

# Vallée de la Doller : une desserte autocar express ?



Ligne autocar Sewen,  
Masevaux-Niederbruck, Mulhouse :  
les solutions envisageables

## En 2023, la Communauté de Communes c'est :

- Une forte **densité** urbaine de Masevaux-Niederbruck à Burnhaupt-le-Bas.
- Une absence d'**alternatives** crédibles à la voiture.
- Des déplacements quasi exclusivement réalisés en **voiture**.
- Une ligne autocar Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse **peu performante** : offre, temps de parcours et stations peu attractives.  
→ **MAIS un contexte socio-économique très favorable au renforcement de la ligne autocar Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse.**

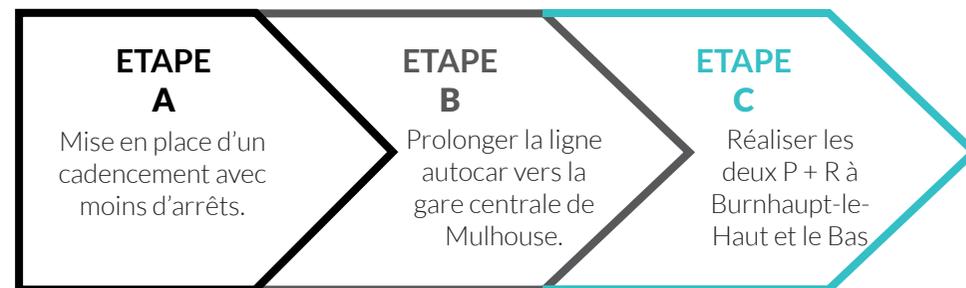
## L'opportunité de l'autocar express :

- Plus rapide, plus fréquent, plus confortable etc.
- La ligne autocar express Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse inscrite dans le Schéma directeur des mobilités du Haut-Rhin.  
→ **Un modèle adapté au territoire : moins d'arrêts, quelques P + R et de tronçons de voies réservées et / ou priorité aux feux dans l'agglomération mulhousienne.**

## La mise en place d'un autocar express reposerait donc sur :

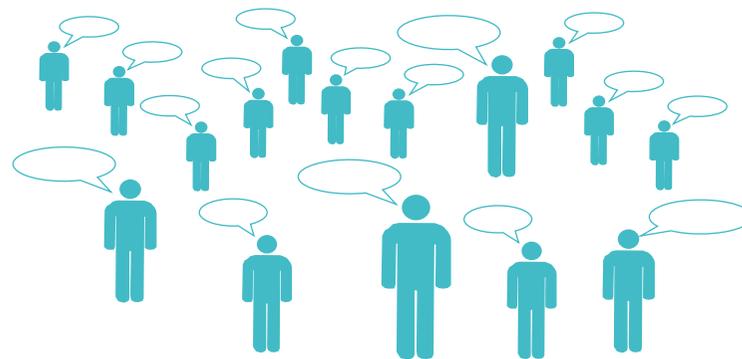
- L'augmentation de l'offre : **40 autocars / jour**.
- La **division par 2** du nombre d'arrêts.
- La **desserte directe** du centre-ville de Mulhouse sans correspondance : temps de parcours compétitifs par rapport à la voiture.
- L'aménagement des **P + R** dans le secteur de Burnhaupt-le-Haut et le-Bas.  
→ **Un fonctionnement attractif et lisible pour le voyageur.**

## Pour atteindre cette ambition, le projet pourrait voir le jour en plusieurs phases :



→ **3 à 5 ans pour réaliser le projet.**

## Partenaires institutionnels et associatifs = un dialogue indispensable :



# SOMMAIRE

■ L'essentiel.....	2
■ Introduction.....	4
<b>1 ■ Diagnostic.....</b>	<b>7</b>
• Beaucoup d'habitants sur l'axe Masevaux-Niederbruck / Burnhaupt-le Bas.....	8
• Près de 90 % des emplois entre Masevaux-Niederbruck et Burnhaupt-le Bas..	9
• Des équipements principalement localisés dans le piémont.....	10
• Une circulation voitures importante sur la RD 466.....	11
• Navettes domicile travail :	
- Des déplacements dépassant largement les limites de l'intercommunalité	12
- Des flux canalisés par la vallée et augmentant à l'approche de Mulhouse...	13
• Navettes domicile étude :	
- Un fonctionnement « local ».....	14
- Des déplacements homogènes et modestes.....	15
• Réseau autocars :	
- Quatre lignes autocars desservant l'intercommunalité.....	16
- Une offre limitée, lente et peu visible.....	17
- Des stations d'autocars peu engageantes.....	18
<b>2 ■ Enjeux &amp; Opportunités.....</b>	<b>19</b>
• <b>Les données d'entrées :</b>	
- Une demande de rapidité.....	20
- Le schéma directeur des mobilités du Haut-Rhin.....	20
• <b>Les concepts :</b>	
- Le réseau express métropolitain : une combinaison optimale.....	21
- L'autocar express : rapide, cadencé, identifiable.....	21
• <b>Les exemples :</b>	
- Aix-en Provence - Marseille : ligne 50 = > Connecter rapidement et fréquemment deux agglomérations par autoroute.....	22
- Colmar – Breisach : THNS = > Moins d'arrêts, un P + R, des priorités aux feux et une voie réservée dans Colmar.....	23
- Strasbourg – Wasselonne : TSPO => Pallier l'absence d'une ligne ferroviaire par une desserte autocar efficace.....	24
<b>3 ■ Scénario.....</b>	<b>25</b>
• <b>Méthode :</b>	
- Point de départ : le renforcement de la ligne autocar Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse.....	27
- Trois scénarios passés au crible.....	27
- Huit critères d'analyse.....	27
• <b>Rappels :</b>	
- Situation 2019 : peu d'offres, trop d'arrêts, trop lent.....	28
- Situation 2023 : davantage de dessertes mais avec des correspondances.	29
• <b>Différentes ambitions possibles :</b>	
- Scénario 1 : optimisation - cadencement avec moins d'arrêts.....	30
- Scénario 2 : prolongement gare de Mulhouse - Parcours direct.....	31
- Scénario 3 : une desserte intégralement express.....	32
• <b>Suites à donner :</b> disposer d'une feuille de route.....	34
<b>■ Annexes techniques.....</b>	<b>35</b>
• <b>Descriptif technique de la ligne autocar Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse</b>	
- Situation 2019.....	36
- Situation 2023.....	36
- Scénario 1.....	37
- Scénario 2.....	38
- Scénario 3.....	39
• <b>Evolution des temps de parcours en minutes suivant les scénarios.....</b>	<b>40</b>
<b>■ Glossaire.....</b>	<b>41</b>

# INTRODUCTION

## Contexte

L'Afut Sud Alsace a réalisé en 2019 la publication « *Se déplacer sans sa voiture personnelle, possible dans les vallées de la Doller et du Soultzbach ?* ». Elle a suscité l'intérêt des partenaires. Le rapport a notamment pointé l'enjeu du **renforcement** de la ligne autocar Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse.

Le « *Schéma directeur des mobilités du Haut-Rhin* » - janvier 2023 a été porté par les 16 Présidents d'EPCI du Haut-Rhin. Il affiche l'ambition de mettre en place un **réseau express métropolitain ferroviaire** complété par des **lignes autocars à haut niveau de service**. La ligne Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse a été identifiée comme ligne autocar express potentielle.

La création d'une **Zone à Faible Emission mobilité (ZFE-m)** dans l'agglomération mulhousienne va nécessiter le développement d'alternatives crédibles à la voiture dans l'agglomération mulhousienne et plus largement dans le Sud Alsace.

## Objectifs & Méthode

C'est pourquoi, l'intercommunalité a souhaité disposer d'un éclairage sur l'**opportunité de la mise en place d'une ligne autocar express** sur son territoire. La démarche s'organise comme suit :

- **Diagnostic** : données socio-économiques, déplacements, réseaux TC en place.
- **Enjeux et opportunités** : temps de parcours, concept de réseau express métropolitain et d'autocars express, retours d'expériences.
- **Scénarios potentiels** de développement de dessertes autocars express pour le territoire : offre de service, nombre d'arrêts, correspondances, temps de parcours, travaux à réaliser etc.

La démarche a été réalisée à l'échelle de la Communauté de Communes de la Vallée de la Doller et du Soultzbach (CCVDS). Dans certains cas et pour des questions de cohérence, les connexions avec les territoires voisins : communauté de communes de Thann Cernay, m2A, Territoire de Belfort etc. ont été prises en compte.

## Finalités

La publication est un **outil d'aide à la décision** à destination des **élus** et des **techniciens** de l'intercommunalité. Sur la base de ce travail, ils pourront élaborer une **feuille de route** pour le renforcement de la ligne autocar Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse. Le territoire pourra ainsi porter par la suite une **position commune** lors des échanges avec les partenaires Région Grand Est (RGE), Collectivité Européenne d'Alsace (CEA), Mulhouse Alsace Agglomération (m2A) etc.

Le rapport pourra également alimenter les éventuels futurs dossiers de candidatures d'**appels à projets**. Il pourra nourrir la rédaction du **Contrat Opérationnel de Mobilité** porté par la Région Grand Est.



**La gare de Sewen en 1965** : la photo a été prise 2 ans avant l'arrêt de l'exploitation de ligne Cernay / Sewen en 1967. Depuis cette date, le territoire ne bénéficie plus de desserte transport en commun structurante.





R58 SEVEN  
Anciens Combattants

GrandEst

LX



052

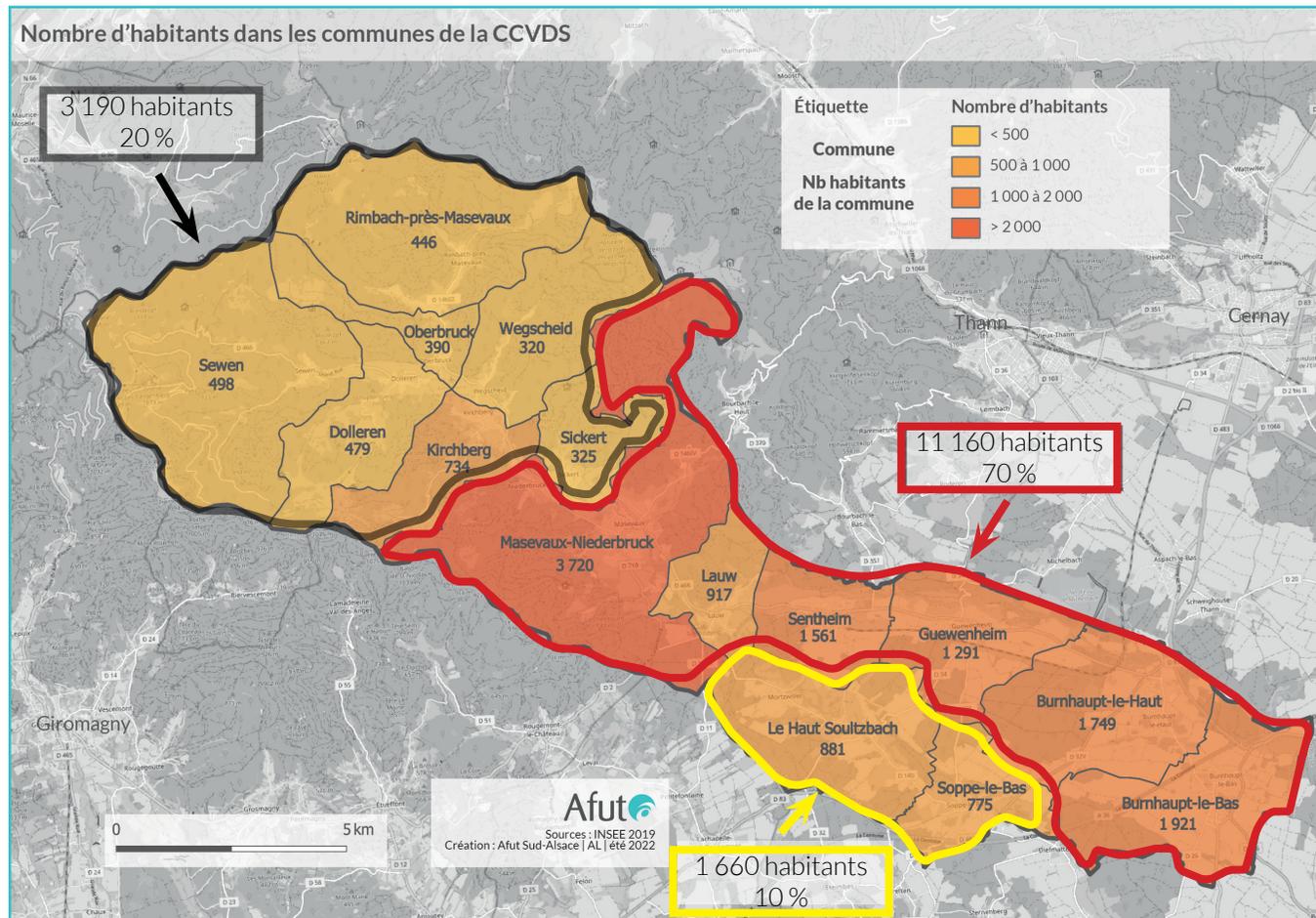
# 1. DIAGNOSTIC

## “ Synthèse

- Une forte **densité** d'habitants, d'emplois et d'équipements de Masevaux-Niederbruck à Burnhaupt-le-Bas.
  - Un usage **massif** de la voiture.
  - Des flux domicile travail **importants** dans l'intercommunalité et vers Mulhouse.
  - La ligne autocar Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse **peu attractive** : pas suffisamment d'offre, des temps de parcours trop longs, des stations peu attractives.
- ↳ Une **absence d'alternative crédible à la voiture** MAIS un contexte socio-économique et déplacements **très favorable au renforcement de la ligne autocar Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse**.

# NOMBRE D'HABITANTS

## Une forte concentration de population sur l'axe Masevaux-Niederbruck / Burnhaupt-le Bas



Avec **11 160 habitants**, les communes s'égrenant de Masevaux-Niederbruck à Burnhaupt-le-Bas rassemblent **70 %** de la population de la CCVDS. Les localités situées dans la vallée du Soultzbach en concentrent seulement **10 %**. Les villages situés en amont de Masevaux-Niederbruck regroupent **20 %** des habitants.

### Démographie : 1999-2019

Nb. d'habitants	1999	2019	Evolution 1999-2019
Vallée	7 064	6 912	-2%
Piémont	7 520	9 095	21%
<b>CCVDS</b>	<b>14 584</b>	<b>16 007</b>	<b>10%</b>
m2A	261 570	274 133	5%
Haut-Rhin	700 706	767 086	9%
Grand Est	5 359 044	5 556 219	4%

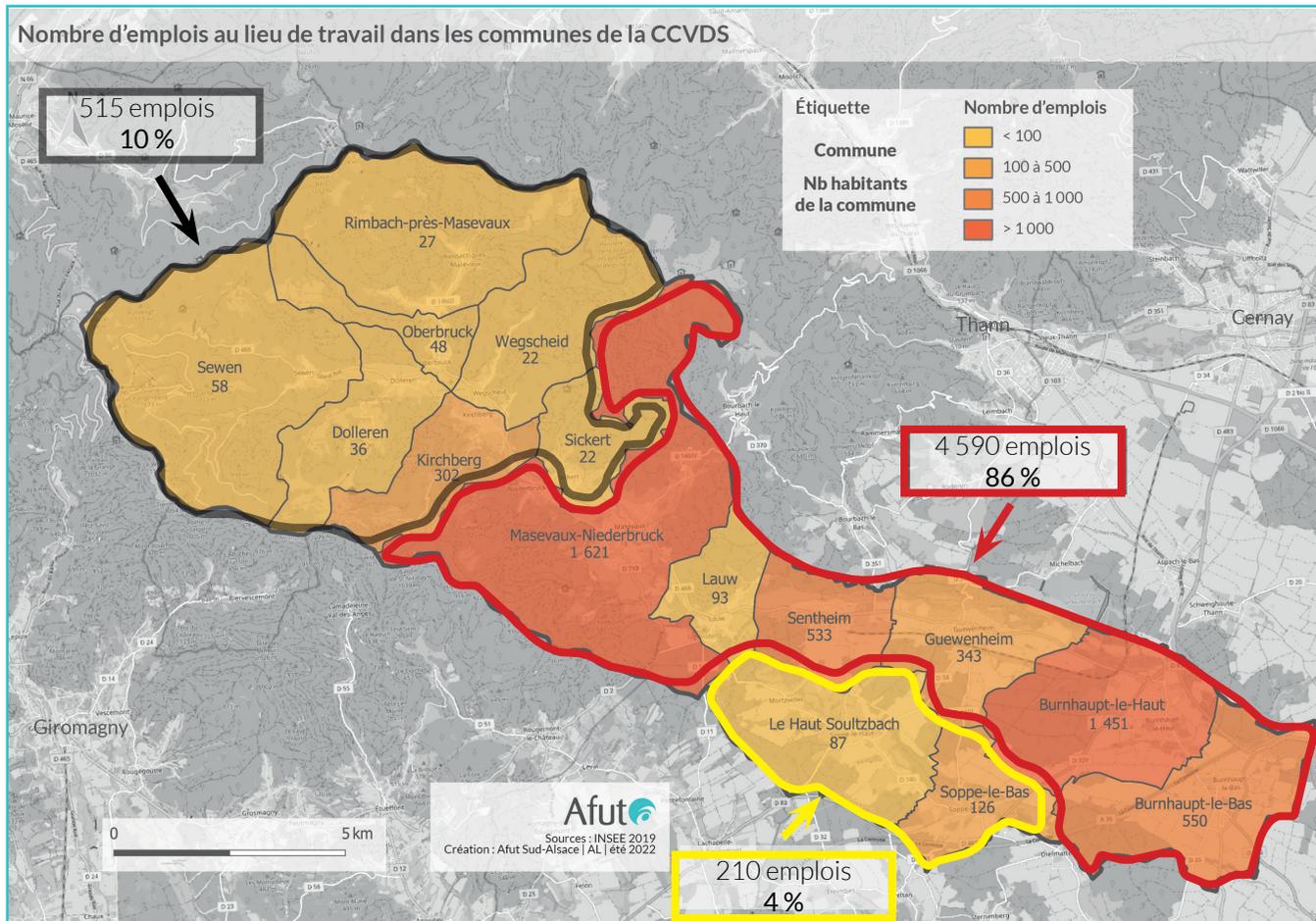
Source : INSEE RP

La CCVDS a vu sa population augmenter de **+ 10 %** au cours des 20 dernières années. La croissance est portée par le secteur du Piémont : **+ 21 %** d'habitants. Par exemple, Burnhaupt-le Bas est passé d'un peu moins de 1 200 habitants en 1999 à plus de 1 900 habitants en 2018, soit une hausse de **+ 60 %** ! Dans la vallée, la population stagne.

