



Panorama des mobilités m2A et Sud Alsace

Quelles évolutions 2000-2019 ?

Synthèse générale

La synthèse présente les principales dynamiques relevées au cours de la période 2000-2019 à l'échelle de m2A et du Haut-Rhin. Elle rappelle, pour chaque mode, les principales réalisations comme, par exemple, le tramway, les aménagements cyclables ou les routes... Elle indique également les grands enjeux.

TCU Soléa

Réalisations : depuis la mise en service du tramway / tram-train, et le report sine die des extensions tramway, **des projets plus modestes ont vu le jour.**

Offre : + 14 % de km parcourus par les bus et les tramways.

Couverture TC structurants : d'un développement à une « optimisation ».

Fréquentation journalière : 2006-2010 => + 32 %, une fréquentation plafonnant à **110 000 voyages** depuis 2011.

L'arrivée du tramway a permis de faire croître la fréquentation du réseau Soléa jusqu'en 2010. Depuis 2011, la mise en place du TramBus en 2013 et la restructuration du réseau Soléa en septembre 2019 ont été les principales actions.

Autocars Haute-Alsace

Le réseau autocar de Haute-Alsace présente des lignes avec de **faibles fréquences** (souvent inférieures à 10 autocars / jour) et **des temps de parcours trop longs**. Il est utilisé à **80 % par des scolaires**. Il est 7 fois moins fréquenté que le réseau Soléa alors qu'il couvre un territoire 8 fois plus vaste. **Tout reste à faire...**

TER étoile ferroviaire de Mulhouse

Réalisations : un développement continu et important du TER = > mise en service du tram-train, réouverture de Mulhouse-Müllheim, cadencement Mulhouse / Colmar...

Offre : nombre de circulations **TER X 2 !**

Fréquentation :

=> + 56 % de voyageurs en gare de Mulhouse.

=> Le stationnement voiture est très utilisé dans les gares contrairement au stationnement vélo.

Le TER est le transport collectif qui a connu **la plus forte croissance de son offre et de sa fréquentation**. Face à ce succès, nombre de parkings voitures en gare sont saturés ou en voie de l'être.

Voiture dans le Haut-Rhin

Réalisations : des adaptations avec des déviations et des réglementations pour encadrer le transit PL à travers les Vosges.

Parc automobile : + 25 %

Trafic routier : + 29 %

Emission GES transport : - 3 %

En 2018, il n'y a jamais eu autant de voitures possédées par les ménages et circulant sur les routes. Les émissions de GES transport ne baissent quasiment pas à la différence des secteurs habitat, industrie etc.

Stationnement voiture payant Mulhouse

Réalisations : des actions continues.

Offre : 10 000 places de stationnement payant dont plus de la moitié sur voirie. Une tarification attractive dans les parkings publics en ouvrages, les P + R et pour les abonnements de stationnement résident.

Fréquentation :

=> Parkings en ouvrage et P + R : - 12 %, des P + R peu utilisés.

=> La forte croissance des abonnés résidents suite aux élargissements du périmètre du stationnement payant en surface.

L'augmentation de l'offre de stationnement ne génère pas automatiquement une croissance de la fréquentation : enjeu de travailler sur les usages.

Vélo dans m2A

Réalisations : des initiatives en continu = > création de MEDIACYCLES et VéloCité, schéma directeur cyclable, service de location de VAE etc..

Offre : 6 km d'aménagements cyclables créés chaque année.

Fréquentation :

=> VéloCité : + 79 % en 10 ans

=> Points de comptages permanent : + 16 % de vélos entre 2017 et 2019

La pratique du vélo est en progression ces dernières années. Avec un rythme de 6 km d'aménagements cyclables créés chaque année, **il faudrait 60 ans pour réaliser les aménagements cyclables inscrits au schéma directeur !**

Synthèse générale

Accidents dans m2A

Réalisations : radars automatiques, passage à 80 km/h sur route.

Nombre d'accidents : - 60 %

Nombre de victimes : - 57 %

Nombre de tués : - 72 %

La baisse constatée du nombre d'accidents est à nuancer pour deux raisons : un ralentissement du rythme de la baisse des accidents depuis 2010 et un nombre toujours élevé d'accidents voiture / vélo ou piéton.

Accessibilité grands territoires

Réalisations : les projets TGV EE puis TGV RR, le nouvel aéroport de l'EAP.

Offre grande vitesse ferroviaire : plus vite, plus loin.

Offre EAP : la démultiplication des destinations.

Fréquentation EAP : 10 années consécutives de hausse de la fréquentation.

m2A et le sud Alsace bénéficient d'une accessibilité aux grands territoires exceptionnelle. Toutefois, l'EAP ne dispose pas d'un accès par rail et l'offre TGV est encore peu attractive vers Lyon et le Sud de la France.

“ A retenir

- La voiture est de plus en plus utilisée.
- Les modes alternatifs, même si certains progressent, sont encore trop peu utilisés.
- Les évolutions observées depuis 2000 sont donc inquiétantes... pourquoi ?

Atténuer le réchauffement climatique

Un impératif : Maîtriser et réduire le trafic automobile

Quels objectifs ?

- En renforçant **l'offre et la fréquentation des réseaux TC**, et plus particulièrement sur le **réseau TCU Soléa et Autocars du Haut-Rhin**.
- En faisant **progresser la pratique du vélo** en jouant sur les aménagements, la communication et l'accompagnement, l'innovation.
- En développant **la pratique de la marche**.
- En **saisissant l'opportunité des évolutions technologiques** : VAE, trottinette électrique, voiture / bus électrique ou à hydrogène...

Pour atteindre ces objectifs, quels outils ?

- Disposer **de moyens financiers** pour les TC, les aménagements cyclables et la marche,
- Requestionner **la place de la voiture en ville** mais pas seulement (voie réservée aux covoitureurs et aux autocars sur les 2 X 2 voies express), voies express cyclables...
- Parallèlement au développement de l'offre TC, du covoiturage, du vélo... réduire progressivement les **capacités de stationnement voiture sur les lieux de travail et d'études (universités) les mieux connectés aux TC**. Le stationnement sur le lieu de travail ou d'études est l'un des plus puissants leviers de report modal.
- **Accompagner** les changements d'habitudes.



ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
AURM	Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne
CADRes	Cyclistes Associés pour le Droit de Rouler en Sécurité
CAMSA	Communauté d'Agglomérations de Mulhouse Sud Alsace
CC	Communauté de Communes
CD 68	Conseil Départemental du Haut-Rhin
CEREMA	Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
DDT	Direction des Territoires
DIR-Est	Direction Interdépartementale des Routes Est
EAP	EuroAirport
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
GART	Groupement des Autorités Responsables des Transports
GES	Gaz à Effet de Serre
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
m2A	Mulhouse Alsace Agglomération
Maas	Mobility as a service
MTK	Mulhouse Thann Kruth
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PETR	Pôle d'Equilibre Territorial et Rural
PL	Poids-Lourd
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PN	Passage à Niveau

P + R	Parking Relais
PTU	Périmètre des Transports Urbains
PTU	Périmètre de Transport Urbain
RGE	Région Grand Est
RD	Route Départementale
RN	Route Nationale
RP	Recensement de la Population
RVGB	Rhin Vignoble Grand Ballon
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SIG	Système d'Information Géographique
SLA	Saint-Louis Agglomération
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
TAD	Transport A la Demande
TC	Transport en Commun
TCU	Transport en Commun Urbain
TER	Transport Express Régional
TGV EE	Train à Grande Vitesse Est Européen
TGV RR	Train à Grande Vitesse Rhin-Rhône
VAE	Vélo à Assistance Electrique
VL	Véhicule Léger
VLS	Vélo en Libre Service
VP	Voiture Particulière
ZA	Zone d'Activités

Remerciements

Les partenaires de cette mission tiennent à remercier l'ensemble des personnes / structures ayant mis à disposition des données et / ou pour leur relecture attentive de la publication :

Julie ARNOLD (CC Thann Cernay), Marc ARNOLD (CADRes), François BERGER (m2A), Amandine BIZZOTTO (m2A), Laura BRUN (m2A), Pascal CHAUVY (m2A), Andrew CULLINAN (EAP), Yasmina DE FINA (SNCF Mobilité), Sabine DESMOULIN (Soléa), Florence DUJARDIN (GART), Isabelle FRANCOIS (DIR-Est),

Jean-Marie GERVAISE (DDT 68), Joël GOLDSCHMIDT (DDT 68), Arthur JANUS (Citiz Grand Est), Aziza IMLOUL (MEDIACYCLES), David LOMBARD (DREAL Grand Est), Olivier LONPRET (Ville de Mulhouse), Alexandre MARGUERY (PETR du Pays Thur Doller), Thierry MARTIN (Ville de Mulhouse), Josiane MESS (Soléa), Didier PLAS (Citiviva), Aurélie RAVAILHE (SNCF Mobilités), Pascal RIETH (m2A), Arnaud SCHMITT (PETR RVGB), Christine STEINER (Région Grand Est), Mathieu TAQUARD (CD 68), Hubert VAXELAIRE (SLA), Christophe WOLF (m2A).

Sommaire



Synthèse générale	2
Introduction – Objectifs	6
1. Données de cadrage	7
<i>L'Essentiel : Données de cadrage</i>	<i>7</i>
Les secteurs des 3 frontières et de Colmar très dynamiques.....	8
Jamais les ménages n'ont possédé autant de voitures.....	9
Les Haut-Rhinois prennent davantage leur voiture pour aller travailler.....	10
2. Transport en Commun Urbain Soléa	11
<i>L'Essentiel : Transport en Commun Soléa</i>	<i>11</i>
Réalisations : d'un tramway à un nouveau réseau de bus.....	12
Réalisations : des espaces publics transformés avec le tramway.....	13
TC structurants : d'un développement à une « optimisation ».....	14
TC structurants : moins d'habitants et plus d'emplois couverts en 2019.....	15
Offre Soléa : quasiment stable.....	16
Fréquentation annuelle Soléa : la hausse 2015-2018.....	17
Fréquentation quotidienne Soléa : l'effet tram 2006-2011.....	18
Zoom = Haut-Rhin : la multiplicité des offres TC, le foisonnement des TAD.....	19
Zoom = Compte mobilité m2A : une première en Europe.....	20
3. TER	21
<i>L'Essentiel : TER</i>	<i>21</i>
Réalisations : le développement très important du TER.....	22
Réalisations : des gares intégralement réaménagées.....	23
Offre : deux fois plus de trains régionaux.....	25
Fréquentation : 56 % de voyageurs en plus en gare de Mulhouse.....	27
Stationnement voitures en gare : un risque de saturation.....	29
Stationnement vélos en gare : d'importantes réserves de capacité.....	31
4. Voiture	33
<i>L'Essentiel : voiture</i>	<i>33</i>
Réalisations : déviations et réglementations du transit poids-lourds.....	34
Réalisations : deux aménagements routiers majeurs dans m2A.....	35
Trafic routier : une hausse de près de 30 % en 20 ans dans le Haut-Rhin.....	36
Trafic routier : l'A 35 en voie de saturation.....	37
GES transports : une baisse négligeable.....	39
Zoom = Citiz : un développement continu à Mulhouse.....	40
Zoom = Aire de covoiturage : l'enjeu d'un maillage fin.....	41
5. Stationnement voiture payant Mulhouse	43
<i>L'Essentiel : Stationnement voiture Mulhouse</i>	<i>43</i>
Réalisations : le foisonnement des actions.....	44
Réalisations : des parkings réaménagés ou transformés.....	45
Offre : la majorité des places payantes se situe sur voirie en 2019.....	47
Fréquentation horaire des parkings en ouvrage et des P + R => => En 2018 : 900 000 tickets dont à peine 11 % dans les parkings relais.....	48
Fréquentation du stationnement payant en surface => La forte croissance des abonnés suite aux élargissements du périmètre.....	49
Fréquentation des parkings de la gare centrale de Mulhouse => En forte hausse avec le développement de l'offre de stationnement.....	50
6. Vélo	51
<i>L'essentiel : Vélo</i>	<i>51</i>
Réalisations : des initiatives en continu.....	52
Réalisations : le potentiel d'amélioration des aménagements cyclables.....	53
Réalisations : un rythme insuffisant de création d'aménagements cyclables et de zones 30.....	55
MEDIACYCLE : des activités en développement.....	56
VéloCité : une forte dynamique.....	57
Comptages : davantage de vélos circulant dans les rues et stationnés.....	58
7. Accidents	59
<i>L'essentiel : Accidents</i>	<i>59</i>
Nombre d'accidents : une baisse générale à toutes les échelles.....	60
Nombre de blessés : une baisse générale à toutes les échelles.....	61
Nombre de tués : une baisse générale à toutes les échelles.....	62
8. Accessibilité grands territoires	63
<i>L'essentiel : Accessibilité grands territoires</i>	<i>63</i>
Grande vitesse ferroviaire : plus vite, plus loin avec le TGV Rhin-Rhône.....	64
Grande vitesse ferroviaire : liaison Mulhouse Paris principale bénéficiaire.....	65
EuroAirport : la démultiplication des destinations.....	66
EuroAirport : de plus en plus de passagers.....	67
EuroAirport : la fréquentation en hausse de la navette bus.....	68
EuroAirport : le projet de raccordement ferroviaire.....	69
Autocar longue distance : un maillage large mais peu d'offres.....	70
Annexes méthodologiques	71

Introduction - Objectifs



De 2004 à 2010, tous les deux ans, un observatoire du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération mulhousienne était réalisé. La dernière actualisation remonte à décembre 2010. Elle a consisté à établir le bilan du PDU pour la période 2005 – 2010. Depuis, le SCoT a été approuvé en 2019. Le renouvellement de la Délégation de Services Publics Soléa et la restructuration du réseau urbain ont eu lieu la même année. La réalisation d'un panorama des mobilités à l'échelle de m2A est donc devenue nécessaire.

“ Méthode

Période analysée : **2000-2019**

Annexes méthodologiques repérées par : → Cf. annexe n° X P XX

Périmètres :

- **m2A** – Données détaillées
- **Sud Alsace / Haut-Haut** – Données plus « générales »

→ Cf. annexe n° 1 P 72 : les périmètres de la démarche

8 thèmes

1. Données de cadrage

2. TCU Soléa

3. TER

4. Voiture

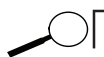
**5. Stationnement voiture
Mulhouse**

6. Vélo

7. Accidents

**8. Accessibilité grand
territoire**

Synthèse des 8 thèmes



Diagnostic



Enjeu



**Pistes
d'actions**

Objectifs

Pour le TCU Soléa, le TER, la voiture et son stationnement, le vélo, les accidents et l'accessibilité au grand territoire, la démarche a pour objectifs, à l'échelle de m2A et du Sud Alsace :

- d'identifier les **principales réalisations**,
- de relever les **évolutions de l'offre de transport**,
- de mesurer les **évolutions de la fréquentation**,
- de pointer les **enjeux** et de proposer **quelques pistes d'actions**.

Finalité

Le travail pourra contribuer au diagnostic d'un futur Plan de Mobilité de l'agglomération mulhousienne.

Il pourra servir de **support de débat et de discussion à destination des techniciens et des élus**.

Il permettra d'éclairer les choix notamment par rapport à des objectifs de parts modales et d'actions à mettre en œuvre pour **favoriser des alternatives crédibles à l'utilisation de la voiture**.

Limites

- *Le rapport ne présente pas l'exhaustivité des dynamiques, des thématiques. Il vise avant tout à donner une vision globale des grandes tendances d'évolutions mobilités et transports.*
- *Aucune donnée montrant l'évolution de la marche à pied dans m2A n'est disponible.*
- *Les données concernant le réseau autocar Haute-Alsace sont très limitées.*
- *Les évolutions ne correspondent pas toujours parfaitement à la période 2000-2019.*
- *Seule une «enquête ménage déplacement» permettrait de connaître le nombre de déplacements journaliers dans m2A et le Sud Alsace, ainsi que les parts modales voiture, TC, vélo et marche.*



1. Données de cadrage

“ L’essentiel



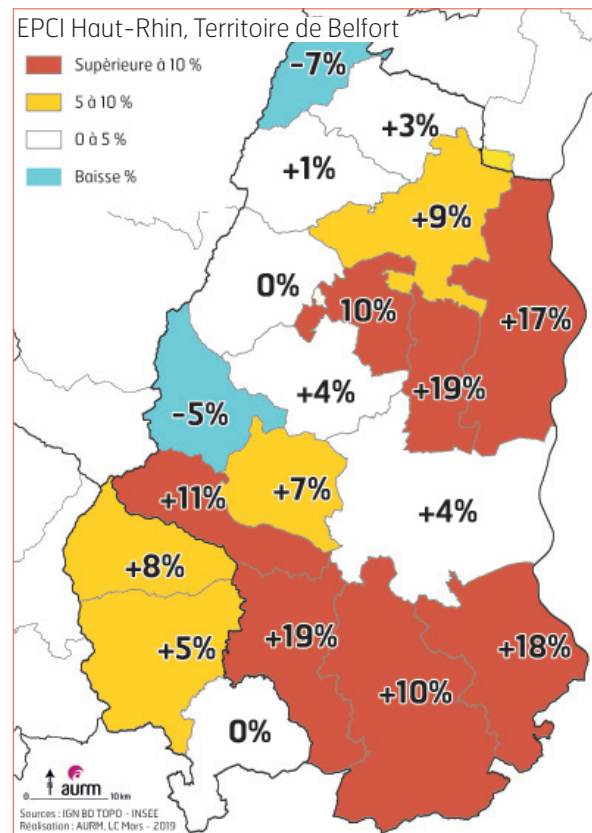
- Les 3 frontières et le secteur de Colmar présentent des dynamiques démographiques et économiques très positives.
- Jamais le parc automobile n’a été aussi important dans le Haut-Rhin et en France.
- À la différence du reste de la France, les Haut-Rhinois utilisent davantage leur véhicule pour rejoindre leur lieu de travail.
- Les agglomérations de Colmar et de Mulhouse sont moins motorisées. Les habitants se déplacent davantage à pied, à vélo et en TC.

1. Données de cadrage



Les secteurs des 3 frontières et de Colmar très dynamiques

Nb. d'habitants : évolution 1999-2015

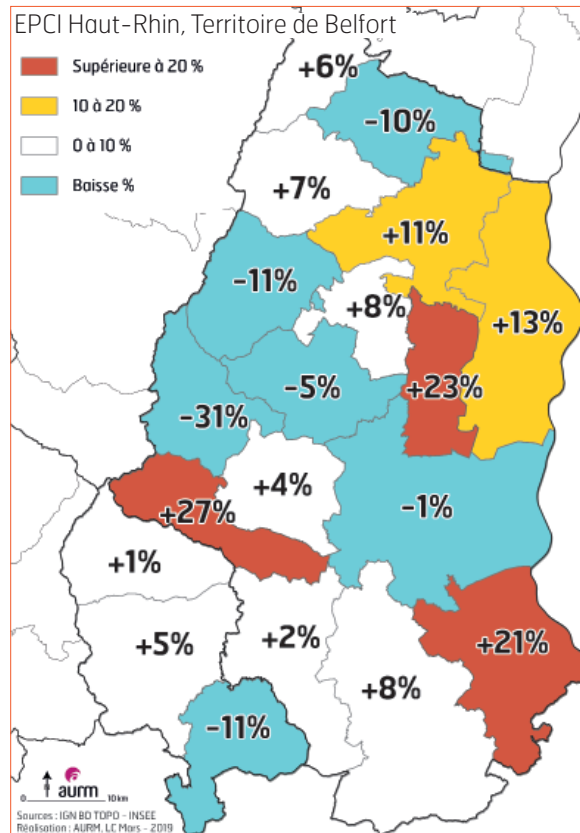


France, Grand Est, Haut-Rhin et m2A

	1 999	2 015	Evol 99-15
France	58 518 395	64 468 792	10%
Grand Est	5 359 044	5 555 186	4%
Haut-Rhin	700 706	762 743	9%
m2A	261 570	272 712	4%

Source : INSEE RP

Nb. d'emplois au lieu de travail : évolution 1999-2015



France, Grand Est, Haut-Rhin et m2A

	1 999	2 015	Evol 99-15
France	24 466 000	26 741 000	9%
Grand Est	2 013 250	2 083 253	3%
Haut-Rhin	269 353	280 523	4%
m2A	109 824	108 470	-1%

Source : INSEE RP

Démographie : le sud du département et Colmar captent l'essentiel de la dynamique

Le Haut-Rhin a vu sa population augmenter de 10 % entre 1999 et 2015. Les croissances supérieures à 10 % se concentrent dans le Sundgau, Saint-Louis Agglomération et au sud de Colmar. La dynamique de m2A est plus modeste : + 4 %.

Emplois : des écarts considérables de dynamique

Le nombre d'emplois a augmenté de 4 % entre 1999 et 2015 dans le Haut-Rhin. Les plus fortes croissances peuvent être relevées pour Saint-Louis Agglomération avec + 21 %, les CC de la vallée de la Doller et du Soultzbach : + 27 % et du Centre Alsace : + 23 %.

Les vallées vosgiennes ont connu d'importantes baisses depuis la fin des années 1990 : - 31 % pour la CC Saint-Amarin, - 5 % pour la CC Guebwiller ou encore -11 % pour la CC de Munster. De nombreuses industries y ont fermé.

Au cours de la période 1999-2015, m2A a vu son nombre d'emplois reculer de 1 %.

À noter que depuis 2015, une reprise du marché du travail dans l'ensemble des zones d'emplois du Haut-Rhin est constatée.

273 000

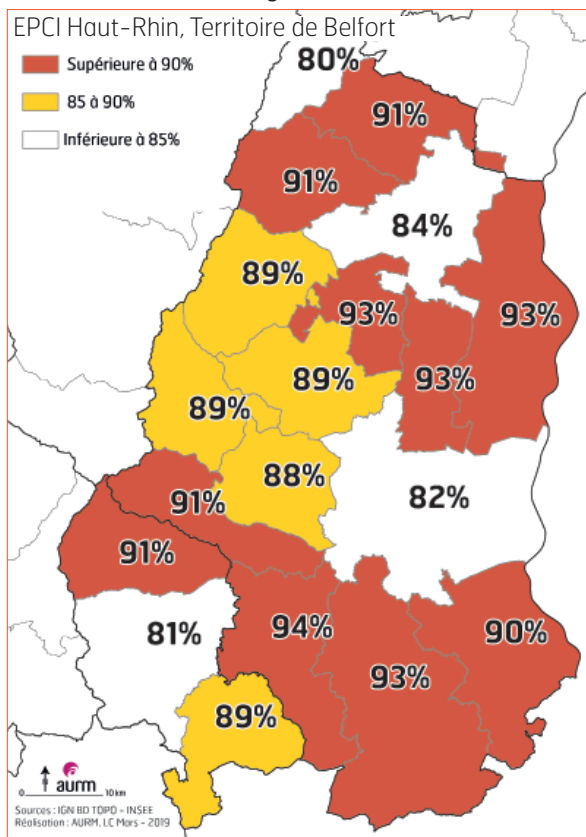
habitants dans m2A
en 2015

1. Données de cadrage



Jamais les ménages n'ont possédé autant de voitures

Motorisation des ménages 2015

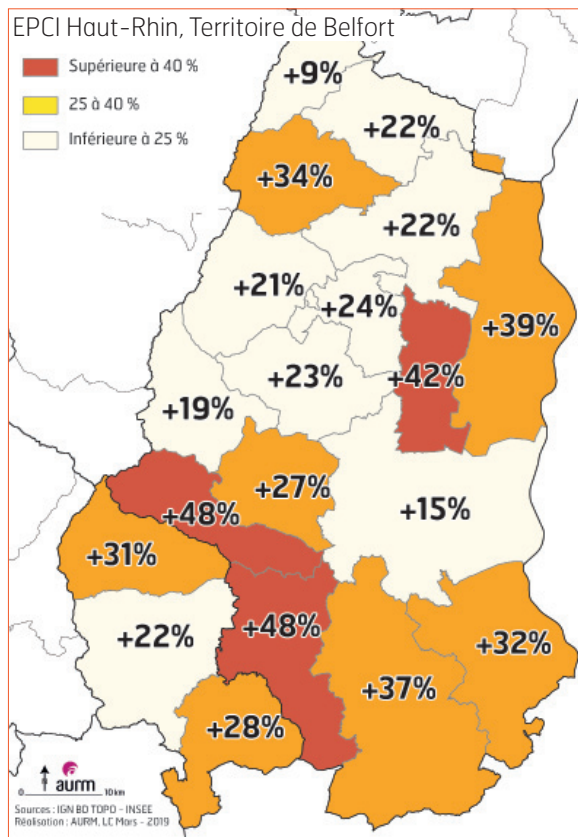


France, Grand Est, Haut-Rhin et m2A

	1999	2015	Evol 99-15
France	79,1%	81,2%	+ 2,1 pts
Grand Est	80,9%	83,5%	+ 2,6 pts
Haut-Rhin	84,3%	86,5%	+ 2,2 pts
m2A	81,5%	81,6%	+ 0,1 pts

Source : INSEE RP

Nb. de voitures : évolution 1999-2015



France, Grand Est, Haut-Rhin et m2A

	1999	2015	Evol 99-15
France	27 474 665	34 359 662	25%
Grand Est	2 547 216	3 117 748	22%
Haut-Rhin	356 611	444 431	25%
m2A	124 204	143 503	16%

Source : INSEE RP

Des agglomérations moins motorisées

Les taux de motorisation des agglomérations de Mulhouse : 82 % et de Colmar : 84 % sont « relativement bas ». Les autres EPCI présentent des taux souvent bien supérieurs à 90 %. Ces quinze dernières années, les taux de motorisation sont restés relativement stables.

Un quart de voiture en plus dans le Haut-Rhin en seulement 16 ans !

À l'échelle nationale, le nombre de voitures possédées par les particuliers est passé de 27 millions en 1999 à 34 millions en 2015.

Dans le Haut-Rhin, le parc était constitué de 340 000 véhicules en 1999. Il représente un volume de 440 000 véhicules en 2015. La hausse est de 25 % sur 16 ans. Dans les ménages, le fait de posséder 2, voire 3 voitures, devient de plus en plus courant. Dans m2A, le parc a augmenté de « seulement » 15 %.

→ Cf. annexe n° 2 P 73 : définition taux de motorisation et méthode d'estimation du parc de voitures.

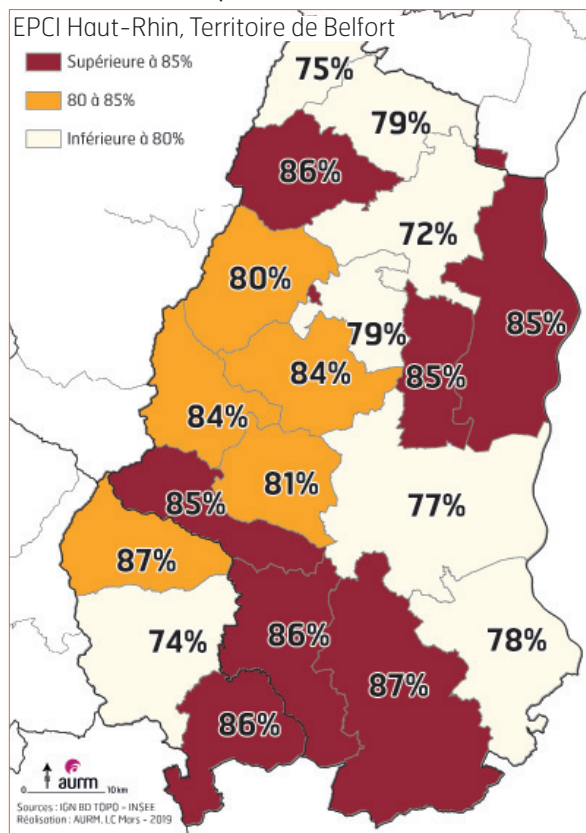
144 000 voitures possédées par les habitants de m2A en 2015

1. Données de cadrage

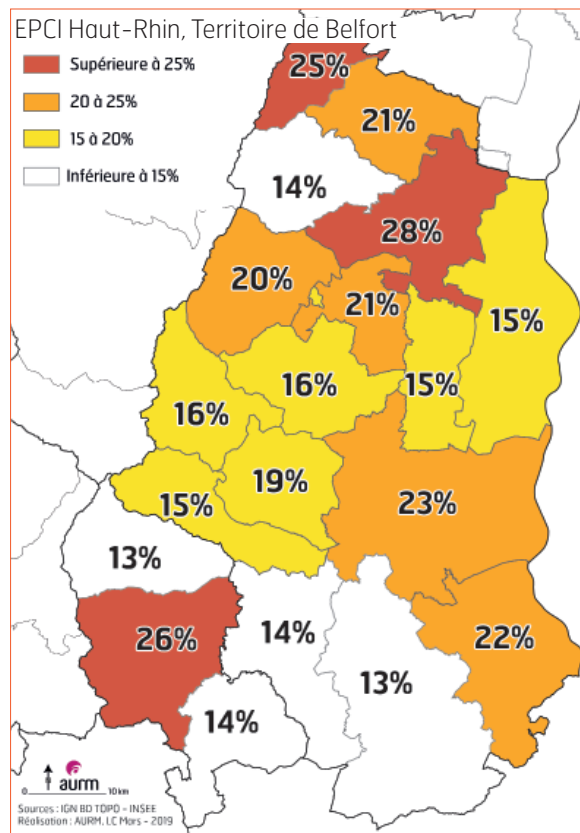


Les Haut-Rhinois prennent davantage leur voiture pour aller travailler

Part modale VP déplacement travail 2015



Part modale modes alternatifs VP travail 2015



Un usage moins important de la voiture en agglomération

Avec des parts modales inférieures à 80 %, la voiture est moins utilisée à Colmar, Mulhouse et Saint-Louis. Cela s'explique par une plus forte proximité entre lieu d'habitation et de travail et la présence de réseaux TC.

