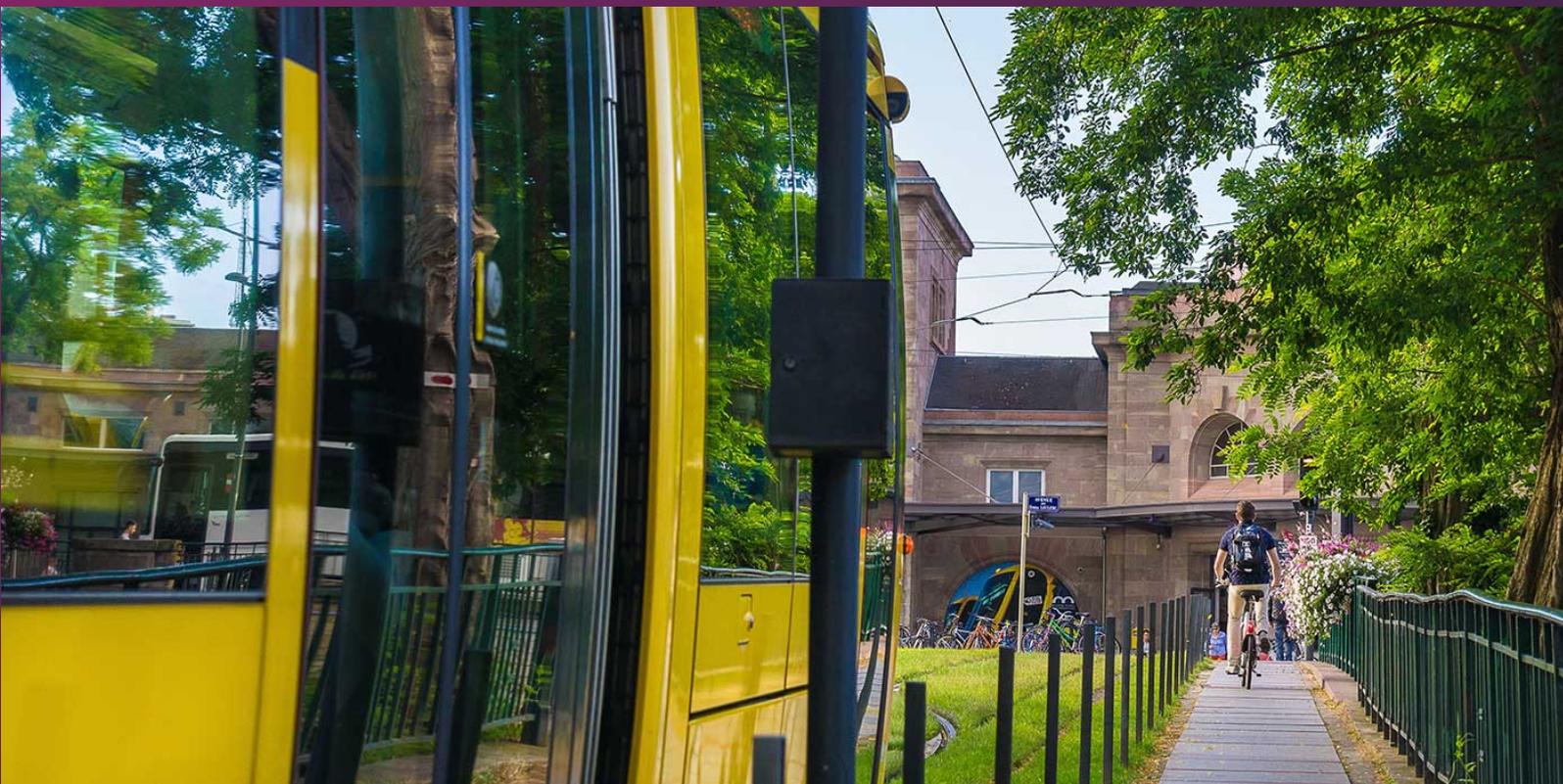




MULHOUSE ALSACE
AGGLOMÉRATION

VERS L'ÉCOMOBILITÉ...

Un défi pour l'agglomération



CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT

Avis approuvé le 3 mai 2021
par l'Assemblée plénière du Conseil de développement



SOMMAIRE

PREAMBULE

SYNTHESE

INTRODUCTION

I. COMPRENDRE POUR AGIR : DIAGNOSTIQUER LES PRATIQUES ET LES BESOINS

- I.1 UN TERRITOIRE D'AGGLOMERATION HETEROGENE
- I.2 UNE INSUFFISANTE CONNAISSANCE DES BESOINS EN MOBILITE
- I.3 LA COVID-19 : QUELS IMPACTS SUR LES MOBILITES ?

II. COCONSTRUIRE UNE NOUVELLE ORGANISATION TERRITORIALE DE LA MOBILITE

- II.1 UNE DEMARCHE PRAGMATIQUE
- II.2 UNE NECESSAIRE ARTICULATION DES MODES DE TRANSPORT
- II.3 UNE OPTIMISATION DE L'INTERMODALITE AVEC LE RAIL
- II.4 UNE MOBILITE ADAPTEE A LA STRUCTURATION DU TERRITOIRE
- II.5 LES ENTREPRISES, ACTEURS DE LA MOBILITE

III. QUELLES PRIORITES POUR PARVENIR A UNE ECOMOBILITE ?

- III.1 UNE PRIORITE ABSOLUE : METTRE FIN A LA CIVILISATION DU « TOUT AUTOMOBILE »
- III.2 UNE ACCELERATION DU DEVELOPPEMENT DES MOBILITES ACTIVES
- III.3 UNE AUGMENTATION RAISONNEE DE L'OFFRE DE MOBILITE
- III.4 LA GRATUITE, UN OUTIL DONT L'IMPACT EST INCERTAIN

CONCLUSION

ANNEXES

- A.1 SAISINE DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT
- A.2 MEMBRES DU GT
- A.3 PERSONNES RENCONTREES
- A.4 BIBLIOGRAPHIE

Merci à Stéphane DREYER, Chargé d'études principal à l'AURM, d'avoir mis à disposition l'ensemble des illustrations figurant dans le présent document.

PREAMBULE

Code des transports**Article L1231-1-1**

Version en vigueur au 03 février 2021

PARTIE LEGISLATIVE (Articles L1000-1 à L6795-1)
PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES (Articles L1000-1 à L1893-1)
LIVRE II : LES PRINCIPES DIRECTEURS DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS (Articles L1211-1 à L1272-6)
TITRE III : L'ORGANISATION GENERALE DES SERVICES DE MOBILITE (Articles L1231-1 à L1231-18)
 Chapitre unique : Principes (Articles L1231-1 à L1231-18)
Section 1 : Les autorités organisatrices (Articles L1231-1 à L1231-5)

Article L1231-1-1Modifié par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 18
Créé par LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 - art. 8 (V)

I.-Sur son ressort territorial, chacune des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au I de l'article L. 1231-1, ainsi que la région lorsqu'elle intervient dans ce ressort en application du II du même article L. 1231-1, est compétente pour :

- 1° Organiser des services réguliers de transport public de personnes ;
- 2° Organiser des services à la demande de transport public de personnes ;
- 3° Organiser des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10, dans les cas prévus au quatrième alinéa de l'article L. 3111-7 et à l'article L. 3111-8 ;
- 4° Organiser des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer au développement de ces mobilités ;
- 5° Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages ;
- 6° Organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

II.-Les autorités mentionnées au premier alinéa du I peuvent également :

- 1° Offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite ;
- 2° Mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants ;
- 3° Organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.

III.-Les autorités mentionnées au premier alinéa du I assurent la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité, et associent à l'organisation des mobilités l'ensemble des acteurs concernés.

IV.-Les autorités mentionnées au premier alinéa du I contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain.

SYNTHESE

La mobilité constitue le socle de l'organisation de notre société, de manière fondamentale et quotidienne. Se déplacer librement est un droit consacré par l'article 13 de la Déclaration universelle des droits de l'Homme. Plus qu'une liberté fondamentale, se déplacer correspond à un besoin essentiel.

Chaque déplacement nécessite un choix, plus ou moins contraint, quant à la manière de se déplacer. Cela peut être un choix par défaut (un seul mode disponible) ou au contraire un choix parmi un grand nombre d'alternatives. Dans ce cas, celui-ci ne fait quasiment jamais appel à un raisonnement purement rationnel, lié aux caractéristiques objectives des modes de déplacement, comme le temps de parcours, la fréquence ou le coût financier

Convaincre les individus à changer leurs habitudes nécessite une bonne connaissance des motifs de leurs déplacements et des choix faits pour les réaliser. Le territoire m2A ne manque pas d'enquêtes, mais celles-ci sont anciennes, de natures diverses et portent sur des périmètres variables, échelonnés dans le temps.

La crise sanitaire actuelle a profondément perturbé les besoins et les habitudes en mobilités. L'impact de la pandémie sur la mobilité sera-t-il limité dans le temps ou, au contraire, peut-il durablement influencer la demande ? Cette situation sans précédent doit être l'occasion pour l'ensemble des acteurs de repenser la problématique de la mobilité sur la base d'une enquête circonstanciée portant idéalement sur l'ensemble du Sud Alsace.

L'agglomération mulhousienne doit proposer une stratégie s'appuyant sur une organisation globale qui comprend non seulement l'extension et la gestion du réseau de transport en commun mais aussi le développement d'un large éventail de solutions alternatives. Le nouveau système de mobilité devra faciliter aux habitants l'accès aux activités de la vie quotidienne dans le respect d'équilibres financiers et environnementaux.

1. *Pour être viable, ce système de mobilité nécessite prioritairement une cohérence territoriale des politiques d'aménagement et d'urbanisme au niveau de l'agglomération. Lesdites politiques articulées avec les objectifs de réorientation des mobilités, constituent indéniablement un puissant outil de régulation des flux de déplacement.*

Un facteur essentiel d'attractivité du système de transport réside dans la nécessaire création de véritables chaînes de transport combinant plusieurs modes au cours d'un même déplacement. La localisation et l'aménagement des points d'échanges multimodaux, lieux de connexion des différents modes constituent des éléments déterminants pour distribuer efficacement les mobilités et leur assurer un maximum de fluidité.

L'étoile ferroviaire de Mulhouse est un atout déterminant pour une stratégie d'intermodalité au niveau de l'agglomération qui dispose de 11 gares desservies par TER et tram-train. Le nombre de dessertes ferroviaires journalières a pratiquement doublé depuis 1996 pour atteindre 490 en 2019.

La fermeture de nombreux guichets ainsi que la disparition de services (hors crise sanitaire) ont cependant nui à l'attractivité des petites gares pourtant essentielles à la mobilité du quotidien. Leur redynamisation nécessite en complément du projet ferroviaire, l'accueil de nouveaux services dans le cadre d'une concertation entre les acteurs concernés.

La gare de Bantzenheim mérite une mention particulière. Le projet de la Région Grand-Est de privatisation de la ligne Mulhouse-Müllheim à compter de fin 2024 et la possibilité d'y réaliser une desserte cadencée à cette échéance constitue un atout majeur pour offrir aux 6 communes de la bande rhénane une connexion performante avec le reste de l'agglomération.

2. *L'évolution des pratiques de mobilité est autant l'affaire des entreprises que des collectivités. En 2017, les migrations quotidiennes de travail concernaient 136.000 travailleurs au sein de l'agglomération. 87% des trajets quotidiens pour motif travail entre deux communes différentes au sein de l'agglomération se faisaient alors en voiture particulière.*

Si le recours à la voiture reste indispensable pour de nombreux déplacements domicile-travail, son utilisation évolue vers des formes de partage, comme le covoiturage. Cette pratique, généralement résultat d'initiatives privées, doit être encouragée.

Certaines entreprises ont mis en place des systèmes de ramassage de leurs salariés à domicile. D'autres employeurs privés ou publics se sont engagés dans des démarches, plus ou moins formalisées, pour optimiser l'ensemble des déplacements de leur personnel. Cette optimisation concerne tout à la fois une maîtrise du nombre de déplacements et une incitation, qui peut être financière, à transférer les déplacements domicile-travail vers des modes alternatifs à la voiture individuelle.

La mobilisation des employeurs et des salariés nécessite un dialogue permanent entre l'ensemble des acteurs, m2A étant amenée à jouer un rôle moteur en sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité.

3. *La planification spatiale au travers des documents d'urbanisme, la maîtrise du domaine public de la voirie ainsi qu'une gestion raisonnée des parkings publics sont des leviers essentiels du processus de démantèlement du « tout automobile » et du déploiement simultané des transports en commun et des mobilités actives.*

Dans le contexte actuel, m2A n'a aucune compétence en matière de voirie et de parkings, deux domaines relevant de la compétence exclusive des 39 communes membres. La mise en œuvre des stratégies de mobilité reste par conséquent tributaire d'une pratique concertée des compétences des différentes collectivités membres.

L'objectif prioritaire consiste à maîtriser les flux de circulation en centre-ville dans le cadre de la mise en place d'un nouveau plan de circulation. Ce nouveau dispositif doit proposer un itinéraire de contournement du centre, celui-ci étant complété par des parkings relais directement connectés au réseau de transports urbains.

Ce dispositif nécessitera par ailleurs une mise en place concertée d'un concept de « livraison du dernier kilomètre ». Ce concept nécessitera la création en entrée d'agglomération de zones de transbordement de marchandises entre poids lourds et véhicules utilitaires de gabarit réduit, seuls autorisés à circuler en centre-ville.

Plus que les conditions de circulation, ce sont les possibilités de stationnement qu'il conviendra de restreindre pour désengorger le centre-ville au bénéfice des transports collectifs et des mobilités actives.

Une politique de stationnement restrictive est une composante essentielle du concept de « zone à trafic limité », dont la mise en œuvre relève des compétences communales en matière de police de la circulation et du stationnement.

Une utilisation accrue du vélo nécessite :

- des aménagements de parcours sécurisés et continus et des possibilités de stationnements fiables, à domicile, sur les lieux de travail, à proximité des commerces et services et sur les pôles d'échanges multimodaux ;*
- des services de location et d'entretien à l'intention des cyclistes*
- des actions d'incitation et de formation à l'usage du vélo.*

La marge de progrès de la marche reste importante pour autant que la piétonisation s'inscrive dans une logique d'attractivité du centre-ville et qu'elle s'appuie sur un réseau cohérent de rues fermées à la circulation motorisée.

4. *L'offre de mobilité en TC comporte plusieurs volets bien distincts, à savoir les moyens de transport, la fréquence des services proposés et l'éventail des prestations facilitant l'usage des transports en commun.*

Le réseau TC s'est progressivement adapté à l'extension du territoire de l'agglomération qui est passé de 24 communes en 2006, au moment de la mise en service du tram, à 39 en 2017. En 2019, à l'occasion du démarrage de la nouvelle DSP, est intervenue une profonde restructuration du réseau de bus, dictée par un souci d'efficacité et de lisibilité dans un contexte financier contraint.

La couverture en TC est globalement satisfaisante au niveau de la ville et de la première couronne, en journée, du lundi au vendredi. Elle reste cependant insuffisante, voire inexistante, après 20 heures et sur l'ensemble du week-end.

L'amélioration et la consolidation de l'offre TC nécessite :

- *la transformation des gares TER cadencées en véritables pôles d'échanges multimodaux*
- *la sécurisation, de concert avec les communes, de la vitesse commerciale des bus*
- *le renforcement du réseau de bus structurant avec la mise en place de nouvelles liaisons entre les communes de la première couronne sans passer par le centre*
- *davantage de liaisons de rabattement vers les parkings relais des pôles d'échanges*
- *la programmation des extensions des lignes de tram vers le nord, l'est et l'ouest*

Mis en place en septembre 2018, le « compte mobilité » permet d'accéder à tous les modes de déplacement de l'agglomération aux meilleurs tarifs grâce à une inscription unique sur une application dédiée.

La prise en compte de l'offre TER revêt un caractère prioritaire. Elle nécessite un accord avec la Région et la SNCF pour ce qui concerne l'interopérabilité des titres de transport.

Par ailleurs, l'interopérabilité des titres de transport Soléa, SNCF et Distribus sur Saint-Louis Agglomération, mérite d'être étudiée compte tenu de l'importance des déplacements entre ces deux agglomérations mitoyennes.

5. *Pour ce qui concerne la tarification des transports collectifs, la pratique de la gratuité alimente de nombreux discours et bénéficie d'un retentissement important auprès du public.*

La gratuité n'existe pas dans les transports publics. Ce qui peut sembler gratuit ne l'est pas dans les faits. Les services proposés ont un coût qu'il faut couvrir. La contribution des employeurs étant plafonnée, c'est celle de l'autorité organisatrice des mobilités qui augmentera. La fiscalité locale devient alors la variable d'ajustement.

Les différents rapports publics traitant du sujet de la gratuité des transports collectifs urbains mettent l'accent sur les points ci-après :

- *la gratuité n'est pas suffisante pour assurer un accès généralisé à la mobilité parce qu'elle n'est pas une réponse aux besoins de mobilité dans les territoires où les transports collectifs sont peu présents, voire absents ;*
- *sa mise en place étant trop récente, les effets de la gratuité restent difficiles à objectiver par manque d'outils de suivi et d'évaluation. Le bilan global est présenté comme incertain*
- *la gratuité n'est pas la meilleure forme d'équité sociale. Les transports publics proposent de longue date des tarifications spécifiques pour les populations fragiles. Initialement basées sur le statut ou l'âge de l'utilisateur, ces tarifications ont évolué pour prendre en compte la capacité contributive du voyageur.*

Aussi la gratuité des transports en commun ne paraît-elle pas pertinente dans une vision de renforcement du réseau. Elle peut tout au plus être mise en place ponctuellement, lors d'événements particuliers ou lorsque le niveau de pollution atmosphérique l'exige.

6. *Cinq actions prioritaires devraient s'imposer, en cohérence avec les objectifs affichés du futur Plan Climat de l'agglomération. Concertées avec l'ensemble des acteurs du territoire, elles concernent :*

- *la mise en service, dans un délai aussi rapproché que possible, d'un nouveau plan de circulation permettant de décongestionner le centre-ville et d'instaurer une ou plusieurs « zones à trafic limité », au bénéfice des TC et d'une circulation apaisée*
- *la création de pôles d'échanges multimodaux attractifs en complément des gares TER cadencées à intégrer dans le réseau TC. Ces différents pôles devront bénéficier de dessertes de rabattement.*
- *la mise en place de l'interopérabilité des titres de transport Soléa et TER*
- *le renforcement des liaisons bus entre communes de la première couronne, ne transitant pas par le centre-ville*
- *l'actualisation des études préalables à la réalisation des extensions du réseau de tram.*

INTRODUCTION

La mobilité constitue le socle de l'organisation de notre société et de nos vies, de manière fondamentale et quotidienne. Se déplacer librement est un droit consacré par l'article 13 de la Déclaration universelle des droits de l'Homme. Plus qu'une liberté fondamentale, se déplacer correspond à un besoin essentiel. Nous nous déplaçons pour de multiples raisons : pour nous rendre sur nos lieux de travail ou de formation, sur nos lieux de loisirs (loisirs du quotidien, congés...), sur des lieux de consommation, pour entretenir nos liens sociaux, tant familiaux qu'amicaux, pour assurer notre santé et notre sécurité ainsi que celles de nos proches, et finalement, pour rentrer chez nous. La loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 a consacré un « droit au transport » en France.