**16 000 habitants**  
dans la CCVDS en  
2019

# NOMBRE D'EMPLOIS

Près de 90 % des postes se situent de Masevaux-Niederbruck à Burnhaupt-le Bas



Avec 4 590 emplois, les communes allant de Masevaux-Niederbruck à Burnhaupt-le-bas rassemblent près de 9 emplois sur 10. Les communes de la vallée concentrent seulement 1 emploi sur 10. Les communes de Burnhaupt-le-Haut / le-Bas et de Masevaux-Niederbruck sont les deux principaux pôles d'emplois.

Emplois : 1999-2019

Nb. d'emplois	1999	2019	Evolution 1999-2019
Vallée	2 223	2 136	-4%
Piémont	1 910	3 183	67%
<b>CCVDS</b>	<b>4 133</b>	<b>5 319</b>	<b>29%</b>
m2A	109 824	107 662	-2%
Haut-Rhin	267 784	280 608	5%
Grand Est	2 008 024	2 073 961	3%

Source : INSEE RP

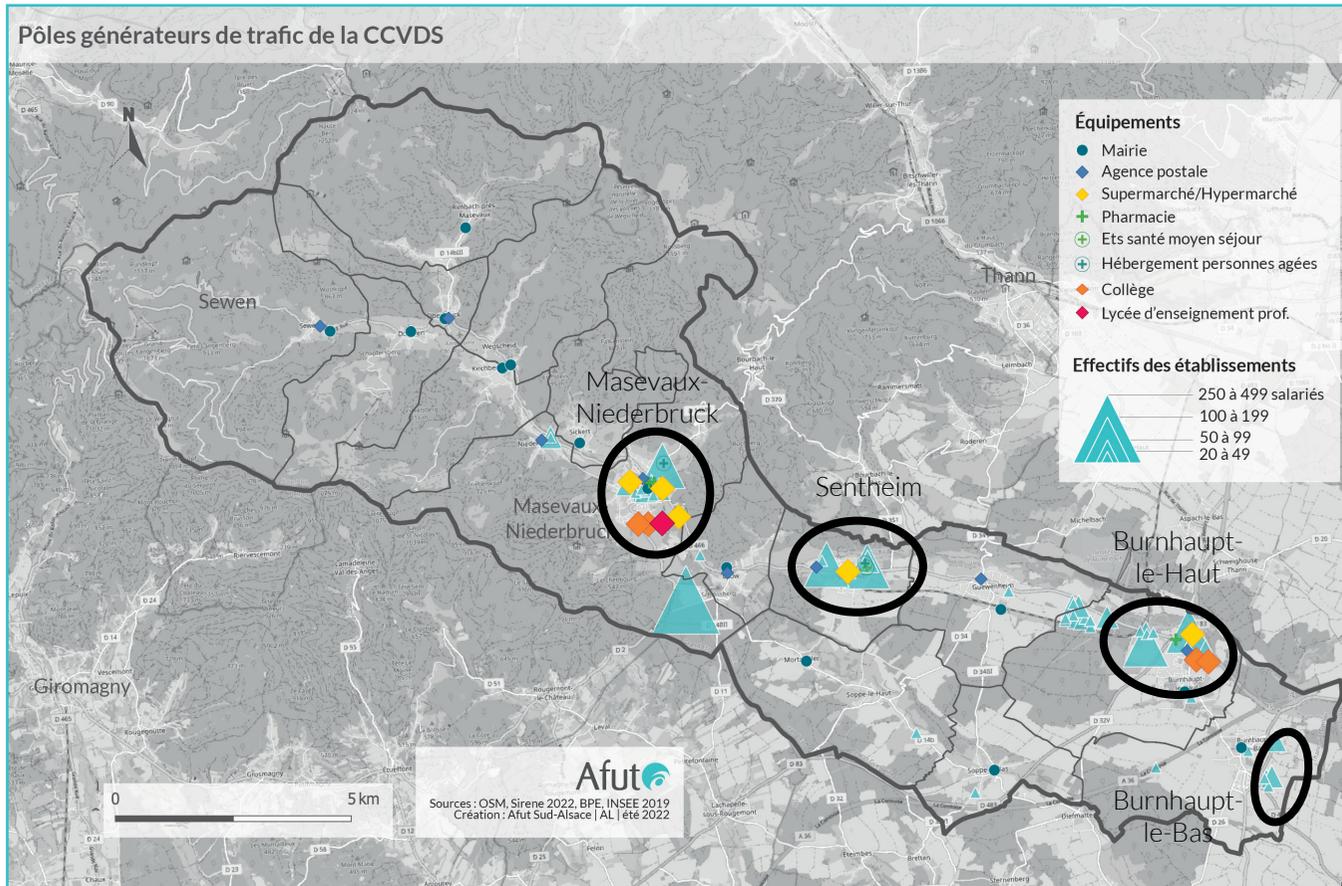
La CCVDS a vu son nombre d'emplois augmenter de + 29 % au cours des 20 dernières années. Le rythme de croissance est 3 fois plus important que celui du nombre d'habitants.

Avec une croissance de + 67 % du nombre d'emplois, le piémont présente une très forte dynamique. Ce boom économique est notamment « tiré » par les communes de Burnhaupt-le-Haut et le-Bas : + 800 emplois en à peine 20 ans.

5 300 emplois  
dans la CCVDS  
en 2019

# PÔLES GÉNÉRATEURS DE FLUX

Des équipements principalement localisés dans le piémont et à Masevaux-Niederbruck



Masevaux-Niederbruck et, dans une moindre mesure Burnhaupt-le-Haut / le-Bas et Senheim, concentrent la majorité des équipements : postes, établissements scolaires, supermarchés etc. Les ZAE sont localisées en aval de Masevaux-Niederbruck dans le piémont. Le fond de vallée apparaît peu équipé.



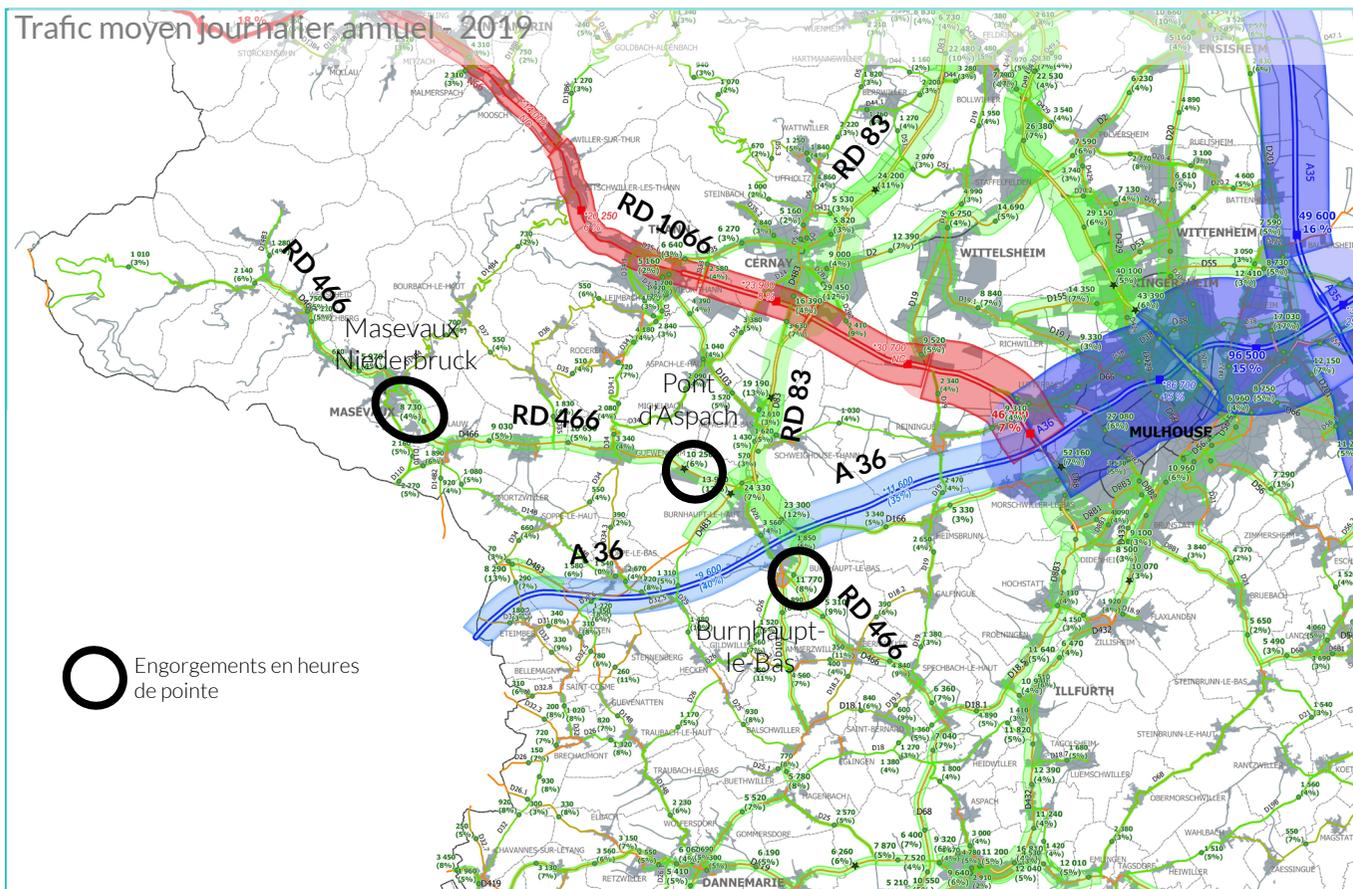
Burnhaupt-le-Haut : collège Nathan Katz accueille 585 élèves.



Masevaux-Niederbruck : rue commerçante.

# TRAFIC VOITURES

## Une circulation importante sur la RD 466



○ Engorgements en heures de pointe

Source : CD 68

Le trafic routier de la RD 466 augmente de l'amont vers l'aval. Il atteint près de 14 000 véhicules / jour à hauteur du Pont d'Aspach. C'est un niveau de trafic important pour une route à 2 x 1 voie. Des embouteillages sont à signaler durant les périodes de pointe au niveau du carrefour A 36 / RD 83 et RD 466 Burnhaupt-le-Bas.

### Motorisation des ménages : 1999-2019

Taux de motorisation des ménages	1999	2019	Evolution 1999-2019
Vallée	83%	83%	0 pts
Piémont	91%	95%	+ 4 pts
<b>CCVDS</b>	<b>87%</b>	<b>92%</b>	<b>+ 5 pts</b>
m2A	82%	82%	0 pts
Haut-Rhin	84%	87%	+ 3 pts
Grand Est	81%	84%	+ 3 pts

Source : INSEE RP

En 2019, 92 % des ménages disposent d'au moins une voiture dans la CCVDS. Le taux de motorisation est bien plus élevé que celui du Haut-Rhin : 87 % et du Grand Est : 84 %.

En 20 ans, le taux de motorisation a augmenté de + 5 points dans le Piémont. Les alternatives aux déplacements voitures y sont très limitées. C'est pourquoi, plus de 9 habitants sur 10 utilisent leur véhicule pour rejoindre leur lieu de travail. **En 2023, l'automobile est quasiment incontournable pour les habitants du territoire.**

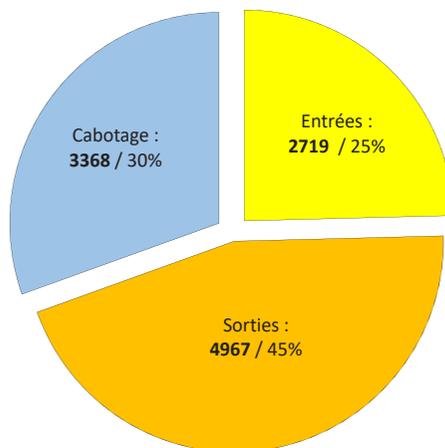
Définition taux de motorisation : c'est la part des ménages disposant d'au moins une voiture.

**92 % des ménages** disposent d'une voiture dans la CCVDS en 2019

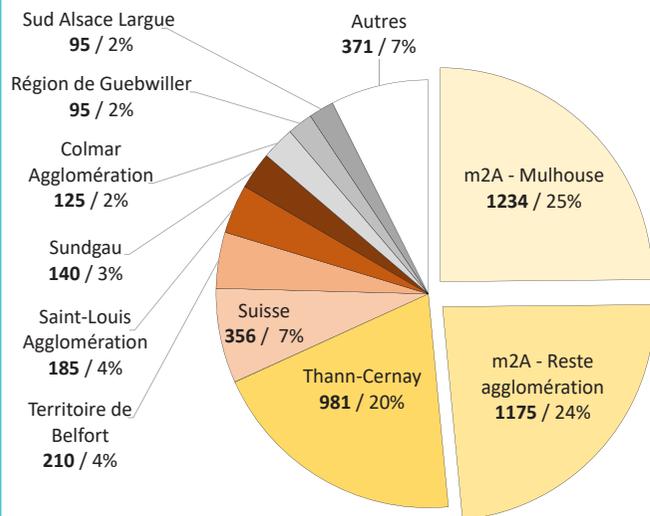
# NAVETTES DOMICILE TRAVAIL - FLUX

Des déplacements dépassant largement les limites de l'intercommunalité

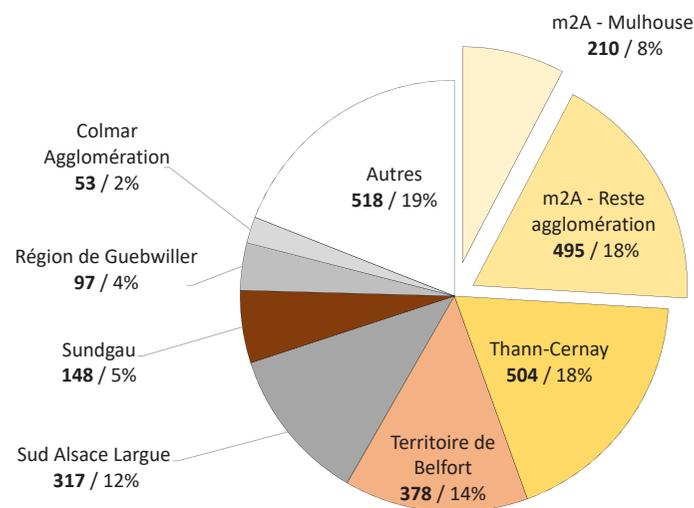
Les flux domicile - travail dans la CCVDS en 2019 :  
**11 000 personnes**



Les navettes sortantes de la CCVDS :  
**5 000 personnes**



Les navettes entrantes dans la CCVDS :  
**2 700 personnes**



Source : INSEE RP 2019

45 % des 11 000 navetteurs domicile travail sortent de la CCVDS, 25 % y entrent et seulement 30 % se déplacent à l'intérieur du territoire : cabotage. Ces derniers représentent environ 3 400 navetteurs.

