



*Juin 2012*

# ***Plan de Déplacements Urbains***

## ***de la Communauté d'Agglomération de Colmar***

### ***(CAC)***

*Document approuvé*



**Transport et déplacements**  
27 rue Clément Marot - 25000 Besançon  
Tél. : 03 81 83 24 71 - [contact@item-conseil.fr](mailto:contact@item-conseil.fr)



## SOMMAIRE

---

<b>PREAMBULE : SYNTHÈSE RÉGLEMENTAIRE ET RAPPEL DE LA DÉMARCHÉ.....</b>	<b>3</b>
<b>PARTIE 1 : SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC .....</b>	<b>13</b>
<b>ORGANISATION ET DÉPLACEMENTS.....</b>	<b>14</b>
<b>LE RÉSEAU VIAIRE ET LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS.....</b>	<b>23</b>
<b>LE STATIONNEMENT ET LES LIVRAISONS DE MARCHANDISES.....</b>	<b>29</b>
<b>LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET L'INTERMODALITÉ.....</b>	<b>34</b>
<b>LES MODES DOUX.....</b>	<b>40</b>
<b>PARTIE 2 : ENJEUX ET SCÉNARIOS DU PDU.....</b>	<b>45</b>
<b>PARTIE 3 : LE PLAN D'ACTION.....</b>	<b>58</b>
<b>COÛTS ET ÉCHEANCIER.....</b>	<b>104</b>
<b>GLOSSAIRE.....</b>	<b>109</b>

## PREAMBULE : SYNTHÈSE RÉGLEMENTAIRE ET RAPPEL DE LA DÉMARCHÉ

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est une procédure obligatoire pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Néanmoins, la Communauté d'Agglomération de Colmar (CAC) et le Syndicat Intercommunal des Transports des Environs de Colmar (SITREC) ont, par délibération, volontairement fait le choix d'engager cette démarche pour élaborer à l'échelle du territoire du Réseau des Transports Urbains de Colmar et Environs, un Plan de Déplacements Urbains (PDU).

Si la réflexion est menée à l'échelle globale du territoire, chacune des deux entités représentent un Périmètre de transport Urbain bien distinct. Dès lors, d'un point de vue administratif ce sont deux PDU qui sont réalisés. Chacune des deux entités ne pouvant appliquer son PDU que sur son propre territoire de compétence.

Ce PDU non obligatoire, s'inscrit dans **une démarche volontariste de deux autorités organisatrices des transports urbains** qui ont compétence pour élaborer leur PDU et qui souhaitent se doter d'un tel outil pour concevoir une politique cohérente en matière de transports.

La Communauté d'Agglomération de Colmar (CAC) et le Syndicat Intercommunal des Transports des Environs de Colmar (SITREC) souhaitent ainsi afficher clairement leurs ambitions en matière d'organisation des déplacements, en s'appuyant sur une démarche partenariale avec l'ensemble des acteurs locaux et la participation des habitants. Si le Plan de Déplacements Urbains a une échéance de 10 ans en termes de planification, la démarche sera évaluée et révisée au bout de 5 ans.

Cette politique envisagée à travers le PDU a notamment pour objectifs :

- de développer une offre de transport compatible avec les enjeux de développement durable, notamment à travers une réduction du trafic automobile ;
- d'améliorer le fonctionnement du territoire en termes de transport à travers la promotion des modes alternatifs à l'automobile ;
- de promouvoir un cadre de vie de qualité et un développement équilibré du territoire ;
- d'organiser l'offre en matière de stationnements, dans le cadre élargi de l'agglomération ;
- de favoriser les modes doux et d'étendre le réseau de circulation douces ;
- de renforcer la prise en compte de l'environnement à travers la diminution de la pollution ...

## I – Qu'est ce qu'un PDU : synthèse réglementaire

### ✎ La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, texte fondateur

Le concept de plan de déplacements urbains a été initié par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982. L'article 28 de ce texte fait émerger et formalise pour la première fois les préoccupations grandissantes au sujet de la prise en compte des problématiques de déplacements dans les périmètres de transports urbains : « *Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains.* » La loi sur l'air définissait six orientations générales pour les PDU (diminution du trafic automobile, développement des transports collectifs et des modes doux, aménagement et exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, organisation du stationnement, transport et livraison des marchandises, encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport du personnel).

### ✎ La LAURE et la loi SRU, de l'obligation des PDU à celle de compatibilité entre les documents de planification urbaine

En matière d'élaboration de plan de déplacements urbains, si le texte fondamental est celui de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de décembre 1982, il a été notablement renforcé par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996 (rendant la démarche obligatoire pour les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants), puis par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain de décembre 2000.

La loi SRU, dans son article 94 modifie l'article 28-1 de la LOTI qui précise les thèmes à décliner obligatoirement dans un PDU :

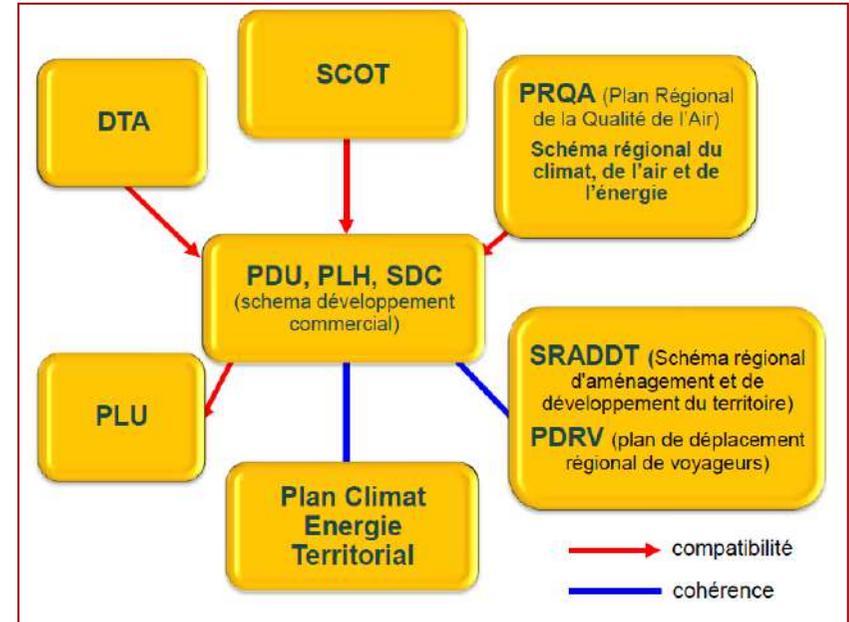
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment par un partage équilibré de la voirie,
- La diminution du trafic automobile ;
- Le développement des transports collectifs et des modes non polluants ;
- L'aménagement et le partage modal de la voirie ;
- L'organisation du stationnement d'agglomération ;
- Le transport et les livraisons de marchandises ;
- L'encouragement pour les entreprises à conduire un plan de mobilité ;
- La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées.

