

LES CAHIERS DU PLUi

SEPTEMBRE 2024

MOBILITÉS

• m2A PLUi

Les mobilités sont au cœur de notre quotidien. Elles structurent le territoire et constituent un enjeu important dans la transition écologique de nos modes de vie. Le PLUi permet d'anticiper les mutations et de prévoir les besoins futurs de nos modes de déplacements.

LES DÉPLACEMENTS SUR m2A ET AU-DELÀ

De nombreux trajets domicile-travail, principalement en voiture

139 000 actifs se déplacent tous les jours pour se rendre à leur travail :

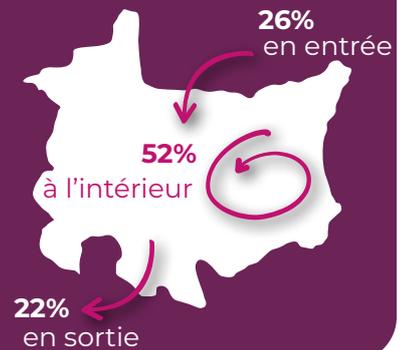
La moitié d'entre eux (52%) effectuent leur trajet domicile-travail au sein de m2A. L'autre moitié va ou provient majoritairement de Bâle, Colmar, Thann-Cernay, Guebwiller, du Sundgau et de Belfort. Les flux avec l'Allemagne sont peu importants.

Plus de 3/4 des trajets domicile-travail se font en voiture. C'est à Mulhouse que les actifs se déplacent le plus grâce aux mobilités douces (marche, vélo & transports en commun).

L'utilisation importante de la voiture entraîne une densification aux heures de pointe sur certains tronçons de l'agglomération.

78% de navettes domicile travail se font en voiture

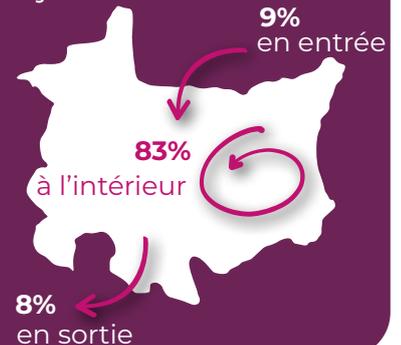
≈ 139 000 trajets domicile-travail



Des élèves qui se déplacent essentiellement à l'intérieur de m2A

83% des élèves se déplacent à l'intérieur de l'agglomération pour se rendre sur le lieu d'étude. Plus de la moitié des trajets se font en direction d'écoles situées à Mulhouse, qui concentre à la fois l'offre la plus diversifiée (université, écoles privées...) et une importante population jeune (1 mulhousien sur 5 à moins de 18 ans).

≈ 84 000 trajets domicile-études



LE TRANSPORT AÉRIEN

L'EuroAirport, un atout majeur

L'aéroport de Bâle-Mulhouse-Freibourg (EuroAirport), bien que situé hors du territoire de m2A, est gage d'attractivité résidentielle et économique. Depuis Mulhouse, on peut rejoindre l'aéroport en 25 min en voiture ou en 40 min en transport collectif (train + bus).

On compte également l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim, sur un site de près de 13 hectares. Utilisé pour l'aviation de tourisme et de loisirs, il est exploité par deux aéro-clubs locaux. Celui-ci comporte un potentiel foncier à valoriser à son voisinage.

9,1 millions de passagers pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse-Freibourg en 2019

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les ports de Mulhouse en développement

Le port de Mulhouse Rhin se divise en 3 sites portuaires : Mulhouse-Île Napoléon, Ottmarsheim (m2A) et Huningue plus au Sud. Il s'agit du 3ème port fluvial français en termes de trafic après Paris et Strasbourg. Le port travaille à l'élargissement de son périmètre d'influence vers les régions limitrophes. Un 3ème terminal va ainsi être aménagé sur le port d'Ottmarsheim, d'une surface de 23 hectares. Plus au Sud, les sites de Petit-Landau et Niffer sont porteurs de potentiels de développement importants.

