



Proposition de schéma des aires de covoiturage de la région mulhousienne



Diagnostic : des conditions réunies pour proposer un schéma d'aires de covoiturage.

La région mulhousienne compte seulement 4 aires officielles. Pourtant, 4 aires spontanées sont présentes sur le territoire. Le volume et la longueur des déplacements sont favorables au développement du covoiturage dans la région mulhousienne. L'ensemble des collectivités territoriales du sud Alsace, dont le Pays de la région mulhousienne, affiche l'ambition d'aménager de nouvelles aires de covoiturage.

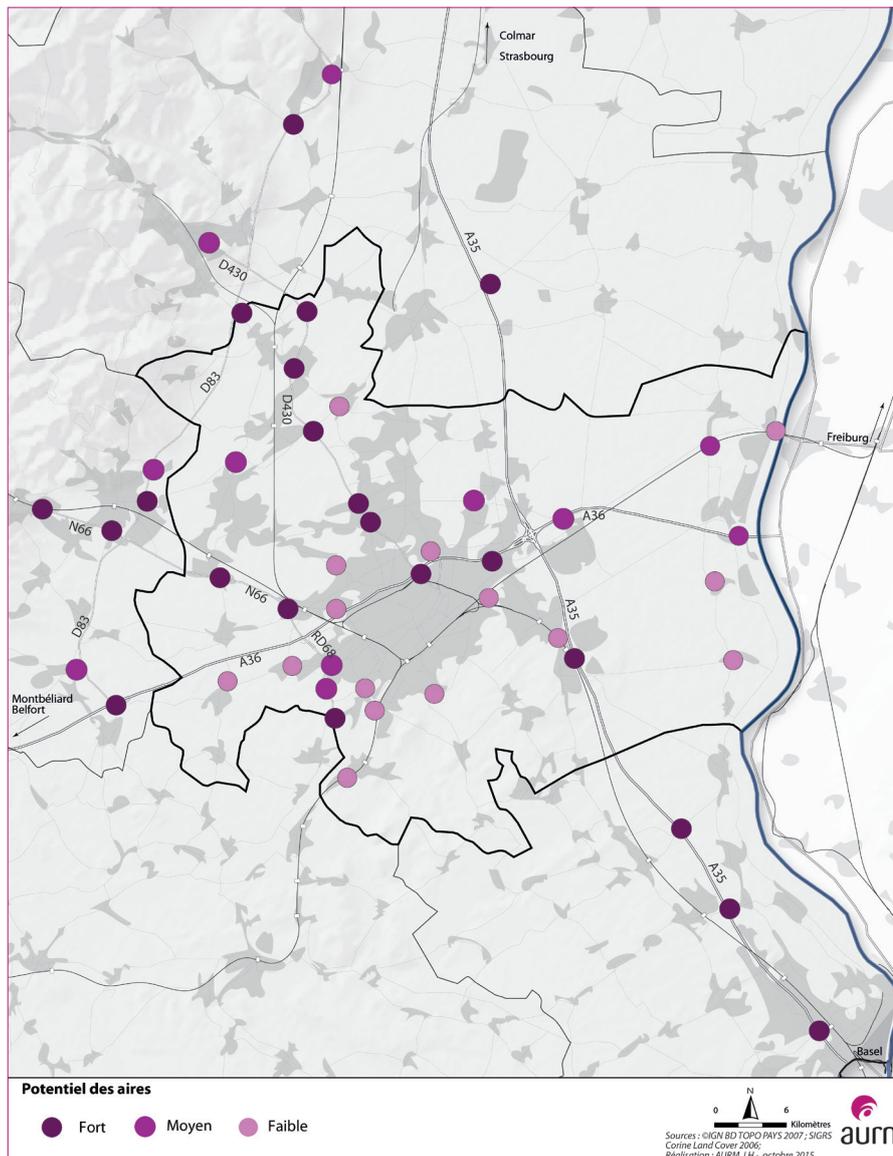
Proposition de maillage : près de 50 aires potentielles identifiées.

Une cinquantaine de sites potentiels d'implantation d'aires de covoiturage a été identifiée dans la région mulhousienne. Les propositions intègrent les aires officielles du Conseil Départemental et des communes / EPCI à renforcer. Elles proposent d'officialiser les aires spontanées. Les propositions du groupe de travail et des communes ont également été prises en compte.

Priorisation : des aires présentant un fort potentiel à proximité des autoroutes et des 2 x 2 voies.

Les aires présentes dans la région mulhousienne ont fait l'objet d'une priorisation sur la base du potentiel de réduction de km voitures. Les aires les plus stratégiques sont positionnées au droit des échangeurs et des autoroutes et des 2 x 2 voies. C'est sur ces axes que les déplacements sont les plus importants.

Le potentiel des aires de covoiturage identifiées



Les aires les plus stratégiques s'égrènent le long de l'A 35, l'A 36, la RD 430 et la RN 66.

Les principaux résultats

Aires de covoiturage à FORT POTENTIEL :

- 12 aires totalisant 420 places.
- 7 aires réalisables sur des parkings existants.
- Coût aménagement et signalétique : env. 520 000€.

Aires de covoiturage à POTENTIEL MOYEN :

- 7 aires totalisant 140 places.
- 6 aires réalisables sur des parkings existants.
- Coût aménagement et signalétique : env. 100 000 €.

Aires de covoiturage à FAIBLE POTENTIEL :

- 15 aires totalisant une centaine de places.
- 11 aires réalisables sur des parkings existants.
- Coût aménagement et signalétique : env. 120 000€.

25 aires pourraient être créées sur des parkings déjà en place. L'investissement se limiterait dans ce cas à l'installation de panneaux.

Introduction - Méthode



Le covoiturage longue distance (> à 80 km) se développe de plus en plus. Pour ces déplacements, le covoiturage est une solution de déplacement en soi. Le succès rencontré par le site Blablacar témoigne de cette pratique en plein développement. Le contexte est différent pour le covoiturage courte distance (< à 80 km). On compte seulement 1,04 personne par voiture pour les déplacements domicile-travail. Une évolution des comportements s'impose. L'enquête ménage déplacement de 2009 avait relevé une moyenne de 1,28 personne par voiture à l'échelle de l'agglomération mulhousienne (tous motifs de déplacements confondus).

C'est pourquoi, le Pays et le SCOT de la région mulhousienne ont confié à l'AURM la réalisation d'une proposition de schéma d'aires de covoiturage pour les déplacements domicile-travail. Elle s'inscrit pleinement dans les objectifs de **facilitation de l'accès à l'emploi** et de **réduction des émissions de gaz à effet de serre**.

A l'interface de plusieurs études

➔ S'articuler avec les démarches de covoiturage en cours

Le Conseil Départemental du Haut-Rhin actualise sa cartographie des aires de covoiturage. Il a mobilisé ses agences territoriales routières pour effectuer un recensement de l'ensemble des aires de covoiturage officielles ou non. Il réfléchit à des scénarios pour mettre en valeur, «rendre officielles», les aires les plus pertinentes.



Barr-Andlau : une aire de covoiturage aménagée par le Conseil Départemental 67.

Dans le cadre de la démarche Corridor des mobilités, le pôle Métropolitain Strasbourg-Mulhouse a mené une étude sur la mise en place d'aires de covoiturage aux abords des échangeurs de l'A35.

La proposition de schéma des aires de covoiturage du Pays de la région mulhousienne s'articule avec ces deux initiatives.

➔ Alimenter la révision du SCOT et du PDU

Les révisions du PDU et du SCOT de la région mulhousienne ont débuté en 2012. Elles pourraient être l'occasion de mettre en place une politique de covoiturage ambitieuse.

Le développement du covoiturage pourrait contribuer à l'objectif de réaliser un SCOT Post carbone en ayant un investissement limité.

Donner les arguments de la réflexion

➔ Classifier les propositions d'aires de covoiturage

La proposition de schéma a pour objectif :

- de proposer un maillage fin d'aires de covoiturage ambitieux à un horizon 2030 ;
- de classer par ordre de priorité l'ensemble des aires à la lumière du potentiel de déplacements et de kilomètres économisés ;
- d'identifier les aires réalisables facilement ;
- d'identifier les aires nécessitant l'aménagement de parkings.

➔ Un support de débat

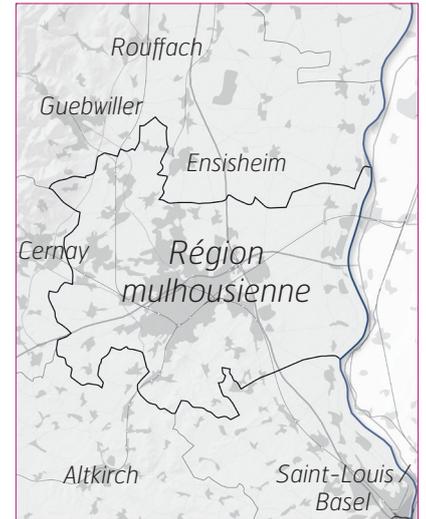
L'étude n'est pas une fin en soi. Elle pourrait être l'une des pièces permettant d'élaborer le schéma des aires de covoiturage par les élus. Le schéma des aires de covoiturage dépendra des choix des communes, des intercommunalités et du Conseil Départemental.

