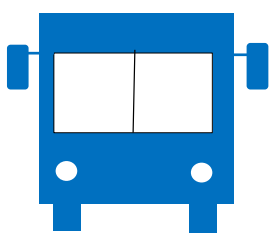
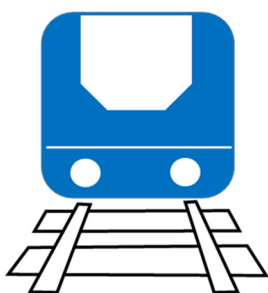




Schéma directeur des mobilités du Haut-Rhin

(version 0)



Janvier 2023



SOMMAIRE

| | |
|---|-----------|
| A. Préambule..... | 5 |
| B. Le contexte et les enjeux | 6 |
| 1. Le Haut-Rhin : un territoire multipolarisé..... | 6 |
| 2. Un maillage des transports qui a des atouts mais qui reste perfectible..... | 7 |
| 3. La donne a changé | 8 |
| C. Les transports collectifs..... | 9 |
| 1. Un Réseau Express Métropolitain pour créer un choc d’offre..... | 9 |
| 2. Le ferroviaire | 9 |
| 2.1. De grandes opportunités transfrontalières | 9 |
| 2.2. D’où l’objectif de connecter le Haut-Rhin aux réseaux express « des voisins » | 10 |
| 2.3. ACTIONS : moyen et long termes..... | 11 |
| 3. Des lignes de car express..... | 12 |
| 3.1. Elargir le public cible..... | 12 |
| 3.2. ACTIONS : des dessertes express complémentaires au rail | 12 |
| 4. Les pôles d’échanges | 14 |
| 4.1. Le rôle stratégique des gares..... | 14 |
| 4.2. ACTIONS : adapter le projet au contexte local..... | 14 |
| 5. Renforcer les réseaux de transports urbains..... | 15 |
| 5.1. Des améliorations nécessaires | 15 |
| 5.2. ACTIONS : extensions tramway et restructurations des réseaux de bus..... | 15 |
| D. Les aménagements cyclables..... | 16 |
| 1. Vers un réseau vélo plus performant..... | 16 |
| 2. ACTIONS : travailler ensemble pour booster la pratique du vélo | 17 |
| E. Les nouveaux services | 18 |
| 1. Le covoiturage..... | 18 |
| 1.1. Un foisonnement d’initiatives | 18 |
| 1.2. ACTIONS : se coordonner à l’échelle du Haut-Rhin et lancer un service en commun..... | 18 |
| 2. Les bornes de recharge des véhicules électriques..... | 19 |
| 2.1. Des manques en 2022..... | 19 |
| 2.2. ACTIONS : s’appuyer sur Territoire d’Energie Alsace | 19 |
| 3. Mobilités et applications numériques..... | 20 |
| 3.1. L’opportunité du compte mobilité de l’agglomération mulhousienne | 20 |
| 3.2. L’application TRACE et le projet d’une nouvelle billettique..... | 20 |
| 3.3. Fluo Grand Est..... | 20 |
| 3.4. ACTIONS : profiter du compte mobilité au-delà de l’agglomération mulhousienne | 20 |
| 4. Centrale de mobilité..... | 21 |
| 4.1. Un point de contact unique pour tous les services de transport du Haut-Rhin ? | 21 |
| 4.2. ACTIONS : une opportunité à étudier | 21 |



| | |
|---|-----------|
| F. Qualité de l'air et Zone à Faible Emission-mobilité (ZFE-m) | 22 |
| 1. Une ZFE dans l'agglomération mulhousienne avant fin 2024..... | 22 |
| 2. L'enjeu d'élargir la concertation à l'échelle du Haut-Rhin..... | 22 |
| 2.1. La pollution ne connaît pas de frontières..... | 22 |
| 2.2. Des déplacements quotidiens dépassant largement m2A | 23 |
| 2.3. Le point dur des territoires hors ZFE | 23 |
| 3. ACTIONS : une démarche à deux échelles | 23 |
| | |
| G. Autres sujets | 24 |
| 1. Les liaisons touristiques | 24 |
| 1.1. Un sujet dynamique..... | 24 |
| 1.2. ACTIONS : définir une stratégie de mobilité touristique | 24 |
| 2. Le transport de marchandises | 25 |
| 2.1. Des enjeux à plusieurs échelles | 25 |
| 2.2. ACTIONS : capacité ferroviaire et verdissement..... | 25 |
| 3. L'enjeu du suivi des déplacements et des politiques de transport..... | 26 |
| 3.1. En 2022, une connaissance encore trop fragmentée | 26 |
| 3.2. ACTIONS : disposer d'une information fine à l'échelle du Haut-Rhin | 26 |

GLOSSAIRE

| | |
|------------------------|---|
| Afut Sud Alsace | Agence de fabrique urbaine et territoriale Sud Alsace |
| AIP | Appel à Initiatives Privées |
| AOM | Autorité Organisatrice de la Mobilité |
| AVP | Avant-Projet |
| CA | Communauté d'Agglomération |
| CC | Communauté de Communes |
| CCI | Chambre de Commerce et d'Industrie |
| CEA | Collectivité Européenne d'Alsace |
| CEREMA | Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement |
| CMA | Chambre de Métiers d'Alsace. |
| COM | Contrat Opérationnel de Mobilité |
| CPER | Contrat de Projet Etat-Région |
| CTS | Compagnie des Transports Strasbourgeois |
| DIRIGE | Dispositif d'Intervention Régional d'Intermodalité |
| DREAL | Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement |
| DSP | Délégation de Service Public |
| EAP | EuroAirport |
| EMA | Enquête Mobilité Allégée |
| EMC2 | Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema |
| EMS | Eurométropole de Strasbourg |
| EPCI | Etablissement Public de Coopération Intercommunale |
| ETB | Eurodistrict Trinational de Bâle |
| GHRMSA | Groupe Hospitalier de la Région de Mulhouse et Sud-Alsace |
| GNC | Gaz Naturel Comprimé |
| GNL | Gaz Naturel Liquéfié |
| GNV | Gaz Naturel pour Véhicules |
| INSEE | Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques |
| IRVE | Infrastructure de Recharge de Véhicules Électriques |
| LOM | Loi d'Orientation des Mobilités |
| m2A | Mulhouse Alsace Agglomération |

| | |
|---------------|---|
| NOx | Dioxyde d'Azote |
| P + R | Parking Relais |
| PA | Projet d'Agglomération |
| PCAET | Plan Climat Air Energie Territorial |
| PDU | Plan de Déplacements Urbains |
| PETR | Pôle d'Equilibre Territorial et Rural |
| PL | Poids Lourd |
| PLUI | Plan Local d'Urbanisme Intercommunal |
| PMR | Personne à Mobilité Réduite |
| PN | Passage à Niveau |
| PTRTE | Pacte Territorial de Relance et de Transition Ecologique |
| RD | Route Départementale |
| REM | Réseau Express Métropolitain |
| REME | Réseau Express Métropolitain Européen |
| RER | Réseau Express Régional |
| REV | Réseau Vélo Express |
| RGE | Région Grand Est |
| SCOT | Schéma de Cohérence Territoriale |
| SDIRVE | Schéma Directeur des Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electriques |
| SEM | Services Express Métropolitain |
| SNCF | Société Nationale des Chemins de fer Français |
| TAD | Transport A la Demande |
| TC | Transports Collectifs |
| TEA | Territoire d'Energie d'Alsace |
| TER | Transport Express Régional |
| TRACE | Transports de Colmar et Environs |
| VAE | Vélo à Assistance Electrique |
| VNF | Voies Navigables de France |
| ZFE-m | Zone à Faibles Emissions-mobilité |
| 5A3F | Aménagements pour l'Amélioration des Accès Autoroute-Agglomération des 3 Frontières |



A. PREAMBULE

Dans le Haut-Rhin, les déplacements du quotidien dépassent largement les périmètres des intercommunalités. Ils sont majoritairement réalisés en voiture. Pourtant, les enjeux air-climat-énergie, de santé et d'amélioration du cadre de vie nécessitent de changer les pratiques de déplacement, au quotidien et à l'échelle du bassin de vie. Pour y arriver, il est impératif de proposer des alternatives crédibles à la voiture individuelle à un maximum de nos concitoyens.

Les 13 communautés de communes du département ont pris en 2021 la compétence transport pour la mobilité du quotidien. Elles sont devenues Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Les communautés d'agglomérations de Colmar, Mulhouse et de Saint-Louis sont déjà des AOM et gèrent des réseaux de Transport en Commun (TC).

La Région Grand Est, elle, est en charge des Transports Express Régionaux (TER Fluo Grand Est) et des lignes interurbaines de cars. Depuis la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), elle est également chargée d'organiser les modalités de l'action commune des AOM, c'est-à-dire de formaliser les coopérations entre les autorités responsables des transports, dans un **Contrat Opérationnel de Mobilité (COM)**, à l'échelle d'un Bassin de Mobilité. Le périmètre de ce bassin correspond à celui du département du Haut-Rhin, à l'exception du Val d'Argent dont les flux sont plus nombreux avec Sélestat et ses environs.

La Collectivité Européenne d'Alsace (CEA), quant à elle, est responsable des infrastructures routières départementales et des autoroutes.

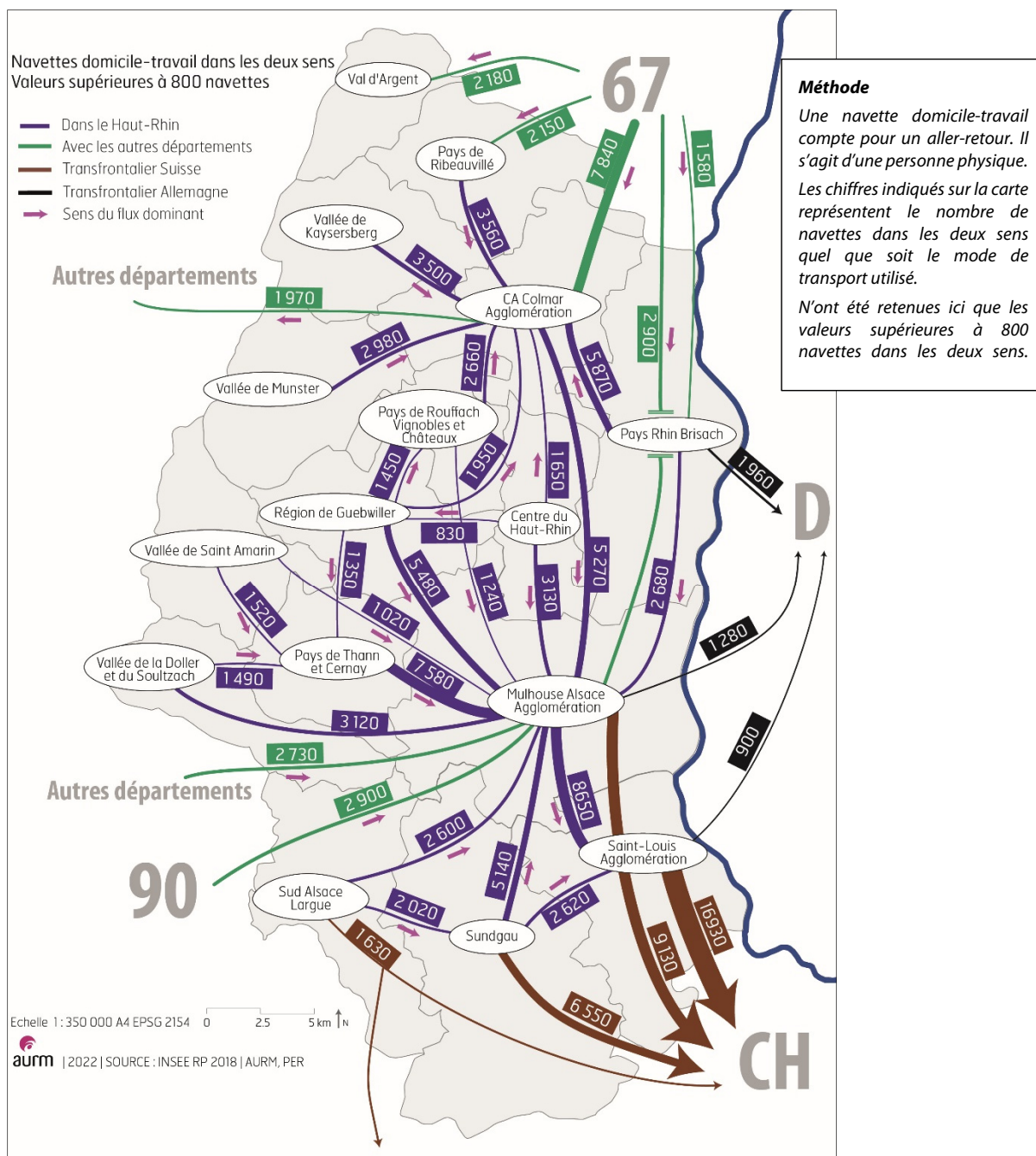
Enfin, le **volet mobilité du Contrat de Projet État / Région (CPER)** est actuellement en cours d'élaboration. Celui-ci va flécher des projets structurants pour la période 2023-2027.