En dehors des agglomérations, la part des déplacements réalisés en voiture peut atteindre les 87 % comme dans la CC de la Largue. Concrètement, cela veut dire que 9 habitants sur 10 se rendent à leur lieu de travail en voiture dans ce territoire.

Une dynamique spécifique au Haut-Rhin

La part modale de la voiture a stagné entre 2006 et 2015 à l'échelle nationale. Elle a progressé de 0,9 pts dans le Grand Est et de 1,7 pts dans le Haut-Rhin. m2A connaît une augmentation de 1,5 pts.

En conclusion, les Haut-Rhinois utilisent plus leur voiture pour rejoindre leur lieu de travail.

France, Grand Est, Haut-Rhin et m2A – Evol 1999-2015

	1 999	2 015	Evol 99-15
France	70,2%	70,2%	+ 0,0 pts
Grand Est	76,6%	77,5%	+ 0,9 pts
Haut-Rhin	77,6%	79,3%	+ 1,7 pts
m2A	75,7%	77,2%	+ 1,5 pts

Source : INSEE RP

France, Grand Est, Haut-Rhin et m2A – Evol 1999-2015

	1 999	2 015	Evol 99-15
France	29,8%	29,8%	+ 0,0 pts
Grand Est	23,4%	22,5%	- 0,9 pts
Haut-Rhin	22,4%	20,7%	- 1,7 pts
m2A	24,3%	22,8%	- 1,5 pts

Source : INSEE RP

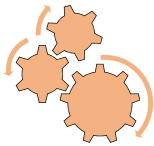
77 % des navettes domicile-travail de m2A réalisées en voiture en 2015

2. Transport en Commun Urbain Soléa

“ L’essentiel



- De nombreux grands projets ont été réalisés au cours de la période 2000-2010 : tramway, tram-train etc. Ils ont changé la ville.
- La décennie suivante a été plus modeste en termes de projet : TramBus, restructuration du réseau de bus.
- L’offre de Soléa est restée globalement stable.
- Après l’effet tram, la fréquentation du réseau Soléa «plafonne» à 110 000 voyages / jour depuis 2011.



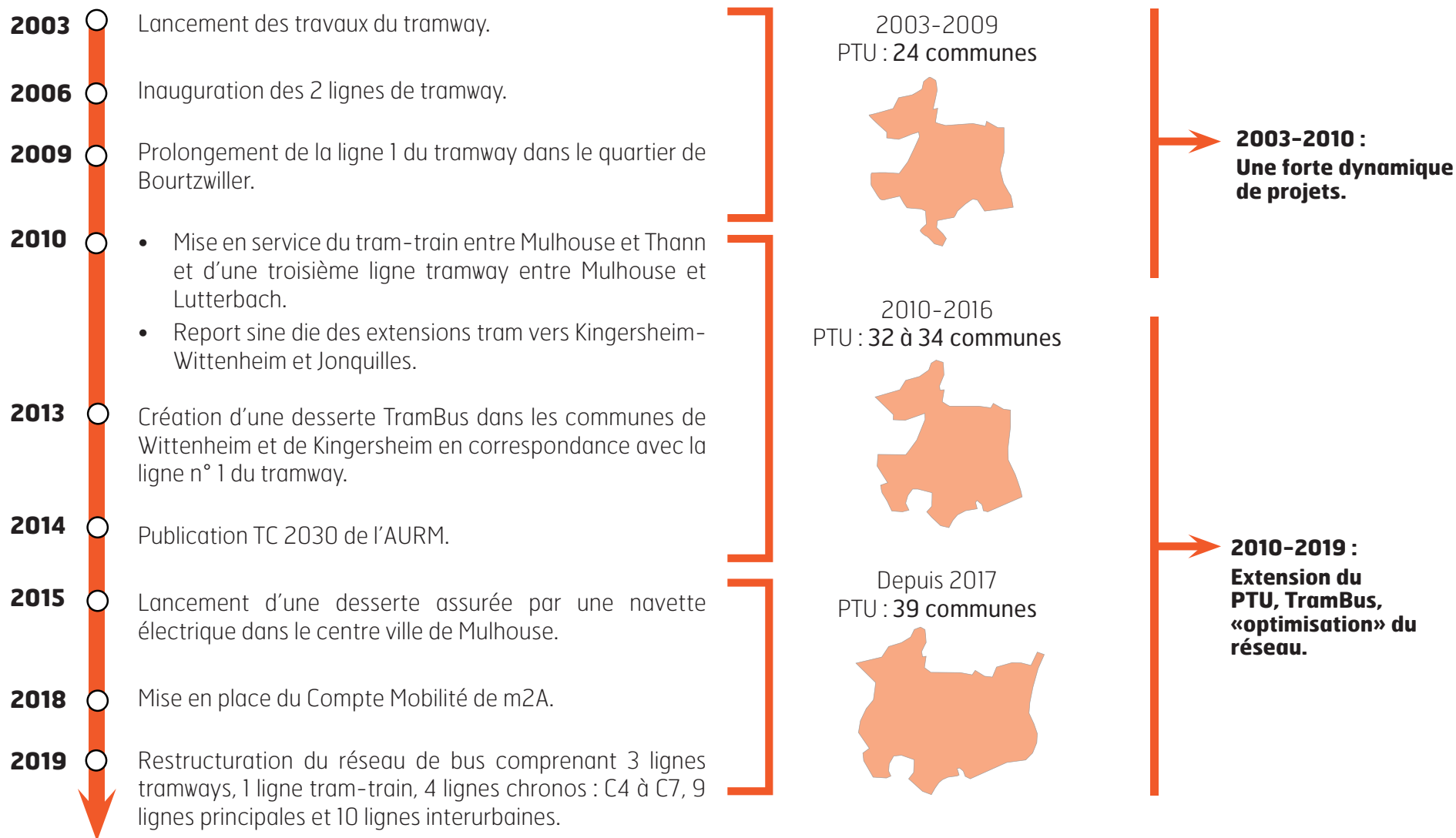
Augmenter la fréquentation du réseau Soléa.



- Encourager les actifs et les occasionnels à utiliser les TC urbains en améliorant le confort, la rapidité, les tarifs...
- Avoir pour objectif la réalisation du réseau TC structurants en 2033 inscrit au SCOT de m2A : nouvelles lignes TramBus, anticiper pour le long terme des extensions tramways...



Réalisations : d'un tramway à un nouveau réseau de bus



2. Transport en commun urbain Soléa

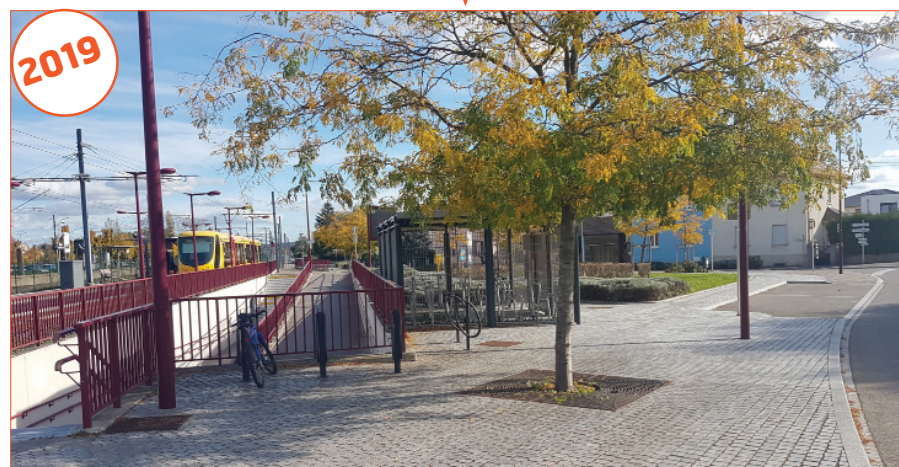


Réalisations : des espaces publics transformés avec le tramway

La Porte Jeune - Mulhouse



La gare de Lutterbach

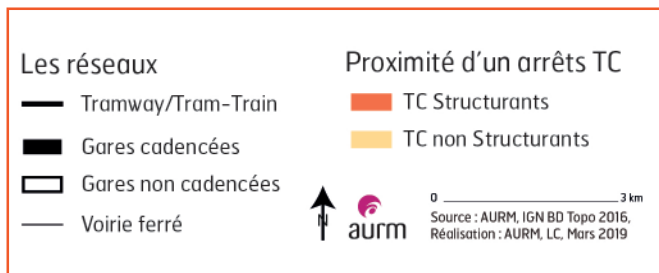
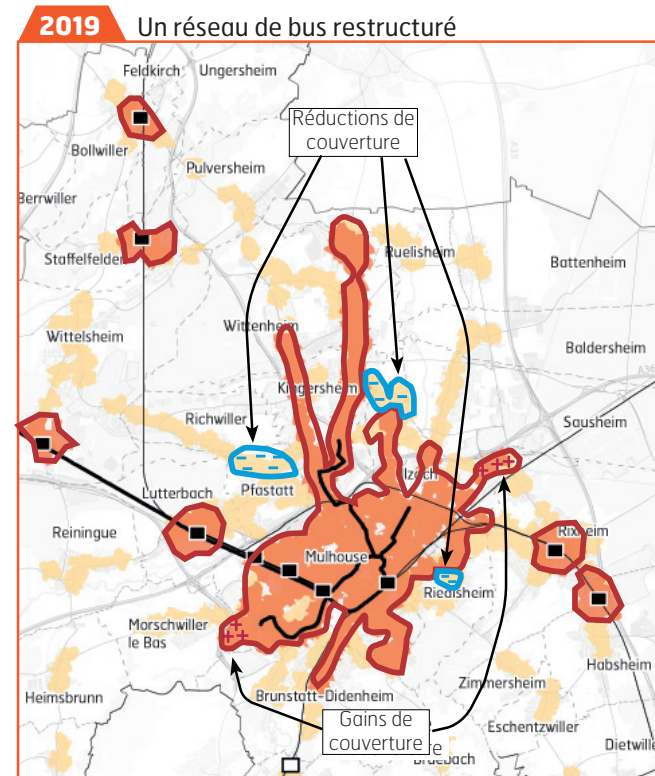
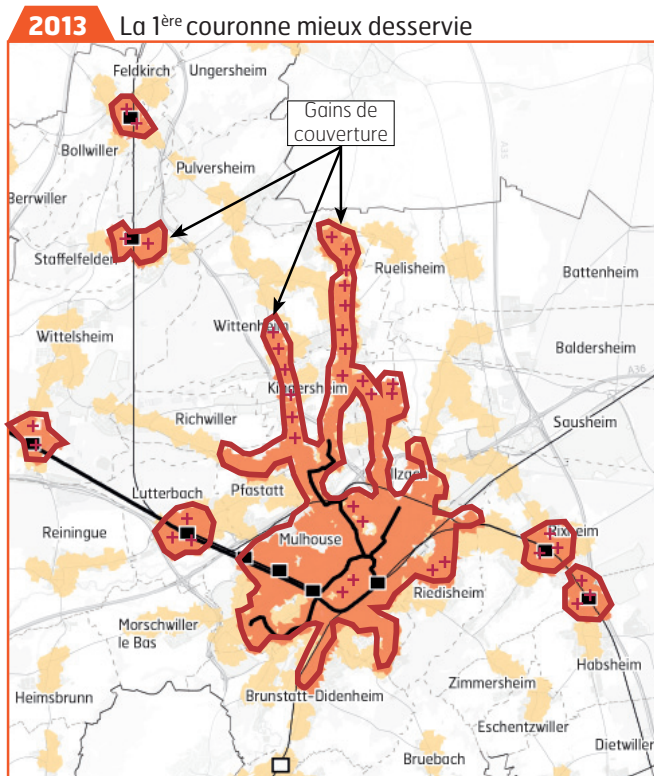
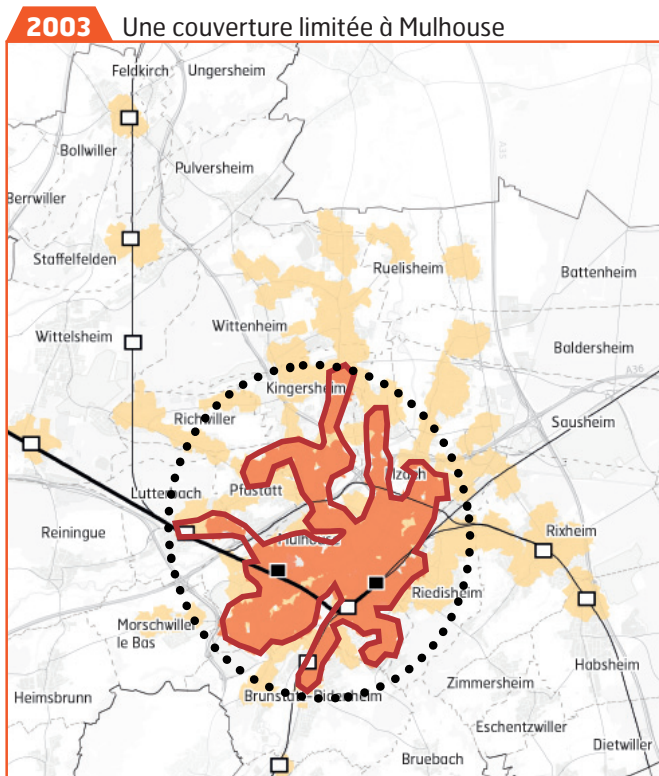


2. Transport en commun urbain Soléa



TC structurants : d'un développement à une « optimisation »

Couverture TC structurants → Cf. annexe n° 3 P 73 : définition du réseau structurant et des périmètres d'accessibilité.



2003 : avant les travaux du tramway, les lignes de bus convergeaient à Porte Jeune et à la gare. La couverture TC structurants, était alors limitée à Mulhouse.

2013 : suite à la mise en service du tramway en 2006, le réseau de bus structurants a été redéployé en 1^{ère} couronne : Wittenheim, Riedisheim etc. Le tram-train a été inauguré fin 2010. Les gares de la ligne Mulhouse-Colmar ont été cadencées fin 2011. Les TC structurants couvraient Mulhouse, la 1^{ère} couronne et les communes périphériques disposant d'une gare cadencée. La plupart des liaisons 1^{ère} couronne – Mulhouse nécessitent une correspondance.

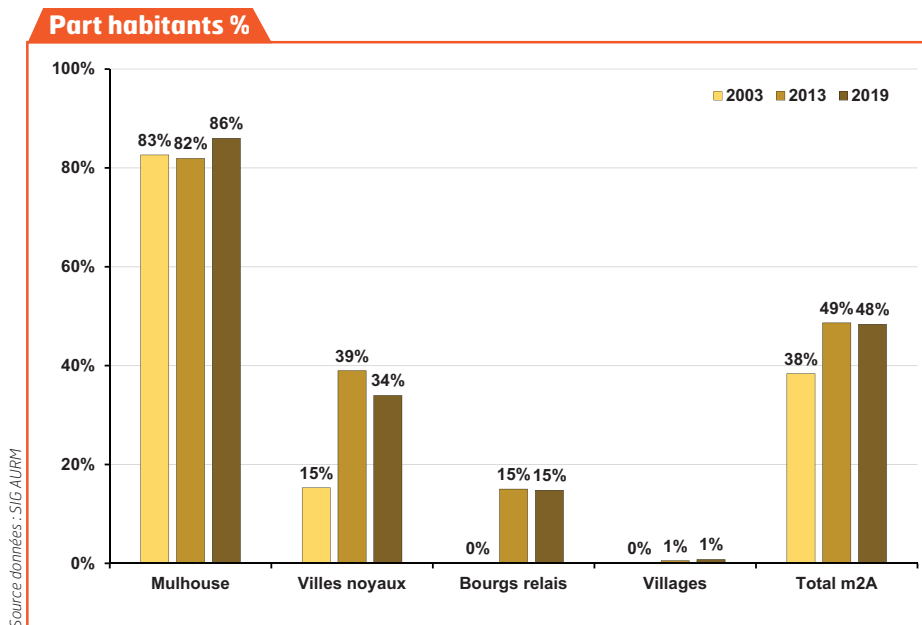
2019 : le réseau de bus a été restructuré pour le rendre plus efficace, lisible et économique. Il a permis de mieux couvrir les zones d'activités de l'île Napoléon et des Collines. La desserte a été réduite à Pfastatt, Riedisheim et Illzach.

2. Transport en commun urbain Soléa



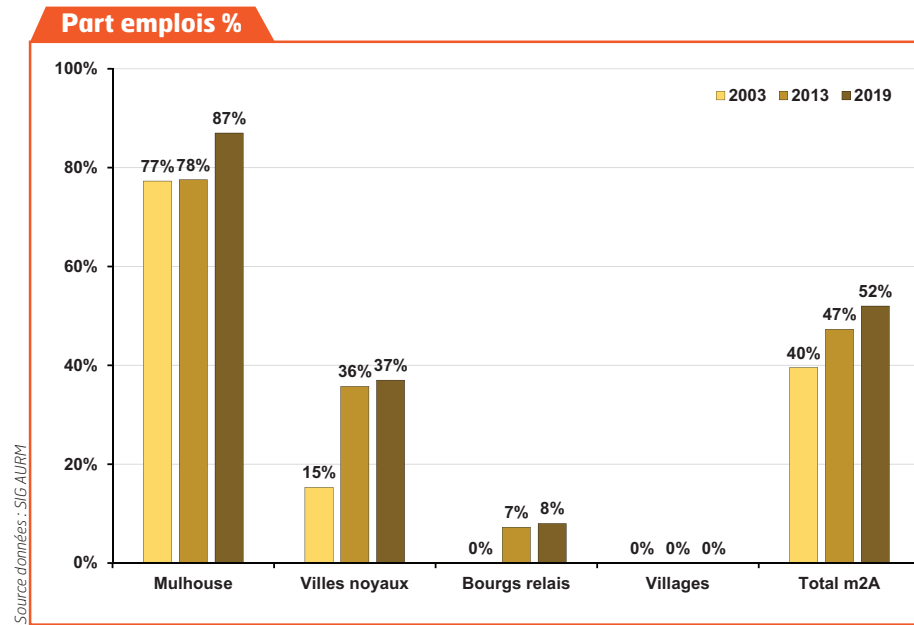
TC structurants : moins d'habitants et plus d'emplois couverts en 2019

Couverture TC structurants → Cf. annexe n° 3 P 73 : définition du réseau structurant et des périmètres d'accessibilité.



À Mulhouse, **86 %** des habitants sont desservis par un TC structurant en 2019. Dans les villes noyaux, la couverture tombe à **34 %**. Elle s'élève à **15 %** dans les bourgs relais et à **1 %** dans les villages. La couverture décroît au fur et à mesure de l'éloignement du centre-ville.

Le réseau TC structurants couvre **48 %** des habitants de m2A en 2019. Le taux s'élevait à près de **49 %** en 2013. La couverture a reculé de 1 pts en 2019.



Plus l'éloignement de Mulhouse devient important, moins la part des emplois couverts est importante.

À la différence des habitants, **plus de 50 %** des emplois bénéficient d'une couverture TC structurants en 2019. Cela s'explique notamment par un développement de l'offre dans les ZA de l'Île Napoléon et des Collines (Ikea).

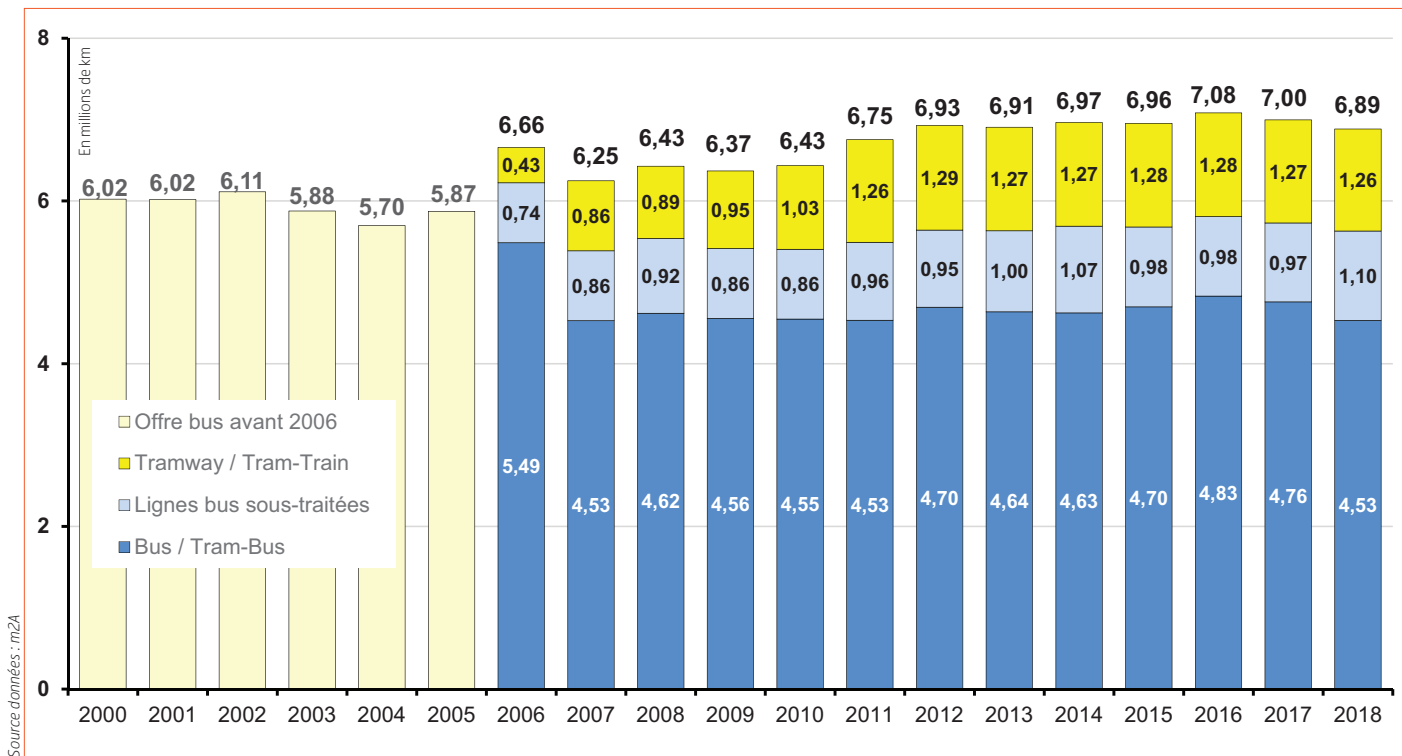
48 % des habitants et **52 %** des emplois de m2A couverts par des TC structurants en 2019

2. Transport en commun urbain Soléa

Offre Soléa : quasiment stable

Méthode : le nombre de kilomètres réalisés chaque année par les bus et les tramways de Soléa est l'indicateur permettant de suivre l'évolution de l'offre dans le temps.

Offre Soléa



Comparaison offre Soléa 2017

Agglomérations	nb. de km / an / habitant
m2A	25,4
Clermont-Ferrand	26,0
Nancy	36,1
Caen	36,4
Orléans	40,4

Source données : GART

Rapportée au nombre d'habitants, l'offre de m2A appartient à la tranche basse des agglomérations de comparaison.

6,89 millions
de km parcourus par les bus et les tramways en 2018

Entre 2000 et 2018, l'offre de service a augmenté de seulement 14 % et cela malgré l'arrivée du tramway / tram-train et de l'élargissement du PTU.

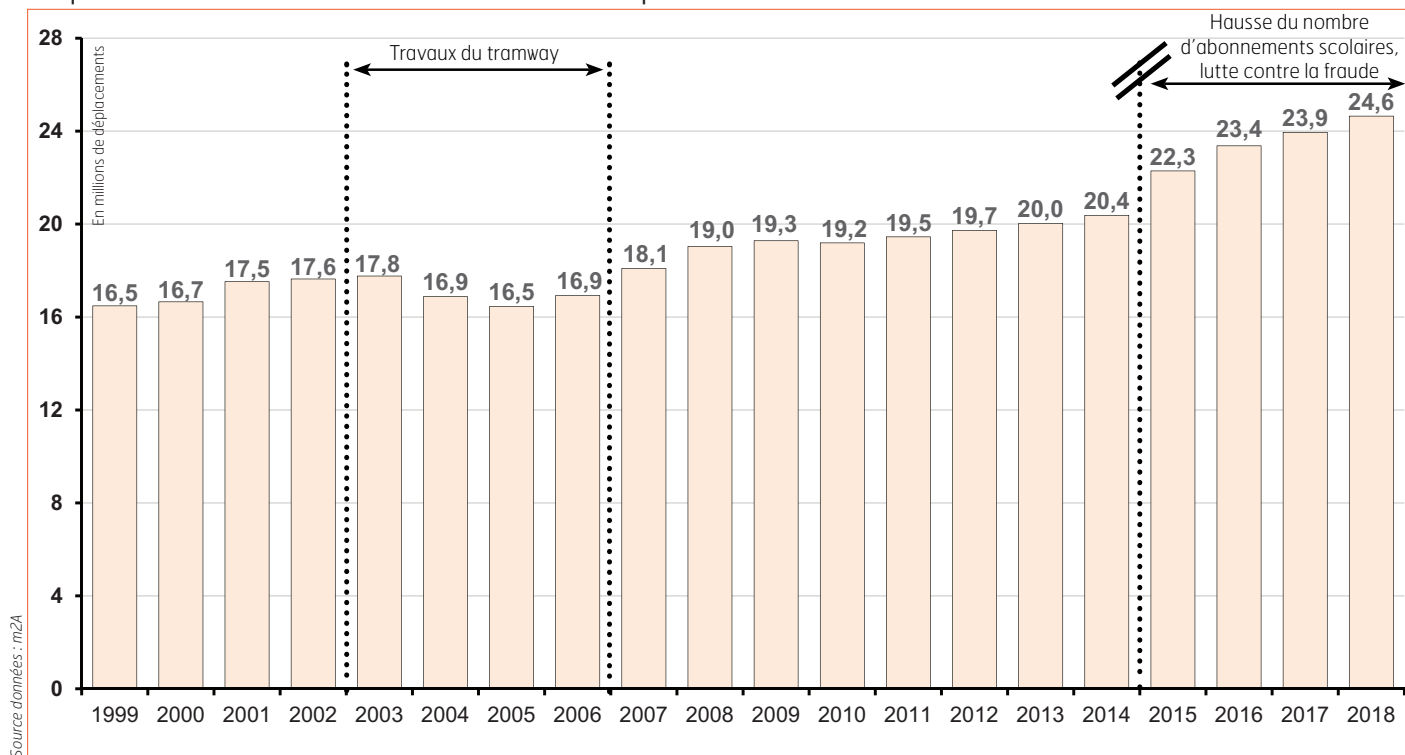
En 2018, 6 890 000 km ont été parcourus par les tramways / tram-trains et les bus, y compris les lignes de bus sous-traitées. Les tramways / tram-trains présentent à peine 18 % des km parcourus alors qu'ils transportent 55 % des voyageurs.

2. Transport en commun urbain Soléa

Fréquentation annuelle Soléa : la hausse 2015-2018

Méthode : le suivi du nombre de déplacements réalisés chaque année sur le réseau Soléa est l'indicateur permettant des comparaisons dans le temps. Les données sont issues de la vente des titres de transport.

Fréquentation Soléa = > entrée vente des titres de transport



Source données : m2A

Entre 2003 et 2006, durant les travaux du tramway, la fréquentation a baissé. Elle a augmenté entre 2006 et 2010 de près de 14 %. Elle s'est ensuite stabilisée aux alentours de 19-20 M de déplacements jusqu'en 2014.

La forte hausse du nombre de déplacements observée depuis 2015 s'explique par :

- L'augmentation du nombre d'abonnés scolaires : prise en charge d'une partie des abonnements par certaines communes.
- La croissance du nombre de titres vendus générée par la politique de lutte contre la fraude : présentation systématique du titre, contrôles plus fréquents.

Comparaison fréq. Soléa 2017

Agglomérations	nb. de voyages / an / habitant
m2A	107,3
Clermont-Ferrand	110,3
Nancy	103,6
Caen	119,1
Orléans	121,0

Source données : GART

Avec une offre plutôt inférieure à celle des autres agglomérations de comparaison, la fréquentation du réseau Soléa est plutôt satisfaisante.