L'étude pourrait également être un support de discussion entre le Pays de la région mulhousienne et les Pays et PETR voisins.

➔ L'inscription du schéma dans les documents cadres

Les possibles plans de relance, les documents cadres régionaux (contrat de projet Etat-Région), pourraient être autant d'opportunités pour y inscrire la réalisation des aires de covoiturage les plus stratégiques.

Ils pourraient éventuellement permettre de bénéficier de financements de l'Etat, de la Région, du Conseil Départemental etc.



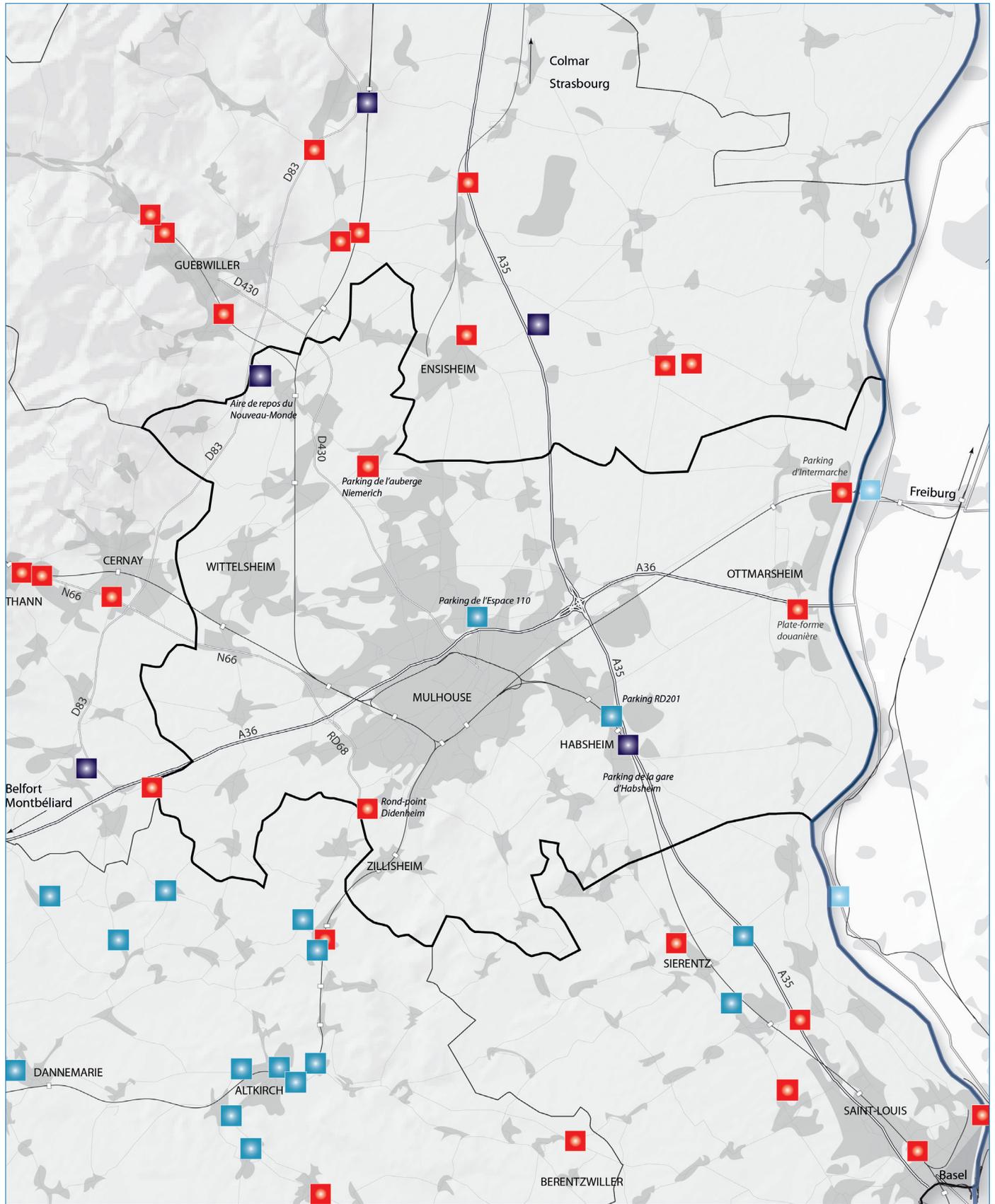
Le périmètre d'étude : la région mulhousienne et ses territoires limitrophes sud Alsace.

Sommaire

Synthèse.....	2
Introduction-Méthode.....	3
1. Diagnostic.....	4
2. Objectifs.....	8
3. Proposition de maillage des aires 2030.....	10
4. Priorisation des aires de la région mulhousienne.....	12
Suites à donner.....	16
Annexes.....	17

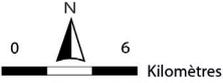


Les aires de covoiturage officielles et spontanées en 2015



Aire de covoiturage

- Officielle du Conseil Départemental
- Officielle des EPCI ou des communes
- Officielle du Baden-Württemberg (Allemagne)
- Spontanée




Sources : ©IGN BD TOPO PAYS 2007 ; SIGRS
Corine Land Cover 2006 ; Conseil Départemental 68
Réalisation : AURM, LH - DA, juin 2015

Très peu d'aires de covoiturage officielles mis à part dans le PETR du Sundgau.

Peu de réalisations concrètes mais de l'ambition

Les aires de covoiturage officielles sont rares dans la région mulhousienne. Pourtant, des pratiques de covoiturage existent effectivement. Certains territoires voisins de la région mulhousienne s'impliquent fortement en faveur de l'aménagement d'aires de covoiturage.

➔ Seulement 4 aires officielles dans la région mulhousienne

A Bollwiller, l'aire de covoiturage située au droit du rond-point du Nouveau Monde propose une quinzaine de places. Aucun panneau ne signale l'aire. L'aire d'Habsheim, implantée à proximité de l'échangeur autoroutier avec l'A 35, a une capacité d'une trentaine de places. Ces deux aires ont été aménagées par le Conseil Départemental du Haut-Rhin. A Rixheim, une aire de 18 places a été aménagée le long de la RD 201. La commune d'Illzach a réservé 12 places pour le covoiturage sur le parking de l'Esplanade 110.

➔ Pourtant, des aires spontanées sont bien présentes

Les agences territoriales routières du Conseil Départemental ont relevé des pratiques spontanées de covoiturage sur l'ancienne plateforme douanière d'Ottmarsheim et sur le parking Intermarché de Chalampé. Des pratiques ont également été relevées à Didenheim, au niveau du rond-point avec la RD 68. Une aire spontanée a été recensée à Pulversheim. La région mulhousienne compte au total 4 aires spontanées. Au-delà de la région mulhousienne, un chapelet d'aires spontanées s'égrène le long de l'A 35, de la RN 66 et de la RD 430.



Ottmarsheim : du covoiturage spontané sur l'ancienne plateforme douanière.

➔ Des Pays et des PETR motivés par le covoiturage

L'ensemble des Pays et des intercommunalités limitrophes de la région mulhousienne souhaitent développer des aires de covoiturage. Les politiques de covoiturage restent souvent limitées à la mise en place de sites internet, à la communication, à des objectifs de développement inscrits dans les SCOT et les PCT.... **Aucun territoire ne dispose d'un schéma d'aires de covoiturage.**

Toutefois, le PETR du Sundgau a mis en place un maillage fin d'aires de covoiturage sur son territoire. Il souhaite créer des parkings relais/aires de covoiturage aux abords des stations de la ligne autocar express Sundgau / Bâle projetée. Il a pour objectif de poursuivre très fortement le développement des aires de covoiturage.

➔ En Allemagne et en Suisse, on trouve des aires à proximité des échangeurs autoroutiers

En Allemagne, entre Fribourg et Bâle, les aires de covoiturage se localisent à proximité des échangeurs de l'A 5. Elles comptent en moyenne entre 20 et 40 places. Elles sont très utilisées. Une aire est en projet à Bad-Krozingen.

En Suisse, dans le Canton d'Argovie, des aires de covoiturage ont été aménagées au droit de certains échangeurs autoroutiers comme à Rheinfelden.

➔ La volonté d'officialiser et de développer les aires de covoiturage

Le Département du Haut-Rhin réfléchit à l'élaboration d'un schéma des aires de covoiturage à l'échelle de son territoire.