Historiquement, les politiques des transports ont consisté à dégager des emprises, longtemps pour la voiture, puis pour les transports en commun et plus récemment en faveur des modes dits « doux ».

Jusqu'au milieu du XX^{ème} siècle, la morphologie urbaine était indissociable du dessin des voies de circulation lui permettant d'assumer l'ensemble des fonctions caractéristiques d'une ville.

L'utilisation quasi-exclusive de la voiture pour la mobilité quotidienne à partir des années 60 ne s'est pas traduite par une réduction du temps de déplacement mais par une augmentation de la distance parcourue entre lieux de résidence et lieux de travail. Cette évolution a eu pour conséquence un étalement, souvent disproportionné du tissu urbain.

La mobilité est un vecteur essentiel d'attractivité du territoire, de vitalité économique mais aussi de cohésion sociale. La croissance de la demande de transport, tirée par l'étalement urbain fait partie des facteurs conduisant trop souvent à une situation de dépendance vis-à-vis de l'automobile. Cette dépendance est encore plus forte dans les territoires ruraux en périphérie d'agglomérations urbaines. Ces territoires peu denses, peinent à représenter une masse critique suffisante pour justifier une desserte régulière par les transports publics. Les coûts de transport souvent élevés qui en résultent pénalisent surtout les foyers aux revenus modestes et les personnes du troisième âge.

Chaque fois que nous devons nous déplacer, nous faisons des choix, plus ou moins contraints quant à la manière de réaliser ce déplacement. Le choix modal est le choix par l'individu du mode de transport utilisé pour effectuer un déplacement entre deux points. Cela peut être un choix par défaut (un seul mode disponible) ou au contraire un choix parmi un grand nombre d'alternatives. De multiples facteurs (déterminants) internes ou externes à l'individu, peuvent l'influencer dans ce choix.

Le choix modal ne fait quasiment jamais appel à un raisonnement purement rationnel, lié aux caractéristiques objectives des modes comme le temps de parcours, la fréquence ou le coût financier. Ces caractéristiques sont certes importantes mais insuffisantes à expliquer seules la décision. En effet, la manière d'appréhender ces critères « objectifs » par les individus est tout à fait subjective. La valeur du temps varie selon les individus et les motifs de déplacement. Quant au coût financier, il est rarement évalué avec précision et surtout n'intègre pas les mêmes paramètres d'un individu à l'autre.

Les représentations sociales, les modes de vie, la sensibilité environnementale et les caractéristiques individuelles sont autant de paramètres qui peuvent influencer de manière radicale les manières de se déplacer et le choix modal en particulier. Ces catégories de déterminants sont difficiles à appréhender et leur impact hasardeux à quantifier. Pour autant il ne saurait être question de les négliger.

Modifier durablement les comportements nécessite de mieux comprendre ce qui incite les individus à se déplacer ou à choisir un mode de transport plutôt qu'un autre. Cette compréhension requiert un ensemble d'informations pertinentes sur les habitudes et les motifs de déplacements des populations, les critères de leurs choix et les besoins non satisfaits. Lesdites informations ne peuvent être que le résultat d'enquêtes représentatives des habitudes de déplacement sur un territoire donné.

Au niveau d'une agglomération, il s'agit de proposer une organisation globale qui comprend non seulement la gestion des transports collectifs mais aussi le développement d'un éventail de solutions alternatives entre lesquelles les citoyens peuvent arbitrer pour réaliser leurs déplacements. Il est impératif de rendre l'ensemble des modes complémentaires et de les interconnecter pour renforcer leur efficacité.

Une politique d'offres alternatives en matière de déplacements n'est pas suffisante pour favoriser un report vers des modes plus économes et favorables à l'environnement. La cohérence avec les mesures d'aménagement et de gestion de l'espace inscrites dans les documents d'urbanisme (SCoT, schéma de cohésion territoriale et PLU, plan local d'urbanisme) est déterminante.

N'oublions pas que les changements de comportement ainsi que les transformations de nos espaces de vie ne peuvent se faire que sur un temps long. Il est par conséquent essentiel de susciter et d'accompagner le changement de comportement par des actions de communication et de pédagogie permanentes.

La « *Loi d'Orientation des Mobilités* » (LOM) du 24 décembre 2019 est le résultat d'un long processus de concertation entamé courant 2017 avec les « *Assises de la Mobilité* ».

L'AOM, « *autorité organisatrice de la mobilité* » a en charge l'organisation d'une alternative globale à l'autosolisme, qui comprend non seulement la gestion des transports collectifs, mais aussi le développement de tous les autres modes et usages de substitution. Il est de son ressort de les rendre complémentaires et de les interconnecter au mieux pour renforcer leur efficacité. Les politiques de mobilité ainsi mises en place doivent répondre aux grands enjeux des politiques en faveur de l'environnement.

Pour ce faire, la LOM pose des jalons et propose aux AOM une véritable boîte à outils devant leur permettre de faire les bons choix pour le futur de leur territoire de compétence.

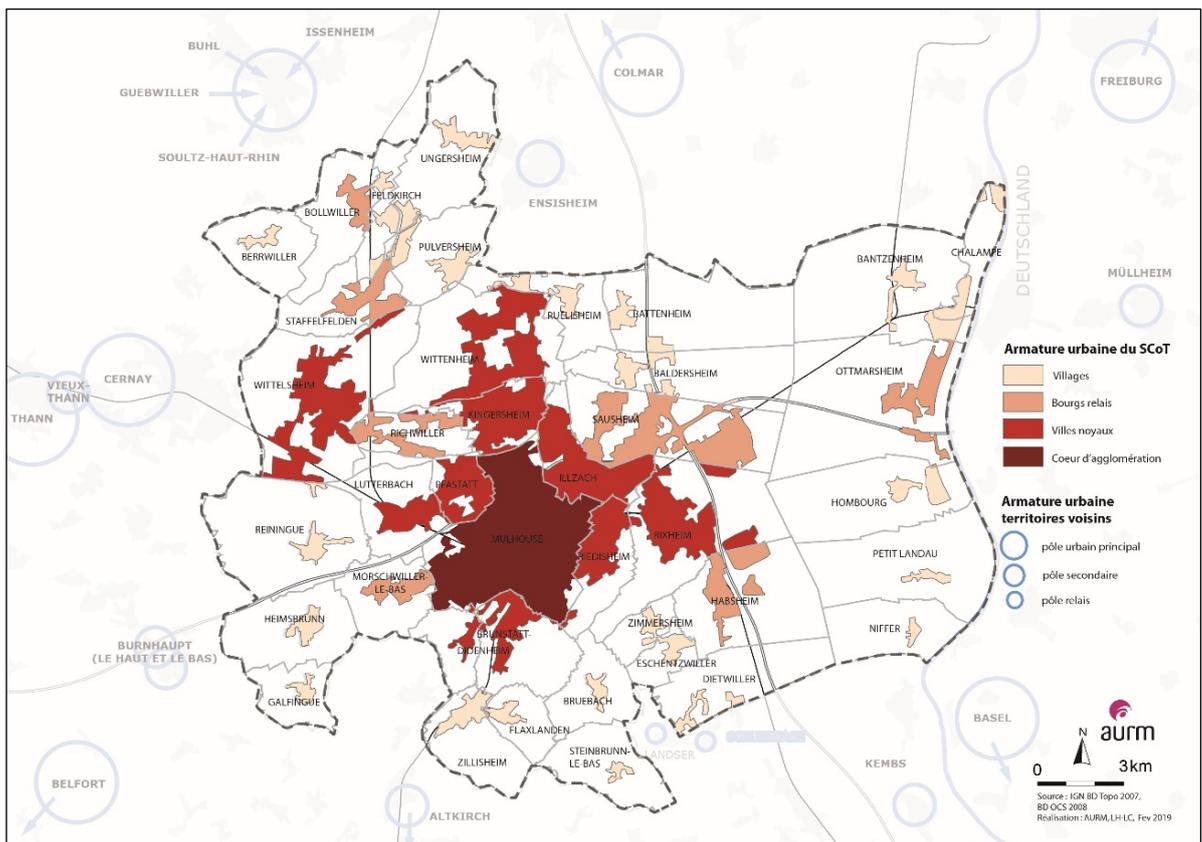
I. COMPRENDRE POUR AGIR : DIAGNOSTIQUER LES PRATIQUES ET LES BESOINS

Un « système de mobilité » n'est pas une fin en soi. C'est un moyen mis à la disposition des habitants pour accéder à des activités de la vie quotidienne dans le respect d'équilibres financiers et environnementaux.

Pour ce faire, la connaissance des déplacements et la compréhension des comportements de mobilité sont des informations cruciales pour permettre aux collectivités de définir les leviers d'action pour de nouvelles formes de mobilité.

I.1 UN TERRITOIRE D'AGGLOMERATION HETEROGENE

Le territoire de m2A, constitué de 39 communes est vaste et hétérogène. Il comporte 25 communes essentiellement rurales, 6 d'entre elles, situées en bordure rhénane, étant coupées du reste de l'agglomération par le massif forestier de la Hardt.

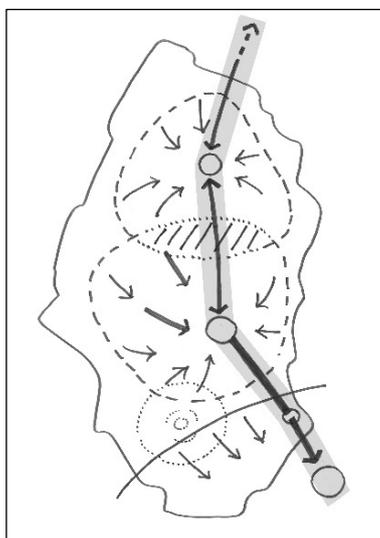


Source : SCoT de la Région mulhousienne approuvé en mars 2019

Cette organisation spatiale singulière ne permet pas d'envisager de solutions uniformes pour répondre à l'ensemble des besoins de déplacements.

Le poids de la partie centrale de l'agglomération comme pôle de services et d'emploi explique que les enjeux de transport et de mobilité dépassent largement le périmètre administratif de m2A.

Le schéma ci-après réalisé par l'AURM, Agence d'urbanisme de la région mulhousienne, illustre parfaitement cette interdépendance des territoires.



Source : AURM

Une bonne connaissance des flux internes au périmètre m2A ainsi que des flux d'échanges avec les territoires limitrophes nationaux ou d'outre Rhin, paraît incontournable.

I.2 UNE INSUFFISANTE CONNAISSANCE DES BESOINS EN MOBILITE

Le territoire de m2A ne manque pas d'enquêtes, mais celles-ci sont anciennes, de natures diverses et avec des périmètres échelonnés dans le temps.

Les enquêtes réalisées par Soléa auprès des usagers des TC ainsi que la consultation réalisée par m2A en mai 2020, via internet, ou la mini enquête réalisée par l'AURM, en 2019, auprès de passants, ne sont pas suffisantes pour appréhender les enjeux de mobilité au niveau de l'agglomération mulhousienne. Les 202 personnes qui ont répondu à l'enquête m2A ou les 146 personnes interrogées par l'AURM, ne constituent pas forcément un échantillon représentatif de la population de m2A.

Dans le document « *Mesurer les déplacements des personnes dans m2A et le Sud Alsace. Quels enjeux ? Quelles solutions ?* » publié en février 2020, l'AURM a mis l'accent sur l'apport que constituerait une enquête mobilités pour l'ensemble du Sud Alsace.

Les enquêtes ménages-déplacements constituent un outil de connaissance fondamental des déplacements de la population d'un territoire. Le CEREMA, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement a élaboré une méthodologie pour ces enquêtes.

Cet établissement public à caractère administratif est placé sous la tutelle du ministère chargé de la transition écologique. La mission dudit centre est d'appuyer les services de l'Etat et des collectivités territoriales dans l'élaboration, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques d'aménagement et de développement durable.

La méthode de ces enquêtes repose sur le recueil précis de l'ensemble des déplacements d'un échantillon de résidents correctement dispersés dans l'aire d'étude. Tous les déplacements sont relevés, quels que soient la distance parcourue ou le mode de transport utilisé. La collecte a lieu du mardi au samedi sur les déplacements de la veille, hors jours fériés et vacances scolaires, sur une durée suffisante pour caractériser précisément la mobilité d'un jour moyen de semaine (du lundi au vendredi). Ces renseignements, complétés par des caractéristiques sur les ménages et les personnes, constituent une précieuse ressource pour l'analyse territoriale.

En 2018, les enquêtes ménages-déplacements ont évolué pour devenir les « EMC² », enquêtes mobilités certifiées CEREMA. Pour répondre aux besoins spécifiques des collectivités, l'architecture du dispositif devient modulable, avec un noyau optimisé et des options thématiques (mobilité du week-end, zoom sur des populations, des territoires ou des pratiques spécifiques, etc.). Ce noyau commun maintient la comparabilité dans le temps et dans l'espace, qui fait toute la richesse de ces données.

L'agglomération mulhousienne a fait l'objet d'une enquête « ménages-déplacements » en 2009. Celle-ci portait sur 24 communes regroupant 237.655 habitants. Or depuis cette date, de nouvelles communes ont intégré la structure intercommunale, tandis que l'environnement tout comme les enjeux de la mobilité ont profondément évolué depuis.

L'INSEE, fournit également des données mais elles ne concernent que les déplacements domicile-travail ainsi que les déplacements liés aux études. Ces données gratuites, font en principe l'objet d'une réactualisation annuelle. En revanche, elles sont insuffisantes, les modes de transport utilisés pris en compte n'étant pas disponibles à une échelle pertinente pour appréhender les problèmes de mobilité.

Le secteur des mobilités dispose d'un fort potentiel d'innovation. Le développement exponentiel des objets connectés permet aujourd'hui d'accroître considérablement la quantité de données disponibles. Leur analyse est une mine d'informations permettant de mieux appréhender les déplacements effectués sur un territoire donné.

Ainsi, le suivi des traces GPS des applications smartphones permet d'obtenir des données fiables concernant les itinéraires empruntés par les détenteurs d'un équipement approprié. Ces données présentent cependant l'inconvénient de ne fournir aucune information sur le profil des personnes et sur le motif du déplacement.

Une précision importante, l'exploitation de telles données doit scrupuleusement respecter les contraintes réglementaires (RGPD) concernant la protection des données personnelles.

Une billetterie électronique permet, en complément des enquêtes auprès de la population, d'assurer un suivi régulier des habitudes des usagers des TC. Elle nécessite en revanche, des investissements relativement lourds.

D'autres outils numériques permettant un suivi des déplacements des usagers des TC sont actuellement en phase de développement.

Le Conseil de développement :

1. recommande la réalisation d'une enquête permettant d'actualiser les données 2009 en ce qui concerne les besoins en déplacements et leurs caractéristiques, idéalement sur l'ensemble Sud Alsace ;
2. considère que le suivi des habitudes des usagers des TC requiert de nouveaux outils numériques dont la mise au point pourrait faire l'objet de partenariats avec des prestataires spécialisés.

I.3 LA COVID-19 : QUELS IMPACTS SUR LES MOBILITES ?

La crise sanitaire liée à la Covid-19 a profondément perturbé les besoins et les habitudes en mobilités. Cette situation inédite doit nous amener à nous interroger sur le maintien d'un accroissement continu des besoins en déplacement. La période actuelle étant inédite, il faut cependant se garder de tirer des conclusions trop hâtives.

Différentes enquêtes nationales réalisées courant 2020¹ ont mis en évidence qu'à la fin du premier confinement, s'est opéré un report des mobilités des transports collectifs vers les transports individuels. 30% des voyageurs habituels des transports collectifs prévoyaient alors de s'en détourner une fois la crise sanitaire passée. Seuls 29% des voyageurs prévoyant un nouveau mode de transport déclaraient vouloir se reporter sur les modes actifs, à savoir la marche et le vélo.

L'« *Observatoire des mobilités émergentes* » relève de son côté que la réduction observée de la mobilité est une tendance qui devrait perdurer quel que soit le motif du déplacement. C'est le cas de 55% des personnes interrogées. L'étude montre que cette limitation des déplacements est le résultat du télétravail ainsi que du recours accru à la livraison à domicile et à l'e-commerce.

L'impact de la pandémie sur la mobilité sera-t-il limité dans le temps ou, au contraire, peut-il durablement influencer la demande de mobilité et modifier les besoins en déplacement ? Les conséquences ne sont pas encore toutes appréhendées, ni dans leur nature, ni dans leur ampleur. Cela dépendra fortement de la durée de la crise.

¹ Enquête « Harris interactive » du 5 au 11 mai puis du 18 au 22 mai 2020, commanditée par le ministère de la Transition écologique

Sondage IFOP réalisé en septembre 2020, à la demande de l'Union des Transports Publics et ferroviaires, auprès de 1.500 individus âgés de 18 ans et plus, vivant dans une agglomération de 50.000 habitants ou plus.

« Observatoire des mobilités émergentes », 4^{ème} édition publiée en janvier 2021 par l'Observatoire Société et Consommation (ObSoCo) et le cabinet Chronos, avec le soutien de l'ADEME et de la SNCF. La publication s'appuie sur une enquête réalisée du 21 au 29 octobre 2020 auprès d'un échantillon de 4.500 personnes. Cette enquête fait l'objet d'une synthèse dans un article paru le 19 janvier 2021 dans « Actu-Environnement ».

Pour ce qui concerne l'agglomération mulhousienne, la crise sanitaire liée à la Covid-19 s'est malheureusement traduite par une baisse significative de l'offre ferroviaire régionale, notamment pour les liaisons omnibus, sur l'ensemble des branches de l'étoile ferroviaire de Mulhouse. Cette réduction du service TER a eu pour conséquence immédiate une nette augmentation de l'utilisation de la voiture.

Nombre d'observateurs spécialistes des transports, considèrent aujourd'hui, que la crise sanitaire actuelle devrait se traduire par des changements importants avec, notamment, le développement des modes actifs de mobilité mais également une baisse probable de la part modale des transports en commun.

Cette situation sans précédent, doit être l'occasion pour l'ensemble des acteurs de repenser la mobilité et d'inscrire des mesures fortes dans des schémas courageux garantissant une accélération du nécessaire changement des comportements.

II. COCONSTRUIRE UNE NOUVELLE ORGANISATION TERRITORIALE DE LA MOBILITE

La solution du libre choix pour assurer une inflexion modale dans les déplacements semble relever d'une utopie au niveau de l'agglomération. Les moyens de déplacement autres que la voiture individuelle sont encore trop souvent perçus comme des solutions de secours. Seule une action volontariste consistant à limiter durablement l'accessibilité automobile favorisera l'émergence de nouvelles formes de mobilité complémentaires à la voiture individuelle.

