.

Note : depuis le 1er février 2007, le parking Europe A est fermé et le parking Europe B est réservé aux abonnés. Cette disposition devrait être maintenue pendant environ deux ans. De fait, cet indicateur ne pourra être suivi dans les prochaines éditions de l'observatoire.

Le nombre d'abonnements de stationnement en surface vendus aux résidents a continué sa progression régulière depuis plusieurs années. Le chiffre indiqué pour 2007 est une extrapolation des ventes d'abonnements effectuées sur les 9 premiers mois de l'année. Le quasi doublement des ventes est dû à la mise en place du nouveau plan de stationnement. Outre l'élargissement de la zone de stationnement payant, ce plan offre des conditions tarifaires particulièrement avantageuses aux résidents (10€/mois, 20€/trimestre, 70€/an).

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*

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

La zone de stationnement payant du centre-ville de Mulhouse a été élargie le 1er février 2007 (voir observatoire précédent). A la demande des commerçants notamment, des aménagements ont été réalisés dans le dispositif. Depuis le 4 août 2007, le stationnement est désormais gratuit sur la voirie le samedi matin jusqu'à 14 heures, à l'exception de la zone du marché qui conserve son fonctionnement habituel avec première heure gratuite. Un tarif annuel, 70 € / an, pour les résidents a également été créé.

ACTION N° 20 *Améliorer la signalétique des parkings*

Pas d'action depuis l'été 2006.

ACTION N° 21 *Augmenter le taux de rotation du stationnement dans certains centres villes*

Dispositif	Commune	Nombre total de places en 2006	Places supplémentaires depuis l'été 2006
Zone bleue	Illzach	0	200
Stationnement gratuit à durée limitée	Wittenheim	6 limitées à 15 minutes	30 limitées à 15 minutes
	Brunstatt	0	1 limitée à 30 minutes (Sainte Odile)

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 fréquentation des deux parkings relais tramway est en constante augmentation. Leur capacité actuelle est toutefois suffisante au regard de cette fréquentation. D'autres implantations de parking relais accompagneront les extensions futures du réseau (pas d'implantation prévue sur l'extension en cours de la ligne 1 jusqu'à Châtaigniers).

Le bureau d'Etudes Aménagements de la CAMSA a étudié plusieurs projet d'aménagement des gares de Bollwiller et de Staffelfelden. Les projets proposés comprennent l'aménagement de nouvelles places de stationnement. La gare de Bollwiller sur laquelle s'effectue un rabattement important depuis les communes environnantes (notamment du Florival) permettra à terme d'accueillir plus de 100 véhicules tout en améliorant la circulation automobile et des modes doux (à noter également un parking vélo sécurisé) dans le quartier.

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*

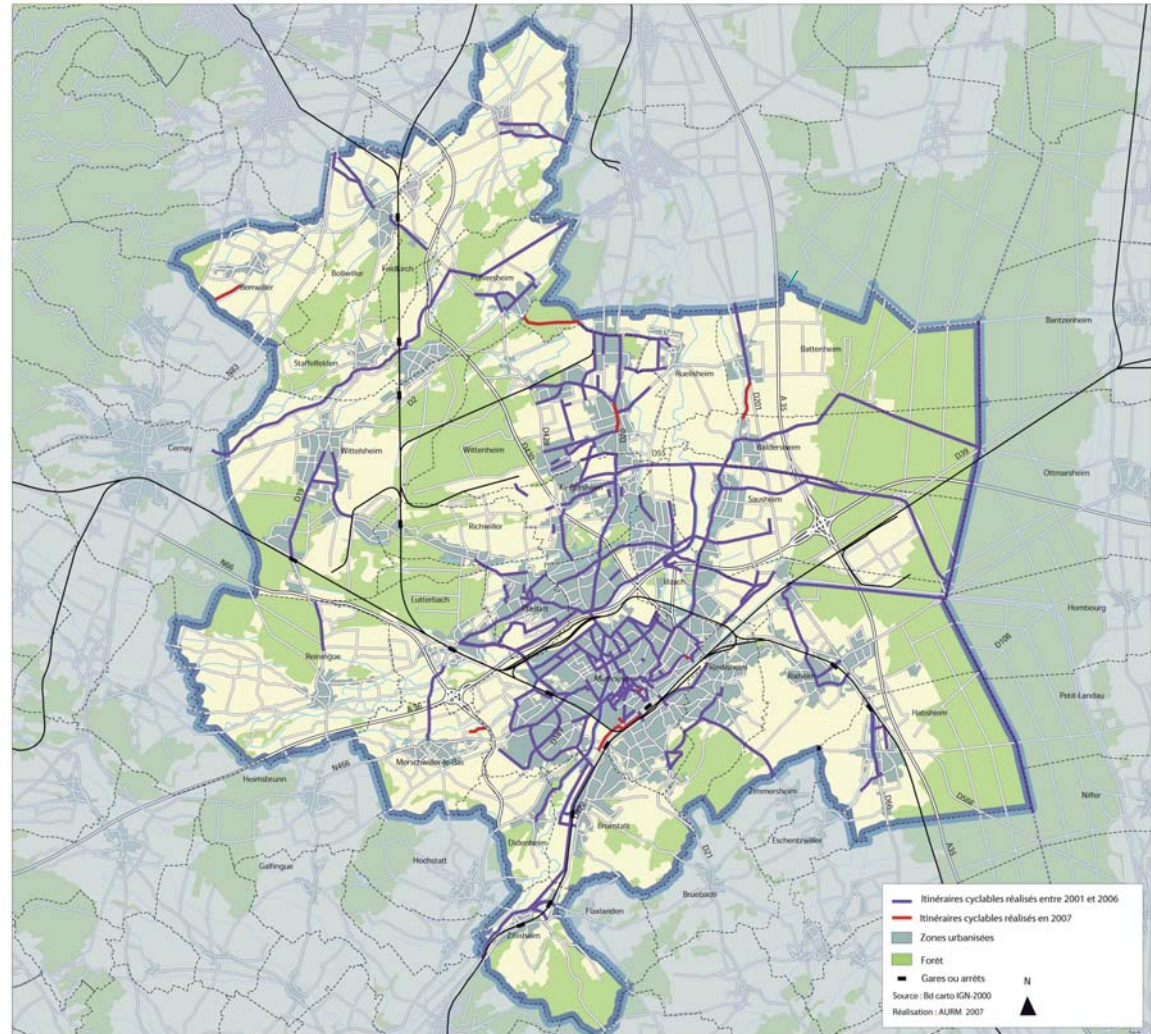
Aucune modification depuis 2004.

2.3. LES VOIES PUBLIQUES

les vélos

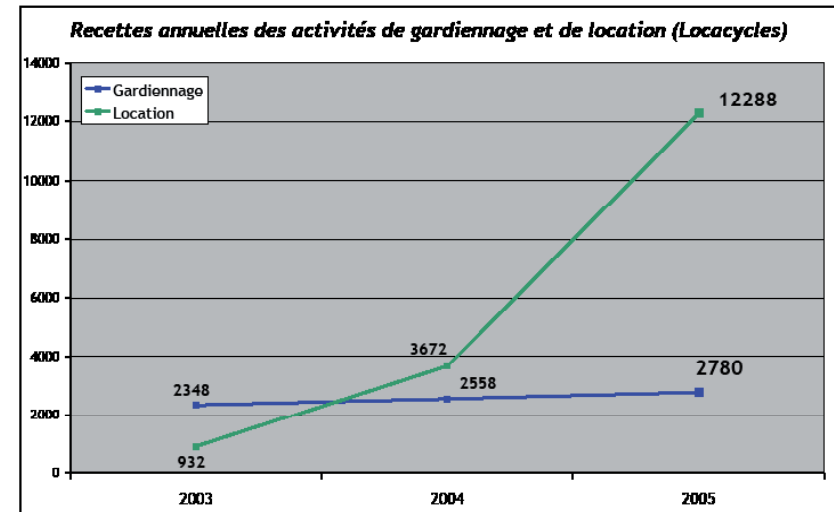
2.3. LES VELOS Indicateurs quantitatifs

Les itinéraires cyclables sécurisés



2.3. LES VELOS Indicateurs quantitatifs

L'indicateur de fréquentation du parking Lambert, présenté dans les précédentes éditions de l'observatoire du PDU, est abandonné en raison des difficultés d'obtention de comptages fiables.



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 VELOS Indicateurs quantitatifs

Le dispositif de vélos en libre service vélocité a été mis en service le 15 septembre 2007. Il se compose de 20 stations situées dans le centre-ville de Mulhouse et de 200 vélos. Les abonnés peuvent emprunter un vélo et le rendre dans une station éventuellement différente de celle d'emprunt. Du personnel doté de véhicules adaptés assure le bon approvisionnement de l'ensemble des stations en acheminant les vélos depuis les stations excédentaires vers les stations déficitaires.