Le Pays de la région mulhousienne réalise un schéma des aires de covoiturage. Il ambitionne également de sensibiliser les salariés des entreprises au covoiturage.

Définitions

Aires de covoiturage

Les aires de covoiturage sont des lieux identifiés où les covoitureurs peuvent se poster pour attendre leur chauffeur. Ces lieux sont nécessairement des parkings qui permettent de stocker les véhicules des passagers qui embarqueront avec leur chauffeur vers un lieu commun.

Aires officielles



Illfurth : aire officielle du collège.

Elles sont signalées par des panneaux. Elles sont référencées sur les sites internet des EPCI ou du Conseil Départemental. Les places réservées aux covoitureurs sont identifiées au sol.

Aires spontanées

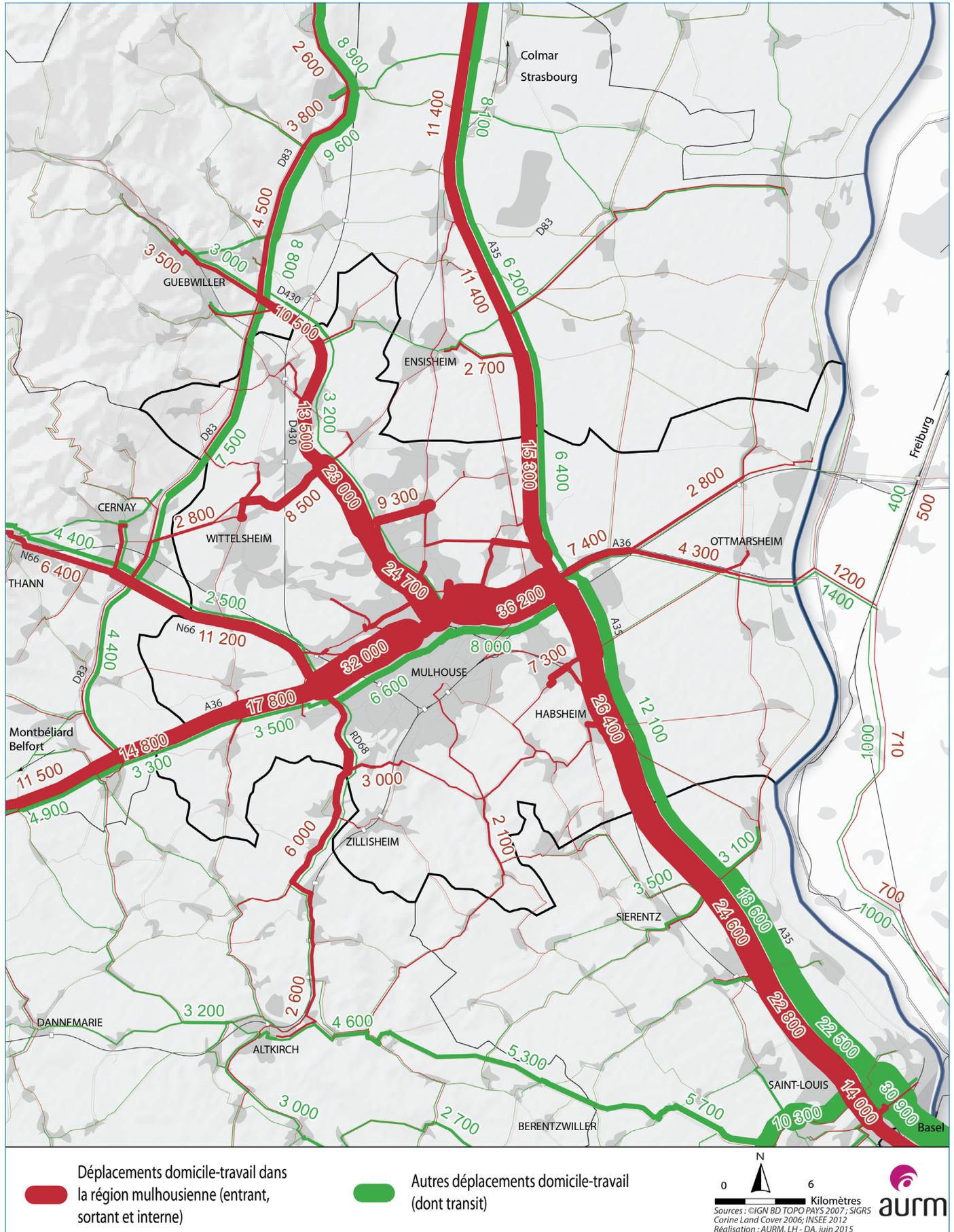


Sierentz : aire spontanée à proximité de l'échangeur entre la RD18 et l'A35 (juin 2015).

Elles ne sont pas répertoriées et signalées. Les covoitureurs stationnement où ils peuvent. Elles reflètent des pratiques de covoiturage spontanées.

8 aires dans la région mulhousienne : 4 officielles et 4 spontanées

Les déplacements domicile-travail quotidiens réalisés en voiture sur le réseau routier



Des déplacements domicile-travail polarisés par la région mulhousienne et la Suisse.

Des flux propices au développement du covoiturage

Les déplacements domicile-travail sont polarisés par les agglomérations de Mulhouse et de Bâle. Ils empruntent principalement les autoroutes et les voies express. Des déplacements domicile-travail massifs crédibilisent l'aménagement d'aires de covoiturage à l'échelle de la région mulhousienne et du sud-Alsace.

⊕ La région mulhousienne à la croisée des flux

296 000 déplacements domicile-travail sont réalisés quotidiennement en voiture dans le Haut-Rhin dont 173 000 déplacements entrent, sortent, transitent ou se déplacent à l'intérieur de la région mulhousienne. Cela représente un peu plus de la moitié des déplacements domicile-travail du Haut-Rhin.

⊕ Dix-sept fois la distance Terre-Lune parcourue chaque jour

Avec une longueur moyenne de 37 km, les 173 000 déplacements génèrent chaque jour 6 430 000 km. Cela représente près de 17 fois la distance Terre - Lune !

⊕ Des déplacements massifs vers la Suisse

Bâle est la 3^{ème} agglomération de Suisse. Elle est un pôle économique majeur avec environ 300 000 emplois. On y trouve trois fois plus d'emplois que dans la région mulhousienne (110 000 emplois), et un peu plus que dans le Haut-Rhin (282 000 emplois). Près de 22 000 déplacements viennent ou transitent par la région mulhousienne pour rejoindre la Suisse. Les déplacements vers la Suisse mesurent en moyenne 41 km. Ils sont particulièrement intéressants pour le covoiturage en raison de leur longueur.

⊕ Des flux ténus mais longue distance vers l'Allemagne

4 800 déplacements viennent ou transitent par la région mulhousienne pour rejoindre l'Allemagne. Le volume est 4 fois moins important que les flux à destination de la Suisse. Les déplacements vers l'Allemagne ont une longueur moyenne de 54 km soit 13 km de plus que les flux vers la Suisse. Cela s'explique par l'éloignement plus important de Mulhouse des grands pôles d'emploi, notamment de Freiburg et de ses 120 000 emplois. Il y a donc un potentiel de covoiturage vers l'Allemagne.

⊕ Le potentiel des autoroutes et des voies express

Le périmètre d'étude est couvert par deux autoroutes : A 36 et A 35. La RN 66 entre Mulhouse et Thann, la RD 430 entre Mulhouse et Guebwiller sont à 2 X 2 voies. Les autoroutes et les voies express permettent des déplacements rapides. Les navettes domicile-travail sont polarisées par ces infrastructures (flux supérieurs à 10 000 déplacements). C'est autour de ces axes que le potentiel de développement des aires de covoiturage est le plus important.

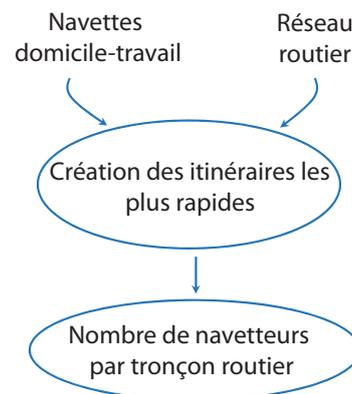


Illzach : l'A 36 avec plus de 44000 déplacements domicile-travail par jour présente un potentiel remarquable pour la création d'aires de covoiturage.