La LOM propose une large palette de solutions qu'il convient d'adapter à la spécificité des territoires constituant l'agglomération et aux besoins qui s'y expriment.

II.1 UNE DEMARCHE PRAGMATIQUE

Les 3 leviers visés dans la saisine du 25 sept. 2020 du Conseil de développement,

*« la tarification des transports urbains,
le développement de l'offre des transports urbains,
le développement des mobilités actives »*

sont insuffisants pour développer des « mobilités vertes ». Ces leviers doivent s'intégrer dans un ensemble cohérent qui définit une stratégie globale sur le long terme. Cette dernière ne saurait en aucun cas se limiter à un empilement des mesures peu, voire non connectées les unes aux autres.

Cet ensemble de leviers ne saurait faire abstraction de la structure par âge de la population et de son évolution prévisible. Il paraît évident que l'âge influe fortement sur le mode de transport choisi.

Des éléments, sans doute à mettre partiellement à jour, de cette future stratégie globale de mobilité figurent dans :

- « Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Mulhousienne » (SCoT), approuvé par délibération du Conseil d'Agglomération du 25 mars 2019
- Le projet de « Plan Climat, Air, Energie territorial » (PCAET) en cours de finalisation.

A titre d'exemple, le Conseil participatif du Plan Climat de m2A, auteur du projet de PCAET, propose pour la répartition des parts modales à l'horizon 2030, des ambitions fortes à l'échelle de l'agglomération.

	voitures	T C	vélos	piétons
2009	57%	11%	4%	26%
2020 (*)	≈ 63%	≈ 10%	≈ 3%	≈ 24%
2030	40%	20%	15%	25%
2030 (**)	40%	15%	15%	30%

(*) ordres de grandeurs établis à partir de l'enquête ménages-déplacements de 2009

(**) objectifs réajustés d'un commun accord entre les services de m2A et l'AURM.

L'objectif de 20% de part modale TC est hors d'atteinte pour 2030. Même Freiburg, ville « vertueuse » en matière de transport n'atteint pas un tel seuil. Une telle part modale paraît difficilement envisageable avant l'horizon 2035-2040.

Ces quelques chiffres montrent l'importance du pas qui reste à franchir. Cela implique des actions fortes de rupture.

Le Conseil de développement estime que cette future stratégie globale de mobilité doit également formaliser des objectifs clairs et identifier des étapes de mise en œuvre. Le but recherché est d'éviter ainsi les dispersions induites par les contraintes du quotidien et les éventuelles actions de divers groupes de pression

Les politiques d'aménagement, d'urbanisme et de gestion de l'espace ne rentrent pas directement dans le cadre de la saisine du Conseil du développement. Leur nécessaire cohérence territoriale à l'échelle de l'agglomération, constitue cependant un puissant outil de régulation des flux de déplacement.

Le « Document d'Orientation et d'Objectifs » (DOO) du SCoT approuvé en mars 2019, fixe deux objectifs majeurs au regard des enjeux de mobilité :

- la « structuration du développement urbain à partir d'un réseau de transport en commun optimisé »
- le développement de « mobilités durables alternatives à la voiture individuelle et bénéfiques à la santé publique », avec quelques recommandations.

En complément de la compétence SCoT, le Conseil d'agglomération a approuvé, le 20 mai 2019, la prise de compétence en matière de plan local d'urbanisme (PLU) avec effet au 1^{er} janvier 2020. Ce document d'urbanisme réglementaire permet la réalisation concrète d'objectifs nécessitant une emprise foncière.

Les instances de l'agglomération disposent par conséquent des outils leur permettant d'articuler ces politiques de planification et de gestion de l'espace, avec les objectifs de réorientation des mobilités.

II.2 UNE NECESSAIRE ARTICULATION DES MODES DE TRANSPORT

L'*intermodalité* est la combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. On parle aussi de chaîne de transport dans laquelle les usagers peuvent partir en vélo, poursuivre en bus pour prendre un train. Ce concept n'est pas à confondre avec celui de *multimodalité* qui désigne la présence de plusieurs modes de transport différents entre deux lieux.

Les lieux de connexion des différents modes de transport sont un élément crucial pour distribuer avec efficacité les mobilités et leur assurer un maximum de continuité et de fluidité.

Implantés en des points stratégiques, ces points d'échanges multimodaux permettent de connecter les espaces ruraux et périurbains aux lignes structurantes de TC d'une agglomération. Leur fonction première est de permettre aux voyageurs de garer leurs véhicules ou leurs deux roues de façon sécurisée avant d'accéder, à proximité immédiate, aux transports publics.

A noter que l'article 53 de la *LOM* du 24 décembre 2019, impose à compter du 1^{er} janvier 2024, d'équiper les gares ferroviaires, gares routières et pôles d'échanges multimodaux en stationnement sécurisé pour les vélos.

L'évolution récente de ces installations (Besançon, Grenoble, Nantes, ...) montre que le pôle d'échanges ne peut plus se limiter à la seule offre de stationnement. En effet, leur attractivité est fonction de la disponibilité de services additionnels dont la nature et l'importance sont en rapport avec le caractère structurant du pôle concerné. Les aménagements requis par ces services sont avant tout fonctionnels et évolutifs, voire réversibles.

A titre d'exemples on peut citer :

- des services de base en liaison directe avec le déplacement :
 - vente de titres de transports et informations multimodales avec une signalétique adaptée,
 - point d'informations touristiques
 - bornes de recharge pour véhicules électriques
 - vélos en libre service : location de courte durée grâce à des stations automatisées accessibles 24 heures sur 24
 - vélostation : pôle de services liés au vélo avec un accueil par du personnel dédié,
- des commerces :
 - vente de journaux, de tabac,
 - ventes directes de produits de l'agriculture locale,
 - vente de pain, de repas à emporter
- des services divers :
 - récupération de colis,
 - toilettes publiques,
 - (...)

Ces lieux de connexion peuvent également se situer en périphérie de centres commerciaux desservis par les TC urbains ; l'idéal étant dans ce cas d'obtenir un cofinancement des installations requises.

A noter que le parking du centre commercial Cora Dornach assume, en accord avec l'enseigne, le rôle de parking de connexion sur la ligne de bus 16 (Osenbach-Mer Rouge) qui dessert la partie centrale de l'agglomération d'est en ouest.

Le territoire de l'agglomération mulhousienne ne dispose aujourd'hui que de 2 parkings relais mis en service en même temps que le tram en 2006 :

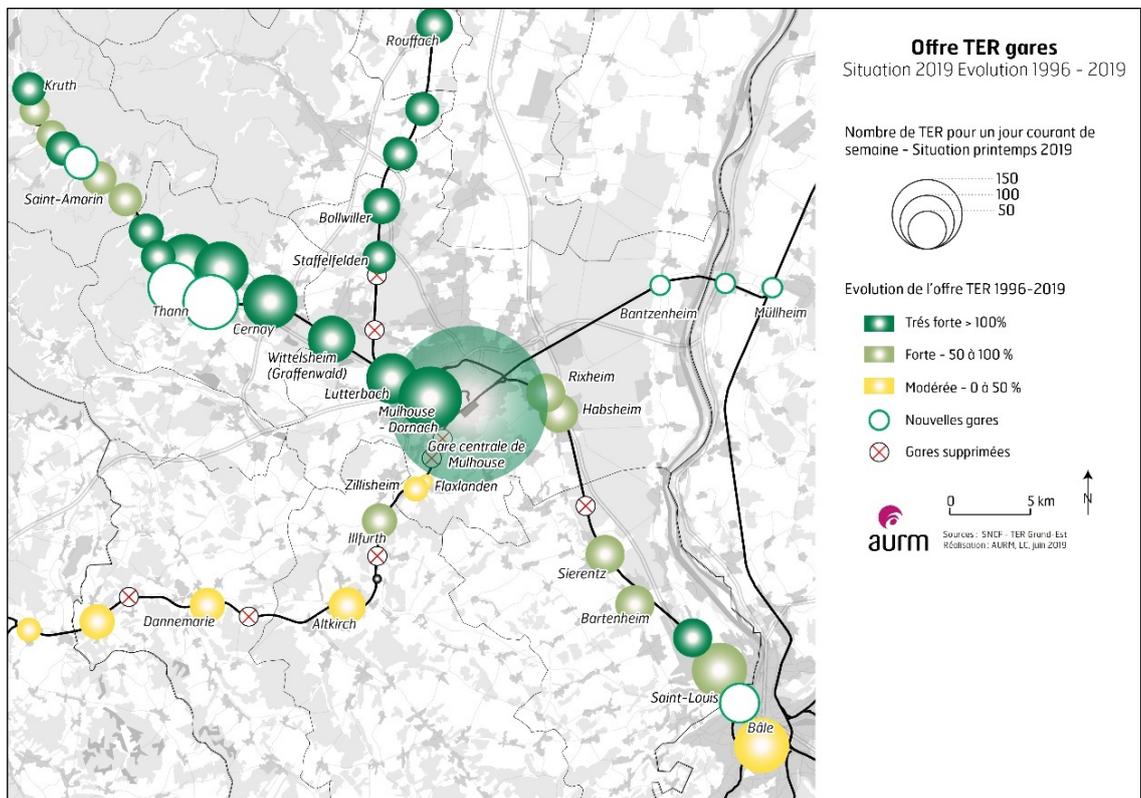
- 230 places au Kinépolis, à l'entrée est de la ville
- 170 places au bas du campus universitaire à l'ouest.

En 2019, la fréquentation de ces parkings a augmenté de 5% par rapport à 2018 pour atteindre 106.300 véhicules stationnés.

Les points d'échanges multimodaux ont également vocation constituer des points de rabattement pour les transports à la demande des zones les moins densément peuplées.

II.3 UNE OPTIMISATION DE L'INTERMODALITE AVEC LE RAIL.

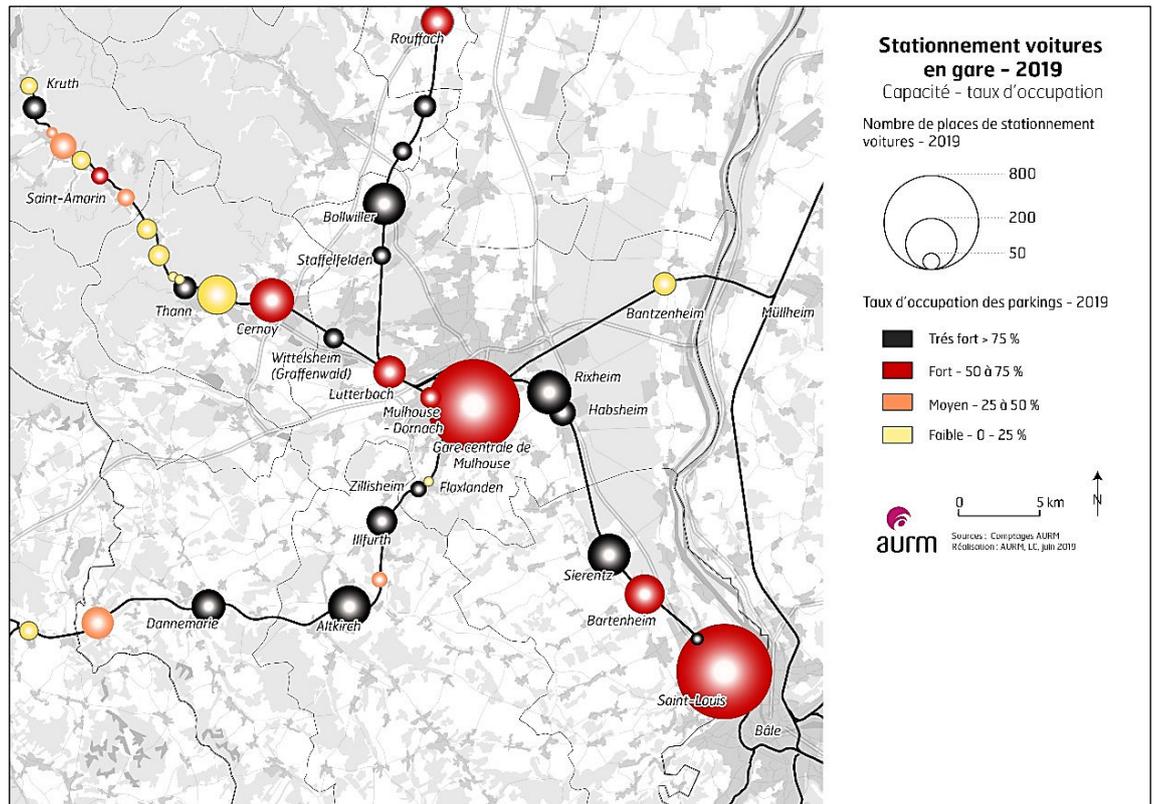
L'étoile ferroviaire de Mulhouse est un atout déterminant pour une stratégie d'intermodalité au niveau de l'agglomération qui dispose de 11 gares desservies par des TER et par le tram-train. Entre 1996 et 2019, le nombre de dessertes journalières TER est passé de 247 à 490 dans les gares de m2A, soit un quasi doublement.



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

	2007	2019
Nb. places voitures disponibles	1.438	3.841
Nb. places voitures utilisées	738	2.584
Taux d'occupation	51%	67%

Source : AURM



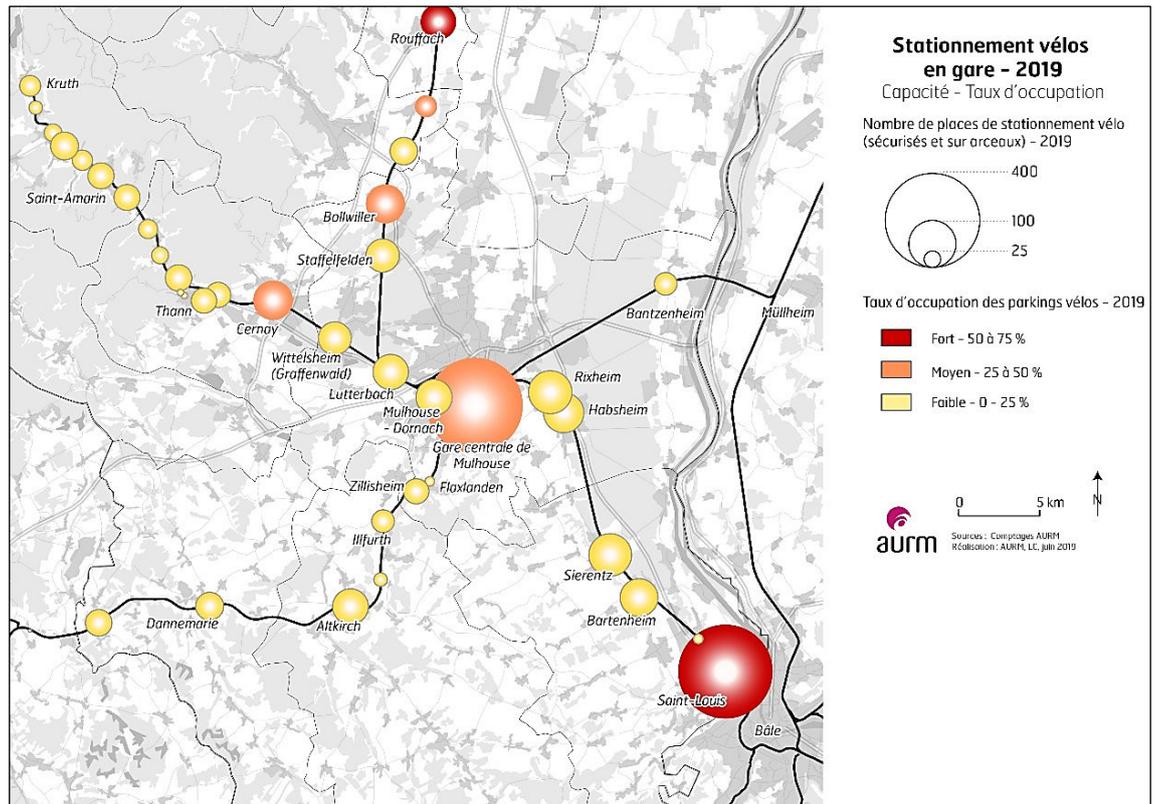
Dans les gares Sud Alsace, la capacité de stationnement pour vélos a été multipliée par 3,5 entre 2007 et 2019. Le stationnement vélos reste cependant encore très peu utilisé avec des taux d'occupation inférieurs à 25% dans la majorité des gares.

	2007	2019
Nb. places vélos disponibles	554	1935
Nb. places vélos utilisés	169	599
Taux d'occupation	31%	31%

Source : AURM

Ces différentes données trop souvent méconnues indiquent combien les gares TER peuvent contribuer à l'intermodalité, pour autant qu'il y ait convergence d'analyse entre tous les partenaires concernés.

La fermeture de nombreux guichets ainsi que la disparition de services (hors crise sanitaire) ont cependant nui à l'attractivité de nombreuses petites gares pourtant essentielles à la mobilité du quotidien. La reconquête de leur attractivité passe, au-delà du projet ferroviaire, par l'accueil de nouveaux services (commerces, services publics, services à la personne, ...) dans le cadre d'une concertation entre les acteurs concernés.



Les données chiffrées ainsi que les cartes ci-dessus posent directement la question d'une meilleure valorisation de la ligne ferrée entre Mulhouse Bantzenheim et Müllheim.

Cette ligne a été réactivée en 2012 avec 14 liaisons TER par jour. Elle présente un fort potentiel de croissance en raison de sa double vocation, à savoir assurer la desserte tant de la bande rhénane que des zones d'activités de l'Île Napoléon.

La gare de Bantzenheim est facilement accessible depuis les trois communes de la partie nord de la bande rhénane, communes qui regroupent 59% des 7.600 habitants de l'ensemble de cet espace géographique. La densité des emplois dans ces trois communes est un autre élément à prendre en considération.

La valorisation de la fonction de pôle d'échanges multimodal de cette gare, peut constituer une première étape. Cela nécessitera un renforcement de sa desserte ferroviaire et la réalisation, sans doute échelonnée dans le temps, des installations requises par cette fonction.

Le nœud ferroviaire de Mulhouse fait actuellement l'objet d'un vaste chantier ayant notamment pour objet des aménagements de capacité. Une modification du plan de voies pour permettra des mouvements supplémentaires de trains.

Dès la fin des travaux prévue en 2023, la desserte entre Mulhouse et Müllheim se fera par un quai desservi par une voie affectée, ce qui permettra techniquement la mise en place d'une desserte cadencée et l'amélioration des correspondances à partir de cette voie.

Un décret du 29 décembre 2020² permet aux régions de se voir transférer, à leur demande, des lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic.

Anticipant les dispositions de ce décret, la Région Grand Est a, dès le 20 février 2020, signé un protocole d'accord avec l'Etat en vue de la délégation de gestion du réseau ferroviaire régional dans le but de relancer certaines petites lignes.