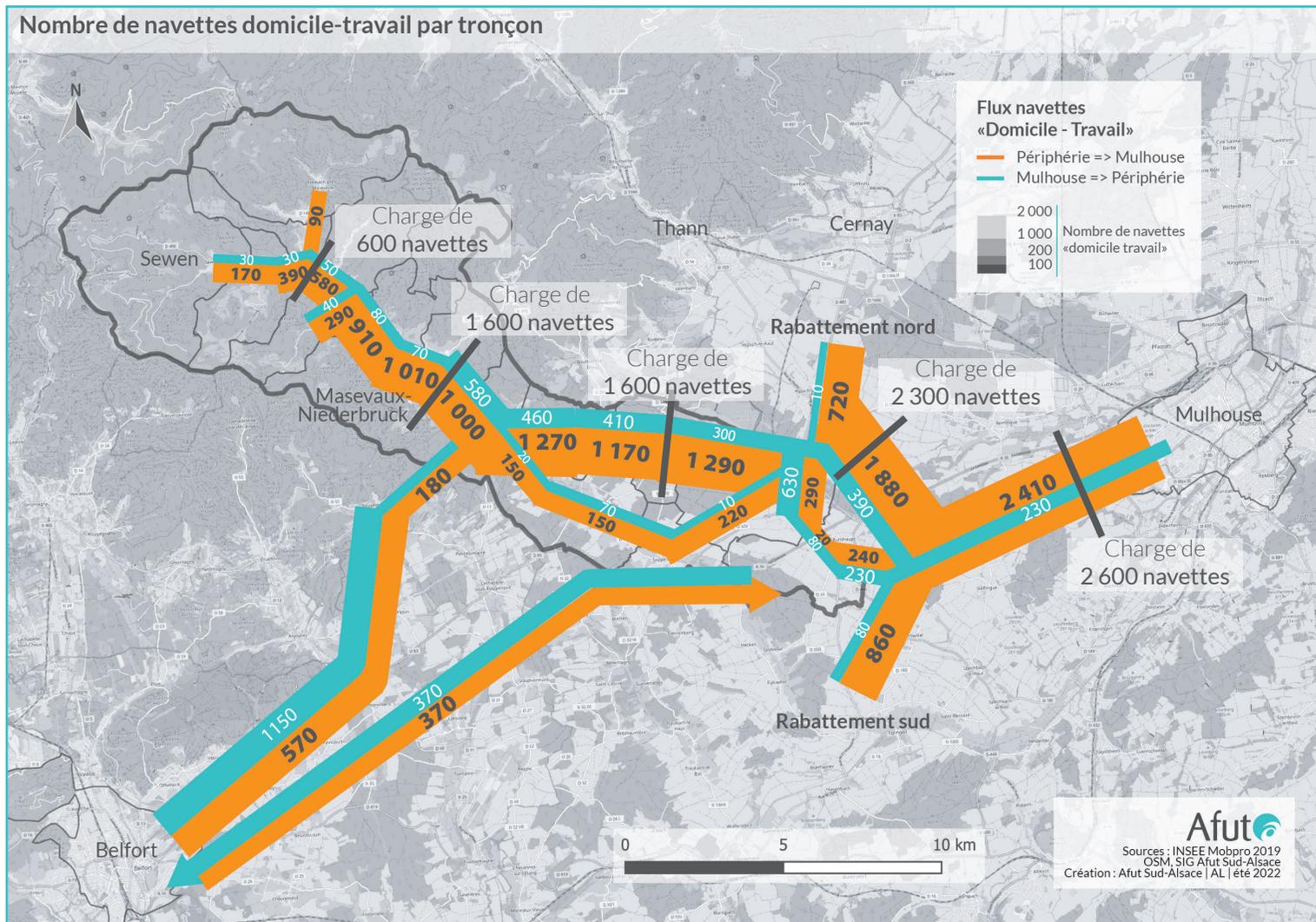
Les flux sortants de la CCVDS : 5 000 navettes se dirigent principalement vers m2a : 49 %, Thann-Cernay : 20 % et la Suisse : 7 %. Ces destinations représentent 78 % des flux de sorties.

## Définition navette «domicile travail»

La base des « navettes domicile travail » fournit, pour les communes, les effectifs correspondant au croisement du lieu de résidence avec le lieu de travail.

# NAVETTES DOMICILE TRAVAIL – SERPENT DE CHARGE

Des flux canalisés par la vallée et augmentant à l'approche de Mulhouse



## Précisions méthodologiques

Un serpent de charge est une représentation schématique des navetteurs domicile travail sur différents tronçons reliant les communes. Il permet de visualiser l'intensité des flux sur différentes sections. La représentation fonctionne sur le même principe que les cartes de trafic routier. Plus le trait est large, plus il y a de navetteurs. Les flux orange indiquent les navettes dans le sens vers Mulhouse. Les flux verts indiquent les navettes dans le sens depuis Mulhouse.

La carte et les données prennent également en compte les navettes des communes limitrophes susceptibles de prendre l'autocar express :

- **«Rabatement nord»** : Schweighouse, Aspach-Michelbach, Aspach-le-Bas, Roderen, Bourbach-le-Bas.
- **«Rabatement sud»** : Bernnwiller, Spechbach, Ballschwiller, Saint-Bernard, Gildwiller, Hecken, Falkwiller, Diefmatten, Bretten, Eteimbes, Bellemagny.

Le principal intérêt de la carte est d'apprécier les flux potentiels de navetteurs domicile travail par tronçon potentiellement captables par l'autocar express.

En amont de Masevaux-Niederbruck, la charge est < à 1 000 navetteurs. À partir de Masevaux un volume de 1 600 personnes est à relever. Ce chiffre reste constant jusqu'à Burnhaupt-le-Haut. En raison du rabattement des communes situées au nord de Burnhaupt-le-Haut et au sud de Brunhaupt-le-Bas, la charge atteint les 2 600 navetteurs à l'approche de Mulhouse. Le rayonnement de la ligne autocar express pourrait dépasser la CCVDS à condition de disposer d'un ou deux arrêts d'autocars équipés de parkings voitures.

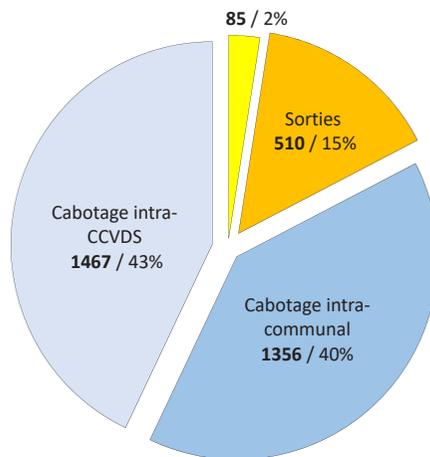
**2 600 navettes**  
**« domicile travail »**  
vers Mulhouse

# NAVETTES DOMICILE ÉTUDE – FLUX

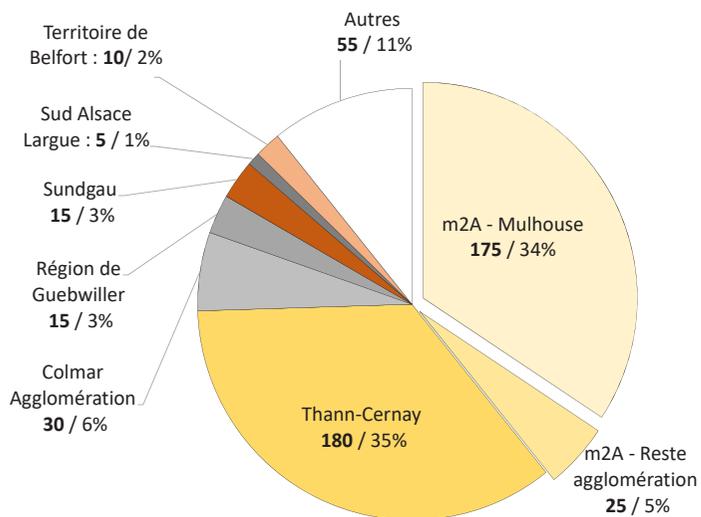
## Un fonctionnement « local »

Les flux domicile - études dans la CCVDS en 2019 :

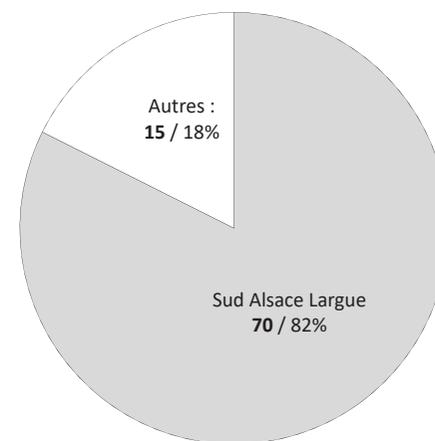
**3 400 personnes**



Les navettes sortantes de la CCVDS :  
**500 personnes**



Les navettes entrantes dans la CCVDS :  
**< à 100 personnes.**



Source : INSEE RP 2019

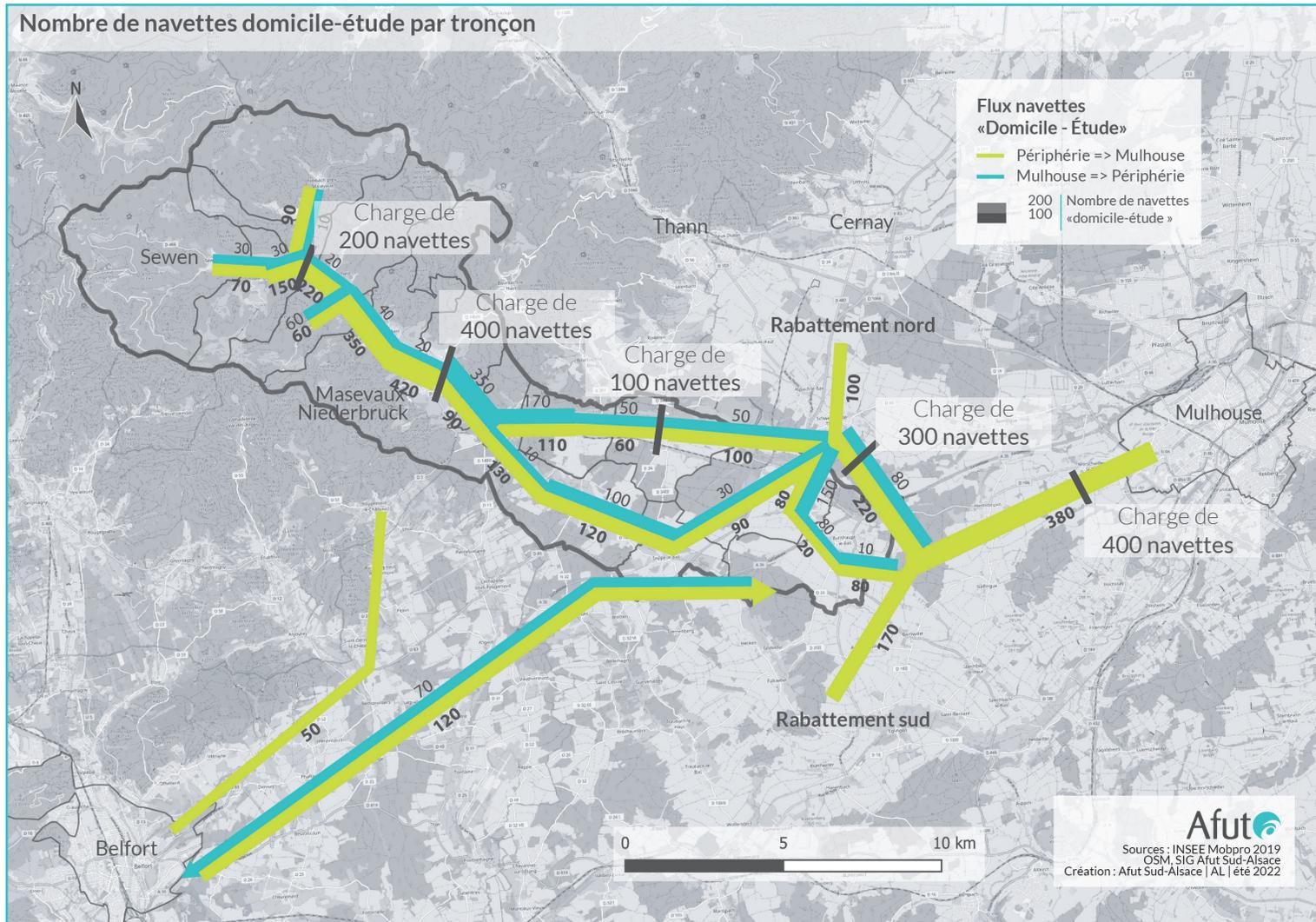
À peine 15 % des 3 400 navetteurs domicile études sortent de la CCVDS, 2 % y entrent. Avec une part de 83 %, les déplacements internes à la CCVDS sont massifs. 40 % des déplacements s'effectuent à l'intérieur des communes : navettes vers les écoles maternelles et primaires. Les flux de sorties se dirigent vers Thann-Cernay (lycées), Mulhouse (lycées et UHA). Les flux d'entrées se dirigent principalement vers le collège de Burnhaupt-le-Haut.

### Définition navette « domicile-étude » :

La base des « navettes domicile étude » fournit, pour les communes, les effectifs correspondant au croisement du lieu de résidence avec le lieu d'étude.

# NAVETTES DOMICILE ÉTUDE – SERPENT DE CHARGE

## Des déplacements homogènes et modestes



### Précisions méthodologiques

Un serpent de charge est une représentation schématique des navetteurs domicile étude sur différents tronçons reliant les communes. Il permet de visualiser l'intensité des flux sur différentes sections. La représentation fonctionne sur le même principe que les cartes de trafic routier. Plus le trait est large, plus il y a de navetteurs. Les flux orange indiquent les navettes dans le sens vers Mulhouse. Les flux verts indiquent les navettes dans le sens depuis Mulhouse.

La carte et les données prennent également en compte les navettes des communes limitrophes susceptibles de prendre l'autocar express :

- **Rabatement nord** : Schweighouse, Aspach-Michelbach, Aspach-le-bas, Roderen, Bourbach-le-Bas.
- **Rabatement sud** : Bernnwiller, Spechbach, Ballschwiller, Saint-Bernard, Gildwiller, Hecken, Falkwiller, Diefmatten, Bretten, Eteimbès, Bellemaigny.

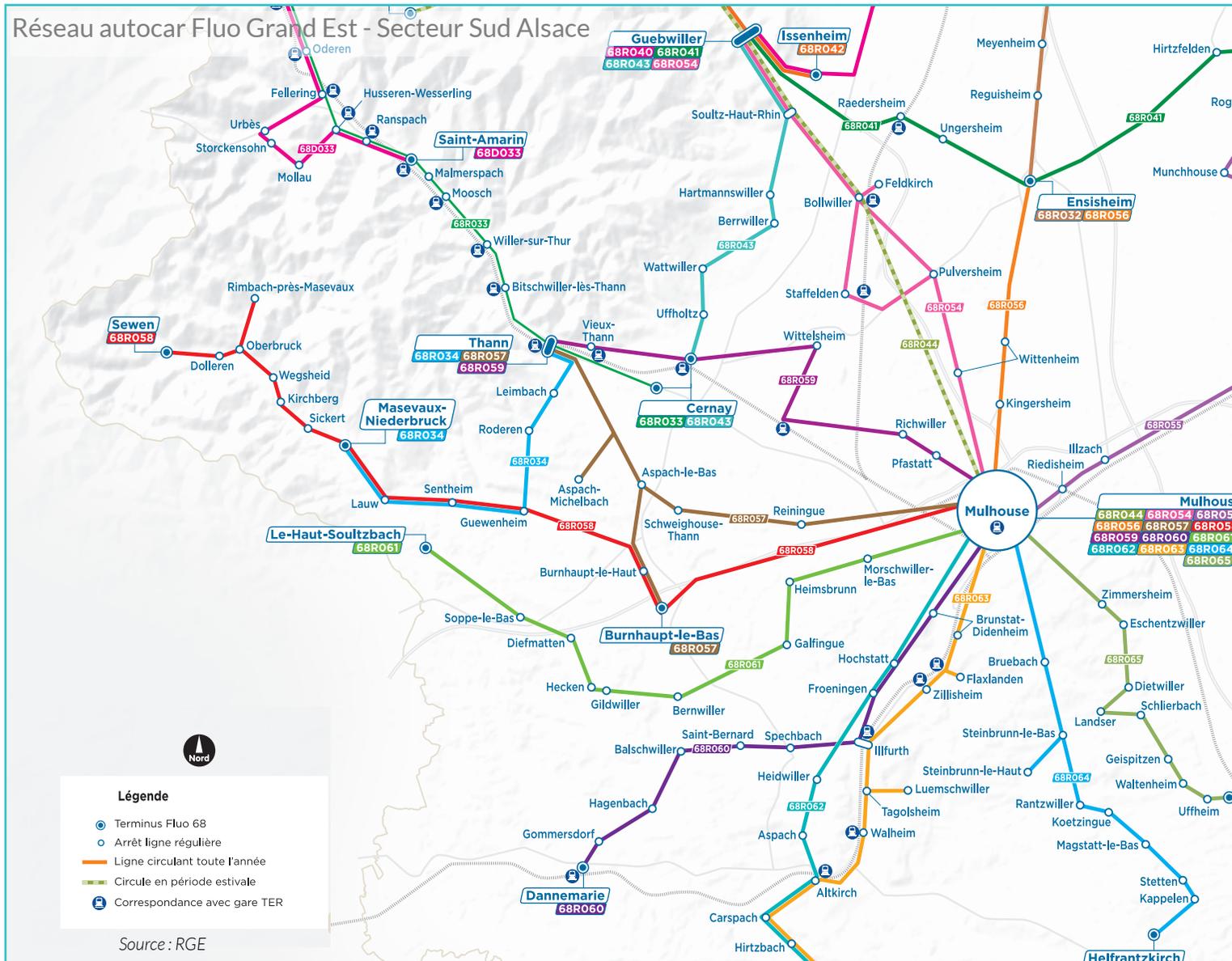
Le principal intérêt de la carte est d'apprécier les flux potentiels de navetteurs domicile étude par tronçon potentiellement captables par l'autocar express.