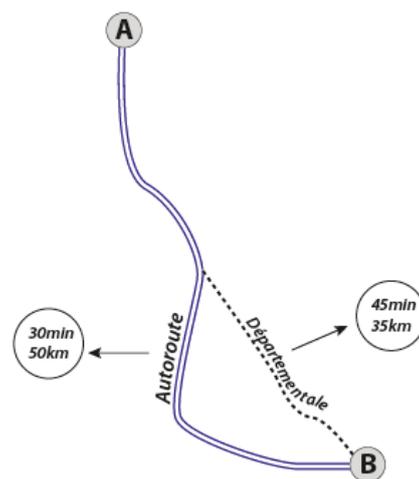
Méthode : la modélisation des flux

L'étude a analysé les navettes domicile-travail (INSEE - 2012). Elle a uniquement pris en compte les déplacements présentant une longueur supérieure à 10 km et effectués en voiture. Cette longueur exclut de fait les déplacements potentiellement captables par le réseau transports urbain Soléa.

Les déplacements domicile-travail ont été superposés au réseau routier. Chaque déplacement a généré un itinéraire optimum du lieu d'habitation au lieu de travail. Ainsi, le nombre de déplacements peut être connu pour chaque tronçon routier.



Les déplacements passent par les routes les plus rapides.



6 430 000 km

générés chaque jour par les déplacements domicile-travail de la région mulhousienne

2. Objectifs

Le diagnostic montre la faiblesse du maillage d'aires officielles de covoiturage. Pourtant le potentiel et les pratiques de covoitages sont bel et bien présents dans la région mulhousienne et le sud Alsace. Les collectivités territoriales affichent une ambition de développement des aires de covoiturage. Il existe donc un enjeu fort pour proposer un schéma des aires de covoiturage croisant les pratiques actuelles et le potentiel analysé.

Les objectifs ont guidé l'élaboration des propositions de maillage des aires de covoiturage. Pour donner plus de sens à la démarche, un retour d'expérience a été présenté pour chaque objectif.

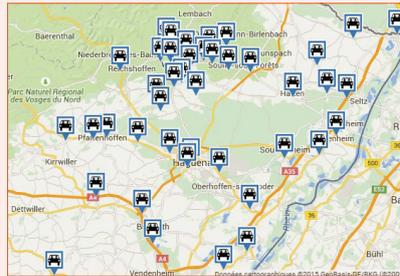
➔ Proposer un maillage fin d'aires de covoiturage

La multiplicité des aires de covoiturage favorise le développement de la pratique.

Plus l'automobiliste rencontre des aires de covoiturage au cours de ses trajets quotidiens, plus il est incité à utiliser une aire.

Retour d'expérience

Bas-Rhin : le schéma directeur propose un maillage fin d'aires de covoiturage.



Source : site covoiturage 67-68

Le schéma a visé à accompagner l'essor de la pratique de covoiturage. Il s'est appuyé sur un maillage fin d'aires de covoiturage à l'échelle du département. A terme, plus de 1000 places supplémentaires de covoiturage devraient être créées dans tout le Bas-Rhin.

➔ Favoriser l'intermodalité et la mutualisation des usages

Une aire de covoiturage peut se situer à proximité d'un arrêt de bus ou d'une station tramway. Elle peut donc faire également office de parking relais.

Retour d'expérience

Finistère : le site Pouillot à Châteaulin à la fois aire de covoiturage et P + R.



Source : StreetView

L'aire de covoiturage du Pouillot, à Châteaulin dans le Finistère propose 76 places. Elle est située à la croisée de deux routes nationales. Elle est desservie par 4 lignes du réseau autocar du département. Elle joue donc un rôle d'aire de covoiturage et un rôle de parking relais.

➔ Implanter les aires sur des sites stratégiques et bien visibles

Une aire de covoiturage peut se situer dans un secteur déjà pratiqué. Elle peut aussi se situer à proximité immédiate d'un échangeur routier/autoroutier. L'aire doit permettre aux covoitureurs de facilement manœuvrer dans le sens aller comme retour.

L'aire doit pouvoir être repérée facilement depuis la route. Elle doit également être référencée sur le site internet de l'agglomération ou du département.

Retour d'expérience

Tarn : l'aire de Saint-Sulpice aménagée au droit d'un échangeur autoroutier.



Source : GoogleEarth

Le Conseil Départemental du Tarn a aménagé des aires de covoiturage le long des bretelles d'accès de l'autoroute A68 Toulouse-Albi. L'aire de Saint-Sulpice se situe dans un délaissé de voirie de l'échangeur de l'A 68. Elle est directement connectée à l'autoroute. Elle compte environ 70 places. Le département a financé les 180000€ de travaux. La communauté de communes de Tarn-Agout assure l'entretien : espaces verts, propreté, éclairage.

2. Objectifs

⊕ Capitaliser les aménagements existants

Les moyens financiers des collectivités locales sont de plus en plus limités. Les acteurs publics cherchent à réduire l'étalement urbain. Dans ce contexte, il est indispensable **d'utiliser les parkings existants pour créer des aires de covoiturage**. Il peut s'agir de **parkings privés** de la grande distribution. Dans ce cas la collectivité responsable contractualise avec le propriétaire privé du terrain.

Il peut également s'agir de **parkings publics** de salles des fêtes, de piscines, de grands équipements publics... Ils sont souvent peu utilisés la semaine. Ils ne présentent donc pas de conflit d'usage.

Retour d'expérience

Sierentz : des places réservées aux covoitureurs sur un parking de supermarché.



La Communauté de Communes du Pays de Sierentz a pris contact avec le supermarché Lidl. Le magasin se situe au sud de Sierentz, le long de la RD 201. Son parking est particulièrement bien situé pour les habitants se rendant dans le secteur Saint-Louis / Bâle. Il est de plus très facilement repérable depuis la route. La communauté de communes a signé une convention avec l'enseigne. Depuis 2012, six places à proximité de l'entrée du parking sont réservées aux covoitureurs.

⊕ Disposer d'une signalétique cohérente et lisible

Les panneaux directionnels et de position «aires de covoiturage» doivent être **identiques pour toutes les aires**. C'est un élément important non seulement pour le **repérage des aires mais aussi pour la communication**. Il est nécessaire de créer une «signature visuelle» pour les aires de covoiturage.

Retour d'expérience

Bas-Rhin : la signalisation des aires avec les panneaux préconisés par le CEREMA.



Les aires de covoiturage ne font pas encore l'objet d'une signalétique réglementaire. Les panneaux installés sur l'ensemble des aires du schéma directeur covoiturage du Bas-Rhin reprennent les préconisations de l'ouvrage du CEREMA : « *Le covoiturage: des pistes pour favoriser son développement* » - juin 2013.

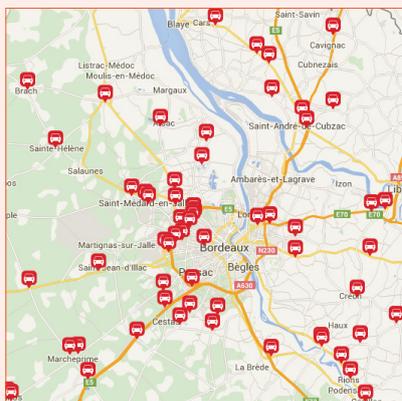
⊕ Programmer l'aménagement des aires de covoiturage dans le temps

En raison de contraintes budgétaires, **l'ensemble des aires d'un schéma de covoiturage ne peut pas être réalisé simultanément**. Quand le parking est en place, l'aménagement de l'aire se limite à l'installation d'une signalétique. L'aire peut être créée rapidement. Pour les aires nécessitant la création d'un parking, il convient a minima de prévoir des réserves foncières pour créer les aires ou les étendre en cas de besoin.

C'est pourquoi, le schéma des aires de covoiturage doit être repris **aussi bien dans son principe que dans son maillage** dans les documents de planification : SCOT, PDU et PLU.

Retour d'expérience

Bordeaux : l'inscription d'un maillage fin d'aires de covoiturage dans le SCOT.