Lors de sa séance du 09 juillet 2020, le Conseil régional a autorisé l'engagement de la procédure d'ouverture à la concurrence des 2 premiers lots : réouverture de la ligne Nancy-Vittel-Contrexéville et amélioration de l'offre pour le « lot Bruche-Piémont Vosges ».

Un prochain lot concernera les lignes transfrontalières France-Allemagne, parmi lesquelles la ligne Mulhouse-Müllheim est expressément mentionnée (lettres d'intention du 24 mai 2019 manifestant l'intérêt de la Région Grand-Est et du Land de Bade-Wurtemberg à développer les liaisons transfrontalières).

La préparation du cadencement et de l'ouverture à la concurrence desdites lignes a fait l'objet d'un protocole d'accord de coopération et de financement portant sur le projet libellé « Réseau de SFRTTP Sud-Ouest / Grand-Est ». Ce protocole a été approuvé par le Conseil régional le 20 juin 2019.

Il est précisé dans ce document que :

- les « autorités de transport » signataires procéderont à un appel d'offres public commun des « prestations de transport » pour les liaisons objet du contrat.
- les « prestations de transport » en question sont prévues à partir de décembre 2024
- la Région Grand-Est s'engage à acquérir 30 rames « automotrices bimode bicourant », pour les mettre à la disposition des exploitants retenus, pour une durée de 30 ans.

A l'issue de cet appel d'offres dont la date de lancement n'est pas encore connue, l'exploitation de la ligne Mulhouse-Müllheim pourrait être stimulée dans le cadre d'un nouveau concept d'exploitation.

La réactivation de l'ancienne gare ferroviaire de l'Île Napoléon sur un nouveau site à identifier³, contribuera à l'attractivité de cette ligne. Elle pourra alors constituer le pivot d'un grand pôle d'échanges multimodal, à large rayonnement, à proximité du carrefour autoroutier A35/A36 et de vastes zones d'activités économiques. La création d'un tel pôle pourrait intervenir par anticipation de la future gare, une fois défini le site de cette dernière.

² Décret n° 2020-1820 du 29 décembre 2020, relatif au transfert de gestion de lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic et au transfert de missions de gestion de l'infrastructure sur de telles lignes, et portant diverses autres dispositions.
paru au J.O. du 31 décembre 2020.

³ Cette opération est inscrite dans le SCoT de la région mulhousienne.

II.4 UNE OFFRE DE MOBILITE ADAPTEE A LA STRUCTURATION DU TERRITOIRE

Le manque de moyens de transport dans les zones péri-urbaines et rurales combiné à la concentration des emplois et services dans la ville centre, est de nature à créer un profond sentiment d'injustice.

Si les transports collectifs sont bien adaptés aux zones urbanisées à forte densité, leur situation en revanche est préoccupante dans les territoires peu denses. L'offre de services de mobilité y est plutôt faible, voire inexistante et conduit à rendre l'automobile indispensable pour les déplacements du quotidien.

La faible fréquence des modes collectifs ne rend pas ces transports attractifs et, en retour, la faible fréquentation de ces transports collectifs ne plaide pas en faveur de leur démultiplication et entraîne un coût au passager élevé. Les transports collectifs offrent alors, essentiellement un « service social » à une population non motorisée.

Dans les zones à faible densité et surtout celles à caractère rural, la mobilité quotidienne des habitants concerne, au-delà des liaisons avec la ville centre, un large ensemble de déplacements à l'échelle réduite de territoires de vie locaux. La compréhension de ces communautés locales d'intérêts au travers d'enquêtes de mobilité, est indispensable pour proposer de nouvelles formes de mobilité durable.

Aucune solution n'est directement transposable d'un territoire à un autre. Aussi, l'idée maîtresse doit-elle consister à mettre en place des services à la demande qui permettent tout à la fois d'assurer les déplacements internes à ces territoires, et des rabattements vers des points d'échanges multimodaux. A partir de ces derniers, le voyageur peut atteindre la ville centre par autocar (liaison interurbaine relevant de la Région), bus (liaison relevant de l'AOM locale) ou train régional.

Toute nouvelle solution de mobilité doit s'envisager à partir d'espaces collaboratifs entre les différents acteurs locaux concernés, afin que les solutions proposées soient fondées sur l'implication des acteurs et sur l'appropriation des solutions nouvelles par les futurs usagers.

II.5 LES ENTREPRISES, ACTEURS DE LA MOBILITE



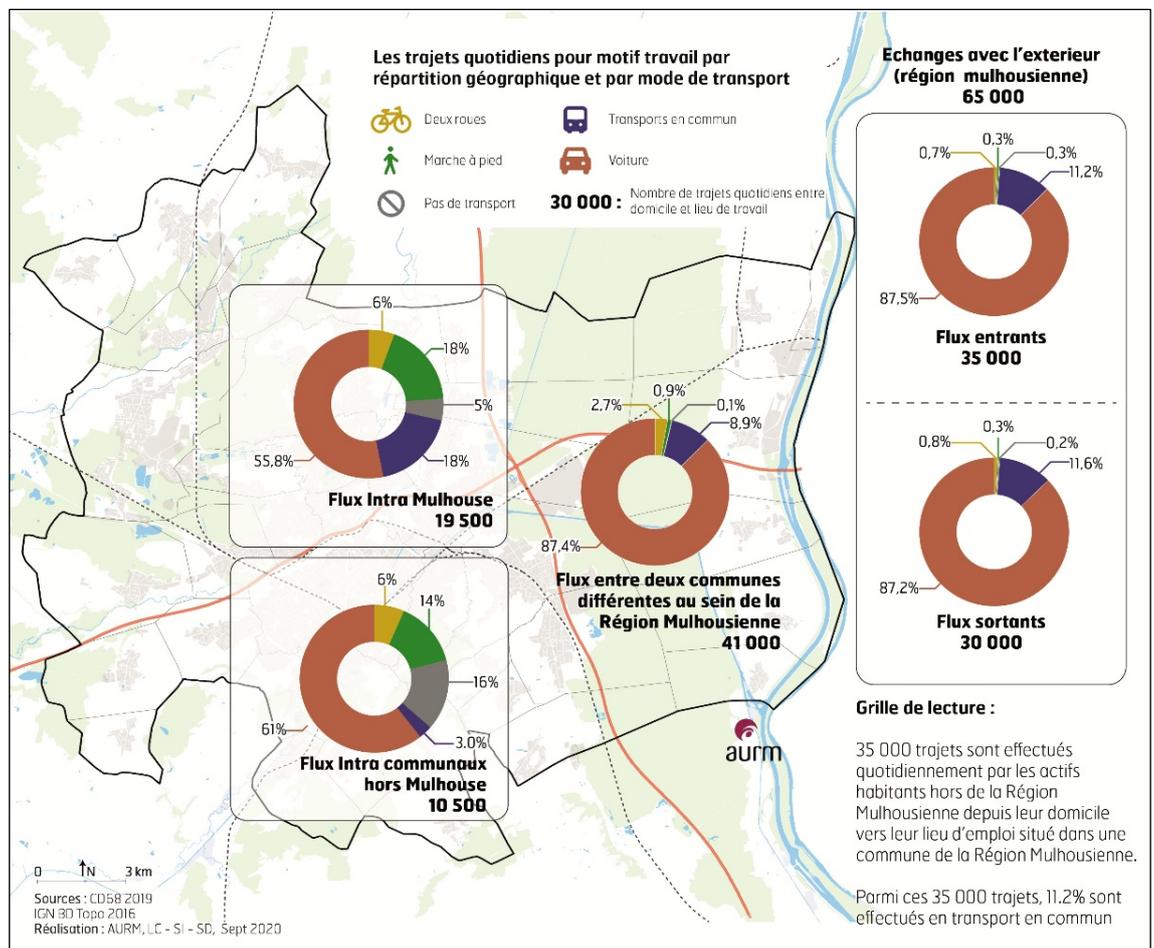
Le combat pour une mobilité du quotidien qui soit durable est autant l'affaire des entreprises que des collectivités.

Dans une note d'octobre 2020, L'AURM précise que les migrations quotidiennes entre lieux de résidence et lieux de travail concernaient 136.000 travailleurs au sein de l'agglomération en 2017. Parmi ceux-ci, 35.000 entrent sur le territoire de l'agglomération, tandis que 30.000 en sortent, dont 10.000 vers la Suisse et l'Allemagne, et quelque 5.000 vers l'agglomération de Saint-Louis.

Cette note indique également que :

- près de 56% des trajets quotidiens pour motif travail à l'intérieur de la ville de Mulhouse se font en voiture particulière
- 87% des mêmes trajets entre deux communes différentes au sein de m2A se font également en voiture.

La recherche permanente de gains de temps que procurerait l'utilisation d'une voiture s'avère souvent être une illusion avec l'accentuation des phénomènes de congestion routière. Il n'est, par conséquent, pas surprenant que nombre d'actifs passent aujourd'hui plus de temps sur la route qu'il y a 30 ans, alors même que les moyens de transport ont gagné en efficacité.



Si le recours à la voiture reste indispensable pour de nombreux déplacements domicile-travail, son utilisation évolue vers des formes de partage, comme le covoiturage. Cette pratique est sans conteste, une alternative efficace à l'« autosolisme » en particulier dans les secteurs ruraux et périurbains.

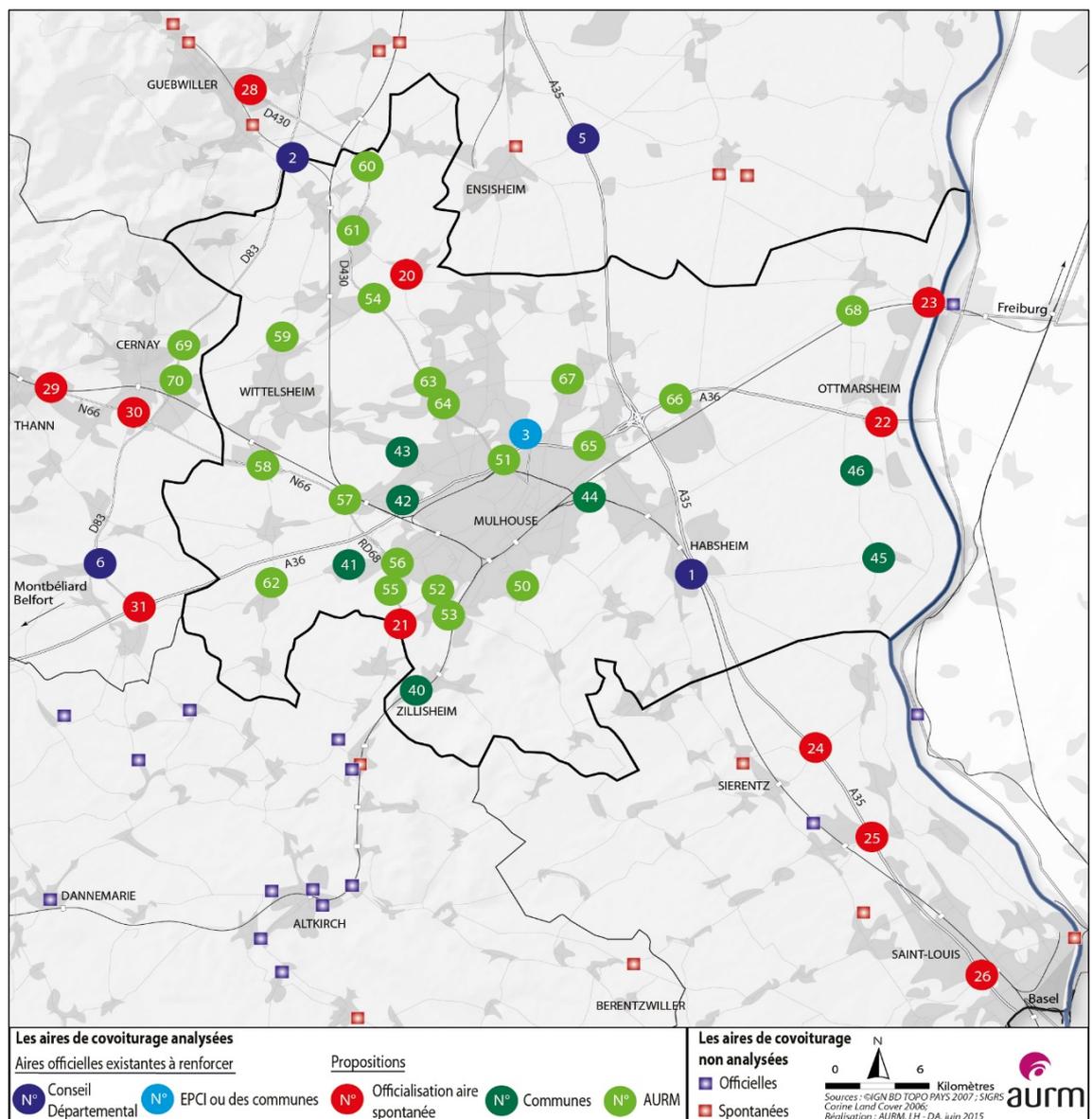
Résultat d'initiatives privées, principalement en réponse au renchérissement du coût des déplacements, cette formule est aujourd'hui encouragée par les pouvoirs publics. Nombre de collectivités œuvrent désormais pour multiplier à moindre coût, et valoriser les espaces de stationnement réservés à cet effet.

En 2015, l'AURM a été missionnée pour élaborer une proposition de schéma des aires de covoiturage pour la région mulhousienne. Cette mission a donné lieu à une large concertation avec l'ensemble des territoires Sud Alsace, limitrophes de m2A. La proposition qui en résulte, a été publiée en décembre 2018, sous le titre « Les aires de covoiturage dans le Sud Alsace ...Quels développements envisageables ? ».

Il est précisé en page 59 du « Rapport de présentation / Justification des choix retenus » du SCOT de la région mulhousienne, approuvé en mars 2019 :

« Les élus sont en phase avec le principe et les propositions. Cependant, cette démarche étant récente et les contours de la mise en œuvre d'un tel schéma n'étant pas encore définis, ils n'ont pas souhaité faire apparaître ce projet de façon cartographique dans le Document d'Orientation et d'Objectifs. »

La carte ci-après, localisant les propositions de l'AURM, figure cependant sur cette même page.



Le Conseil de développement :

- souhaite que toutes les parties prenantes dans le développement du covoiturage se donnent les moyens de mettre en place un réseau d'aires adaptées, bien localisées et clairement identifiées visuellement par une signalisation adéquate.
- suggère le lancement d'une étude de faisabilité de voies réservées aux véhicules de covoiturage sur les autoroutes et voies rapides desservant l'agglomération
- insiste sur la nécessité de réserver des emplacements de stationnement dédiés tant au niveau des pôles d'échanges intermodaux que des parkings en ouvrage du tissu urbain.



Certaines entreprises, parmi les plus importantes, ont mis en place des systèmes de ramassage de leurs salariés à domicile.

- PSA Mulhouse assure de longue date, le ramassage de son personnel. Ce service a cependant été réduit au cours des dernières années, étant prioritairement réservé aux salariés soumis au travail posté. Les personnels travaillant en horaire de journée ont été invités à pratiquer le covoiturage. Un parking leur est spécialement réservé à cet effet sur le site.
- Rhodia-Solvay à Chalampé est l'autre entreprise du périmètre m2A à pratiquer le ramassage de son personnel.

Le ramassage du personnel pourrait localement être structuré différemment, à l'instar de pratiques d'autres agglomérations. Pourquoi plusieurs entreprises d'un même site ne pourraient-elles se regrouper pour mettre en place des navettes depuis des parkings relais de TC, voire des gares ?



D'autres entreprises ou employeurs publics se sont engagés dans des démarches, plus ou moins formalisées, pour optimiser l'ensemble des déplacements de personnes liés à l'entreprise ou le service public concernés : déplacements domicile-travail et déplacements professionnels des salariés.

Cette optimisation concerne tout à la fois une maîtrise du nombre de déplacements professionnels et une incitation, qui peut être financière, à transférer les déplacements domicile-travail vers des modes alternatifs à la voiture individuelle.

La forme la plus aboutie de ces démarches est l'ancien « *plan de déplacement d'entreprise* » (PDE), rendu obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2018, pour tous les établissements de plus de 100 salariés sur un même site. Malgré cette obligation, trop peu de PDE ont réellement été élaborés.

Ce seuil a été abaissé à 50 salariés par la LOM de décembre 2019 qui a par ailleurs renommé ces documents « *plan de mobilité employeurs* ». Les sanctions pour non-respect de cette obligation restent cependant légères. Elle se limitent au retrait des aides financières de l'ADEME.

Le territoire de m2A compte :

- 9 employeurs publics ou privés, dont ville de Mulhouse et m2A, ayant mis en place un plan de mobilité
- 6 employeurs publics ou privés dont le plan de mobilité en cours de finalisation.



La *LOM* précise que dans le cadre du « dialogue social » au sein des entreprises de plus de 50 salariés sur un même site, la mobilité des salariés doit être traitée à l'occasion des discussions annuelles. Ces négociations doivent viser une réduction du coût de la mobilité et inciter à l'usage de modes de transport « vertueux » notamment grâce à la prise en charge des frais engagés par les salariés pour l'utilisation de modes de transport autres que la voiture individuelle.

Les entreprises qui n'ont pas trouvé d'accord sur la mobilité de leurs salariés dans le cadre de ces négociations sont soumises à l'obligation de réaliser un « *plan de mobilité employeurs* ».

Les négociations employeurs-salariés sur la mobilité peuvent se traduire par la mise en place d'un « *forfait mobilités durables* », accordé pour couvrir tout ou partie des frais engagés par les salariés pour se rendre sur leur lieu de travail par un moyen alternatif à l'usage du véhicule personnel.

Le montant de ce forfait est cumulable avec la « *prime transport* » qui est le remboursement par l'employeur de la moitié du coût de l'abonnement au réseau de Tc payé par le salarié.

L'élaboration, conformément aux dispositions de la *LOM*, du « *plan de mobilité* » est l'occasion pour l'AOM d'engager un dialogue permanent avec les entreprises en vue d'une maîtrise conjointe de la mobilité des salariés. C'est l'occasion de rappeler l'ensemble des dispositifs financiers visés ci-dessus.



Il convient encore de préciser que tous les employeurs publics et privés de plus de 11 salariés contribuent financièrement à l'exploitation des transports publics sur le territoire de l'agglomération. Ils sont redevables d'une taxe dite « *versement mobilité* », dont l'assiette est le montant des salaires versés. Le taux de cette fiscalité est fixé librement par l'AOM dans la limite des plafonds fixés par la loi. Sur le territoire de m2A, il s'élève à 2% depuis le 1^{er} juillet 2017.



La mobilisation des entreprises et des salariés nécessite un dialogue permanent entre l'ensemble des acteurs, m2A étant en sa qualité d'autorité organisatrice de la mobilité, appelée à jouer un rôle moteur.