Forts de ces constats, les Présidents des 16 EPCI du Haut-Rhin ont souhaité construire ensemble une **vision partagée** des mobilités en partant des préoccupations du terrain. Il s'agit pour ces EPCI d'être forces de proposition et de défendre ensemble les solutions qui leurs paraissent pertinentes pour répondre aux défis du territoire et s'engager volontairement vers des mobilités plus durables. Après consultation et/ou concertation avec l'Etat, la Région Grand Est, la CEA, les Pôles d'Equilibre Territoriaux et Ruraux (PETR) et l'agglomération de Bâle, **des positions communes se dégagent sur la nécessité de lignes express**, pour créer un maillage interurbain attractif, **sur de nouveaux services comme le covoiturage** pour une desserte plus fine du territoire, sur l'intérêt de simplifier l'accès aux services, **sur l'importance d'un réseau vélo cohérent et performant**, sur les bornes de recharge des véhicules électriques, sur la Zone à Faible Emission mobilité (ZFE-m), sur les transports de marchandises ou encore les liaisons touristiques.

Ce schéma directeur des mobilités (version 0) est une **première étape**. Il permet à l'ensemble des intercommunalités du Haut-Rhin de **parler d'une seule voix**. Il facilitera la prise en compte des projets portés par les territoires dans le CPER et le COM. Il a vocation à alimenter une **concertation plus large**, du type « **Grenelle des mobilités** », qui pourrait être portée par la Région Grand Est, et à se traduire, ces prochains mois et années, par des engagements opérationnels pour mettre en œuvre cette vision de l'avenir des mobilités dans le Haut-Rhin.

B. LE CONTEXTE ET LES ENJEUX

1. Le Haut-Rhin : un territoire multipolarisé

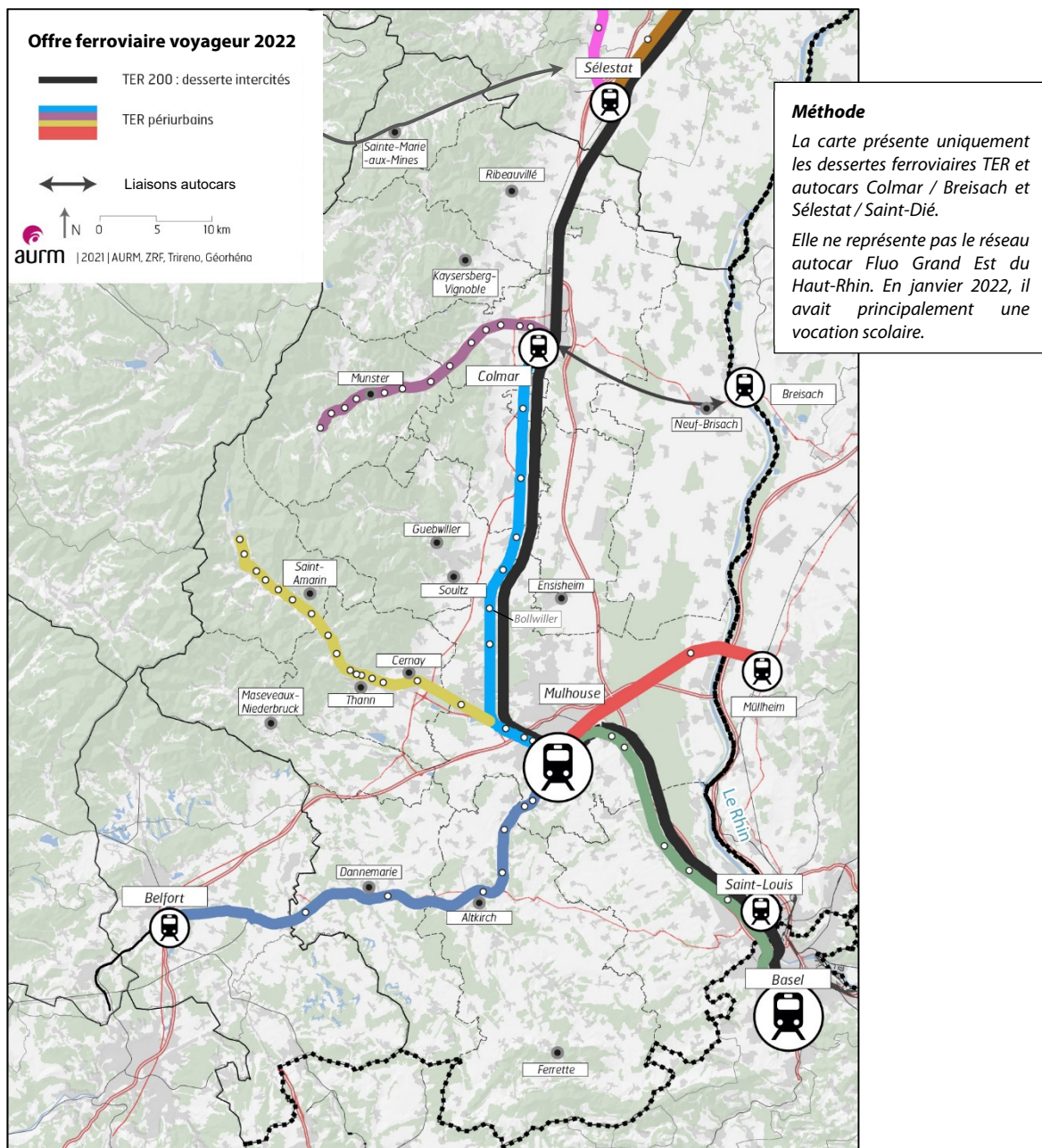


L'analyse des navettes domicile travail de l'INSEE entre les différentes intercommunalités et les régions voisines, confirme **l'attractivité de Bâle** et dessine un **réseau de villes**, dont les principaux pôles sont les agglomérations de Colmar, Mulhouse, et Saint-Louis.

16 930 habitants de Saint-Louis Agglomération, 9 130 de m2A et 6 550 du Sundgau vont principalement travailler en Suisse alémanique. Les 1 630 travailleurs frontaliers de la communauté de communes Sud Alsace Largue se dirigent aussi bien vers la Suisse romande que la Suisse alémanique. Les flux d'actifs sont donc massifs vers la confédération.

A noter que les flux s'élèvent seulement à quelques milliers de travailleurs frontaliers vers l'Allemagne.

2. Un maillage des transports qui a des atouts mais qui reste perfectible



Le territoire est traversé par la ligne TER 200 Strasbourg / Sélestat / Colmar / Mulhouse / Saint-Louis / Bâle qui a **une vocation intercités**. Elle est cadencée à 30 minutes de 5 heures à 20 heures du lundi au samedi (61 TER/jour). À l'échelle du département, cette ligne TER constitue une **colonne vertébrale** pour les déplacements interurbains. Elle rencontre un franc succès depuis 20 ans à tel point que depuis plusieurs années, elle est régulièrement saturée aux heures de pointe, avec de nombreux voyageurs contraints à rester debout entre le Nord du Haut-Rhin et le Centre-Alsace.

L'offre TER 200 est complétée par des **lignes TER périurbaines** qui s'arrêtent dans toutes les gares : Mulhouse Bâle (45 TER / jour), Mulhouse Belfort (10 à 40 TER / jour suivant les gares), Mulhouse Thann (90 TER / Trains par jour) et Mulhouse Kruth (30-35 TER / jour suivant les gares), Mulhouse-Müllheim (14 TER / jour), Mulhouse-Colmar (30 à 40 TER / jour suivant les gares) et Colmar-Metzeral (20 à 40 TER / jour suivant les gares).

La Région Alsace est l'autorité organisatrice du réseau TER depuis 1998. Elle était l'une des six régions à expérimenter le transfert de l'organisation et du financement des transports régionaux avant que cela ne soit généralisé à l'ensemble des régions françaises en 2002. Dans ce cadre, au cours des deux premières décennies des années 2000, l'offre ferroviaire du département a été **multipliée par deux**.



Sur la route, malgré quelques lignes structurantes comme Colmar / Breisach ou Sélestat / Saint-Dié, le réseau autocar Fluo Grand Est du Haut-Rhin est utilisé à 80 % par des scolaires. Il présente des **offres modestes** et des **temps de parcours trop longs** pour être attractif auprès d'autres publics, comme les actifs par exemple.

Des évolutions significatives ont été mises en place par la Région Grand Est en septembre 2022, concernant les tarifs (abonnement unique pour les collégiens et les lycéens, carte demi-tarif, tarif unique de 4€ pour les cars...) ou encore l'offre, avec le lancement de navettes autocar entre Guebwiller et Bollwiller et entre Guebwiller et Rouffach.

Dans le Nord du Haut-Rhin, un travail d'articulation vient d'être lancé entre les réseaux autocar Fluo 68 et autobus de la TRACE de Colmar Agglomération, afin d'optimiser les lignes urbaines et interurbaines au bénéfice des usagers.

Toutefois, malgré ces améliorations, les secteurs du Sundgau, de la plaine et des vallées (Doller, Florival, Kaysersberg et Val d'Argent) ne disposent pas de dessertes performantes en car et l'attractivité des lignes interurbaines reste donc largement perfectible à l'échelle du département.

3. La donne a changé

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) est entrée en vigueur fin 2019. Elle fixe, entre autres, l'objectif de tripler le nombre de covoitureurs d'ici 2024, de doubler la part modale du transport ferroviaire dans les déplacements du quotidien et de réduire de 37,5 % les émissions transport en 2030. La neutralité carbone doit être atteinte en 2050.