Le transport sur route en pleine évolution

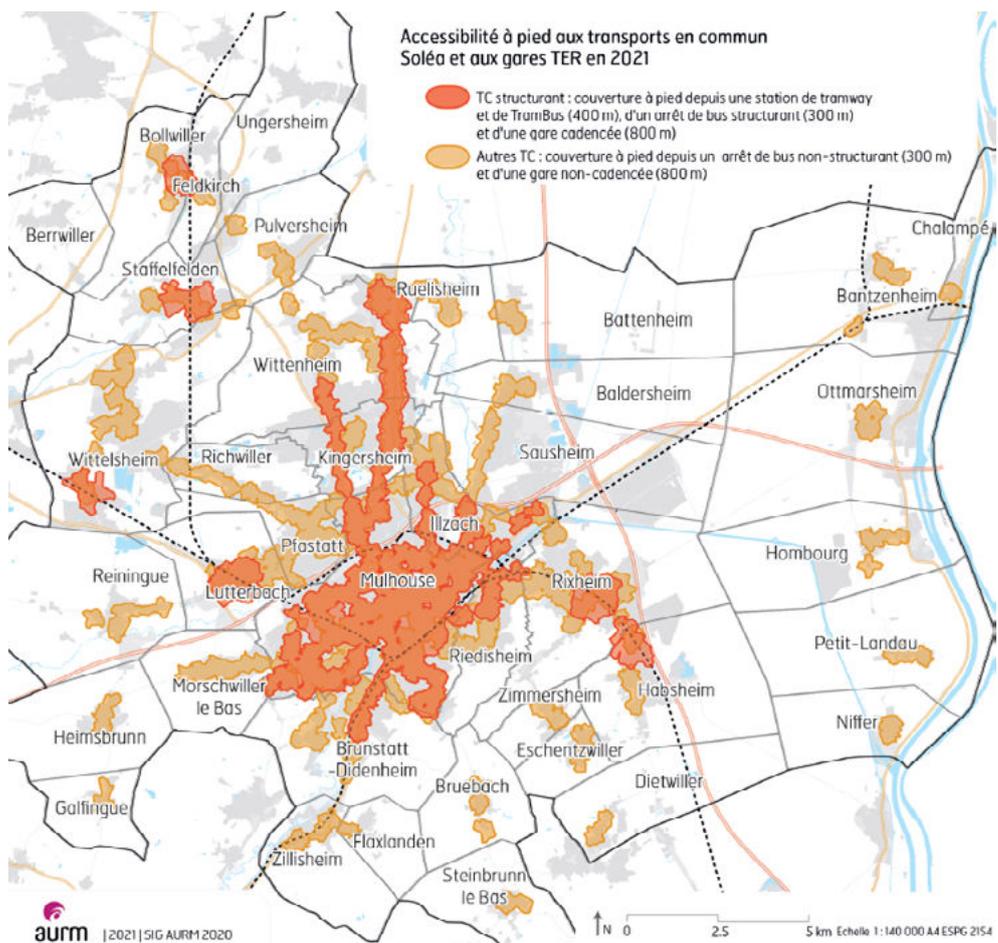
Le transport de marchandises sur route est essentiellement assuré par des poids lourds et des véhicules utilitaires légers avec l'essor en milieu urbain de nouveaux modes de livraison pour le "dernier kilomètre" (2 roues motorisées, vélo cargo, coursiers à vélo pour les repas).

La ville de Mulhouse est particulièrement impactée par le trafic lié aux livraisons, avec notamment une densité de flux concentrée sur le centre ville.

2 400
poids lourds
immatriculés dans
m2A

LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Une couverture en transports collectifs inégale sur les communes



28
lignes de transports
collectifs

48%
des habitants
couvert par des
transports collectifs
structurants

Accessibilité à pied aux transports en commun et aux gares en 2021

Soléa est le réseau de transports collectifs de l'agglomération mulhousienne. Composé de 28 lignes de transports collectifs (bus, car, tramway, tram-train), il est fréquenté par 110 000 voyageurs par jour. Bien que les transports en commun se soient développés ces dernières années, il y a d'importantes marges de progrès à réaliser pour la couverture des habitants et des emplois. Mulhouse est plutôt bien doté, 86% de ses habitants sont desservis par un transport en commun, a contrario, ils ne sont que 1% dans les villages. Au global, le réseau dessert 48% des habitants et 52% des emplois de l'agglomération.

LE TRAIN

Une offre ferroviaire attractive mais présentant certaines lacunes

La gare centrale de Mulhouse est bien connectée avec Strasbourg, Colmar et Bâle, mais aussi avec la vallée de la Thur grâce au tram-train. Néanmoins, le cadencement des trains reste incomplet et donc à développer. A l'intérieur du territoire, ce sont 13 gares qui sont desservies par le train (ou tram-train).

La desserte est moins performante vers Belfort et l'Allemagne, où les connexions restent encore peu développées.

2x
plus de TER en 23 ans

247 arrêts en 1996

490 en 2019

LE RÉSEAU ROUTIER

Un trafic routier en hausse sur m2A en 20 ans

m2A est traversée par 2 autoroutes (A35 et A36), 3 voies express (RN 66, RD 430 et RD 83), l'ensemble des autres Routes Départementales, les axes empruntés par les lignes de bus structurantes et les voies de contournement de la ville centre (rocade, voie sud). Ces voies supportent en général un fort trafic et sont utilisées pour des déplacements au-delà de l'agglomération.