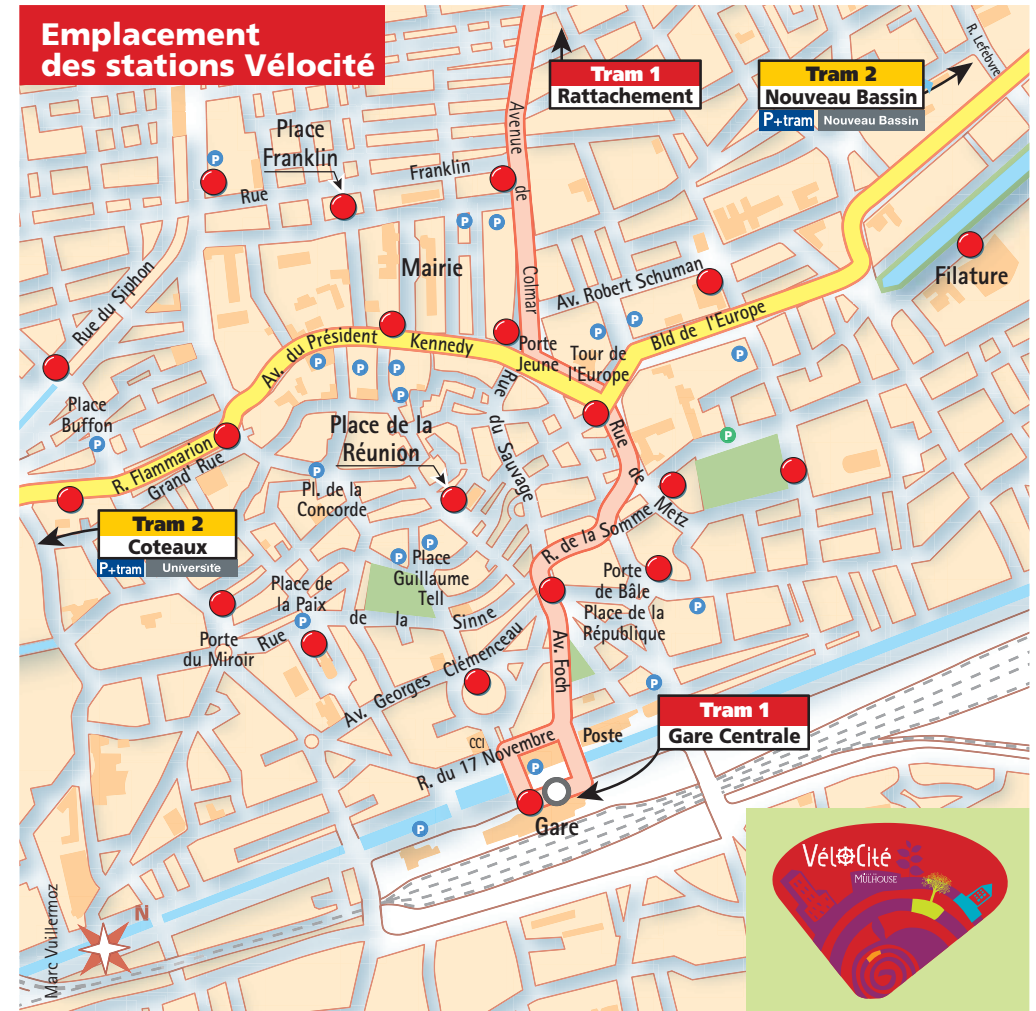
Deux formules d'abonnement sont disponibles :

- la formule annuelle (15€) qui nécessite l'envoi d'un formulaire d'inscription
- la formule hebdomadaire (1,50€) accessible depuis les bornes en place aux stations à l'aide d'une carte bancaire

L'utilisation des vélos est gratuite pendant une demi heure. Au-delà, l'heure d'utilisation est facturée 1€ dans la limite de 5€ par jour.

Ce service a été confié à la société JC Decaux dans le cadre du marché de publicité sur les abribus (à cette occasion, 200 abribus publicitaires sont remplacés ou implantés sur les communes du cœur de l'agglomération).

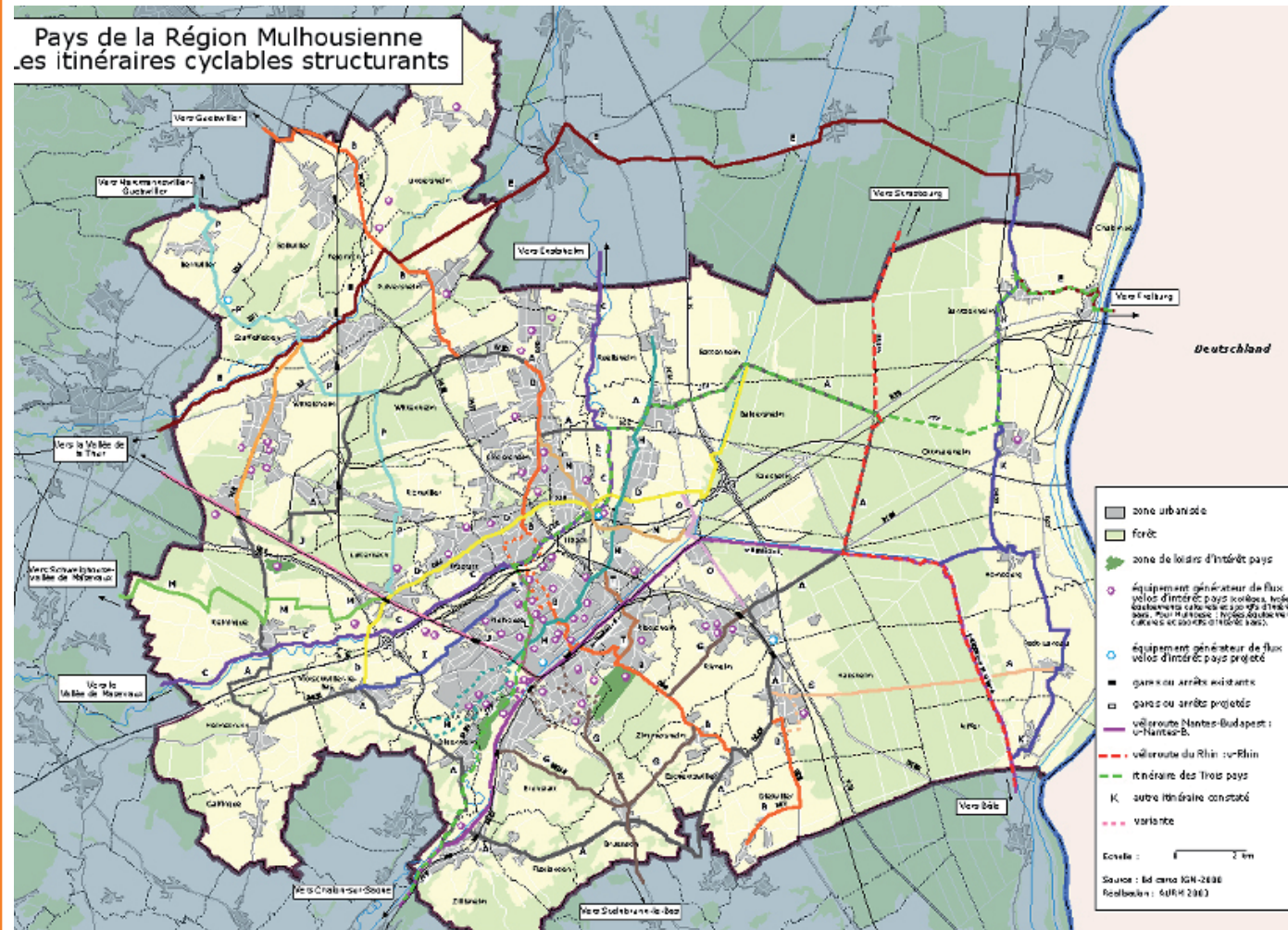
Après deux mois de fonctionnement, la ville de Mulhouse étudie d'ores et déjà les possibilités d'extension vers les quartiers.



2.3. LES VELOS Indicateurs quantitatifs

ACTION N°24

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



A la demande du bureau d'études Altermodal, prestataire dans le cadre de la mise en place de l'Euroveloroute 6 (Nantes-Budapest), le Pays a organisé une concertation avec les différentes collectivités concernées par la traversée de l'agglomération mulhousienne. Cette démarche a permis d'aboutir à la définition d'un tracé provisoire qui a été testé le 13 juillet dernier.

Le Pays envisage d'éditionner un plan des pistes cyclables de la région mulhousienne. Des contacts ont déjà été pris avec le CADR à ce sujet. Un comité de pilotage devrait être mis en place au mois de janvier 2008.

2.3. LES VELOS *Suivi des actions du PDU*

ACTION N° 25 *Définir une programmation pluriannuelle d'aménagement cyclables*

Commune	Rues sur lesquelles des aménagements cyclables ont été réalisés depuis juillet 2006	Type d'aménagement et longueur	Maîtrise d'ouvrage	Schéma de référence dans lequel s'inscrit cet itinéraire
<i>Baldersheim Battenheim</i>	Liaison Baldersheim – Battenheim	Bande / piste provisoire	CG68	CG68
<i>Morshwiller</i>	Rue Tachard	300 m piste bidirectionnelle	ville	CAMSA
<i>Berrwiller</i>	Liaison vers Wattwiller	1100m piste bidirectionnelle	CG68	CG68
<i>Brunstatt</i>	Réouverture PN4 (accès de la ville à la piste du canal)	Passage à niveau : chicanes	CG68	
<i>Richwiller Lutterbach</i>	Route forestière du Nonnenbruch	Circulation réservée vélos dimanche	CAMSA	CAMSA
<i>Ruelisheim</i>	rue du Général de Gaulle (liaison Ruelisheim Pulversheim)	1500 m Bande et piste bidirectionnelles	CAMSA	CAMSA
<i>Sausheim</i>	RD 38 (Sausheim-Illzach)	250 m piste bidirectionnelle	CG68	CCIN
<i>Lutterbach</i>	Rue du Général de Gaulle	Piste sur trottoirs	Ville	
<i>Wittenheim</i>	Liaison Ruelisheim – Pulversheim	Bande 400 m	CAMSA	CAMSA
	Rue Saint Cloud	piste	CAMSA	CAMSA
	Rue de Kingersheim	piste	CAMSA	CAMSA
<i>Mulhouse</i>	Véloroute 1ere tranche	Piste bidirectionnelle 1350 m	CAMSA	CAMSA
	Rues de la Hardt / juin	260 m piste bi + 400m bandes	CAMSA	CAMSA
	Rue de Belfort	450 m bandes	CAMSA	CAMSA
	Rue Léon Jouhaux 2ème tranche	150 m pistes bidirectionnelles	CAMSA	CAMSA
	Bd de la Marne	Bandes 180 m	CAMSA	CAMSA
	Rue Guillaume Tell	Contresens 100 m	CAMSA	CAMSA
	Rue de la Locomotive	Contresens 100 m	CAMSA	CAMSA
Avenue de Colmar	Bandes 760 m	CAMSA	CAMSA	

2.3. LES VELOS *Suivi des actions du PDU*

La dynamique de création de voies cyclables se poursuit sur l'ensemble du périmètre du PDU.

De nombreux aménagements réalisés depuis l'été 2006 concernent des liaisons inter-communales (7 aménagements sur 11 hors Mulhouse). Ces liaisons sont très importantes eu égard à la vitesse élevée des véhicules sur les routes correspondantes. Elles constituent également un réseau d'itinéraires de loisir qui permettra à un public nombreux de se réappropriier le mode de transport vélo.