La Loi Climat et Résilience a été promulguée à l'été 2021. Elle instaure des Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) pour les unités urbaines comptant plus de 150 000 habitants. Elles devront être instaurées au plus tard le 31 décembre 2024. L'agglomération mulhousienne est concernée, mais pas seulement. En effet, plus de 36 000 personnes se rendent chaque jour, depuis les intercommunalités voisines, dans m2A pour travailler. Tout le bassin de vie Sud Alsace sera donc concerné.

Plus récemment, le mercredi 8 juin 2022, le Parlement Européen a voté l'interdiction de la vente de voitures neuves thermiques à partir de 2035.

Dans le même temps, les prix des énergies ont explosé et les records de sécheresse et de température se multiplient.

Il y a donc un triple enjeu : développer des alternatives attractives à la voiture individuelle, anticiper la généralisation des véhicules propres qui seront sans doute majoritairement électriques pour les particuliers et changer durablement les pratiques de mobilité en faveur de déplacements plus doux et plus verts.



C. LES TRANSPORTS COLLECTIFS

1. Un Réseau Express Métropolitain pour créer un choc d'offre

Un Réseau Express Métropolitain (REM) repose sur l'idée de réaliser un choc d'offre, de crédibiliser l'usage des transports collectifs. Pour atteindre cet objectif, les conditions sont les suivantes :

- Une **offre TER ambitieuse** : amplitude horaire importante, un service incitatif le week-end, des fréquences renforcées notamment en heures de pointe, diamétralisation des dessertes ferroviaires etc.
- Des **lignes autocars express** pour compléter l'offre ferroviaire.
- Des **gares attractives** pour faciliter le passage d'un mode de déplacement à un autre (intermodalité) tout en permettant un accès confortable et sécurisé à pied et à vélo.

SNCF Réseau a identifié l'étoile ferroviaire mulhousienne et sa connexion avec Bâle pouvant faire l'objet d'un REM. L'idée de décliner ce concept à l'échelle du Haut-Rhin a donc d'autant plus de sens.

2. Le ferroviaire

2.1. De grandes opportunités transfrontalières

Le Haut-Rhin bénéficie d'un **contexte favorable** en se situant à **proximité immédiate de 3 REM**.

Le RER trinational de Bâle – Suisse, Allemagne, France

D'ici 2040, l'agglomération trinationale de Bâle va accueillir 138 000 habitants et 89 000 emplois supplémentaires. Elle est donc en pleine croissance, avec la volonté de réduire fortement la place de la voiture au profit de mobilités vertueuses.

C'est l'enjeu du projet de RER de Bâle. Il consiste à augmenter l'offre sur les 7 branches de l'étoile ferroviaire et à créer des liaisons directes et diamétralisées depuis la France, l'Allemagne et la Suisse, en supprimant les correspondances obligatoires à Bâle. Un grand nombre d'étapes sont financées jusqu'à 2035 pour un coût de l'ordre de 2 Md CHF. La dernière étape, à un horizon plus lointain 2040-2045, consistera à réaliser un tunnel sous le Rhin connectant les gares SBB et de Badischer Bahnhof : projet du « *Hertzstück* ». A cet horizon, il n'y aura plus ligne terminus Bâle. Des liaisons directes relieront Liestal à Mulhouse, Rheinfelden à l'EAP ou Lörrach à Rheinfelden en passant par Bâle. La confédération a débloqué 100 MCHF pour les études du Hertzstück, dont le coût se chiffre à plusieurs Md CHF.

Le RER trinational est donc un **projet structurant transfrontalier** et une grande opportunité pour le développement des mobilités alternatives dans le Haut-Rhin.

Le Réseau Express Métropolitain Européen (REME) de Strasbourg – France

L'idée a émergé lors de la démarche Grenelle des mobilités de l'Eurométropole. Il y a un volet ferroviaire et un volet autocar avec la mise en place de lignes de cars express sur voies réservées. Il s'agit d'intensifier fortement les dessertes ferroviaires autorisées par la mise à 4 voies du tronçon Strasbourg / Vendenheim. La diamétralisation des dessertes permettra de renforcer l'offre TER.

Ce projet va s'opérer en 3 étapes : décembre 2022 = 40 % TER en plus, 2025 = renforcement des dessertes transfrontalières, à partir de 2030 = projet plus ambitieux avec des investissements d'infrastructures. Les dessertes prévues du REME iront jusqu'à Sélestat. Certaines missions seront prolongées jusqu'à Colmar.

Ce Réseau Express Métropolitain est aujourd'hui une **référence en France**.

Le Breisgau S-Bahn de Fribourg – Allemagne

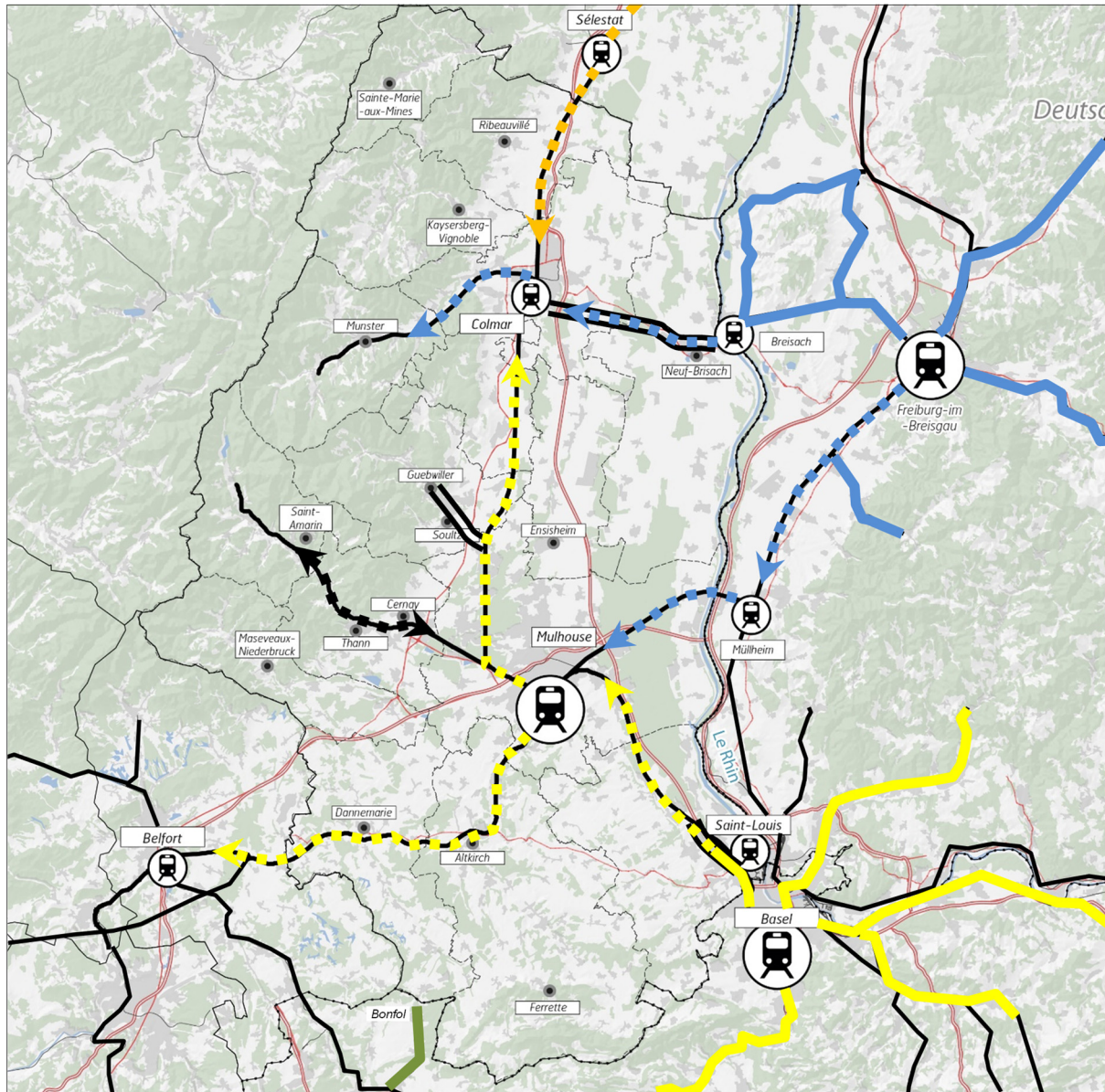
La démarche a consisté à renforcer l'offre ferroviaire et à restructurer les dessertes autocars. Près de 500 M€ ont été investis pour l'électrification, la modernisation des voies et des quais, la réalisation de nouvelles gares etc. Il a fallu une vingtaine d'années entre la première idée et l'aboutissement de la réalisation. Ce réseau pourrait **se connecter côté France vers Colmar et Mulhouse**.

Sans oublier la modernisation de la ligne ferroviaire Bonfol / Porrentruy – Suisse

40 MCHF vont être investis pour moderniser la ligne Porrentruy / Bonfol. La commune de Bonfol est toute proche de la France. Il y a un **vrai enjeu à se connecter**, par autocar depuis la France, à cette ligne des chemins de fer du Jura.

2.2. D'où l'objectif de connecter le Haut-Rhin aux réseaux express « des voisins »

Les principes de dessertes ferroviaires 2040



Légende

Réseaux ferroviaires

- En fonctionnement en 2022
- Réactivations / créations de nouvelles voies

Réseaux RER ferroviaires

- Breisgau S-Bahn 2022
- Breisgau S-Bahn 2040
- REME Strasbourg 2022
- REME Strasbourg 2040
- RER trinational de Bâle 2022
- RER trinational de Bâle 2028 - 2030
- RER trinational de Bâle 2040

Renforcements lignes ferroviaires

- Bonfol – Porrentruy (projet en cours)
- Kruth-Thann-Mulhouse et Colmar-Metzeral (2040)

Réalisation :
AURM – SDR





La carte de la page de gauche présente les **REM ou S-Bahn en 2022** ainsi que leurs **extensions potentielles à un horizon 2040** pour **irriguer le Haut-Rhin** :

- Breisgau-S-Bahn de Freiburg : à étendre vers Colmar et au-delà, dans la vallée de Munster, et liaison avec Mulhouse à améliorer (renforcement de l'offre et des liaisons sans correspondance).
- REME de Strasbourg : à prolonger jusqu'à Colmar avec la réactivation des gares de Saint-Hippolyte, de Ribeauvillé, d'Ostheim-Beblenheim et de Benwihr.
- RER trinational de Bâle : dessertes prévues en 2028-2030 vers l'EAP et Mulhouse, à long terme prolonger les liaisons vers Colmar et Belfort ce qui permettrait des connexions directes entre Dannemarie, Altkirch, Bollwiller etc. vers Bâle et son agglomération.

Colmar pourrait être à la croisée des 3 REM et Mulhouse se situerait à la jonction des REM de Bâle et de Freiburg.

2.3. ACTIONS : moyen et long termes

Opérations déjà identifiées dans le recensement Contrat de Projet Etat-Région (CPER) :

- Réactivation de lignes TER : Guebwiller-Bollwiller, Colmar-Breisach.
- Création de nouvelles voies ferrées : raccordement ferroviaire à l'EAP.
- Renforcement de la capacité du nœud ferroviaire mulhousien : travaux en cours, mise en service en 2025.
- Dénivellation du PN 22 de Thann au moyen d'une trémie routière (dans l'attente, une solution transitoire avec plus de trams-trains en terminus à la gare de Thann pourrait être étudiée).