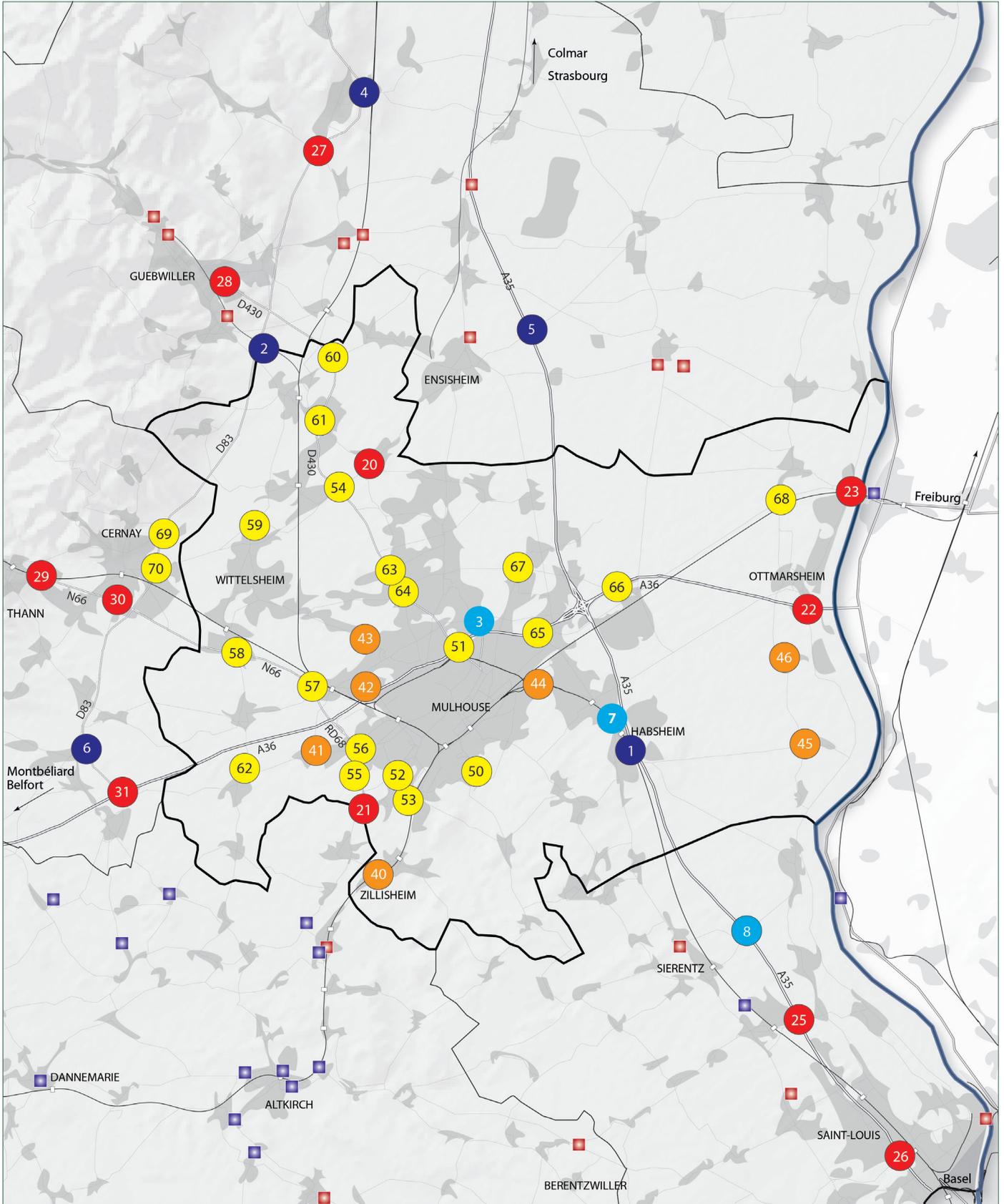


L'objectif du SCOT de la région bordelaise est de développer le covoiturage par une offre de stationnement mutualisée. Les aires peuvent être associées à des parcs-relais ou encore à des parkings de centres commerciaux. Il est également souhaitable de les implanter à proximité des voies rapides autoroutières, au droit des échangeurs, ou à proximité des voies structurantes départementales.

3. Proposition de maillage des aires covoiturage 2030



Les sites potentiels d'implantation des aires de covoiturage



Les aires de covoiturage analysées

Aires officielles existantes à renforcer

- N° Conseil Départemental
- N° EPCI ou des communes

Propositions d'aires à aménager

- N° Officialisation aire spontanée
- N° Communes

Partenaire technique de l'étude

- N°

Les aires de covoiturage non analysées

- Officielles
- Spontanées

0 6 Kilomètres

Sources : ©IGN BD TOPO PAYS 2007 ; SIGRS Corine Land Cover 2006 ; Réalisation : AURM, LH - DA, juin 2015



Le renforcement des aires officielles existantes (CD 68, EPCI et / ou communes), l'officialisation des aires spontanées, les propositions des communes et du groupe de travail de l'étude.

3. Proposition de maillage des aires covoiturage 2030

Près de 50 sites identifiés

L'étude propose un maillage fin d'aires de covoiturage. Près de 50 sites potentiels ont été identifiés dans la région mulhousienne et sa périphérie. Les propositions intègrent les aires officielles du Conseil Départemental et des communes / EPCI à renforcer. Elles proposent d'officialiser les aires spontanées. Les propositions du groupe de travail figurent également sur la carte. Les propositions des communes ayant répondu au courrier du Pays de la région mulhousienne, daté du 28 04 2015 (cf. annexe n°3 P 19), ont été prises en compte. L'étude a uniquement fait figurer les aires contigües des autoroutes et des voies express à l'extérieur de la région mulhousienne.

Des places réservées aux covoitureurs pourraient être créées dans les parkings des gares TER. L'étude n'a pas réalisé d'analyse fine pour ces dernières. Une étude spécifique pourrait être réalisée pour identifier et localiser les besoins en places de stationnement réservées aux covoitureurs (dans les gares, les parkings en ouvrage, stationnements en surface...).

Les aires officielles existantes à renforcer (n° 1 à 8)

Dans la région mulhousienne

- 1 Habsheim - Parking de la gare, extension en réservant des places aux covoitureurs sur le parking de la piscine.
- 2 Bollwiller - Aire de repos du Nouveau Monde, extension et signalétique.
- 3 Illzach - Parking Espace 110, extension et signalétique.
- 7 Rixheim - Parking RD 201 (aménagement 2015).

Hors région mulhousienne

- 4 Rouffach - Aire échangeur RD 83 / RD 18bis, extension et signalétique.
- 5 Ensisheim - Echangeur A 35 / RD2, extension et signalétique.
- 6 Burnhaupt-le-haut - Aire du Pont d'Aspach, extension et signalétique.
- 8 Sierentz - Echangeur A 35 / RD 19B.



Habsheim : un parking officiel saturé.

Les propositions d'aires à aménager

Les aires spontanées à officialiser (n° 20 à 31)

Dans la région mulhousienne

- 20 Pulversheim - Carrefour RD 2 / RD 429.
- 21 Didenheim - Rond Point RD 68 / RD 8B3.
- 22 Ottmarsheim - Plate-forme douanière.
- 23 Chalampé - Parking Intermarché.

Hors région mulhousienne

- 25 Bartenheim - Parking Intermarché.
- 26 Saint-Louis - Echangeur A 35 / RD 105.
- 27 Rouffach - Echangeur RD 83 / RD 15.
- 28 Guebwiller - Carrefour RD 430 / D 5.
- 29 Vieux-Thann - Echangeur RN66 / RD 33.
- 30 Cernay - Parking Leclerc.
- 31 Burnhaupt-le-Bas - Parking plan d'eau.

Les aires proposées par les communes (n° 40 à 46)

Dans la région mulhousienne

- 40 Zillisheim - Parking de la Gare (extension à l'étude).
- 41 Morschwiller-le-Bas - Parking de la Salle polyvalente.
- 42 Pfastatt - Parking Intermarché.
- 43 Pfastatt - Parking Super U.
- 44 Riedisheim - Rue de l'industrie.
- 45 Petit-Landau - Parking de la Salle polyvalente.
- 46 Hombourg - Parking rue d'Ottmarsheim.

Les aires proposées par les partenaires de l'étude (n° 50 à 70)

Dans la région mulhousienne

- 50 Mulhouse - Parking Hôpital E. Muller.
 - 51 Mulhouse - Parking Parc des expositions.
 - 52 Brunstatt - Parking UHA.
 - 53 Brunstatt - Carrefour D8B1 / RD 433.
 - 54 Pulversheim - Echangeur RD 430 / D 2.
 - 55 Morschwiller-le-Bas - Parking Ikea.
 - 56 Mulhouse - Parking Cora Dornach.
 - 57 Lutterbach - Cité de l'Habitat.
 - 58 Reiningue - Parking plan d'eau.
 - 59 Wittelsheim - Parking Super U.
 - 60 Ungersheim - Echangeur RD 430 / RD 44.
 - 61 Feldkirch - Echangeur RD 430 / RD 429.
 - 62 Heimsbrunn - Nord commune D 19.
 - 63 Wittenheim - Parking Décathlon.
 - 64 Kingersheim - Kaligone (parking ex-Atlas).
 - 65 Illzach - Parking Carrefour.
 - 66 Sausheim - Parking PSA Echangeur A 35 / RD 55.
 - 67 Sausheim - Carrefour RD 55 / RD 422.
 - 68 Bantzenheim - Parking de la gare.
- Hors région mulhousienne
- 69 Uffholtz - Echangeur RD 83 / RD 431.
 - 70 Cernay - Echangeur RD 83 / RD 2.



Pulversheim : le covoiturage spontané à proximité du carrefour RD 2 / RD 429.



Petit-Landau : une partie des places de la salle polyvalente pourrait être réservée aux covoitureurs (proposition de la commune).