Sausheim - liaison Illzach



Mulhouse - Eurovéloroute 6



Piste cyclable Ruelisheim / Pulversheim

ACTION N°26

Développer le stationnement sécurisé des vélos

Commune	Emplacement	Nombre de places créées	Maîtrise d'ouvrage
Kingersheim	Abords bâtiments publics	Environ 60 arceaux	CAMSA
Richwiller		12	CAMSA
Illzach		10	ville
Mulhouse		164 arceaux	CAMSA



2.4. LES VOIES PUBLIQUES les piétons

2.4. LES PIETONS *Suivi des actions du PDU*

ACTION N°27 *Rédiger une charte piétons*

Pas d'action en 2007



ACTION N°28

Sécuriser les itinéraires piétons en particulier aux abords des écoles

Commune	Etablissements scolaires	Aménagements réalisés (zone 30, ralentisseurs, chaussée rétrécie, panneau...)
<i>Kingersheim</i>	VME	Couloir arrêt minute
<i>Sausheim</i>	3 établissements	Mise en place de zones de stationnement bus
<i>Mulhouse</i>	Ecole Nordfeld - Rue de Bantzenheim	Sécurisation d'un passage piétons par avancé de trottoir
	Ecole François Frey – Rue de Bâle	Déplacement de feux de signalisation tricolore pour améliorer
	Ecole des Frères – Avenue Aristide Briand	Protection d'un passage piétons par des feux tricolores en face de
	Groupe scolaire Jean de la Fontaine Boulevard de la Marne	Sécurisation de la traversé de carrefour à proximité de la rue de l'Ours (barrière de guidage des élèves + abaissement de trottoir...)
	Lycée professionnel Rebberg – Rue de Verdun	Passage piétons surélevé en face de la sortie
	Ecole Jean Zay – Rue Brustlein	Réalisation d'avancées de trottoir.
	Ecole maternelle Furstenberger – Rue Schwartz	Sécurisation d'une traversée piétons par avancées de trottoir
	Ecole ABCM – Rue du Tunnel	Protection des trottoirs contre le stationnement anarchique
	Ecole maternelle Les Erables – Rue de Verdun	Avancée de trottoir pour sécurisation de la traversée des piétons en face de la sortie
	Ecole maternelle Furstenberger – Rue Thierstein	Aménagement d'un îlot central pour protéger la traversée des piétons et créer une chicane.
Ecole Nordfeld – Rue de l'Île Napoléon	Aménagement d'une avancée de trottoir au carrefour île Napoléon / Puit pour sécuriser la traversé des piétons	

ACTION N°29

Améliorer l'accessibilité du territoire pour les personnes à mobilité réduite

La législation impose la création dans les communes ou agglomérations de plus de 5000 habitants de commissions d'accessibilité traitant de l'ensemble de la chaîne de déplacement : établissements recevant du public, voirie et transports publics. Sur le périmètre du PDU, les compétences requises sont partagées entre diverses autorités : communes, communautés de communes ou d'agglomération, Sitram.

Il a été retenu la création de commissions d'accessibilité dissociées selon les domaines traités. Une commission d'accessibilité des transports publics a été créée au sein du Sitram ; elle a tenu sa première assemblée le 3 juillet 2007 et sa première mission consiste en l'établissement du schéma directeur d'accessibilité des transports publics. Deux commissions d'accessibilité de la voirie et des établissements recevant du public ont été créées sur le périmètre du PDU : l'une est portée par la CAMSA (première assemblée le 27 septembre 2007), l'autre l'est par la commune de Sausheim (sa composition sera arrêtée courant décembre 2007).

Les communes suivantes ont d'ores et déjà entrepris un recensement des obstacles à la mobilité des PMR.

Commune	Emplacement	Méthodologie et remarques
Kingersheim	Faubourg de Mulhouse	Méthode AURM (Nordfeld); suspendu en attente d'une méthodologie CAMSA
Illzach	Tout le ban	Démarrage d'un inventaire par visite-inspection de chaque rue de la commune
Battenheim		Avec le concours de la CCIN

Le rabaissement des trottoirs au droit des traversées avec mise en place de bandes podotactiles d'éveil de la vigilance est généralisé sur l'ensemble du territoire lors des réfections de voirie. L'élargissement de trottoirs à 1,40m (1,20 si absence de mur des deux côtés) est plus délicat à mettre en œuvre (gabarit de voie) et de nombreuses communes admettent ne pas le faire systématiquement.

Enfin la commune de Kingersheim a complété le dispositif de traversée aux feux pour aveugles mis en place au faubourg de Mulhouse par l'équipement de deux nouveaux carrefours.

ACTION N°30

Réaménager les points d'arrêt de bus

Plusieurs communes ont réaménagé des points d'arrêt de bus dans le but d'améliorer leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Il s'agit de Riedisheim, Lutterbach et Brunstatt. D'autres ont des projets en cours (Kingersheim, Pulversheim). Ces aménagements pilotes permettent de tester en situation diverses solutions d'aménagement et de préciser les orientations à retenir.

200 abribus sont en cours de remplacement sur plusieurs communes du réseau. Cette action, réalisée dans le cadre du marché publicitaire qui a permis l'implantation de Vélocité, permet de rénover l'image du réseau et d'améliorer son attractivité. L'implantation des nouveaux abris tient compte de la réglementation en vigueur sur l'accessibilité (notamment sur les largeurs des circulations) et, lorsque cela est possible, de la mise en accessibilité future du point d'arrêt.

ACTION N°31

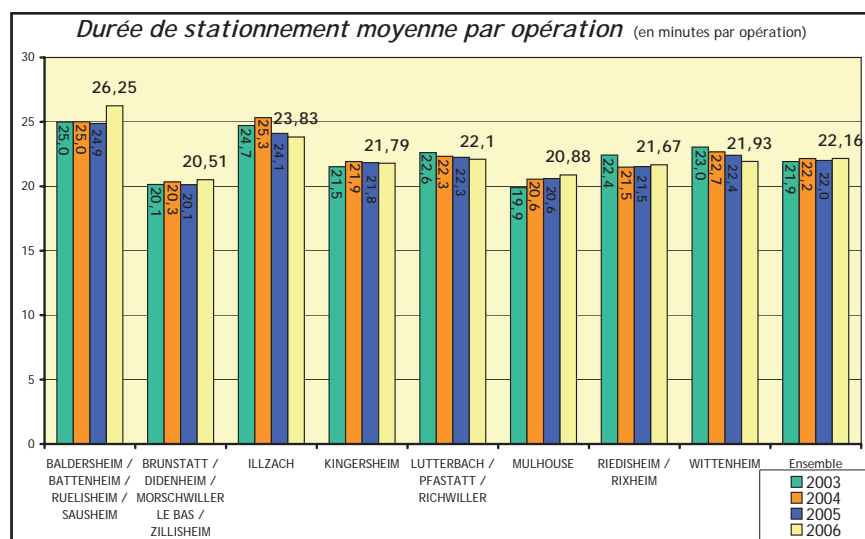
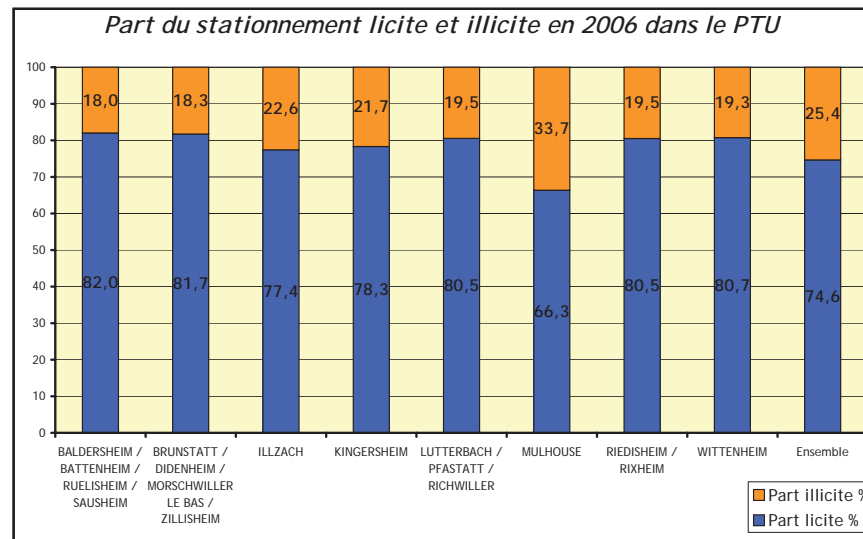
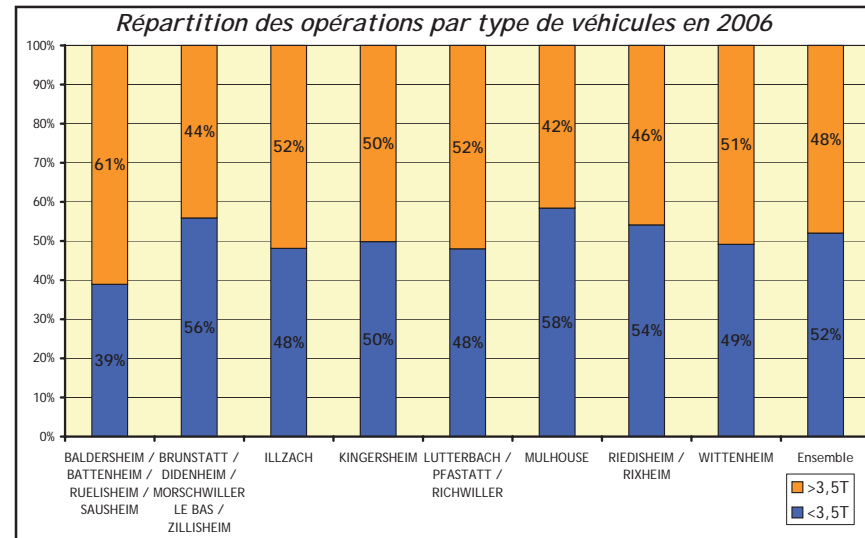
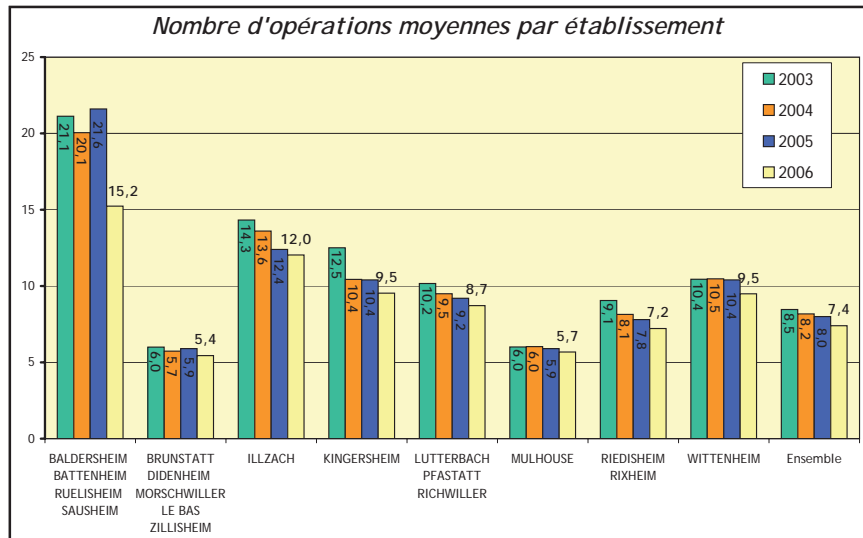
Expérimenter des systèmes de ramassages scolaires piétons