24,6 millions
de déplacements
réalisés en 2018

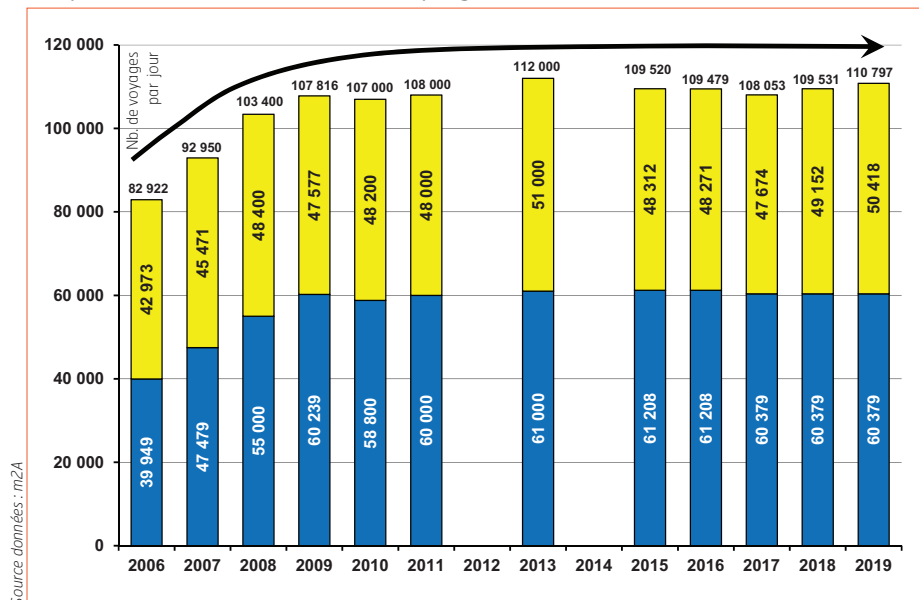
2. Transport en commun urbain Soléa



Fréquentation quotidienne Soléa : l'effet tram 2006-2011

Méthode : les comptages mandatés par m2A permettent d'évaluer la fréquentation du réseau pour un jour courant de semaine.

Fréquentation Soléa = > entrée comptages



Source données : m2A

La fréquentation a augmenté pour un jour courant de semaine de 32 % entre 2006 et 2011. Sur la période 2012-2019, la fréquentation « plafonne » à 110 000 voyages / jour. En dehors du TramBus mis en service en 2013, le réseau TC n'a pas évolué de façon significative dans les années 2010.



Station gare centrale à Mulhouse : des tramways, des trams-trains très fréquentés.

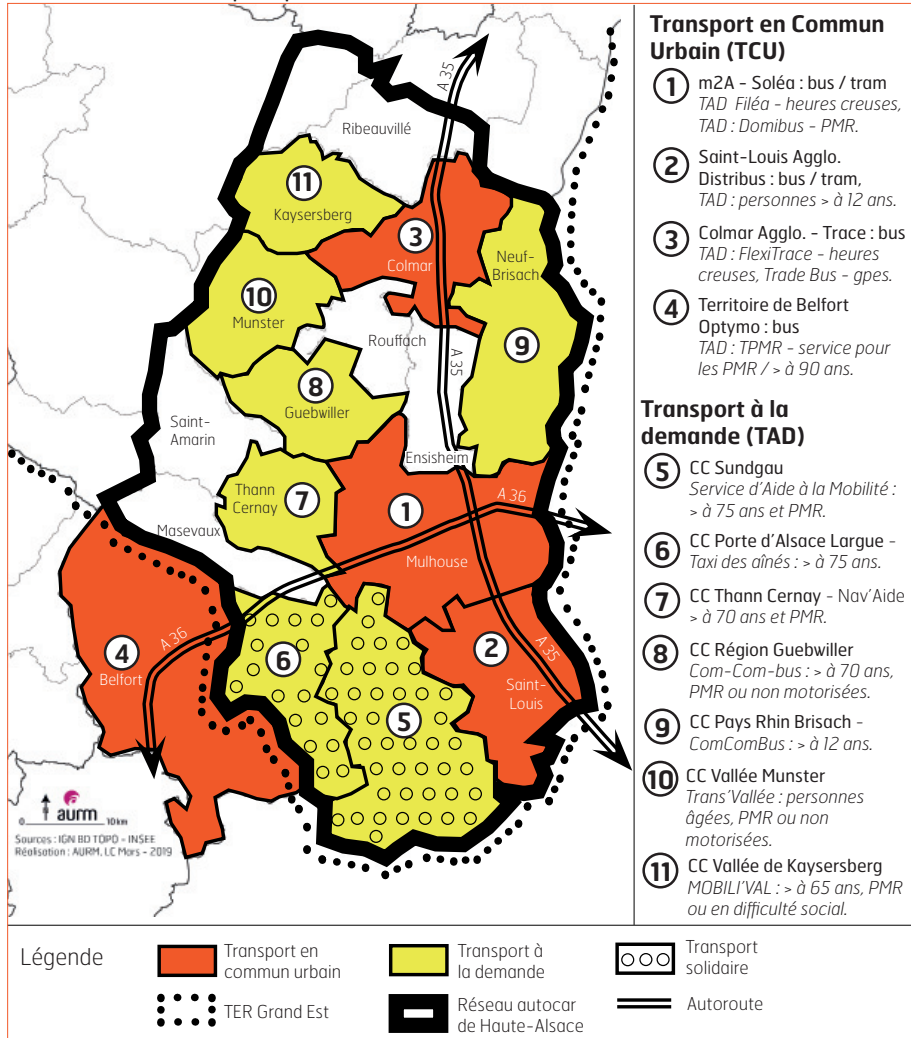
110 000 voyages
par jour réalisés sur le
réseau Soléa en 2019



Zoom

Haut-Rhin : la multiplicité des offres TC, le foisonnement des TAD

Offre transport public 2019



Une offre riche mais peu lisible.

Le Haut-Rhin est couvert par les réseaux TER Grand Est et autocar de Haute Alsace. Il compte 3 réseaux TCU : Soléa (m2A), Distribus (Saint-Louis Agglomération) et Trace (Colmar Agglomération). Ces derniers proposent des services réguliers bus/tram. Ils sont complétés par des services TAD en heures creuses et / ou dans les secteurs peu denses.

Le département est également couvert par sept services de TAD portés par les ECPI. Ils sont principalement destinés aux personnes âgées et aux PMR. Les règles de fonctionnement sont différentes suivant les territoires. En raison de leur coût d'exploitation élevé, certains EPCI ne disposent pas de TAD.

Fréquentation des réseaux

Réseau TC	Nb. déplacements par an (2017)
1 - Soléa	23 949 000
2 - Trace	7 640 000
3 - Autocar 68	3 318 000
4 - Distribus	2 554 000
TAD hors PTU	< à 10 000

Source données : m2A, SLA, RGE, GART

Avec 24 M de déplacements Soléa est de loin le réseau TC le plus fréquenté du Haut-Rhin.

Le réseau autocar haut-rhinois est peu utilisé. Il est essentiellement emprunté par les scolaires (80 % de part de marché).

La fréquentation des TAD hors PTU est négligeable.

Zoom

Compte Mobilité m2A : une première en Europe

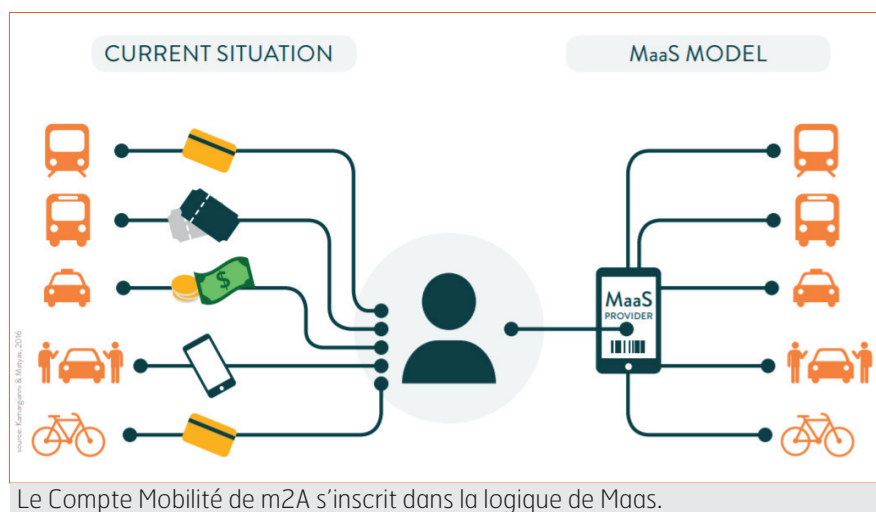
Une application particulièrement innovante

m2A a lancé le Compte Mobilité en septembre 2018. La collectivité s'inscrit ainsi parmi les territoires européens pionniers dans la mouvance de la smart city et du Maas (Mobility as a service).

Ce projet, associant partenaires publics et privés propose :

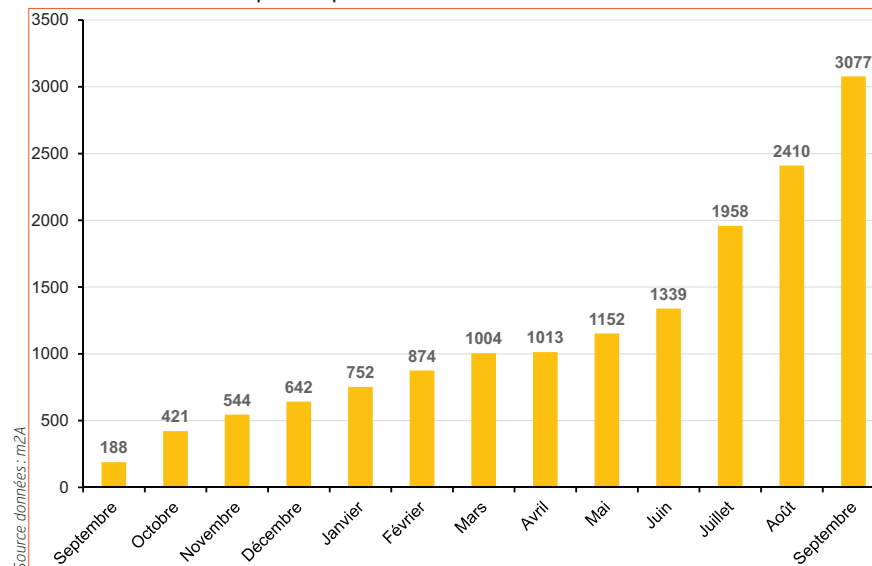
- un accès simplifié à différents services de mobilité, permettant de voyager librement avec le bus, le tram, le vélo, la voiture en libre-service,
- une facture éditée en fonction de la consommation réelle en garantissant le meilleur tarif,
- une seule application pour gérer l'ensemble de ses déplacements.

Grâce à une inscription unique, l'utilisateur a accès au réseau Soléa, VéloCité, Citiz, parkings et à la location et gardiennage des vélos. Cette application facilite la multimodalité.



Une montée en puissance

Nombre d'inscrits depuis septembre 2018



Une évolution exponentielle.

Quelques chiffres

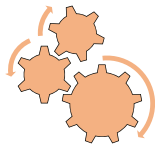
- 61 % des utilisateurs du Compte Mobilité ont choisi Soléa et 34,5 % ont choisi les parkings.
- 75 % des nouveaux abonnés au Compte Mobilité sont des abonnés VéloCité.

3. TER

“ L’essentiel



- Depuis la régionalisation ferroviaire de 1997, le développement des infrastructures et de l’offre TER est continu.
- Le nombre de TER a doublé dans le Sud Alsace depuis 1996.
- La fréquentation de la gare de Mulhouse, témoin de la tendance de la fréquentation TER Sud Alsace, a augmenté de 56 % depuis 2000.
- Le stationnement voiture très utilisé dans les gares contrairement au stationnement vélo.



Renforcer le hub ferroviaire mulhousien.



- Profiter de la restructuration du nœud ferroviaire mulhousien pour faciliter les correspondances et développer les dessertes TER sur la ligne Mulhouse-Müllheim.
- Porter activement le projet de raccordement ferroviaire à l’EuroAirport et intégrer le Hertzstück (RER de Bâle) dans les réflexions transports de l’agglomération mulhousienne.
- Favoriser l’accessibilité vélo et Vélo à Assistance Electrique (VAE) aux gares saturées de voitures ou en voie de l’être.

3. TER



Réalisations : le développement très important du TER

- 1991** ○ TER 200 : lancement du service entre Strasbourg et Mulhouse.
- 2000** ○ MTK : modernisation de la ligne, doublement de l'offre.
- 2002** ○ TER 200 : cadencement à l'heure entre Mulhouse et Strasbourg, augmentation des fréquences sur Mulhouse/Bâle.
- 2007** ○ Arrivée du TGV EE : 14 TER 200 supplémentaires pour Mulhouse / Bâle et augmentation de l'offre pour Mulhouse/Belfort.
- 2010** ○ MTK : mise en service du tram-train, doublement de l'offre entre Thann et Mulhouse.
- 2011** ○ Arrivée du TGV RR : cadencement des gares de la ligne Mulhouse / Colmar, fermeture des gares de Brunstatt, Richwiller et Wittelsheim.
- 2012** ○ Mulhouse-Müllheim : réactivation de la ligne avec 14 TER/jour.
- 2016** ○ TER 200 : ajout de 10 trains entre Mulhouse et Strasbourg permettant un cadencement à 30 min tout au long de la journée.
- 2017** ○ Fermeture de la gare du Hasenrain.
- 2018** ○ Fermeture de la gare de Tagolsheim.



Zoom **Modernisation du nœud ferroviaire de Mulhouse**

Les conflits de circulation ferroviaire - En heure de pointe

Source : SNCF Réseau

D'ici 2025, SNCF Réseau indique que « le projet de modernisation du nœud ferroviaire de Mulhouse permettra d'augmenter la capacité en réduisant les conflits dus aux cisaillements lors des croisements des trains et de fluidifier les circulations. Il comprend deux volets : les aménagements de capacité et le renouvellement du poste de signalisation ».

3. TER



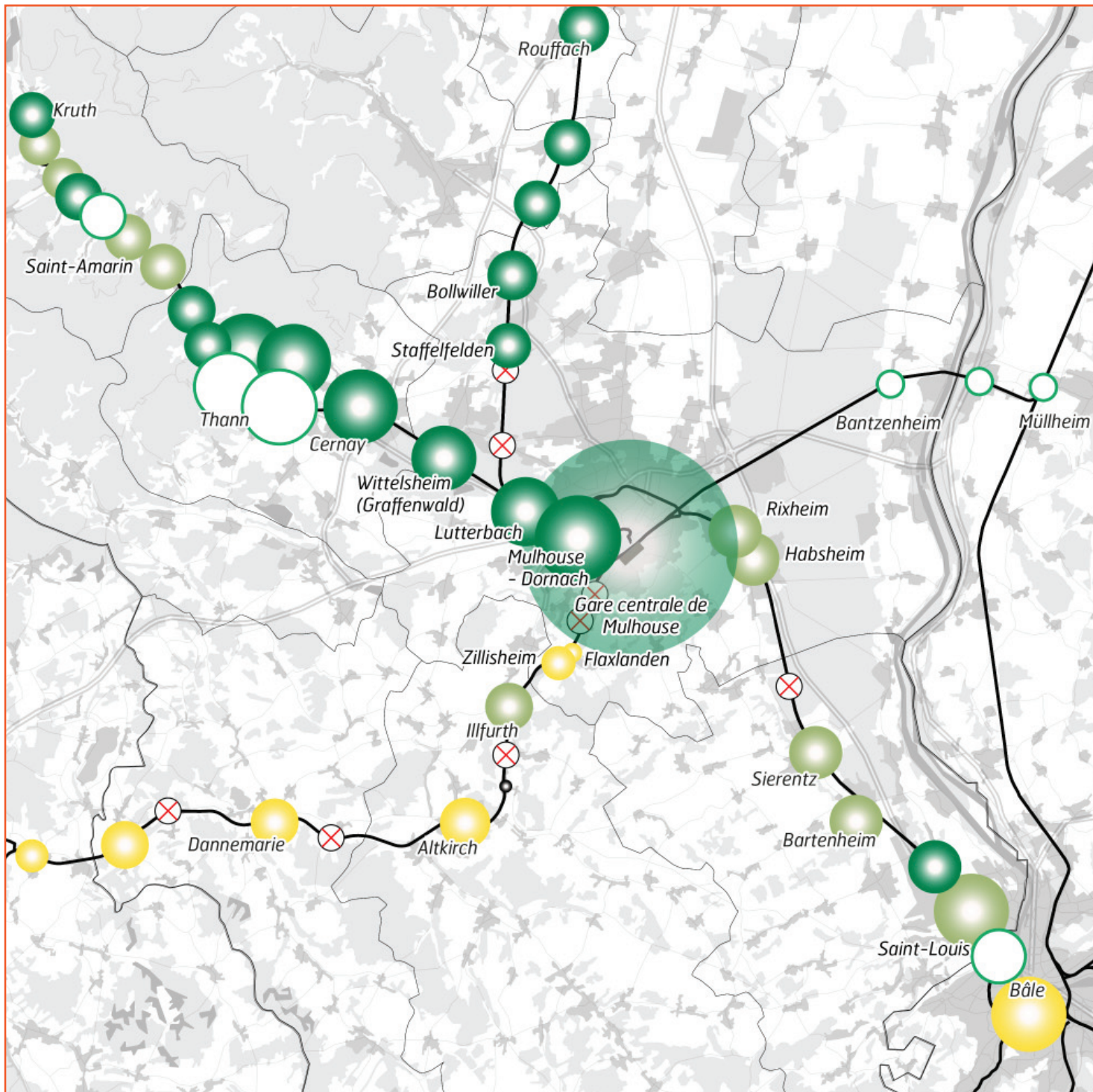
Réalisations : des gares intégralement réaménagées

La gare de Staffelfelden



La gare de Graffenwald à Wittelsheim

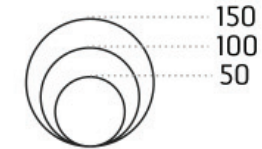




Offre TER gares

Situation 2019, évolution 1996-2019

Nombre de TER pour un jour courant de semaine - Situation printemps 2019



Evolution de l'offre TER 1996-2019

- Très forte > 100%
- Forte - 50 à 100 %
- Modérée - 0 à 50 %
- Nouvelles gares
- Gares supprimées



0 5 km



Sources : SNCF - TER Grand-Est
Réalisation : AURM, LC, juin 2019

L'étoile ferroviaire de Mulhouse est constituée de cinq lignes TER : Mulhouse-Bâle, Mulhouse-Belfort, Mulhouse-Thann-Kruth, Mulhouse-Colmar et Mulhouse-Müllheim-Freiburg.

Les gares situées sur les tronçons Mulhouse-Colmar et Mulhouse-Thann ont vu au minimum leur offre doublée entre 1996 et 2019.

Au cours de la même période, les gares des lignes Mulhouse-Belfort et Mulhouse-Bâle ont connu des évolutions plus « modérées » : de 50 à 100 %. La ligne Mulhouse-Müllheim-Freiburg a été réactivée fin 2012.

3. TER



Offre : deux fois plus de trains régionaux

Le nombre de TER circulant pour un jour courant de semaine est l'indicateur permettant de suivre l'évolution de l'offre ferroviaire.

Offre TER pour un jour courant de semaine 1996-2019

Lignes TER Sud Alsace

Lignes	1996	2004	2007	2009	2010	2013	2019	Evolution 1996-2019
Mulhouse / Bâle	70	90	104	100	100	90	96	37%
Mulhouse / Thann	26	46	47	52	54	92	94	262%
Mulhouse / Belfort	21	39	45	48	44	40	45	114%
Mulhouse / Colmar	68	80	85	81	81	89	108	59%
Mulhouse / Müllheim	-	-	-	-	-	14	14	-
Total	185	255	281	281	279	325	357	93%

Source données : bilan PDU 2005-2010, fiches horaires TER

En 1996, 185 TER circulaient chaque jour sur l'étoile ferroviaire de Mulhouse. En 2019, l'offre atteint les 357 TER / jour. La fréquence des trains régionaux a doublé en un peu plus de 20 ans.

360 TER circulent chaque jour dans le Sud Alsace.

Gare TER m2A

Gares	1996	2004	2007	2009	2010	2013	2019	Evolution 1996-2019
Rixheim	29	43	51	54	52	44	46	59%
Habsheim	26	41	50	50	48	44	46	77%
Mulhouse-Dornach *	35	57	57	65	62	107	130	271%
Lutterbach *	33	55	59	61	60	67	80	142%
Graffenwald	12	35	37	37	37	67	70	483%
Hasenrain	12	10	4	6	6	4	fermée	fermée
Brunstatt	9	11	5	5	5	fermée	fermée	fermée
Flaxlanden	12	12	10	10	12	10	11	-8%
Zillisheim	17	20	17	18	20	21	20	18%
Richwiller	14	7	6	6	5	fermée	fermée	fermée
Wittelsheim	14	12	5	5	5	fermée	fermée	fermée
Staffelfelden	14	13	12	13	14	33	33	136%
Bollwiller	20	27	24	26	25	39	40	100%
Bantzenheim	-	-	-	-	-	14	14	-
Total	247	343	337	356	351	450	490	98%

Source données : bilan PDU 2005-2010, fiches horaires TER

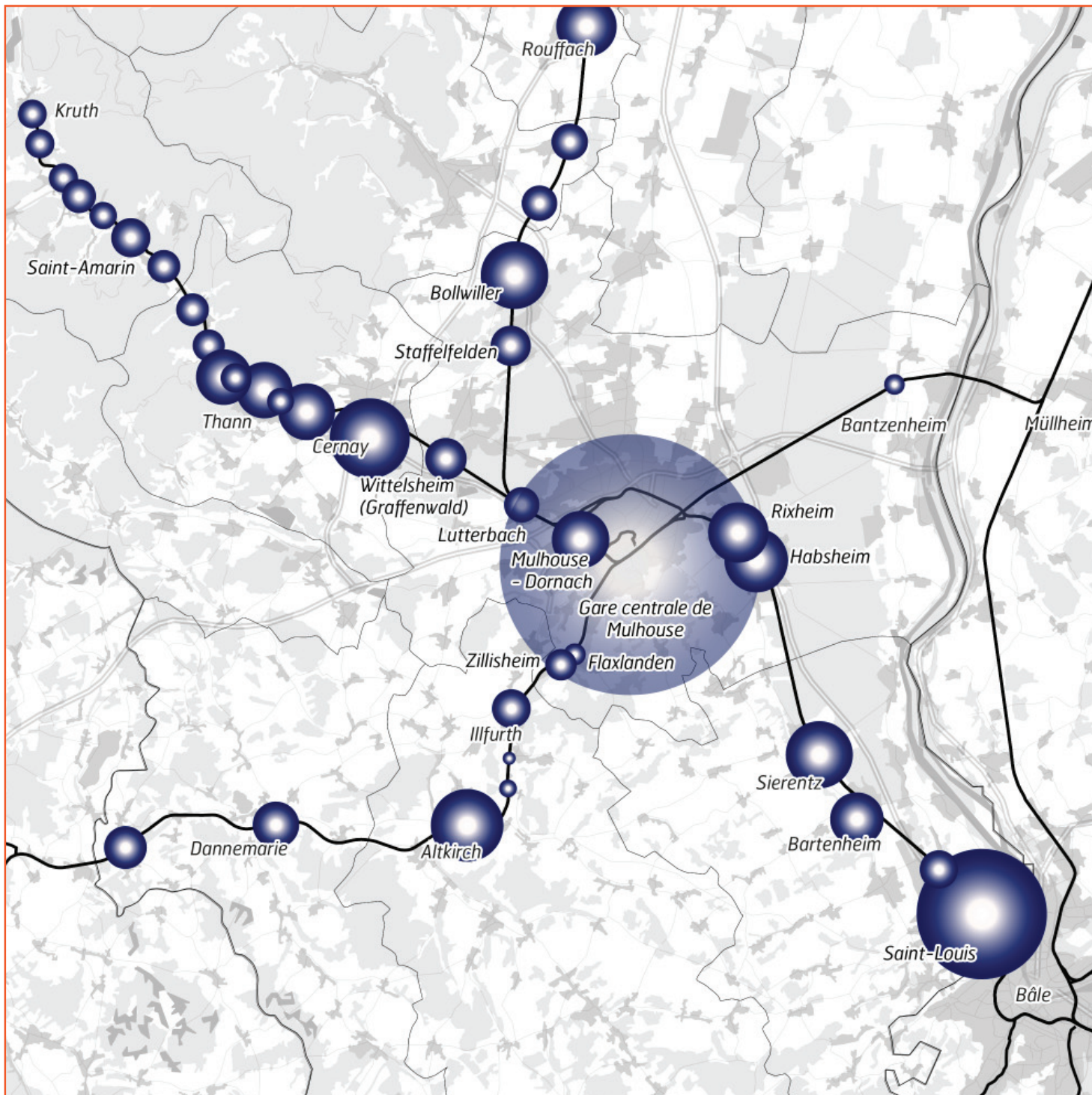
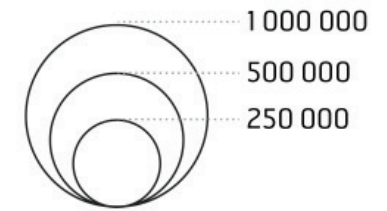
L'évolution de l'offre est inégale suivant les gares. Le nombre de dessertes journalières TER dans les gares de m2A est passé de 247 arrêts en 1996 à 490 en 2019. Cela correspond à un doublement de l'offre.

En raison des limites de capacité ferroviaire, les gares du Hasenrain, de Brunstatt, de Richwiller et de Wittelsheim ne sont plus desservies. La gare de Bantzenheim a été réactivée en 2012.

* TER Mulhouse-Colmar + TER Mulhouse-Thann-Kruth + Tram-Train Mulhouse-Thann

Fréquentation ferroviaire gares - 2017

Nombre de voyageurs (annuel en 2017)



Sources : SNCF - TER Grand-Est
Réalisation : AURM, LC, juin 2019

Seules les gares de Saint-Louis et de Mulhouse dépassent le million de voyageurs. Les autres gares ont une fréquentation annuelle s'échelonnant de 50 000 à 500 000 voyages / an. Les gares les plus fréquentées se situent dans les villes moyennes : Rouffach, Thann, Cernay Altkirch.... L'exception est la gare de Bollwiller qui avec ses 260 000 voyageurs draine une grande partie de Guebwiller et de ses environs.

3. TER



Fréquentation : 56 % de voyageurs en plus en gare de Mulhouse

L'analyse de l'évolution de la fréquentation repose sur le suivi du nombre de voyages réalisés par an sur les lignes ou les gares TER.

→ Cf. annexe n° 4 P 74 : définitions des données gares et connexions.

Nb. de voyages annuels TER internes à la ligne 2012-2018

Source données : SNCF gares et connexion - TER Grand Est

	2012	2014	2016	2018	Evolution 2012-2018
Mulhouse / Bâle	1 713 518	1 793 258	1 940 147	1 989 604	16%
Mulhouse / Kruth	933 183	903 784	837 288	825 696	-12%
Mulhouse / Belfort	577 143	560 222	538 623	589 123	2%
Mulhouse / Colmar	904 995	931 493	991 425	1 063 160	17%

Avec des **croissances supérieures à 10 %**, la vitalité des lignes Mulhouse / Colmar et Mulhouse / Bâle est à souligner. La ligne MTK voit sa fréquentation baisser de 12%. La forte baisse du nombre d'emplois, le recul du nombre d'habitants de la vallée de la Thur pourraient constituer des facteurs explicatifs.

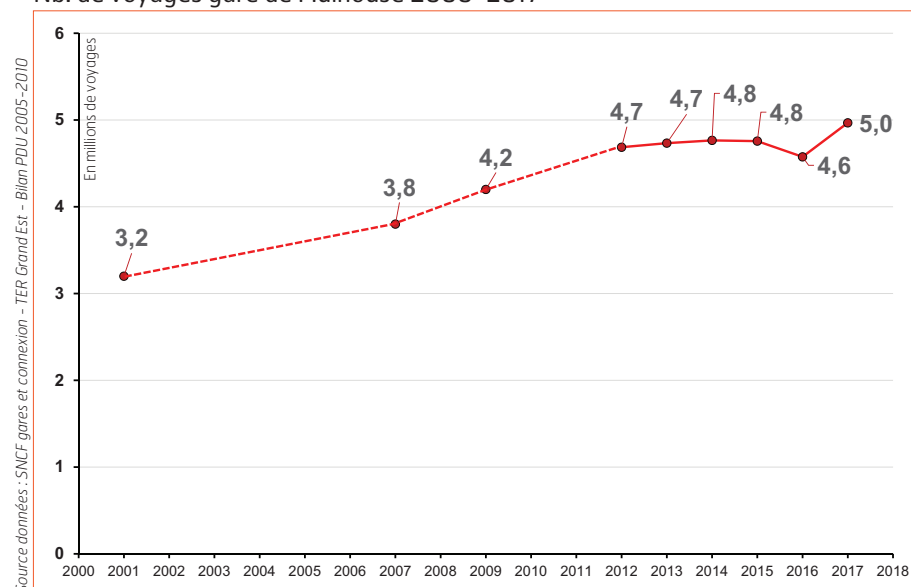
Les 20 gares les plus fréquentées du Haut-Rhin 2017

Source données : SNCF gares et connexion - TER Grand Est

Gare	Nb. voy. 2017	Gare	Nb. voy. 2017
1 Mulhouse	4 967 456	11 Mulhouse-Dornach	174 303
2 Colmar	3 871 236	12 Vieux Thann	169 322
3 Saint-Louis 68	1 190 267	13 Thann	166 508
4 Cernay	391 721	14 Thann St-Jacques	160 541
5 Altkirch	310 519	15 Bartenheim	145 838
6 Bollwiller	260 967	16 Dannemarie	100 713
7 Sierentz	256 527	17 Montreux Vieux	80 587
8 Habsheim	228 013	18 Graffenwald	74 564
9 Rouffach	198 867	19 Staffelfelden	68 285
10 Rixheim	196 826	20 Saint-Amarin	63 082

Seules les gares Mulhouse, Colmar et Saint-Louis dépassent le million de voyageurs par an. A titre de comparaison, la gare centrale de Belfort pèse 1,14 M de voyageur, la gare de Strasbourg près de 20 M et la gare de Sélestat : 2,23 M.