Dans la vallée de la Doller, la charge passe progressivement de 100 navettes à 400 navettes à l'approche de Masevaux-Niederbruck. Cette commune dispose d'un collège. Entre Masevaux-Niederbruck et Burnhaupt-le-Haut les flux se répartissent entre la vallée du Soultzbach et la RD 466. Burnhaupt-le-Haut est à la croisée des flux en raison de la présence du collège Nathan Katz. Avec moins de 400 navetteurs, les flux vers Mulhouse sont relativement réduits.

**380 navettes**  
«domicile-étude»  
vers Mulhouse

# AUTOCAR - RÉSEAU

## Quatre lignes autocars desservant l'intercommunalité



En 2023, le territoire ne bénéficie **d'aucune desserte ferroviaire voyageurs**, mis à part le train touristique Saint-André (Cernay) Senthem.

L'offre de la CCVDS est constituée par les 4 lignes autocars du réseau autocar Fluo de la Région Grand Est (RGE) :

- 68 R058 : Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse.
- 68 R061 : Haut Soultzbach / Mulhouse.
- 68 R034 : Masevaux-Niederbruck / Thann.
- 68 R 057 : Thann / Mulhouse via Burnhaupt-le-Bas.

Ces lignes sont gérées par la RGE, AOM compétente. La ligne Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse irrigue l'ensemble du territoire de la CCVDS.

Le réseau est complété par les autocars du réseau **Optymo** du Territoire de Belfort dont les lignes 21/22 sont en terminus à Rougemont le Château, à quelques kilomètres seulement de Masevaux-Niederbruck.

# AUTOCAR - OFFRE ET TEMPS DE PARCOURS

## Une offre limitée, lente et peu visible

Fréquence pour un jour courant de semaine : 2019 et 2023

N°	Lignes	2018			2022		
		Année	Scol	Total	Année	Scol	Total
Fluo 68R058	Sewen => Masevaux-Niederbruck	11	2	13	11	3	14
Fluo 68R058	Masevaux-Niederbruck => Mulhouse	11	3	14	19	14	33
Fluo 68R034	Masevaux-Niederbruck => Thann	0	10	10	9	1	10
Fluo 68R061	Le Haut-Soultzbach => Mulhouse	4	1	5	5	2	7
Fluo 68R057	Thann => Aspach-le Ht => Mulhouse	Nd	Nd	Nd	2	3	5
Optymo 21 & 22	Belfort => Rougemont => Etueffont	20	-	20	20	-	20
Optymo 32	Belfort => Rougemont	6	-	6	6	-	6

Source : fiches horaires RGE / Optymo

Le niveau de desserte des 4 lignes d'autocars s'échelonne de **5 à 33 circulations / jour**. L'offre est donc **limitée**.

Elle n'a pas évolué avec la restructuration du réseau Fluo de septembre 2022. La seule exception est la ligne Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse. C'est la ligne la plus «performante». En effet, son offre est passée de **14 à 33 autocars / jour** entre Mulhouse et Masevaux-Niederbruck soit un doublement du nombre de dessertes. Toutefois, la **moitié de l'offre est scolaire**. Cela limite donc l'accès aux voyageurs occasionnels et abonnés travail.

### La CCVDS à l'écart des réseaux TC performants

Les réseaux performants (offres et temps de parcours) Optymo du Territoire de Belfort, Soléa de m2A, TER / Tram-Train de la ligne Mulhouse-Thann-Kruth et le TER Mulhouse/Belfort ceinturent le territoire.

Temps de parcours : comparaison autocar et voiture 2023

	Temps 	Temps 
Kirchberg => Lauw	10 min	7 min
Wegscheid => Burnhaupt-le-Haut	23 min	18 min
Sewen => Mulhouse - Gare centrale	1h27 min	46 min
Masevaux-Niederbruck => Mulhouse - Universités	47 min	29 min
Masevaux-Niederbruck => Mulhouse - Gare centrale	1h02 min	35 min
Burnhaupt-le-Bas => Mulhouse - Universités	22 min	13 min
Burnhaupt-le-Bas => Mulhouse - Gare centrale	38 min	18 min

Source : fiches horaires RGE, Google Maps

La ligne autocar Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse est peu attractive en raison de ses temps de parcours peu performants. En effet, il faut par exemple compter en autocar :

- **47 min** pour rejoindre l'UHA depuis Masevaux-Niederbruck contre **27 min** en voiture => **60%** de temps en plus,
- **1h02** pour rejoindre la gare contre **35 min** en voiture => **80%** de temps en plus.
- **près d'1 h 30** pour rallier la gare de Mulhouse depuis Sewen contre **46 min** en voiture => **100%** de temps en plus.

Les temps parcours trop longs s'expliquent par des **arrêts trop fréquents** et des **ruptures de charge** entre les autocars et les tramways à Mulhouse.

# AUTOCAR - ARRÊTS

## Des stations d'autocars peu engageantes



**Sewen : arrêt Hôtel des Vosges.**  
Un simple panneau, un marquage de l'arrêt sur la chaussée, une absence d'abri.



**Guewenheim : arrêt Place**  
Des horaires et des numérotations de lignes autocars datant de 2016 : une information erronée.



**Wegscheid :**  
Un arrêt équipé d'un abri et d'un banc, équipements peu réendus dans les stations de la ligne.

Des arrêts d'autocars peu attractifs : absence de quai, d'information en temps réel, d'annonce des passages des prochains cars, d'arceaux vélos etc.

# 2. ENJEUX & OPPORTUNITES

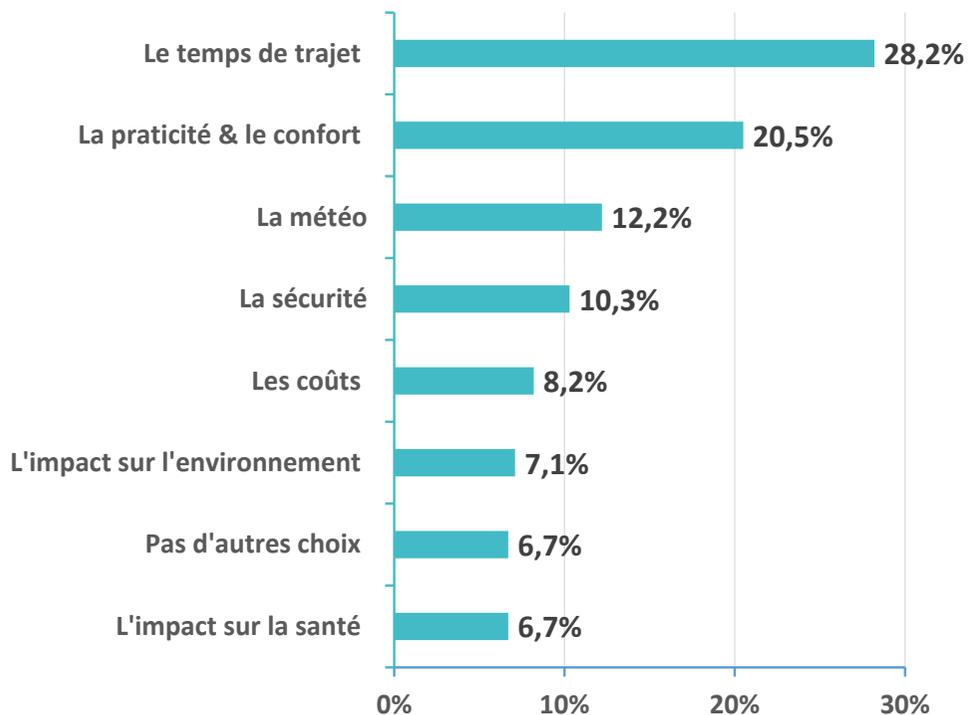
## “ Synthèse

- Les voyageurs sont demandeurs de **rapidité** : l'autocar express est une solution pour répondre à ce souhait.
- L'axe **Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse** est identifié dans le schéma directeur des mobilités du Haut-Rhin comme **ligne autocar express**.
- ↳ L'exemple de Colmar / Breisach : moins d'arrêts, P + R, des couloirs réservés/ priorité aux feux sur certains tronçons dans Colmar = **source d'inspiration pour le territoire**.

# LES DONNEES D'ENTREES

## Une demande de rapidité

Quels sont vos critères pour choisir votre moyen de transport au quotidien ?  
3 réponses possibles - Enquête réalisée à l'échelle nationale.



Source des données : [www.automobile-club.org](http://www.automobile-club.org) (2021)

L'enquête a été réalisée par l'automobile club en 2021 à l'échelle nationale. Parmi les questions, l'une portait sur les critères de choix du mode de transport quotidien. Le temps de parcours est le critère le plus cité avec 28,2 % des répondants. Vient ensuite l'aspect pratique / le confort avec un taux de 20,5 %. La météo arrive sur la dernière marche du podium, loin derrière avec 12,2 % des réponses.

Une durée de trajet trop longue, comme c'est le cas de la ligne autocar Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse, n'encourage guère à l'utilisation du transport public.

## Le schéma directeur des mobilités du Haut-Rhin



# Schéma directeur des mobilités du Haut-Rhin

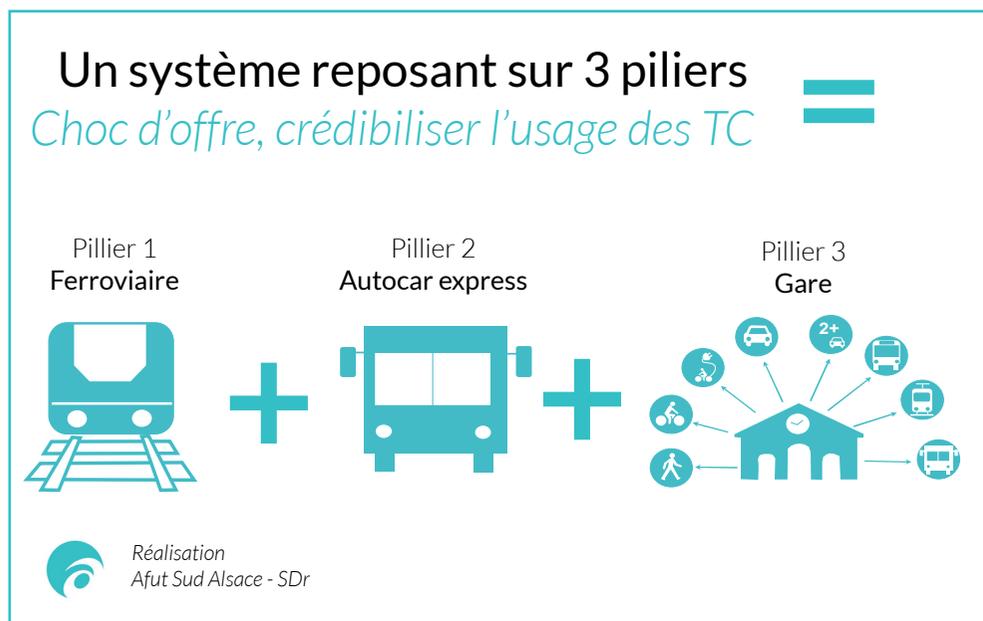
(version 0)

Janvier 2023

Les Présidents des 16 EPCI du Haut-Rhin ont construit ensemble une vision partagée des mobilités en partant des préoccupations du terrain. Le schéma directeur des mobilités soutient l'idée d'un Réseau Express Métropolitain (REM) complété par des lignes autocars express.

# LES CONCEPTS

## Le réseau express métropolitain : une combinaison optimale



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.

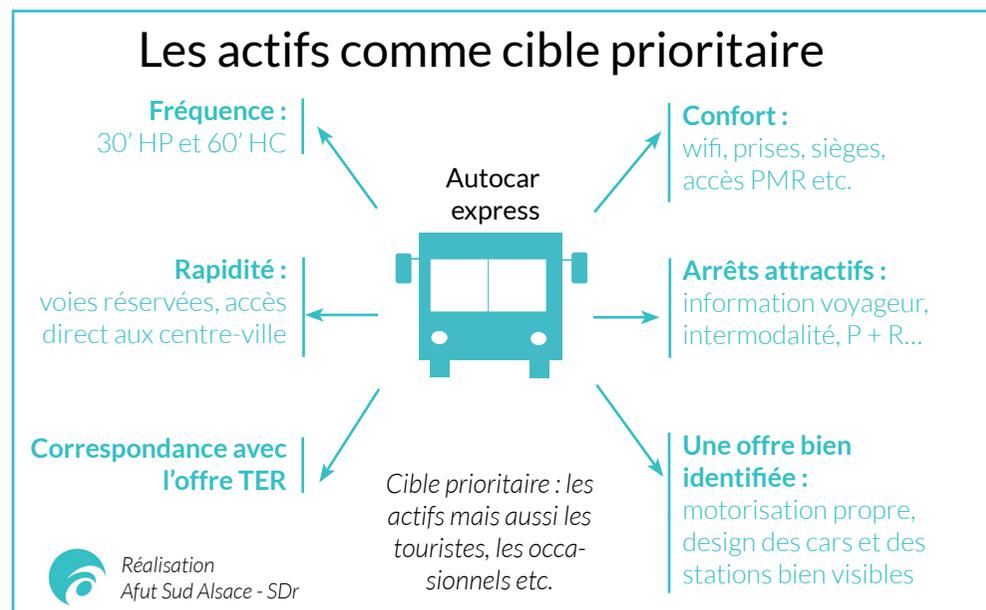
SNCF Réseau a identifié l'étoile ferroviaire mulhousienne et sa connexion avec Bâle comme éligibles à la création d'un REM. L'ambition de **décliner ce concept** à l'échelle du Haut-Rhin a été intégrée au Schéma de mobilité Haut Rhin.

## L'autocar express : rapide, cadencé, identifiable...

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 minutes en HP et 60 minutes en HC.
- Être **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 usb, confort, accès PMR etc.
- Être facilement **identifiable** : motorisation, 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 cheminements modes actifs, aménagements de P + R dans les stations ayant une fonction de rabattement.