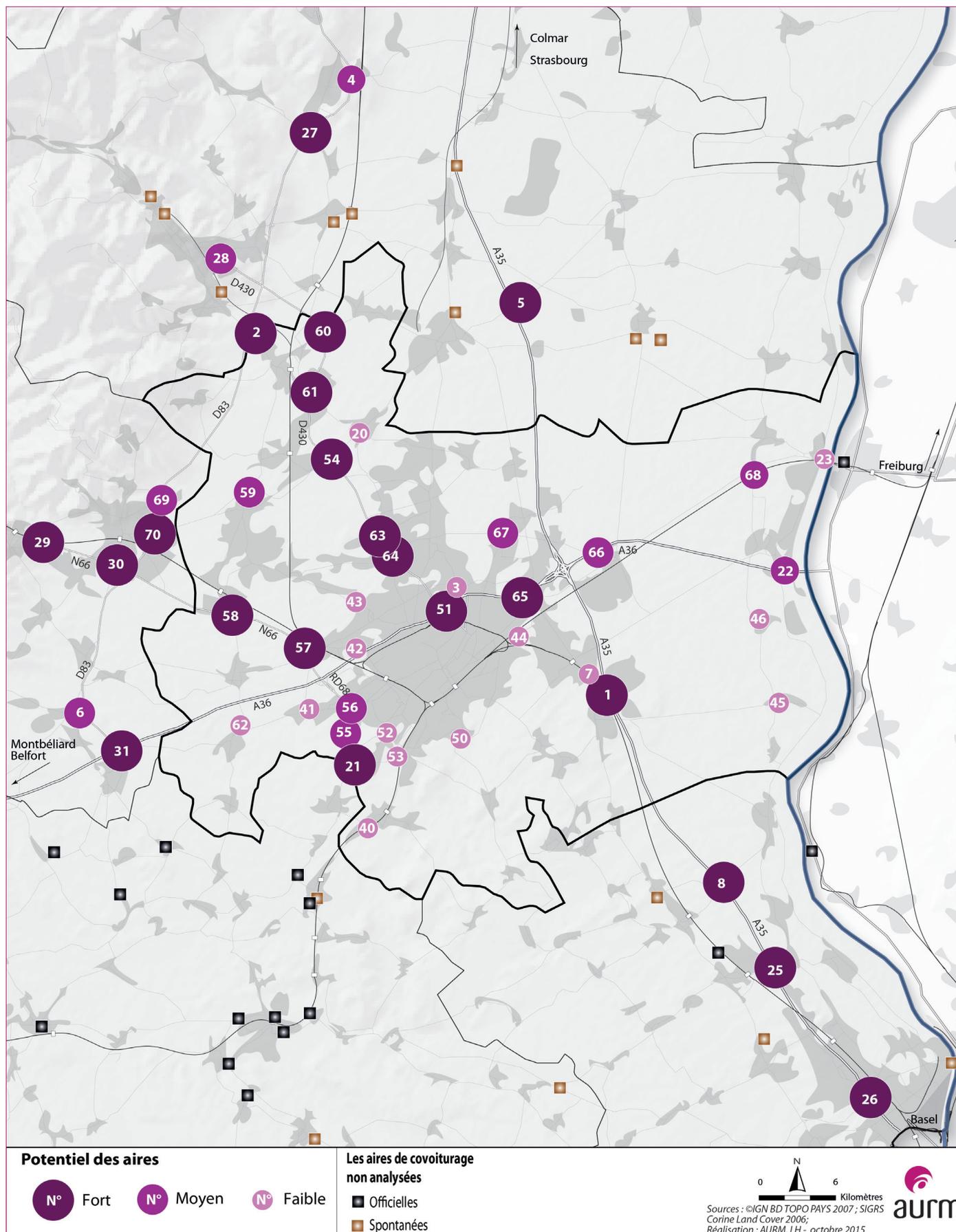


Illzach : des places de l'hypermarché Carrefour pourraient être réservées aux covoitureurs (proposition des partenaires de l'étude).

4. Priorisation des aires de la région mulhousienne



Le potentiel des aires de covoiturage



Les aires présentant un potentiel moyen à fort se situent sur les autoroutes et les 2 x 2 voies. Les aires à faible potentiel se localisent sur le réseau secondaire des 2 x 1 voies.

Des aires à fort potentiel jouxtant les 2 x 2 voies

Le maillage des aires de covoiturage proposé semble être, de prime abord, très ambitieux. C'est pourquoi l'étude a classé ces aires suivant trois niveaux de priorités. La hiérarchisation s'opère sur la base du potentiel de réduction de km voiture. Les données détaillées pour l'ensemble des aires de la région mulhousienne sont consultables P 14-15.

➔ Prioriser les sites identifiés dans la région mulhousienne

Les aires sont classées suivant le nombre de kilomètres potentiellement économisables chaque jour par les navetteurs domicile-travail passant au droit de l'aire :

- **potentiel fort** : > à 200 000 km ;
- **potentiel moyen** : de 100 000 à 200 000 km ;
- **potentiel faible** : < à 100 000 km.

Le dimensionnement à envisager pour une aire à proximité d'une autoroute ou d'une voie express est d'une trentaine de places au minimum. Pour les autres sites, il est recommandé de prévoir cinq à dix places.

Des discussions pourraient être engagées avec les communes et les enseignes pour déterminer plus finement le nombre de places. Pour les enseignes, la réservation de places réservées aux covoitureurs pourrait être progressif (étape 1 : 10 places, étape 2 : 20 places....)

➔ Aires à fort potentiel : 12 sites dont 7 faciles à réaliser

Les 12 aires à potentiel fort sont exclusivement situées au droit des échangeurs des autoroutes et des 2 X 2 voies (RD 430, A 35...). Elles pourraient proposer 420 places réservées aux covoitureurs. Le coût s'élèverait à environ 520 000€.

Sept aires (Kaligone, parking Décathlon à Wittenheim...) nécessiteraient uniquement la mise en place d'une signalétique. En effet les parkings sont déjà en place.

Entre Bollwiller et Wittenheim, des aires pourraient être aménagées (création de parking et signalétique). Cela permettrait de compléter le maillage des aires de covoiturage dans le quart nord-ouest de la région mulhousienne.

➔ Aires à potentiel moyen : 7 sites dont 6 sur parkings existants

Les 7 aires à potentiel moyen se localisent sur des axes routiers importants : RD 68, A 36 (2 X 2 voies) mais dont le trafic routier est inférieur à 10 000 déplacements domicile-travail jour. Elles pourraient proposer environ 140 places réservées aux covoitureurs. Six parkings étant déjà en place, l'investissement serait limité à environ 100 000 €.

➔ Aires à faible potentiel : 15 sites sur le réseau routier secondaire

Les 15 aires à potentiel faible se situent sur le réseau routier secondaire de l'agglomération.

Elles pourraient compter une centaine de places pour un coût estimé de 125 000 €.

➔ La position stratégique de l'aire de covoiturage d'Habsheim

L'aire d'Habsheim est saturée, engendrant un débordement sur les parkings situés à proximité. La commune de Rixheim a été conduite à prendre un arrêté municipal limitant la durée du stationnement à 3h sur les parkings des restaurants situés à proximité de l'aire de covoiturage. Une aire officielle de 18 places a été aménagée au droit de la RD 201/rue de l'aérodrome.

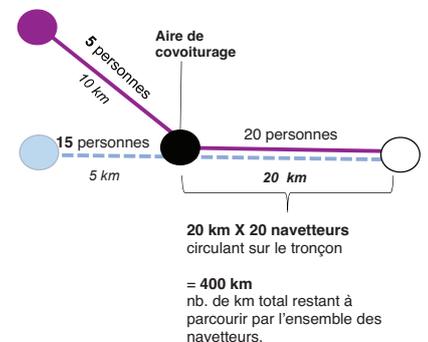
Pour démultiplier les possibilités de covoiturer, il conviendrait de renforcer l'aire de covoiturage d'Ensisheim et de créer des aires plus au sud à hauteur des échangeurs de Sierentz, de Bartenheim ou de Saint-Louis.

L'aire d'Habsheim (30 places) pourrait être renforcée en réservant 40 places du parking de la piscine aux covoitureurs. C'est cette possibilité qui a été retenue dans l'étude. Il conviendrait de réaliser une étude fine, avec les élus et les services techniques de la commune d'Habsheim, de m2A, pour trouver la solution la plus adaptée aux besoins et aux contraintes du site.

Méthode : trois critères d'analyse

Le potentiel de réduction des km voitures

La modélisation permet, à partir d'une aire de covoiturage identifiée, d'évaluer le nombre de km total restant à parcourir par l'ensemble des navetteurs passant par l'aire. Ainsi, le nombre de km potentiellement économisés par la mise en place d'une aire peut être estimé.