Nb. de voyages gare de Mulhouse 2000-2017



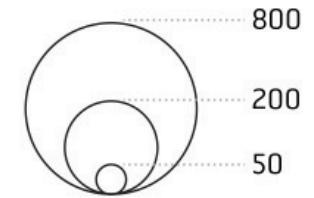
La gare centrale de Mulhouse est passée de 3,2 M en 2000 à 5,0 M de voyages en 2017 soit une hausse de + 56 %. Le doublement de l'offre TER de l'étoile ferroviaire de Mulhouse au cours de ces 20 dernières années, l'arrivée du TGV sont les principaux facteurs explicatifs.

L'évolution de la fréquentation de la gare centrale de Mulhouse peut être considérée comme le reflet de la tendance d'évolution de la fréquentation TER dans le Sud Alsace.

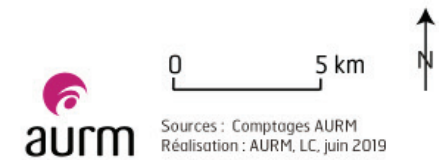
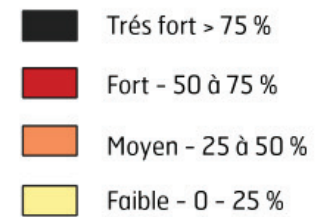
Stationnement voitures en gare - 2019

Capacité – Taux d'occupation

Nombre de places de stationnement voitures - 2019



Taux d'occupation des parkings - 2019



Les parkings voitures gares des lignes Mulhouse/ Colmar, Mulhouse / Bâle et Mulhouse Belfort présentent des taux d'occupation importants, supérieurs à 50 %. Avec des taux supérieurs à 75%, les gares de Bollwiller, Merxheim, Habsheim Sierentz, Illfurth, Altkirch.... sont saturées ou en voie de l'être.

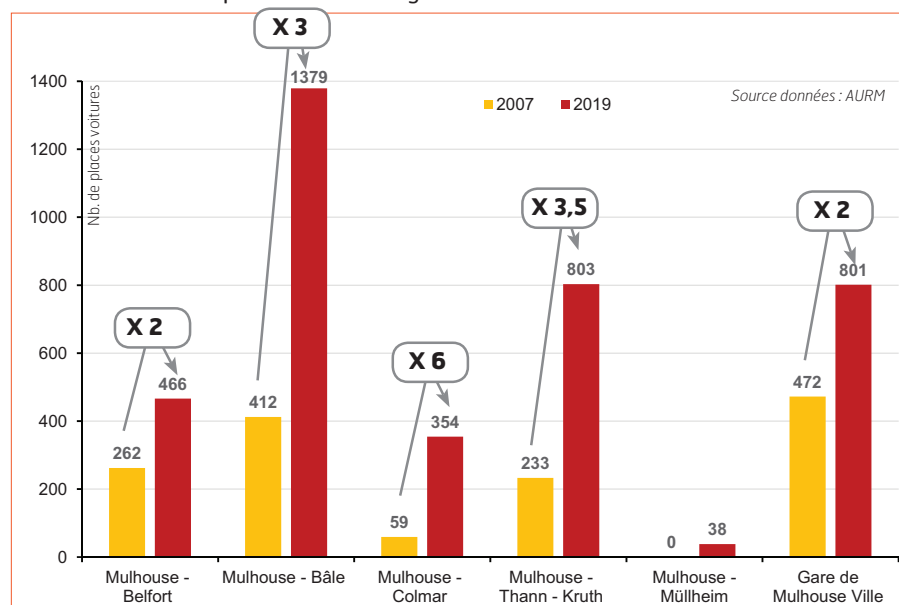
Avec des taux d'occupation compris entre 0 et 25 %, les parkings de la vallée de la Thur et de la ligne Mulhouse Müllheim sont très peu utilisés.

3. TER

Stationnement voitures en gare : un risque de saturation

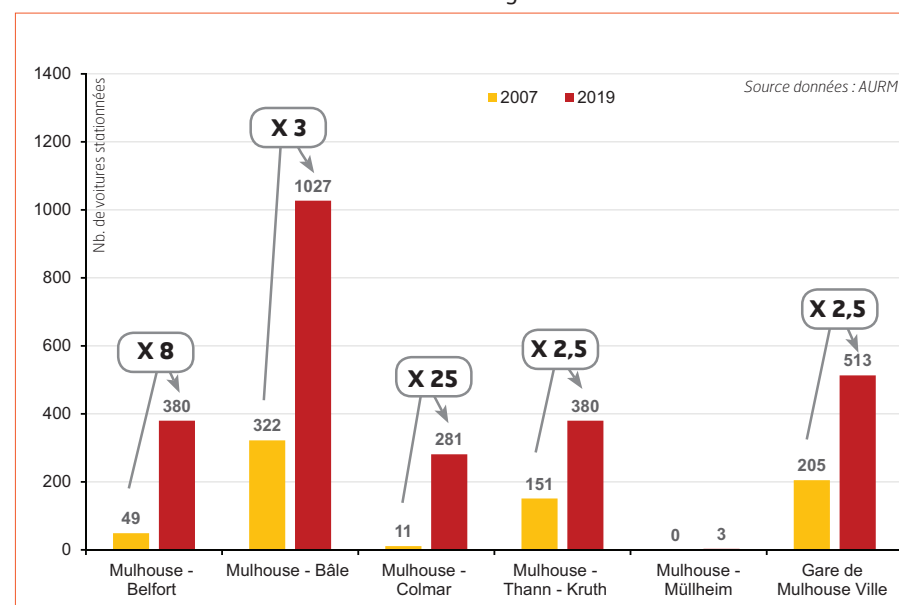
→ Cf. annexe n° 5 P 74 : comptages voitures dans les gares TER.

CAPACITE : nb. de places voitures lignes TER Sud Alsace 2007-2019



Le nombre de places dans les gares du Sud Alsace est passé de 1 400 en 2007 à 3800 en 2019. La capacité de stationnement voiture a été multipliée par 2,5.

UTILISATION : nb. de voitures stationnées lignes TER Sud Alsace 2007-2019



Le nombre de places utilisées dans les gares est passé de 700 en 2007 à 2 600 en 2019. Le nombre de places utilisées a donc été multiplié par 3,5.

TAUX D'OCCUPATION VOITURE ensemble lignes TER Sud Alsace 2007-2019

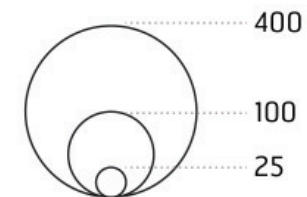
	2007	2019	Evol. 2007-2019
Nb. places voitures	1438	3841	167%
Nb. places voitures utilisées	738	2584	250%
Taux d'occupation	51%	67%	+ 16 pts

L'utilisation des parkings a augmenté plus rapidement que l'offre de stationnement.
Le taux d'occupation est donc passé de 51 % en 2007 à 67 % en 2019.

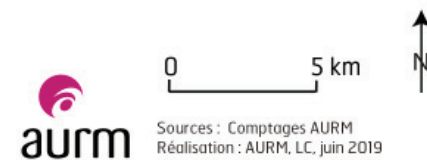
Stationnement vélos en gare - 2019

Capacité – Taux d'occupation

Nombre de places de stationnement vélo (sécurisés et sur arceaux) - 2019



Taux d'occupation des parkings vélos - 2019



Avec des taux d'occupation inférieurs à 25 % dans la plupart des gares, les stationnements vélos sont encore très peu utilisés dans le Sud Alsace.

Les gares de Cernay, Mulhouse présentent des taux d'occupation compris entre 25 et 50 %.

Les gares de Rouffach et de Saint-Louis font figure d'exception avec des taux d'occupation supérieurs à 50 %.

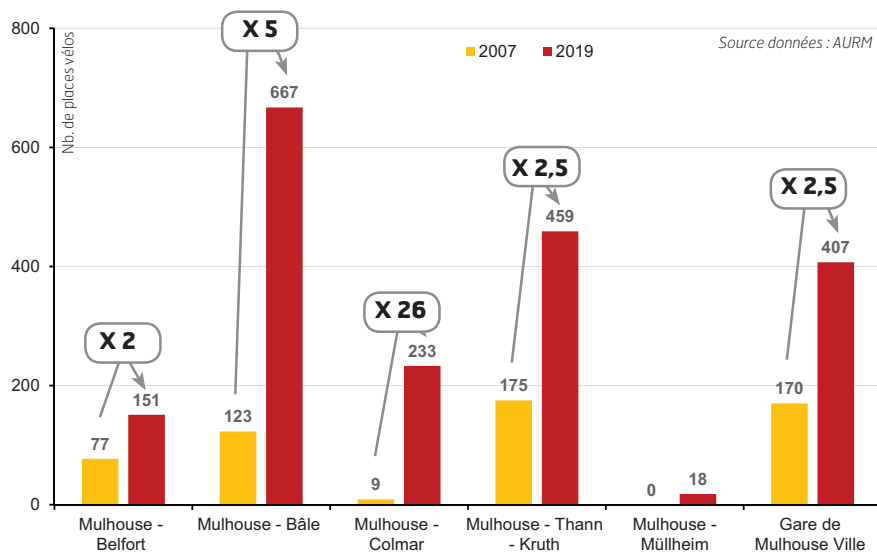
3. TER



Stationnement vélos en gare : d'importantes réserves de capacité

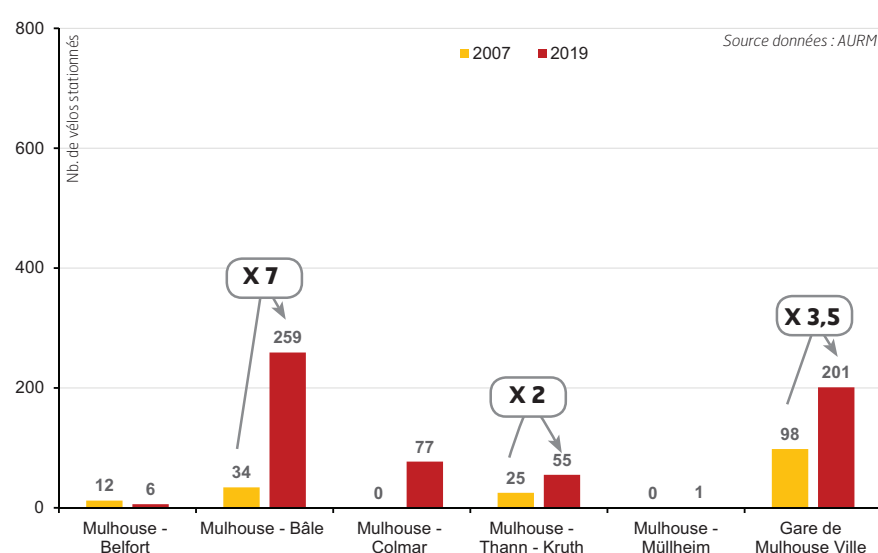
→ Cf. annexe n° 5 P 74 : comptages vélos dans les gares TER.

CAPACITE : nb. de places vélos lignes TER Sud Alsace 2007-2019



Le nombre de places dans les gares du Sud Alsace est passé de 600 en 2007 à 1 900 en 2019. La capacité de stationnement vélos a été multipliée par 3,5.

UTILISATION : nb. de vélos stationnés lignes TER Sud Alsace 2007-2019



Le nombre de places utilisées dans les gares est passé de moins de 200 en 2007 à 600 en 2019. Le nombre de places utilisées a donc été multiplié par 3,5.

TAUX D'OCCUPATION VELO ensemble lignes TER Sud Alsace 2007-2019

	2007	2019	Evol. 2007-2019
Nb. places vélos	554	1935	249%
Nb. places vélos utilisées	169	599	254%
Taux d'occupation	31%	31%	0 pts

L'utilisation des abris et des arceaux vélos a progressé aussi rapidement que l'offre de stationnement. Le taux d'occupation est resté stable : 31 %. **Le stationnement vélos est donc deux fois moins utilisé que le stationnement voiture.**

Zoom

Quelques exemples de dysfonctionnement des stationnements vélos et voitures dans les gares en 2019



Gare de Bollwiller : faute de suffisamment de places dans le parking existant, les voitures stationnent sur le bas-côté de la rue de la gare.



Gare d'Habsheim : des scooters occupent des emplacements réservés aux vélos à proximité du point d'arrêt.



Gare de Merxheim : les voitures stationnent sur un parking provisoire non aménagé au cours des travaux du parking Est.



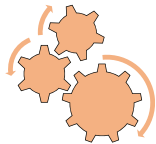
Gare de Rouffach : des vélos sont accrochés aux grilles de l'abri vélo en raison du manque de places disponibles sur les arceaux en accès libre.

4. Voiture

“ L’essentiel



- Des **déviations** et de **nouvelles réglementations** concernant le transit PL à travers les Vosges sont les principales actions.
- Le **trafic routier** est en hausse de près de 30 % dans le Haut-Rhin et de près de 20 % dans m2A.
- Les **émissions de GES transports** ne baissent quasiment pas à la différence des postes habitat, industrie, tertiaire...



Maîtriser et réduire le trafic automobile.



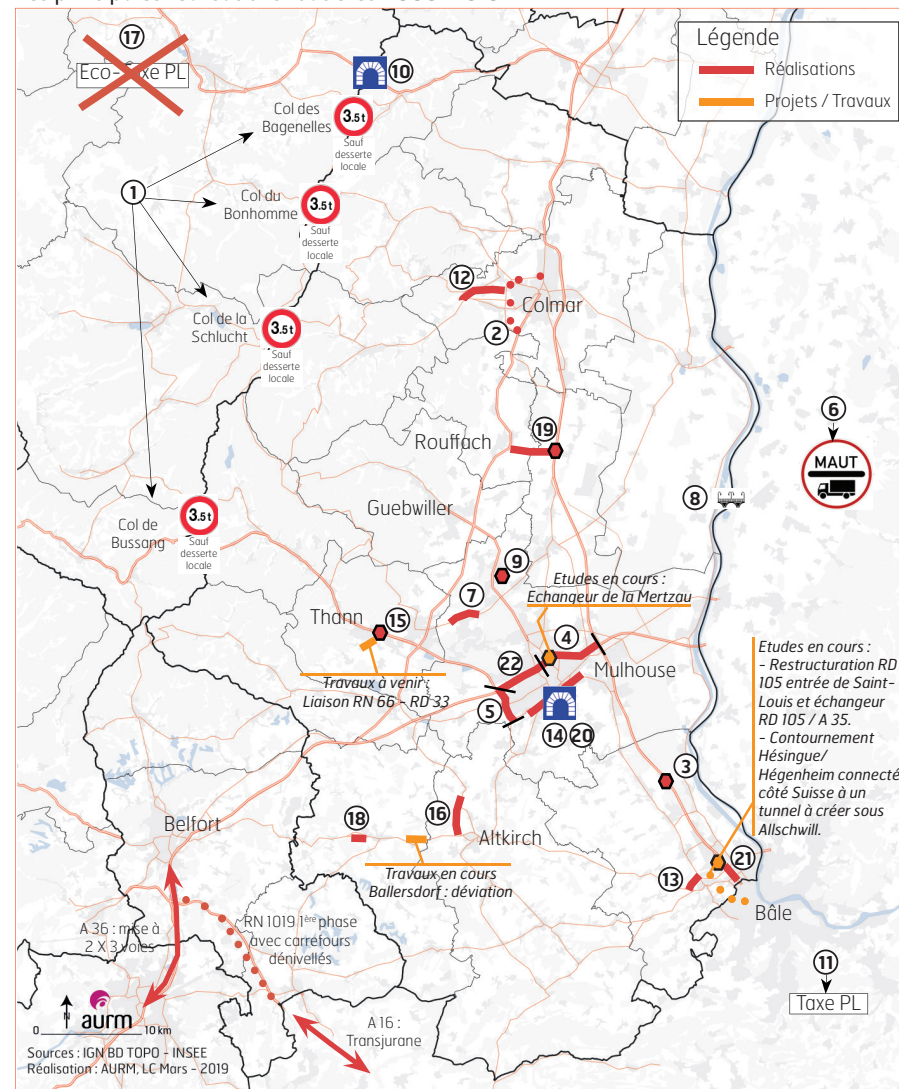
- **Instaurer l’écotaxe poids-lourd** sur l’A 35.
- **Massifier le covoiturage** pour les déplacements quotidiens et **renforcer l’autopartage**.
- **Renforcer et développer les alternatives crédibles à la voiture** : desserte ferroviaire, autocars rapides et directs, TCU, VAE etc.
- **Réduire progressivement le stationnement sur le lieu de travail**, principal levier de report modal.

4. Voiture

Réalisations : déviations et réglementations du transit poids-lourds

- 2000** ○ Interdiction du transit PL par les cols vosgiens ①
Début des travaux de sécurisation RD 83 à Colmar ②
- 2003** ○ A 35 : ouverture de l'échangeur de Sierentz ③
- 2004** ○ A 36 : m2A - Mise à 2 X 3 voies section Croix de la Hardt / RD 20 ④
RD 68 : m2A – Ouverture 2 X 2 voies secteur Collines ⑤
- 2005** ○ Instauration de la Maut (taxe PL) sur le réseau autoroutier allemand ⑥
2^{ème} phase du contournement RD 2 Wittelsheim ⑦
- 2006** ○ Ouverture du pont routier / piéton sur le Rhin à Fessenheim ⑧
Accès routier Bioscope ⑨
- 2008** ○ Réouverture du tunnel de Sainte-Marie-Aux-Mines après travaux de remise en sécurité ⑩
Suisse : instauration d'une taxe PL en transit ⑪
- 2009** ○ RD 417 : contournement de Wintzenheim ⑫
RD 105 : contournement de Hésingue ⑬
- 2011** ○ m2A – finalisation des deux tronçons de la voie Sud ⑭
- 2013** ○ RD 33 / RN 66 – réaménagement carrefour et dénivellation PN ⑮
Déviation d'Aspach ⑯
- 2014** ○ Abandon du projet d'écotaxe PL en France ⑰
- 2018** ○ RD 419 - Déviation Retzwiller ⑱
- 2018** ○ A 35 – ouverture de l'échangeur de Niederentzen et sécurisation de la RD 18 bis entre Rouffach et Niederentzen ⑲
- 2019** ○ m2A – Achèvement de la voie Sud avec le tunnel sous la gare ⑳
Restructuration des accès / plate-forme douanière de Saint-Louis ㉑
A 36 : m2A - mise à 2 X 3 voies section RD 20 / RN 66 ㉒

Les principales réalisations routières 2000-2019



4. Voiture



Réalisations : deux aménagements routiers majeurs dans m2A

La mise à 2 X 3 voies de l'A 36



La voie sud - Tunnel de la gare



4. Voiture

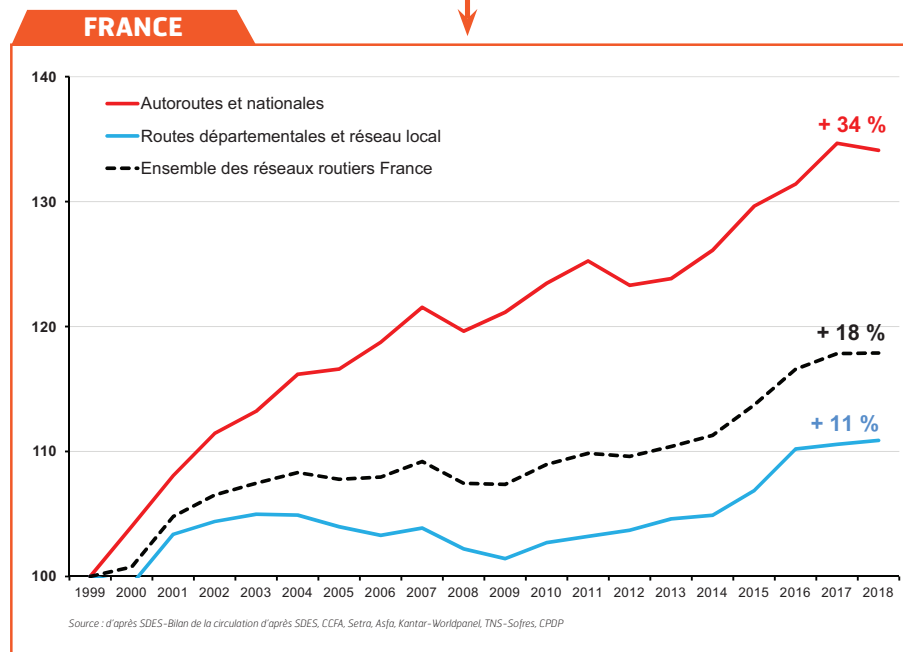


Trafic routier : une hausse de près de 30 % en 20 ans dans le Haut-Rhin

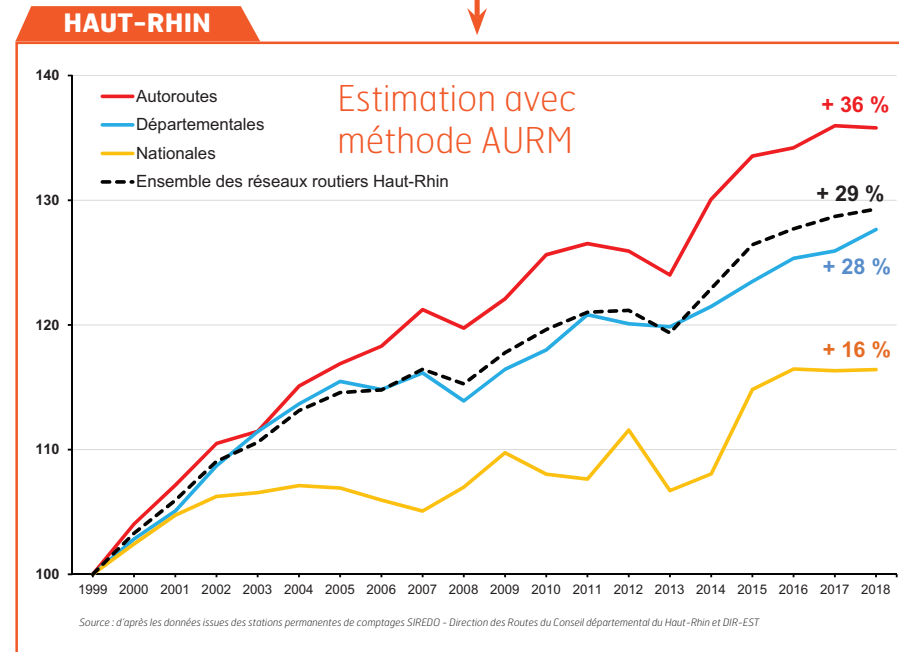
→ Cf. annexe n° 6 P 74 : méthode d'estimation du trafic routier AURM.

Evolution du trafic routier 1999 - 2018

Base 100 1999



A l'échelle nationale, une croissance globale du trafic routier de + 18 % depuis 1999. 34 % de trafic en plus sur les autoroutes.



Au niveau du Haut-Rhin, une hausse du trafic routier de + 29 % depuis 1999. Une croissance de 36 % du trafic autoroutier.

Les données de trafic moyen journalier du réseau routier départemental ont été fournies gracieusement par la Direction des Routes du Conseil Départemental du Haut-Rhin. Les données du réseau routier national et autoroutier ont été fournies par la DIR-Est.

m2A : évolution 1999 – 2018 du trafic routier par tronçons



Nombre de véhicules moyen journaliers en 2018

- 80 000
- 50 000
- 10 000

Evolution du trafic 1999 - 2018

- Croissance forte > à 40 %
- Croissance modérée 20 à 40 %
- Croissance faible 0 à 20 %
- Baisse %

Nombre de véhicules moyen journalier en 2018

Evolution 1999 - 2018

0 3 km

Source : IGN BD Topo 2016, CD68; Dir-EST
Réalisation : AURM, LC, Mars 2019

En faisant la moyenne de l'ensemble des tronçons, le trafic routier de m2A a augmenté d'environ 18 % ces 20 dernières années.

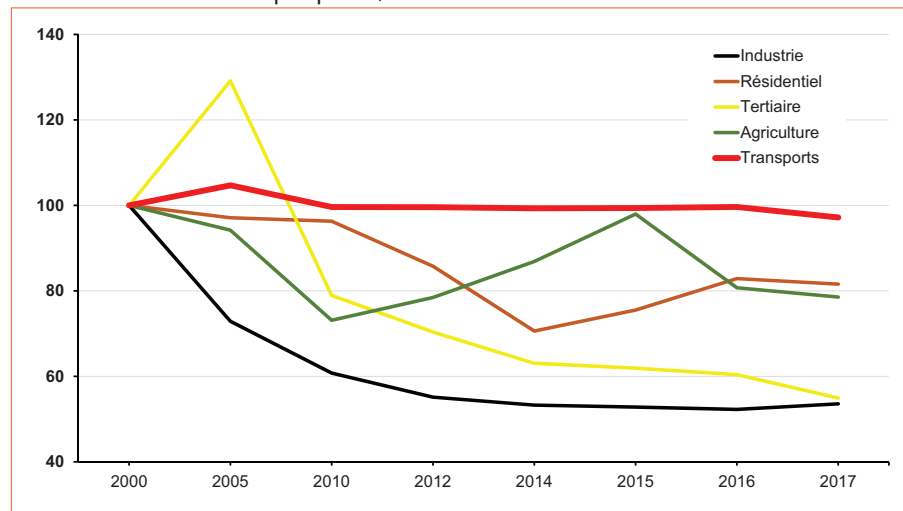
Les croissances supérieures à 30% peuvent être relevées sur les voies express et les autoroutes.

Les baisses les plus fortes : > à 50% se localisent dans le centre-ville de Mulhouse suite à l'arrivée du tram: boulevard de l'Europe, avenue Kennedy...

4. Voiture

GES transports : une baisse négligeable

Évolution émission GES par poste, m2A – Base 100 2000



Evolution émission GES par poste, m2A – En teqCO2

	2000	2005	2010	2017	Evolution 2012-2018
Industrie	1 870 434	1 363 249	1 136 445	1 001 881	-46%
Résidentiel	365 340	354 801	351 818	298 011	-18%
Tertiaire	151 711	195 915	119 759	83 325	-45%
Agriculture	8 286	7 807	6 059	6 509	-21%
Transports	492 162	515 289	490 242	478 260	-3%

Les GES générés par l'habitat, l'industrie etc. ont baissé depuis 2000. **Les GES émis par les transports ont seulement reculé de 3 %.** Cela s'explique par l'augmentation du trafic routier combiné à la baisse des émissions générées par les voitures.



A 35 – Bartenheim : au-delà des émissions de GES, le trafic routier est émetteur d'ozone, de particules fines etc. La pollution routière est exacerbée par les épisodes caniculaires comme celui de juin 2019.

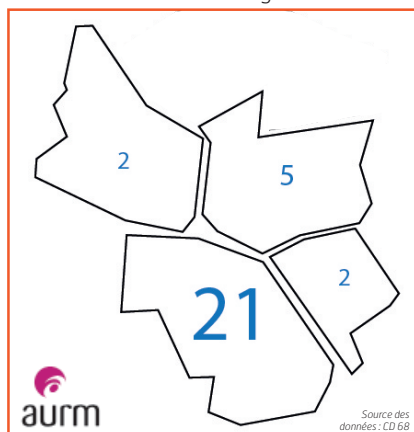
Zoom

Aire de covoiturage : l'enjeu d'un maillage fin

En 2018, le Sud Alsace compte 32 aires de covoiturage officielles, principalement localisées dans le Sundgau. Pourtant, des pratiques de covoiturage spontanées existent. Preuve en est, le nombre importants d'aires « non-officielles ». L'AURM a réalisé une proposition de maillage de plus de 100 sites potentiels d'aires de covoiturage. Les sites ont été notamment analysés au regard du nombre de déplacements domicile-travail passant au droit de l'aire et des possibilités de stationnement.

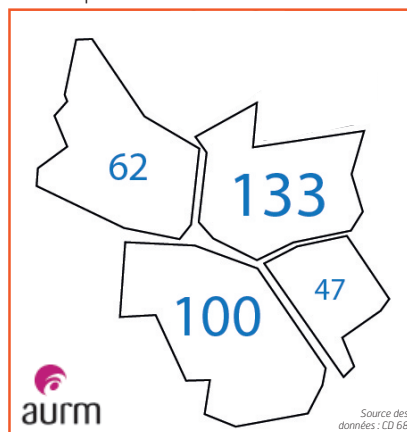
Situation 2018

Nb. d'aires de covoiturage officielles



Les deux-tiers des 32 aires officielles se localisent dans le PETR du Sundgau.