La loi SRU, outre qu'elle réforme profondément les outils de planification urbaine en vigueur depuis les lois d'orientations foncières des années 70, renforce la cohérence des politiques urbaines et territoriales et conforte la politique de la ville dans un souci de solidarité et de développement durable.

La recherche d'une cohérence entre les différentes politiques publiques élaborées à l'échelle de l'agglomération passe inévitablement par un renforcement des liens entre Plan de déplacements urbains (PDU) et documents d'urbanisme puisque politiques urbaines et de transport sont intimement liées. La loi SRU donne ainsi de nouveaux outils pour la planification urbaine et repositionne les PDU dans l'ensemble des démarches de planification.

**Le SCOT fixe les orientations générales d'organisation et d'équilibre de l'espace du territoire.**

« Le document d'orientation précise les objectifs et principes fixés par le PADD et définit des orientations prescriptives. Le document d'orientation a une valeur opposable qui implique la compatibilité des PDU, PLH et PLU. Mais il ne doit pas empiéter sur les champs de compétence de ces documents. Il donne des orientations qui doivent guider ces documents sectoriels et non les résultats et les solutions qui en découlent » Le PDU doit être compatible au SCoT. Cela s'explique aisément au regard des objectifs du SCOT qui doit devenir le document de référence des politiques publiques élaborées sur l'agglomération. En effet, "le schéma de cohérence territoriale présente le projet d'aménagement et de développement retenu, qui fixe les objectifs des politiques d'urbanisme en matière (...) de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile". (Article L. 122-1 du code de l'urbanisme)



Les relations entre documents de planification : Agir, le transport public indépendant

### ENCHAÎNEMENTS DE COMPATIBILITÉS AUTOUR DU PDU

SCoT ← PDU ← PLU

**Exemple : Ouverture de secteurs urbains subordonnée aux conditions de desserte en TC**

SCoT	PDU	PLU
<ul style="list-style-type: none"> <li>Principes généraux fixant les conditions d'ouverture à l'urbanisation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tracé de principe d'un nouvel axe de TC ouest/nord, desservant le centre et les secteurs d'urbanisation future</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réservation d'emprise pour la future ligne de TCSP (ER n°1)</li> <li>Mise en place d'une zone 1AU conditionnée par la réalisation de la ligne de TC, avec densité dégressive en fonction de la distance de la station (bleu foncé à bleu clair)</li> </ul>
rédaction du document d'orientation	schéma du PDU 1/50.000 <sup>e</sup>	plan du PLU au 1/2.000 <sup>e</sup>
«L'ouverture à l'urbanisation de nouveaux secteurs est conditionnée par l'existence ou la création préalable d'un arrêt de transports en commun à moins de 500 mètres».		

Source : Agence d'urbanisme d'Orléans ① emplacement réservé pour TCSP

**Le PDU et le PLH sont des documents de coordination et programmation de politiques sectorielles.**

Le PDU : « définit les principes de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

*Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre ainsi que le calendrier des décisions et réalisations ».*

Le PLH : « définit les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logement et en hébergement, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti ... Il indique les moyens, notamment fonciers, qui seront mis en œuvre pour parvenir aux objectifs et principes qu'il a fixé » (Code de la construction et de l'habitation).

**Le PLU fixe les prescriptions réglementaires de constructibilité, traduites à la parcelle. Il peut aussi définir des orientations particulières d'aménagement.**

« Les plans locaux d'urbanisme comportent un règlement qui fixe, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durable, les règles générales et les servitudes l'utilisation des sols ». Si auparavant, les POS ne devaient prendre qu'en considération les dispositions relatives au PDU, le plan local d'urbanisme devra, en revanche, lui être compatible, par exemple sur les questions relatives au stationnement. Ce lien de compatibilité est tel qu'en cas d'approbation d'un PDU postérieurement à celle d'un plan local d'urbanisme, ce dernier est applicable jusqu'à sa prochaine révision qui doit être achevée avant le terme d'un délai de trois ans. La loi institue donc à ce titre une véritable prédominance du PDU sur le plan local d'urbanisme. **Le PDU peut ainsi délimiter des périmètres et préciser à l'intérieur les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme** et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés.

L'objectif d'une telle mesure consiste évidemment à limiter le recours à la voiture, là où les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de diminuer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme.

**Les PDU de la Communauté d'Agglomération de Colmar et du Syndicat Intercommunal des Transports des Environs de Colmar doivent donc être compatibles avec :**

- **Le SCOT de Colmar – Rhin – Vosges**, approuvé en 2011 et réalisé à l'échelle de 62 communes et 148 000 habitants, de la vallée de Munster à la bande rhénane en passant par l'agglomération colmarienne.
- **Le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA)** de la région Alsace (approuvé le 29 décembre 2000).

### ↳ L'obligation d'évaluer le PDU au regard de ses impacts sur l'environnement

L'ordonnance du 3 juin 2004 (n°2004-489) qui fait suite à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, relative à l'évolution des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement **rend obligatoire « l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement »**. Cette ordonnance met en œuvre le principe selon lequel ces programmes, susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement, doivent **faire l'objet d'une évaluation environnementale** ainsi que d'une information et d'une consultation du public préalable à leur adoption. **Ainsi, ces PDU sont soumis à cette obligation.**

### ↳ La prise en compte des déplacements des personnes à mobilité réduite

La loi sur l'égalité des droits et des chances du 11 février 2005 a introduit l'obligation de l'annexe « accessibilité » pour améliorer la prise en compte des déplacements des personnes à mobilité réduite. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite, ainsi que le calendrier de réalisation correspondant.