Pas d'évolutions en 2007 sur les deux dispositifs existants : Carapatt (Kingersheim) et Gosstrotteur (Mulhouse - Nordfeld)



3. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

3. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES Indicateurs quantitatifs



Estimations réalisées avec le logiciel FRETURB à partir des données Sirene 2006

3. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES *Indicateurs quantitatifs*

En 2006, la baisse du nombre d'opérations par établissement déjà enregistrée depuis plusieurs années se confirme. Toutefois, la diminution enregistrée sur le secteur nord-est (Baldersheim, Battenheim, Sausheim, Ruelisheim) est particulièrement importante (plus de 25%). Une conjoncture difficile pour la société PSA, principal acteur du secteur, pourrait en être une explication.

De la même manière, la plus forte modification dans la répartition des véhicules employés concerne ce même secteur qui voit le taux de véhicules lourds augmenter de 3% alors que les variations sur les autres secteurs sont de l'ordre de 1%. Cette orientation vers des véhicules plus gros (donc plus longs à charger ou décharger) se retrouve sur l'indicateur de durée de stationnement moyenne par opération stable sur l'ensemble des secteurs à l'exception de celui-ci où il enregistre une hausse perceptible.

Ces deux variations sont concordantes (l'utilisation de véhicules plus gros permet de diminuer le nombre d'opérations à échanges égaux). Une explication pourrait donc en être un changement de méthodes logistiques vers plus de massification des envois et réception toujours par PSA. Si cette hypothèse était vérifiée, cela permettrait de tempérer la première explication.

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'activités du nord de l'agglomération*

ACTION N° 34 *Améliorer l'accès et la capacité de l'Autoport*

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 centre-ville chez les transporteurs locaux*

Pas d'avancées en 2007 (sauf action 34)

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)

Le Sitram va se doter d'outils informatiques permettant d'offrir aux établissements souhaitant mettre en place un PDE, un diagnostic le plus précis possible des déplacements de leurs salariés et des offres alternatives à l'automobile disponibles. Ces outils informatiques sont:

- un système d'information géographique permettant la géolocalisation des domiciles des employés mise en regard des moyens existants.
- un système de dépouillement automatisé de questionnaires permettant d'identifier les habitudes de déplacement des salariés.

Une opération à destination des commerçants du centre-ville de Mulhouse a été lancée début décembre. Celle-ci a un objectif double:

- par le biais d'une plaquette, informer les clients des commerces du centre-ville des alternatives à l'automobile dont ils disposent pour se rendre en centre-ville
- sensibiliser les commerçants du centre-ville à l'intérêt pour eux et leurs employés d'utiliser ces modes alternatifs et leur proposer l'expertise du Sitram dans ce domaine par le biais d'une lettre et de la plaquette précédemment citée.

ACTION N°41 *Lancer un service d'autopartage*

Pas de modification en 2007 du dispositif en place : 2 voitures disponibles à la gare centrale et dans le quartier du Nordfeld.

ACTION N°42

Effectuer des actions de promotion du cyclisme

Trois grandes actions de promotion du vélo tendent à devenir des incontournables de l'année cycliste mulhousienne.

En collaboration avec le CADR 68, l'université populaire a reconduit deux formations permettant de mettre le pied à l'étrier aux cyclistes potentiels qui hésitent à sauter le pas : la «vélo-école» pour un apprentissage (un réapprentissage ?) du vélo en ville et l'atelier «cycliste mais pas bricoleur» pour acquérir des rudiments de mécanique vélo bien utiles. Nouveauté cette année : la bourse au vélo du 29 septembre a permis de présenter ces deux formations ainsi que de sortir des greniers et remettre en circulation 37 vélos (sur les 50 proposés à la vente).

Les Journées de l'architecture ont proposé 3 dimanches de balade à Mulhouse en octobre et novembre. Les circuits, conçus et commentés par des architectes locaux, ont mis l'accent sur des bâtiments modernes et contemporains. L'initiative a intéressé les Mulhousiens: 200 cyclistes au total ont participé à ces journées.

Enfin, la balade organisée le 3 juin dans le cadre de la fête du vélo a permis à près de 100 cyclistes de parcourir la ville d'école en école tout en profitant des aménagements cyclables de Mulhouse. Le circuit, commenté par une spécialiste du patrimoine historique, a fait découvrir 10 écoles à la lumière de leur contexte de construction et leurs spécificités au début du 20^è siècle.

Outre ces actions, la mise en place de Vélocité a constitué une véritable action de promotion du vélo urbain. Dans l'ensemble des villes où un tel dispositif a été déployé, le nombre global de cyclistes urbains (y compris non utilisateurs du système) a sensiblement augmenté par effet d'entraînement.

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

Dans le cadre de l'établissement du schéma directeur d'accessibilité des transports urbains, les représentants des différents types de handicap ont fait part de leurs besoins spécifiques. La notion d'information est un sujet largement partagé par plusieurs catégories d'usagers handicapés. La synthèse de ces consultations permettra de définir les fonctionnalités des dispositifs d'information à mettre en place pour satisfaire le plus grand nombre d'usagers des transports collectifs.



ACTION N°44

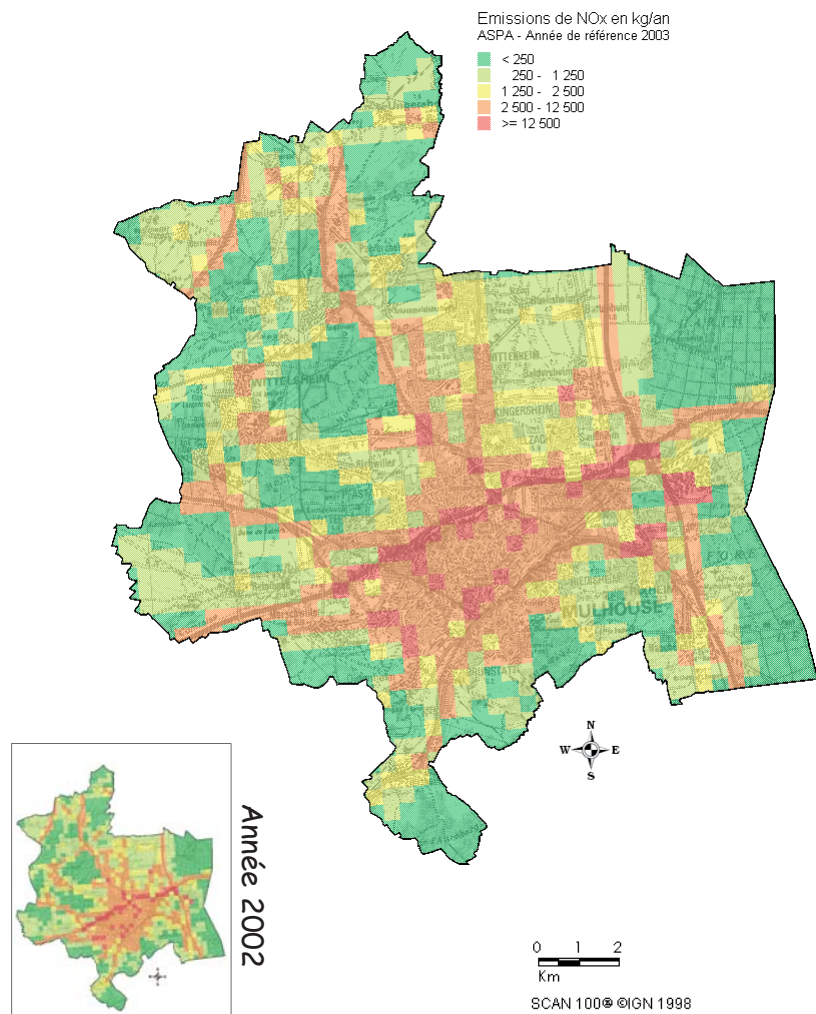
Réaliser des actions pédagogiques à destination des enfants (sécurité routière, modes alternatifs à l'automobile,...)