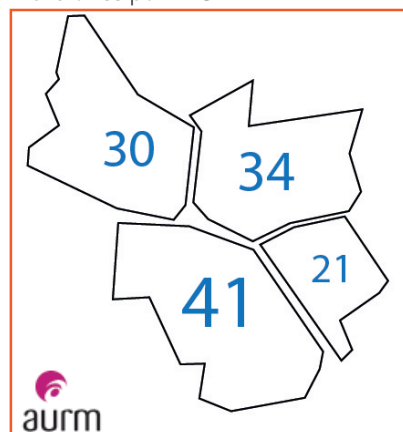
Nb. de places dans les aires



60 % des 472 places se situent dans m2A et le Sundgau.

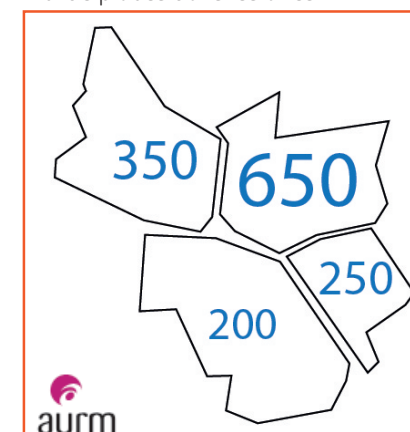
Propositions

Nb. d'aires par EPCI / PETR



Un maillage potentiel de 126 aires dans le Sud Alsace.

Nb. de places dans les aires



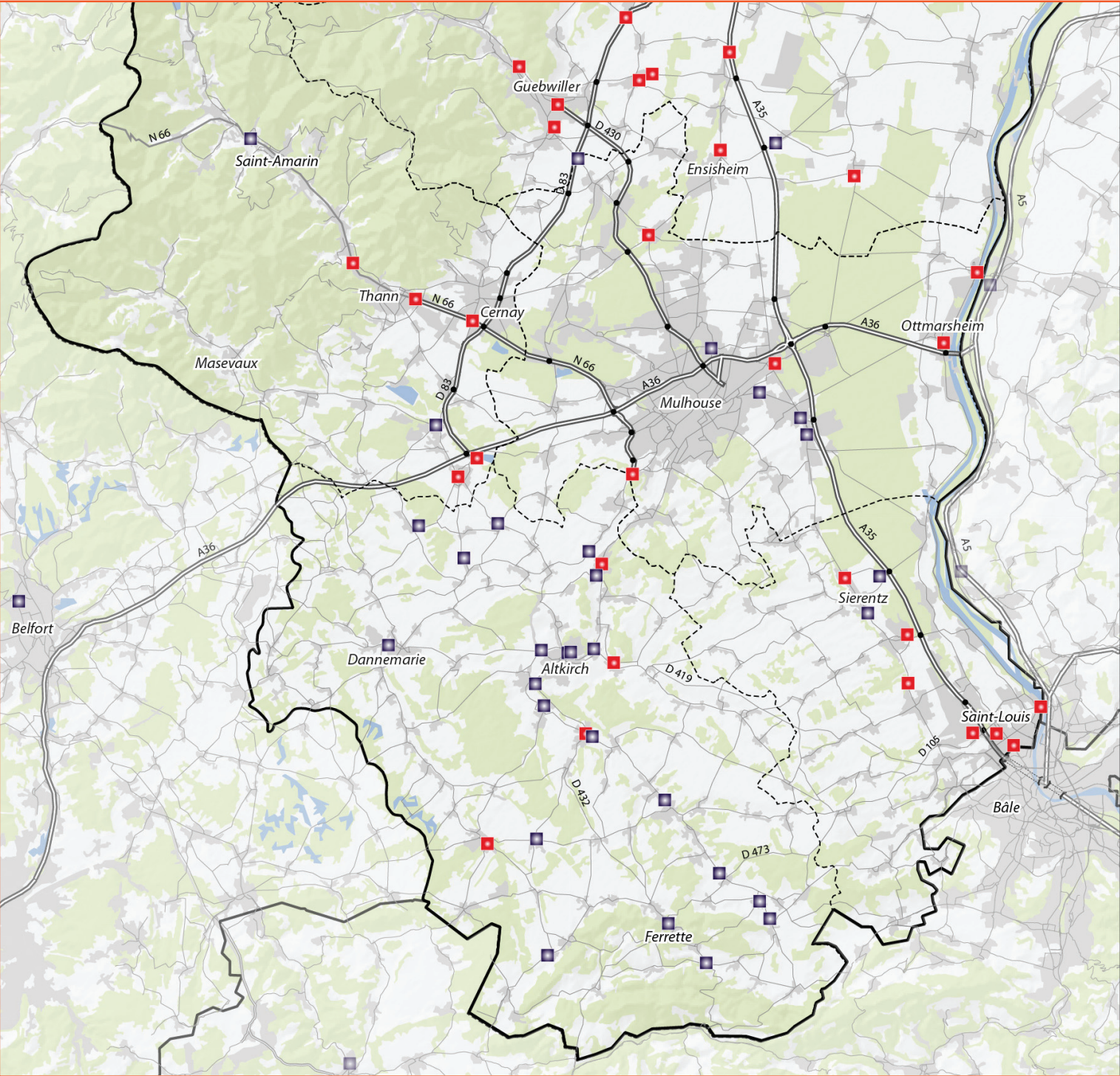
Les aires pourraient proposer 1 450 places potentielles.

→ Pour en savoir plus, cf. carte page de droite.

→ Pour en savoir plus, cf. publication AURM :
«Les aires de covoiturage dans le Sud Alsace, quels développements envisageables?»
Décembre 2018

www.aurm.org/uploads/media/5c5863bac76ba.pdf

Les aires de covoiturage officielles et spontanées en 2018



Aires de Covoiturage

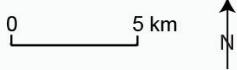
- Aire officielle
- Aire spontanée

Réseau routier

- Autoroute et voie express
- Echangeur
- Axe secondaire

Occupation du sol

- Forêt
- Zone urbanisée
- Hydrographie



aurm Sources : IGN BD Topo 2016, Google 2018
Réalisation : AURM, LN, juin 2018

Les aires de covoiturage officielles sont rares mis à part dans le PETR du Sundgau. Les aires spontanées se situent le plus souvent au droit des échangeurs autoroutiers et des 2 X 2 voies.



Zoom

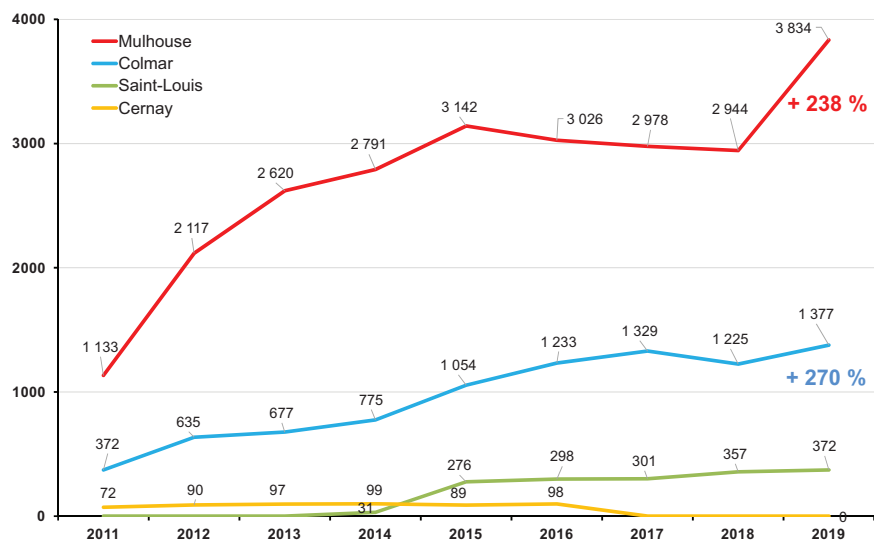
Citiz : un développement continu à Mulhouse

Citiz est un réseau national d'autopartage présent dans 110 villes. Il est proposé à Mulhouse depuis une quinzaine d'années. En 2019, 12 stations disposant de 16 voitures, sont disponibles dans la commune. Ce service permet de louer une voiture en libre-service de manière occasionnelle, à l'heure, à la journée ou plus.

Evolution annuelle utilisation Citiz

2011-2019

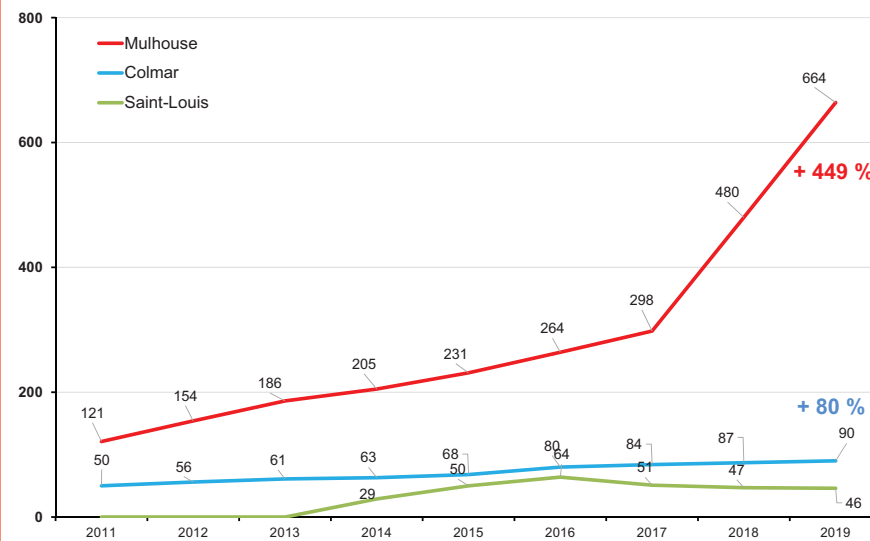
Utilisations



Source données : Citiz

Entre 2011 et 2019, le nombre d'utilisations a **augmenté de 238 %** à Mulhouse. Entre 2015-2018, le nombre d'utilisations **plafonnait à 3000**. Avec l'ouverture de la station Brustlein en avril 2019 et République - Joffre, Fonderie, Dornach et Cité Administrative en septembre 2019, la **fréquentation se rapproche de 4 000 utilisations par an**.

Abonnés



Source données : Citiz

Au cours des 9 dernières années, le nombre d'abonnés a **quadruplé à Mulhouse**. L'envolée des deux dernières années s'explique :

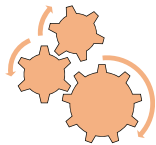
- d'une part, par le **lancement du compte mobilité en 2018**,
- et d'autre part, par l'ouverture de **5 nouvelles stations en 2019**.

5. Stationnement voiture payant Mulhouse

“ L’essentiel



- 10 000 places de stationnement payant dont plus de la moitié sur voirie.
- Une tarification attractive dans les parkings publics en ouvrages, les P + R et des abonnements résidents.
- Les P + R **encore trop peu utilisés**.
- La forte croissance des abonnés suite aux élargissements de périmètre du stationnement payant sur voirie.



Au-delà du nombre de places, agir sur la gestion et les usages du stationnement



- Mieux connaître les usages du stationnement dans le centre-ville de Mulhouse au moyen de la réalisation d’une **grande enquête** pour définir les besoins.
- Favoriser le **stationnement de courte durée en centre-ville en reportant le stationnement longue durée dans les parkings en ouvrage et à l’extérieur dans les parkings relais** (adaptation des tarifs...).

5. Stationnement voiture payant Mulhouse



Réalisations : le foisonnement des actions

- 2002** ○ Suppression de la Tramette et de ses deux « parkings relais ».
- 2006** ○ Mise en service du tramway et des P + R Université et Nouveau Bassin.
- 2007** ○ Extension du stationnement payant en surface.
- 2008** ○ Démolition / reconstruction parking Porte Jeune.
- 2011** ○ Lancement de l'opération Mulhouse Grand Centre = simplifier l'accès au centre-ville et proposer une offre de stationnement diversifiée attractive.
Ouverture du parking souterrain de la gare (P1).
- 2013** ○ Fermeture parking Couvent : lancement travaux immeuble de logements «The White Loft».
Création parking Porte Haute.
- 2014** ○ Instauration à proximité des commerces de zones rouges = 150 places à rotation rapide à durée de stationnement limitée à 30 min.
- 2016** ○ Création P2 gare.
- 2017** ○ Modernisation parking Centre concomitante aux travaux du nouveau conservatoire.
Extension stationnement payant secteur Fonderie et bas Rebberg.
- 2018** ○ Amende stationnement fixée à 40 € minorée à 20 € si réglée dans les 72h.
Création parking Fonderie.
- 2019** ○ Création P 3 gare.
- Après 2020** ○ *Dans les années à venir : création d'un parking silo dans le quartier Fonderie et le quartier gare.*

Zoom

Années 1980-1990 : la fin des grands parkings en surface dans le centre-ville de Mulhouse

1985



Source : Géoportail

Début des années 1990 : piétonisation de la place de la Réunion.

2018



Source : Géoportail

Fin des années 1980 : aménagement du quartier Maréchaux et d'un parking souterrain remplaçant un grand espace de stationnement en surface.

5. Stationnement voiture payant Mulhouse



Réalisations : des parkings réaménagés ou transformés

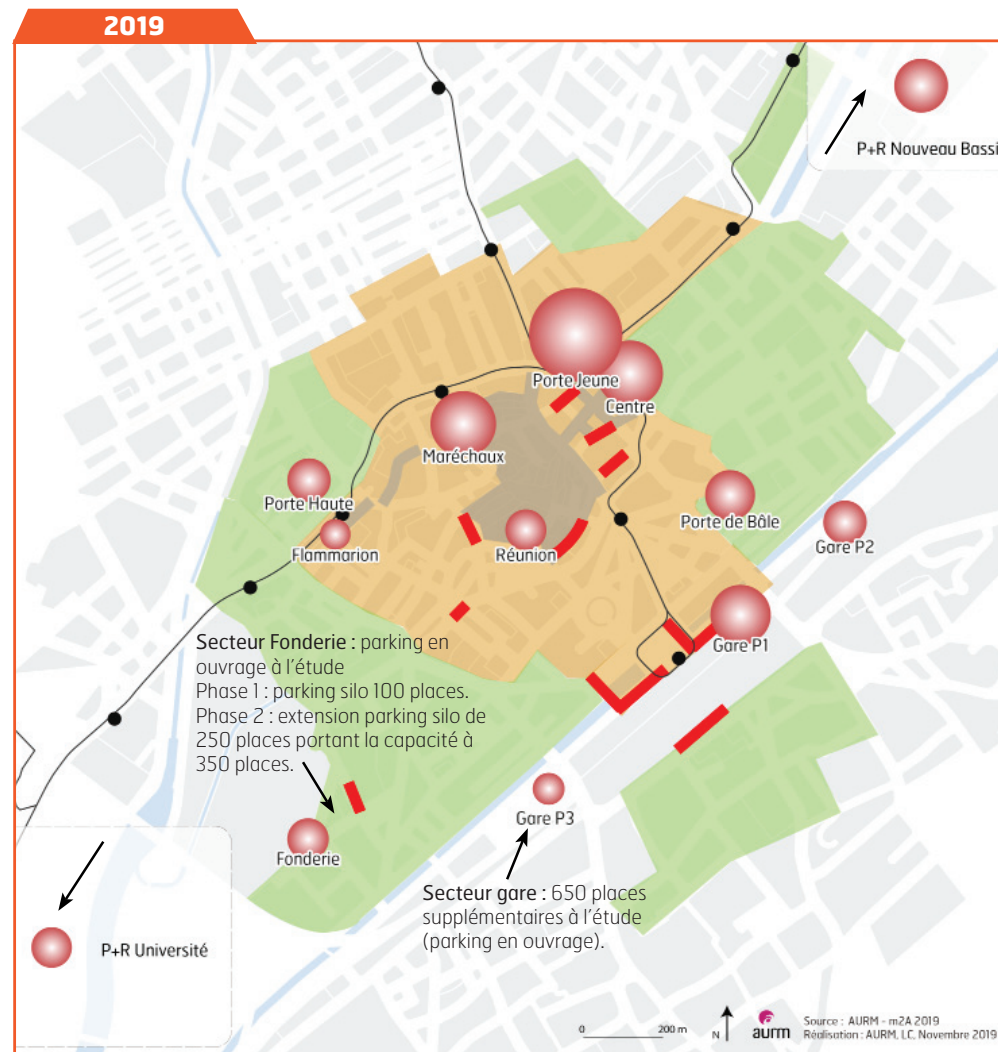
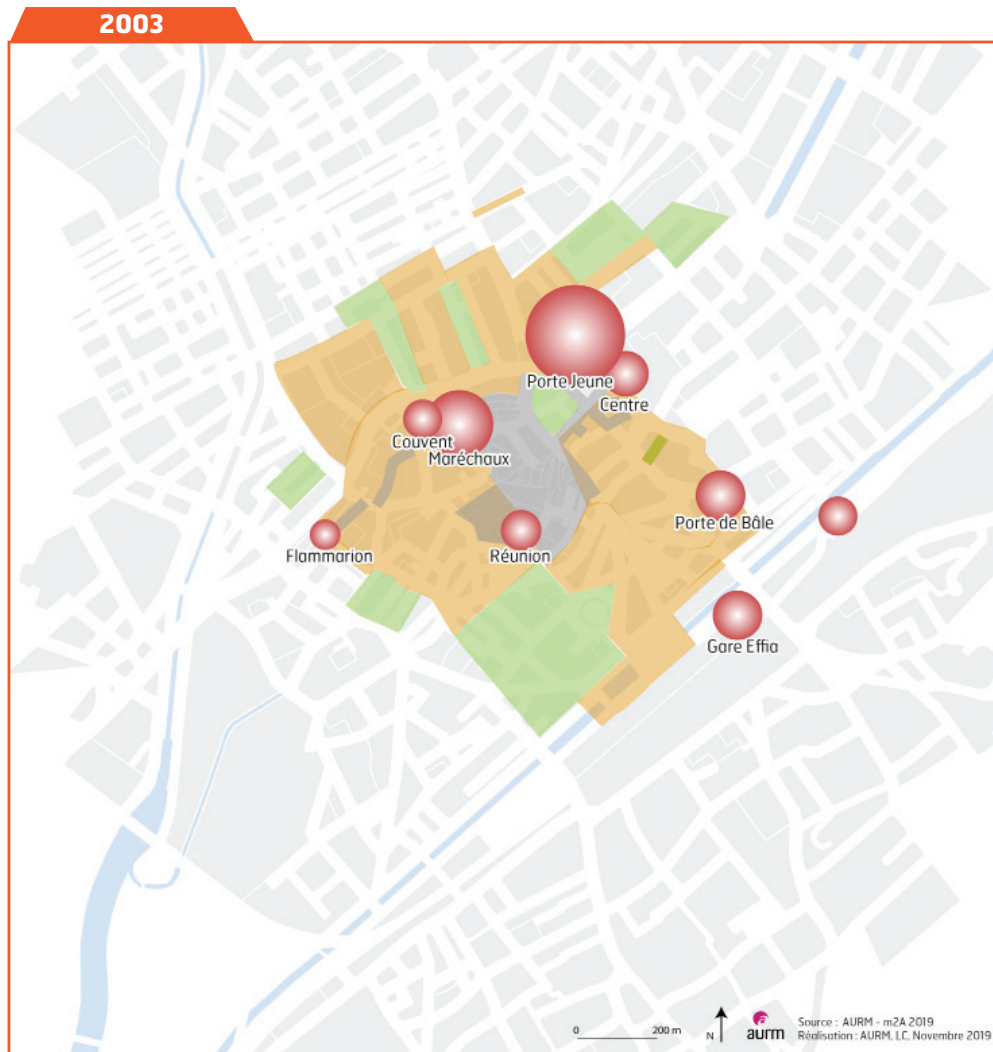
Parking Centre : Modernisation – Conservatoire de Musique



Parking Couvent : Transformation en logements – The White Loft



Stationnement voiture payant Mulhouse



Stationnement payant - 2003

- Zone orange : 2h maximum
- Zone verte : 8h maximum

Stationnement payant - 2019

- Zone de stationnement rapide : gratuit 30 min
- Zone orange : 2h maximum
- Zone verte : 4h maximum

Capacité des parkings en ouvrage et parking relais (P+R)

0 100 500 1138

Périmètres et transports en communs

- Aire piétonne
- Tramway et stations

Le nombre de places de stationnement payantes en surface a doublé en passant de 2600 places en 2003, à 5500 en 2019.

Les P + R Nouveau Bassin et Université ont vu le jour en 2006.

Les parkings P 1, P 2 et P 3 ont été progressivement créés sur le site de la gare de 2011 à 2019.

Le parking Porte Haute a été installé en 2013. Le parking Fonderie a été mis en service en 2018.

5. Stationnement voiture payant Mulhouse



Offre : la majorité des places payantes se situe sur voirie en 2019

Détail du nb. de places de stationnement payant 2003-2019

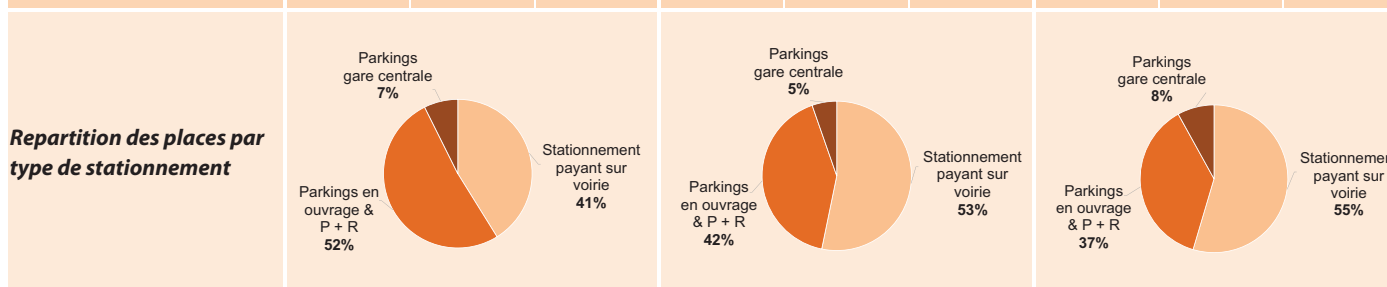
		2003			2010			2019		
		Horaires	Réservées	Total	Horaires	Réservées	Total	Horaires	Réservées	Total
Parking public en ouvrage	Centre	246	402	648	246	402	648	304	250	554
	Porte Jeune	440	860	1 300	745	393	1 138	745	393	1 138
	Maréchaux	395	190	585	395	190	585	541	0	541
	Flammarion	0	101	101	0	101	101	0	101	101
	Porte-Haute	-	-	-	-	-	-	210	0	221
	Fonderie	-	-	-	-	-	-	200	0	200
Parking privés en ouvrage	Couvent	175	-	175	175	-	175	0	0	0
	Porte de Bâle	277	23	300	277	23	300	277	23	300
	Réunion	190	0	190	190	0	190	190	0	190
P + R	Université	-	-	-	170	0	170	170	0	170
	Nouveau Bassin	-	-	-	350	0	350	350	0	350
Total parkings en ouvrage & P + R		1 723	1 576	3 299	2 548	1 109	3 657	2 987	767	3 765
Parkings gare centrale	P 1	292	0	292	292	0	292	447	0	447
	P 2	180	0	180	180	0	180	214	0	214
	P 3	0	0	0	0	0	0	150	0	150
Total parkings gare centrale		472	0	472	472	0	472	811	0	811
Stationnement payant sur voirie	Zone verte	894	0	894	1 800	-	1 800	3 150	0	3 150
	Zone orange	1 743	0	1 743	2 900	-	2 900	2 200	0	2 200
	Zone rouge	-	-	-	-	-	-	150	0	150
Total stationnement payant sur voirie		2 637	0	2 637	4 700	0	4 700	5 500	0	5 500
Nombre total de places		4 832	1 576	6 408	7 720	1 109	8 829	9 298	767	10 076

Un nombre de places important au centre de Mulhouse

10 000 places payantes en 2019 dont:

- 3 200 places dans les 7 parkings en ouvrage et 520 places dans les 2 P + R.
- 800 places dans les 3 parkings de la gare centrale de la SNCF.
- 5 500 places de stationnement payant sur voirie.

Sur ces 10 000 places, près de 9 300 places sont accessibles à tous et 700 réservées aux abonnés.



Source des données : bilan PDU 2005-2010, Ville de Mulhouse, Parking Porte de Bâle, Solea, Citivia

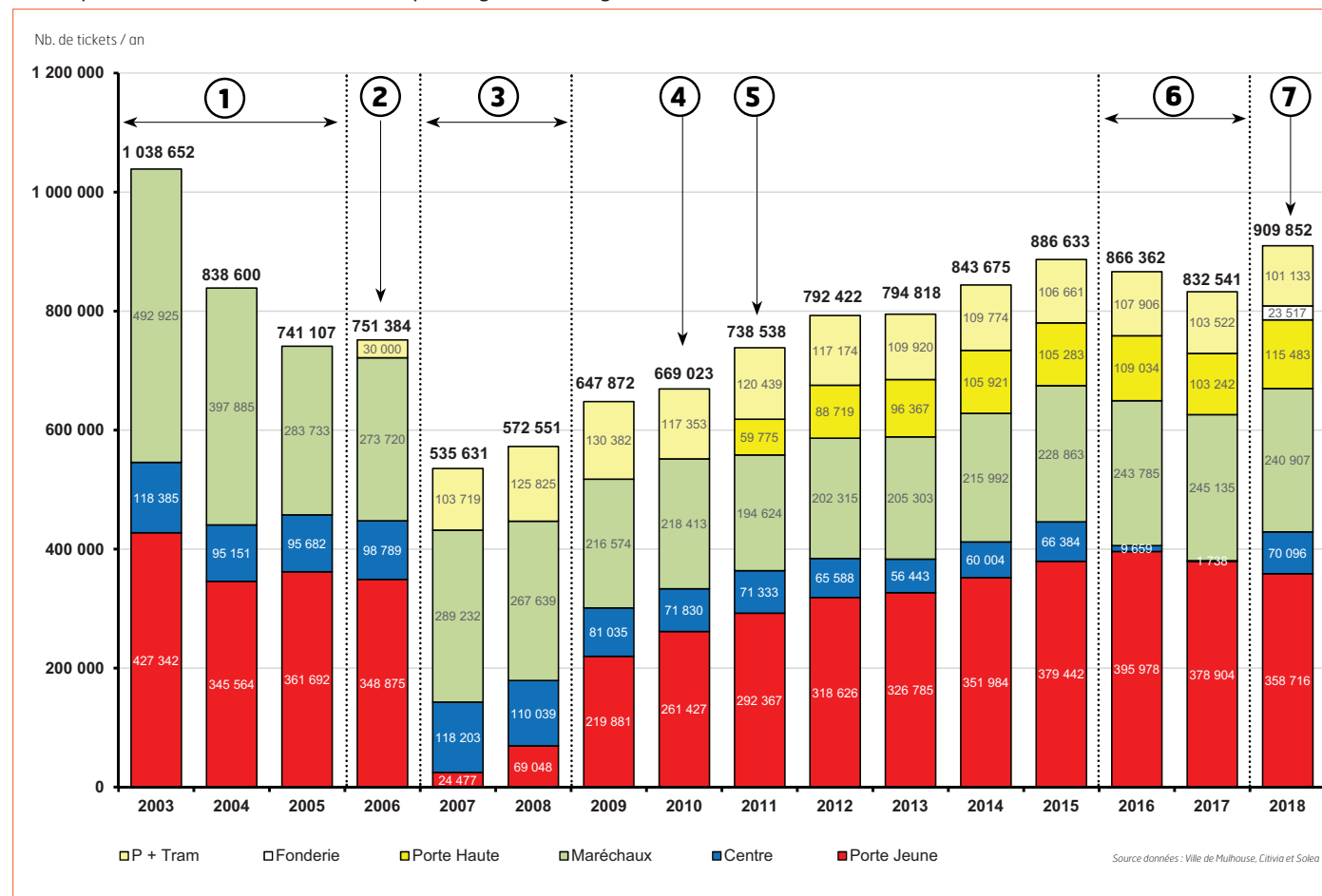
10 000 places dans les parkings en ouvrage, les P + R, les parkings de la gare et payantes sur voirie.

5. Stationnement voiture payant Mulhouse



Fréquentation horaire des parkings en ouvrage et des P + R => En 2018 : 900 000 tickets dont à peine 11 % dans les parkings relais

La fréquentation horaire annuelle des parkings en ouvrage et des P + R



- ① Travaux tramway.
- ② Ouverture des P + R Université et Nouveau Bassin.
- ③ Démolition – Reconstruction Parking Porte jeune.
- ④ Mise en place d'une tarification attractive : 2€ les 4h dans les parkings publics en ouvrage.
- ⑤ Création Parking Porte Haute.
- ⑥ Fermeture Parking Centre – Travaux de rénovation.
- ⑦ Mise en place du parking Fonderie.