III. QUELLES PRIORITES POUR PARVENIR A UNE ECOMOBILITE ?

III.1 UNE PRIORITE ABSOLUE : METTRE FIN A LA CIVILISATION DU « TOUT AUTOMOBILE »

Un changement fondamental des habitudes individuelles et collectives qui ne peut être attendu qu'à moyen et long terme, peut difficilement se concevoir sans un engagement fort des décideurs publics et privés.

Comme cela a été précisé précédemment, la planification spatiale au travers des documents d'urbanisme, la maîtrise du domaine public de la voirie ainsi qu'une gestion raisonnée des parkings publics sont des leviers essentiels du processus de démantèlement du « tout automobile » et du déploiement simultané des TC et des mobilités actives et partagées.

m2a maîtrise aujourd'hui la planification spatiale, mais n'a aucune compétence en matière de voirie et de parkings, deux domaines qui relèvent de la compétence exclusive des 39 communes membres. m2A dispose certes d'une compétence « voirie d'intérêt communautaire », mais ce type de voirie ne concerne que les zones d'activité dont elle assure la maîtrise d'ouvrage.

De cette situation découle le caractère partenarial des stratégies de mobilité d'une agglomération. Leur mise en œuvre reste tributaire d'une pratique concertée des compétences et des pouvoirs des différentes collectivités.

Réduire la place de l'autosolisme se signifie pas « faire la guerre » aux automobilistes. L'automobile individuelle restera encore, pour un moment, le mode dominant de déplacement, y compris dans les centres d'agglomération où il existe pourtant nombre d'alternatives de transports.

Cette situation n'est certes pas satisfaisante. La piste la plus prometteuse pour diminuer progressivement la place de l'autosolisme consiste à mettre l'intermodalité au cœur des futures mobilités. Elle offre une flexibilité aux voyageurs, mais leur impose une complexité dans l'organisation de leurs déplacements, ce qui constitue souvent un réel frein au quotidien.

L'intermodalité ne trouvera sa véritable place dans l'offre de transport que si les collectivités compétentes pratiquent en centre-ville, une gestion rigoureuse des :

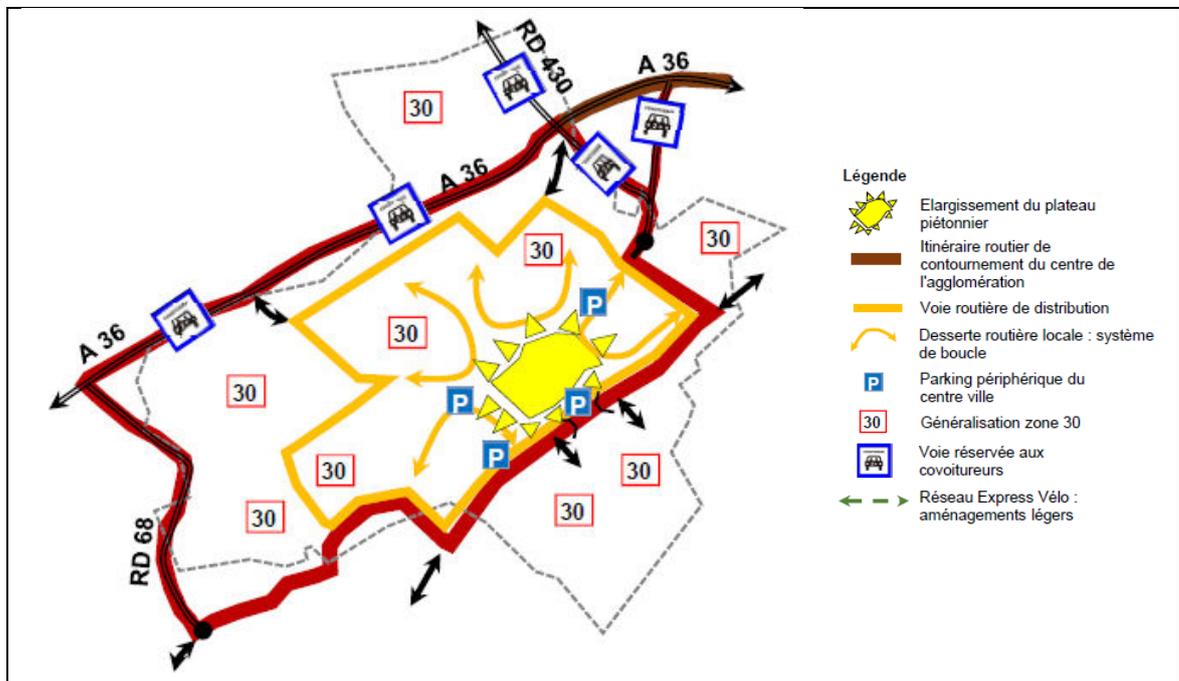
- conditions de circulation automobile,
- possibilités de stationnement, en termes de disponibilité et de tarification

1. La structure du tissu urbain mulhousien, héritage de l'histoire économique de la ville, impose des contraintes à la **gestion des flux de circulation**. Il n'en demeure cependant pas moins vrai que trop de trafic continue à transiter par le centre urbain, malgré les efforts de transfert de flux sur des itinéraires périphériques au centre.

Par ailleurs, trop de voitures continuent, sans être en transit, à engorger la voirie du centre historique, tout comme les véhicules utilitaires, au gabarit souvent important, qui assurent les livraisons. Cette situation est préjudiciable à la qualité de vie des résidents ainsi qu'à la sécurité des cyclistes et des cheminements piétonniers appelés à s'y développer.

L'AURM préconise, conformément aux dispositions du SCoT, la mise en place d'un nouveau plan de circulation, disposition incontournable pour maîtriser les flux de circulation en ville. Le schéma de principe de ce plan de circulation figure en page 42 du document publié par l'AURM en septembre 2020 :

« La mobilité en 2030 dans la région mulhousienne. Des objectifs à atteindre pour m2A ! Pourquoi ? Comment ? »



L'itinéraire routier de contournement du centre de l'agglomération qui est proposé dans ce document, s'appuie pour l'essentiel sur des infrastructures existantes, la rocade nord de Mulhouse (A36), la RD68 à l'ouest, la « voie sud » longeant le canal et passant sous la gare et à l'est la bretelle de desserte de la rocade nord et le début de la RD430.

Ce nouveau dispositif de circulation est à compléter par une voirie de distribution dont le tracé reste à préciser et à aménager en conséquence.

Le **problème des livraisons** nécessite la mise en place d'un concept dit de « livraison du dernier kilomètre ». Celui-ci doit se traduire par la création en entrée d'agglomération, de vastes zones de transbordement de marchandises entre poids lourds et véhicules utilitaires de gabarit réduit et de préférence non polluants.

L'enjeu est de contribuer au désengorgement et à la dépollution des centres-villes, tout en répondant à la demande croissante de livraison urbaine. La clé du succès réside dans la mise en place d'une solide infrastructure logistique, seule capable de gérer au moindre coût et à la satisfaction du client, un volume de marchandises sans cesse croissant.

A titre d'exemple, Strasbourg réglemente depuis septembre 2018, l'accès des véhicules de livraison à son centre-ville

Le Conseil de développement estime urgent la mise à l'étude d'un concept de « livraison du dernier kilomètre », en concertation avec l'ensemble des parties prenantes

Concernant les zones de transbordement, une telle étude devrait notamment vérifier la pertinence d'utiliser le potentiel de l'ancienne gare du nord et ainsi que du centre routier de Sausheim, où un tel service semble déjà fonctionner.

2. Plus que les conditions de circulation, ce sont les **possibilités de stationnement** qui sont généralement déterminantes pour l'individu lors de la prise de décision. Toutes les études réalisées arrivent à une conclusion commune : la disponibilité de places de stationnement à destination est un élément déterminant du choix modal de la voiture par les personnes devant se déplacer.

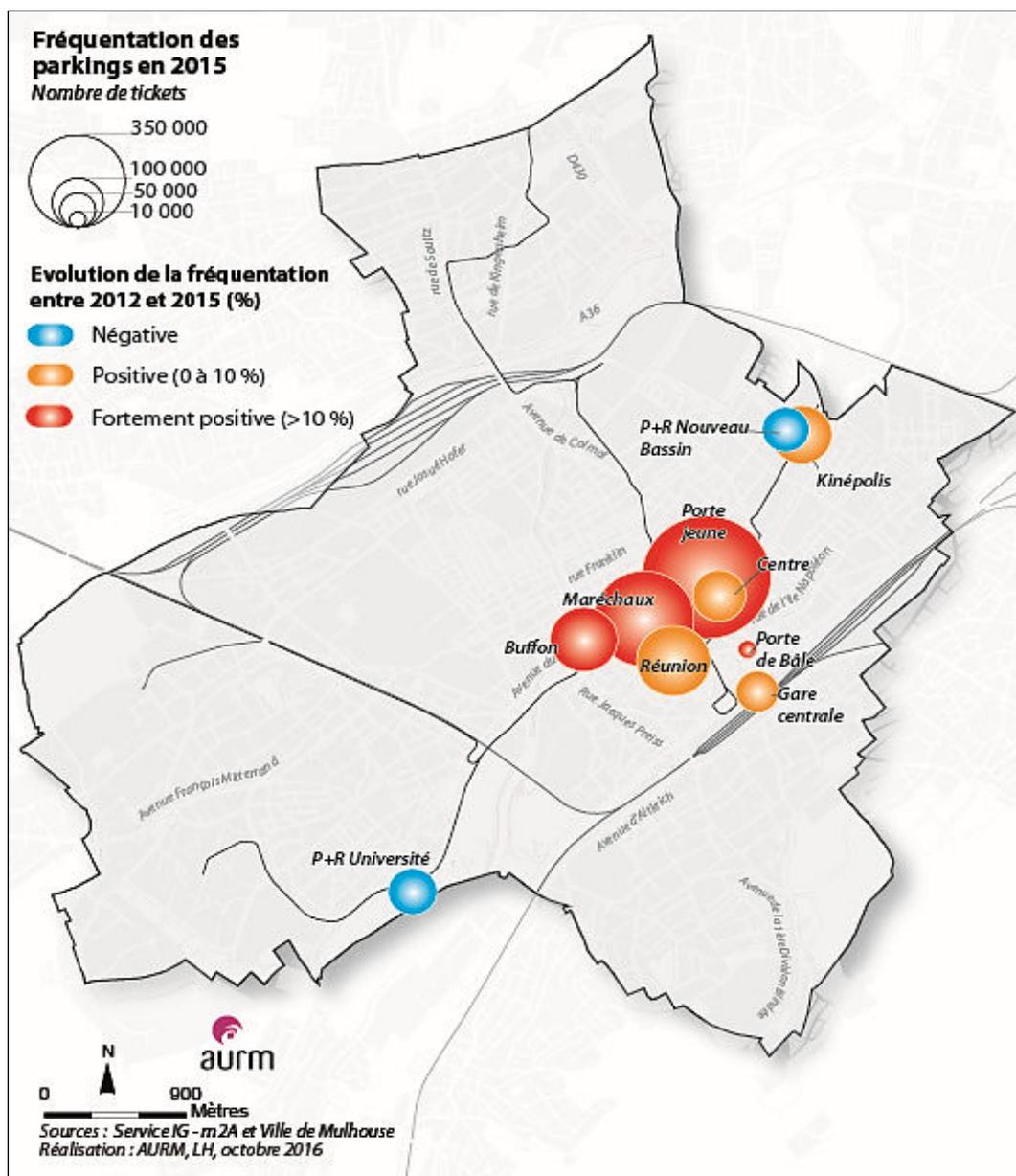
En centre-ville, la mise en place d'une politique de stationnement restrictive est délicate en raison de la concurrence entre commerces de proximité et zones commerciales périphériques, facilement accessibles en voiture.

Au cours des dernières années, le périmètre du stationnement payant a certes été étendu à Mulhouse, parfois au détriment des résidents dont nombre se retrouvent sans possibilité de stationner leurs véhicules. Les bénéfiques restent cependant limités compte tenu de l'importance de la capacité de stationnement en ouvrage associée à des tarifs attractifs à proximité du centre historique.

L'évolution comparée de la fréquentation des principaux parkings mulhousiens entre 2012 et 2015 illustre parfaitement le rôle majeur joué par les parkings centraux au détriment des 2 parkings tram situés en entrée de ville. Cette corrélation se vérifie aujourd'hui dans toutes les agglomérations urbaines.

Le rapport d'activité 2018 de Soléa, indique qu'après une légère augmentation de 1,2% en 2016, la fréquentation de ces parkings relais a connu un nouveau recul de 2,31% en 2017. Il y est précisé que *« cette baisse est liée fortement à l'offre avantageuse des parkings en ouvrages situés en centre-ville de Mulhouse qui proposent 4h de stationnement pour 2€ ».*

L'utilisation des parkings relais a progressé entre 2017 et 2019, le rapport d'activité 2019 de Soléa avançant un gain de 2,7%. Ce pourcentage mériterait d'être comparé à celui enregistré par les parkings du centre-ville durant la même période.



3. Le quartier Fonderie, pourrait devenir une vitrine de la mobilité de demain. Ce quartier est aujourd'hui littéralement saturé en termes de stationnement du lundi au vendredi, l'essentiel de la demande provenant des étudiants qui bénéficient d'un tarif très bas, de 20€ par trimestre. Il présente une situation atypique par rapport aux quartiers universitaires d'autres villes. En effet, une grande partie des étudiants résident à l'extérieur de Mulhouse, souvent au domicile de leurs parents et se rendent au campus en voiture.

Le quartier Fonderie va continuer à être aménagé par étapes successives dans les années à venir. Il nécessite une réflexion globale dont l'enjeu est d'éviter l'éparpillement d'initiatives privées qui risquent de contrecarrer l'objectif premier qui consiste à diminuer drastiquement la place de la voiture au profit des TC et des mobilités actives.

Cette réflexion globale à mener avec l'ensemble des parties prenantes, pourrait se traduire par une charte permettant de « cadrer » les aménagements à venir. Ladite charte pourrait s'appuyer sur les points ci-après :

- limitation de l'accès automobile à certains usages à définir
- contingentement des places de parking dans les entreprises
- mise en place d'un « *plan de mobilité interentreprises* » à l'échelle de l'ensemble du quartier
- réaffectation aux mobilités actives d'une bonne partie de l'espace utilisé aujourd'hui par la voiture : réduction de l'emprise des voies de circulation, suppression des parkings sur voirie, création de cheminements sécurisés pour les cyclistes et les piétons
- création d'un parking relais en ouvrage à proximité de la voie sud
- mise en place d'un cheminement pour piétons et cyclistes vers la gare et vers la ligne de tram 2 circulant boulevard Stoessel
- renforcement des performances de la ligne C5 avec des aménagements rendant les arrêts lisibles et attractifs
- renforcement de l'offre « Vélocité », vélo en libre-service
- mise en place de possibilités de stationnement sécurisé pour les vélos.

4. Le concept de « zone à trafic limité » (ZTL) mérite quelques précisions.

Un rapport de L'ADEME, publié en juin 2019⁴, précise qu'en janvier 2019, 238 zones de ce type fonctionnaient dans 8 pays européens, dont 228 en Italie, pays dans lequel cette mesure a été adoptée dès les années 70.

Lesdites zones correspondent à des espaces généralement situés en centre-ville, dans lesquels seule la circulation des transports publics, des services d'urgence, des riverains et des titulaires d'autorisations expresses est autorisée. La diminution du trafic routier dans le périmètre délimité permet d'améliorer le cadre de vie, d'apaiser la zone et favoriser ainsi l'accès des cyclistes, des piétons et des transports en commun.

Toujours en janvier 2019, ce dispositif n'est appliqué en France que dans 2 villes, à Nantes et Grenoble, respectivement depuis octobre 2012 et janvier 2018. Il s'appuie sur les pouvoirs de police dont dispose la collectivité en matière de circulation et de stationnement, conformément aux dispositions du code général des collectivités territoriales (CGCT).

Lors des « Assises de la mobilité » qui se sont déroulées courant 2017, les ZTL ont été présentées comme des outils de « *reconquête des centres-villes* ».

La LOM du 24 décembre 2019 a mis à jour les dispositions du CGCT relatives à la police de circulation et du stationnement, assurant désormais une assise juridique supplémentaire à la mise en place de « zones à trafic limité ».

⁴ « Les zones à trafic limité (ZTL) en Europe »

Ces dispositions permettent à un maire de restreindre, de façon permanente, l'accès à certaines catégories d'usagers eu égard aux nécessités de circulation ou de protection de l'environnement. Lorsque la commune est membre d'une intercommunalité à fiscalité propre, compétente en matière de voirie, cette prérogative est transférée au président de l'intercommunalité.

Localement, la mise en place d'une ou de plusieurs « zones à trafic limité » (ZTL) permettrait une gestion « vertueuse » de la circulation et du stationnement en centre-ville, au bénéfice des transports collectifs et des mobilités actives. Cela pourrait se traduire par :

- une identification des catégories d'usagers autorisés, comme les riverains, les professionnels de santé, les véhicules d'intervention, les artisans et entreprises en intervention dans le centre-ville, les clients des commerces ou services installés en centre-ville ainsi que les livreurs sous réserve du respect des principes évoqués plus haut ;
- la suppression de la quasi-totalité des possibilités de stationnement sur voirie, ce qui permettrait, moyennant quelques aménagements ponctuels complémentaires, de proposer une voirie dite « apaisée », favorable aux modes de déplacements actifs ;
- une réaffectation d'une bonne partie des possibilités de stationnement en ouvrages, d'une part aux résidents, aux cyclistes et de l'autre aux seuls clients des commerces et services du centre-ville pour autant que la desserte du parking concerné puisse se faire sans préjudice pour les cyclistes et les piétons. Le stationnement des véhicules des personnes travaillant en centre-ville est à reporter sur les parkings-relais en périphérie, directement connectés au réseau de TC. En effet, de trop nombreuses places restent neutralisées du matin au soir, au détriment de la clientèle des commerces et services qui trop souvent sature la voirie à la recherche d'une possibilité de stationnement.

Les véhicules autorisés seraient identifiés grâce à un macaron ou un justificatif du déplacement pour les professionnels intervenant dans la zone.

Une première étape semble réalisable à relativement court terme. En effet, le Conseil municipal de Mulhouse a, dans sa séance du 11 février 2021, arrêté le principe de la mise en place, dans le cadre d'une large concertation à venir, d'un « réseau structurant de mobilités douces » qui doit contribuer à faire de Mulhouse, la « Ville du quart d'heure ».

Cela devrait passer par une extension du centre-ville, notamment vers Briand-Franklin, et une redéfinition de la place accordée aux différents modes de déplacement dans le cadre d'un « partage des espaces ». L'objectif affiché est de réduire la place des automobilistes invités à utiliser prioritairement les parkings relais rénovés, situés aux entrées de ville.

De tels aménagements sont de nature à renforcer l'attractivité commerciale et résidentielle du centre-ville étendu.

Il est à noter que le coût prévisionnel des études de maîtrise d'œuvre à engager à l'issue de la concertation prévue au courant du printemps 2021, est estimé à 2 millions d'€.