### ↳ Les impacts des Grenelle 1 et 2 sur les transports

Tout dernièrement les lois Grenelle abordent à plusieurs reprises la question des déplacements, dans une logique prépondérante de limiter les émissions de dioxyde de carbone, de réduire les nuisances des différents modes de transports et développer des transports favorisant une approche multimodale. Face à l'urgence d'agir contre la dégradation de l'état de notre planète, la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dite "loi Grenelle 1" a été promulguée le 3 août 2009. Elle propose, à travers 57 articles, des mesures touchant les secteurs de l'énergie et du bâtiment, des transports, de la biodiversité et des milieux naturels, de la gouvernance et enfin des risques pour l'environnement et la santé. Promulguée le 12 juillet 2010, la loi portant "engagement national pour l'environnement" dite Grenelle 2, correspond à la mise en application d'une partie des engagements du Grenelle Environnement. 248 articles déclinent les mesures.

Selon la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, modifiée par la loi du 12 Juillet 2010, les plans de déplacements urbains portent sur :

- **L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements**, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- **La diminution du trafic automobile ;**

- **Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants**, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- **L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération y compris les infrastructures routières nationales et départementales**, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;
- **L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement**, et notamment les zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, la politique de tarification à établir en relation avec la politique de l'usage de la voirie, en matière de stationnement sur voirie et en matière de parcs publics, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, et tendant notamment à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label "autopartage" tel que défini par décret ;
- **Le transport et la livraison des marchandises** tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales. Il prévoit la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains. Il prend en compte les besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et aires de stationnement. Il propose une réponse adaptée à l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et précise la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective d'offre multimodale ;
- **L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel**, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ;
- **La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements**, incluant sur option le stationnement en périphérie, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;
- **La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.**

En parallèle, l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci met en place des outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité à l'intérieur du périmètre de transports urbains ainsi que pour les déplacements vers ou depuis celui-ci.

En particulier, elle établit un compte déplacements dont l'objet est de faire apparaître pour les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine les coûts pour l'usager et ceux qui en résultent pour la collectivité ; elle met en place un service d'information multimodale à l'intention des usagers, en concertation avec l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transport. Elle met en place un service de conseil en mobilité à l'intention des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants.

**Les PDU doivent donc prendre en compte non seulement les documents de planifications qui concernent le territoire du Réseau des Transports Urbains de Colmar et Environs mais également les dernières avancées législatives et préconisations du Grenelle de l'environnement.**

## ***II – Rappel de la démarche d'élaboration du PDU***

La démarche de réalisation des PDU de **la Communauté d'Agglomération de Colmar et du Syndicat Intercommunal des Transports des Environs de Colmar** visant à mieux connaître les conditions de mobilité des habitants puis à dresser un plan d'actions hiérarchisées pour améliorer les déplacements quotidiens au sein du territoire du Réseau des Transports Urbains de Colmar et Environs, s'est organisée en quatre étapes distinctes sur une durée globale de plus de 2 ans.

### ***👉 Etape n°1 : état des lieux / diagnostic prospectif et (de juillet 2009 à décembre 2009)***

Une analyse ciblée et critique du système des déplacements urbains a été réalisée. L'analyse des interactions entre urbanisme et déplacement a mis en évidence les relations entre développement urbain et système de déplacement. Les travaux et investigations menées dans ce cadre s'appuient sur un recueil bibliographique d'études menées sur le territoire par les différentes instances locales, d'entretiens avec les acteurs du territoire et des données produites par différents organismes (INSEE, DDT, Conseil Général,...), de réunions en groupes de travail thématiques... Une enquête mobilité a également été réalisée auprès des habitants pour mieux cerner leurs pratiques actuelles de déplacement mais également leurs besoins.

Le diagnostic datant de décembre 2009, il est le reflet de la situation à cette date. Quelques éléments ont pu légèrement évoluer depuis, en termes d'offre de transport collectif ....

👉 *Étape n°2 : identification des enjeux et élaboration de scénarii (de janvier 2010 à juillet 2010)*

A l'issue du diagnostic et des enjeux en termes d'aménagement et de déplacements qui ont été dégagés, quatre scénarios contrastés et comparatifs ont été élaborés en vue de déterminer une stratégie des déplacements sur le territoire d'études PDU.

Ces scénarios contrastés étaient en cohérence avec les grandes orientations d'aménagement inscrites dans le PADD et DOG du SCoT Colmar – Rhin – Vosges. Les scénarios ont été évalués et comparés techniquement, financièrement, ...aux regards de leurs impacts sur le trafic automobile, les parts modales, l'environnement et les émissions de GES...afin de pouvoir procéder au choix du meilleur compromis.

👉 *Étape n°3 : conception du plan d'action et formalisation du PDU (de septembre 2010 à juin 2011)*

**Le scénario retenu a été approfondi et décliné en un programme d'actions opérationnelles** à mettre en œuvre sur le territoire pour atteindre les objectifs qui étaient fixés. Chaque action a fait l'objet d'une fiche projet intégrée au présent document de PDU.

La mise en œuvre du plan d'action a été fixée sur un échéancier pour constituer la planification de la politique « déplacements » pour les 10 ans à venir.

👉 *Étape n°4 : l'approbation du PDU – second semestre 2011*

**Après la finalisation technique du PDU, le document est soumis pour validation au Conseil Communautaire puis à la consultation des acteurs pendant une période de trois mois.** Une fois les avis recueillis, **le PDU est soumis à enquête publique** afin de consulter la population. Suite à l'avis favorable du commissaire enquêteur le document de PDU peut-être définitivement approuvé.

### **III – Le PDU : une démarche partenariale**

👉 *Une concertation à toutes les phases du processus d'élaboration du PDU*

**Aujourd'hui, la mise en œuvre des documents de planification doit s'inscrire dans une dynamique participative pour ne pas être vouée à l'échec.**

Durant toute la phase de l'étude, différents niveaux de structures ont permis de faire participer l'ensemble des acteurs concernés par le PDU.