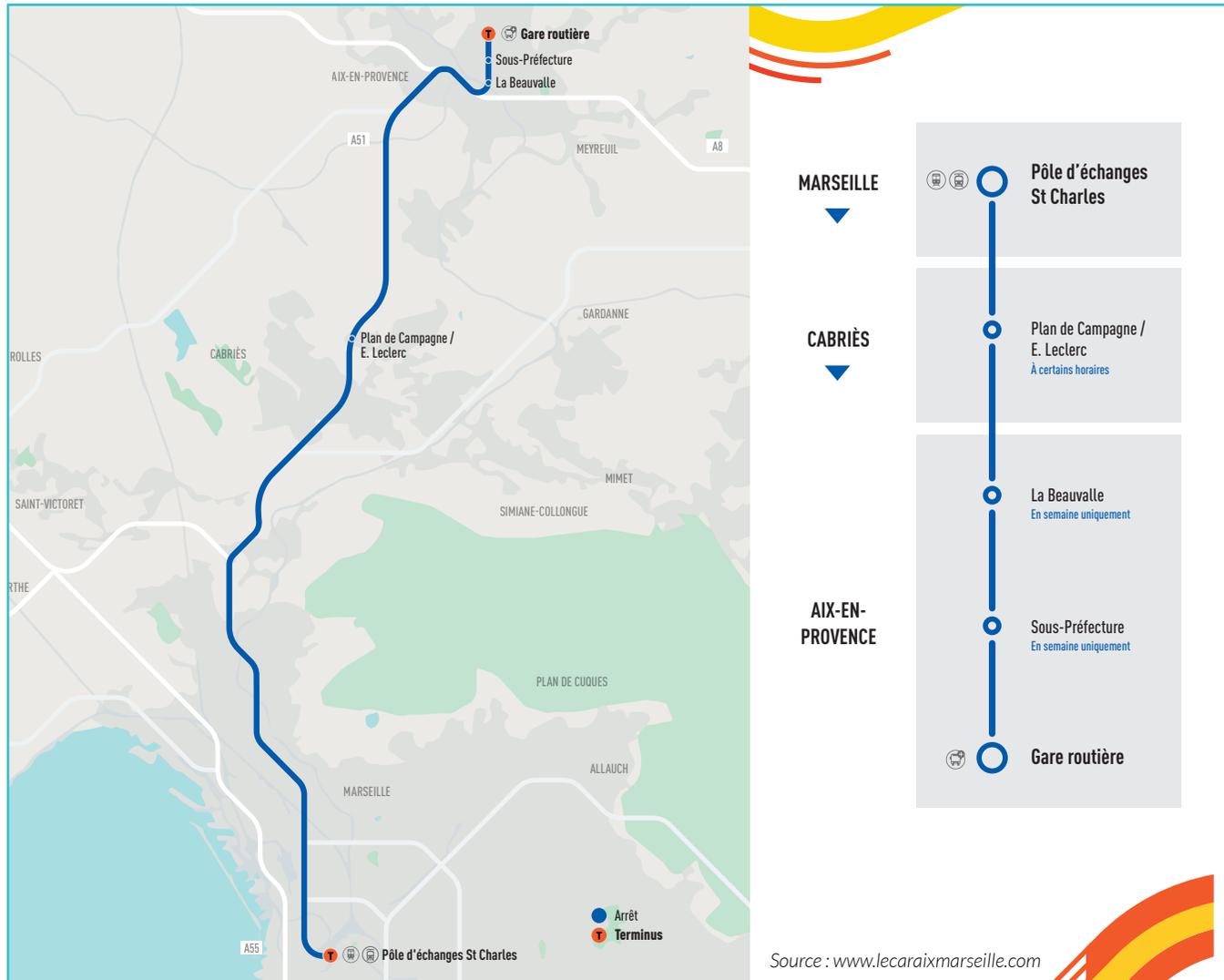
**L'axe Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse a été identifié dans le schéma directeur des mobilités du Haut-Rhin comme ligne autocar express.**



# AIX-EN PROVENCE - MARSEILLE : LIGNE 50 (EXEMPLE N° 1)

Connecter rapidement et fréquemment deux agglomérations par autoroute

La ligne 50 du réseau « Le Car »



Autocar à double étage pour transporter plus de voyageurs.

Les autocars de la ligne 50 du réseau « Le car » connecte toutes les **5 à 15 minutes** la gare Saint-Charles de Marseille à la gare routière d'Aix-en-Provence. La ligne fait **26 km** de long. Elle emprunte l'autoroute A 5. Elle dessert **5 arrêts** : 3 à Aix en Provence, 1 à Cabriès et 1 à Marseille. La ligne réalise près de **150 allers / retours quotidiens**.

Les autocars sont équipés du wifi et de prises usb pour recharger les smartphones. La Métropole Aix-Marseille-Provence a mis en place **10 cars à double étage** pour faire passer le nombre de places offertes de 67 à 92.

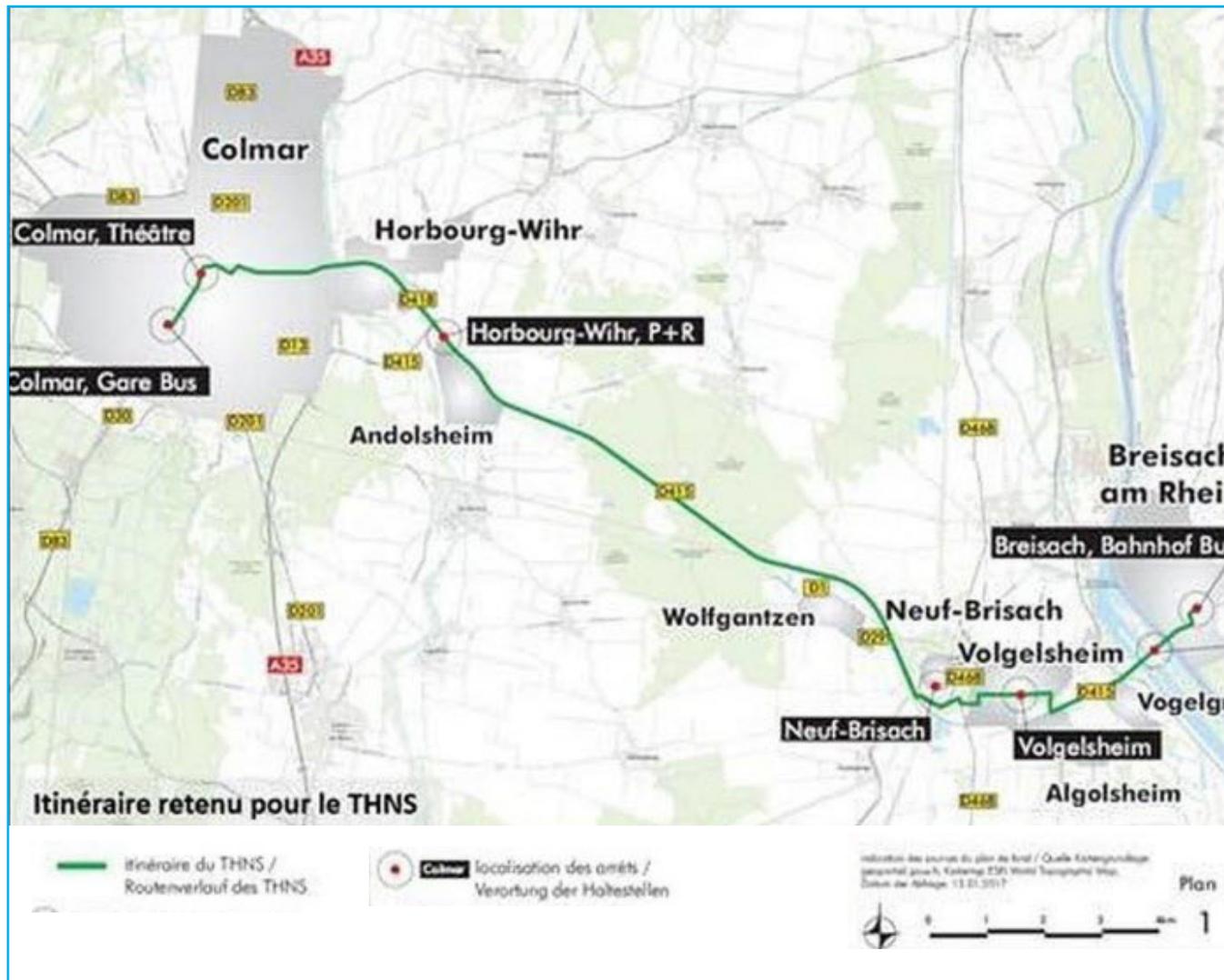
En raison de l'engorgement routier de l'agglomération de Marseille, les autocars circulent sur des voies réservées pour la majorité du trajet. Ils sont capables d'assurer la liaison entre **30 et 45 minutes** suivant les périodes de la journée et les arrêts desservis.

Un parcours majoritairement sur autoroute pour circuler rapidement.

## COLMAR – BREISACH : THNS (EXEMPLE N° 2)

Moins d'arrêts, un P + R, des priorités aux feux et une voie réservée dans Colmar

Le projet de Transport à Haut Niveau de Service



La place de la gare de Colmar sera le terminus de la ligne THNS.

En 2022, les autocars de la ligne Colmar-Breisach mettent **55 minutes** pour parcourir les **24 km** du trajet. La future ligne devrait réduire cette durée à **41 minutes**.

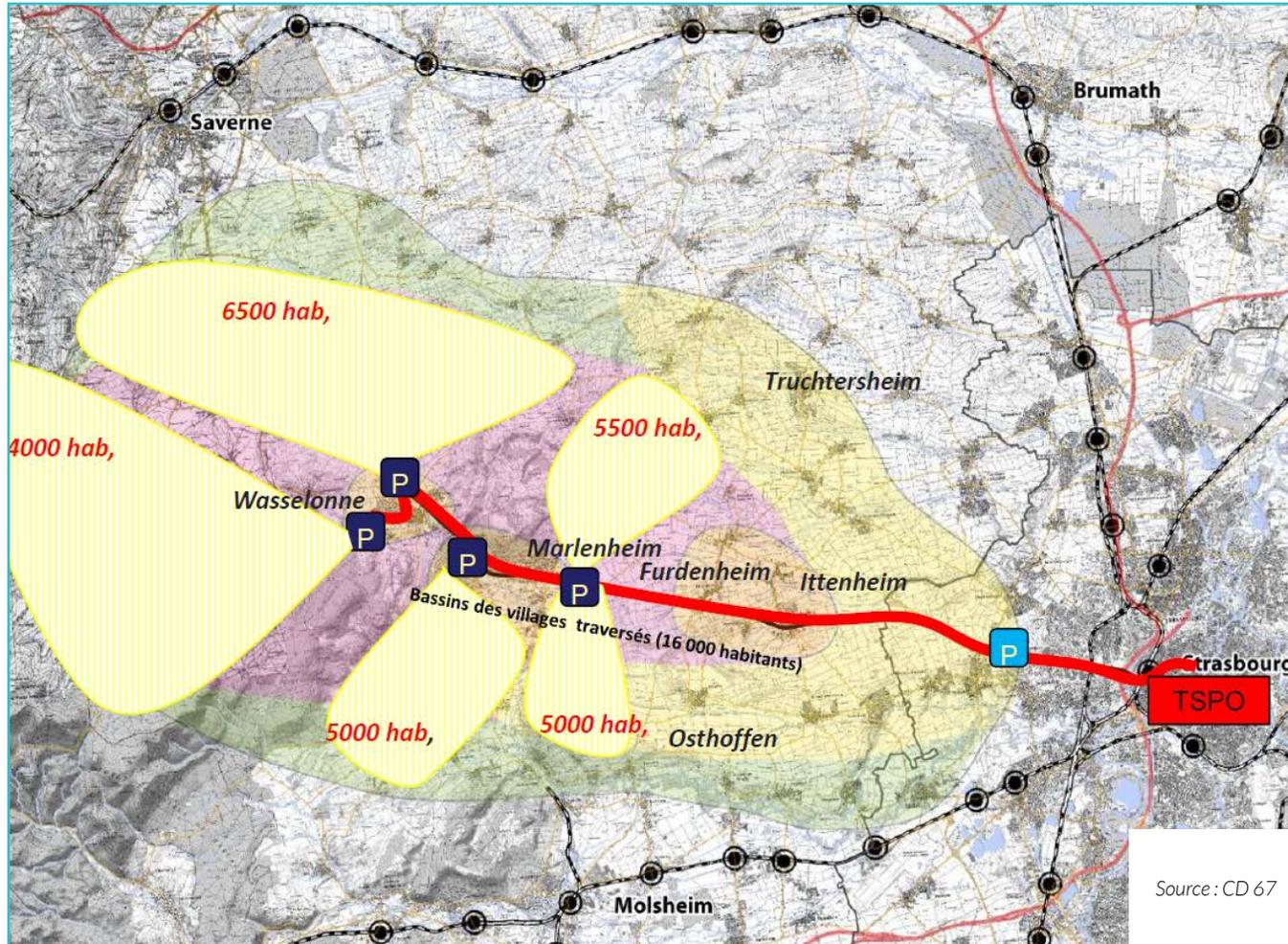
Pour atteindre cet objectif, les études ont préconisé un **parcours direct**, avec un **nombre limité d'arrêts**. Des aménagements devront être réalisés pour permettre une circulation plus rapide des cars : **priorité à certains carrefours**, une **nouvelle voie réservée aux autocars** dans la partie est de Colmar. La création d'un **P + R** est prévue à côté d'un parking de covoiturage à Horbourg-Wihr.

La future ligne desservira **7 arrêts**, toutes les **30 minutes** lors des périodes de pointe.

## STRASBOURG – WASSELONNE : TSPO (EXEMPLE N° 3)

Pallier l'absence d'une ligne ferroviaire par une desserte autocar efficace

Les rabattements potentiels des P+R



L'aire d'attraction dépasse largement les communes desservies par la ligne autocar.



Wasselonne : depuis début 2023, les autocars ont leur terminus au collège Marcel Pagnol pour une meilleure fiabilité des temps de parcours.

Le secteur de l'Ouest strasbourgeois, c'est-à-dire le corridor Wasselonne / Strasbourg, est **dépourvu d'offre ferroviaire**. La seule offre transport en commun était un réseau autocar dont la performance était **pénalisée par les engorgements routiers** sur l'A 351 / RN 4 à l'approche de Strasbourg. Pour améliorer la desserte TC dans ce secteur, l'idée de disposer d'un autocar avec des tronçons en site propre a vu le jour dès 2009.

En 2023, les autocars relient Wasselonne à Strasbourg, distantes de **25 km, en 40 minutes**. Le même parcours s'effectue en une heure en voiture avec les embouteillages. Durant les périodes de pointe, les temps de parcours autocars sont plus compétitifs que ceux de la voiture. Le **nombre d'arrêts a été réduit** et des **P + R ont été aménagés**.

# 3. SCENARIOS

## “ Synthèse

### → Scénario 2 comme cible à atteindre :

- Desserte directe du centre-ville de Mulhouse, moins d'arrêts et aménagement de 2 P + R.
- Des temps de parcours compétitifs par rapport à la voiture.

### → Un projet qui pourrait se réaliser en 3 étapes :

- **ETAPE A** : mise en place d'un cadencement avec moins d'arrêts
- **ETAPE B** : prolonger la ligne autocar vers la gare centrale de Mulhouse
- **ETAPE C** : réaliser deux P + R

Durée de la mise en œuvre : de **3 à 5 ans**.

↳ Pour la réussite du projet, prévoir une démarche de **co-construction** forte avec les communes, la RGE, la CEA, m2A et les habitants / usagers de la ligne.



J2B

HAUTE ALSE  
en Haute-Alsace

Lignes de Haute-Alsace

CHOPIN HEITZ

www.l-ha.fr

70 90 100

P

10 places

100%

# METHODE

## Point de départ : le renforcement de la ligne autocar Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse

Les scénarios portent sur le **renforcement progressif de la ligne autocar 68 R058 Sewen/ Masevaux-Niederbruck / Mulhouse**. C'est l'axe où la population, les emplois et les déplacements liés au travail sont les plus nombreux.

L'approche est partie de l'hypothèse que les autres lignes d'autocars restent en place, mises à part les lignes 21/22 du réseau Optymo du SMTC. Elle propose un système de Transport A la Demande (TAD) ou de navette locale dans la **vallée du Soultzbach**.

## Trois scénarios passés au crible

### Rappels

- **Situation 2019** : avant restructuration du réseau autocar Fluo 68.
- **Situation 2023** : après restructuration du réseau autocar Fluo 68.

### 3 scénarios

- **Scénario 1** : optimisation.
- **Scénario 2** : prolongement gare de Mulhouse.
- **Scénario 3** : une desserte intégralement express.

## Huit critères d'analyse

Les différents scénarios sont systématiquement analysés à la lumière de 7 critères.



**Temps de parcours de la liaison Masevaux-Niederbruck = > Mulhouse gare.**



**Offre de service** : nombre d'autocars pour un jour courant de semaine par tronçon :

- Sewen / Sickert.
- Masevaux-Niederbruck / Mulhouse.



**Nombre d'arrêts** par tronçon :

- Sewen / Sickert.
- Masevaux-Niederbruck / Mulhouse Bel Air.
- Mulhouse Bel Air / Mulhouse gare centrale.



**Nombre de correspondances** : changement entre l'autocar et le tramway à Mulhouse.



**Ligne autocar Optymo du SMTC** du territoire de Belfort.



**TAD ou navette locale de rabattement de la vallée du Soultzbach** : connexion avec Masevaux-Niederbruck et Burnhaupt-le-Haut.