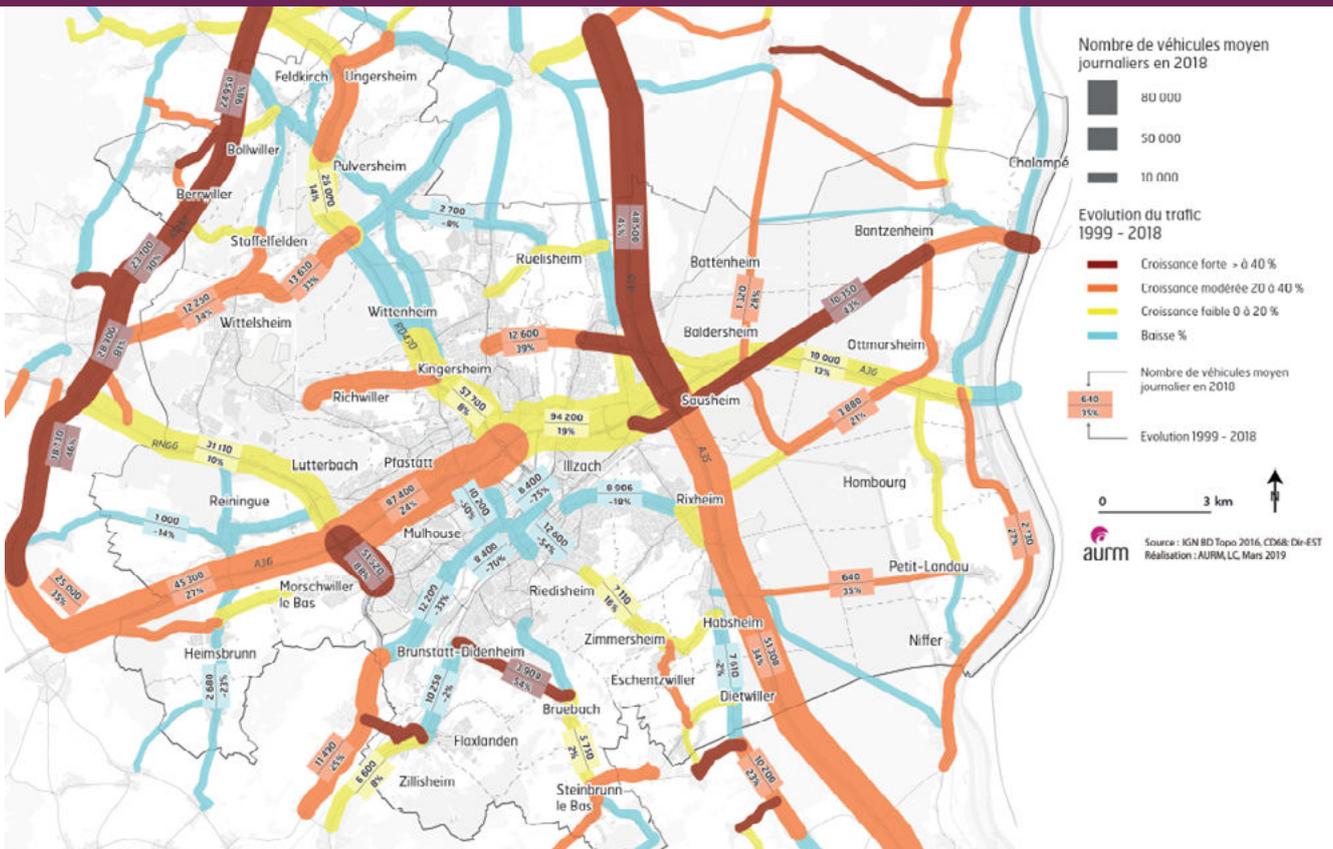
Le reste du réseau routier de m2A correspond aux rues. Elles répondent aux besoins de desserte interne des quartiers et sont sous compétence communale. Elles accordent une place plus privilégiée pour la marche et le vélo dans l'aménagement des voiries : trottoirs, voies cyclables, aménagements et réglementation pour réduction la vitesse, circulation à sens unique, voire interdiction de la circulation automobile.

En 20 ans, le trafic routier a augmenté. A l'échelle du territoire, l'A36 est l'axe le plus fréquenté avec plus de 90 000 véhicules par jour. Le cœur d'agglomération ainsi que quelques tronçons routiers en périphérie ont néanmoins connu une réduction de leur trafic, grâce notamment à l'aménagement des transports en commun.

2170 km
de voies routières sur
m2A

+18%
de trafic routier sur
m2A en 20 ans

Évolution du trafic routier sur m2A : une augmentation forte vers le nord, l'Allemagne et le pont de Lutterbach



LE TRANSPORT AUTOMOBILE

..... Une très forte dépendance à la voiture dans les bourgs et villages

68% des ménages mulhousiens ont au moins une voiture. Ce taux est relativement faible et peut s'expliquer par l'importance des transports en commun en ville, la proximité avec l'emploi, les services, les loisirs et les revenus modestes d'une partie de la population qui limitent l'accès à un véhicule personnel.