Dans ce cadre **quatre niveaux de concertation/validation et suivi du PDU ont été mis en place :**

- Deux instances de travail :
- ✓ Un comité technique qui a assuré le suivi au quotidien de l'étude ; structure fonctionnelle d'élaboration du PDU, il a assuré la conduite opérationnelle du projet, le lien avec le Comité de Pilotage, les ateliers thématiques, le bureau d'études en charge de l'élaboration du PDU ;
- ✓ Des groupes de travail thématiques réunis lors des trois phases de l'étude qui ont été des espaces d'échange regroupant les communes, les associations et les différents partenaires institutionnels ;
  
- Deux instances décisionnelles et de validation :
- ✓ Le Comité de pilotage qui associait la Communauté d'Agglomération de Colmar, le Syndicat Intercommunal des Transports des Environs de Colmar, les communes et l'ensemble des partenaires du projet.
- ✓ Le Conseil de communauté pour la CAC et le Conseil Syndical pour le SITREC pour approuver le document.

» Une communication active

Tout au long de la démarche d'élaboration du PDU la communication a été assurée avec comme objectifs d'informer, de partager, d'échanger et ce, en vue de la formalisation et de l'approbation du projet. Différents outils de communication ont été utilisés à chacune des étapes :

- Une enquête mobilité auprès de 1000 ménages ;
- Une lettre du PDU ;
- Une page PDU sur le site Internet de la CAC ;
- Des articles dans les magazines d'informations locaux ;
- Des réunions publiques pendant la phase d'enquête afin de présenter le projet et répondre aux questions des citoyens ;



#### ***IV- La composition du présent projet de PDU***

**Le dossier de PDU se compose :**

- Du préambule ci-avant rappelant principalement le contexte réglementaire et le déroulement de la démarche d'élaboration du PDU ;
- D'une première partie synthétisant les éléments du diagnostic avec les caractéristiques actuelles de la mobilité du territoire et de ses habitants et les éléments essentiels des constats par thématiques (transport collectifs, modes doux, réseau viaire...) ;
- D'une seconde partie, reprenant les enjeux du PDU ainsi que les scénarios stratégiques proposés et celui retenu pour le PDU ;
- D'une troisième partie décrivant le programme d'actions proposé pour répondre au scénario retenu ainsi que le planning de mise en œuvre et l'évaluation financière associée du PDU ;
- D'une quatrième partie, représentant les rapports annexes, relatifs à l'évaluation environnementale et l'annexe accessibilité.

# PARTIE 1 :

## *SYNTHESE DU DIAGNOSTIC*



## Organisation et déplacements

Localisé dans la plaine d'Alsace et en partie sur le Ballon des Vosges, entre Strasbourg et Mulhouse, le territoire d'études qui regroupe la Communauté d'Agglomération de Colmar (CAC) et le Syndicat Intercommunal des Transports des Environs de Colmar (SITREC) se compose de différentes entités :

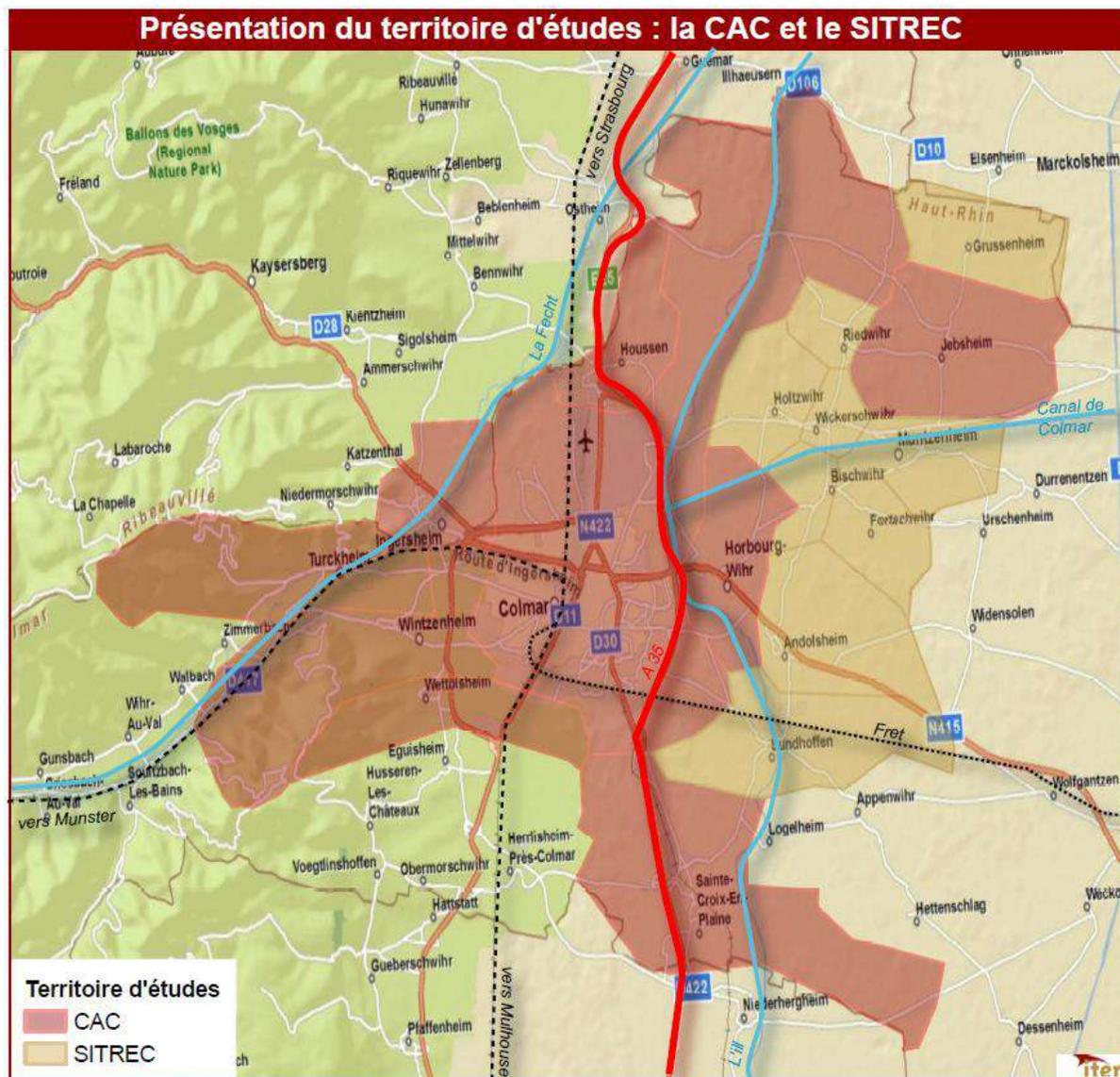
- le centre urbain de Colmar et sa périphérie ;
- les communes de l'Est localisées dans la plaine d'Alsace ;
- les communes de l'Ouest localisées dans le piémont viticole ;