**Parkings relais à aménager.**



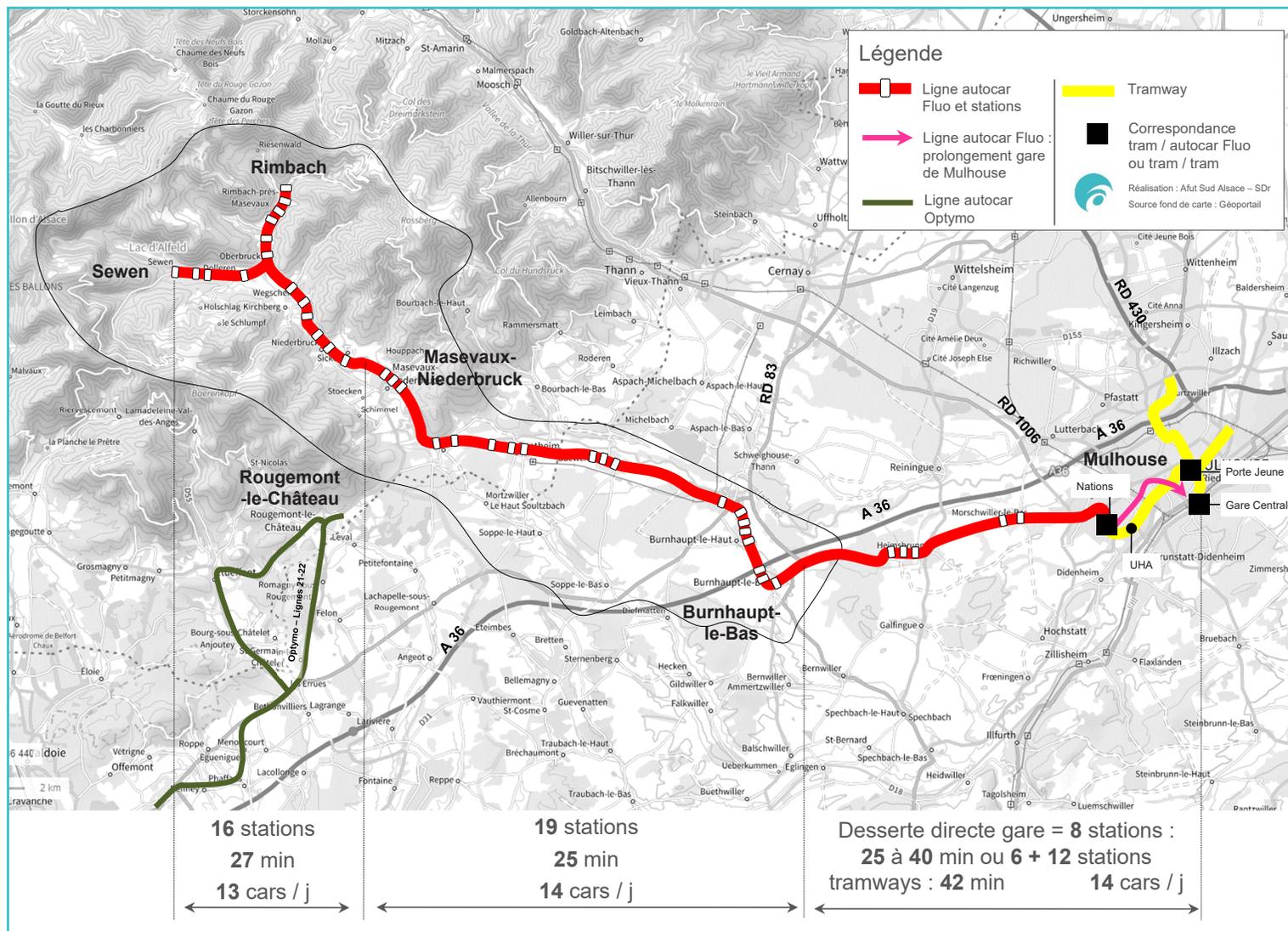
**Travaux à réaliser.**

Le détail technique, ainsi que les temps de parcours sont consultables en annexe P 35-40. **Ces scénarios ont vocation à alimenter les échanges et les discussions pour améliorer la desserte autocar.**

# RAPPEL : SITUATION 2019



Peu d'offres, trop d'arrêts, trop lent



**Temps de parcours**  
Masevaux-Niederbruck => Mulhouse : 67 min.



**Offre de service**  
Sewen => Sickert : 13 cars / jour.  
Masevaux-Niederbruck => Mulhouse : 14 cars / jour.



**Nombre d'arrêts : 53**  
Sewen => Sickert : 16.  
Masevaux-Niederbruck => Burnhaupt-le-Bas : 19.  
Heimsbrunn / Mulhouse : 18.



**Nombre de correspondances : 2**  
Autocar => tram 2 : Nations.  
Tram 2 => Tram 1 : Porte Jeune.



**Optymo**  
Pas d'actions.



**TAD / navette locale**  
Pas d'actions.



**Parkings relais**  
Pas d'actions.

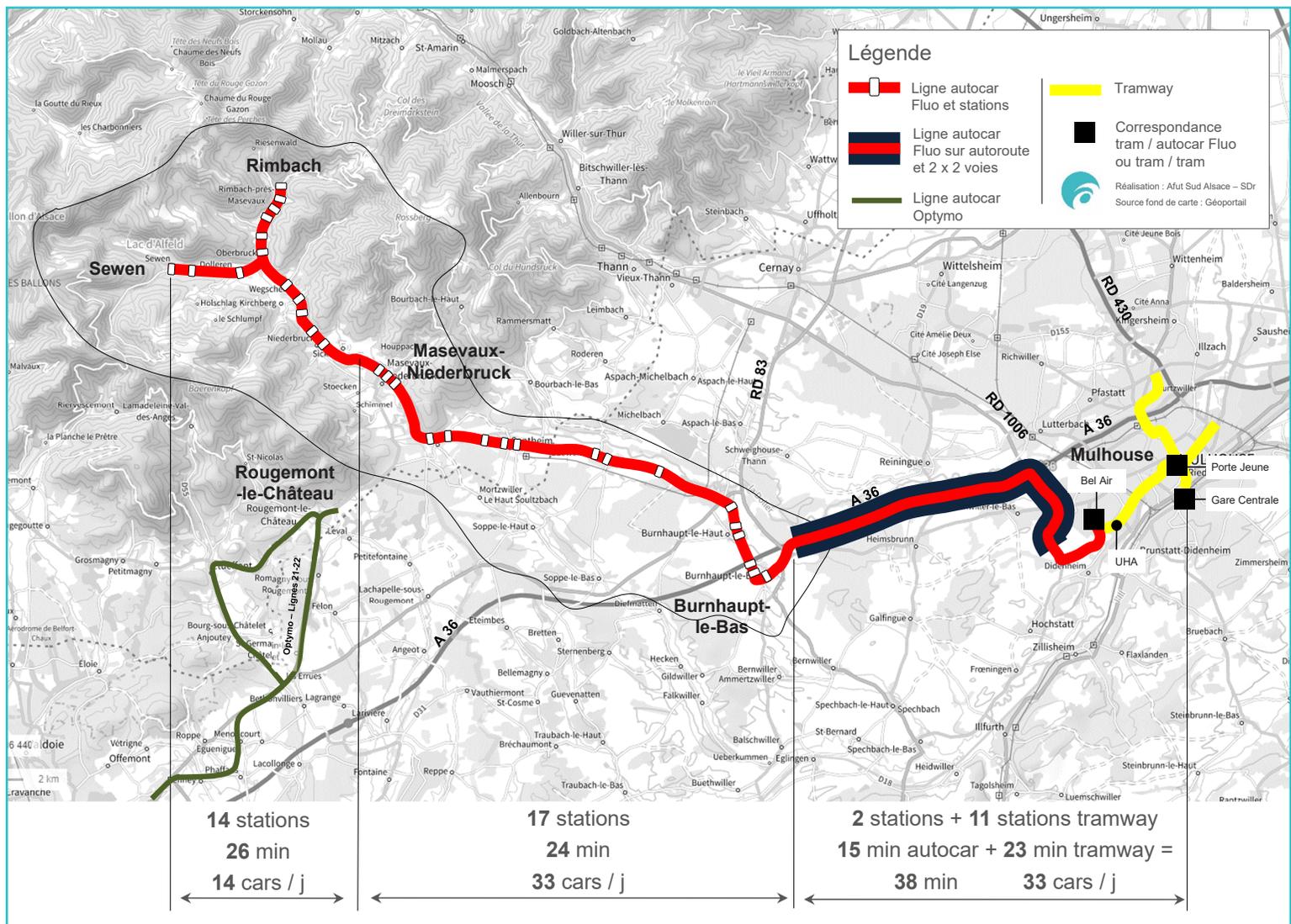


**Travaux à réaliser**  
Pas d'actions.

En 2019, la ligne Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse desservait la vallée de la Doler, Masevaux-Niederbruck, Lauw, Senstheim, Burnhaupt-le-Haut et le-Bas, Heimsbrunn et Morschwiller-le-Bas et rejoignait ensuite Mulhouse. Certaines circulations étaient en terminus sur le tramway à Nations, d'autres étaient prolongées jusqu'à la gare centrale de Mulhouse.

# RAPPEL : SITUATION 2023

Davantage de dessertes mais avec des correspondances

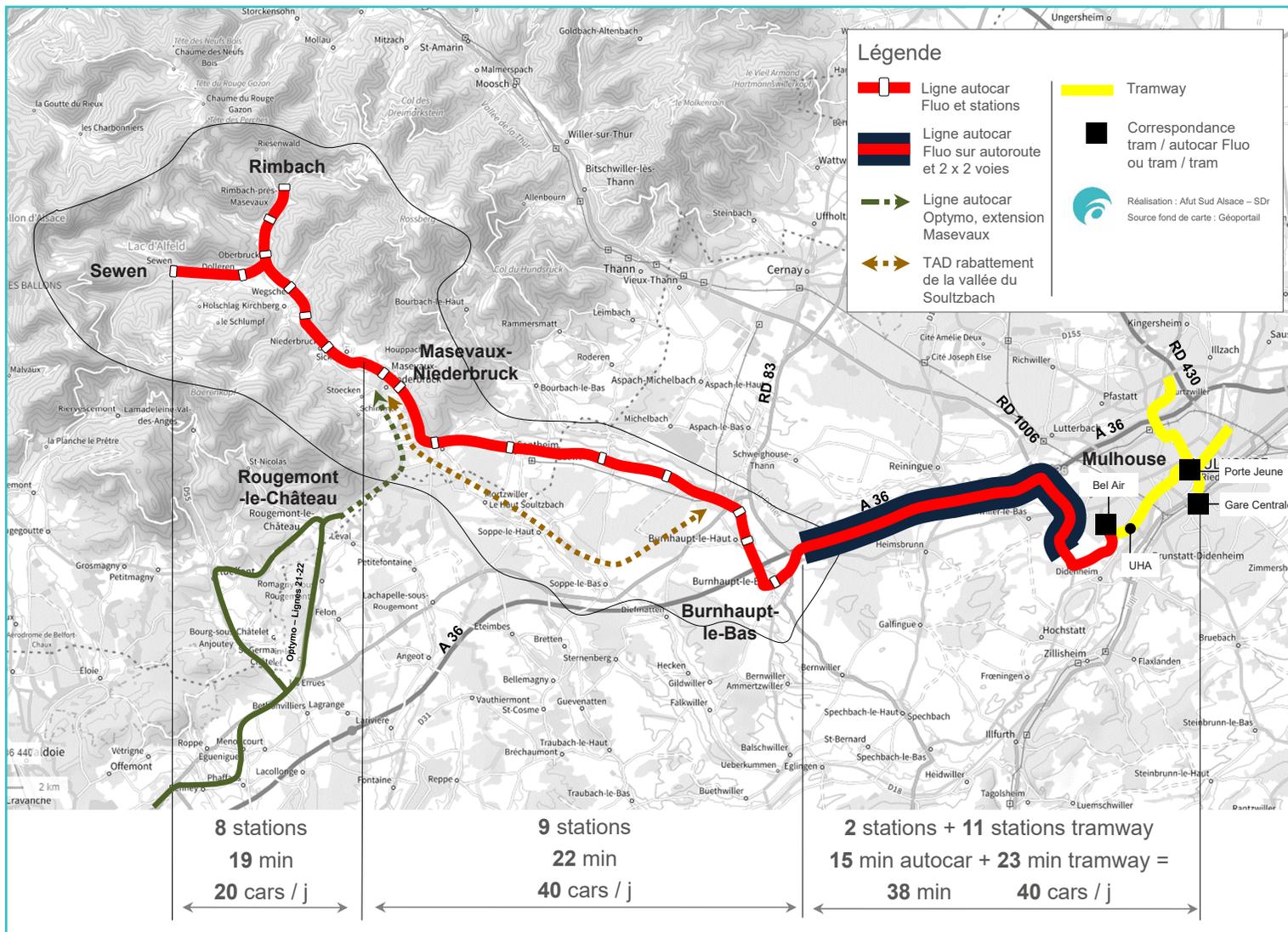


-  **Temps de parcours**  
Masevaux-Niederbruck => Mulhouse : 62 min.
-  **Offre de service**  
Sewen => Sickert : 14 cars / jour.  
Masevaux-Niederbruck => Mulhouse : 33 cars / jour.
-  **Nombre d'arrêts : 44**  
Sewen => Sickert : 14.  
Masevaux-Niederbruck => Burnhaupt-le-Bas : 17.  
Heimsbrunn => Mulhouse : 13.
-  **Nombre de correspondances : 2**  
Autocar => tram 2 : Bel Air.  
Tram 2 => Tram 1 : Porte Jeune.
-  **Optymo**  
Pas d'actions.
-  **TAD / navette locale**  
Pas d'actions.
-  **Parkings relais**  
Pas d'actions.
-  **Travaux à réaliser**  
Pas d'actions.

En 2023, la ligne Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse emprunte le même parcours dans la vallée de Doller et le piémont qu'en 2019. À la sortie de Burnhaupt-le-Bas, les autocars contournent Heimsbrunn et Morschwiller-le-Bas. Ils empruntent l'A 36 et RD 1066 (route à 2 X 2 voies) pour rejoindre Mulhouse. Les autocars sont en terminus à la station tramway Bel Air.

# SCÉNARIO 1 : OPTIMISATION

Mise en place d'un cadencement avec moins d'arrêts



**Temps de parcours**  
 Masevaux-Niederbruck => Mulhouse : 58 min.  
 Gains temps importants intra CCVDS : ~ 10-20%.



**Offre de service**  
 Sewen => Sickert : 20 cars / jour.  
 Masevaux-Niederbruck => Mulhouse : 40 cars / jour.



**Nombre d'arrêts : 30**  
 Sewen => Sickert : 8.  
 Masevaux-Niederbruck => Burnhaupt-le-Bas : 9.  
 Heimsbrunn => Mulhouse : 13.



**Nombre de correspondances : 2**  
 Autocar => tram 2 : Bel Air.  
 Tram 2 => Tram 1 : Porte Jeune.



**Optymo**  
 Prolongement lignes 21/22 à Masevaux, correspondance avec la ligne car Sewen / Mulhouse.



**TAD / navette locale**  
 Mise en place d'une desserte Masevaux-Niederbruck / Vallée du Soultzbach / Burnhaupt le Haut.