Commune	Type de sensibilisation	Intervenants	Etablissements et/ou nombre de classes concernées	Public concerné : CE2, CM2, 5ème, parents, autres...
Reiningue	Sécurité routière	Gendarmerie	Ecoles primaires 6 classes	CE2 – CM1 – CM2
	Courtoisie au volant	P. municipale	Ecole du centre	Tout public + élèves
	Opération cycles	P. municipale		CM1-CM2
Wittenheim	Contrôle 2 roues	Police Nationale	Collège Marcel Pagnol	Tous collégiens
Lutterbach		SAMU / pompiers	Ecole CASSIN	Tous collégiens
		Gendarmerie	Ecole CASSIN	Tous écoliers
		CEL	Ecole CASSIN	50-60 enfants
Ruelisheim	Sécurité dans les cars scolaires	Gendarmes mobiles - MAIF	Ecole « clé des champs »	160 enfants
Richwiller		Gendarmerie		CM1
Bollwiller	Code de la route,	Gendarmerie	Ecole primaire (8 classes)	CE1 à CM2
Illzach	Prévention sécurité routière	Police Municipale	Ensemble de la commune	Maternelle à CM2
Zillisheim	Journée non roulée	APEZ, CADR, Brigades	Ecole Sitzmann	Parents, élèves,
Rixheim	Prévention routière	P.M. + Soléa	Primaires	CE2, CM2
Morshwiller	Sécurité routière	Gendarmerie	Groupe scolaire – primaire	

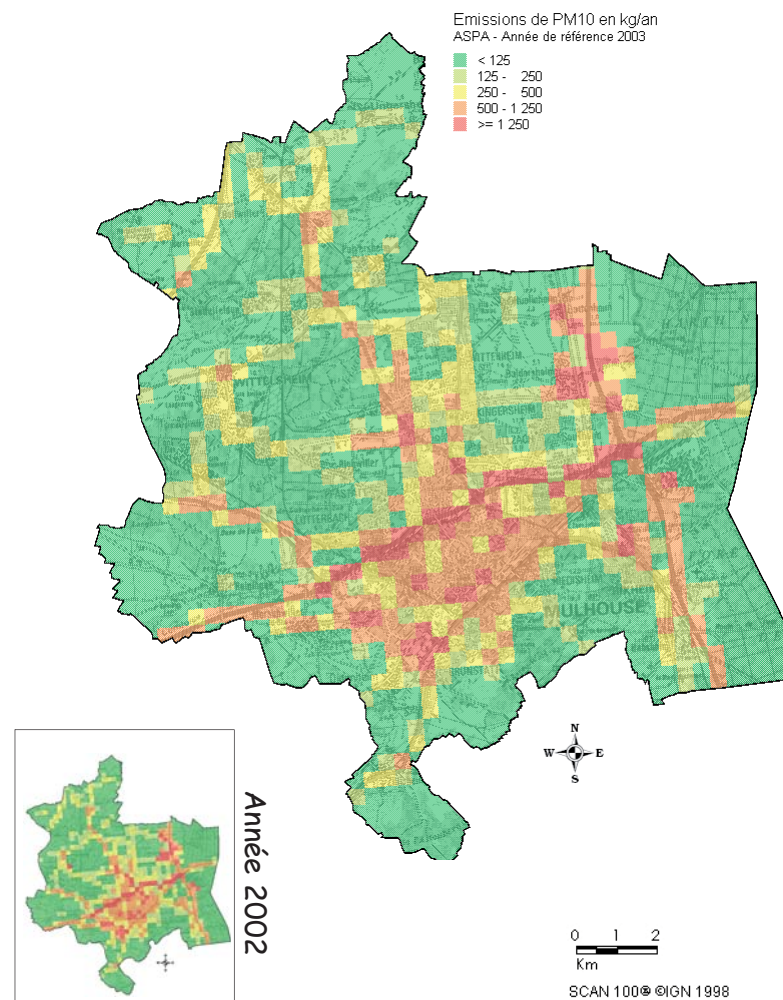


5. LA QUALITE DE L'AIR

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



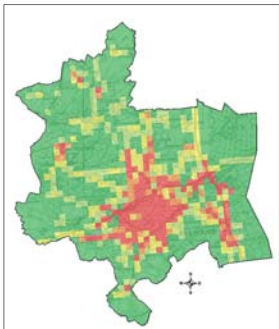
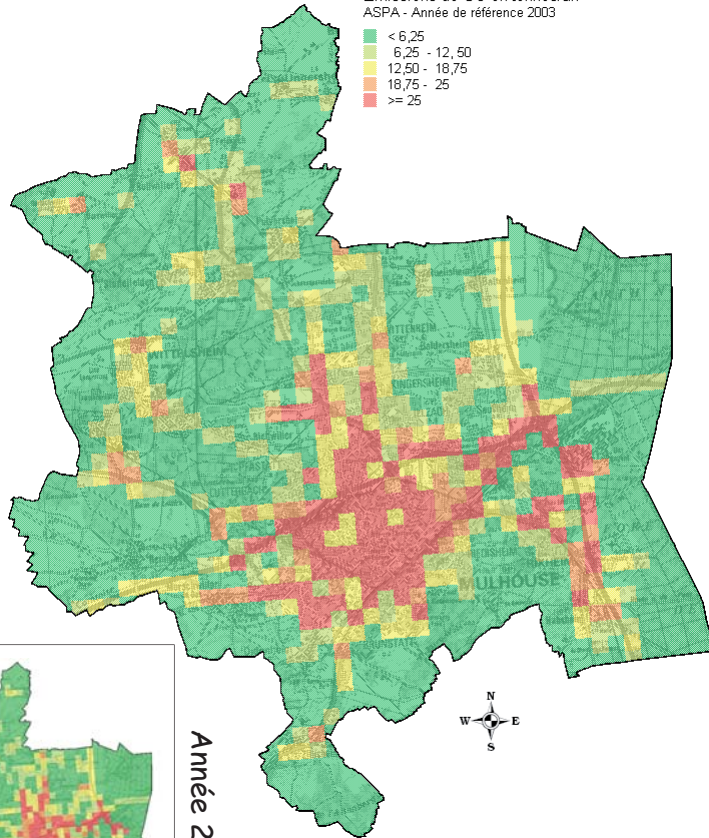
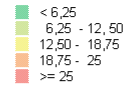
Emissions de particules PM10 sur le périmètre du PDU de Mulhouse



Données ASPA

Emissions de monoxyde de carbone sur le périmètre du PDU de Mulhouse

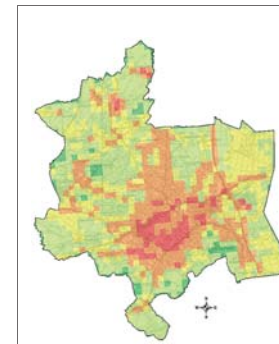
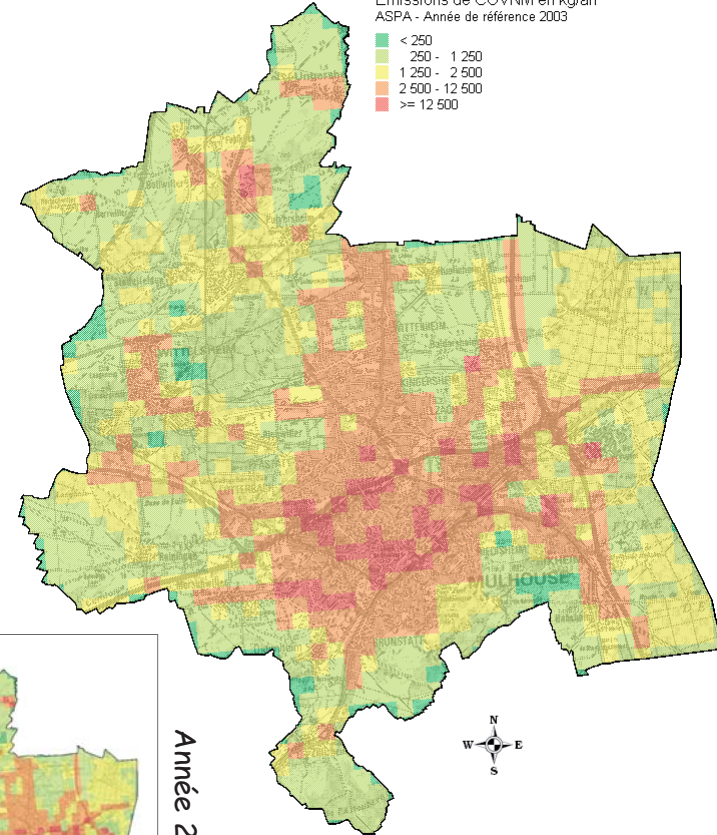
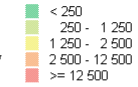
Emissions de CO en tonnes/an
ASPA - Année de référence 2003



Année 2002

Emissions de composés organiques volatils sur le périmètre du PDU de Mulhouse

Emissions de COVNM en kg/an
ASPA - Année de référence 2003



Année 2002

Données ASPA

	SO ₂ 300 µg/m ³ / h	NO ₂ 200 µg/m ³ / h	PM 80 µg/m ³ / 24h	O ₃ 180 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
2006	0 j	0 j	1 j	12j

Bilan des dépassements en nombre de jours des niveaux de recommandation sur l'agglomération mulhousienne durant les 9 dernières années (source : ASPA)

Indice	1 - 2	3 - 4	5	6 - 7	8 - 9	10
Nombre de jours en 2006	23	237	54	40	12	0
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	2003	Evolution 2000-2003
CO2 en kt/an	1522	1500	1691	1677	10%
PRG en kt/an eq CO2	1626	1607	1803	1788	11%

Emissions sur la zone PDU pour les années 2000, 2001, 2002 et 2003 (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

Le suivi de pollution en nombre de jours de dépassement des niveaux de recommandation pour 2006 permet de constater :

- l'absence de jours de dépassement pour le dioxyde de soufre (SO₂). On peut d'ailleurs se poser la question de la pertinence de cet indicateur qui correspond à des sources de pollution pour la plupart abandonnées : moteurs et appareils de chauffage anciens notamment ;
- l'absence de dépassement pour le dioxyde d'azote (NO₂) ;
- une journée de dépassement pour les particules ce qui est un bon résultat (2000 et 2005 ont toutefois fait mieux en n'enregistrant aucun dépassement) ;
- douze jours de dépassement pour l'ozone (O₃) qui correspondent au court épisode de canicule de juillet 2006.

De la même manière, l'indice ATMO est plutôt bon sur l'ensemble de l'année bien que pénalisé par cet épisode caniculaire de juillet (12 jours d'indice 8-9).