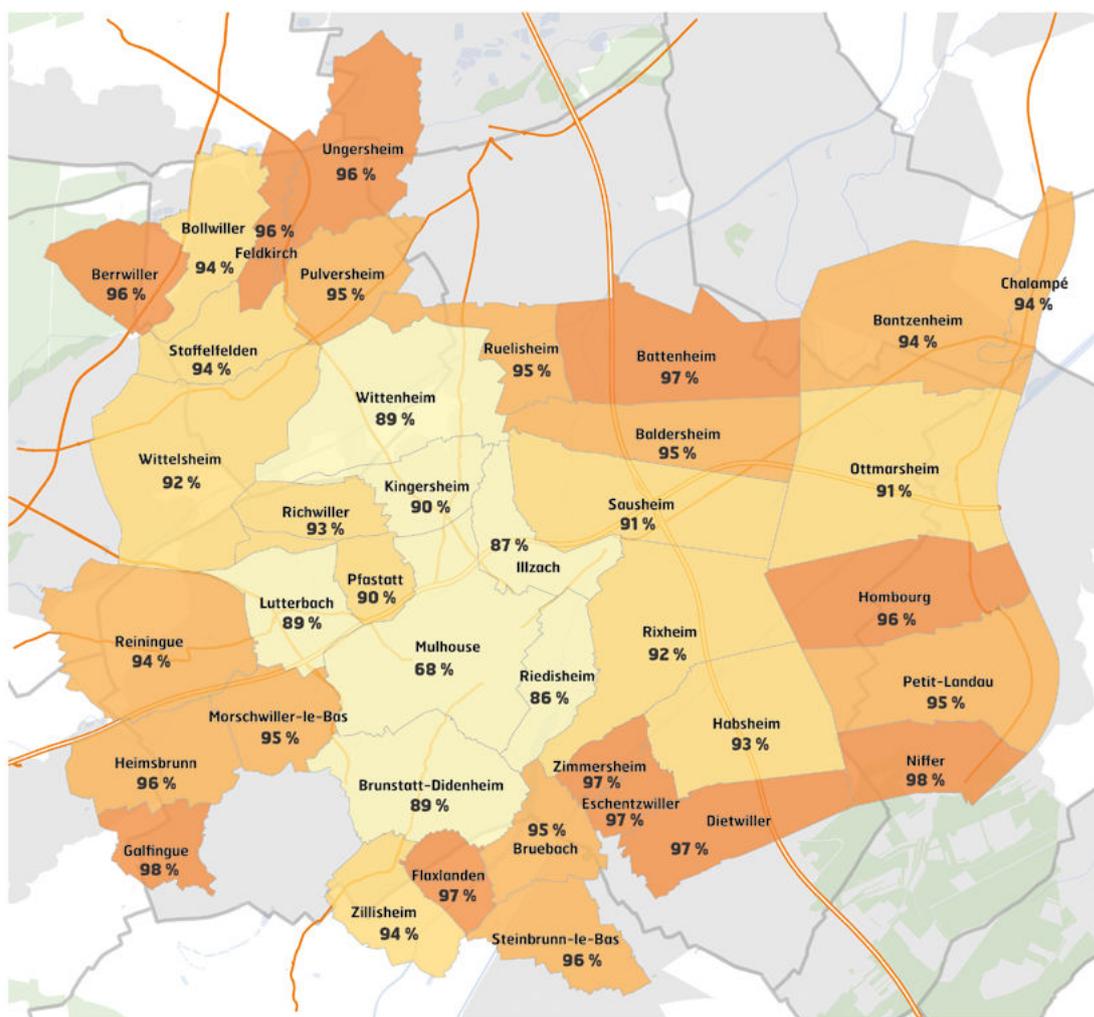
Dans les villes-noyaux, 90% des habitants ont au moins une voiture. Dans les bourgs et les villages le taux de motorisation atteint respectivement 93 et 95%. Les habitants sont très dépendants de la voiture, qui est indispensable pour effectuer des achats, aller travailler... Les transports collectifs proposent peu de dessertes et des temps de parcours trop longs.

Dans les bourgs et les villages, plus de la moitié des ménages ont au moins 2 voitures. Dans les villes noyaux ainsi qu'à Mulhouse, 1 voiture suffit à la moitié des ménages.

93-95%
des ménages habitant dans les bourgs relais et les villages ont une voiture

1 à 2
voitures par ménage

L'agglomération va devoir faire face à un enjeu de verdissement de son parc et de transfert vers des modes de déplacements moins polluants avec la mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m). En 2021, sur m2A, 37 % des véhicules sont en Crit'Air 3, 4 et 5 et 57 % sont des diesels : ce sont les véhicules les plus polluants. A l'inverse, le nombre de voitures totalement électriques représente moins de 1% du parc.