Ces projets ont vocation à voir le jour avant 2032.

Nouvelle démarche à défendre dans le CPER : lancement d'une grande étude pour définir le niveau d'offre et les infrastructures ferroviaires à un horizon 2040.

- Extension du RER trinational de Bâle vers Colmar et Belfort en passant par Mulhouse => renforcement des dessertes notamment des gares intermédiaires, établir les besoins de nouvelles infrastructures : évitements dynamiques Mulhouse-Belfort, Mulhouse-Colmar et Mulhouse-Bâle.
- Prolongement du REME de Strasbourg jusqu'à Colmar => enjeux de réactivation des gares de Saint-Hippolyte, de Ribeauvillé, d'Ostheim-Beblenheim et de Benwihr, besoin potentiel d'une troisième voie à confirmer.
- Connecter Colmar, la vallée de Munster et Mulhouse au Breisgau S-Bahn => dessertes directes et renforcées sans ruptures de charge jusqu'à Fribourg, besoin de doubler la voie unique Mulhouse-Müllheim, de renforcer la capacité de Colmar-Metzeral et de créer l'évitement de Wihr-au-Val inscrit au SCoT, permettant ainsi de proposer une desserte attractive : objectif de cadencement intégral et omnibus tout au long de la journée à la demi-heure.
- Développer l'offre sur la ligne Mulhouse-Thann-Kruth, plus particulièrement de TER dans la vallée => enjeux d'adaptation et de modernisation de l'infrastructure : évitements supplémentaires, électrification etc.

Cette étude devra être réalisée au cours du CPER 2023-2027. Elle pourra se décliner par la suite en projets concrets lors des prochains CPER, avec des engagements financiers pour leur réalisation progressive.

Au-delà de l'aspect projet, il faudra s'assurer des réservations foncières dans les documents de planification (SCOT, PLUI) pour permettre la réalisation à long terme d'une 3^{ème} voie quasi continue entre Sélestat, Colmar, Mulhouse et Bâle et du doublement de la voie Mulhouse / Müllheim.

Une discussion pourra être engagée avec la Région Bourgogne / Franche Comté au sujet de la ligne TER Mulhouse / Belfort.



3. Des lignes de car express

3.1. Elargir le public cible

Le Réseau Express Métropolitain repose également sur des dessertes autocars express dans les secteurs où il n'y a pas de voies ferrées. L'autocar express a pour **cible prioritaire les actifs** mais aussi les touristes, les occasionnels et des scolaires. Pour élargir la base de clientèle, le service doit :

- Proposer une desserte **cadencée** : au minimum 30' en heures de pointe et 60' en heures creuses.
- Etre **rapide** : voies réservées et / ou priorité aux feux dans les secteurs les plus engorgés.
- Permettre des **correspondances efficaces** avec le réseau TER.
- Garantir un **déplacement agréable** : wifi, prises électriques, sièges confortables, accès PMR etc.
- Etre **facilement identifiable** : autocars à la motorisation verte et au design moderne, des stations bien visibles...
- Avoir des stations s'apparentant à de **véritables pôles d'échanges** : information voyageur dynamique en temps réel, intermodalité piéton / vélo avec des cheminement modes actifs, aménagements de P + R dans les stations ayant une fonction de rabattement.

3.2. ACTIONS : des dessertes express complémentaires au rail

Inscrire dans le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) un réseau d'autocars express ambitieux.

- Altkirch / Saint-Louis => projet avancé.
 - Lörrach / Saint-Louis / EuroAirport => projet en discussion avec les partenaires allemands.
 - Bonfol / Dannemarie => parcours et desserte à définir par les partenaires CC du Sundgau, CC Sud Alsace Lorraine, Région Grand Est et République du Jura côté Suisse.
Les études de ces deux projets peuvent être financées dans le cadre du programme interreg.
 - Sewen / Masevaux / Pont d'Aspach / Mulhouse, P + R potentiel au niveau du Pont d'Aspach => étude de définition du projet en cours réalisée par l'AURM.
 - Car express du Rhin : Sierentz / Bantzenheim / Neuf-Brisach / Sélestat.
 - Guebwiller / Rouffach.
 - Passer d'une desserte Guebwiller / gare de Bollwiller à un parcours Guebwiller / Soultz / gare de Bollwiller : intérêt => desservir Soultz, commune de 7 150 habitants.
 - Linthal / Guebwiller / Soultz / Mulhouse via D430.
 - Mulhouse / Ensisheim / Colmar.
 - Orbey / Kaysersberg / Colmar => expérimentation par le passé.
 - Colmar / Breisach => projet avancé.
 - Colmar / Ribeauvillé / Sélestat.
 - Sainte-Marie-aux-Mines / Sélestat => renforcer la ligne autocar TER en place.
 - Renfort des liaisons autocars interdépartementales, en particulier avec les Vosges.
- Nombre de ces lignes pourraient voir le jour avant 2025 et la plupart avant la fin de la décennie.*

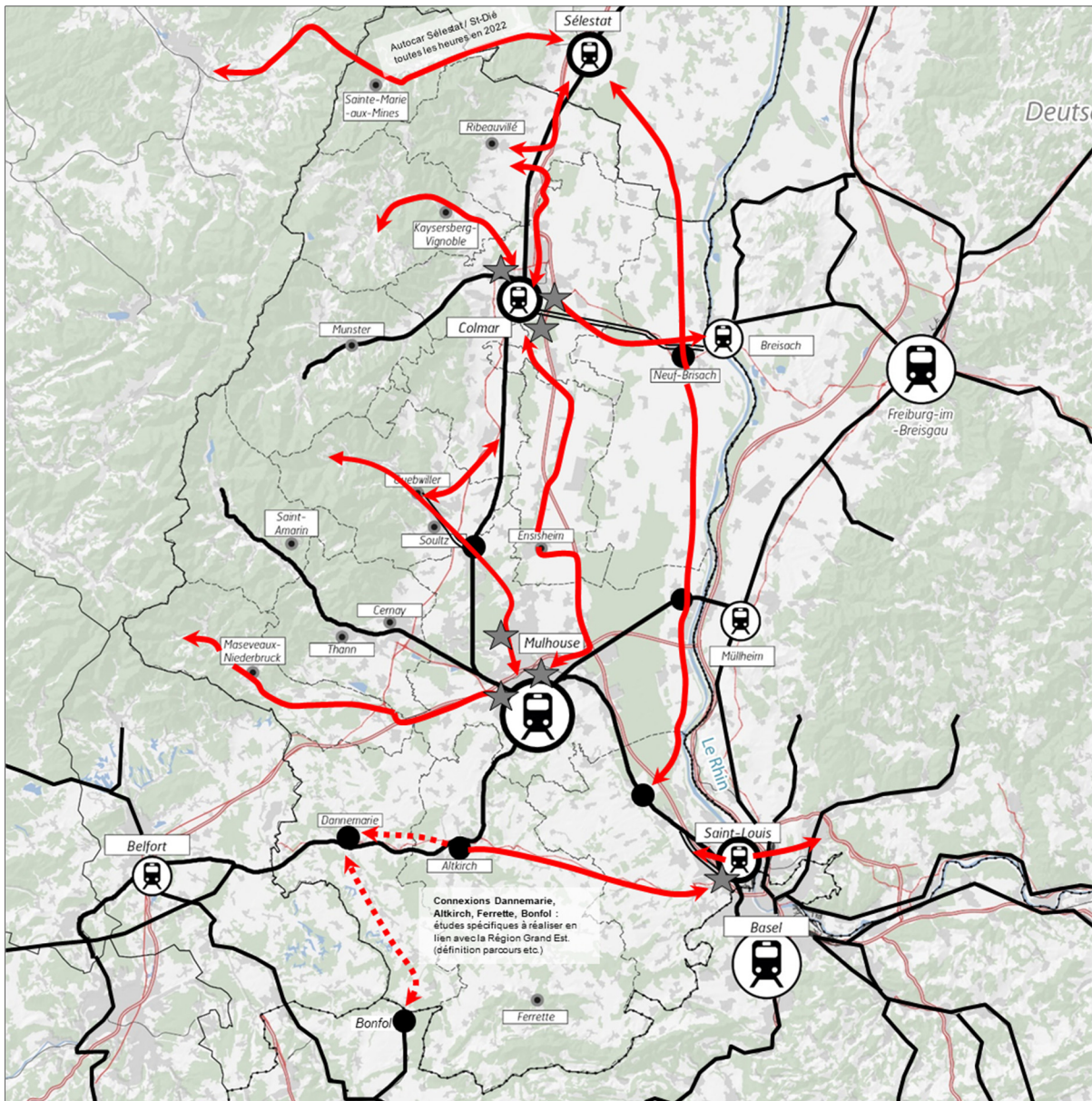
Les réseaux autocars des entreprises privées (Stellantis, Solvay) sont à intégrer dans la réflexion : état des lieux, synergies à identifier avec le réseau autocar express.

Inscription des voies réservées / priorité aux feux dans le CPER = projets routiers.

- Saint-Louis : 5A3F => prévoir une voie réservée ou un dispositif technique (feu rouge, utilisation temporaire bande d'arrêt d'urgence etc.) permettant aux autocars d'éviter les embouteillages de la RD 105.
- Mulhouse => idem, prévoir une voie réservée ou autre sur la RD 430 à proximité du carrefour dit du Château d'eau, et au niveau de la RD 1 066 entre l'A 36 et le rond-point du Trident.
- Définir les parcours urbains des autocars express à Colmar et Mulhouse, avec la création d'éventuelles voies réservées ou de priorités aux feux en plus des dispositifs existants.

Pour la RD 105, la RD 430 et la RD 1066, les territoires devront amorcer un dialogue spécifique avec la CEA afin d'élaborer les solutions techniques les plus adaptées, tout en prenant en compte les contraintes de calendrier des projets routiers en cours.

Le réseau autocar express 2030



Légende

Réseau ferroviaire

- En fonctionnement en 2022
- Réactivations / créations de nouvelles voies



Réalisation :
AURM – SDR

Autocars express

- Propositions de lignes
- Propositions de lignes : études spécifiques à réaliser
- Voie réservée autocar express, priorité aux feux etc.
- Correspondance autocar express / réseau ferroviaire



4. Les pôles d'échanges

4.1. Le rôle stratégique des gares

L'amélioration du service généré par le réseau express ferroviaire va **renforcer l'attractivité des gares** de l'ensemble du département. Elle rendra nécessaire l'adaptation de ces pôles d'échange aux nouveaux besoins de transport.

L'aménagement des pôles d'échange relève de la compétence des communes ou des EPCI, avec une participation de la Région Grand Est, dans le cadre du programme DIRIGE, voire de l'Etat lors des appels à projets transport. L'aménagement des espaces ferroviaires liés à des enjeux de sécurité et de confort des voyageurs reste du ressort de la SNCF.