L'observation des polluants sur le PDU porte sur :
→ les indicateurs de pollution routière : oxydes d'azote (NO_x), 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).

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



6. LES ACCIDENTS

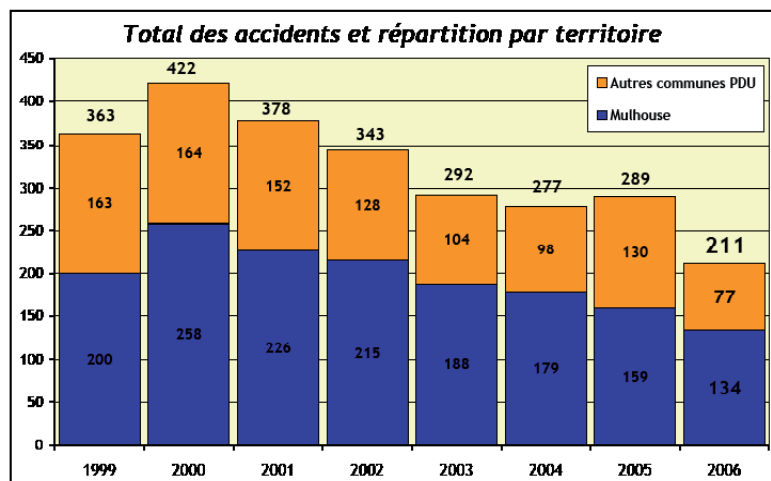
Pour la quatrième année consécutive, l'observatoire des accidents est intégré à ce document.

La décision du Conseil des ministres du 13 Octobre 2004 imposant un système de recensement des victimes identique à celui des voisins européens rend possible la comparaison des données relatives aux victimes avec celle de l'année 2005 exclusivement.

Les autres indicateurs restent comparables sur l'ensemble de la période de suivi.

5. LES ACCIDENTS Indicateurs quantitatifs

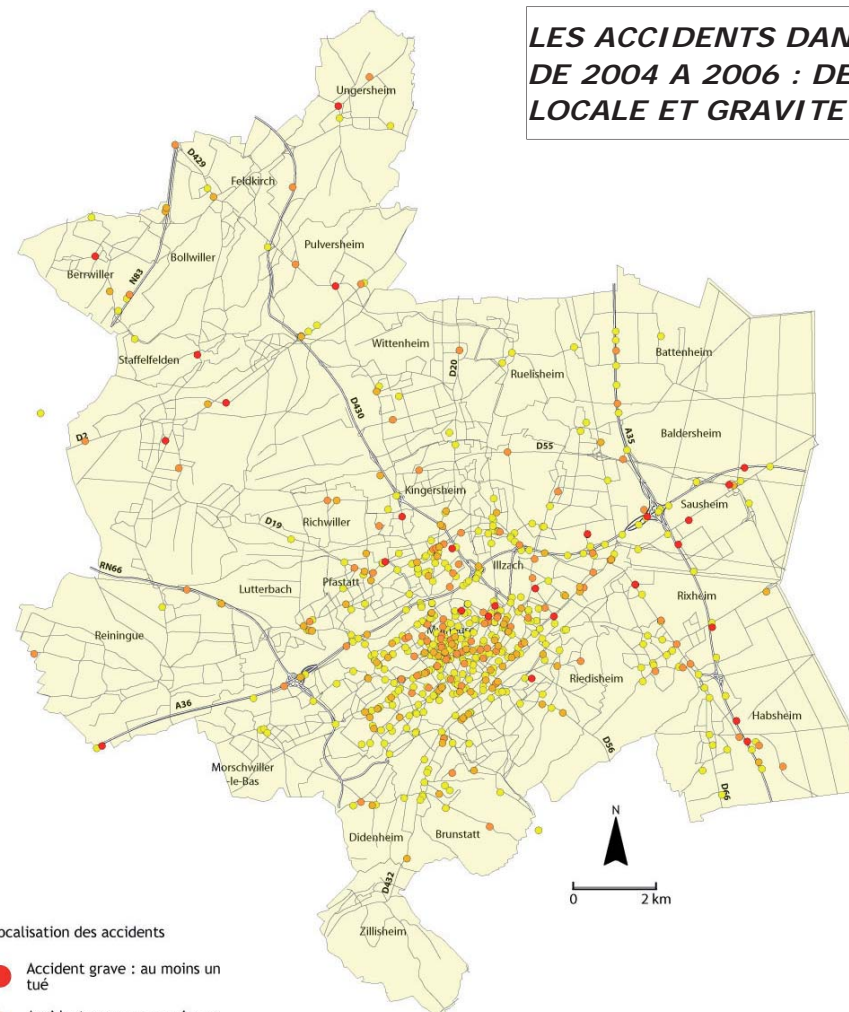
Nombre total d'accidents



Evolution du nombre d'accidents (en %)	1999/2000	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006
Mulhouse	29	-12,4	-4,9	-12,5	-4,8	-11,2	-15,7
Autres communes périmètre	0,6	-7,3	-15,8	-18,7	-5,7	+32,6	-40,8
Périmètre d'étude du PDU	16,2	-10,4	-9,2	-14,8	-5,1	+4,3	-27,0
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	

En 2006, le nombre d'accidents corporels est en régression. Les chiffres élevés de 2005 ne marquaient donc pas une rupture dans la tendance générale de diminution des accidents observée depuis maintenant 6 ans mais un phénomène isolé.





Données DDE 68



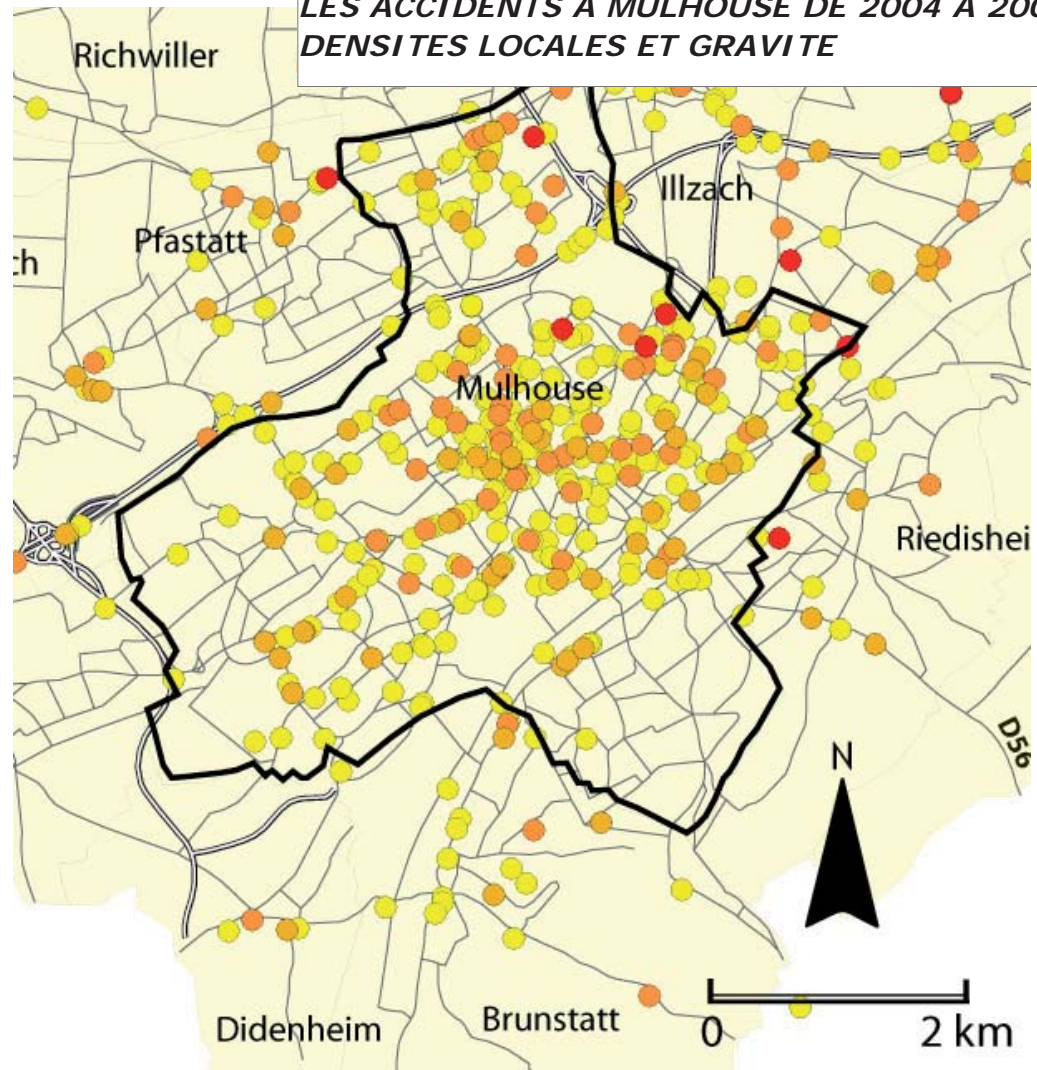
- Localisation des accidents
- Accident grave : au moins un tué
 - Accident grave : au moins un blessé hospitalisé
 - Accident n'ayant pas généré de victime grave
 - Autoroute et voie rapide
 - Autre voie de circulation

**LES ACCIDENTS A MULHOUSE DE 2004 A 2006 :
DENSITES LOCALES ET GRAVITE**

Localisation des accidents

-  Accident grave : au moins un tué
-  Accident grave : au moins un blessé hospitalisé
-  Accident n'ayant pas généré de victime grave
-  Autoroute et voie rapide
-  Autre voie de circulation