### ➤ Des séparations Est/Ouest

Le territoire est séparé par de multiples axes Nord-Sud qui aboutissent à des coupures entre l'Est et l'Ouest :

- la voie ferrée Strasbourg / Mulhouse
- la rivière de l'Ill (affluent du Rhin)
- l'E 25 (A35, N 83) qui relie Strasbourg à la Suisse (A3 à Basel)

*Le territoire de la CAC est localisé sur deux entités naturelles différentes : la plaine d'Alsace et le Piémont viticole. Ces deux entités sont séparées par des barrières naturelles et des ouvrages difficiles à franchir ce qui peut impacter sur les pratiques de déplacement entre l'est et l'Ouest du territoire.*



Source : Fond cartographique - World Street Map, ESRI

## 1. Caractéristiques démographiques

Les 18 communes qui composent le territoire d'études regroupent en 2006, **103 916 habitants**. La CAC regroupe 90% des habitants du périmètre d'études et le SITREC 10%.

### ↳ Une agglomération dense

La densité de population du périmètre d'études est de 444 habitants au km<sup>2</sup>. Elle est bien supérieure aux moyennes nationale (115 hab/Km<sup>2</sup>), régionale (223 hab/Km<sup>2</sup>) et départementale (209 hab/km<sup>2</sup>).

### ↳ Une population concentrée dans le centre urbain

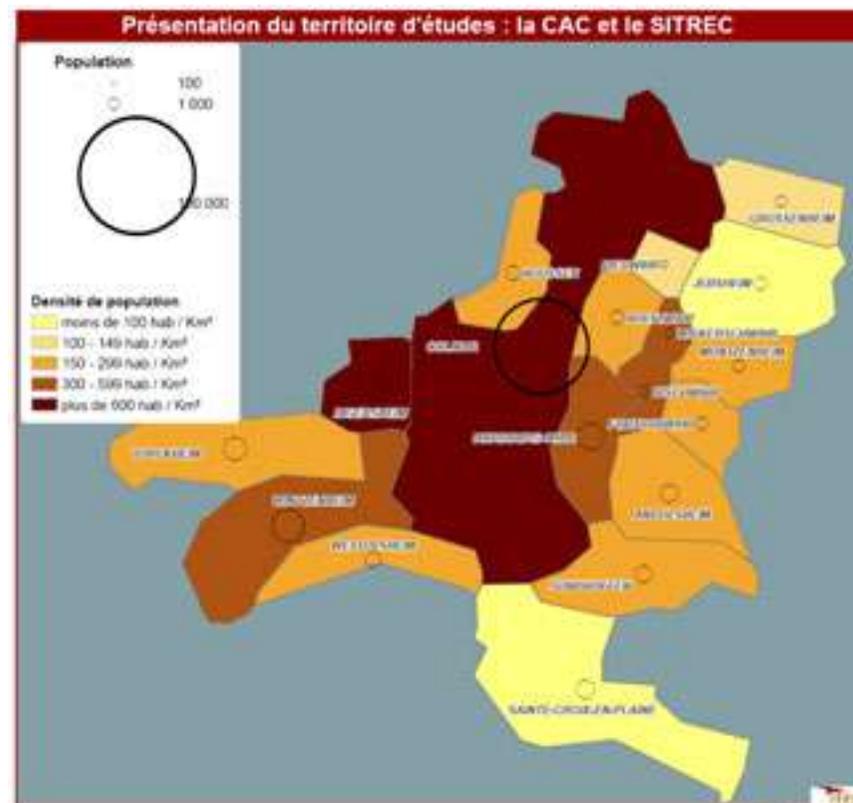
Le centre urbain du territoire d'études (communes de plus de 600 hab/km<sup>2</sup>) est constitué par les communes de Colmar (65 713 hab), et Ingersheim (4 531 hab). Ces deux communes de la CAC regroupent 68 % de l'ensemble de la population du périmètre, sachant qu'à elle seule la ville de Colmar concentre 63% de la population du territoire.

### ↳ Une agglomération hétérogène

D'une manière globale, entre 1999 et 2006, le territoire d'étude a vu sa population **augmenter de 3%** et se situe ainsi dans la dynamique observée pour la région Alsace (+5%) et le département du Haut-Rhin (+4%).

**Il existe toutefois des différences importantes de croissance de population entre la CAC (+ 2%) et le SITREC (+11,5%).**

*Ainsi, à l'exception de Sainte-Croix-en-Plaine et d'Ingersheim, l'ensemble des communes de la CAC a connu une évolution de la population inférieure à 5% entre 1999 et 2006. Deux communes importantes comme Colmar et Horbourg-Wihr ont des évolutions de populations quasi nulles voire négatives (1% et -1%).*



COMMUNE	Regroupement	Population 1999	Population 2006	variation entre 1999 et 2006
JEBSHEIM	CAC	1 013	1 081	6,7
HOUSSEN	CAC	1 578	1 643	4,1
WETTOLSHEIM	CAC	1 692	1 705	0,8
SAINTE-CROIX-EN-PLAINE	CAC	2 121	2 493	17,5
TURCKHEIM	CAC	3 594	3 714	3,3
INGERSHEIM	CAC	4 170	4 531	8,7
HORBOURG-WIHR	CAC	5 060	5 011	-1,0
WINTZENHEIM	CAC	7 180	7 524	4,8
COLMAR	CAC	65 136	65 713	0,9
<b>TOTAL</b>	<b>CAC</b>	<b>91 544</b>	<b>93 415</b>	<b>2,0</b>
<b>TOTAL</b>	<b>SITREC</b>	<b>9 415</b>	<b>10 501</b>	<b>11,5</b>
<b>TOTAL</b>	<b>CAC+SITREC</b>	<b>100 959</b>	<b>103 916</b>	<b>2,9</b>

## 2. Organisation du territoire

Au regard de la répartition des équipements sur les différentes communes (source : INSEE, Equipements 2007), on constate que seules les deux communes les plus peuplées, Colmar et Wintzenheim, regroupent tous les types d'équipements.