Le Conseil de développement considère que seule une politique courageuse et concertée de réattribution des espaces aujourd'hui alloués à la circulation et au stationnement automobile en centre-ville, est de nature à modifier durablement la répartition modale des déplacements. Une telle politique requiert :

- prioritairement, la mise en place d'un nouveau plan de circulation. C'est une première étape incontournable
- la mise en place de nouveaux parkings-relais adossés aux lignes structurantes du réseau de TC :
 - * secteur Parc des Expositions et futur échangeur de la Mertzau sur la rocade Nord,
 - * à proximité du centre hospitalier du Moenschberg. La possibilité pour ce parking de desservir le zoo devra être examinée.
 - * secteur de l'Ile Napoléon en anticipant sur la localisation de la nouvelle gare à créer
 - * secteur de la Mer Rouge
 - * quartier Fonderie en bordure de la voie Sud
- la mise à l'étude d'un concept de « livraison du dernier kilomètre » en concertation avec toutes les parties prenantes
- la délimitation d'une, voire plusieurs « zones à trafic limité », dont une spécifique pour le quartier Fonderie

III.2 UNE ACCELERATION DU DEVELOPPEMENT DES MOBILITES ACTIVES

La LOM a inscrit dans le code des transports une définition des mobilités actives. Elle dispose ainsi que « les mobilités actives, notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée ».

Le vélo bénéficie d'une image très favorable au sein de la population. Le défi pour les politiques publiques est de créer un véritable système vélo efficace, en mesure de concurrencer le système automobile pour les trajets qui ont une pertinence pour le vélo.

La ville de Mulhouse a élaboré un plan d'action 2016-2020 libellé « Donner un nouvel élan au vélo à Mulhouse », approuvé le 13 octobre 2016 par le conseil municipal. Disponible sur le réseau internet depuis avril 2017, ce document est malheureusement trop peu connu.

Elaboré au terme d'une concertation publique organisée en octobre/novembre 2015, ce plan d'action s'inscrit dans les objectifs du plan climat territorial de m2A.

Le SCoT de la région mulhousienne encourage explicitement un maillage des aménagements cyclables et piétons, en précisant que leur utilisation dépendra pour une grande part de leur confort et surtout de la sécurité des futurs usagers.

1. Le déficit en aménagements de parcours sécurisés et continus apparaît aujourd'hui comme le frein majeur à l'utilisation du vélo.



Le déploiement d'un réseau structuré de pistes cyclables n'est pas suffisant en tant que tel pour proposer une alternative viable à l'autosolisme. Il doit permettre de situer le vélo dans une chaîne multimodale de déplacements. Le principal enjeu consiste à coconstruire des politiques qui encouragent les pratiques intermodales articulées autour de points de connexion visés précédemment.

m2A a approuvé un « *Schéma Directeur Cyclable* » le 20 mai 2019. Ce cadre de référence garantit la cohérence dans l'espace et le temps de la réalisation des itinéraires cyclables du territoire communautaire. Coconstruit avec les communes membres de l'agglomération, il a pour objectifs :

- d'offrir une alternative cyclable à la plupart des déplacements sur des distances compatibles avec l'usage du vélo
- de se connecter aux réseaux de transport en commun pour favoriser l'intermodalité.

Le schéma se compose des 2 types d'itinéraires complémentaires :

- les « *itinéraires structurants* » de compétence communautaire, forment l'ossature du réseau. Ils relient toutes les communes de l'agglomération entre elles et se raccordent aux réseaux des intercommunalités limitrophes. Ils intègrent, par ailleurs, les itinéraires du « *Schéma directeur cyclable* » du Conseil départemental ainsi que les grands itinéraires internationaux transitant par le territoire. Au 1^{er} janvier 2018, 58% des 504 km que comporte ce réseau, étaient aménagés.
- les « *itinéraires de proximité* », (188 km), de compétence communale, qui assurent un maillage plus ou moins fin au niveau des communes.

Un jalonnement cyclable spécifique garantit la lisibilité des itinéraires et la continuité entre les différentes sections d'aménagements cyclables.

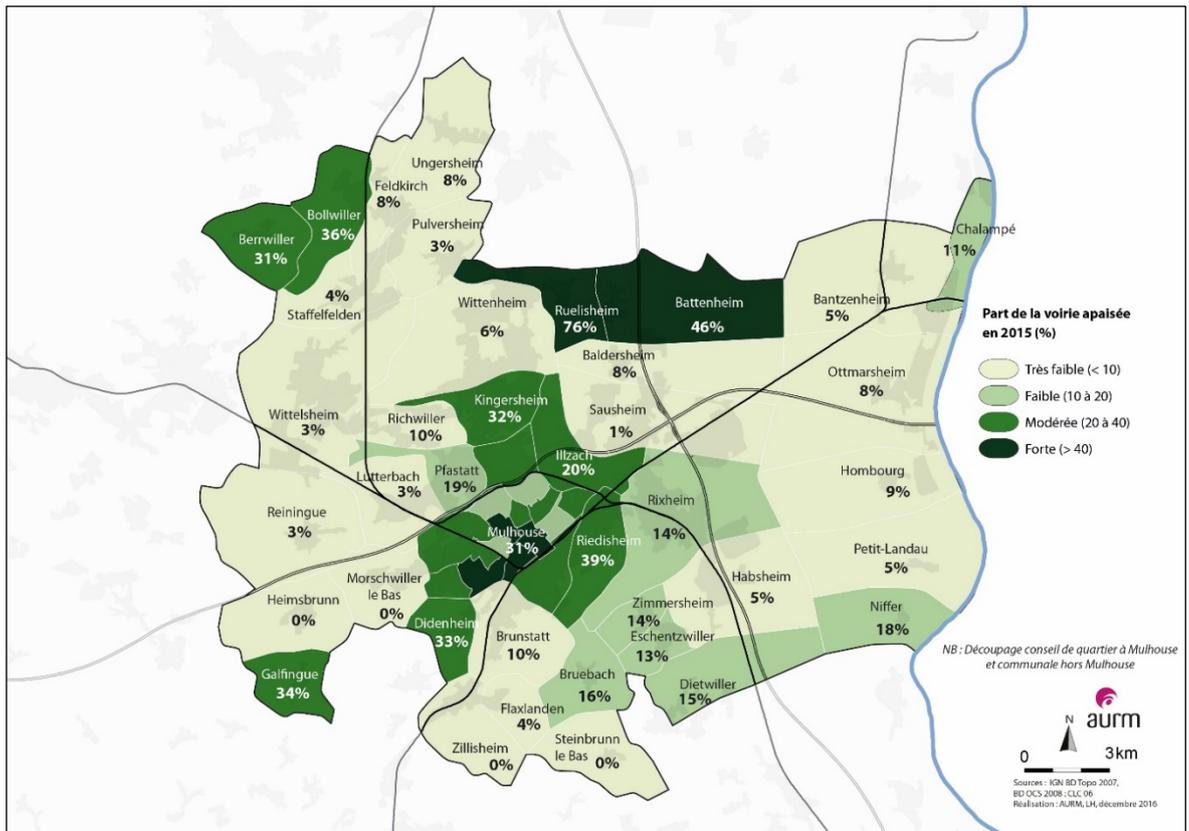
Certains itinéraires cyclables de la bande rhénane empruntent des chemins ruraux à usage agricole, propriétés d'associations foncières communales. Une telle cohabitation pose indéniablement la question des responsabilités civiles respectives en cas d'incidents ou d'accidents sur ces itinéraires. Des conventions sont sans doute à mettre en place.



Il est précisé dans le schéma directeur qu'un itinéraire cyclable peut être constitué d'une succession d'aménagements qui peuvent être soit des pistes ou bandes en site propre, soit des sites banalisés dans des rues à circulation dite « apaisée »⁵ dans lesquelles la sécurité des cyclistes est considérée comme assurée.

La part de voirie apaisée faisant l'objet du schéma ci-après est le rapport entre la longueur de la voirie apaisée et la longueur totale de la voirie du territoire concerné.

⁵ Une « voie apaisée » est une rue ou route bénéficiant d'aménagements cyclables, d'itinéraires piétonniers, de zones de rencontre ou classée en zone30.



Légitimer la place du vélo sur la chaussée signifie qu'il puisse y évoluer dans des conditions de sécurité et de confort optimales. Cela passe, pour l'ensemble des communes membres de m2A, par une incontournable limitation de la vitesse à 30 km/heure et la sécurisation de certains carrefours. L'expérience prouve que le respect des « zones 30 » nécessite des aménagements complémentaires (pourquoi pas des radars ?), peut-être transitoires, de la voirie qui contraignent les automobilistes à ralentir.

Une grande partie des problèmes rencontrés par les utilisateurs du vélo tient au fait que les aménagements cyclables sur les « itinéraires de proximité » sont mis en œuvre à l'initiative et sous la maîtrise des communes qui sont seules compétentes en matière de gestion de voirie.

Cela implique que la cohérence d'aménagement et de gestion d'un itinéraire donné ne peut se faire que dans le cadre d'un dialogue permanent entre les acteurs concernés.

Dans ce contexte, le principe de la limitation de vitesse et/ou celui de l'interdiction de circulation automobile sur certains itinéraires, mérite sans doute d'être repris dans le volet « *Projet d'Aménagement et de Développement Durables* », (PADD) du PLUi, plan local d'urbanisme intercommunal, qui relève de la compétence de m2A.

La sécurisation des voiries desservant les établissements d'enseignement devra faire l'objet d'une attention toute particulière.

Le Conseil de développement attire l'attention sur les problèmes de sécurité générés par la croissance continue des livraisons à domicile par vélo. De trop nombreux livreurs privilégient les performances au détriment de la sécurité des autres usagers de la voirie.

2. Favoriser l'accès au vélo nécessite de proposer des services aux cyclistes

 Une offre de vélos en libre-service « VéloCité » a été mise en place à Mulhouse dès 2007. Cette offre s'appuie aujourd'hui sur un réseau de 40 stations réparties sur le territoire de la ville. Plus de 200 vélos peuvent ainsi être retirés puis déposés dans les stations, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

Les vélos peuvent être déverrouillés directement depuis le « *compte mobilité* », application numérique pour les déplacements dans l'agglomération mulhousienne. Les caractéristiques de cette application sont présentées dans le chapitre suivant consacré à l'évolution de l'offre de transports en commun. La fréquentation de ce service ne cesse d'augmenter depuis sa mise en place.

 Par délibération du 14 décembre 2020, Conseil d'agglomération a autorisé m2A à faire l'acquisition de 565 vélos à assistance électrique. Ceux-ci seront proposés à la location longue durée.

La gestion du dispositif qui comprend également l'entretien des vélos sera assurée par l'association « *Mediacycles* », structure d'insertion qui propose un service de location, de gardiennage et d'entretien en gare de Mulhouse, dans des locaux capables d'accueillir plus de 200 vélos.

Il est à noter que ce service, hébergé dans le bâtiment de la gare ne bénéficie d'aucune signalétique spécifique permettant de le trouver facilement.

3. Favoriser l'accès au vélo nécessite une politique le développement de stationnement sécurisé, à domicile, sur les lieux de travail, à proximité des commerces et sur les pôles d'échanges multimodaux.

 Le « *Document d'Orientation et d'Objectifs* » du SCoT de la région mulhousienne précise que le PLUi doit prévoir des stationnements vélos sécurisés pour toute opération de logement collectif ainsi que pour les équipements et services publics, les zones commerciales et les sites d'activités.

Les ratios suivants sont recommandés : au moins un emplacement par logement créé et pour les équipement/services publics, les commerces et les locaux d'activité, 1 emplacement pour 100 m² de surface de plancher créés.

La LOM fixe au 1^{er} janvier 2024, l'obligation d'équiper les pôles d'échanges multimodaux en stationnements sécurisés pour les vélos.

Pour ce qui concerne le stationnement des vélos, m2A propose aujourd'hui :

- la fourniture d'arceaux à vélos, à charge pour les communes de les installer.
- des abris sécurisés accessibles par badges dans les seules gares TER/ tram-train.

Aucune des grandes zones commerciales de l'agglomération ne propose aujourd'hui des aires de stationnement pour les vélos. Ces zones restent trop dépendantes de la voiture.

La réalisation d'abris sécurisés au niveau des pôles d'échanges multimodaux, des gares, des établissements scolaires, des campus universitaires, et des services publics revêt un caractère prioritaire

Dans les zones commerciales, les abris sécurisés devraient être réalisés dans le cadre de cofinancements associant un maximum d'enseignes commerciales.

4. Favoriser le vélo, requiert également des actions d'incitation et de formation à l'usage du vélo.

L'enjeu pour les collectivités consiste à positiver l'image de la pratique du vélo mais aussi et surtout à sensibiliser les automobilistes au respect des cyclistes.



Il est important d'amplifier le retentissement des événements liés au vélo, comme par exemple, la campagne annuelle « *Au boulot, j'y vais à vélo !* ». Le succès grandissant de ces campagnes au niveau de l'agglomération mulhousienne, mérite d'être exploité pour amener un nombre toujours plus important de structures publiques ou privées de participer à cette manifestation.

L'objectif à long terme est de pérenniser les changements de comportement vers une mobilité durable.



Le développement de l'usage du vélo passe par la mobilisation d'un nombre important d'acteurs institutionnels, professionnels ou associatifs (association CADRes⁶ en particulier). Les associations qui favorisent la promotion du vélo et/ou son apprentissage, contribuent à développer une culture vélo, tout autant que les initiatives des collectivités.



Des actions de formation menées auprès des plus jeunes, dans les écoles, sont nécessaires pour ancrer, dès le plus jeune âge, la pratique du vélo dans les habitudes de déplacement. A titre d'exemples, on peut citer, les ateliers de sécurité routière et de préparation au permis cycliste, associant les polices municipales et/ou la Gendarmerie ou encore les « défis vélo ». La sensibilisation, voire l'« éducation » des parents méritent des actions spécifiques.

Le renforcement des moyens et la multiplication des actions devraient contribuer à un objectif incontournable consistant à ce que tout enfant sortant du primaire ait été formé à une pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public.

⁶ CADreS = Cyclistes Associés pour le Droit de Rouler en Sécurité

La formation requise n'est pas obligatoirement faite dans un cadre scolaire. Elle peut l'être dans un cadre périscolaire ou même extra-scolaire. Cette éducation à la pratique du vélo est expressément visée par l'article 57 de la LOM.

La « *Semaine nationale de la marche et du vélo à l'école et au collège* » organisée depuis 2013 par le ministère de l'Education nationale mériterait d'être davantage mise à profit dans les communes membres de m2A pour sensibiliser les élèves à l'intérêt du vélo comme moyen de déplacement.



Grâce à une initiative conjointe de la ville et de m2A, Mulhouse disposera dès l'automne 2021 d'une « Cité du vélo » sur 400 m² à côté du nouveau Conservatoire de la Porte Jeune. Ce centre de ressources et d'information hébergera l'ensemble des associations œuvrant dans le domaine des mobilités douces. Il comportera également des ateliers d'auto-réparation.

5. La marche doit être considérée comme un mode de déplacement à part entière

Elle a certes, fortement diminué historiquement, en raison de la saturation automobile de la voirie du centre-ville et du manque de cheminements piétonniers sécurisés et accueillants. L'ADEME précise que les déplacements les plus facilement faisables à pied, ceux inférieurs à 1km, représentent encore en 2020, selon les territoires, de 20 à 50% (à Paris) des déplacements urbains.

m2A s'est dotée dès 2011, d'un « *Schéma directeur des itinéraires pédestres* » qui présente un maillage d'itinéraires définis de concert avec les communes alors membres de l'intercommunalité. Ce

Le « *Rapport de présentation/ Diagnostic* » du SCoT de la région mulhousienne précise en page 53 :

« Ce plan s'inscrit dans la politique de m2A en faveur des piétons dont les principaux objectifs sont de promouvoir et faciliter la marche à pied comme mode de déplacement quotidien, de courte distance, de contribuer à construire un cadre de vie convivial et attractif grâce à un partage équilibré des espaces, d'offrir des possibilités supplémentaires de loisirs de proximité et d'inviter à la découverte de l'espace communautaire. »

En dehors de Mulhouse, les aménagements piétonniers restent encore peu développés. »

La marge de progrès des déplacements des piétons reste importante pour autant que la piétonisation s'inscrive dans une logique d'attractivité du centre-ville et qu'elle s'appuie sur un réseau cohérent de rues fermées à la circulation motorisée.

Le Conseil de développement recommande :

- une multiplication des aménagements piétonniers permettant de sécuriser les déplacements générés par les arrêts des TC ;
- la sécurisation des cheminements piétonniers, fort nombreux, entre le quartier des Côteaux et la zone commerciale CORA, deux espaces séparés par une voirie d'entrée d'agglomération supportant un trafic dense.

III.3 UNE AUGMENTATION RAISONNEE DE L'OFFRE DE MOBILITE

L'offre de mobilité en transports collectifs comporte plusieurs volets bien distincts, à savoir les moyens de transport, la fréquence des services proposés et l'éventail des prestations facilitant l'usage des TC.

1. Une offre de TC évolutive

Le réseau TC de l'agglomération est exploité par Soléa, dont la DSP, délégation de service public, vient d'être prolongée pour une durée de 6 ans, jusqu'au 31 décembre 2024.

Ce réseau s'est progressivement adapté à l'extension du territoire de l'agglomération qui est passé de 24 communes en 2006 au moment de la mise en service du tram, à 39 communes en 2017.

Avant les travaux du tram, les lignes de bus convergeaient à la Porte Jeune et à la gare. Le réseau se limitait alors pour l'essentiel à Mulhouse. Il a été redéployé sur les communes de la première couronne lors de la mise en service du tram en 2006.

En 2019, après l'extension du périmètre de m2A en 2017 et le démarrage de la nouvelle DSP, est intervenue une profonde restructuration du réseau de bus, dictée par un souci d'efficacité et de lisibilité dans un contexte financier contraint.

Coconstruit avec m2A et ses communes membres, le nouveau réseau comporte :

- 3 lignes de tram (non impactées par la refonte du réseau)
 - tram 1 et 2 (depuis 2006) 5/6 min en HP et 7/8 min en HC
 - tram 3 (depuis 2010) 30min
- 1 ligne de tram-train (depuis 2010) 30min
- 1 tram-bus (depuis 2013) 10 min en HP et 15 min en HC
 - desserte de Kingsheim et Wittenheim
 - à partir du terminus du tram1
- 4 lignes bus chrono, 10 min en HP et 30 min en HC
- 6 lignes principales 15 min en HP et 30 min en HC
- 3 lignes locales 30 min en HP et 30 min en HC
- 10 lignes périurbaines
 - lignes Grand-Est affrêtées dès leur entrée dans le périmètre m2A
- 1 navette électrique gratuite dans le centre-ville de Mulhouse (2015)
- 1 service de transport à la demande, « *Filéa* »
 - sur réservation, les vendredis et samedis soir (2011)
 - départ arrêt Europe à 23 heures, minuit et 01heure
 - communes de l'agglomération, sauf Mulhouse, Kingsheim, Wittenheim et Lutterbach

sur réservation du lundi au samedi

service étendu aux communes de la bande rhénane depuis 2017

- 1 service à la demande « *Chronopro* », réservé aux professionnels :
sur réservation via l'application spécifique « *Chronopro* »
Parc des Collines < > Bel Air, en correspondance avec le tram2
Parc Espale < > CC Ile Napoléon, en correspondance avec la ligne C6
- 1 navette Brunstatt-Didenheim inaugurée le 02 septembre 2019.
véhicule de 9 places desservant les points générateurs de déplacements importants
du lundi au samedi de 9 à 12 et 14 à 17 heures.
- 1 service dédié aux personnes à mobilité réduite, « *Domibus* »,
géré par « *Mulhouse-Mobilités* », une filiale de Soléa.
sur réservation tous les jours de 06 à 23 heures.
- desserte des collèges et lycées de l'agglomération, soit par bus du réseau, soit par service sous-traité.