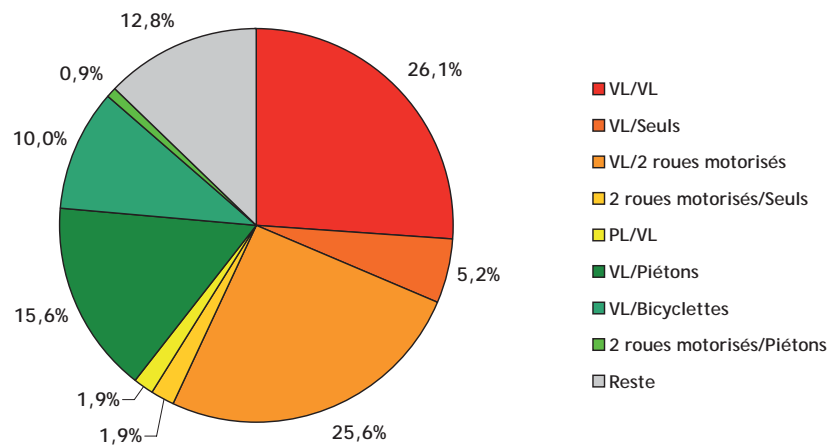
Sources : DDE 68, IGN BD Carto
Réalisation : AURM 2007



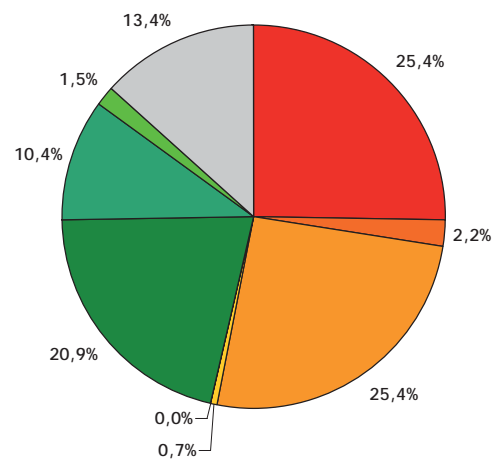
5. LES ACCIDENTS Indicateurs quantitatifs

Les types de collisions en 2006

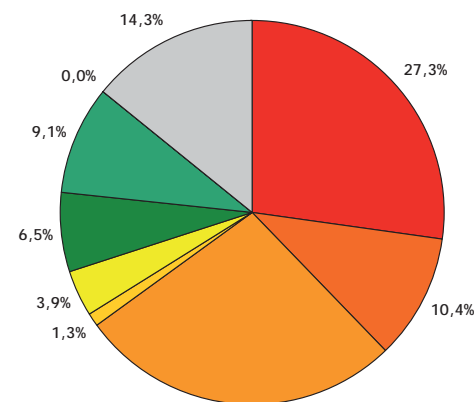
A l'échelle du PDU



A Mulhouse



Dans les autres communes du PDU



Données DDE 68

Les types de collisions en 2006

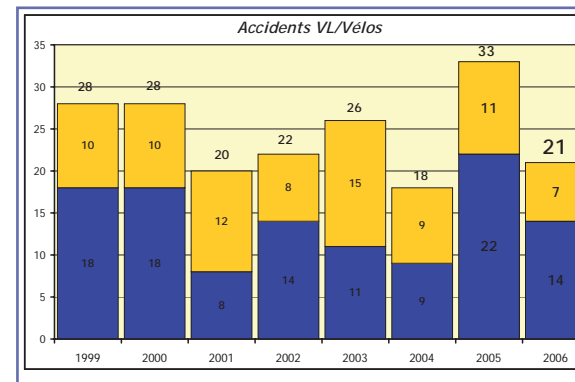
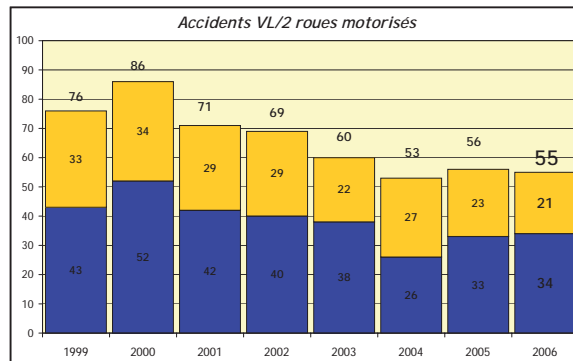
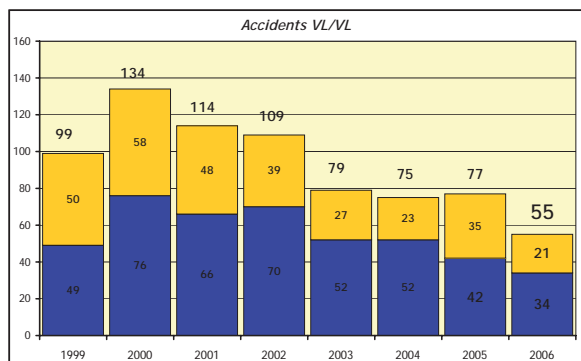
La principale évolution par rapport à 2005 sur les types de collision concerne la part en augmentation des collisions entre une automobile et un 2 roues motorisé qui représentent désormais le quart des accidents sur l'ensemble de l'agglomération. Toutefois, cela n'est pas dû à une augmentation de ces collisions mais à la diminution de tous les autres types. Cela conforte la nécessité de mettre l'accent sur les actions de prévention notamment auprès des jeunes cyclomotoristes.



Les accidents impliquant des automobiles seules sont en nette régression sur les communes extérieures. Des conditions hivernales clémentes ainsi que la politique répressive en vigueur sur les excès de vitesse en sont probablement les raisons.

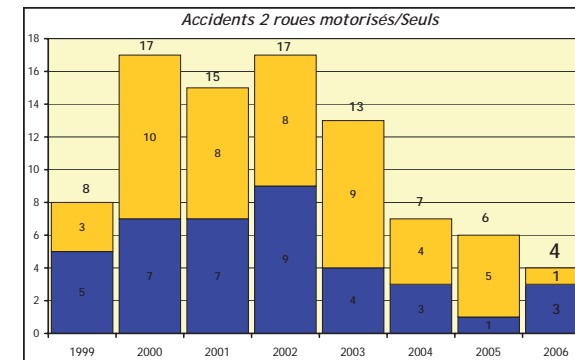
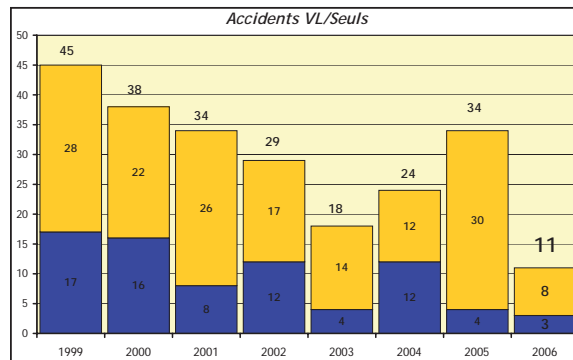
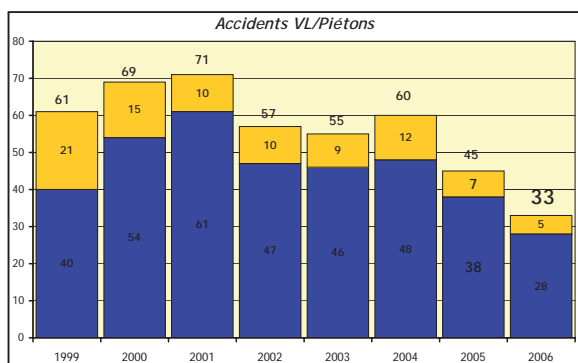
La répartition entre les autres types de collision est conforme à celle observée les années précédentes.

5. LES ACCIDENTS Indicateurs quantitatifs

Evolutions par type de collisions



 Mulhouse
 Autres communes du PDU



Données DDE 68

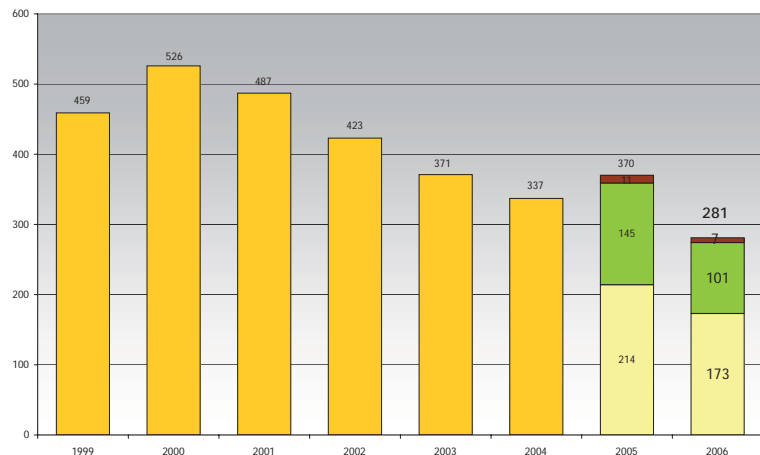
Evolutions par type de collisions

Le nombre de collision entre automobiles et vélos ainsi que d'accidents impliquant des VL seul enregistrés en 2005 étaient particulièrement élevés. En 2006, l'ensemble des indicateurs reprend la tendance à la baisse observée jusqu'alors à l'exception de ceux impliquant des deux roues motorisés qui restent stables.

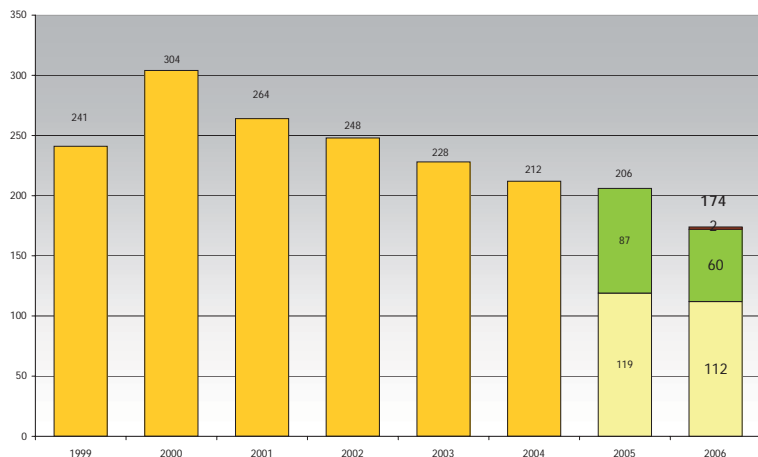
La part modale du vélo semble être en augmentation (perception du nombre de cyclistes, indicateurs vélo...) notamment à Mulhouse, sans qu'aucune étude formelle ne puisse le confirmer (il faudra pour cela attendre l'enquête ménages déplacements). Il est donc probable que le nombre d'accidents impliquant des vélos soit un résultat meilleur, sinon comparable, que celui enregistré en 2004.