Légende

Reiningue Nom de la commune

Part des ménages possédant un véhicule ou plus (en pourcentage arrondi à l'entier)

- Faible (< 90 %)
- Modérée (90 à 94 %)
- Forte (94 à 96 %)
- Forte (> 96 %)

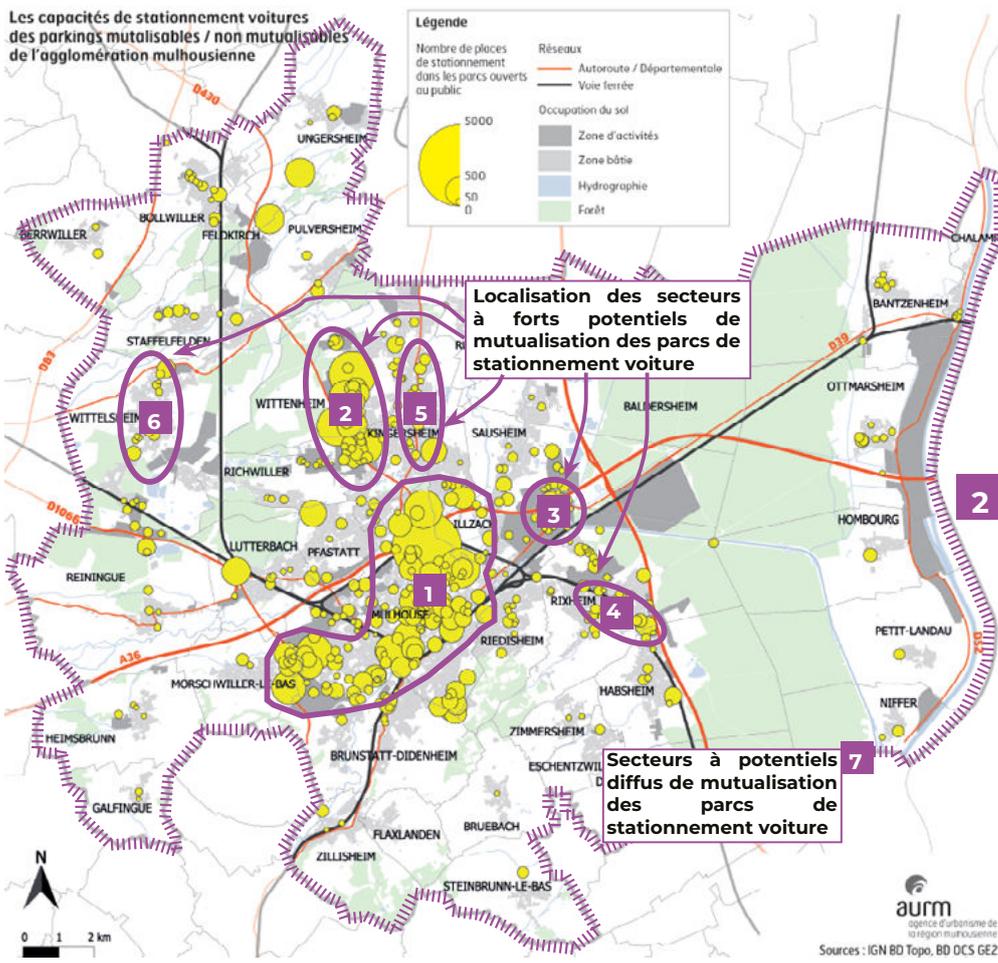
Afut Sources : BD TOPO, INSEE 2021 | 2024 | AL | ESPG 2154 |

Taux de motorisation par commune dans l'agglomération mulhousienne en 2021

LE STATIONNEMENT

.....Une capacité de stationnement importante, à mutualiser ?

L'agglomération mulhousienne compte 1 092 parkings de plus de 20 places, soit 108 000 places et une surface de 369 hectares, dont la moitié est ouverte au public, c'est à dire accessible librement. Les parkings se concentrent principalement à Mulhouse et dans les zones d'activités les plus marquées par le commerce.



◀ **Capacités de stationnement voitures: un parc concentré dans la ville-centre, les villes noyaux et Ungersheim (Ecomusée/Parc du Petit Prince)**

1 Ville centre :

- Forte densité de parkings ouverts au public, d'équipements, de population et d'emplois
- Usages potentiellement mutualisables : résidents, pendulaires, visiteurs.