Avec environ 100 000 utilisations par an, les deux P + R Université et Nouveau Bassin sont encore trop peu utilisés.

Remarque : le parking Réunion ne souhaite plus fournir ses statistiques de fréquentation depuis 2016. Pour des raisons de cohérence et de méthode, ce parking n'est plus intégré à l'analyse.

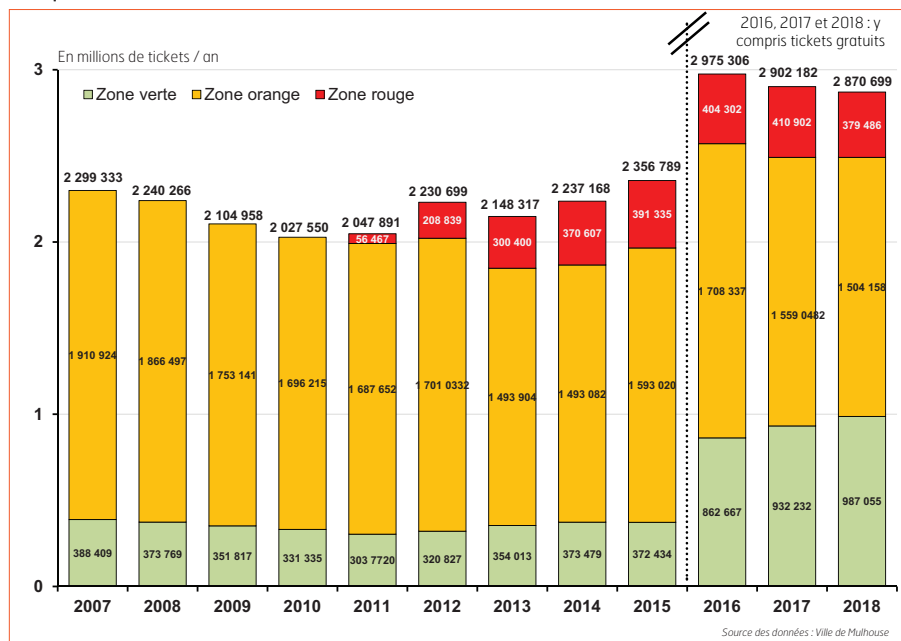
La fréquentation horaire a baissé de plus de 12 % au cours de la période 2003 – 2019.

5. Stationnement voiture payant Mulhouse



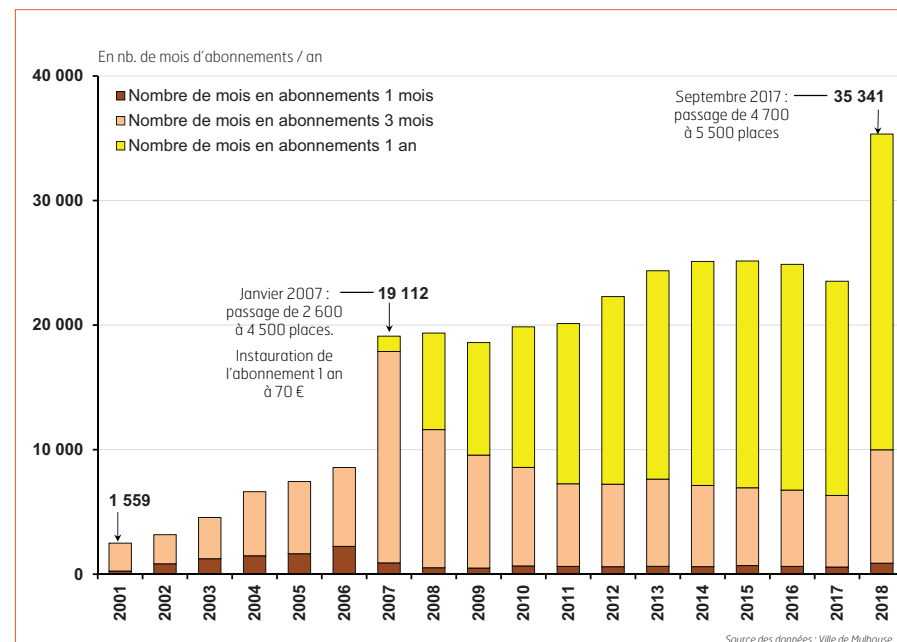
Fréquentation du stationnement payant en surface => La forte croissance des abonnés suite aux élargissements du périmètre

Fréquentation horaire annuelle



Les zones rouges (à rotation rapide) ont été mises en place en 2014. Elles répondent à un besoin réel : plus de 390 000 tickets en 2015. Les évolutions de fréquentation sont à nuancer : mise en place d'opérations stationnement gratuit, extension stationnement payant etc. Toutefois, la croissance de la fréquentation des années 2016-2018 est à relever.

Stationnement résident



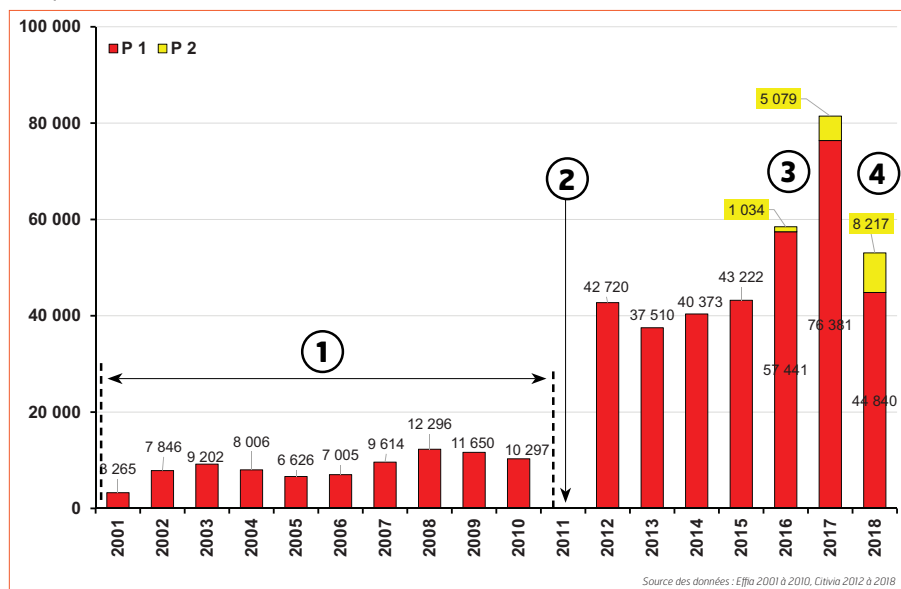
Les extensions successives du stationnement payant en surface accompagné de l'une des tarifications les moins chères de France : 70 € par / an ont généré de fortes hausses du nombre d'abonnés.

5. Stationnement voiture payant Mulhouse



Fréquentation des parkings de la gare centrale de Mulhouse => En forte hausse avec le développement de l'offre de stationnement

Fréquentation horaire annuelle



- ① Parking géré par Effia (filiale SNCF).
- ② Travaux parking en ouvrage P1.
- ③ Création du P2, parking en surface à l'est de la gare.
- ④ Changement de méthode de calcul de la fréquentation du P1.
2019 : création du P3, parking en surface à l'ouest de la gare.

Zoom

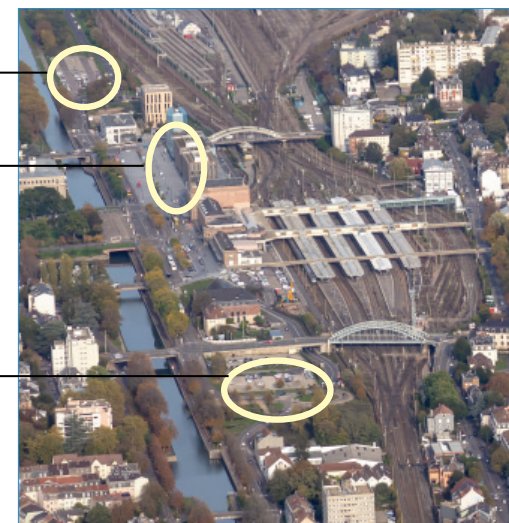
Localisation des trois parkings de la gare centrale de Mulhouse

P2
Parking de surface

P1
Parking souterrain

P3
Parking de surface

Secteur gare : **650 places supplémentaires à l'étude** (parking en ouvrage).

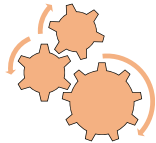


6.Vélo

“ L’essentiel



- Malgré leur densité, les aménagements cyclables sont **encore trop segmentés**.
- Le rythme de **réalisation des aménagements cyclables** et de développement des zones 30 reste insuffisant.
- La **pratique du vélo** est en croissance dans m2A :
 - VéloCité et MEDIACYCLES de plus en plus utilisés,
 - Davantage de vélos roulant dans les rues et stationnés.



Faire progresser la pratique du vélo



Pour **développer la pratique du vélo**, la collectivité doit agir parallèlement sur **trois grandes familles de leviers d’actions** :

- les aménagements,
- la communication et l’accompagnement,
- l’innovation.

Pour se documenter cf. publication agence : « Connaître et faire progresser la pratique du vélo – Quels leviers d’actions possibles pour m2A et le Sud Alsace ? » - Novembre 2019

www.aurm.org/uploads/media/5dd80703243ff.pdf

6. Vélo



Réalisations : des initiatives en continu

- 2003** ○ Création de MEDIACYCLES.
- 2006** ○ Schéma directeur cyclable à l'échelle de la CAMSA - 16 communes.
- 2007** ○ Lancement d'un système de Vélos en Libre-Service (VLS) à Mulhouse : VéloCité.
- 2008** ○ Extension du service VéloCité.
- 2010** ○ Edition de la carte des aménagements cyclables de la région mulhousienne.
- 2011** ○ Généralisation des «tourne à droite» cyclables au niveau des feux tricolores.
- 2012** ○ 1^{ère} réactualisation du schéma directeur cyclable de m2A-32 communes.
- 2015** ○ Réactualisation de la carte des aménagements cyclables.
- 2016** ○ Grande enquête vélo pilotée par m2A.
Plan vélo de la Ville de Mulhouse.
- 2018** ○ Lancement du service de location de VAE à l'échelle de m2A.
- 2019** ○ 2^{ème} réactualisation du schéma directeur cyclable de m2A - 39 communes.

Zoom

Stationnement vélo

Les +



Mulhouse - École Cour de Lorraine : les vélos sont stationnés à l'intérieur de l'établissement, en sécurité, sur des arceaux à vélo.

Les -



Gare d'Habsheim : scooter stationnant sur des emplacements réservés vélos.



Rixheim : arceaux vélo installés devant une boulangerie, au plus près de l'entrée du commerce, pour plus de confort.



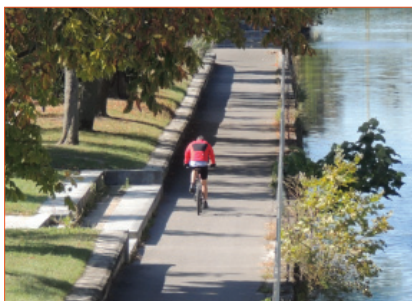
Mulhouse - Rue des Bonnes Gens: vélo accroché au garde-corps du pont de Riedisheim.

6. Vélo



Réalisations : le potentiel d'amélioration des aménagements cyclables

Les +



Mulhouse - Gare centrale : la voie verte longe le canal du Rhône au Rhin, sans croiser la circulation automobile. Elle permet un gain de temps et de sécurité pour les vélos.



Niffer - Rue de Petit Landau : une piste cyclable clairement matérialisée avec une voie pour chaque sens.

Les -



Mulhouse - Rue de Thann : la piste cyclable longe un axe à très fort trafic = 27 000 véhicules / jour.



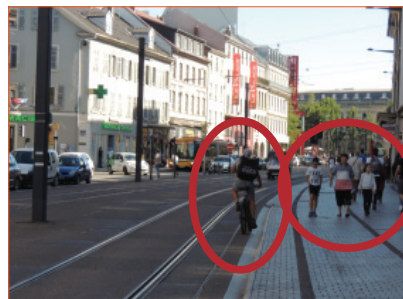
Mulhouse - Rue Josué Hofer : la piste cyclable fait un "angle droit", générant inconfort et insécurité.



Mulhouse - Rue des Bonnes Gens : la piste cyclable provisoire a été réalisée pour un montant de "seulement" 80 000 €.



Sausheim - Rue de Baldersheim : piste cyclable sécurisée, avec son revêtement de sol rouge bien visible.



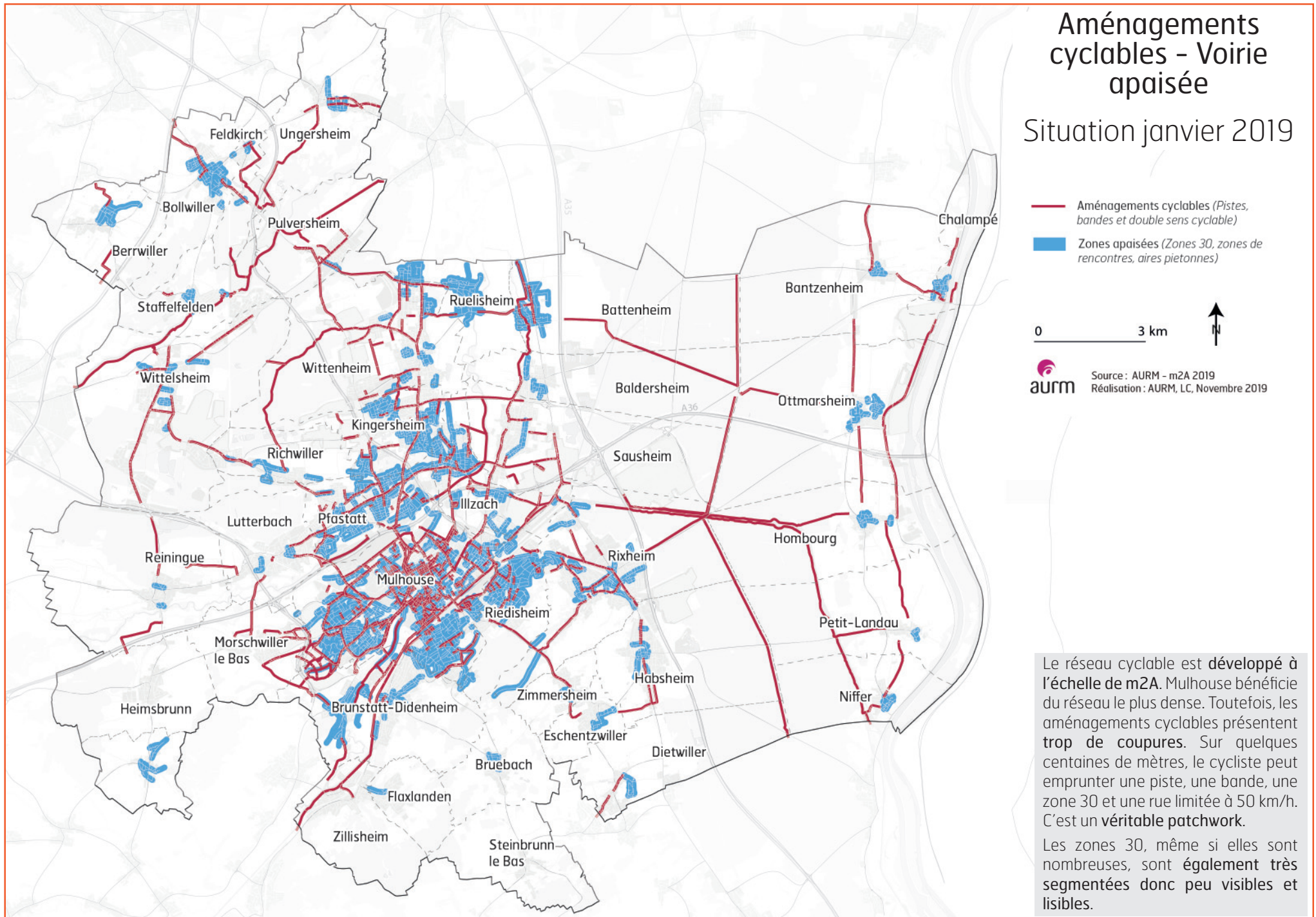
Mulhouse - Avenue de Colmar : un vélo emprunte la plate-forme du tramway car les piétons, faute de suffisamment de place, marchent sur la piste cyclable.



Niffer - Passage de la rue des Noisetiers / Rue des Pommiers : impossibilité de se déplacer confortablement à vélo en raison de la présence de chicanes.

Aménagements cyclables - Voirie apaisée

Situation janvier 2019



Le réseau cyclable est développé à l'échelle de m2A. Mulhouse bénéficie du réseau le plus dense. Toutefois, les aménagements cyclables présentent trop de coupures. Sur quelques centaines de mètres, le cycliste peut emprunter une piste, une bande, une zone 30 et une rue limitée à 50 km/h. C'est un véritable patchwork.

Les zones 30, même si elles sont nombreuses, sont également très segmentées donc peu visibles et lisibles.

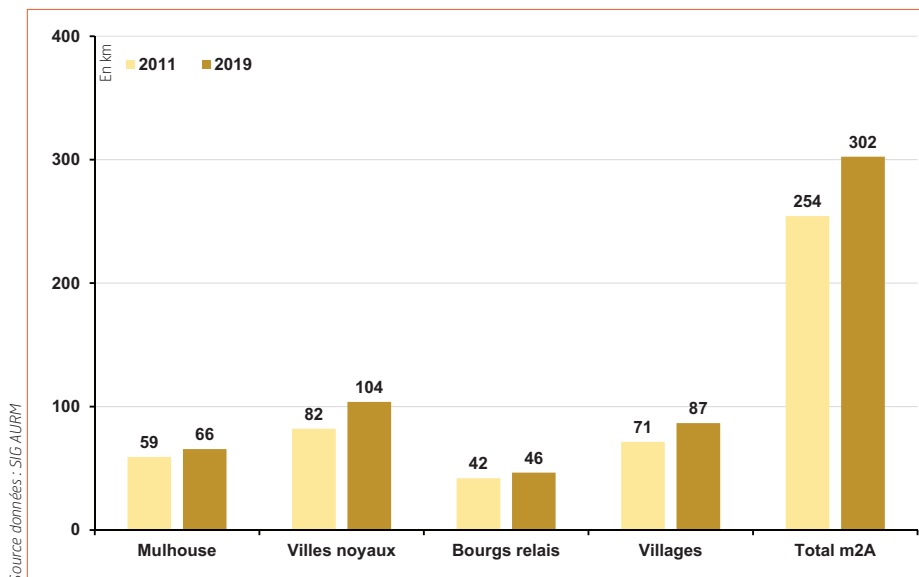
6. Vélo



Réalisations : un rythme insuffisant de création d'aménagements cyclables et de zones 30

→ Cf. annexe n° 7 P 75 : méthode de calcul du linéaire d'aménagements cyclables.

Linéaire d'aménagements cyclables

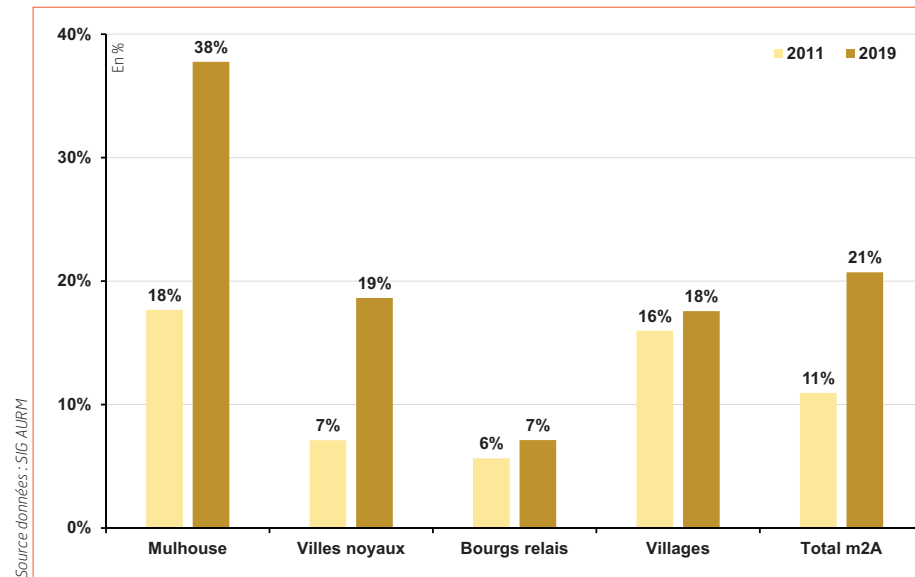


En moyenne, 6 km d'aménagements cyclables ont été réalisés chaque année au cours de la dernière décennie. À ce rythme, pour créer les 400 km restant à réaliser inscrits au Schéma directeur cyclable de m2A, il faudrait compter plus de 60 ans !

6 km d'aménagements cyclables réalisés chaque année dans m2A

→ Cf. annexe n° 8 P 75 : calcul de la part de la voirie en zone 30.

Part de la voirie en zone 30



Malgré le doublement de la part des zones 30 au cours de la dernière décennie, le pourcentage s'élève à seulement 21 % en 2019. Dans l'hypothèse d'une généralisation des zones 30 sur la voirie secondaire m2A, la part atteindrait 80 %.

21 % des rues de m2A en zone 30 au 1^{er} janvier 2019



MEDIACYCLES : des activités en développement

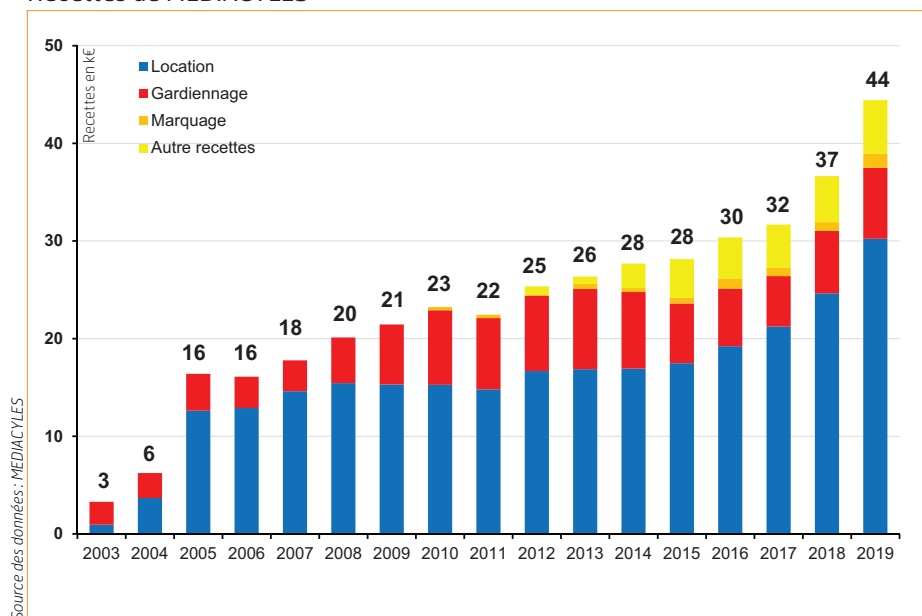
MEDIACYCLES : en croissance

Cette association a été créée en 2003. C'est une structure d'insertion spécialisée dans la location, le gardiennage et l'entretien des vélos. La structure est basée à la gare de Mulhouse.

Service de location de VAE de m2A : un usage saisonnier

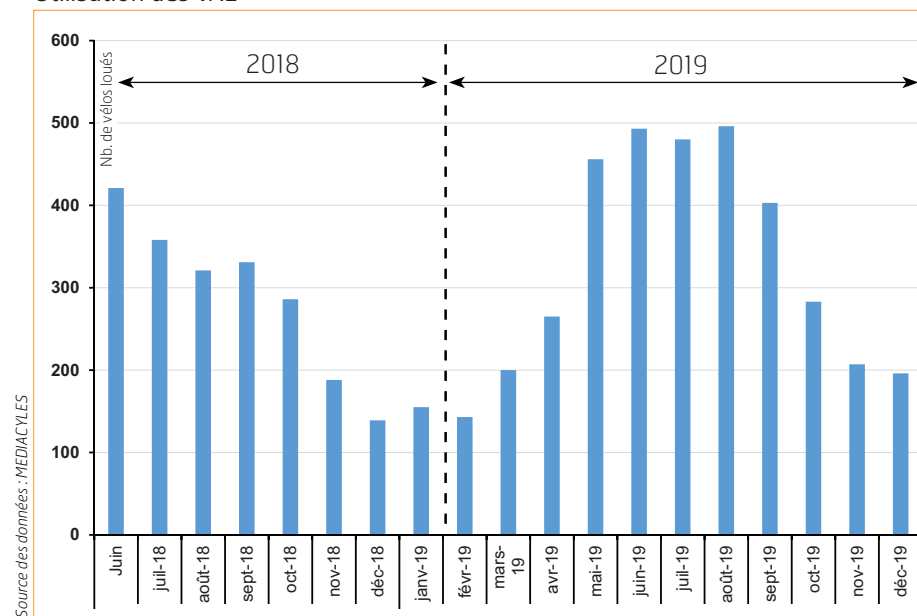
Depuis 2018, m2A propose à la location 565 Vélo à Assistance Electrique (VAE). La location et l'entretien sont assurés par MEDIACYCLES. Le service est accessible aux particuliers et aux entreprises.

Recettes de MEDIACYCLES



Les recettes globales ont augmenté de 92 % entre 2010 et 2019, soit une progression annuelle moyenne de 9 %. Les recettes de gardiennage ont stagné. Celles liées à la location de vélos ont progressé de 98 % au cours de la même période.

Utilisation des VAE



Le nombre de vélos à assistance électrique loués est un indicateur de l'utilisation de ce service. Les VAE sont plus utilisés le printemps et l'été. L'usage est donc très saisonnier.

6. Vélo

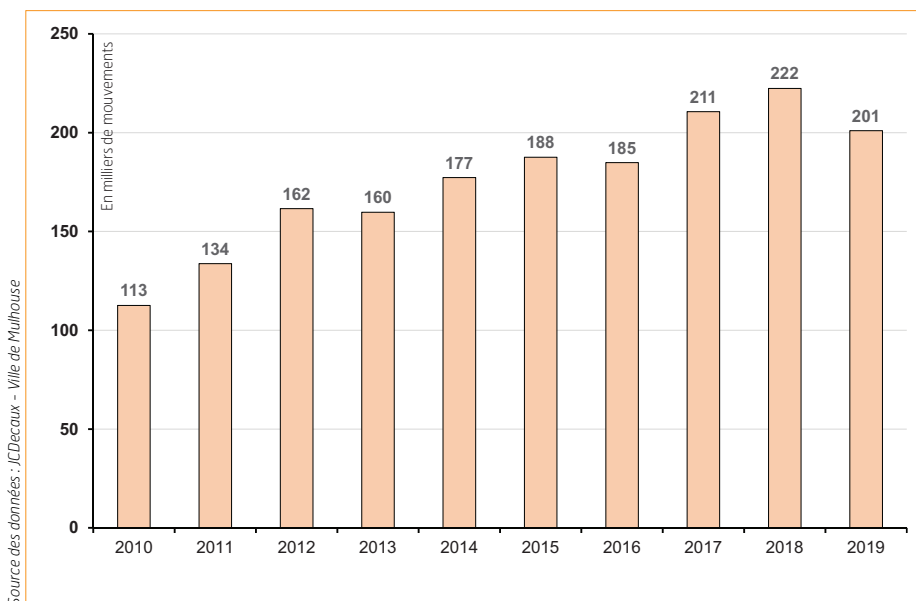
VéloCité : une forte dynamique

VéloCité

Mulhouse est l'une des premières villes de France à s'être dotée d'un système de Vélo en Libre Service (VLS). Lors du lancement de VéloCité en septembre 2007, les 20 stations avec ses 200 vélos couvraient uniquement le centre historique.

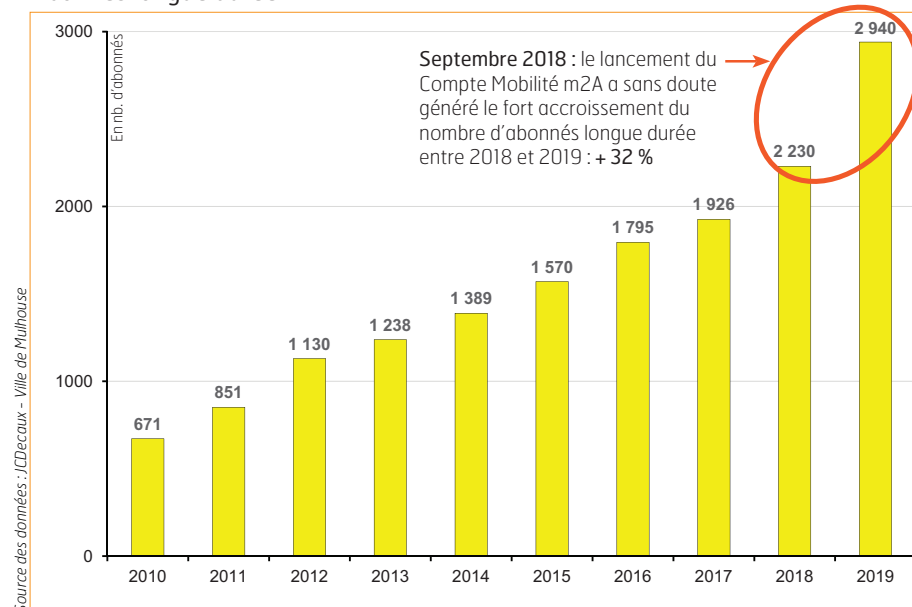
L'année suivante, le **maillage des stations a été élargi** avec 15 stations supplémentaires et une flotte de 225 vélos. Depuis septembre 2019, le délégataire JCDecaux a livré **une station mobile de location de vélos** (phase de test).