2. Un réseau à consolider

En 2019, à l'issue de cette refonte du réseau, 48% des habitants et 52% des emplois étaient couverts par des TC structurants que constituent : les trams, le tram-train, le bus-tram, les bus structurants (fréquence moyenne de 12 min de 07 à 19 heures) et les gares TER cadencées (au minimum 1 train par heure tout au long de la journée). Sont également considérés comme TC structurants, les réseaux privés de transports mis en place par les entreprises pour les besoins des trajets domicile-travail de leurs salariés.

Les périmètres d'accessibilité, établis par l'AURM, prennent en compte le temps d'accès à pied aux différents modes de transport selon les ratios de l'ADEME :

4 min pour un arrêt de bus

5 min pour un arrêt de tram ou de tram-bus

10 min pour une gare cadencée TER.

Pour les piétons, la vitesse retenue est de 5 km/heure.

L'AURM, précise que cette couverture par les réseaux structurants a évolué comme suit :

	habitants couverts en %			emplois couverts en %		
	2003	2013	2019	2003	2013	2019
Mulhouse	82	82	86	77	78	87
m2A	38	49	48	40	47	52

Cette couverture satisfaisante au niveau de la ville de Mulhouse, décroît avec l'éloignement du centre-ville. Les communes rurales situées en périphérie de l'agglomération, enregistrent un taux moyen de couverture de la population d'à peine 1% en 2019. Les plus défavorisées en la matière sont les 6 communes de la bande rhénane coupées du reste de l'agglomération par le massif forestier de la Hardt qui s'étend sur une profondeur de plusieurs kilomètres.

La résorption du déséquilibre territorial, en termes de couverture par des TC structurants, nécessitera, entre autres, une politique ambitieuse d'articulation entre aménagement, urbanisme et transport.

Comme précisé plus haut, la présence de gares TER cadencées doit être mise à profit pour développer des pôles d'échanges multimodaux donnant accès aux réseaux structurants de l'agglomération. Le succès de ce système repose sur la qualité des installations du pôle d'échanges, la fréquence de l'offre ferroviaire, mais aussi l'interopérabilité des titres de transport. Celle-ci permet à l'usager de voyager sur le réseau TER comme sur le réseau Soléa avec un support unique combinant les 2 titres de transport, support qu'il peut acquérir invariablement auprès de l'un ou l'autre opérateur.

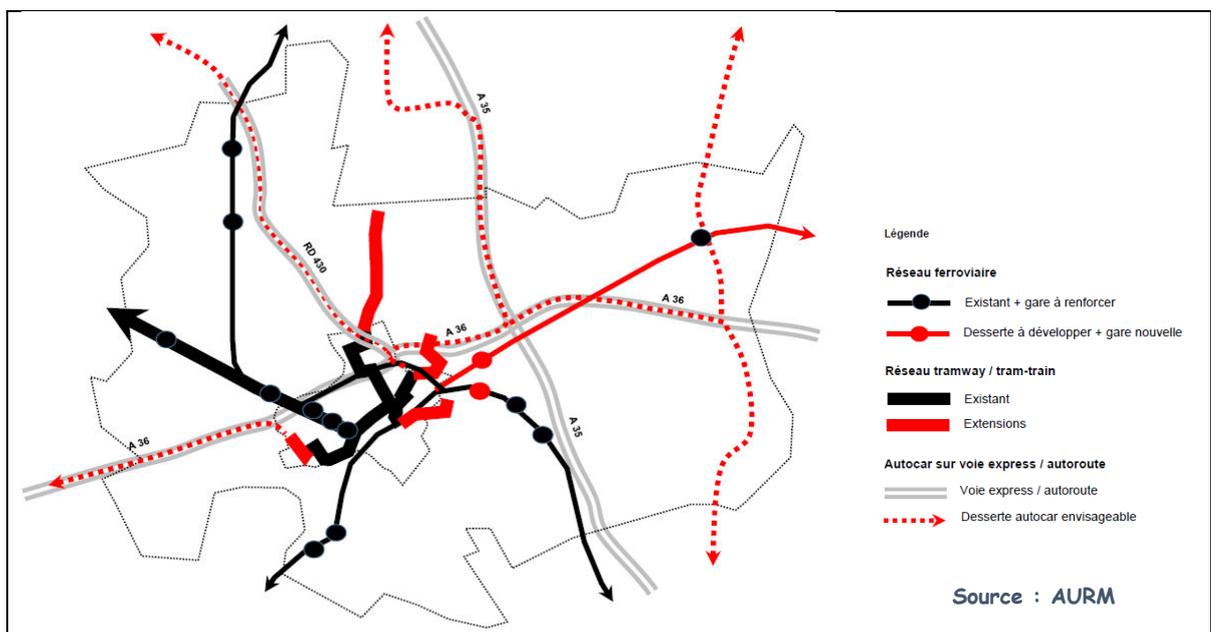
L'interopérabilité des titres de transports existe aujourd'hui pour certains abonnements vendus par la SNCF : « *Alsaplus* » : train + Soléa, « *Attitudes* » : tram-train, « *DuAl* » : train Freiburg + Soléa.

Il conviendrait de généraliser l'interopérabilité à l'ensemble des titres de transport, qu'ils soient vendus par la SNCF ou par Soléa. Il serait alors possible de faire l'économie d'une desserte TC par voie routière des communes disposant d'une gare. Les seuls TC pertinents desservant ces gares serviraient alors exclusivement aux rabattements.

Bien que ne relevant pas de la compétence de m2A, le projet « *FloriRail* » consistant à réactiver l'ancienne voie ferrée désaffectée entre Bollwiller et Guebwiller, mérite d'être mentionnée. Une remise en service de cette voie permettrait grâce à des correspondances avec l'offre TER en gare de Bollwiller, de réduire de façon substantielle, les flux de voitures sur la D430 notamment aux heures de pointe.

Concernant le **réseau de tram**, le SCoT de la région mulhousienne a identifié 4 extensions, à savoir :

- pour la ligne 1, vers le nord en direction de Kingersheim et Wittenheim et vers le sud-est en direction de La Wanne à Riedisheim, après franchissement du faisceau ferroviaire
- pour la ligne 2, à l'ouest en direction de la zone commerciale de Dornach-Morschwiller et à l'est jusqu'à l'église Saint-Bernard à Illzach, via le quartier Drouot





Concernant le **réseau de bus structurant**, le SCoT se limite à préciser les axes qu'il convient de renforcer.



Le Conseil de développement formule les recommandations qui suivent pour ce qui concerne le **réseau de TC de l'agglomération mulhousienne**.

1. Les **extensions** du **tram** identifiées dans le SCoT revêtent une importance particulière, à l'exception de celle vers le sud-est en direction de La Wanne à Riedisheim. Le coût du franchissement du faisceau ferroviaire paraît dissuasif au regard des autres investissements à réaliser en faveur des TC et des incontournables contraintes budgétaires.

2. Le renforcement du **réseau de bus structurant** doit prioritairement concerner :

- l'optimisation des performances de ligne de ceinture C5
- la mise en place de nouvelles liaisons qui connectent les communes de la première couronne sans passer par le centre-ville
- les liaisons assurant un rabattement vers les parkings relais des pôles d'échanges multimodaux.

Le potentiel de certaines de ces liaisons peut justifier la mise en service de BHNS, bus à haut niveau de service.

La sécurisation de la vitesse commerciale nécessitera la mise en place de couloirs de circulation réservés, voire de voiries dédiées interdites à toute circulation automobile.

De telles dispositions relevant de la compétence communale, il serait sans doute judicieux d'introduire dans les documents d'urbanisme communaux des dispositions garantissant la fluidité des TC ou a minima, évitant de la pénaliser.

3. Pour ce qui concerne les **communes de la bande rhénane**, la solution la plus performante consiste à mettre à profit la desserte cadencée de la gare de Bantzenheim prévue à partir de 2023 pour ériger cette gare en pôle multimodal d'échanges.

Une offre de transport à la demande pourrait compléter l'offre de la gare de Bantzenheim.

L'identification des types de préacheminement et des besoins en installations au niveau de la gare ne pourront résulter que d'une large concertation locale menée à l'initiative de m2A, associant toutes les parties prenantes de ce bassin de vie à l'écart du reste de l'agglomération.

Une telle démarche pourrait se faire dans le cadre d'une association locale qui se fixerait comme objectif la mise en place et la promotion d'une mobilité durable dans les 6 communes de la bande rhénane, membres de m2A.

4. La desserte du site du Parc des Expositions est assurée par la ligne C5 et par la ligne 1 du tram à l'arrêt « Cité de l'auto ».

L'accès depuis la ligne de tram par le nord, desservira également le parking relais à créer à proximité immédiate du futur échangeur de la Mertzau sur la rocade nord. Le traitement de ce cheminement doit être défini dans le contexte du projet d'extension du Parc Expo.

Les modalités de traitement du cheminement depuis les arrêts de la ligne C5 seront étroitement tributaires des futurs accès bus du site Soléa.

5. Si l'utilisation des TC dépend pour l'essentiel des performances de l'offre disponible, il convient de ne pas sous-estimer l'importance de la visibilité des points d'arrêt et de leur accessibilité sécurisée pour les piétons.

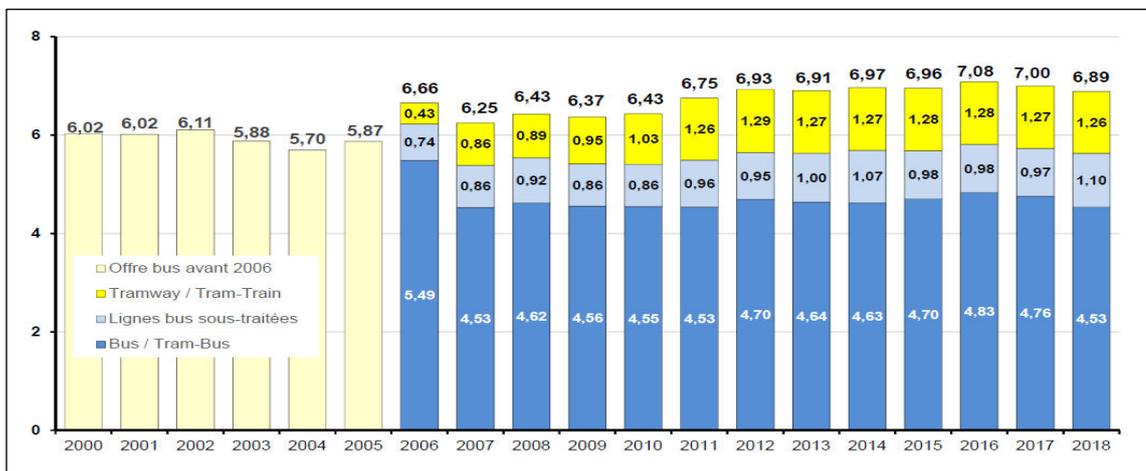
La participation des riverains et du monde associatif à la définition des modalités de mise en valeur des arrêts et à l'aménagement des cheminements permettrait leur appropriation au niveau du quartier et contribuerait ainsi à leur attractivité.

La discussion au sein du groupe de travail a également permis d'évoquer deux projets dont la faisabilité reste à démontrer :

- le téléphérique entre la ville (Fonderie ?) et le Moenschberg, porté par l'association « *Mulhouse, j'y crois* » qui pose notamment la question de son acceptabilité par les résidents du Rebberg.
- des navettes fluviales depuis le bassin à la hauteur de la gare, en direction de Niffer et de Dannemarie sont théoriquement possibles. Aucune étude de faisabilité d'un tel projet ne semble avoir été réalisée à ce jour.

3. Une offre commerciale à parfaire

Le nombre de kilomètres parcourus annuellement par les différents modes est l'indicateur permettant de suivre l'évolution de l'offre dans le temps.



Entre 2000 et 2018, l'offre de service n'a progressé que de 14% malgré l'extension du territoire de m2A et la mise en service du tram et du tram-train.

En 2018, les trams et le tram-train étaient à l'origine de 18% des kilomètres parcourus alors qu'ils transportaient 55% des voyageurs.

Le tableau ci-après compare l'offre Soléa de 2017 à celle d'autres agglomérations.

Agglomérations	nb. de km/an/habitant	nb. voyages/an/habitant
m2A	25,4	107,3
Clermont-Ferrand	26,0	110,3
Nancy	36,1	103,6
Caen	36,4	119,1
Orléans	40,4	121,0

Source : AURM avec des données GART

L'offre Soléa est globalement satisfaisante pour le centre et la première couronne, en journée, du lundi au vendredi. Elle reste cependant insuffisante, voire inexistante, après 20 heures et sur l'ensemble du week-end.

L'offre « Filéa » des vendredis et samedis soirs, sur réservation au départ de la place de l'Europe paraît insuffisante pour desservir un territoire aussi vaste que celui de l'agglomération.

Tout aussi pénalisante est la desserte réduite, voire inexistante pour certaines communes, les dimanches et jours de fêtes. 12 lignes sur les 27 que compte le réseau ne sont pas en service pendant ces journées.

Nombre d'usagers continuent, par ailleurs, à souffrir d'une mauvaise coordination entre :

- les horaires des trains et des trams ou tram-train, en gare de Mulhouse, plus spécialement en fin de journée ⁷,
- les différents modes Soléa, notamment à la Porte Jeune.

De tels dysfonctionnements ne contribuent pas à l'attractivité de l'offre de transports en commun.

Le Conseil de développement considère :

- que la correspondance entre les transports ferroviaires et les transports urbains est incontournable
- qu'un renforcement de l'offre en soirée ainsi que les week-ends et jours fériés doit accompagner l'ensemble des mesures visées précédemment, qui ont pour finalité, la limitation de l'usage des voitures particulières.

Dans un premier temps, ce renforcement pourrait être testé, pour une durée déterminée, sur des itinéraires « pilotes » susceptibles d'être identifiés à l'issue d'une enquête.

⁷ L'exemple le plus souvent cité concerne le départ du tram de la gare 4 min avant l'arrivée officielle du dernier TGV.

4. Des prestations performantes à développer.



Mis en place en septembre 2018 par m2A, le « **Compte Mobilité** » a obtenu dès sa mise en service, plusieurs distinctions nationales en raison de son caractère innovant. Il permet d'accéder à tous les modes de déplacement de l'agglomération aux meilleurs tarifs, grâce à une inscription unique depuis l'application dédiée :

- offre Soléa, à l'exception du tram-train,
- « *VéloCité* », vélos en libre-service,
- « *Mediacycles* », location et gardiennage de vélo, location longue durée de vélo électriques
- voitures en libre-service « *Citiz* »⁸.
- parkings en ouvrage du centre-ville.

La consommation peut être suivie par type de prestation en temps réel. Les services effectivement utilisés font l'objet d'une facture unique en fin de mois, le prélèvement bancaire intervenant le 10 du mois suivant.

Cette application smartphone propose également des informations en temps réel sur :

- la circulation des bus et trams
- la disponibilité de vélos ou de places dans la station vélocité choisie
- la disponibilité de places dans les parkings.

Les différentes fonctions proposées ont été suggérées par les usagers eux-mêmes, associés à la mise au point de l'outil dès 2016. Une enquête réalisée au courant de l'été 2019 auprès des clients (quelque 4.000) a permis de mettre en évidence que le côté pratique était particulièrement apprécié et surtout que la gestion du paiement était perçue comme son premier avantage.

Ce dispositif permet théoriquement à l'autorité organisatrice d'agréger quantité de données générées par l'utilisation des moyens de transport, ce qui est de nature à faciliter sa connaissance des pratiques de déplacement sur le territoire.

Il est à noter, que Soléa propose depuis début février 2021, une nouvelle modalité d'acquisition des titres de transport via SMS. Cette offre rencontre un incontestable succès.

Le « *Compte Mobilité* » pourrait justifier une campagne de promotion d'envergure auprès de l'ensemble des entreprises et structures publiques de l'agglomération. Une telle action pourrait entre autres, donner lieu à une manifestation grand public à organiser durant un week-end, conjointement par m2A, Soléa et des entreprises volontaires.

⁸ Le service « Citiz » répond à un besoin ponctuel de voiture. Disponible 24h/24 et 7j/7, son utilisation nécessite une inscription préalable et l'utilisation de l'application dédiée sur smartphone.

La prise en compte de l'offre TER revêt un caractère prioritaire. Cette prise en compte nécessite un accord avec la Région et la SNCF pour ce qui concerne l'interopérabilité des titres de transport.

Les déplacements domicile-travail entre l'agglomération mulhousienne et l'agglomération de Saint-Louis concernent quelque 5.000 personnes. De plus, les gares des deux agglomérations bénéficient d'une desserte ferroviaire cadencée particulièrement dense.

Dans ces conditions, il convient de s'interroger sur la pertinence et la faisabilité d'une interopérabilité des titres de transport Soléa, SNCF et Distribus à Saint-Louis Agglomération.

Le Conseil de développement estime que le réseau du Crédit Mutuel, particulièrement dense, pourrait être mis à profit pour servir de point de distribution des différents titres de transport.



La mise à disposition des voyageurs, d'**informations** pertinentes concernant les différentes composantes de la **multimodalité** à l'échelle de l'agglomération et du Sud Alsace, est essentielle.

La Région Grand-Est, en tant que chef de file de l'intermodalité à l'échelle régionale, a proposé aux AOM une charte de l'intermodalité et des services à l'utilisateur. Une quarantaine d'AOM sises dans la région, dont m2A, ont adhéré à cette charte.

Une première étape a été lancée en 2019 avec la création d'un référentiel commun de données ainsi qu'un calculateur multimodal, accessibles sur le portail « <https://www.fluo.eu> ».

En complément de ces outils régionaux, il convient de proposer des informations pertinentes aux usagers des gares, des pôles multimodaux d'échanges et plus largement dans les services publics présents dans l'agglomération.

La production et la diffusion de ces informations ne peuvent résulter que d'actions coordonnées, complémentaires et concertées entre les partenaires de l'intermodalité.

A titre d'exemple, en gare de Mulhouse, ces informations sont soit inexistantes, soit obsolètes.