**La commune de Colmar concentre 74% des équipements du périmètre.**

### ↳ Les communes de la CAC bien mieux équipées que le SITREC

En dehors de Colmar et de Wintzenheim, les communes de la CAC disposent d'un panel large d'équipements (supermarché, santé, loisirs, et scolarité).

Les communes du SITREC présentent un déficit d'équipement, notamment au niveau des commerces, des services publics, de la santé et surtout des établissements scolaires à partir du lycée. Les résidents de ces communes auront donc des déplacements plus lointains nécessaires pour se ravitailler, se soigner, se divertir,...

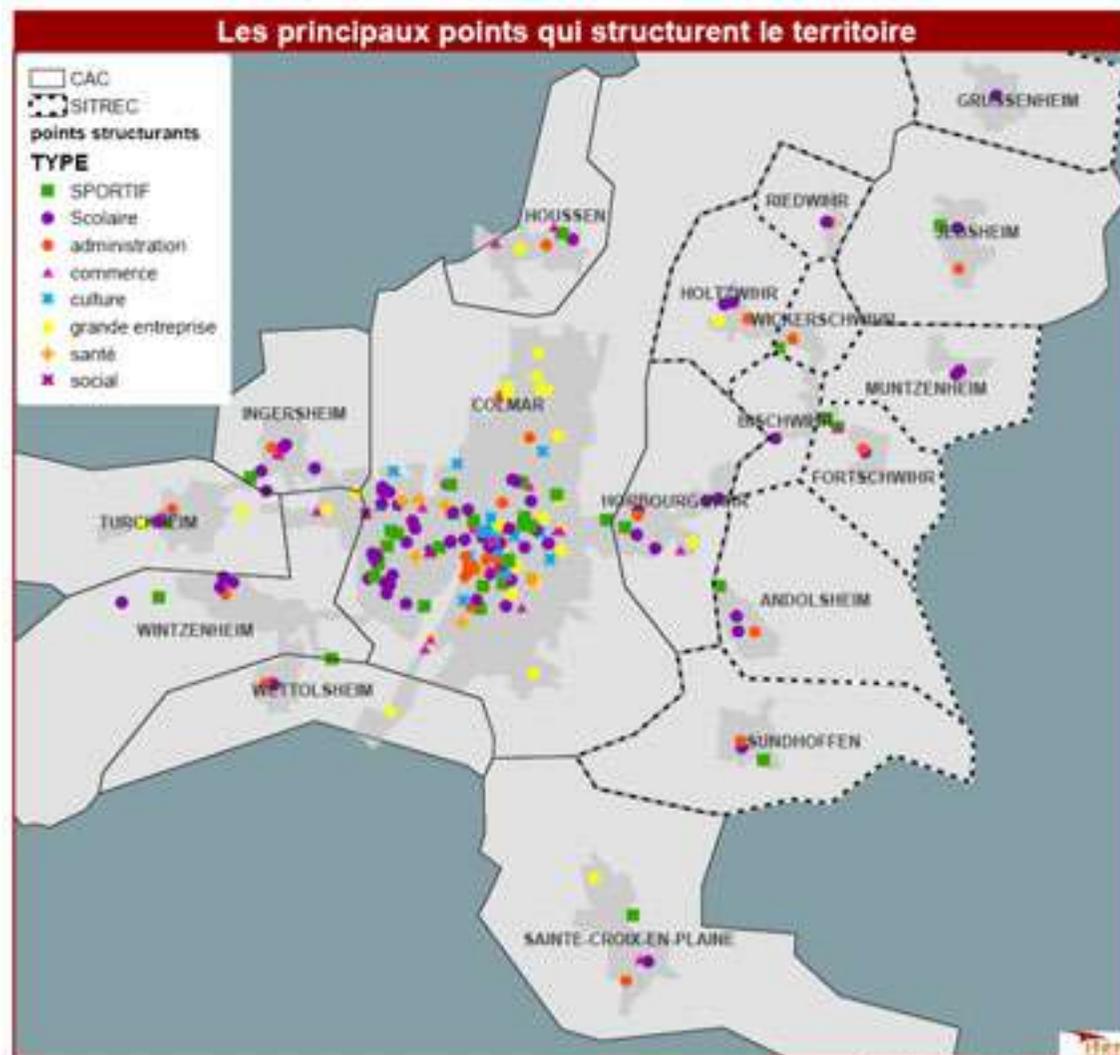
## 3. Les liens entre politiques urbaines et déplacements

### ↳ Une périurbanisation qui se développe à l'Est

Ainsi, on constate que le développement **de l'urbanisation qui se fait en dehors du centre urbain de l'agglomération**

(évolution faible de la population à Colmar et élevée sur les communes extérieures) s'effectue sur les communes de l'Est, les communes de l'Ouest du territoire étant contraintes dans leur développement par le relief du Ballon des Vosges.

Or, ces communes de l'Est (SITREC principalement) souffrent d'un déficit d'équipements obligeant ces nouveaux habitants à se déplacer pour travailler, se ravitailler, ... principalement vers le centre du territoire colmarien) qui concentre les équipements.



*Le territoire connaît un développement accru de la périurbanisation avec un déploiement des logements dans des communes de l'Est, éloignées des principaux équipements et des zones d'emploi, entraînant une forte demande en déplacements.*

*Cette dilatation de la ville s'accompagne souvent d'une augmentation de l'automobilité et d'une désaffection des modes de transports alternatifs (temps de déplacements trop longs pour les modes doux, conditions de densité non réunies pour les transports en commun qui sont trop peu rentables, ...).*

*Ainsi, le taux de motorisation des ménages du SITREC est plus élevé que celui des ménages de la CAC (1,7 contre 1,5).*

### ➤ **Urbanisme et Déplacements : mariage ou divorce?**

**La question de la cohérence entre politiques d'urbanisme et politiques de déplacements ne peut être ignorée, depuis l'enjeu de la planification urbaine (localisation des commerces, des zones d'emploi, des zones d'habitation,...), jusqu'à l'aménagement des espaces publics.** Même si la loi sur l'air ne mentionne pas explicitement la nécessité de traiter de cette thématique dans les PDU, elle a introduit pour les documents d'urbanisme des objectifs nouveaux, tels que « *rationaliser la demande de déplacements* » et « *maîtriser les besoins de déplacements* », permettre « *aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité* ».