Actuellement, le Haut-Rhin compte les quatrièmes et cinquièmes gares de la Région Grand Est, avec respectivement 5 millions et 4 millions d'usagers par an à Mulhouse et Colmar, soit en moyenne 13 700 voyageurs par jour et 11 000 voyageurs par jour. Par ailleurs, en 2020, le Haut-Rhin comptait une soixantaine de gares, dont les 2/3 présentaient une fréquentation inférieure à 400 voyageurs par jour. Or, dans la perspective de la mise en place d'un REM, la fréquentation des gares devrait fortement augmenter. Le renforcement de l'attractivité du train doit se traduire par :

- Une organisation de la connexion des différents modes de transport individuels ou collectifs.
- La création d'une chaîne de déplacements multimodale limitant les contraintes liées aux ruptures de charge.
- Une adaptation des gares & des haltes à la hausse des flux de voyageurs.
- Une information simple et adaptée pour le voyageur.
- Une exploitation efficace s'appuyant sur des infrastructures & des équipements permettant une montée / descente aisée et rapide des voyageurs.

4.2. ACTIONS : adapter le projet au contexte local

A l'échelle communale ou intercommunale.

→ Se poser les bonnes questions pour élaborer un projet de gare cousu main répondant aux spécificités et aux enjeux locaux. Pour en savoir plus, cf. « *Guide d'aménagement des points d'arrêts ferroviaires TER* » - Mars 2021 www.aurm.org/uploads/media/60ec30ab5b7c5.pdf et "La boîte à outils de l'intermodalité" - CEREMA, décembre 2020 : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/boite-outils-intermodalite>

Au niveau du département, dans le cadre du COM.

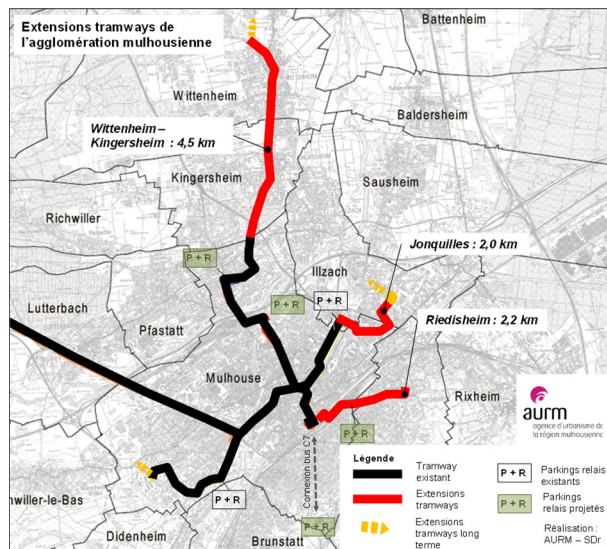
- Identifier les gares stratégiques de correspondance TER / autocars express devant faire l'objet d'aménagements d'intermodalité de qualité : Colmar, secteur Neuf-Brisach, Bollwiller, Bantzenheim, Altkirch, Dannemarie, Sierentz, Saint-Louis, Bonfol (Suisse) etc.
- Définir avec la RGE une programmation pluriannuelle d'investissements pour les aménagements des gares (DIRIGE) dans la perspective de la mise en place du REM du Haut-Rhin et la ZFE-m de m2A.
- Améliorer l'expérience voyageur du quotidien et occasionnel en gare de Mulhouse Ville : information, service mobilité / intermodalité, connexions modes actifs vers le centre-ville et le quartier Fonderie etc.
- Lancer une étude de préfiguration pour un pôle d'échange multimodal en gare de Colmar, en lien avec le dispositif national Cœur de Ville acte II et avec la future liaison ferrée voyageurs Colmar – Breisach.

5. Renforcer les réseaux de transports urbains

5.1. Des améliorations nécessaires

Mulhouse Alsace Agglomération :

L'agglomération mulhousienne dispose d'un réseau de transports collectifs offrant une large palette de solutions de déplacement : tramway, tram-train, ligne bus chrono, TAD Filéa. Son évolution apparaît cependant nécessaire notamment dans le cadre de la mise en place de la ZFE-m, avec l'extension des lignes de tramway vers les communes périphériques et le développement du transport à la demande en seconde couronne.



Colmar Agglomération :

Le réseau de bus TRACE dessert l'ensemble des 20 communes de Colmar Agglomération. Pour renforcer son attractivité, Colmar Agglomération a prévu en 2023-2024 de mettre en place, en partenariat avec la Région Grand Est, une articulation optimisée avec le réseau interurbain Fluo 68 et d'amplifier la réactivité du transport à la demande (TAD) pour les communes ne bénéficiant pas des lignes régulières. En 2024, le réseau expérimentera pendant 2 ans un choc d'offre, avec une amélioration des services et des fréquences comprises entre 30 % et 50 % pour un budget supplémentaire estimé à 3 millions d'euros par an. Enfin, Colmar Agglomération a lancé, début 2023, une consultation pour une billettique intermodale destinée à apporter plus de confort à l'usager (action inscrite au PTRTE pour plus d'un million d'euros). Une autre étude sera également lancée pour analyser la faisabilité d'un P + R du côté est de l'agglomération (Andolsheim - Horbourg-Wihr).

Saint-Louis Agglomération :

L'association Agglo Basel porte le Projet d'Agglomération de Bâle pour le compte de 168 communes du périmètre de l'ETB. C'est une vision d'avenir du territoire mettant, entre autres, au centre de sa conception urbaine l'articulation urbanisme / transport. L'agglomération trinationale, et en particulier le canton de Bâle ville, porte un objectif de réduction de la place de la voiture au profit des alternatives : transports publics, cyclable etc. Dans ce cadre, la ligne 3 du tramway de Bâle a été prolongée jusqu'à la gare de Saint Louis en 2017. D'autres projets d'extensions du réseau de tramway sont à l'étude.

5.2. ACTIONS : extensions tramway et restructurations des réseaux de bus

A l'échelle des agglomérations, à prévoir au CPER (et/ou appels à projets dédiés) :

- m2A : des extensions tramway à réaliser d'ici 2035 :
 - Ligne n° 1 : vers le nord => Kingersheim / Wittenheim et vers le sud => Riedisheim.
 - Ligne n° 2 : vers l'est => secteur Drouot / Jonquilles (Illzach).
- Saint-Louis Agglomération : extension de la ligne 3 du tramway jusqu'à l'EAP, d'autres projets d'extensions tramway à confirmer dans le cadre de la 5^{ème} génération du Projet d'Agglomération de Bâle en cours d'élaboration.
Remarque : participation financière du projet d'agglomération de Bâle.
- Colmar Agglomération : refonte du réseau TRACE, développement du modèle numérique de trafic et déplacement, mise en place d'une billettique intermodale, amélioration de la vitesse commerciale (couloirs bus...), réalisation d'un P + R à l'est de l'agglomération.

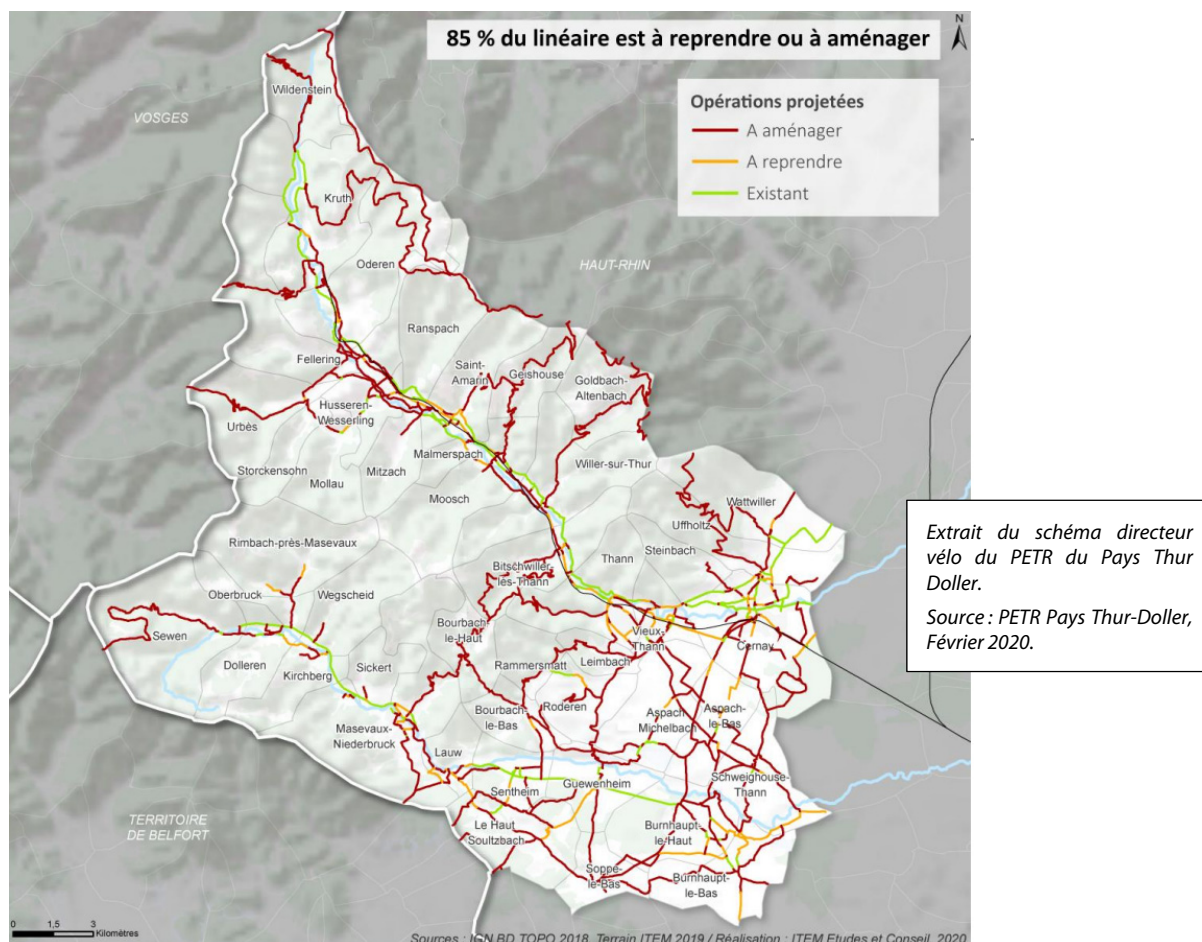
D. LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

1. Vers un réseau vélo plus performant

Le département dispose de nombreux aménagements cyclables. Ils sont toutefois trop **discontinus** et les **points noirs** encore trop nombreux pour convaincre un large public d'utiliser plus souvent le vélo pour les déplacements du quotidien. Le développement de la pratique du vélo est pourtant un objectif largement partagé par les EPCI et par la CEA, si ce n'est le sujet n°1 relatif à la mobilité pour un grand nombre d'intercommunalités. Toutes œuvrent en ce sens et pilotent des projets d'aménagements cyclables.

Les itinéraires cyclables existants ont principalement été conçus pour une vocation touristique et de loisir. Ils ne sont donc pas adaptés pour une pratique du vélo par tous et au quotidien (travail, école, achats, santé, visites...). En effet, pour toucher un public de 7 à 77 ans, les itinéraires cyclables doivent être directs, continus, confortables et séparés de la circulation générale, y compris dans les centres urbains. La mise en place d'un **réseau express vélos interurbains** serait également un levier puissant. A noter que le développement massif du vélo à assistance électrique (VAE) et celui des vélo-cargos, pour les familles ou la logistique urbaine, réclame également des pistes cyclables plus larges et plus rectilignes. Enfin, une coordination plus fine sur l'entretien des pistes existantes est également opportune pour garantir le bon état du réseau existant.