L'estimation du coût

L'étude donne des ordres de grandeur de coûts :

- Panneaux : 5 000 € ;
- Aménagement d'une place de parking : 3 000 € ;
- Aménagement de l'entrée du parking : 3 000 €.

⚠ Les éléments de coût donnent des ordres de grandeur. Ils devront être affinés par la suite dans le cadre d'études techniques. La modification éventuelle de la voirie routière en place (tourne à gauche, élargissement de chaussée...) n'est pas chiffrée.

La domanialité

L'étude donne des premières indications sur la domanialité des terrains pressentis pour installer l'aire de covoiturage.

L'étude ne chiffre pas le coût des acquisitions foncières éventuelles.



Aires de covoiturage à FORT POTENTIEL - 12 aires totalisant 420 places

Aire de covoiturage		Potentiel de l'aire			Travaux à réaliser			Domanialité (parkings existants ou terrains)
Commune	N° - Nom	Nb. de dépl. au droit de l'aire	Km moyen restant à parcourir	Total km restant à parcourir	Existence parking	Besoin approx. en places	Ordre de grandeur coût	
Illzach	65 - Parking Carrefour	44 200	26	1 167 600	oui	40	5 000 €	Privé
Habsheim	1 - Parking de la gare *	38 600	28	1 081 200	oui	30 + 40	5 000 €	Publique
Mulhouse	51 - Parking Parc des expositions **	31 200	25	794 700	oui	40	5 000 €	Publique
Kingersheim	64 - Kaligone, parking ex-Atlas	26 500	13	346 700	oui	30	5 000 €	Privé
Wittenheim	63 - Parking Décathlon	21 000	15	322 400	oui	30	5 000 €	Privé
Pulversheim	54 - Carrefour RD 430 / D 2	15 100	16	321 800	non	30	98 000 €	Publique
Feldkirch	61 - Carrefour RD 430 / RD 429	15 600	19	289 600	non	30	98 000 €	Publique
Ungersheim	60 - Carrefour RD 430 / RD 44	15 300	18	276 100	non	30	98 000 €	Publique
Reiningue	58 - Parking plan d'eau	13 800	16	223 700	oui	30	5 000 €	Publique
Bollwiller	2 - Aire repos Nouveau Monde ***	10 200	21	216 700	oui	15 + 15	98 000 €	Publique
Lutterbach	57 - Parking Cité de l'Habitat	14 300	15	207 700	oui	30	5 000 €	Privé
Didenheim	21 - Rond Point RD 68 / RD 8B3	11 700	17	203 200	non	30	98 000 €	Publique

* Aire d'Habsheim : 30 places existantes, proposition de réserver 40 places aux covoitureurs sur le parking de la piscine.

** Aire de la Mertzau : mise en place de l'aire de covoiturage conditionnée par le réaménagement du carrefour RD 430 / A 36.

*** Aire du Nouveau Monde à Bollwiller : 15 places existantes sur terre battue, extension de 15 places, pose d'un enrobé sur l'ensemble des 30 places.

Légende



Aire officielle du CD à renforcer



Aire officielle EPCI ou des communes à renforcer



Aire spontanée à officialiser



Les aires proposées par les communes



Les aires proposées par le groupe de travail de l'étude

Avec des flux supérieurs à 30 000 déplacements et un potentiel supérieur à 800 000 km, **les aires d'Habsheim, de l'hypermarché Carrefour à Illzach et du Parc des Expositions à Mulhouse sont les aires présentant les potentiels les plus importants** (flux importants vers la Suisse venant ou transitant par la région mulhousienne). La réalisation d'une aire sur le parking actuel du Parc des Expositions est conditionnée par le réaménagement du carrefour RD 430 / A 36 inscrit dans le PDMI 2015-2020.

Aires de covoiturage à POTENTIEL MOYEN - 7 aires totalisant 140 places

Aire de covoiturage		Potentiel de l'aire			Travaux à réaliser			Domanialité (parkings existants ou terrains)
Commune	N° - Nom	Nb. de dépl. au droit de l'aire	Km moyen restant à parcourir	Total km restant à parcourir	Existence parking	Besoin approx. en places	Ordre de grandeur coût	
Morschwiller	55 - Parking Ikea	7 700	22	169 670	oui	20	5 000 €	Privé
Mulhouse	56 - Parking Cora Dornach	7 700	22	166 100	oui	20	5 000 €	Privé
Sausheim	66 - Parking PSA ech. A 35 / RD 55	8 800	18	157 100	oui	20	5 000 €	Privé
Wittelsheim	59 - Parking Super U	9 800	16	156 900	oui	20	5 000 €	Privé
Bantzenheim	68 - Parking de la gare	5 600	24	133 900	oui	20	5 000 €	Publique
Sausheim	67 - Carrefour RD 55 / RD 422	7 300	18	130 900	non	20	68 000 €	Privé
Ottmarsheim	22 - Plate-forme douanière	4 000	26	105 500	oui	20	5 000 €	Publique

Légende



Aire officielle du CD à renforcer



Aire officielle EPCI ou des communes à renforcer



Aire spontanée à officialiser



Les aires proposées par les communes



Les aires proposées par le groupe de travail de l'étude

Aires de covoiturage à FAIBLE POTENTIEL - 15 aires totalisant 100 places

Aire de covoiturage		Potentiel de l'aire			Travaux à réaliser			Domanialité (parkings existants ou terrains)
Commune	N° - Nom	Nb. de dépl. au droit de l'aire	Km moyen restant à parcourir	Total km restant à parcourir	Existence parking	Besoin approx. en places	Ordre de grandeur coût	
Illzach	3 - Parking Espace 110 *	7 700	13	96 700	oui	12 + 8	5 000 €	Publique
Chalampe	23 - Parking Intermaché	2 600	30	76 900	oui	5	5 000 €	Privé
Riedisheim	44 - Rue de l'industrie	3 200	24	76 200	non	5	23 000 €	Publique
Rixheim	7 - Parking RD 201**	1 900	26	49 900	oui	18	-	Publique
Heimsbrunn	62 - Nord commune D 19	2 200	19	42 800	non	5	23 000 €	Privé
Brunstatt	53 - Carrefour D8B1 / RD 433	2 400	17	39 700	non	5	23 000 €	Publique
Pfastatt	42 - Parking Super U	2 400	15	35 800	oui	5	5 000 €	Privé
Morschwiller	41 - Parking de la Salle polyvalente	1 500	22	33 800	oui	5	5 000 €	Publique
Pfastatt	43 - Parking Intermarché	1 700	20	33 600	oui	5	5 000 €	Privé
Mulhouse	52 - Parking UHA	3 500	5	19 100	oui	5	5 000 €	Publique
Petit-Landau	45 - Parking de la Salle polyvalente	600	25	15 500	oui	5	5 000 €	Publique
Hombourg	46 - Parking Rue d'Ottmarsheim	1 300	10	12 900	oui	5	5 000 €	Publique
Mulhouse	50 - Parking Hôpital E. Muller	1 400	5	6 700	oui	5	5 000 €	Publique
Pulversheim	20 - Carrefour RD 2 / RD 429	600	10	5 700	oui	5	5 000 €	Privé
Zillisheim	40 - Parking de la Gare ***	100	10	1 000	oui	5	5 000 €	Publique

* Aire du parking de l'Espace 110 à Illzach : un total de 20 places réservées aux covoitureurs.

** Aire du parking RD 201 à Rixheim : 18 places aménagées en 2015, réservées aux covoitureurs, à l'angle RD 201 / rue de l'Aérodrome.

*** Aire du parking de la gare à Zillisheim : extension du parking de la gare à l'étude (non chiffrée dans le tableau).

Légende



Aire officielle du CD à renforcer



Aire officielle EPCI ou des communes à renforcer



Aire spontanée à officialiser



Les aires proposées par les communes



Les aires proposées par le groupe de travail de l'étude

Le potentiel intéressant des aires de la bande rhénane

La bande rhénane pourrait disposer de **5 aires de covoiturage**. Les aires proposées à Petit-Landau, Hombourg, Ottmarsheim se situeraient sur des parkings publics existants. A Chalampé, l'aire se situerait sur le parking d'Intermarché. Les utilisateurs des aires d'Ottmarsheim, de Chalampé, de Bantzenheim et de Hombourg pourraient réduire d'environ 50km/jour leurs distances parcourues en voiture.



Bantzenheim : le site de la gare propice à la création de places réservées aux covoiturage.

Un investissement à relativiser

L'existence de nombreux parkings dans la région mulhousienne pourrait rendre la mise en place d'aires de covoiturage beaucoup plus aisée. Sur les 34 aires de covoiturage potentielles de la région mulhousienne, **25 pourraient être créées sur des parkings déjà en place**. L'investissement se limiterait dans ce cas à l'installation de panneaux pour un coût d'environ 120 000€.