Ce coût comprend notamment : les transports collectifs, les infrastructures, les coûts induits (pollution,...). L'empilement des différentes couches de documents d'urbanisme doit permettre d'aboutir à ces objectifs.

- Les SCoT (schémas de cohérence territoriale) déterminent les conditions permettant d'assurer « [...] *la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile [...]* » (art L 121-1- code de l'urbanisme). Les déplacements sont fortement déterminés par l'organisation urbaine (densité, localisation des emplois, services, zones d'habitat....). Le SCoT, qui fixe les orientations de développement durable sur son périmètre, est le cadre du PDU qui doit donc lui être compatible.
- Le PDU définit les principes de l'organisation des transports de personnes (et de marchandises) sur l'agglomération.
- Les PLU peuvent prévoir d'urbaniser en priorité les zones qui bénéficient d'une desserte en transports collectifs.

**Cette volonté, affichée dans les documents d'urbanisme, procède de l'importance des politiques d'urbanisme dans la production de demandes de déplacements. L'organisation du territoire a une forte incidence sur le nombre, la fréquence et la longueur des déplacements. En effet, selon la localisation des fonctions urbaines entre elles, leur situation par rapport aux infrastructures de transport, les besoins des habitants pour accéder à ces différentes fonctions s'expriment différemment et peuvent ou non être satisfaits par des modes autres que la voiture. L'action la plus efficace à long terme pour limiter la croissance de la circulation automobile est sans aucune ambiguïté possible avec une planification urbaine qui intègre les réseaux de transport.**

#### 4. Les pratiques de déplacements

Afin de mieux connaître les pratiques actuelles de déplacements des habitants de la CAC et du SITREC, mais également les difficultés qu'ils rencontrent au quotidien et leurs attentes pour l'avenir, **une enquête sur la mobilité quotidienne a été réalisée auprès des citoyens.**

Ainsi, entre le 29 Juin et le 13 Juillet 2009, 1 000 personnes ont été sollicitées pour répondre à un questionnaire et apporter leur contribution à la définition de la nouvelle politique de transport de l'agglomération. Afin de garantir une représentativité des résultats, des quotas ont été fixés en fonction de la commune de résidence, de l'âge et de l'activité de la personne interrogée.

##### ↳ 73% des déplacements tous motifs réalisés en automobile

**73% de l'ensemble des déplacements réalisés au sein du périmètre sont effectués en voiture.** Cette part modale est importante au regard d'autres agglomérations de taille similaire, mais s'explique par le caractère rural de certaines communes du périmètre, notamment les communes du SITREC (81% des déplacements réalisés en automobile)

Agglomération	Marche	Vélo	TC	Automobile & 2 roues motorisées	Autres modes
Roanne (67 104 hab.)	25,9 %	2,8 %	4,4 %	65 %	2 %
Pays de Meaux (83 176 hab.)	19 %	1,9 %	16,8 %	62,3 %	- %
Niort (98 161 hab.)	15,7 %	2,9 %	2,3 %	76,6 %	2,5 %
Bourg-en-Bresse (86 948 hab.)	21,2 %	2,3 %	3,4 %	69,5 %	3,6 %
Chalon-sur-Saône (99 428 hab.)	24 %	2,9 %	4,1 %	66,5 %	2,5 %
Moulins (52 173 hab.)	17 %	4%	3 %	79%	- %
<b>CAC</b>	<b>16 %</b>	<b>10 %</b>	<b>4 %</b>	<b>65 %</b>	<b>4 %</b>
<b>SITREC</b>	<b>6 %</b>	<b>7 %</b>	<b>2 %</b>	<b>81 %</b>	<b>4 %</b>
<b>CAC + SITREC (103 916 hab.)</b>	<b>12 %</b>	<b>8 %</b>	<b>4 %</b>	<b>73 %</b>	<b>3 %</b>

##### ↳ Une utilisation importante du vélo au détriment de la marche

Le périmètre d'étude se démarque largement des agglomérations de taille similaire par une utilisation importante **du vélo sur son territoire qui atteint 8 % de l'ensemble des déplacements (7 % pour le SITREC et 10 % pour la CAC).**

En revanche, la part des déplacements réalisés en modes doux (vélo, marche) est globalement similaire à ce qui est observé dans d'autres agglomérations. Ainsi, la forte utilisation du vélo est compensée par une faible utilisation de la marche. **Au sein du périmètre d'études, seuls 12 % des déplacements sont réalisés à pieds** alors que pour des agglomérations comme Roanne, Bourg en Bresse, Chalon-sur-Saône, la marche représente plus de 20 % des déplacements.