**Parkings relais**  
 Pas d'actions.

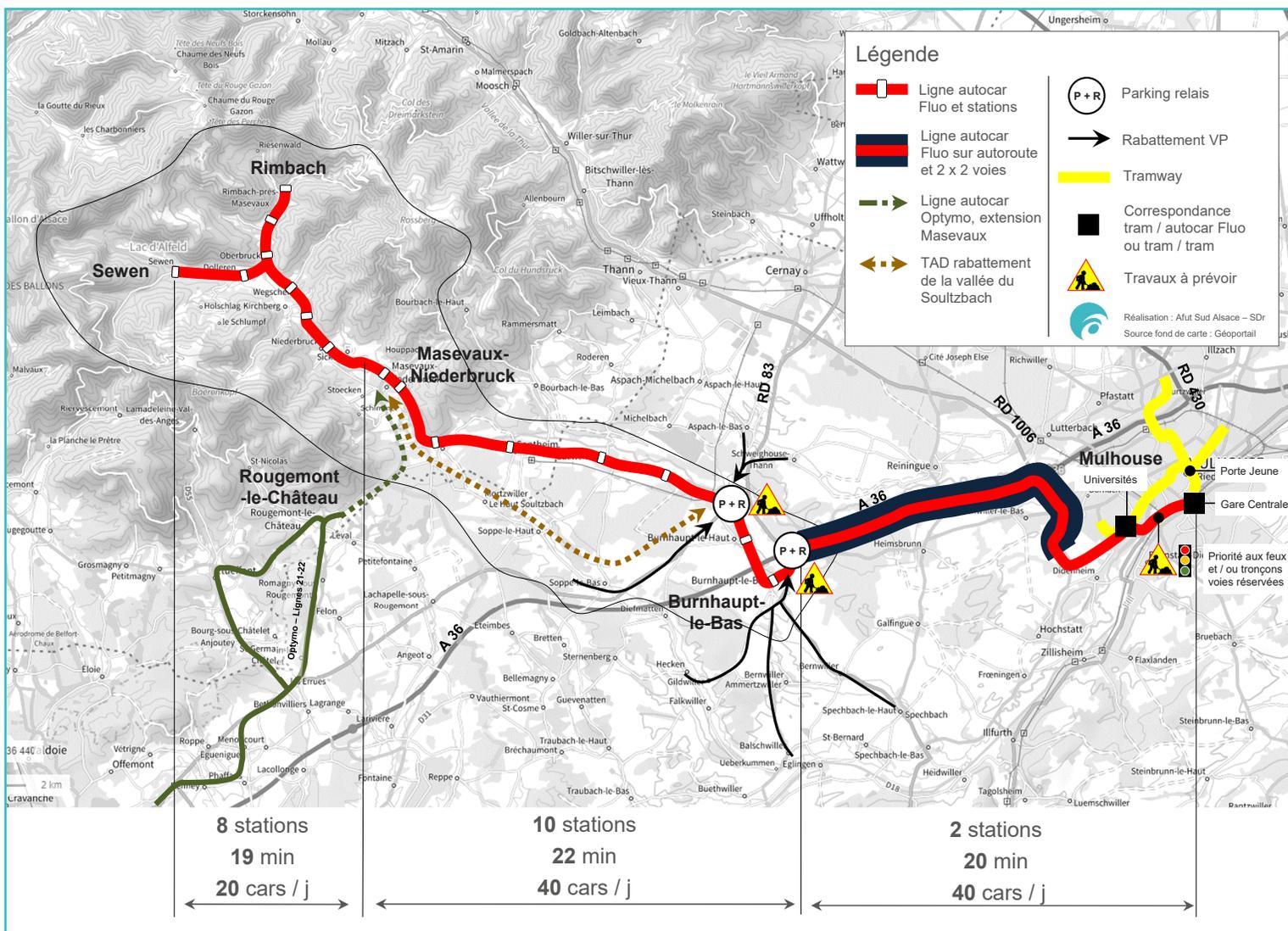


**Travaux à réaliser**  
 Pas d'actions.

La ligne a le même parcours qu'en 2023. Les autocars sont modernisés : motorisation propre, confort des places avec tablettes, wifi, prises de courant. L'offre est d'un autocar toutes les 60 min en HC et de toutes les 30 min en HP. Le nombre d'arrêts est rationalisé : 1 ou 2 par commune pour gagner en temps de parcours et en lisibilité. Les arrêts sont réaménagés.

# SCÉNARIO 2 : PROLONGEMENT GARE DE MULHOUSE

## Parcours direct et rapide



Le parcours est identique au scénario 1 entre Sewen et Mulhouse. En agglomération, les autocars rejoignent directement la gare centrale de Mulhouse sans correspondance. Les gains de temps sont donc importants. La création d'un P+R à Burnhaupt-le-Haut, et d'un P+R à Burnhaupt-le-Bas en plus des aires de covoiturage, permettrait de rabattre les communes alentours.



### Temps de parcours

Masevaux-Niederbruck => Mulhouse : 43 min.



### Offre de service

Sewen => Sickert : 20 cars / jour.  
Masevaux-Niederbruck => Mulhouse : 40 cars / jour.



### Nombre d'arrêts : 20

Sewen => Sickert : 8.  
Masevaux-Niederbruck => Burnhaupt-le-Bas : 10.  
Heimsbrunn => Mulhouse : 2.



### Nombre de correspondances : 0

Desserte directe.



### Optymo

Prolongement lignes 21/22 à Masevaux, correspondance avec la ligne car Sewen / Mulhouse.



### TAD / navette locale

Mise en place d'une desserte Masevaux-Niederbruck / Vallée du Soultzbach / Burnhaupt le Haut.



### Parkings relais

P+R à Burnhaupt-le-Haut.  
P+R à Burnhaupt-le-Bas.

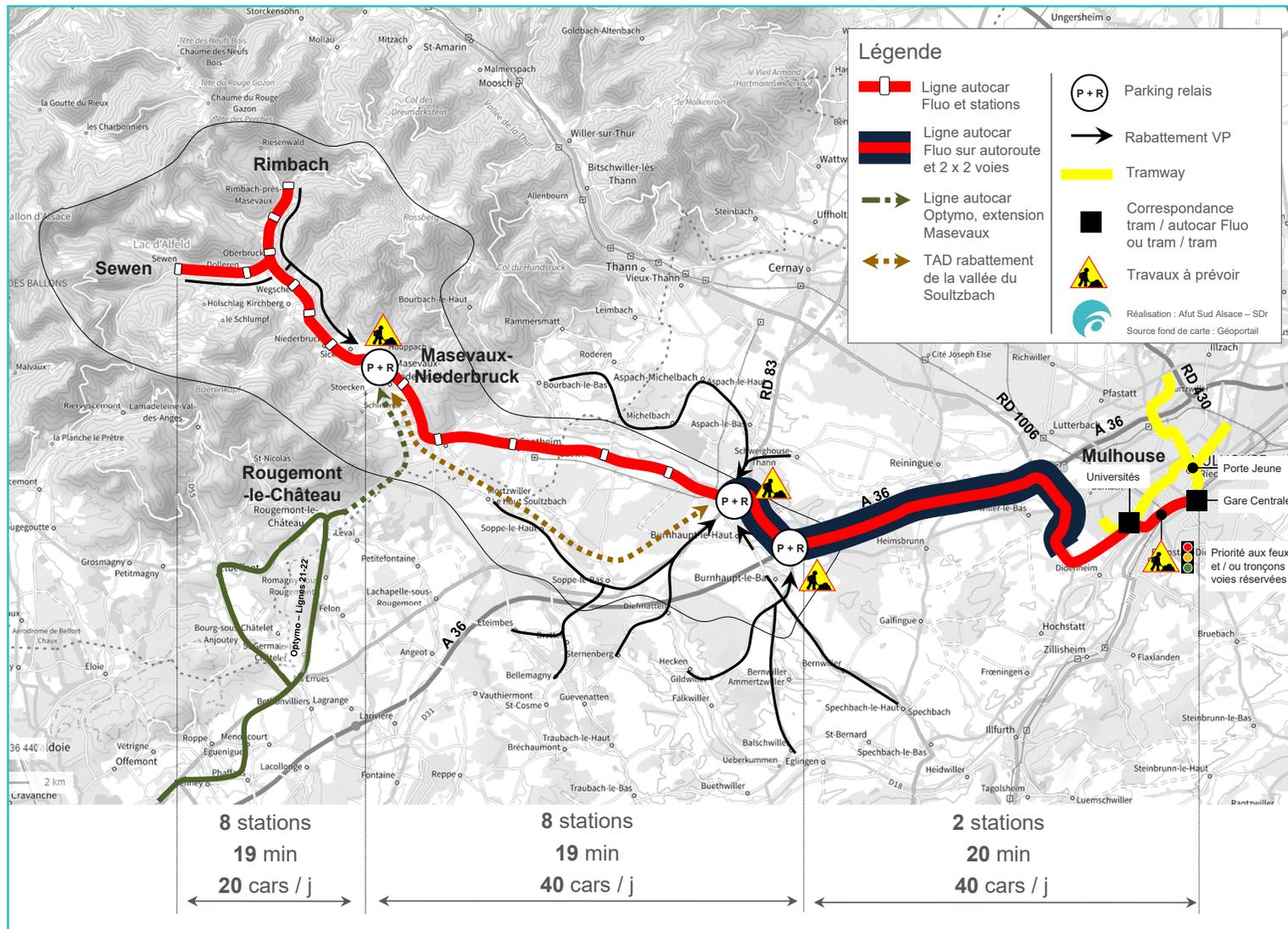


### Travaux à réaliser

Aménagement des arrêts : quais, SIV, accès piétons et vélos et de 2 P+R avec leurs parkings voitures. Mulhouse : adapter le pont Fonderrerie, sections de voies réservées et / ou priorités aux feux, terminus gare.

# SCÉNARIO 3 : UNE DESSERTE INTÉGRALEMENT EXPRESS

Un rabattement renforcé avec des temps de parcours réduits



## Temps de parcours

Masevaux-Niederbruck = >  
Mulhouse : 40 min.



## Offre de service

Sewen => Sickert : 20 cars / jour.  
Masevaux-Niederbruck =>  
Mulhouse : 40 cars / jour.



## Nombre d'arrêts : 18

Sewen => Sickert : 8.  
Masevaux-Niederbruck =>  
Burnhaupt-le-Bas : 8.  
Heimsbrunn => Mulhouse : 2.



## Nombre de correspondances : 0

Desserte directe.



## Optymo

Prolongement lignes 21/22 à Masevaux, correspondance avec la ligne car Sewen / Mulhouse.



## TAD / navette locale

Mise en place d'une desserte Masevaux-Niederbruck / Vallée du Soultzbach / Burnhaupt le Haut.



## Parkings relais

P + R à Masevaux.  
P + R à Burnhaupt-le-Haut.  
P + R à Burnhaupt-le-Bas.



## Travaux à réaliser

Aménagement des arrêts : quais, SIV, accès piétons et vélo et de 3 P + R avec leurs parkings voitures. Mulhouse : adapter le pont Fondrière, sections de voies réservées et / ou priorités aux feux, terminus gare.

L'itinéraire est identique au scénario 2 jusqu'à l'entrée ouest de Brunhaupt-le-Haut. Les autocars empruntent ensuite la RD 83 jusqu'à l'A 36. Masevaux-Niederbruck est à 40 min de Mulhouse. Grâce aux gains de temps, le P + R de Burnhaupt-le-Haut pourrait étendre son aire de rabattement à Mortzwiller, Bretten etc. Un 3<sup>e</sup> P + R pourrait être aménagé à l'ouest de Masevaux-Niederbruck.

# SYNTHÈSE

## Les situations 2019 et 2023 & les trois scénarios

	 Temps de parcours (1)	 Offre de service (2)	 Nombre d'arrêts (3)	 Nb. de correspondances (4)	 Prolongement Optymo	 TAD / navette locale	 Nombre de P + R	 Travaux à réaliser (5)
--	---	--	---	--	---	--	---	--

### Rappels situations antérieures

<b>Situation 2019</b> : peu d'offres, trop d'arrêts, trop lent	<b>67 min</b>	<b>14 cars/j</b>	<b>53</b>	<b>2</b>	/	/	<b>0</b>	/
<b>Situation 2023</b> : plus de dessertes mais avec des correspondances	<b>62 min</b>	<b>33 cars/j</b>	<b>44</b>	<b>2</b>	/	/	<b>0</b>	/

### Trois scénarios

<b>Scénario 1</b> optimisation : mise en place d'un cadencement avec moins d'arrêts	<b>58 min</b>	<b>40 cars/j</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	✓	✓	<b>0</b>	<b>+</b>
<b>Scénario 2</b> prolongement gare de Mulhouse : parcours direct et rapide	<b>43 min</b>	<b>40 cars/j</b>	<b>20</b>	<b>0</b>	✓	✓	<b>2</b>	<b>+++</b>
<b>Scénario 3</b> desserte intégralement express : un rabattement renforcé	<b>40 min</b>	<b>40 cars/j</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	✓	✓	<b>3</b>	<b>++++</b>

(1) Liaison Masevaux-Niederbruck => Gare de Mulhouse.

(2) Sur le tronçon Masevaux-Niederbruck => Mulhouse.

(3) Nb. arrêts autocar et tramway Sewen=> Gare de Mulhouse.

(4) Correspondances autocar / tram ou tram / tram pour rejoindre la gare de Mulhouse.

(5) +=> travaux légers : quais, SIV, cheminements péitons etc.

+++ => travaux plus conséquents : création de 2 P + R, voies réservées / priorités aux feux dans Mulhouse...

++++ => création de 3 P + R, voies réservées / priorités aux feux dans Mulhouse etc.

# SUITES À DONNER

## Disposer d'une feuille de route pour les prochaines années

### Point de départ : définir l'ambition du territoire

À la lumière de l'état des lieux et des scénarios, la Communauté de Communes de la Vallée de la Doller et du Soultzbach pourra se positionner par rapport à un niveau d'ambition de développement de la ligne autocar Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse. La desserte autocar pourrait jouer le rôle de **véritable colonne vertébrale des mobilités de la CCVDS**.

### Propositions

#### Scénario 2 comme cible à atteindre

Le scénario 2 paraît être le plus adapté au territoire. Il permet de desservir les centres des communes de Burnhaupt-le-Haut et Burnhaupt-le-Bas, deux communes en plein développement et de disposer de 2 P + R.

#### Passer par différentes étapes.

L'approche pourrait être réalisée en trois grandes étapes :

- **ETAPE A : mise en place d'un cadencement avec moins d'arrêts.**

Le projet repose sur une augmentation de l'offre autocar, la rationalisation du nombre d'arrêts d'autocars et le réaménagement de ces derniers.

Délais de réalisation : **1 à 2 ans.**

- **ETAPE B : prolonger la ligne autocar vers la gare centrale de Mulhouse.**

Cette étape est conditionnée par l'**abaissement** de la voie de circulation du pont de la Fonderie d'ici 2025. Il permettra le passage des véhicules à grand gabarit.

Des voies réservées et / ou des priorités aux feux entre l'UHA et la gare, un terminus en gare centrale de Mulhouse sont également à prévoir. Aucune voie réservée autocar n'est à aménager sur la RD 466, la RD 83, l'A 36 et la RD 1066.

- **ETAPE C : réaliser deux P + R.**

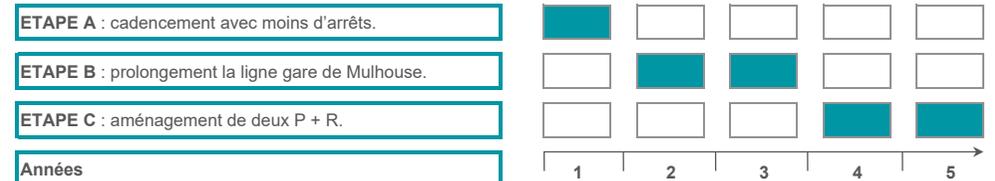
Les P + R de Burnhaupt-le-Haut et le-Bas pourraient être créés par la suite.

Délais de réalisation des étapes n° 2 et n° 3 : **3 à 5 ans.**

Scénario 1

Scénario 2

### Phasage des étapes



### Co-construire

Pour permettre l'émergence d'un projet **partagé** et **adapté** à la réalité du terrain, il est essentiel que la CCVDS amorce ou poursuive le dialogue avec :

- Les **communes du territoire** pour déterminer les arrêts à conserver et les principes d'aménagement à mettre en place = accessibilité vélo et piétonne, abris, stationnement vélos etc.
- **Burnhaupt-le-Haut et le-Bas** et la **CEA**, gestionnaire des RD et des autoroutes non concédées, pour l'implantation des deux P + R : parkings relais et leurs accès.
- La **Région Grand Est**, AOM du réseau Fluo autocar : définir l'offre de service et le nombre d'arrêts à conserver et leurs aménagements, inscrire le projet dans le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM).
- **m2A** pour définir le parcours de la ligne autocar dans la ville de Mulhouse jusqu'à la gare.

### Comment insérer un réseau autocar express à Mulhouse ?

L'agglomération mulhousienne, pourrait mener une **réflexion spécifique** pour non seulement définir le parcours de l'autocar express Sewen/Masevaux-Niederbruck/Mulhouse dans la ville centre mais aussi pour les **autres lignes autocars express fléchées dans le schéma de mobilité Haut-Rhin** : Guebwiller / Mulhouse, Ensisheim / Mulhouse.

Il s'agirait de définir les tronçons de couloir réservés aux autocars express, pouvant être communs avec les bus Soléa, les priorités aux feux, les arrêts et de créer un terminus à la gare centrale.

Cette approche pourrait s'inscrire dans le COM porté par la Région Grand Est en lien avec l'ensemble des 15 EPCI du bassin de mobilité Sud Alsace.

# ANNEXES TECHNIQUES

## → La ligne autocar Sewen / Masevaux-Niederbruck / Mulhouse

- Rappel situations 2019 et 2023
- Scénario 1 : optimisation.
- Scénario 2 : prolongement gare de Mulhouse.
- Scénario 3 : une desserte intégralement express.