Aujourd'hui, la plupart des EPCI disposent d'un **schéma directeur des aménagements cyclables**. C'est un outil précieux, à la fois pour le financement, mais aussi pour la concertation avec les associations. Chaque schéma est généralement cohérent avec les schémas voisins.





Au-delà des schémas, il y a un enjeu à travailler les interfaces entre les différents maîtres d'ouvrage (CeA, EPCI et communes) à la fois sur la programmation des aménagements comme sur l'entretien du réseau existant.

Le positionnement de la CeA est également très attendu, à la fois comme maître d'ouvrage d'aménagements cyclables et comme cofinanceur des projets des communes et intercommunalités. Cette dernière devrait prochainement adopter un nouveau schéma directeur des itinéraires cyclables prioritaires à l'échelle alsacienne, clarifiant ainsi les projets dont elle assurera le financement et l'entretien.

La Région Grand Est vient également de lancer un plan vélo doté de 125 M€, notamment pour cofinancer les aménagements cyclables à proximité des gares et des lycées. Quant au Gouvernement, son objectif est de faire passer la part modale du vélo de 3 % en 2018 à 9 % d'ici 2024. La marche à franchir est considérable.

Le deuxième plan vélo annoncé par la Première Ministre le 20 09 2022 prévoit une enveloppe de 250 M€ en 2023 pour développer des pistes cyclables et les stationnements sécurisés.

Au-delà du vélo, il conviendrait également de prendre en compte la marche à pied pour rejoindre les arrêts autocars ou gares lorsque les individus habitent à proximité, au moyen d'aménagement confortable, directs, continus et sécurisés.

2. ACTIONS : travailler ensemble booster la pratique du vélo

Aménagements cyclables :

- S'assurer de la cohérence des programmes d'aménagements cyclables au moyen d'un plan de récolement faisant le lien avec les schémas CeA, RGE et des EPCI.
- Cartographier et traiter les points noirs.
- Partager les bonnes pratiques d'aménagement pour toucher un public large de 7 à 77 ans.
- Prendre en compte le développement des VAE et des vélos cargos : pistes directes et plus larges, traitement des carrefours, bornes de recharge etc.
- S'inscrire dans une logique de Réseau Express Vélo (REV)
- Disposer des éléments de programme pour répondre aux appels à projet.
- Partager sur les modalités de mise en œuvre des schémas cyclables des ECPI : répartition des maîtrises d'ouvrage, financement, priorisation, acquisitions foncières, entretien etc.

Stationnement :

- S'inscrire dans la mise en place d'un plan de développement d'ampleur de stationnement vélos : arceaux, stationnement sécurisé dans les gares et pour les VAE etc.

Entretien :

- Uniformiser et coordonner les pratiques d'entretien / gestion des pistes cyclables. Définir un objectif commun de niveau de qualité d'entretien pour les pistes du réseau express vélo

Signalétique, tourisme / loisir :

- Travailler sur une signalétique commune à l'échelle de nos territoires : harmonisation des numéros d'itinéraires.
- Prendre en compte la dimension loisir / tourisme de certains itinéraires en lien avec les départements et les Pays voisins.
- Capitalisation et standardisation des données cartographiques etc.



E. LES NOUVEAUX SERVICES

1. Le covoiturage

1.1. Un foisonnement d'initiatives

Les EPCI ou les PETR réalisent depuis plusieurs années des aires de covoiturage. Le **PETR du Sundgau** est particulièrement avancé en la matière avec la mise en place d'un maillage fin d'aires.

Les CC du Sundgau et Sud Alsace Largue ont mis en place deux lignes de covoiturage. La CC de la vallée de Kaysersberg dispose également d'une ligne. La CC de la Doller et du Soultzbach va également leur emboîter le pas. Ces services dépassent le périmètre de l'intercommunalité.

L'agglomération mulhousienne s'appuie sur l'application Klaxit. C'est un service de covoiturage domicile – travail. Au cours du premier trimestre 2022, la formule de Klaxit a été simple : grâce à m2A, les conducteurs sont rémunérés et les trajets des passagers sont offerts pendant l'expérimentation.

Au sein du grand Pays de Colmar et au-delà, Colmar Agglomération va travailler avec ses intercommunalités voisines et proches sur la mise en place de lignes de covoiturage. Une étude sera réalisée au courant de l'année 2023 pour structurer une à plusieurs lignes fortes afin d'envisager une mise en service en 2023-2024.

Les actions en faveur du covoiturage sont portées par les intercommunalités. L'AURM avait réalisé une enquête auprès de plus de 100 covoitureurs dans les aires du Sud Alsace. Elle a montré que la longueur moyenne d'un déplacement en covoiturage se situait entre 35 et 40 km. La moitié des utilisateurs de Klaxit réalisent des trajets entre m2A et les EPCI voisins. Il est donc clair que les actions en faveur du covoiturage doivent se construire ensemble, à l'échelle de plusieurs EPCI voire à celle du bassin de mobilité, c'est-à-dire le **Haut-Rhin**.

A noter par ailleurs que le plan national pour le covoiturage annoncé en janvier 2023 prévoit des aides significatives pour soutenir le développement du covoiturage (taux de financement de 20% à 80%).

1.2. ACTIONS : se coordonner à l'échelle du Haut-Rhin et lancer un service en commun

Poser un cadre de développement des aires de covoiturage dans le cadre du COM.

- Définir un standard d'aménagement des aires : privilégier les parkings existants, dans l'hypothèse de l'aménagement d'un nouveau parking => prendre en compte la végétalisation et l'infiltration des eaux de pluies, l'intermodalité : accès modes actifs et TC, la mutualisation des usages etc.
- S'accorder sur la ou les maîtrises d'ouvrage des aires pour l'aménagement et l'entretien.
- Compléter le schéma directeur des aires de covoiturage réalisé par l'AURM avec les ECPI du Sud Alsace : « *Les aires de covoiturage dans le Sud Alsace - Quels développements envisageables ?* » – décembre 2018, avec la partie nord du département.
- Référencer les aires de covoiturage créées sur les sites web idoines : Fluo Grand Est, compte mobilité etc.

Expérimenter les voies réservées aux covoitureurs dans le cadre du COM et du CPER.

- Définir, expérimenter et installer des tronçons de voies réservées aux covoitureurs sur les autoroutes ou les voies express (2 X 2 voies).
- Certains tronçons pourraient être mutualisés avec ceux réservés aux autocars express en entrée d'agglomération (temporairement ou en permanence).

Mutualiser les services de mise en relation entre conducteurs et passagers.

- Partager les expériences en cours et tirer un bilan global.
- Mettre en place un service commun entre plusieurs intercommunalités (dont Saint Louis Agglomération et Mulhouse Alsace Agglomération), avec une participation de la Région Grand Est, et en s'appuyant sur les employeurs intéressés (GHRMSA, EAP...).
- Prise en compte dans le cadre du COM et au sein des PTRTE du dispositif à venir de covoiturage du nord du Haut-Rhin pour le bassin de vie et d'emploi du territoire de Colmar, avec la mise en place associée des infrastructures et des équipements informatiques.



2. Les bornes de recharge des véhicules électriques

2.1. Des manques en 2022

La voiture électrique connaît une forte croissance depuis 2019. Le marché devrait progresser de façon **exponentielle** avec l'interdiction à la vente des voitures thermiques neuves en 2035. Même si un véhicule électrique est rechargé 9 fois sur 10 à domicile, il y a un besoin de bornes publiques pour les recharges d'appoint. Les recommandations de la Directive européenne de 2014 (Com 2014) préconisent un ratio de **1 station pour 10 véhicules électriques**.

Au niveau national, la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, a fixé comme objectif 7 millions de points de recharge publics et privés à horizon 2030. Les besoins de bornes de recharge vont donc être très importants.

Le Haut-Rhin comptait 3 500 voitures électriques en janvier 2021 et 132 stations de recharge ouvertes au public. Le ratio est de 26 voitures électriques/ borne. Il n'y a donc pas suffisamment de bornes.

Dans ce contexte, m2A a décidé de déployer massivement des bornes de recharge sur le domaine public. C'est un opérateur privé, retenu dans le cadre d'un appel à initiatives privées (AIP). L'opérateur va avancer 100 % de l'investissement. Il versera une redevance d'occupation de l'espace public aux communes. Il se rémunérera en encaissant les recettes et assurera la maintenance des bornes.

Pour un fonctionnement optimal, le déploiement des bornes doit s'étendre à tout le département, y compris le massif vosgien, les zones périurbaines et rurales.

C'est pourquoi, le syndicat Territoire d'Énergie Alsace (TEA), ancien syndicat d'électricité et de gaz du Haut-Rhin réalise avec un bureau d'études un schéma directeur de bornes de recharge à une maille correspondant à son périmètre. Ce schéma directeur pourra être complété par chaque EPCI et déposé par celles-ci en Préfecture afin de bénéficier des différentes aides. À noter que pour déposer ce schéma, les intercommunalités devront prendre la compétence IRVE.

2.2. ACTIONS : s'appuyer sur Territoire d'Énergie Alsace

A l'échelle des EPCI du Haut-Rhin, avec l'assistance de TEA :

- S'interroger sur la prise de compétence IRVE, nécessaire pour l'élaboration d'un SDIRVE.
- Partager la connaissance des montages financiers / institutionnels d'un réseau de bornes de recharge, des contraintes techniques, de la définition des besoins avec les partenaires Enedis, Grand Est mobilité électrique etc.
- Réaliser une veille sur les aides potentielles.
- Évaluer l'intérêt des groupements qui répondent à l'Appel à Initiatives Privées (AIP) de m2A, pour un AIP à une échelle plus large : quels investissements sont-ils prêts à prendre en charge (nombre de bornes, localisation) et pour quelles contreparties ?

Recommandation : la gestion des bornes de recharge étant très technique, il est conseillé aux EPCI de ne pas porter directement un réseau de bornes mais de passer par un prestataire qui assurera la maintenance, encaissera les recettes etc. => AIP, concession, DSP...

Dans le cadre du COM :

- Inscrire le SDIRVE dans le contrat opérationnel de mobilité.
- Prendre en compte les démarches de déploiement reposant sur les appels à initiatives privées.
- Faire connaître, organiser, clarifier les aides à l'installation de bornes de recharge.



3. Mobilités et applications numériques

3.1. L'opportunité du compte mobilité de l'agglomération mulhousienne

Lorsque les solutions de transport existent et que les personnes ont le choix, l'obstacle qui reste à franchir est de maîtriser les modalités d'accès à ces services : à quelle heure passe le bus ? Où acheter les titres ? Quel titre choisir ? Combien cela va-t-il me coûter ? A quelle heure arriverai-je à destination ? Faut-il un titre pour le bus et un autre pour le train ? Comment utiliser les vélos en libre-service ? Où réserver la voiture en autopartage ? Où louer un vélo électrique ? Comment assurer le gardiennage de mon vélo en gare ? Toutes ces questions et bien d'autres, rendent les services de transport bien complexes, en comparaison à la voiture personnelle.