Utilisation



Depuis sa mise en service en 2007, VéloCité présente **une croissance régulière de sa fréquentation**. Elle a été de **+ 79 %** entre 2010 et 2019.

Abonnés longue durée



Le nombre d'abonnés longue durée a été **multiplié par 4** entre 2010 et 2018. Il a augmenté de **+ 32 %** entre 2018 et 2019.

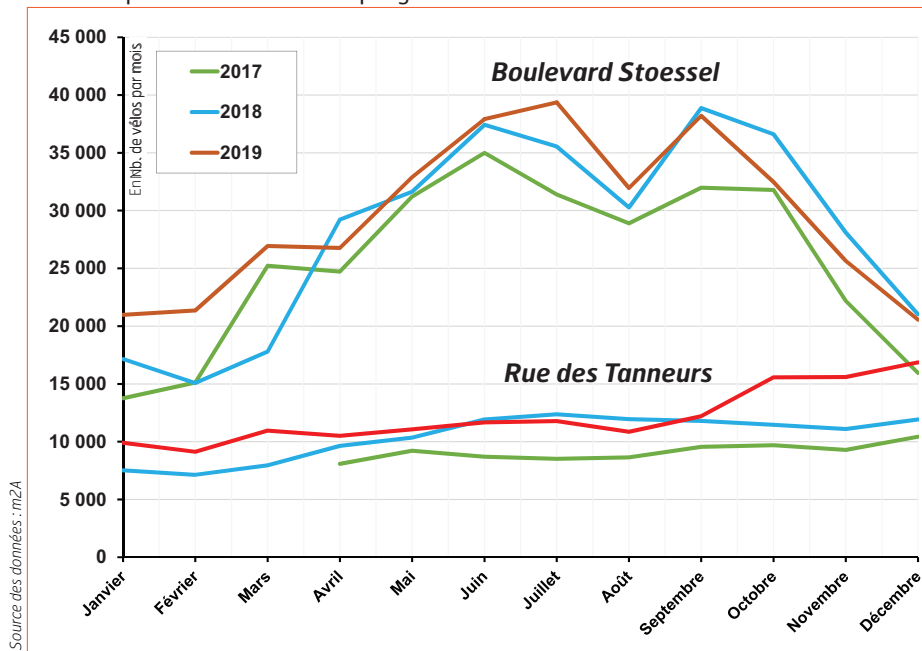
6. Vélo



Comptages : davantage de vélos circulant dans les rues et stationnés

→ Cf. annexe n° 9 P 75 : méthode de comptage des stations permanentes et des vélos stationnés sur les arceaux à Mulhouse.

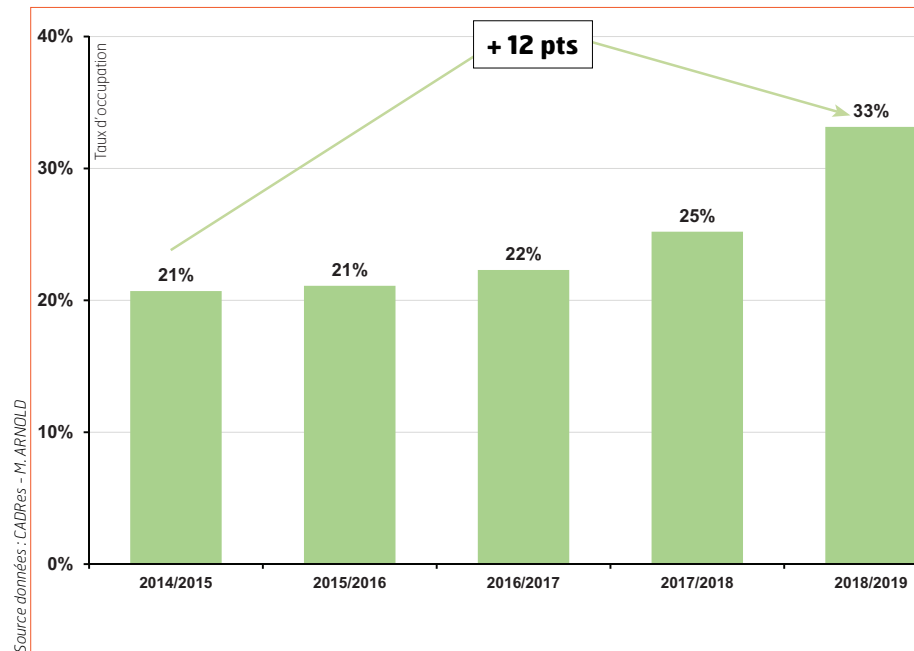
Stations permanentes de comptages - Mulhouse



Source des données : mZA

A Mulhouse, le trafic vélo a augmenté de 16 % Boulevard Stoessel et rue des Tanneurs entre 2017 et 2019.

Utilisation des arceaux du centre-ville



Source données : CADRES - M. ARINOLD

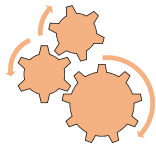
Le taux moyen d'occupation des arceaux est passé de 21 % en 2014 à 33 % en 2019. Depuis 2017, on relève une croissance forte de l'utilisation des arceaux enquêtés.

7. Accidents

“ L’essentiel



- Dans m2A, le nombre d’accidents de la route a baissé de 60 % depuis 1999. Le nombre de victimes a reculé de 57 %.
- Toutefois, il y a « deux bémols » :
 - La baisse du nombre d’accidents et de victimes est **beaucoup moins forte** dans les années 2010 que dans les années 2000.
 - La part des accidents impliquant les modes actifs et les voitures reste toujours élevée ces dernières années.



Réduire le nombre d’accidents, de victimes en particulier parmi les cyclistes et les piétons



- Sensibiliser les automobilistes aux risques d’accidents avec les vélos et les piétons.
- Généraliser les zones 30 pour limiter la gravité des accidents VL / vélo ou piéton.

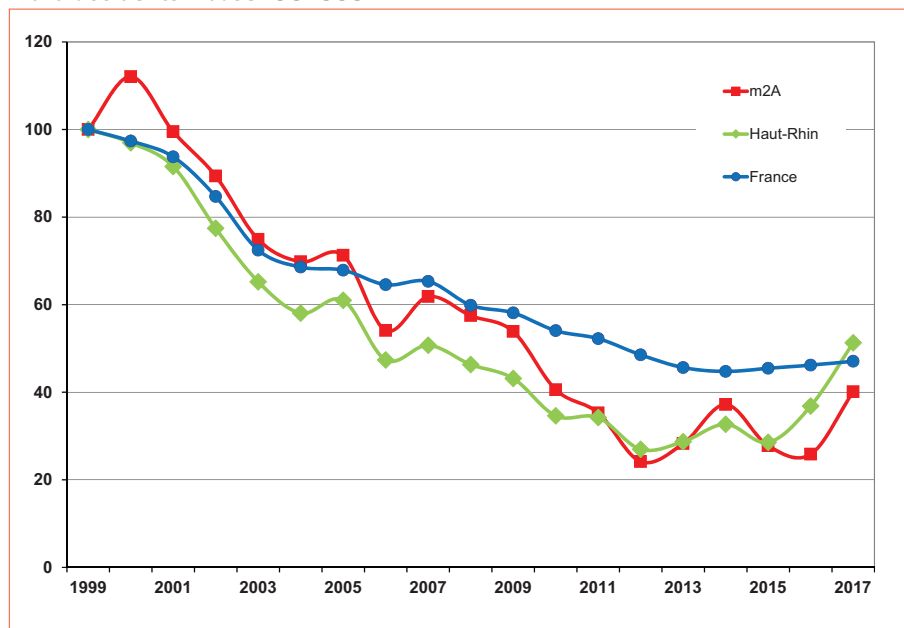
7. Accidents



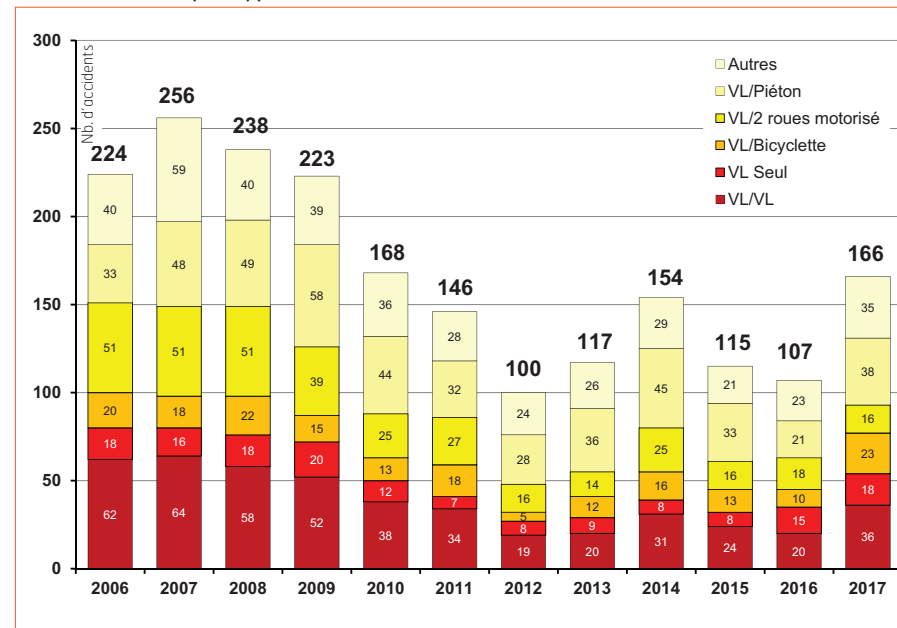
Nombre d'accidents : une baisse générale à toutes les échelles

→ Cf. annexe n° 10 : définitions accidents

Nb. d'accidents - base 100 1999



Nb. d'accidents par type de collision 2006-2017



Source des données : 1999-2005 == DDT 68, 2006-2017 == data.gouv.fr

Nb. d'accidents 1999-2017

	1999	2005	2010	2017	Evolution 1999-2017
m2A	414	295	168	166	-60%
Haut-Rhin	1 254	765	434	643	-49%
France	124 524	84 525	67 310	58 613	-53%

Source des données : 1999-2005 == DDT 68, 2006-2017 == data.gouv.fr

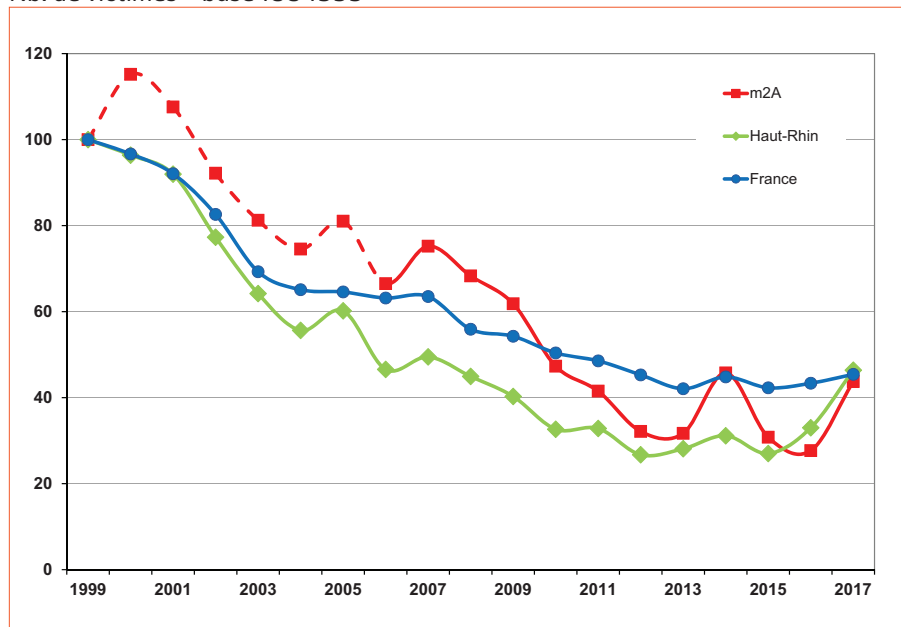
Le nombre d'accidents de la route a baissé de 60 % entre 1999 et 2017 dans m2A. La baisse du nombre d'accidents concerne surtout les collisions VL / VL ou VL seuls. La baisse du nombre d'accidents VL / piéton ou vélo est beaucoup moins forte.

7. Accidents

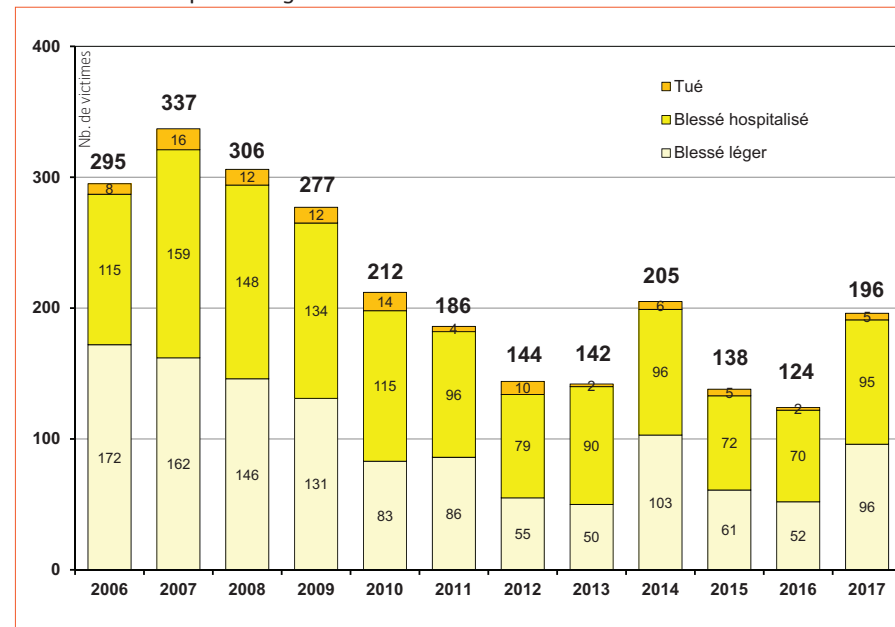
Nombre de blessés : une baisse générale à toutes les échelles

→ Cf. annexe n° 11 P 75 : définitions victimes

Nb. de victimes - base 100 1999



Nb. de victimes par catégories 2006-2017



Source des données : 1999-2005 => DDT 68, 2006-2017 => data.gouv.fr

Nb. de victimes 1999-2017

	1999	2005	2010	2017	Evolution 1999-2017
m2A	448	363	212	196	-56%
Haut-Rhin	1 718	1 034	561	797	-54%
France	175 601	113 394	88 484	79 751	-55%

Source des données : 1999-2005 => DDT 68, 2006-2017 => data.gouv.fr

Le nombre de victimes des accidents de la route a baissé de 56 % entre 1999 et 2017 dans m2A. Le rythme de la baisse est équivalent à celui de la baisse des accidents.

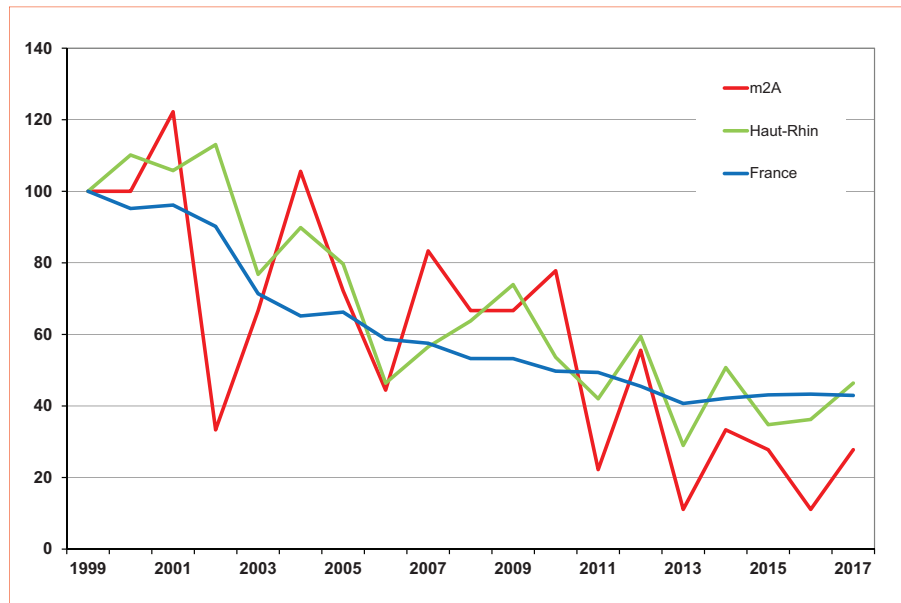
Le rythme de la baisse du nombre de victimes et d'accidents est beaucoup moins fort sur la période 2010-2017 que pour la période 1999-2010.

7. Accidents



Nombre de tués : une baisse générale à toutes les échelles

Nb. de tués - base 100 en 1999



Source des données : 1999-2005 => DDT 68, 2006-2017 => data.gouv.fr

Nb. de tués 1999-2017

	1999	2005	2010	2017	Evolution 1999-2017
m2A	18	13	14	5	-72%
Haut-Rhin	69	55	37	32	-54%
France	8 029	5 318	3 992	3 448	-57%

Le nombre de tués est passé de 10-15 morts par an dans m2A dans les années 2000 à environ 5 morts dans les années 2010.



Source : sécurité routière

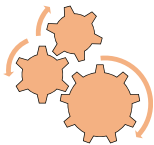
**VOUS AVEZ JUSTE OUBLIÉ UN CLIGNOTANT,
IL EST JUSTE UN PEU MORT.**

8. Accessibilité grands territoires

“ L’essentiel



- L’accessibilité ferroviaire a été **considérablement améliorée avec le TGV**. La liaison Mulhouse-Paris est la principale bénéficiaire.
- L’EuroAirport a **démultiplié ses destinations** et connaît une croissance continue de sa fréquentation depuis 2010.
- Toutefois, l’EAP **ne bénéficie pas d’une connexion avec le rail** et ne propose pas de vols réguliers intercontinentaux. Les dessertes TGV sont trop peu nombreuses et encore trop lentes vers Lyon et le sud de la France.



Conforter et développer l’offre TGV et aérienne en place



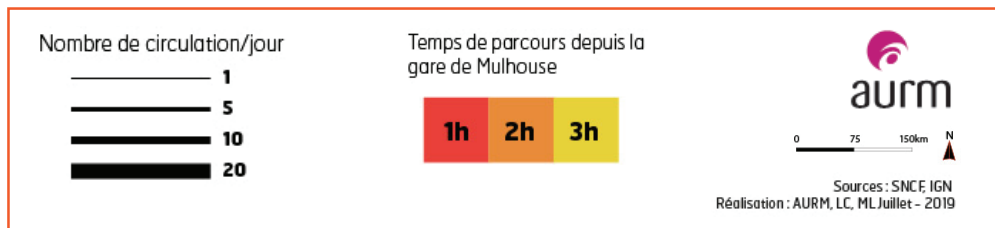
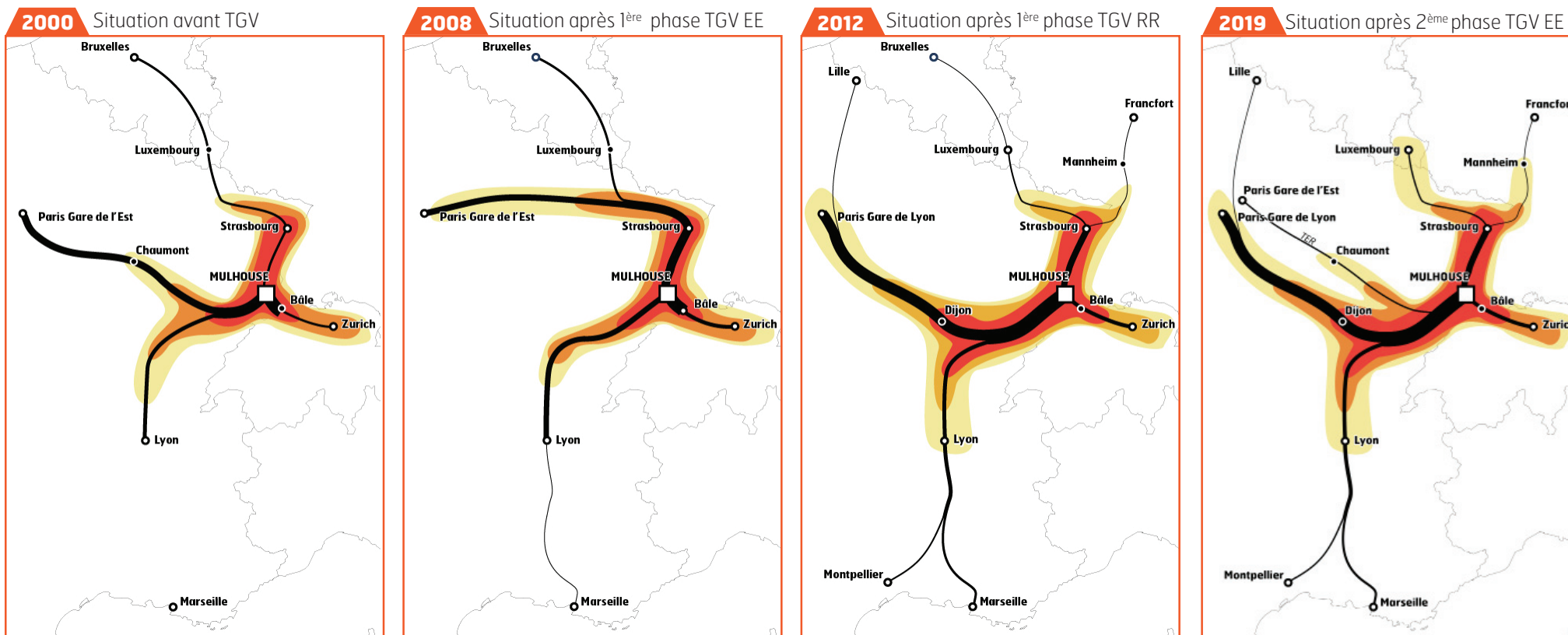
- Réaliser le **raccordement ferroviaire de l’EAP**.
- **Mettre en réseau les gares de Mulhouse/Bâle/Fribourg et l’EuroAirport** pour un meilleur accès aux offres TGV, ICE et aérienne.
- Créer une desserte ferroviaire depuis Mulhouse vers Bruxelles et Milan.
- Favoriser la mise en place **d’une ou deux lignes long courrier** depuis l’EAP vers l’Asie et l’Amérique du Nord.

8. Accessibilité grands territoires



Grande vitesse ferroviaire : plus vite, plus loin avec le TGV Rhin-Rhône

Offre et temps de parcours depuis Mulhouse



Une succession de projets

2007 : TGV EE 1^{ère} phase,
2011 : TGV RR 1^{ère} phase,
2016 : TGV EE 2^{ème} phase,
2017 : Prolongement jusqu'à Mulhouse des TER Paris / Belfort.

Plus de villes accessibles en - de 3 h

Grâce au TGV RR, les villes accessibles en moins de 3 h, répondant au critère de l'aller / retour dans la journée, se localisent principalement sur l'axe Rhin / Rhône. Depuis fin 2011, le voyageur peut rejoindre Paris ou Lyon en moins de 3 heures.

8. Accessibilité grands territoires



Grande vitesse ferroviaire : liaison Mulhouse Paris principale bénéficiaire

Dessertes directes depuis Mulhouse : tps. de parcours 2000-2019

	2000	2008	2012	2019	Evolution 2000-2019
Zürich	nd	14	13	10	-
Metz	5	5	5	4	-20%
Luxembourg	5	5	5	4	-20%
Besançon	15	13	22	22	47%
Dijon	-	-	21	26	-
Paris	17	16	22	26	53%
Lyon	11	13	11	9	-18%
Marseille	-	2	6	5	-

Source données : fiches horaires SNCF

Offre directe depuis Mulhouse : nb. trains / jour 2000-2019

	2000	2008	2012	2019	Evolution 2000-2019
Zürich	nd	01:19	01:18	01:19	-
Metz	02:13	02:13	02:13	01:48	-19%
Luxembourg	02:58	02:58	02:58	02:34	-13%
Besançon	01:21	01:27	01:16	02:16	68%
Dijon	-	-	01:02	01:01	-
Paris	04:38	03:07	02:40	02:44	-41%
Lyon	04:44	04:44	02:47	02:47	-41%
Marseille	-	nd	04:39	04:37	-

Source données : fiches horaires SNCF

- PARIS** : davantage d'offre, des tps. de parcours considérablement raccourcis.
- LYON** : de meilleur tps. de parcours mais une offre restant constante et faible.
- ZURICH** : moins de dessertes directes, des tps de parcours constants.
- DIJON** : une offre considérablement améliorée, des tps de parcours divisés par 3.