## → Temps de parcours par scénario.

# RAPPEL POINT DE DÉPART

## Situation 2019

DESCRIPTIF	OFFRE	NOMBRE D'ARRETS	CORRESPONDANCES	TRAVAUX
Desserte <b>non systématique</b> des arrêts.	<p><b>Sewen =&gt; Sickert :</b> 13 autocars / jour dont 2 scolaires.</p> <p><b>Masevaux-Niederbruck =&gt; Mulhouse :</b> 14 autocars / jour dont 3 scolaires.</p>	<p><b>Parcours autocar :</b> Sewen =&gt; Sickert : 16 arrêts. Masevaux-Niederbruck =&gt; Burnhaupt-le-Bas : 19 arrêts. Burnhaupt-le-Bas =&gt; Mulhouse Nations : 6 arrêts.</p> <p><b>Parcours tramway :</b> Mulhouse Nations =&gt; Gare Mulhouse : 12 arrêts.</p> <p><b>Total : 53 arrêts.</b></p>	<p>Mulhouse Nations : autocar =&gt; ligne n° 2 tramway = 1 correspondance.</p> <p>Porte Jeune : ligne n° 2 tramway =&gt; ligne n° 1 tramway : 1 = 1 correspondance.</p> <p><b>Total : 2 correspondances.</b></p>	Pas de travaux.

## Situation 2023

DESCRIPTIF	OFFRE	NOMBRE D'ARRETS	CORRESPONDANCES	TRAVAUX
<p>Desserte <b>systématique</b> des arrêts.</p> <p>Burnhaupt-le-bas =&gt; Mulhouse : parcours sur <b>A 36 et RD 1066.</b></p>	<p><b>Sewen =&gt; Sickert :</b> 14 autocars / jour dont 3 scolaires.</p> <p><b>Masevaux-Niederbruck =&gt; Mulhouse :</b> 33 autocars / jour dont 14 scolaires.</p> <p><b>Terminus partiel à Masevaux-Niederbruck</b> =&gt; 1/2 fréquence dans la vallée.</p>	<p><b>Parcours autocar :</b> Sewen =&gt; Sickert : 14 arrêts. Masevaux-Niederbruck =&gt; Burnhaupt-le-Bas : 17 arrêts. Burnhaupt-le-Bas =&gt; Mulhouse Bel Air : 2 arrêts.</p> <p><b>Parcours tramway :</b> Mulhouse Bel Air =&gt; Gare Mulhouse : 11 arrêts.</p> <p><b>Total : 44 arrêts.</b></p>	<p>Mulhouse Bel Air : autocar =&gt; ligne n° 2 tramway = 1 correspondance.</p> <p>Porte Jeune : ligne n° 2 tramway =&gt; ligne n° 1 tramway : 1 = 1 correspondance.</p> <p><b>Total : 2 correspondances.</b></p>	Pas de travaux.

# SCÉNARIO 1

## Optimisation

DESCRIPTIF	OFFRE	NOMBRE D'ARRETS	CORRESPONDANCES	TRAVAUX
<p>Desserte <b>systematique</b> des arrêts.</p> <p>Burnhaupt-le-bas =&gt; Mulhouse : parcours sur A 36 et RD 1066.</p> <p>Cadencement à 60 min en HC et à 30 min en HP : 40 circulations / j dans les deux sens.</p> <p>Réduction du nb. d'arrêts.</p>	<p><b>Sewen =&gt; Sickert :</b> 20 autocars / jour.</p> <p><b>Masevaux-Niederbruck =&gt; Mulhouse :</b> 40 autocars / jour.</p> <p><b>Terminus partiel à Masevaux-Niederbruck</b> =&gt; 1/2 fréquence dans la vallée.</p> <p><b>Prolongement ligne 21/22 Optymo à Masevaux-Niederbruck:</b> 20 autocars / jour.</p> <p><b>Mise en place d'un TAD ou d'une navette locale</b> entre la vallée du Soultzbach, Masevaux-Niederbruck et Burnhaupt-le-Haut.</p>	<p><b>Parcours autocar :</b> Sewen =&gt; Sickert : 8 arrêts. Masevaux-Niederbruck =&gt; Burnhaupt-le-Bas : 9 arrêts. Burnhaupt-le-Bas =&gt; Mulhouse Bel Air : 2 arrêts.</p> <p><b>Parcours tramway :</b> Mulhouse Bel Air =&gt; Gare Mulhouse : 11 arrêts.</p> <p><b>Total : 30 arrêts.</b></p>	<p>Mulhouse Bel Air : autocar =&gt; ligne n° 2 tramways = 1 correspondance.</p> <p>Porte Jeune : ligne n° 2 tramways =&gt; ligne n° 1 tramway : 1 = 1 correspondance.</p> <p><b>Total : 2 correspondances.</b></p>	<p><b>Aménagement des arrêts :</b> Quais, SIV, cheminements modes actifs et stationnement vélos.</p>

# SCÉNARIO 2

## Prolongement gare de Mulhouse

DESCRIPTIF	OFFRE	NOMBRE D'ARRETS	CORRESPONDANCES	TRAVAUX
<p>Desserte <b>systematique</b> des arrêts.</p> <p>Burnhaupt-le-bas =&gt; Mulhouse : parcours sur A 36 et RD 1066.</p> <p>Cadencement à 60 min en HC et à 30 min en HP: 40 circulations / j dans les deux sens.</p> <p>Réduction du nb. d'arrêts.</p> <p><b>Prolongement ligne =&gt; gare de Mulhouse.</b></p>	<p><b>Sewen =&gt; Sickert :</b> 20 autocars / jour.</p> <p><b>Masevaux-Niederbruck =&gt; Mulhouse :</b> 40 autocars / jour.</p> <p><b>Logique de terminus partiel à Masevaux-Niederbruck =&gt; 1/2</b> fréquence dans la vallée.</p> <p><b>Prolongement ligne 21/22 Optymo à Masevaux-Niederbruck:</b> 20 autocars / jour.</p> <p><b>Mise en place d'un TAD ou d'une navette locale</b> entre la vallée du Soultzbach, Masevaux-Niederbruck et Burnhaupt-le-Haut.</p>	<p><b>Parcours autocar :</b> Sewen =&gt; Sickert : 8 arrêts. Masevaux-Niederbruck =&gt; Burnhaupt-le-Bas : 20 arrêts dont 2 P + R. Burnhaupt-le-Bas =&gt; Gare Mulhouse : 2 arrêts.</p> <p><b>Total : 20 arrêts.</b></p>	<p><b>Pas de correspondance.</b></p>	<p><b>Aménagement des arrêts autocar :</b> quais, SIV, cheminements modes actifs et stationnement vélo.</p> <p><b>Création 2 P + R :</b> - Création d'un P + R en plus de l'aire de covoiturage de Burnhaupt-le-Ht (études techniques et chiffrages à réaliser). - Aménagement d'un P + R à la sortie de Burnhaupt-le-Bas, à proximité de l'échangeur autoroutier et de son aire de covoiturage: adaptation du carrefour A 36 / RD 83 / RD 466 (études techniques et chiffrage à réaliser).</p> <p><b>Parcours Mulhouse :</b> Adaptation du gabarit du pont de la Fonderie pour permettre le passage des bus (travaux à l'horizon 2024), prévoir des voies réservées et / ou priorités aux feux, aménagement terminus gare (études techniques et chiffrage à réaliser).</p>

# SCÉNARIO 3

## Une desserte intégralement express

DESCRIPTIF	OFFRE	NOMBRE D'ARRETS	CORRESPONDANCES	TRAVAUX
<p>Desserte <b>systematique</b> des arrêts.</p> <p>Burnhaupt-le-bas =&gt; Mulhouse : parcours sur A 36 et RD 1066.</p> <p>Cadencement à 60 min en HC et à 30 min en HP: 40 circulations / j dans les deux sens.</p> <p>Réduction du nb. d'arrêts.</p> <p><b>Prolongement ligne =&gt; gare de Mulhouse.</b></p>	<p><b>Sewen =&gt; Sickert :</b> 20 autocars / jour.</p> <p><b>Masevaux-Niederbruck =&gt; Mulhouse :</b> 40 autocars / jour.</p> <p><b>Logique de terminus partiel à Masevaux-Niederbruck =&gt; 1/2</b> fréquence dans la vallée.</p> <p><b>Prolongement ligne 21/22 Optymo à Masevaux-Niederbruck:</b> 20 autocars / jour.</p> <p><b>Mise en place d'un TAD ou d'une navette locale</b> entre la vallée du Soultzbach, Masevaux-Niederbruck et Burnhaupt-le-Haut.</p>	<p><b>Parcours autocar :</b> Sewen =&gt; Sickert : 8 arrêts. Masevaux-Niederbruck =&gt; Burnhaupt-le-Bas : 20 arrêts dont 2 P + R. Burnhaupt-le-Bas =&gt; Gare Mulhouse : 2 arrêts.</p> <p><b>Total : 20 arrêts.</b></p>	<p><b>Pas de correspondance.</b></p>	<p><b>Aménagement des arrêts autocar :</b> quais, SIV, cheminements modes actifs et stationnement vélo.</p> <p><b>Création 2 P + R :</b> - Création d'un P + R en plus de l'aire de covoiturage de Burnhaupt-le-Ht (études techniques et chiffrages à réaliser). - Aménagement d'un P + R à la sortie de Burnhaupt-le-Bas, à proximité de l'échangeur autoroutier et de son aire de covoiturage: adaptation du carrefour A 36 / RD 83 / RD 466 (études techniques et chiffrage à réaliser).</p> <p><b>Parcours Mulhouse :</b> Adaptation du gabarit du pont de la Fonderie pour permettre le passage des bus (travaux à l'horizon 2024), prévoir des voies réservées et / ou priorités aux feux, aménagement terminus gare (études techniques et chiffrage à réaliser).</p>

# GAINS DE TEMPS

## Évolution des temps de parcours en minutes suivant les scénarios

Relations tests	SITUATION 2019			SITUATION 2023			SCENARIOS								
	Tps car 2019	Tps VP	Comp. tps car / VP	Tps car 2022	Tps VP	Comp. tps car / VP	Scénario 1 : Optimisation			Scénario 2 : Prolongement gare			Scénario 3 : Express		
							Tps car	Gains tps car 2023	Comp. tps car / VP	Tps car	Gains tps car 2023	Comp. tps car / VP	Tps car	Gains tps car	Comp. tps car / VP
Kirchberg => Lauw	10	7	+ 3	10	7	+ 3	8	20%	+ 1	8	20%	+ 1	8	20%	+ 1
Wegscheid => Burnhaupt-le-Haut	26	18	+ 8	23	18	+ 5	20	13%	+ 2	20	13%	+ 2	20	13%	+ 2
Masevaux-Niederbruck => Mulhouse - Nations	44	25	+ 19	40	25	+ 15	37	8%	+ 12	-	-	-	-	-	-
Masevaux-Niederbruck => Mulhouse - Universités	51	29	+ 22	47	29	+ 18	43	9%	+ 14	38	19%	+ 9	35	27%	+ 6
Masevaux-Niederbruck => Mulhouse - Gare centrale	67	35	+ 32	62	35	+ 27	58	6%	+ 23	43	30%	+ 8	40	35%	+ 5
Burnhaupt-le-Bas => Mulhouse - Nations	20	12	+ 8	16	12	+ 4	16	0%	+ 4	-	-	-	-	-	-
Burnhaupt-le-Bas => Mulhouse - Universités	27	13	+ 14	22	13	+ 9	22	0%	+ 9	15	32%	+ 2	15	32%	+ 2
Burnhaupt-le-Bas => Mulhouse - Gare centrale	38	18	+ 20	38	18	+ 20	38	0%	+ 20	20	47%	+ 2	20	47%	+ 2

Source : fiches horaires RGE, googlemaps, estimations Afut Sud Alsace

Attention ! Les temps de parcours sont à manier avec grandes précautions. Ils sont issus des fiches horaires autocar de la Région Grand Est. Les temps voitures sont issus de Googlemap. Pour évaluer les temps de parcours autocars projetés dans les scénarios, on a mobilisé le temps de voiture entre 2 arrêts augmentés de 10 %, afin de se rapprocher d'une « marche autocar » plus lente.

# GLOSSAIRE

<b>Afut</b>	Agence de <b>F</b> abrique <b>U</b> rbaine et <b>T</b> erritoriale Sud Alsace
<b>AOM</b>	<b>A</b> utorité <b>O</b> rganisatrice de la <b>M</b> obilité
<b>CCVDS</b>	<b>C</b> ommunauté de <b>C</b> ommunes de la <b>V</b> allée de la <b>D</b> oller et du <b>S</b> oultzbach
<b>CD</b>	<b>C</b> onseil <b>D</b> épartemental
<b>CEA</b>	<b>C</b> ollectivité <b>E</b> uropéenne d' <b>A</b> lsace
<b>COM</b>	<b>C</b> ontrat <b>O</b> pérationnel de <b>M</b> obilité
<b>DNA</b>	<b>D</b> ernières <b>N</b> ouvelles d' <b>A</b> lsace
<b>EPCI</b>	<b>É</b> tablishement <b>P</b> ublic de <b>C</b> oopération <b>I</b> ntercommunale
<b>HC</b>	<b>H</b> eures <b>C</b> reuses
<b>HP</b>	<b>H</b> eures de <b>P</b> ointe
<b>INSEE</b>	<b>I</b> nstitut <b>N</b> ational de la <b>S</b> tatistique et des <b>E</b> tudes <b>E</b> conomiques
<b>m2A</b>	<b>M</b> ulhouse <b>A</b> lsace <b>A</b> gglomération
<b>P + R</b>	<b>P</b> arking <b>R</b> elais
<b>PDE</b>	<b>P</b> lan de <b>D</b> éplacement <b>E</b> ntreprise
<b>PDM</b>	<b>P</b> lan de <b>M</b> obilité
<b>PEM</b>	<b>P</b> ôle d' <b>E</b> change <b>M</b> ultimodal
<b>PMR</b>	<b>P</b> ersonnes à <b>M</b> obilité <b>R</b> éduite

<b>RD</b>	<b>R</b> oute <b>D</b> épartementale
<b>REM</b>	<b>R</b> éseau <b>E</b> xpress <b>M</b> étropolitain
<b>RGE</b>	<b>R</b> égion <b>G</b> rand <b>E</b> st
<b>RP</b>	<b>R</b> ecensement de la <b>P</b> opulation
<b>SIV</b>	<b>S</b> ystème d' <b>I</b> nformation des <b>V</b> oyageurs
<b>SMTC</b>	<b>S</b> yndicat <b>M</b> ixte des <b>T</b> ransports en <b>C</b> ommun
<b>SNCF</b>	<b>S</b> ociété <b>N</b> ationale des <b>C</b> hemins de fer <b>F</b> rançais
<b>TAD</b>	<b>T</b> ransport <b>A</b> la <b>D</b> emande
<b>TC</b>	<b>T</b> ransports <b>C</b> ollectifs
<b>TER</b>	<b>T</b> ransport <b>E</b> xpress <b>R</b> égional
<b>THNS</b>	<b>T</b> ransport à <b>H</b> aut <b>N</b> iveau de <b>S</b> ervice
<b>TSPO</b>	<b>T</b> ransport en <b>S</b> ite <b>P</b> ropre de l' <b>O</b> uest strasbourgeois
<b>UHA</b>	<b>U</b> niversité de <b>H</b> aute- <b>A</b> lsace
<b>VP</b>	<b>V</b> oiture <b>P</b> articulière
<b>ZAE</b>	<b>Z</b> one d' <b>A</b> ctivités <b>E</b> conomiques
<b>ZFE</b>	<b>Z</b> one à <b>F</b> aibles <b>E</b> missions



agence de fabrique  
urbaine et territoriale

**SUD-ALSACE**

## CONTACT

**Afut Sud-Alsace**

33 avenue de Colmar  
68200 MULHOUSE

[www.afut-sudalsace.org](http://www.afut-sudalsace.org)

**Publication éditée et imprimée par :**

L'Agence de fabrique urbaine et territoriale Sud Alsace.

**Direction de la publication :**

Viviane BEGOC, directrice de l'Agence.

**Conception et rédaction :**

Stéphane DREYER, chef de projet de la mission,  
[stephane.dreyer@afut-sudalsace.org](mailto:stephane.dreyer@afut-sudalsace.org) - tel : 03.69.77.60.81

**Illustrations :**

Photos, schémas : Afut-Sud Alsace sauf mention contraire.  
Cartographies : Anne LICHTLE, Stéphane DREYER.  
Statistiques : Marion SCHAEFFER.

**Graphisme et mise en page :**

Afut Sud Alsace.

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