Aucune information sur les TC de l'agglomération n'est disponible dans le hall d'arrivée. Quant à la signalétique, elle est réduite à la plus simple expression avec des petits panneaux au-dessus des portes de sortie latérales. Des informations sont en revanche, disponibles dans le hall départ, mais elles datent d'avant la refonte du réseau intervenue en septembre 2019.

La mise en place de « permanences itinérantes » dans des lieux restant à préciser, permettrait d'avoir un contact direct avec les citoyens. Ces contacts pourraient devenir des moments privilégiés d'écoute des différentes préoccupations locales en matière de mobilité.

III.5 LA GRATUITE, UN OUTIL DONT L'IMPACT EST INCERTAIN

Depuis 1982, la définition de la politique tarifaire des transports publics urbains relève de la responsabilité des autorités organisatrices. Ces politiques de tarification résultent d'un compromis entre :

- un objectif social en lien avec le « droit au transport » pour tous, inscrit dès 1982 dans la « loi d'orientation sur les transports intérieurs » (LOTI) et codifié depuis par l'article L.1111-2 du code des Transports ;
- un objectif financier de couverture des coûts d'exploitation des services de transport, par les recettes issues de la vente des titres de transport ;
- un objectif commercial de conquête et de fidélisation de la clientèle dans une situation où les transports collectifs sont en concurrence avec les autres modes de transport.

Dans les transports collectifs urbains, la question du coût est souvent mal appréhendée. Les usagers ne payent en réalité que 25 à 30 % du coût réel du service, le reste étant pris en charge par les entreprises au travers du « versement mobilité » et l'autorité organisatrice.

Bien que la pratique de la gratuité totale des réseaux de transport urbain reste encore peu développée, elle alimente de nombreux discours et bénéficie d'un retentissement important auprès du public.

Deux rapports donnent des éclairages souvent convergents sur les enjeux de la gratuité des transports publics.

« Gratuité(s) des transports publics pour les usagers : une étude du GART pour objectiver le débat. Rapport d'analyse »

Groupement des autorités organisatrices de transport (GART), 2019

« Gratuité des transports collectifs : fausse bonne idée ou révolution écologique et sociale des mobilités ? »

Sénat / Rapport d'information n° 744

Mission d'information gratuité dans les transports collectifs, 25 septembre 2019



Il ressort de ces documents qu'au 1er octobre 2019 :

- 14 villes et 8 agglomérations urbaines avaient mis en place des réseaux de transports urbains intégralement gratuits ;
- 5 agglomérations disposaient de réseaux gratuits, mais restant payants certains jours de la semaine ou pour certains services
- 2 réseaux d'agglomération étaient gratuits pour une partie seulement du territoire desservi.

La gratuité n'existe pas dans les transports publics. Ce qui peut sembler gratuit ne l'est pas dans les faits pour tout le monde. Les services proposés ont un coût qu'il faut couvrir. La contribution des employeurs étant plafonnée, c'est celle de l'AOM qui augmentera. La fiscalité locale devient alors la variable d'ajustement.

Par ailleurs, elle semble difficilement compatible avec l'évolution financière contrainte des collectivités territoriales ; leurs budgets locaux souffrant de la baisse des dotations de l'Etat et du tassement du produit de la fiscalité.

Chacun de ces documents rappelle que la gratuité est avant tout une décision éminemment politique ; les motivations du choix ainsi que les objectifs poursuivis étant multiples, notamment en raison de contextes locaux différenciés.

Les auteurs des rapports regrettent l'insuffisante réflexion sur les futurs impacts de la gratuité. Le rapport sénatorial précise qu'en dehors de la Région Ile de France, aucune ville ou agglomération urbaine n'a réalisé une étude préalable à la mise en place de la gratuité.



Les autres principales conclusions mettent l'accent sur les aspects ci-après :

- la gratuité n'est pas suffisante pour assurer un accès généralisé à la mobilité parce qu'elle n'est pas une réponse aux besoins de mobilité dans les territoires où les transports collectifs sont peu présents, voire absents.
- la gratuité ne peut constituer une fin en soi. Elle doit être pensée comme un outil au service d'un projet global et à ce titre, être couplée à d'autres initiatives telles, la réorganisation et/ou l'amélioration de l'offre de transport.
- Sa mise en place étant trop récente, les effets de la gratuité restent difficiles à objectiver par manque d'outils de suivi et d'évaluation. Le bilan global est par conséquent incertain.

Les réseaux concernés enregistrent un impact significatif sur leur fréquentation, notamment la première année d'instauration. Il reste cependant très difficile d'isoler ce qui relève de l'effet gratuité, de ce qui résulte de la restructuration et/ou de l'augmentation de l'offre. En revanche, la diminution de la part modale des voitures individuelles induite par la gratuité resterait pour l'instant encore marginale.

- la gratuité totale n'est pas la meilleure forme d'équité sociale. A l'instar d'autres services publics, les transports publics proposent de longue date, des tarifications spécifiques pour les populations fragiles. Initialement basées sur le statut ou l'âge de l'utilisateur, ces tarifications ont évolué pour prendre en compte la capacité contributive du voyageur.

A titre d'exemple, la métropole de Rennes a mis en place une tarification dite « solidaire » le 1^{er} janvier 2017. Celle-ci remplace le dispositif précédent de gratuité sociale des transports en commun, en vigueur depuis plus de 30 ans.

Les 2 critères de cette nouvelle tarification sont d'une part, la domiciliation sur le territoire de la métropole et d'autre part, le niveau de revenu de la personne, pondéré par la composition du ménage dans lequel elle vit.

La gratuité est limitée aux personnes disposant d'un revenu inférieur à 901€. Celles dont le revenu se situe entre 901 et 1.050 €, bénéficient d'une réduction de 85% sur le tarif de l'abonnement mensuel. Cette réduction est ramenée à 50% si le revenu se situe entre 1.050 et 1.200 €

D'autres grandes agglomérations ont mis en place une tarification « solidaire » : Grenoble en 2009, Strasbourg en 2010, Clermont-Ferrand en 2015, et Nantes en 2016.



Strasbourg Eurométropole a mis en place un groupe de travail, associant des élus et des représentants du Conseil de développement, pour examiner le principe de la gratuité des TC.

En page 15 des conclusions de ce GT, datées d'octobre 2019, on peut lire :

« Aucun consensus parfait ne s'est dégagé du groupe de travail, suite aux auditions et échanges, avec toutefois une expression majoritaire en faveur de l'examen d'alternatives à la gratuité totale.

Une tarification solidaire, à préserver et à améliorer (...) en tenant compte notamment de la capacité financière de la collectivité, serait une alternative permettant de respecter l'équité plutôt que d'introduire une parfaite égalité.

ASTUS⁹ a ainsi manifesté sa préférence pour une tarification sociale plus solidaire, avec mise à jour régulière, et pour la diminution, au niveau national, de la TVA sur les transports ...».



Les dernières initiatives en faveur d'une gratuité totale ou partielle des transports en commun concernent :

- Grenoble qui a mis en place la gratuité, le 27 mars 2020, après réalisation d'une étude de faisabilité
- Montpellier où la gratuité a été mise en place le 5 septembre 2020, pour le week-end, pour les seuls habitants de la métropole. Dans un second temps, est prévu un élargissement de la gratuité à l'ensemble des jours de la semaine pour les moins de 26 ans et les plus de 65 ans. La gratuité généralisée est envisagée à mi-mandat de la nouvelle municipalité.
- Rouen où la gratuité des TC tous les samedis a été mise en place le 5 septembre 2020, pour une durée d'un an, la validation d'un titre de transport gratuit restant obligatoire.
- Nancy où la gratuité partielle du réseau de la métropole a été lancée le 5 décembre 2020. Dans un premier temps, elle s'appliquera à tous les voyageurs, toute l'année et uniquement le week-end, du vendredi minuit au dimanche minuit. Dans un second temps, à une date non connue, elle sera étendue à tous les jours, au moins de 18 ans et au plus de 65 ans
- Nantes où un dispositif de gratuité est prévu pour septembre 2021.

⁹ ASTUS : Association des usagers des Transports Urbains de l'agglomération Strasbourgeoise.

Le Conseil de développement considère que :

- la gratuité du réseau de TC n'est pas pertinente dans une vision de renforcement de celui-ci. Elle peut tout au plus être mise en place ponctuellement, lors d'évènements particuliers ou lorsque le niveau de pollution atmosphérique l'exige.
- la tarification réduite en vigueur, mérite une mise à jour pour mieux cibler les personnes véritablement dans le besoin.
- la mise en place éventuelle d'une forme de gratuité par l'une des communes membres, nécessite une concertation préalable indispensable à un juste dédommagement de m2A, autorité organisatrice des mobilités.

CONCLUSION

L'étalement urbain observé depuis plusieurs décennies s'est traduit par une séparation nette des espaces d'habitat et des espaces d'activités économiques, générant des besoins de mobilité accrus entre ces deux catégories d'espaces.

La lutte contre l'étalement urbain commence à s'inscrire dans les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme, le code de l'Urbanisme précisant que les SCoT doivent arrêter des « *objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain* ».

Pour ce qui concerne les politiques de maîtrise des flux de déplacements et de promotion d'alternatives durables à l'autosolisme, les résultats restent encore limités malgré d'indéniables succès locaux. La « *loi d'orientation des mobilités* » de décembre 2019 propose aux autorités organisatrices de la mobilité un ensemble d'outils dont la mise en œuvre s'avère souvent difficile face à des voyageurs dont le choix modal ne fait quasiment jamais appel à un raisonnement purement rationnel, lié aux caractéristiques objectives des modes comme le temps de parcours, la fréquence ou le coût financier.

La crise actuelle bouleverse nos repères et aura, sans aucun doute, des répercussions profondes sur la mobilité. Elle a notamment révélé qu'il est possible de vivre et de travailler en se déplaçant beaucoup moins. Certaines des nouvelles habitudes et notamment le télétravail, seront sans doute perpétuées. Dans ce contexte se pose la question de la nature des mobilités de demain. Les modes alternatifs à l'autosolisme peuvent devenir les leviers d'un modèle économique résilient et d'un projet urbain répondant aux aspirations de plus en plus affirmées d'habitudes de vie « responsables ».

C'est un vaste domaine d'investigations qui s'ouvre aux « *comités des partenaires* » visés par l'article 15 de la LOM et dont la composition ainsi que les modalités de fonctionnement sont laissées à l'initiative des autorités organisatrices des transports.

Une nouvelle organisation territoriale de la mobilité reste à inventer. Sa performance et son attractivité nécessiteront un réseau dont les connexions et articulations ne pourront être optimisées que dans le cadre d'une saine coordination de l'ensemble des acteurs du territoire, qu'ils soient publics, privés ou associatifs.

ANNEXES

A.1 SAISINE DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT

<p>CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DE L'AGGLOMERATION MULHOUSIENNE</p> 	
<p>SAISINE DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT LE 25 septembre 2020</p>	
<p>INTITULE DE LA SAISINE</p>	<p>Après la crise de la Covid-19, quels sont les priorités pour développer les mobilités vertes parmi les 3 leviers suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tarification des transports urbains • Développement de l'offre des transports urbains • Développement des mobilités actives
<p>DEMANDEUR</p>	<p><i>Mulhouse Alsace Agglomération : Vice-président en charge des Mobilités</i></p>
<p>DEMANDE(S) FORMULEE(S)</p>	<p>La crise sanitaire a fait prendre conscience de l'importance de revoir ses pratiques de déplacement en réduisant la part de la voiture. Comment en profiter pour accélérer le développement des mobilités durables dans l'agglomération ? Quels sont les axes prioritaires d'action : la tarification (gratuité totale ou partielle ou lors de pics de pollution...) ? ou le développement de l'offre (extension tramway, renforcement des fréquences sur les lignes Chronos, développement de l'offre en périphérie, augmentation de l'offre en soirée...) ? ou le développement des mobilités actives c'est-à-dire du vélo et des déplacements à pied (aménagement d'itinéraires sécurisés, développement de services de location, sensibilisation des jeunes...) ?</p> <p>Il est entendu que si les préconisations doivent proposer des priorités d'actions, elles pourront, dans le détail, mixer des actions sur les tarifs, l'offre et les mobilités actives.</p>
<p>ENJEUX ET EXPLICITATION DE LA DEMANDE</p>	<p>Selon deux questionnaires d'usage adressés l'un aux membres du Conseil de développement de m2A, l'autre ouvert aux habitants de l'agglomération au cours des mois de mai et juin 2020, les répondants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - souhaitent favoriser les mobilités actives (à pied ou à vélo) dans leur quotidien ; - sont plus modérés quant à l'utilisation des transports en commun. <p>A partir de ces éléments et en prenant en compte le contexte financier et budgétaire lié aux transports dans l'agglomération mulhousienne, quelles préconisations pour encourager l'usage des transports en commun et plus généralement des mobilités vertes ?</p>
<p>ECHÉANCES CALENDAIRES</p>	<p>avril 2021 (à confirmer et à articuler avec le planning d'élaboration du projet de territoire)</p>

A.2 MEMBRES DU GT

Gilles ANNENKOFF

Annie DE LAROCHELAMBERT

Christiane ECKERT

Léonie HEBERT

Barbara JAKUBIK

Bernard KUHN

Armand LE GAC

Roland LEMMEL, (pilote du GT et rédacteur du présent document.)

Alexis STEYAERT

Raymond WEIGEL

A.3 PERSONNES RENCONTREES

Yves GOEPFERT	Maire de Wittelsheim Vice-Président de m2A en charge des Transports et Mobilités
Philippe STURCHLER	Maire de Zimmersheim Conseiller communautaire délégué aux mobilités douces et partagées
Véronique MEYER	Maire de Niffer
Hervé SCHWAB	Adjoint au maire de Niffer
Denis RAMBAUD	Ancien Vice-président de m2A, chargé des Transports et de la Mobilité urbaine
Nathalie DUBIE	Présidente de l'Association des Usagers des Transports Sud Alsace, (AUTSA), antenne locale de la FNAUT
Pascal RIETH	Pôle Transports de m2A Responsable Mobilité urbaine
François BERGER	Pôle Transports de m2A Responsable Mobilités douces
Stéphane DREYER	Chargé d'études principal, Mobilités et réseaux Agence d'urbanisme de la région mulhousienne (AURM)

A.4 BIBLIOGRAPHIE



Publications nationales

Les déterminants du choix modal. Synthèse des connaissances scientifiques

Institut Paris Région / février 2020

Les nouvelles mobilités

Sénat / Rapport d'information n° 117

Délégation sénatoriale à la prospective / 8 novembre 2018

Crise sanitaire : impacts et enjeux

Observatoire de la mobilité 2020

Union des Transports publics et ferroviaires, (UTP) / septembre 2020

Mobilité et Covid-19 : quels impacts sur les comportements et les politiques de transport ?

France Stratégie

Note du 10 septembre 2020

La crise sanitaire, accélératrice des transformations dans la mobilité ?

PUCA-Plan Urbanisme-Construction-Architecture

Note d'analyse n°4, novembre 2020

Ecomobilité : agir à l'échelle intercommunale. Guide pratique

AdCF, ENGIE / avril 2020

Nouvelles solutions de mobilité dans les espaces de faible densité. Une priorité des prochains mandats locaux

AdCF, transdev / mai 2020

Les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui.

Sénat / Rapport d'information n° 313

Délégation sénatoriale à la prospective

28 janvier 2021

Quartiers populaires et politiques de mobilités. Enjeux et retours d'expériences locales

AdCT, France urbaine, transdev / janvier 2021

Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone

Think tank « *The Shift Project* »
avec le soutien de l'ADEME, de Keolis et le concours de l'UTP
février 2020

L'Observatoire des mobilités émergentes. 3^{ème} édition

ADEME, mai 2020

Développement du covoiturage régulier. Guide méthodologique

ADEME, septembre 2016

Comment développer l'usager du vélo sur son territoire ?

B&L évolution / décembre 2019

Les zones à trafic limité (ZTL) en Europe.

ADEME en partenariat avec AJBD / juin 2019

La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts.

ADEME en partenariat avec ADETEC, Bureau d'études en transports et déplacements
janvier 2007

***Gratuité(s) des transports publics pour les usagers : une étude du GART pour objectiver le débat.
Rapport d'analyse***

GART + ITER / 2019

***Gratuité des transports collectifs : fausse bonne idée ou révolution écologique et sociale des
mobilités ?***

Sénat / Rapport d'information n° 744
Mission d'information gratuité dans les transports collectifs
25 septembre 2019

Principe de la gratuité des transports en commun sur le périmètre de l'Eurométropole.

Strasbourg Eurométropole
Conclusions du groupe de travail
octobre 2019



Publication de la Région Grand Est

Des mobilités durables et équitables, un enjeu majeur pour les habitants de la Région Grand Est à l'horizon 2030.

CESER Grand Est
Avis et Rapport / 23 novembre 2020



Publications de Mulhouse Alsace Agglomération

Schéma de Cohérence Territoriale de la région mulhousienne (SCoT).

approuvé par le Conseil d'Agglomération du 25 mars 2019

Schéma Directeur Cyclable.

approuvé par le Conseil d'Agglomération du 20 mai 2019

Schéma directeur des itinéraires pédestres

approuvé par le Conseil d'Agglomération du 25 mars 2011

Sondages « Mobilités : réussir le déconfinement et préparer l'après ».

Données du sondage de mai 2020 auprès du Conseil de développement
Résultats des consultations de mai et juin 2020
25 août 2020



Publications de la ville de Mulhouse

Donner un nouvel élan au vélo à Mulhouse. Plan d'action 2016-2020.

approuvé par le conseil municipal du 13 octobre 2016

Conseil municipal : Mulhouse prend la voie des mobilités douces

mplusinfo.fr, 11 février 2021



Publications de l'AURM, Agence d'urbanisme de la région mulhousienne

Panorama des mobilités m2A et Sud Alsace. Quelles évolutions 2000-2019 ?

janvier 2020

Mesurer les déplacements des personnes dans m2A et le Sud Alsace.

Quels enjeux ? Quelles solutions ?

février 2020

Transports collectifs dans la région mulhousienne.

Configuration des réseaux à l'horizon 2030

novembre 2014

La mobilité en 2030 dans la région mulhousienne.

Des objectifs à atteindre pour m2A ! / Pourquoi ? Comment ?

septembre 2020

Connaître et faire progresser la pratique du vélo

Quels leviers d'action possibles pour m2A et le Sud Alsace ?

novembre 2019

Mobilités et applications numériques.

Etat des lieux et enjeux dans le Sud-Alsace

janvier 2017

Les aires de covoiturage dans le Sud Alsace.

Quels développements envisageables ?

décembre 2018



Publications de Soléa

Rapport d'activité 2017

(site internet : délibérations Conseil d'agglomération m2A)

Rapport d'activité 2018

Rapport d'activité 2019

Bilan d'activité. Eléments-clés 2019

Réorganisation du réseau

Présentation du 03 juin 2019 au Forum m2A

Présentation générale de Soléa

établie en novembre 2020, à l'intention du Conseil de développement