2 3 4 Secteur ZA : pôle 430, Kaligone, Ile Napoléon, ZA Rixheim

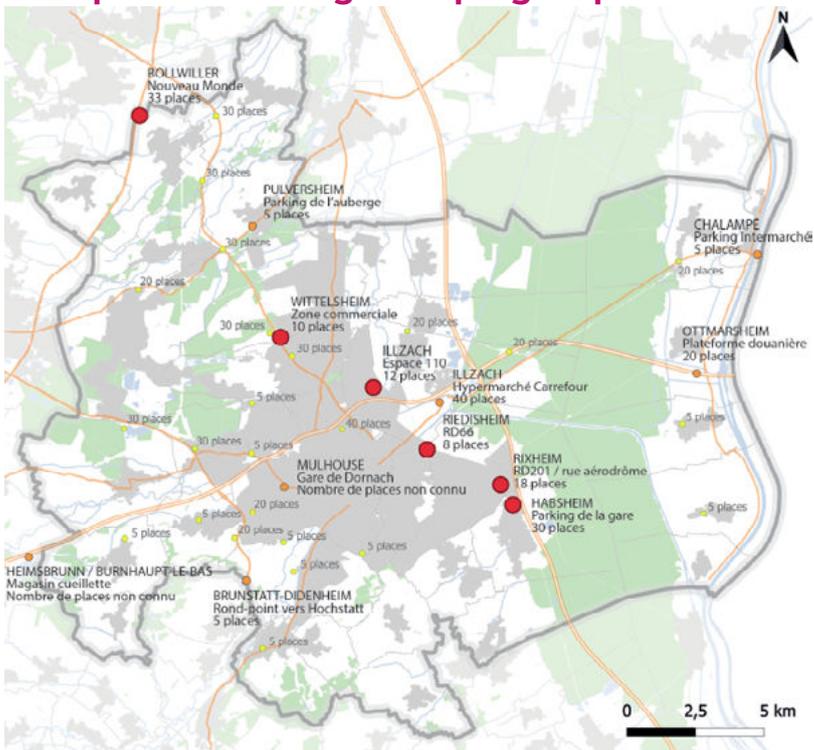
- Grands parkings ouverts au public (commerces) et d'entreprises ;
- Usages potentiellement mutualisables : pendulaires et visiteurs. Mutualisation entre commerces, et entreprises voisines.

5 6 Secteur résidentiel : Wittenheim-Kingersheim (D 20) et Wittelsheim

- Parkings ouverts au public : commerces et équipements ;
- Usages potentiellement mutualisables : résidents et visiteurs.

LE COVOITURAGE

..... D'importantes marges de progrès pour le covoiturage courte distance



◀ **Localisation des aires de covoiturage dans la région mulhousienne et sites potentiels de nouvelles implantations**

Si le covoiturage longue distance (>80 km) se développe de plus en plus, la situation est différente pour le covoiturage courte distance (<80 km). On compte seulement 1,04 personne par voiture pour les déplacements domicile-travail. L'aménagement d'aires de covoiturage et le développement des plateformes de mise en relation des covoitureurs permettent de faire évoluer les pratiques. Les aires de covoiturage aménagées, doivent se placer à proximité d'un arrêt de transports en commun ou d'un parking relais et implantées sur des sites stratégiques et bien visibles.

6
aires de covoiturage officielles
= 100 places de stationnement

4
aires de covoiturage spontanées

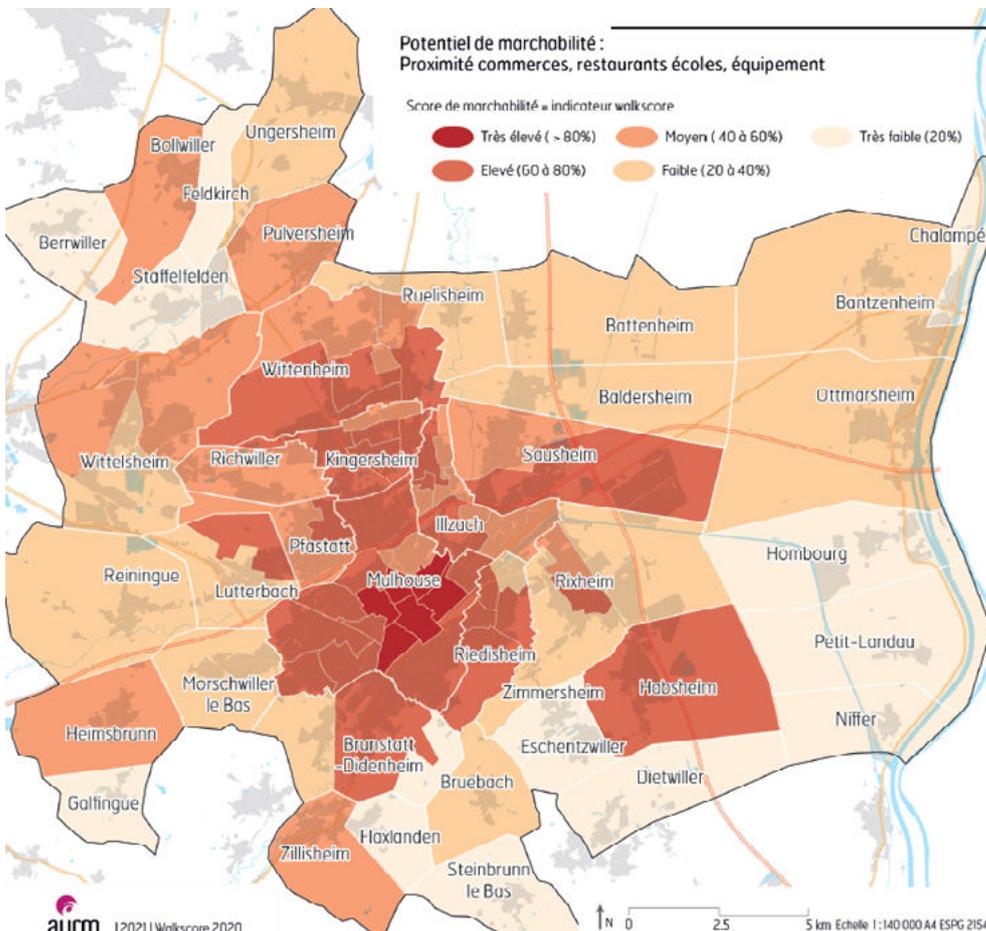
34
aires potentielles supplémentaires identifiées