Zoom

Le quartier gare de Mulhouse métamorphosé



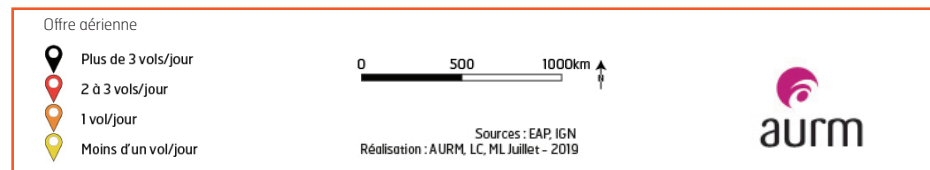
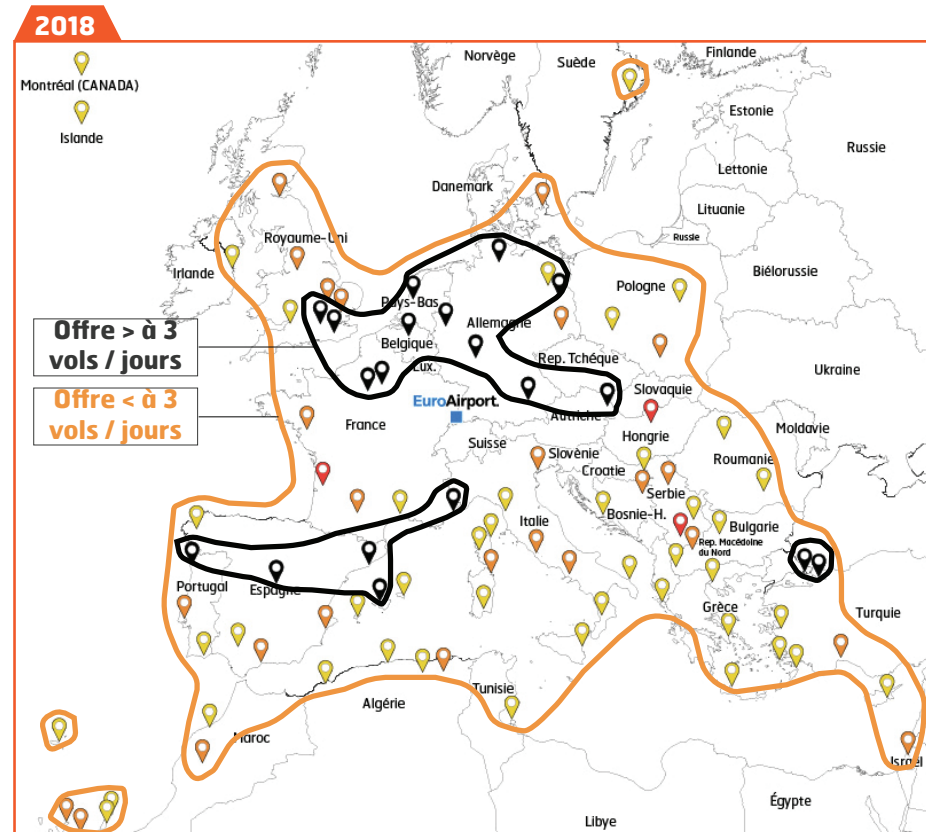
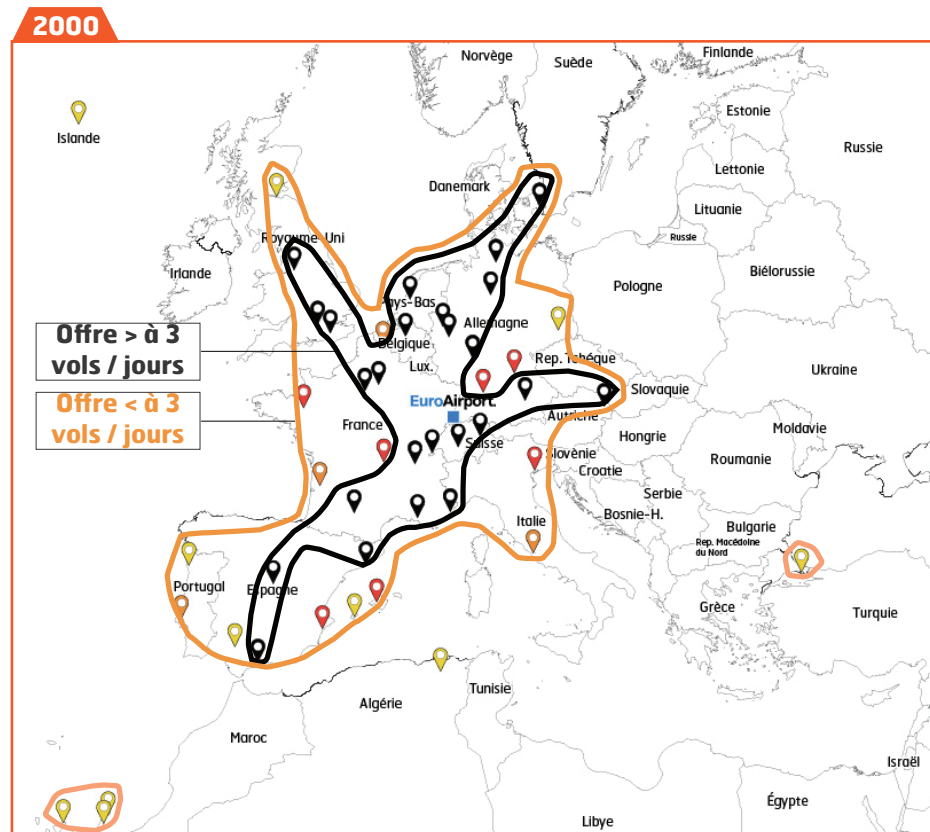
8. Accessibilité grands territoires



EuroAirport : la démultiplication des destinations

→ Cf. annexe méthode n° 12 P 75 : réalisation des cartographies offre EAP

Offre par destination au départ de l'EAP

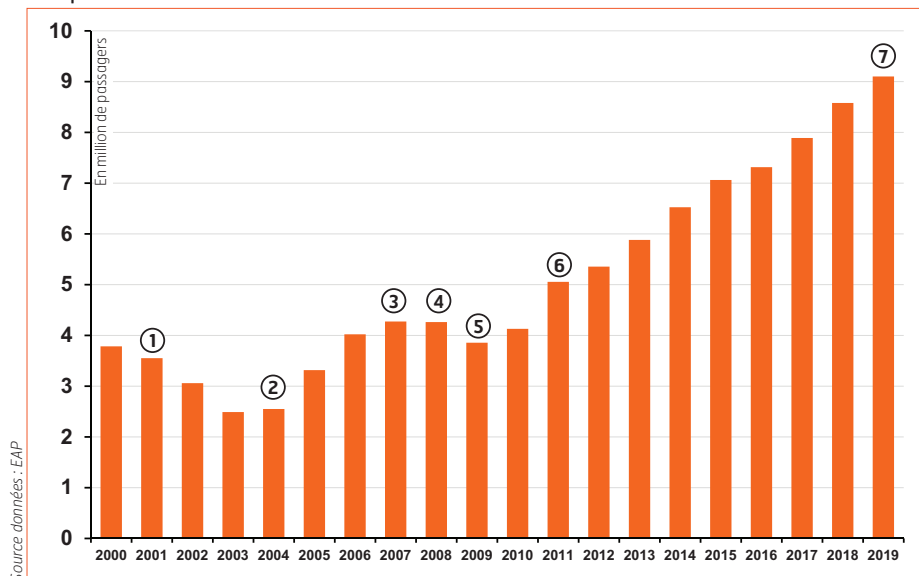


En 2000, les destinations de l'EAP se concentraient principalement en Europe de l'ouest. En 2018, l'EAP propose une couverture euro-méditerranéenne, avec des offres denses à destination des principales villes d'Europe occidentale. L'aéroport propose plusieurs allers / retours par jour vers les principaux hubs aériens intercontinentaux européens : Paris-CDG, Londres, Amsterdam, Francfort.

8. Accessibilité grands territoires

EuroAirport : de plus en plus de passagers

Fréquentation EAP



En 2019, la fréquentation a atteint les 9,1 millions de passagers. L'EAP est le cinquième aéroport de province de France.

- ① Attentats du 11 septembre 2001, faillite de Swissair en octobre 2001.
- ② Arrivée d'easyJet en 2004.
- ③ Mise en service du TGV Est Européen en juin 2007.
- ④ Coupe d'Europe de Football de 2008 coorganisée par la Suisse et l'Autriche : 25 000 passagers supplémentaires en juin 2008.
- ⑤ Crise économique.
- ⑥ Mise en service du TGV Rhin Rhône en décembre 2011.
- ⑦ Dix années consécutives de records de fréquentation : 2010 à 2019.

Top 10 des destinations

Destinations	Nb. passagers	Part fréq. EAP en %
1 London	735 247	9%
2 Berlin	430 942	5%
3 Amsterdam	440 776	5%
4 Palma	343 280	4%
5 Barcelone	356 545	4%
6 Istanbul	343 579	4%
7 Pristina	279 610	3%
8 Paris	255 781	3%
9 Hambourg	234 865	3%
10 Porto	215 018	3%

Londres, Berlin, Amsterdam arrivent en tête. Ces 3 destinations représentent environ 20 % de la fréquentation de l'EAP en 2018.

10 premières compagnies aériennes

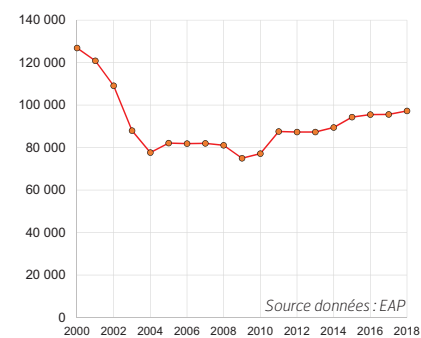
Compagnies aériennes	Nb. passagers	Part fréq. EAP en %
1 easyJet	5 009 825	58%
2 Wizz Air	616 641	7%
3 Lufthansa	362 015	4%
4 TUIfly	319 034	4%
5 British	278 517	3%
6 Air France	255 832	3%
7 KLM	194 997	2%
8 Pegasus	182 395	2%
9 Turkish	171 561	2%
10 SunExpress	162 983	2%

Avec 58 % du trafic passager de l'EuroAirport, easyJet est de très loin la première compagnie de l'aéroport en 2018.

Zoom

Une croissance discrète du nombre de vols

Nombre de vols



En 2000, le trafic de l'Aéroport était de 127 000 vols et de 3,8 millions de passagers.

En 2018, on compte 97 000 vols et 8,6 millions de passagers. La forte croissance du trafic passagers de l'aéroport ne s'accompagne pas d'une hausse du nombre de décollages et d'atterrissages.

Cette situation s'explique par l'utilisation actuelle des avions. Ils sont de plus grande capacité et mieux remplis qu'au début des années 2000.



EuroAirport : la fréquentation en hausse de la navette bus

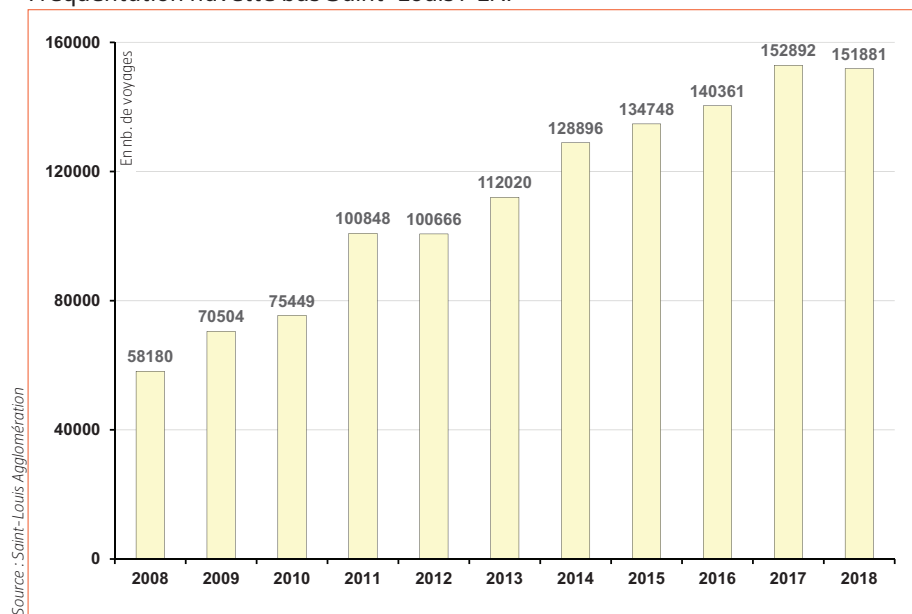
Une navette mise en place en 2008



Source : Distributions

La navette aéroport relie toute les 15 min en période de pointe et toutes les 30 min en heures creuses la gare de Saint-Louis à l'EAP. La durée du parcours est de 10 min.

Fréquentation navette bus Saint-Louis / EAP



Source : Saint-Louis Agglomération

Depuis sa mise en service en 2008, la navette aéroport a vu sa fréquentation multipliée par 2,5.



Zoom

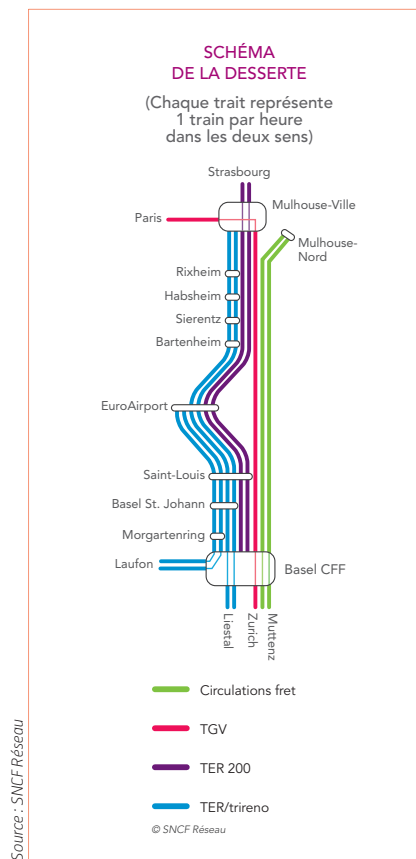
EuroAirport : le projet de raccordement ferroviaire

L'infrastructure projetée dans son environnement



Le projet consiste à aménager 7 km de voies ferrées et à créer une gare nouvelle en face de l'aéroport. L'horizon de mise en service est 2028.

La future offre ferroviaire



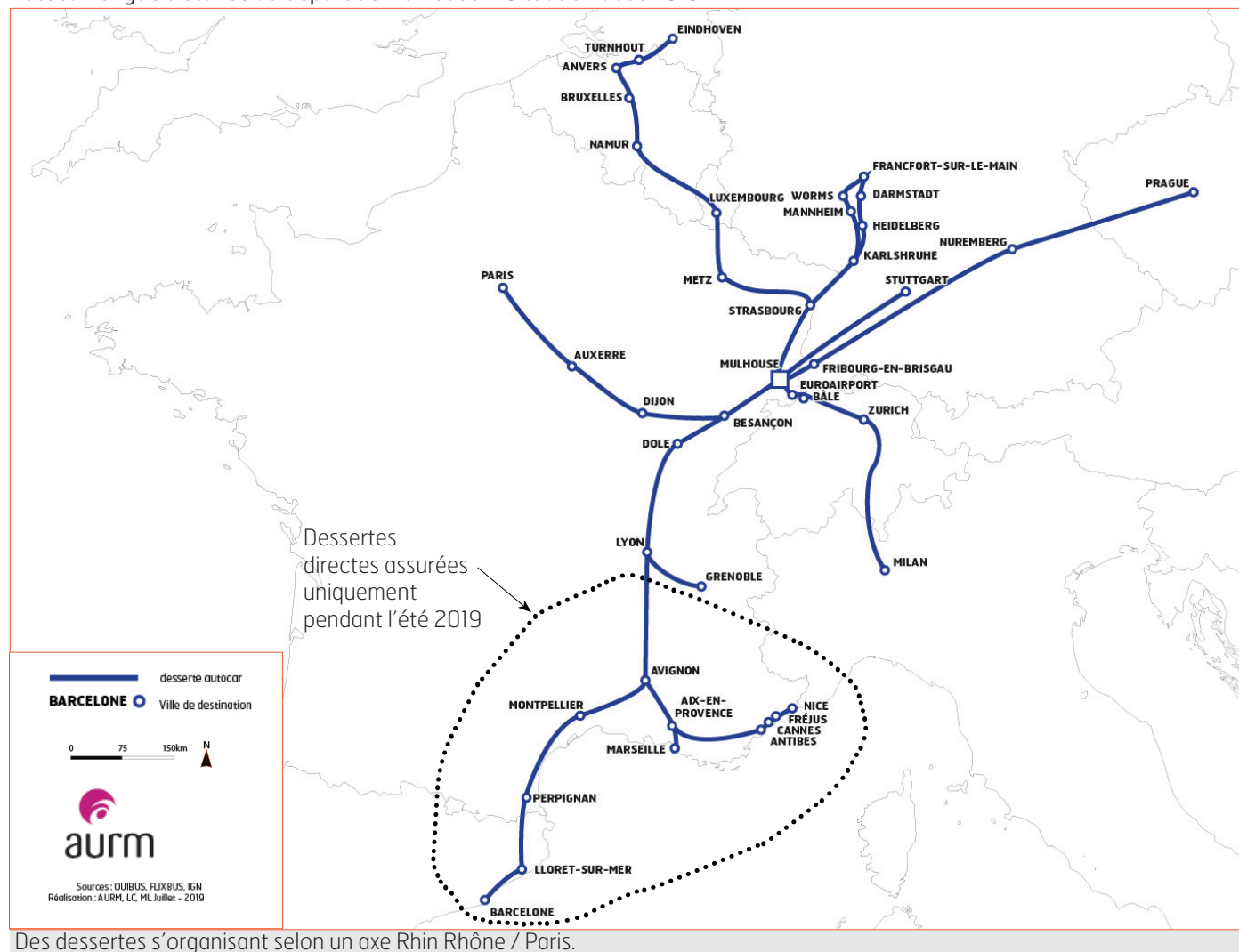
À la mise en service du projet, 6 trains régionaux par heure et par sens emprunteront la nouvelle liaison ferroviaire et desserviront l'EuroAirport.

8. Accessibilité grands territoires



Autocar longue distance : un maillage large mais peu d'offres

Autocar longue distance au départ de Mulhouse – Situation août 2019



La loi portant sur la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron » a été promulguée le 6 août 2015. Elle autorise la mise en place de lignes autocars longues distances.

Au départ de la gare de Mulhouse, OUIBUS et FlixBUS proposent des dessertes directes vers Paris, le Bénélux, l'Allemagne et vers le Sud de la France.

Les temps de parcours sont longs : par exemple plus de 5 heures pour rejoindre Paris et l'offre ne dépasse pas un bus par jour. L'attractivité de l'offre autocar réside surtout dans son coût de déplacement faible comparé au train ou à l'avion.



FlixBus en gare de Mulhouse.

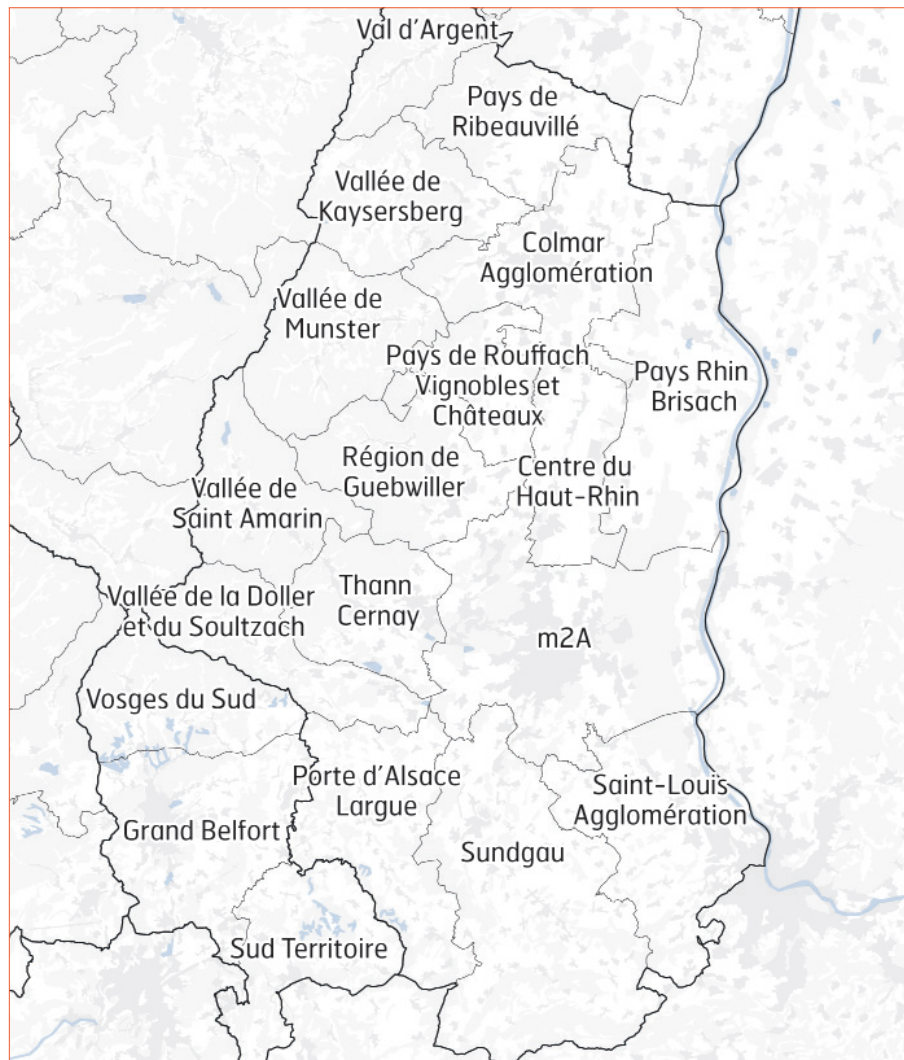


Annexes méthodologiques

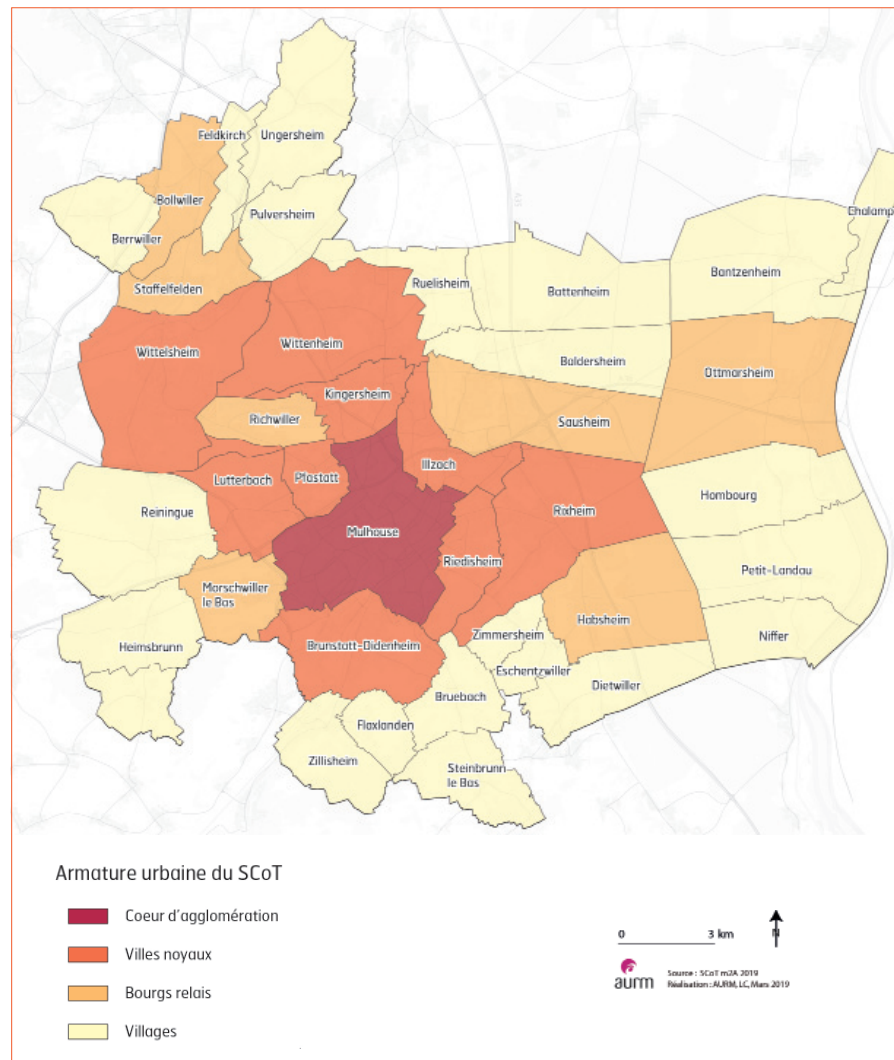


Annexe n° 1 : les périmètres de la démarche

Les intercommunalités du Haut-Rhin et du Territoire de Belfort



L'armature urbaine du SCOT



Annexe n° 2 : définition taux de motorisation et méthode d'estimation du parc de voitures

Définition taux de motorisation.

Taux de motorisation : c'est la part des ménages disposant d'au moins une voiture.

Méthode d'estimation du parc de voitures.

Pour l'année 1999, le fichier du recensement de la population de l'INSEE indique le nombre total de voitures possédées par les ménages.

Les fichiers RP de l'INSEE renseignent, depuis 2006, le nombre de ménages disposant d'une, deux et trois voitures. Pour les ménages possédant 3 voitures et plus, la démarche a fait l'hypothèse que ces ménages disposent en moyenne de 3,1 voitures.

Annexe n° 3 : définition du réseau structurant et des périmètres d'accessibilité

Définition du réseau TC structurant.

Le réseau TC structurant comprend les lignes et stations de :

- tramways et de tram-train ;
- TramBus ;
- bus structurants : au moins 60 passages par jour et par sens entre 7h et 19h, soit un total de 120 bus par jour. Pour avoir un ordre de grandeur, cela correspond à peu près à une fréquence de 10 min aux heures de pointes, de 15 min en heures creuses, soit à une fréquence moyenne de 12 min de 7h à 19h.
- TER et les gares cadencées : au minimum un train toutes les heures tout au long de la journée.

Définition des périmètres d'accessibilité.

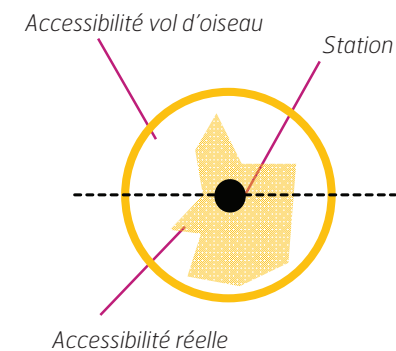
La démarche a pris en compte les périmètres d'accessibilité réelle suivant les temps d'accès à pied pour les :

- stations de bus structurant : 4 min,
- stations de tramway : 5 min,
- stations de TramBus : 5 min,
- gare TER cadencée : 10 min.

Pour les piétons, la vitesse de 5 km/h a été retenue (source ADEME).

La prise en compte de l'accessibilité réelle.

Le travail est basé sur l'accessibilité réelle aux stations et aux gares en tenant compte de la voirie existante.





Annexe n° 4 : définitions des données gares et connexions

1) Les données sont issues de Gares et Connexions. Il s'agit d'une estimation du nombre de voyages tous transporteurs (TER, TGV, Intercités, Ouigo, etc.) toutes origines ou destinations. Les voyages réalisés avec un titre Soléa ne sont pas intégrés. La fréquentation des gares étrangères n'est pas disponible.

Pour les années 2017 et 2016, les correspondants en gare sont intégrés à l'estimation de fréquentation (voyageurs = correspondants + montants + descendants). Cela n'est pas le cas pour les années antérieures pour lesquelles le terme voyage regroupe montants et descendants en gare.

2) L'unité statistique est le voyage qui correspond à une origine et une destination :

- une personne voyageant entre Rouffach et Bollwiller est comptabilisée dans la fréquentation des 2 gares.
- un client effectuant un aller-retour réalise 2 voyages.

3) Le nombre de voyages intègre l'ensemble des trajets réalisés depuis la gare quelle que soit l'origine ou la destination du trajet.

Par exemple, pour la gare de Mulhouse Ville, les voyages à destination ou origine Strasbourg sont comptabilisés dans la fréquentation.

Annexe n° 5 : comptages voitures et vélo dans gares TER du Sud Alsace

L'AURM a réalisé une campagne de comptage des voitures et des vélos stationnés dans les gares TER de l'étoile ferroviaire de Mulhouse le mardi 14 mai et le jeudi 16 mai 2019.

Les places voitures et vélos proposées ont également été comptabilisées. Les places de stationnement vélos dans les abris sécurisés et sur les arceaux ont été comptabilisées.

Les lignes suivantes ont été enquêtées:

- Mulhouse / Saint-Louis,
- Mulhouse / Belfort (sans Belfort),
- Mulhouse / Thann / Kruth,
- Mulhouse/ Colmar (sans Colmar),
- Mulhouse / Müllheim.

L'Agence disposait également des chiffres de juin 2007.

Annexe n° 6 : méthode d'estimation du trafic routier

Les données à l'échelle nationale sont issues des comptes des transports 2018 annexe G1.c circulation par réseau. Les données sont indiquées en milliards de véhicules par kilomètre.

Les données à l'échelle départementale sont issues de l'agrégation des données de trafic moyen journalier pour les années 1999 et 2018 provenant des stations SIREDO des routes :

- Départementales gérées par le Conseil Départemental 68.
- Nationales et des autoroutes gérées par la DIR-EST.

L'addition des données de trafic de l'ensemble des stations permanentes de comptage permet d'obtenir un « chiffre global ». L'évolution de ce chiffre permet de se faire une idée de l'évolution du trafic routier.

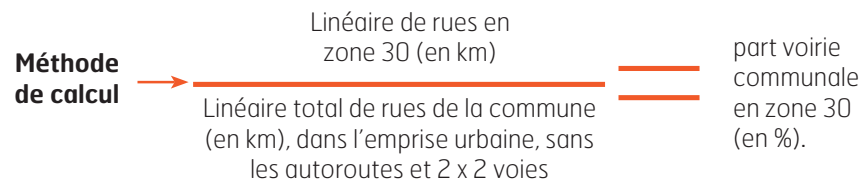
Annexe n° 7 : méthode de calcul du linéaire des aménagements cyclables

La mesure du kilométrage d'aménagements cyclables s'est basée sur les données issues du SIG de l'AURM.

Le kilométrage ne prend pas en compte les zones 30 et les zones de rencontre.

Un coefficient de 0,5 a été appliqué aux pistes et bandes cyclables unidirectionnelles ainsi qu'aux doubles sens cyclables.

Annexe n° 8 : calcul de la part de la voirie en zone 30



Annexe n° 9 : méthode de comptage des stations permanentes et des vélos stationnés sur les arceaux à Mulhouse.

Stations permanentes de comptages

Mulhouse dispose de deux stations permanente de comptages vélos : boulevard Stoessel et rue des tanneurs. Elles constituent un bon indicateur de suivi de la pratique 24h/24h, 7j/7j.



Point de comptage permanent cyclable boulevard Stoessel.

Secteurs de comptages stationnements vélos



Les 297 arceaux enquêtés se situent dans le secteur du marché, de Porte Jeune et du centre historique. Ce sont les mêmes sites depuis 5 ans.

Depuis avril 2014, le CADRes réalise des comptages réguliers des vélos stationnés dans le centre-ville de

Mulhouse. Ils ont lieu un samedi par mois entre 11 heures et 13 heures.

Annexe n° 10 : définitions accidents

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- Provoque au moins une victime,
- Survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- Implique au moins un véhicule.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

Annexe méthode n° 12 : réalisation des cartographies offre EAP

L'EuroAirport a fourni les données brutes annuelles du nombre de vols par destination pour les années 2000 et 2018.

L'AURM s'est calée sur les vols réguliers et a divisé le nombre de vols au départ de l'EAP par 365 pour chaque destination. Ainsi, les deux cartes ont pu être réalisées.

Annexe n° 11 : définitions victimes

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 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).

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

AURM

33 avenue de Colmar - 68 200 MULHOUSE
Tél. : 03 69 77 60 70 - Fax : 03 69 77 60 71

Source des illustrations :
AURM sauf mention contraire.

Publication éditée et imprimée par :
L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne

Rédaction :

Stéphane DREYER - Chef de projet
stephane.dreyer@aurm.org - tel : 03.69.77.60.81
Cartographies : Luc CARPENTIER, Mathieu LAMBEZAT
Statistiques : Marion SCHAEFFER

*Toute reproduction autorisée avec mention précise
de la source et la référence exacte.*

www.aurm.org

 agence d'urbanisme de la région mulhousienne