5. LES ACCIDENTS Indicateurs quantitatifs

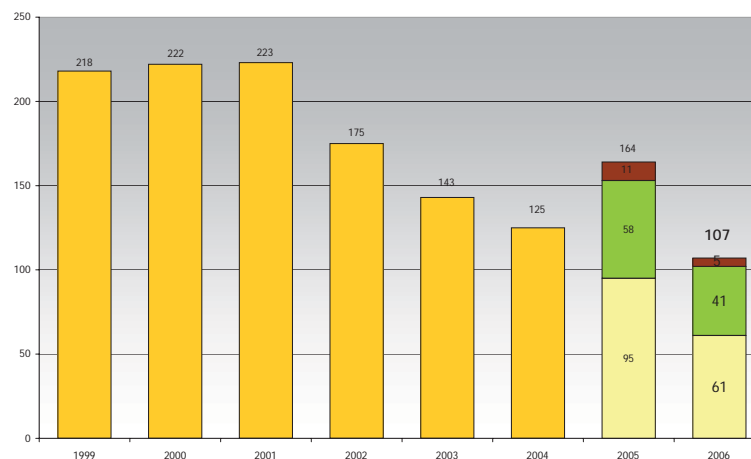
Evolution du nombre de victimes à l'échelle du PDU



A Mulhouse



Dans les autres communes du PDU



Tués
 Blessés hospitalisés
 Blessés non hospitalisés

Pour les années antérieures à 2005, seul le nombre de victimes est représenté.

Données DDE 68

Evolution du nombre de victimes

En 2006, le nombre d'accidents corporels est en régression. Les chiffres élevés de 2005 sont une anomalie que nous ne savons expliquer dans la tendance générale de diminution des accidents observée depuis maintenant 6 ans.

Cette diminution s'observe aussi bien à Mulhouse, qui enregistrait déjà une diminution en 2005, que sur le reste du périmètre où les chiffres de 2005 étaient particulièrement élevés. Il semble donc bel et bien que ces mauvaises statistiques hors ville-centre ne soient pas le fruit de politiques, d'aménagements ou autres causes durables, mais bien ce qu'il convient d'appeler un accident de parcours.

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)

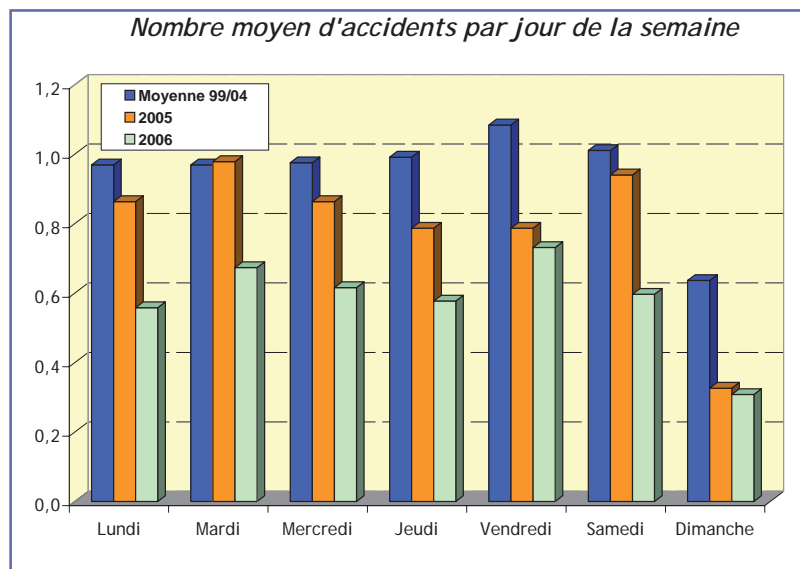
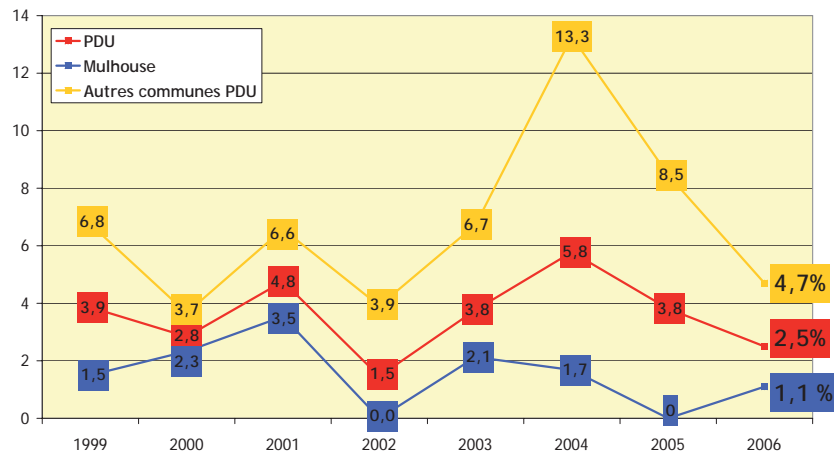
Blessés non hospitalisés

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)

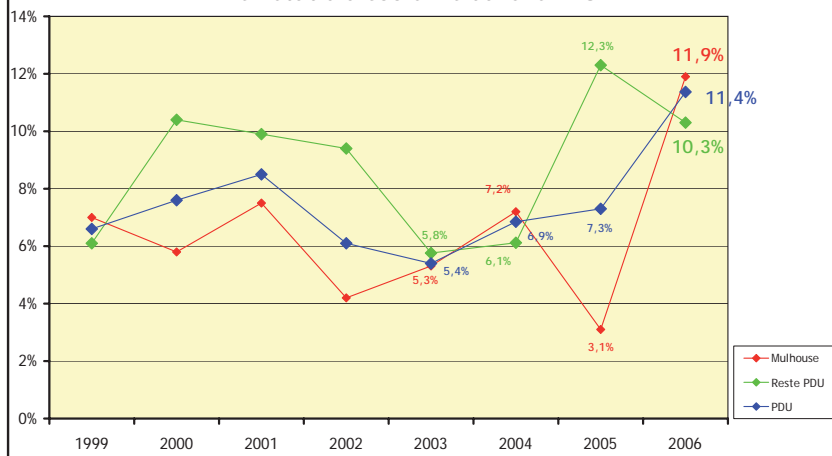
5. LES ACCIDENTS Indicateurs quantitatifs

Gravité des accidents

Evolution du taux de gravité des accidents dans le PDU



Part des accidents impliquant une personne en état d'alcoolémie dans le PDU



Gravité des accidents

Le taux de gravité n'est calculé, depuis 2005, que sur la base du nombre de tués et non plus sur celle de la somme des tués et blessés graves. Sur un périmètre restreint comme celui du PDU et, a fortiori, la ville de Mulhouse, le nombre de tués est faible ce qui rend les lois de la statistique peu fiables et les résultats erratiques. Si le taux de gravité augmente sur Mulhouse par rapport à 2005 (aucun tué), les résultats sont très bons sur l'ensemble de l'agglomération.

En revanche, le nombre d'accidents impliquant un conducteur en état d'alcoolémie a augmenté sur l'ensemble du périmètre en raison d'une forte augmentation de ce type d'accident sur Mulhouse (on note une légère diminution sur le reste du périmètre).

La répartition sur les jours de la semaine est conforme à celle observée les années précédentes avec moins d'accidents en fin de semaine et en particulier le dimanche. La diminution du nombre d'accidents est uniformément répartie sur la semaine.

Le taux de gravité des accidents

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

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

- le tramway urbain enregistre de très bons chiffres de fréquentation. Sa fréquence est désormais de 4 minutes aux heures de pointe
- les travaux d'extension à Bourtzwiller sont en cours pour une mise en service en 2009
- les travaux du tram-train Mulhouse-Vallée de la Thur sont lancés
- la commission d'accessibilité des transports publics urbains est créée ; le schéma directeur d'accessibilité du réseau est en cours d'établissement.

Circulation automobile

- le trafic augmente de manière homogène sur l'ensemble des voies primaires de l'agglomération. Il s'agit d'une tendance de fond difficile à contenir
- le premier tronçon de la voie sud (ouest) est en service en octobre 2007

Stationnement

- après une décroissance marquée sur plusieurs années, la fréquentation des parkings en ouvrage semble se stabiliser
- le nouveau plan de stationnement mulhousien, entré en vigueur le 1er février 2007 a amélioré la rotation du stationnement en surface tout en favorisant les résidents (la vente d'abonnements résidents a pratiquement doublé entre 2006 et 2007)

Vélos

- le dispositif de vélos en libre service *velocité* a été lancé le 15 septembre 2007, des extensions du dispositif sont à l'étude.
- de nombreux aménagements cyclables concernent cette année des liaisons intercommunales
- le pays de la région mulhousienne et le CADR sont sur le point d'éditer une carte des itinéraires cyclables sur l'ensemble du périmètre du Pays.

Transport de marchandises

- un domaine toujours en attente d'actions concrètes

Promotion des modes alternatifs

- des actions de promotion du vélo pérennisées (formations UP, journées de l'architecture, fête du sport) complétées de nouvelles actions (vélocité, carte des itinéraires cyclables du Pays, bourse aux vélos)
- une plaquette incitative à l'usage des clients des commerces du centre-ville mulhousien

Qualité de l'air

- bonne dans l'ensemble mais pénalisée par le court épisode caniculaire de juillet.

Accidents

- la tendance à la baisse enregistrée jusqu'en 2004 sur l'ensemble du périmètre se confirme. Les mauvais résultats de 2005 constituent une exception non expliquée
- seuls les accidents impliquant des deux roues motorisés n'enregistrent pas de diminution en 2006
- le changement de méthodologie de comptabilisation des blessés, intervenu en 2005, a conduit à la suppression de certains indicateurs devenus peu pertinents



33, Grand' rue
68 100 MULHOUSE
Tél. 03 89 45 90 00
Fax. 03 89 46 21 51
E-mail : aurm@aurm.org