(Sources : CEA, comptages Afut Sud-Alsace, Les aires de covoiturage dans le Sud Alsace - Quels développements envisageables ? AURM, 2018)

LA MARCHÉ

..... Une pratique encore modeste mais des réflexions favorables au piéton

Moins de 10 % des habitants des communes périphériques de l'agglomération peuvent rejoindre à pied la boulangerie de la commune, lorsqu'elle existe. Il y a un très fort potentiel pour l'accessibilité à pied aux établissements scolaires tout comme pour les transports collectifs (73% chacun). L'indice de marchabilité montre que les conditions sont réunies pour amplifier la pratique de la marche dans l'agglomération mulhousienne. Son développement présenterait de nombreux avantages : respect de l'environnement, sécurité des déplacements, ambiance urbaine et villageoise plus conviviale, gain pour la santé, politique publique assez bon marché.



73%
des habitants peuvent rejoindre à pied un établissement scolaire ou un arrêt de transport collectif

Définition
L'indice de marchabilité attribue des points en fonction de la distance par rapport aux commodités : commerces, supermarchés, pharmacies, banques, restaurants, services de proximité : coiffeurs...
Les scores s'échelonnent de 0 à 100 :
< 50 = ville favorable aux piétons, un grand nombre d'activités peuvent s'effectuer à pied
> 50 = nécessite davantage l'usage de la voiture
> 20 = utilisation de la voiture quasiment indispensable

Le centre-ville de Mulhouse et les communes de première couronne présentent le plus important potentiel pour se déplacer à pied au quotidien

Des aménagements cyclables encore trop segmentés

Le maillage de l'agglomération mulhousienne en aménagements cyclables est très largement perfectible : il présente beaucoup de coupures, entraînant un manque de sécurité, de lisibilité et de sécurité.

Le rythme de création des pistes cyclables est insuffisant et doit être amélioré : 6km de pistes cyclables ont été réalisés chaque année au cours de la dernière décennie.

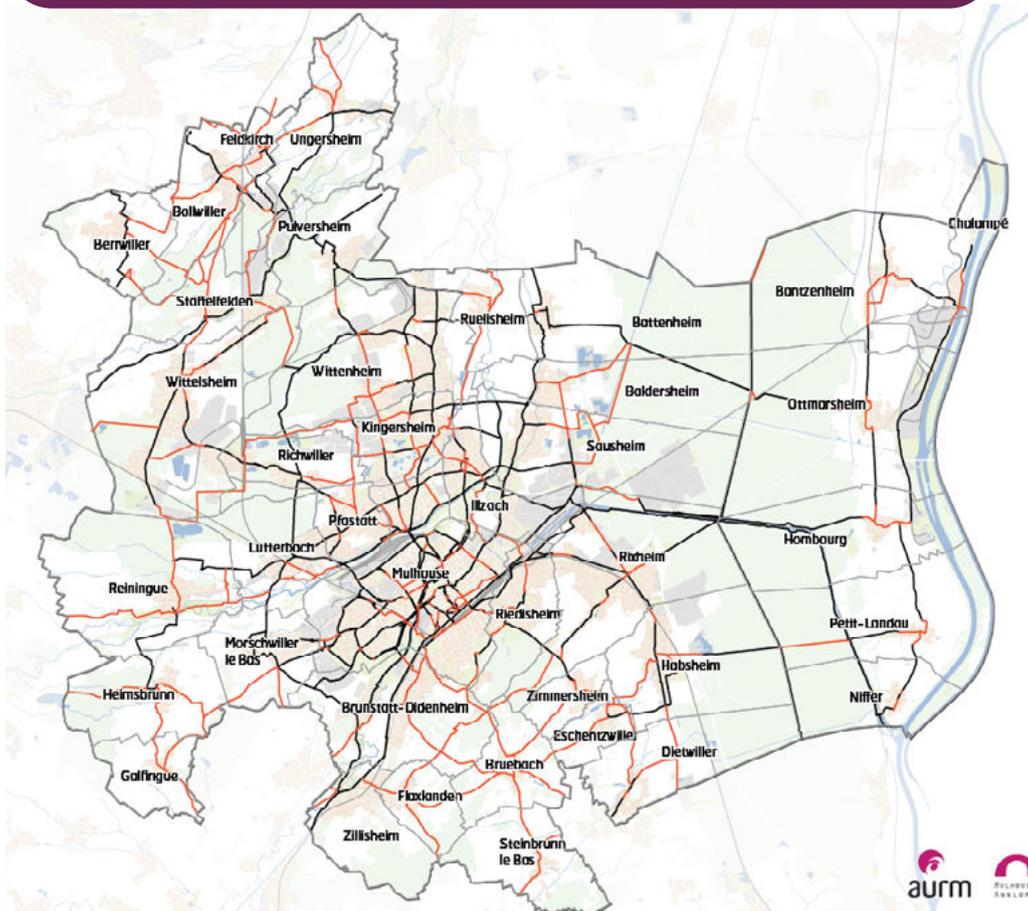
Le stationnement vélo est également un enjeu important : l'agglomération ne compte que 9 400 places de vélo, dont 64% se trouvent à Mulhouse. C'est 10 fois moins que le stationnement voiture. Il n'existe pas par ailleurs aucun abri sécurisé pour les vélos.