Pour simplifier l'accès aux différentes solutions de mobilités, Mulhouse Alsace Agglomération a développé une application, le Compte Mobilité, qui permet à tous les usagers de se renseigner, de réserver et d'acheter les titres nécessaires, en ayant la **garantie des meilleurs tarifs** et en payant les déplacements occasionnels a posteriori, une fois par mois, selon sa consommation réelle. Le Compte Mobilité regroupe aujourd'hui les transports en commun de l'agglomération mulhousienne (réseau Soléa), les vélos en libre-service à Mulhouse et Riedisheim (Vélocité), l'autopartage (Citiz), la location et le gardiennage de vélos électriques (Mediacycles) et le stationnement dans les parkings en ouvrage à Mulhouse. Il intégrera également prochainement le stationnement sur voirie, le train, l'accès aux bornes de recharge électriques et le covoiturage.

Cette application est une **première en France, voire en Europe**. Les métropoles, les Régions et de nombreux acteurs privés s'y intéressent de près et développent des services similaires. La version 2 du Compte Mobilité ira plus loin dans la personnalisation des services et des offres, pour inciter un maximum d'utilisateurs à utiliser le plus souvent possible les solutions de transport alternatives à la voiture en solo. Le ministère de la Transition écologique et solidaire a retenu le Compte Mobilité pour expérimenter un nouveau service rassemblant les aides publiques et privées dont chacun peut bénéficier pour se déplacer de manière plus durable.

3.2. L'application TRACE et le projet d'une nouvelle billettique

En liaison avec le dispositif national Cœur de Ville, la ville de Colmar et son agglomération ont amplifié, il y a cinq ans, leurs **démarches smart city**, transversales à toutes les compétences. Des outils numériques communs ou spécifiques ont commencé à être déployés soit en interne, soit auprès de la population ou des usagers. En ce qui concerne la mobilité, Colmar Agglomération a déjà mis en place **une application** pour le réseau Trace, diffusant de l'information voyageurs, permettant l'achat de tickets unitaires et fournissant une localisation des navettes cœur de ville et des lignes régulières en temps réel.

En outre, Colmar Agglomération va lancer une consultation pour une **nouvelle billettique du réseau Trace**, à vocation intermodale, en lien avec la charte de l'intermodalité de la Région Grand Est et le référentiel commun de billettique, en s'appuyant notamment sur la carte simplicités et avec de nouveaux développements, le tout pour une application usagers plus aboutie.

3.3. Fluo Grand Est

En tant que plateforme mutualisée de référence pour les données de mobilité, Fluo Grand Est est un outil précieux pour améliorer l'information sur les services existants et pour faciliter la vente de titres.

3.4. ACTIONS : profiter du compte mobilité au-delà de l'agglomération mulhousienne

A l'échelle des EPCI du Haut-Rhin et dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilité :

- Accélérer l'intégration des trains TER et des cars interurbains dans le Compte Mobilité et l'ouvrir aux autres EPCI volontaires.
- Poursuivre le développement de la plateforme Fluo Grand Est et les solutions digitales pour se déplacer sur plusieurs réseaux sans coutures.
- Inscrire la future billettique du réseau Trace dans le COM, en complément de son inscription au PTRTE.



4. Centrale de mobilité

4.1. Un point de contact unique pour tous les services de transport du Haut-Rhin ?

Aux côtés des services numériques pour accompagner celles et ceux qui préfèrent garder un contact téléphonique, des centrales de mobilité se mettent en place, comme dans le Bas-Rhin par exemple, pour renseigner les voyageurs sur les horaires des TER et des cars interurbains, pour réserver le transport à la demande de la CTS, recueillir les réclamations, créer des comptes voyageurs et cartes de transport...

Couvrant les services de plusieurs autorités organisatrices de transport, une Centrale de Mobilité simplifie la vie des voyageurs et permet aux autorités de disposer d'un retour pertinent sur la qualité de service.

4.2. ACTIONS : une opportunité à étudier

Dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilité :

→ Etudier l'opportunité de mettre en place une Centrale de Mobilité indépendante des opérateurs de transport, à l'échelle du Haut-Rhin voire de l'Alsace.

F. QUALITE DE L’AIR ET ZONE A FAIBLE EMISSION-MOBILITE (ZFE-M)

1. Une ZFE dans l’agglomération mulhousienne avant fin 2024

La ZFE est un outil permettant de limiter l’accès, dans certaines zones géographiques uniquement, aux véhicules les moins polluants afin de réduire l’exposition des personnes aux particules fines et au NOx. En effet, la pollution générée par le trafic routier est un problème majeur de santé publique en causant des maladies cardiovasculaires, respiratoires, des cancers etc.

C’est pourquoi, dans le cadre de la Loi Climat et Résilience adoptée le 22 août 2021, m2A, à l’instar des 33 autres agglomérations de plus 150 000 habitants, doit mettre en place une ZFE au plus tard le **31/12/2024**. Ce dispositif existe déjà dans 11 grandes métropoles de France et dans 250 agglomérations en Europe.

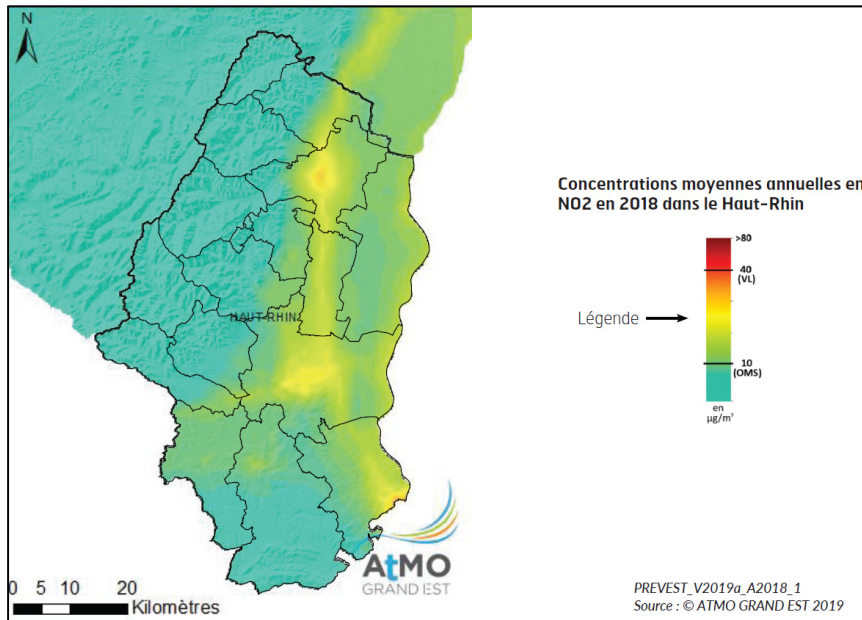
En parallèle, le parlement européen a approuvé le 08/06/2022 l’interdiction à la vente des voitures neuves thermiques ou hybrides rechargeables en 2035. Il devrait également abaisser le seuil du niveau critique de pollution par les NOx, émis principalement par le trafic routier.

La démarche ZFE repose, d’une part, sur le **verdissement des flottes** de voitures, utilitaires, PL et bus / cars et, d’autre part, le **transfert modal**, c’est-à-dire sur l’usage accru des solutions alternatives comme les transports en commun, le vélo, le covoiturage...

Un dialogue est engagé avec toutes les communes de m2A et avec les professionnels pour fixer le niveau d’ambition et le calendrier des restrictions, mais également avec toutes les intercommunalités du Haut-Rhin qui sont indirectement concernées.

2. L’enjeu d’élargir la concertation à l’échelle du Haut-Rhin

2.1. La pollution ne connaît pas de frontières



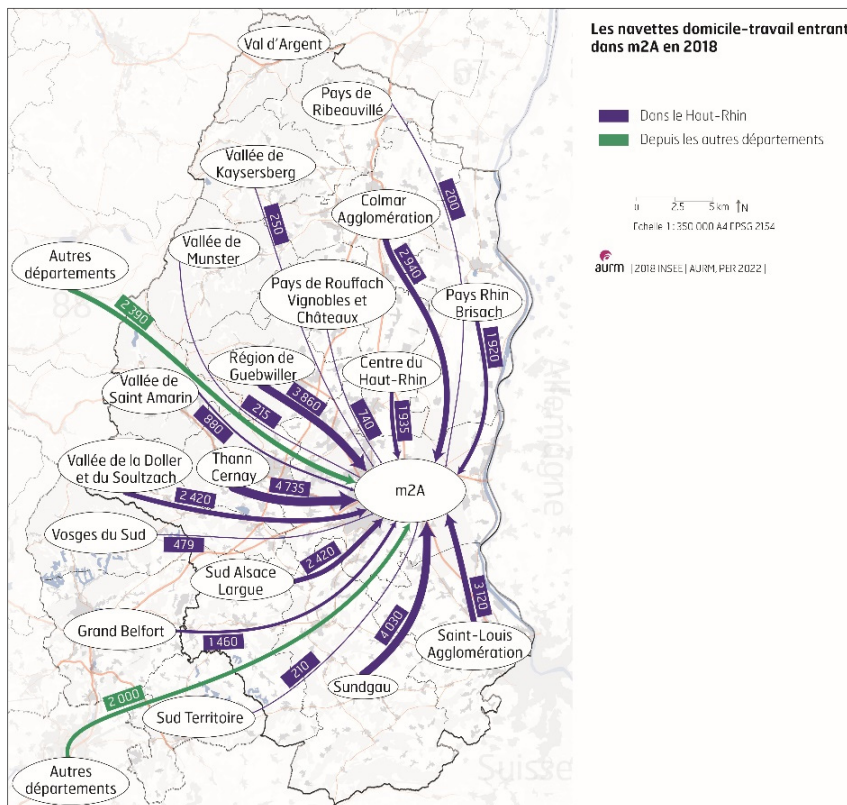
La carte d’Atmo Grand Est montre que la présence de la pollution routière est diffuse à l’échelle du Haut-Rhin avec de fortes concentrations le long des 2 X 2 voies et des autoroutes.

La pollution ne se limite pas à m2A mais concerne l’ensemble des EPCI du Haut-Rhin, en particulier dans la plaine.

Atmo Grand Est précise également la nécessité d’avoir un périmètre ZFE suffisamment large : a minima la ville-centre et ses communes périphériques, pour qu’il y ait un réel impact de réduction de la pollution routière donc des effets bénéfiques pour la santé.



2.2. Des déplacements quotidiens dépassant largement m2A



Plus de 36 000 personnes viennent, depuis les intercommunalités voisines, travailler dans l'agglomération mulhousienne.

A cela s'ajoute les artisans venant des territoires limitrophes et qui ont leur activité dans m2A.

La ZFE concernera l'ensemble des entreprises, du monde économique et des habitants implantés dans la ZFE mais aussi à l'extérieur. Il y aura donc un réel enjeu de trouver le juste équilibre des efforts à porter par les particuliers et par le monde économique.

2.3. Le point dur des territoires hors ZFE

Dans l'EMS, les principales difficultés rencontrées par la ZFE concernaient les intercommunalités situées hors de la ZFE. Elles ne bénéficiaient pas des aides de l'agglomération. Elles ne disposaient pas du même niveau de couverture TC que l'agglomération Strasbourgeoise. C'est pourquoi il y a un réel enjeu à anticiper les effets de bord en travaillant avec les territoires voisins.

3. ACTIONS : une démarche à deux échelles

A l'échelle de l'agglomération mulhousienne :

→ Montage d'un atelier projet m2A avec l'ensemble des élus et des partenaires : CCI, CMA, associations d'usagers etc. pour fixer le calendrier, discuter des aides et des alternatives à développer (réseau de bornes de recharge, stations GNC, parkings relais, extension des TC...)