Kingersheim : l'existence de parkings peu utilisés au niveau du Kaligone (parking ex-Atlas).

Le nécessaire suivi de la fréquentation des aires

Un suivi de la fréquentation des premières aires créées est à réaliser. Il permettrait d'évaluer la fréquentation et le fonctionnement des aires afin d'**ajuster la politique publique de covoiturage aux développements futurs**.



Bollwiller : les places de l'aire de covoiturage du Nouveau Monde sont toutes utilisées.

Suites à donner

La proposition de schéma n'est pas une fin en soi. Il est **un outil évolutif**. Les propositions d'implantations **peuvent évoluer suite aux discussions avec les élus et les partenaires de terrain**. L'un des intérêts de l'étude est la mise en place d'un **modèle d'analyse multicritère**. De nouvelles aires peuvent être analysées sur la base des mêmes paramètres. Le schéma pourrait déboucher sur 10 suites possibles à donner.

- 1** Echanger avec les communes et les enseignes sur l'opportunité de réaliser une aire de covoiturage.
- 2** Réaliser, pour chaque aire retenue, une **fiche technique** avec les services idoines des collectivités : nombre de places aménageables, plan de masse, évaluation du coût, analyse des contraintes environnementales....
- 3** Monter un **programme d'investissement pluriannuel** d'aires de covoiturage en faisant un tour de table financier: Etat (DIR-Est), Conseil Départemental, EPCI, programme Interreg et élaborer des conventions avec les supermarchés.
- 4** Parallèlement à la création d'aires de covoiturage, **lancer une campagne de communication énergique** pour encourager la pratique du covoiturage et l'utilisation des aires.
- 5** Inscrire la proposition de schéma et de ses principes dans le **SCOT** et le **PDU** de la région mulhousienne.
- 6** Contribuer aux réflexions de l'Interscot du Haut-Rhin : propositions d'aires situées dans la région mulhousienne et au-delà.
- 7** Suivre l'utilisation des aires de covoiturage au cours du temps: analyse des succès et des échecs et effectuer les ajustements nécessaires.
- 8** Faire vivre en permanence le schéma : une commune ou tout autre acteur a la possibilité d'être moteur pour réaliser une aire non présente dans le schéma ou de modifier la position des aires proposées.
- 9** Prendre en compte le covoiturage dans son ensemble : aire de covoiturage, stationnement réservé aux covoitureurs (entreprises, parkings en ouvrage, parking des gares TER) et expérimenter les voies réservées aux véhicules à occupation multiple.
- 10** Anticiper pour le long terme les besoins générés par un covoiturage de masse : passage de 1,04 personnes par voiture à 1,10 personnes pour les déplacements domicile-travail. En faisant l'hypothèse que tous les nouveaux covoitureurs utilisent les aires de covoiturage, les besoins de stationnement dans les aires pourraient atteindre plus de **2000 places**. Le nombre de places à réserver aux covoitureurs, notamment sur les lieux de travail **pourrait atteindre le chiffre de 2 500** dans la région mulhousienne !



Eure : esquisse de l'aire de Douains comprenant 62 places pour un montant de 300 000 € (source : <http://www.ledemocratevernonnais.fr>).



Grand Lyon : campagne de communication en faveur du covoiturage (source : <http://www.covoiturage-grandlyon.com>).



Canada : voie réservée aux covoitureurs sur autoroute à Laval (source : <http://www.lapresse.ca/le-soleil>).

A court terme, avec des moyens financiers modestes, de nombreuses aires de covoiturage pourraient voir le jour. Elles pourraient servir de test. Elles pourraient ainsi constituer la première pierre d'une politique de covoiturage encore plus ambitieuse avec la création d'aires de covoiturage au droit des échangeurs autoroutiers et de voies réservées aux covoitureurs sur les autoroutes et les voies express. L'installation des aires de covoiturage est donc totalement modulable au cours du temps. Les risques financiers pour la collectivité sont limités.



Annexes

Annexe n° 1 : les quatre grandes étapes de l'étude.

Annexe n° 2 : le glossaire.

Annexe n° 3 : le courrier du 28 04 2015.



Annexe n° 1 : les quatre grandes étapes de l'étude

Le synoptique à droite décrit les 4 grandes étapes de l'élaboration du schéma d'aires de covoiturage. Pour faciliter la lecture, chaque partie est identifiée par sa propre couleur dans l'étude.

Précisions

La faisabilité technique et environnementale des aires de covoiturage proposées dans le schéma devra être analysée par les services idoines des communes, des intercommunalités, du Conseil Départemental et de l'Etat.

Les coûts indiqués dans l'étude donnent des ordres de grandeur. Des chiffrages plus précis seront à établir dans des études techniques détaillées.

1. Diagnostic :

Etat des lieux des aires en place, analyse des déplacements domicile-travail.



2. Objectifs :

Cinq objectifs illustrés par cinq retours d'expériences.



3. Proposition de maillage :

Près de 50 aires de covoiturage potentielles identifiées dans la région mulhousienne et ses territoires limitrophes sud-Alsace.



4. Priorisation :

Classement des aires de covoiturage de la région mulhousienne sur la base du potentiel de réduction km voiture.

Annexe n° 2 : le glossaire

AURM	Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne
CD	Conseil Départemental
CEREMA	Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
P + R	Parking Relais
PCT	Plan Climat Territorial
PDMI	Programme De Modernisation des Infrastructures
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PETR	Pôle d'Equilibre Territoriaux et Ruraux
PLU	Plan Local d'Urbanisme
RD	Route Départementale
RN	Route Nationale
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
TCU	Transport en Commun Urbain (Soléa)
TER	Transport Express Régional
UHA	Université de Haute Alsace

Annexe n° 3 : le courrier du 28 04 2015



Dossier suivi par :
Brigitte d'Aranda
06 08 01 17 50

**A l'attention des maires des 40 communes
du Pays de la région mulhousienne**

Mulhouse, le 28 avril 2015

Monsieur le Maire, cher Collègue,

Le Pays de la région mulhousienne lance une action en faveur du covoiturage domicile-travail. Pour cette action - en cours d'élaboration- il est envisagé un volet étude stratégique sur la localisation des aires de covoiturage sur l'ensemble des communes du Pays.

Un recensement de ces aires officielles ou non est en cours, en collaboration avec le Conseil départemental du Haut-Rhin et l'Agence d'urbanisme de la région mulhousienne (AURM).

Dans ce cadre, il nous serait utile que vos services puissent transmettre à l'AURM les données suivantes :

- la localisation des aires de covoiturage officielles ou non (de préférence sous forme d'une carte),
- l'évaluation du nombre de places sur chaque aire (officielle ou non).

Ces informations sont à transmettre à Ludovic Hoerd, AURM- 33, avenue de Colmar
68200 Mulhouse ou par mail : ludovic.hoerd@aurm.org

Nous ne manquerons pas de vous tenir informé de la suite qui sera donnée à l'issue de ce travail. D'avance, je vous remercie de votre collaboration et vous prie de croire, Monsieur le Maire, cher Collègue, à l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Président,

Vincent Hagenbach

Le courrier a été envoyé aux 40 communes de la région mulhousienne. 16 communes ont répondu dont :

- 2 ont mentionné disposer d'une aire officielle (Illzach et Habsheim) ;
- 14 ont mentionné ne disposer ni d'aires officielles, ni d'aires spontanées (Baldersheim, Berwiller, Eschentwiller, Feldkirch, Hombourg, Kingersheim, Lutterbach, Morschwiller, Niffer, Petit-Landau, Pfastatt, Riedisheim, Staffelfelden, Zillisheim) ;
- 6 ont proposé des sites pour aménager des aires de covoiturage (Hombourg, Morschwiller, Petit-Landau, Pfastatt, Riedisheim, Zillisheim).



Source des illustrations : AURM sauf mention contraire.

Le schéma des aires de covoiturage de la région mulhousienne a été piloté par :

- le **Pays de la région mulhousienne**.
- le **syndicat mixte du SCoT de la région mulhousienne** représenté par le pôle aménagement de m2A.

L'AURM a associé, en appui technique, le Conseil Départemental du Haut-Rhin. Les partenaires, membres de l'agence d'urbanisme, ont été informés de l'avancement du dossier.



Etude éditée et imprimée par :

L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne

Rédaction :

Stéphane DREYER

stephane.dreyer@aurm.org - tel : 03.69.77.60.81

Cartographies : Ludovic HOERDT.

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

AURM

33 avenue de Colmar - 68200 MULHOUSE
Tél. : 03 69 77 60 70 - Fax : 03 69 77 60 71

Version provisoire : 28 10 2015

www.aurm.org

 agence d'urbanisme de la région mulhousienne