(Sources : Schéma Directeur Cyclable m2A 2019, relevés et SIG AURM, INSEE)

292km
d'aménagements
cyclables existants

10x
plus de
stationnement
voitures que vélos
sur m2A

3%
des déplacements se font en vélo
(objectif de 15% fixé par le conseil participatif du plan Climat à m2A pour 2030)



Le schéma directeur cyclable de m2A

Itinéraires structurants
— Restant à aménager
— Aménagés

Limites
--- Commune
— Mulhouse Alsace Agglomération

Approuvé par le Conseil d'Agglomération du 20 mai 2019

400 km restant à aménager sur toutes les communes : traversées de villages ou quartiers et liaisons entre communes pour des itinéraires continus et sécurisés

CONSTATS



- ▶ Développement du covoiturage, du stationnement mutualisé, accélération des mobilités électriques
- ▶ Un réseau de transports collectifs structurants et une desserte TER globalement corrects, mais un cadencement à améliorer
- ▶ Pratique croissante du vélo avec notamment le projet de réseau express vélo
- ▶ Transport fluvial en extension
- ▶ Desserte routière et/ou stationnement insuffisants de plusieurs sites stratégiques économiques ou d'équipements
- ▶ Hausse du trafic routier, induisant nuisances sonores et pollution
- ▶ Desserte ferroviaire non satisfaisante (Mulhouse-Müllheim, Mulhouse-Belfort)
- ▶ Une couverture en transports collectifs inégale sur les communes (tram notamment)
- ▶ Stagnation de la fréquentation des transports collectifs
- ▶ Saturation du stationnement (vélo/voiture) des gares
- ▶ Discontinuité des liaisons cyclables et insuffisance d'une offre sécurisée en stationnement cyclable

ENJEUX



- ▶ Reporter davantage de déplacements motorisés vers des mobilités décarbonées, notamment les navettes domicile travail et domicile-études en favorisant leur efficacité et leur confort d'utilisation
- ▶ Assurer une bonne accessibilité multimodale pour le rabattement sur les gares (voiture, bus, vélo, marche)
- ▶ Étendre et optimiser le réseau de transports urbains (réseau tram vers le Nord et l'Est en priorité, réalisation du service express régional métropolitain)
- ▶ Permettre la création de nouveaux parkings-relais pour le report modal vers les transports collectifs urbains
- ▶ Renforcer le réseau des itinéraires cyclables tant structurants que de proximité
- ▶ Développer le maillage des terminaux fluviaux
- ▶ Contribuer à la mise en place de la Zone à Faibles Emissions mobilité (ZFE_m)
- ▶ Permettre les aménagements utiles à résorber les points noirs routiers (circulation, stationnement)
- ▶ Permettre l'aménagement de nouvelles aires de covoiturage
- ▶ Améliorer la desserte de certains sites stratégiques (équipements, espaces économiques)
- ▶ Développer l'offre en stationnement et en recharge pour les véhicules électriques (voiture, vélo)
- ▶ Permettre le (ré)aménagement des voiries pour une cohabitation apaisée des mobilités alternatives avec la circulation automobile
- ▶ Optimiser les espaces fonciers dédiés au stationnement automobile et en réduire les impacts environnementaux
- ▶ Créer des réserves foncières utiles pour renforcer la desserte
- ▶ Créer des réserves foncières utiles pour développer le fret
- ▶ Engager une réflexion approfondie sur le redéploiement de la logistique urbaine. Réserver des surfaces pour des centres logistiques périurbains et intra-urbains



VOUS VOULEZ EN SAVOIR PLUS ?

Retrouvez l'intégralité du diagnostic sur la page internet dédiée au PLUi !



Le projet de PLUi vous concerne, vous pouvez donner votre avis et suivre l'actualité sur :

m2a.fr