A l'échelle du Haut-Rhin :

→ En application du code de l'environnement et du plan d'actions de son futur Plan Climat Air Energie Territoire, Colmar Agglomération réalisera une étude d'opportunité portant sur la création d'une ou de plusieurs zones à faibles émissions mobilité. Colmar Agglomération partagera les résultats de son étude avec m2A et les autres EPCI.

→ En collaboration avec la CEA, m2A s'engage à étudier les impacts de la ZFE à l'échelle du Haut-Rhin, et à partager les résultats.

→ Associer les EPCI volontaires à l'atelier projet et/ou créer un atelier projet élargi.

→ Intégrer les intercommunalités volontaires à la ZFE de l'agglomération mulhousienne sous réserve de faisabilité juridique et technique.

→ Réaliser une campagne de communication / sensibilisation commune m2A / EPCI volontaires à destination des habitants, du monde économique et des visiteurs : enjeux de pédagogie et d'acceptabilité sociale des mesures.



G. AUTRES SUJETS

1. Les liaisons touristiques

1.1. Un sujet dynamique

La **navette des crêtes** est un service essentiel pour la desserte du massif vosgien en été. Sa refonte pourrait être entreprise par la Région Grand Est qui reprendra prochainement le pilotage de ce service, afin d'étendre la période de fonctionnement et l'offre quotidienne, tout en améliorant son articulation avec les transports interurbains existants.

L'accès aux **sommets vosgiens en télécabine** depuis la vallée de la Thur a également été abordé et pourrait constituer un complément pertinent au tram-train pour un accès rapide au Markstein depuis l'agglomération mulhousienne. Depuis la crise du Covid-19, la sur-fréquentation du massif vosgien s'est renforcée.

La Communauté de Communes de la Région de Guebwiller a mis en place un service « **Navette des neiges** » permettant de relier la gare de Bollwiller vers le Markstein. De même la Communauté de Communes de la Vallée de Munster a mis en place la Navette du Schnepfenried permettant de relier la gare de Munster à la station du Schnepfenried. Ces services sont financés par les intercommunalités.

La navette du Pays des étoiles est un service dont le développement s'amplifie d'année en année. Elle a pour vocation de relier en navette autocars, avec la gare de Colmar comme point principal de convergence et de correspondance, et d'offrir aux habitants du territoire et aux touristes, la possibilité de visiter plusieurs marchés de Noël du territoire de l'Alsace Essentielle, avec un seul ticket pendant une journée. Chaque année, le nombre de voyages augmente, économisant en cela un grand nombre de déplacements en voiture sur des routes déjà bien utilisées à cette période. Pour la saison 2022, les marchés de Noël de Kaysersberg, Riquewihr, Bergheim, Colmar, Turckheim, Munster, Eguisheim et Neuf-Brisach ont pu être reliés les vendredi - samedi - dimanche des week-ends de l'aveut.

Le **canal du Rhône au Rhin** fait actuellement l'objet d'une concertation entre intercommunalités dans la perspective de le rendre plus attractif pour le tourisme local et international. L'Eurovélo 6, qui le longe, est emprunté par 80 000 cyclistes chaque année. Pour les territoires traversés, le futur contrat de développement de ce canal représentera un enjeu fort, notamment pour la vallée de la Largue.

1.2. ACTIONS : définir une stratégie de mobilité touristique

A l'échelle du Haut-Rhin :

- Réaliser l'état des lieux des infrastructures de transport touristique et des ambitions des différents partenaires : Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges, Région, EPCI etc.
- Identifier les enjeux et définir une stratégie de mobilité touristique à intégrer dans le Contrat Opérationnel de mobilité.
- Adopter un contrat de développement des territoires fluviaux avec la Région Grand Est et VNF pour renforcer l'attractivité touristique du canal du Rhône au Rhin.



2. Le transport de marchandises

2.1. Des enjeux à plusieurs échelles

Les enjeux du transport de marchandises vont de **l'échelle internationale, nationale, régionale et locale à l'échelle des territoires des centres urbains**. A l'échelle internationale il est essentiel que le Haut-Rhin conforte son positionnement stratégique au cœur de l'Europe en développant les capacités ferroviaires et fluviales pour le fret. L'attractivité des ports situés sur le Rhin dépend notamment de leur accessibilité ferroviaire depuis la méditerranée et la façade Ouest, d'où l'importance de projets comme le Rhin Rhône fret ferroviaire.

A l'échelle des centres urbains, les livraisons sont essentielles pour le bon fonctionnement des villes mais il convient de maîtriser les effets négatifs sur la qualité de la vie qu'il s'agisse du trafic, du bruit, de la pollution etc. Dans un environnement de plus en plus complexe, où les types de livraison se multiplient, avec la multiplication des commandes en e-commerces, la filière logistique doit faire face à de nombreuses difficultés (temps perdus, contraintes d'accès dans les zones à circulation limitée ou interdite, temps de rechargement des véhicules électriques ou au GNV...). Comment l'accompagner dans la recherche de locaux plus proches des centres, pour gérer la transition vers des véhicules propres ou encore pour favoriser les « boutiques-relais » aux dépens des livraisons à domicile ?

2.2. ACTIONS : capacité ferroviaire et verdissement

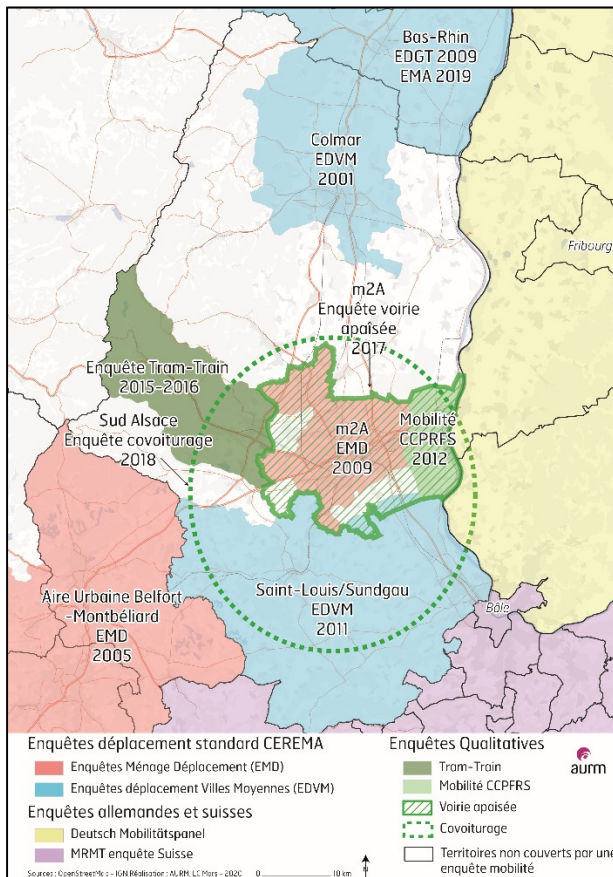
A l'échelle du Haut-Rhin :

- Dans le cadre de la grande étude à inscrire dans le CPER définissant le niveau d'offre et les infrastructures ferroviaires à un horizon 2040 : intégrer le développement du fret ferroviaire => enjeux de capacités ferroviaires.
- Anticiper le verdissement de la logistique : station GNV, hydrogène etc. => schéma directeur à intégrer dans le contrat opérationnel de mobilité.

3. L'enjeu du suivi des déplacements et des politiques de transports

3.1. En 2022, une connaissance encore trop fragmentée

Enquêtes mobilités réalisées depuis 2000 dans le Haut-Rhin



Une absence de vision globale

Compte tenu de leurs natures diverses, de leurs périmètres et de leurs échelonnements dans le temps, les enquêtes mobilités réalisées à l'échelle du Haut-Rhin depuis 20 ans ne permettent pas d'avoir une vision complète et homogène de la mobilité des résidents.

Pourtant, il y a réel enjeu à mieux connaître les déplacements des habitants à l'échelle du territoire de vie : flux, part modale voiture - TC - marche - vélo. Les territoires doivent disposer d'outils fiables de connaissance et de suivi des déplacements pour :

- mesurer l'évolution des pratiques de déplacement dans le cadre des PDU, SCOT, PCAET etc.
 - faciliter la définition des politiques publiques de transport.
- La seule ombre au tableau est le coût très important des EMC2. Par exemple, une telle enquête pour m2A reviendrait à 450 k€.

L'exemple Bas-Rhinois, déclinable dans le Haut-Rhin ?

A la demande de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) et des partenaires de l'ADEUS, l'agence de développement et d'urbanisme a piloté une grande enquête mobilité :

- à l'échelle du Bas-Rhin.
- où 6 300 personnes ont été interrogées par téléphone de juillet 2018 à septembre 2019 par un bureau d'études.
- pour un coût d'environ 350 k€, coût largement inférieur à une EMC2.

Ce coût ne comprend pas le traitement et l'analyse des données. L'enquête a obtenu une subvention de l'Etat au titre du Grenelle des mobilités. Cette enquête ne relève pas du standard des EMC2. Il s'agit d'une Enquête de Mobilité Allégée (EMA). Le CEREMA a contrôlé la méthodologie. Les données collectées suffisent à répondre à la très grande majorité des questions.

L'AURM a réalisé en 2020 un panorama des mobilités à l'échelle de l'agglomération mulhousienne et plus largement à l'échelle du Sud Alsace. Ces approches permettent d'alimenter les diagnostics ou les bilans mobilité des SCOT, PCAET, PLUi etc. Ils servent également de support de débat et de discussion à destination des techniciens et des élus. Ils permettent d'éclairer les choix notamment par rapport à des actions à mettre en œuvre pour favoriser des alternatives crédibles à l'utilisation de la voiture.

3.2. ACTIONS : disposer d'une information fine à l'échelle du Haut-Rhin

A l'échelle du Haut-Rhin :

- Réaliser une **enquête mobilité** (Enquête Mobilité Certifiée CEREMA => EMC2) à **l'échelle du 68** : financements à rechercher au niveau des intercommunalités, des partenaires Etat / Région/CEA, des programmes Interreg, **du volet mobilité du CPER** etc.
- Disposer d'un suivi d'indicateurs mobilités et des projets à l'échelle du département sous la même forme que le « *Panorama des mobilités m2A et Sud Alsace – Quelles évolutions 2000-2019 ?* » - AURM Janvier 2020.

À l'échelle du Nord Haut-Rhin :

- Consolider l'outil de modélisation trafic et déplacements de Colmar Agglomération et du Grand Pays de Colmar (échelles micro et macro) : développements et acquisitions de données inscrits au PTRTE, à la suite du modèle mis en place lors du CPER 2015-2020, avec pour objectifs notamment, des études d'amélioration de la vitesse commerciale des transports collectifs, des simulations de transfert de part modale de déplacements, une analyse d'implantation d'un parking relais à l'est de l'agglomération..."





Les partenaires de la mission tiennent à remercier l'ensemble des techniciens des intercommunalités et les personnes sollicitées et / ou contactées qui ont rendu possible la rédaction de la publication.

Publication éditée et imprimée par :

L'Agence de fabrique urbaine et territoriale Sud Alsace

Rédaction :

Chefs de projet :

Stéphane DREYER – Afut Sud Alsace

stephane.dreyer@aurm.org - tel : 03.69.77.60.81

Christophe Wolf – m2A

christophe.wolf@mulhouse-alsace.fr - tel : 03.69.77.60.11

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