##### ↳ 4% des déplacements réalisés en TC

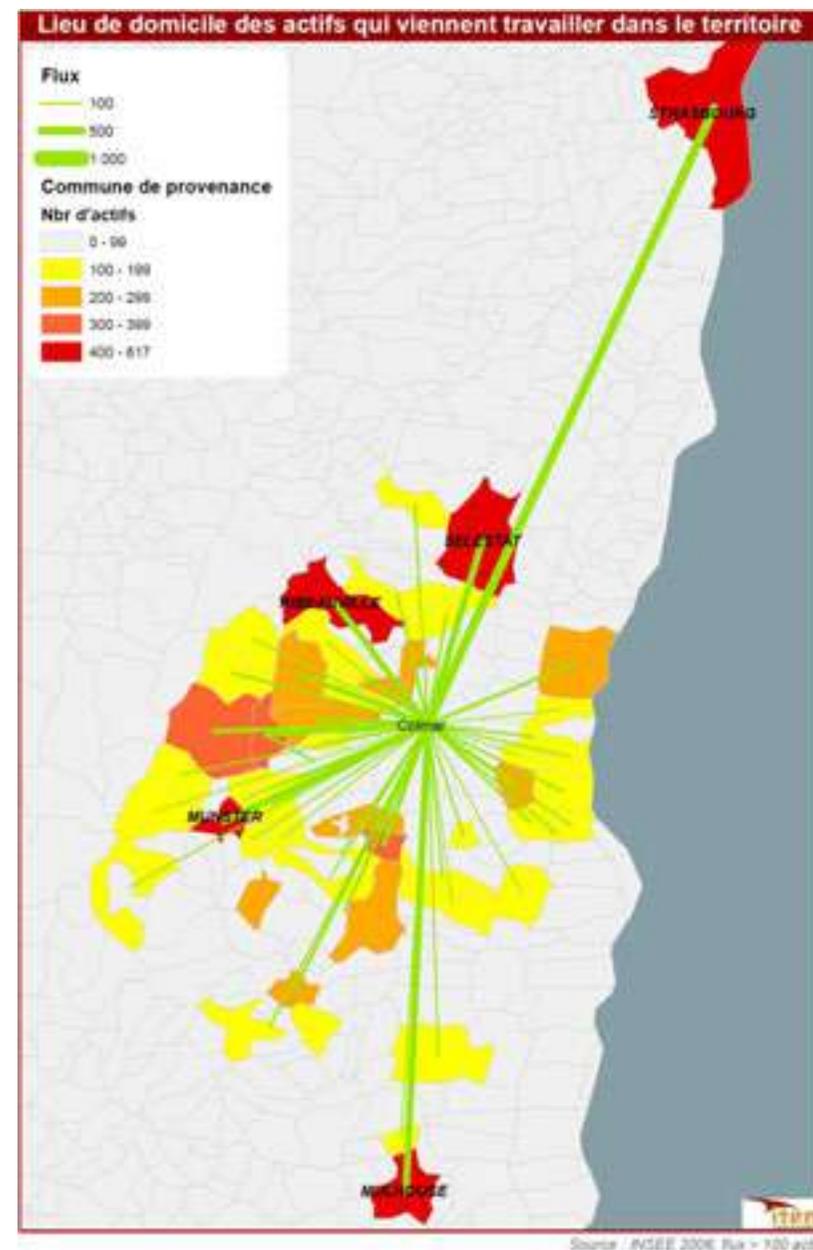
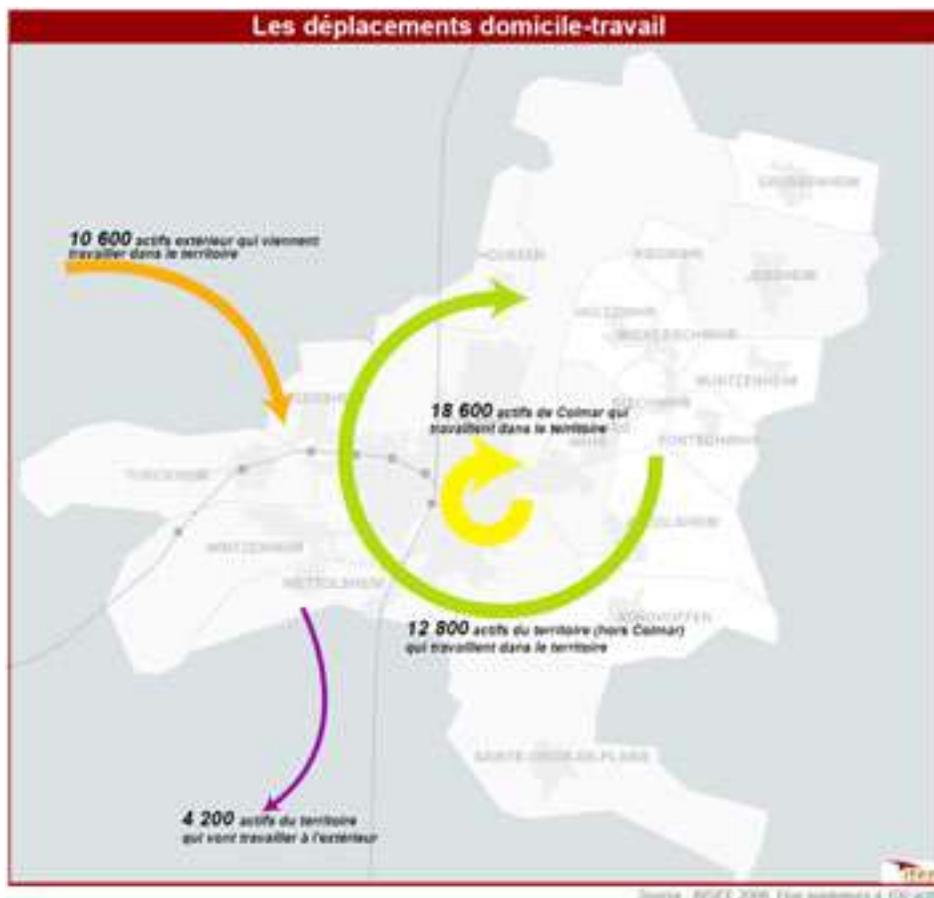
L'utilisation actuelle des TC sur le territoire correspond à ce que l'on observe dans des agglomérations comme Roanne ou Chalon-sur-Saône, mais se trouve légèrement supérieure aux pratiques des agglomérations de Moulins ou Niort.

*Les particularités du territoire, et notamment la forte utilisation du vélo sont accentuées au niveau de la CAC (10 % d'utilisation) et la part de la VP se trouve dans la moyenne basse de ce que l'on observe dans d'autres agglomérations.*

↳ Les flux de pendulaires avec l'extérieur

Selon l'analyse des données INSEE 2006, on constate que près de 10 600 personnes arrivent dans le territoire chaque jour pour y travailler et qu'à l'inverse près de 4 600 actifs habitant le territoire en sortent. Près de 31 500 actifs se déplacent en revanche à l'intérieur du territoire d'étude.

On constate sur la carte ci-contre, présentant les flux entrant (de plus de 100 actifs), des échanges importants avec les autres pôles principaux d'Alsace (Strasbourg, Mulhouse,) et une attractivité du territoire d'études pour l'ensemble des secteurs compris dans un rayon de 30 km.



↳ Les déplacements domicile

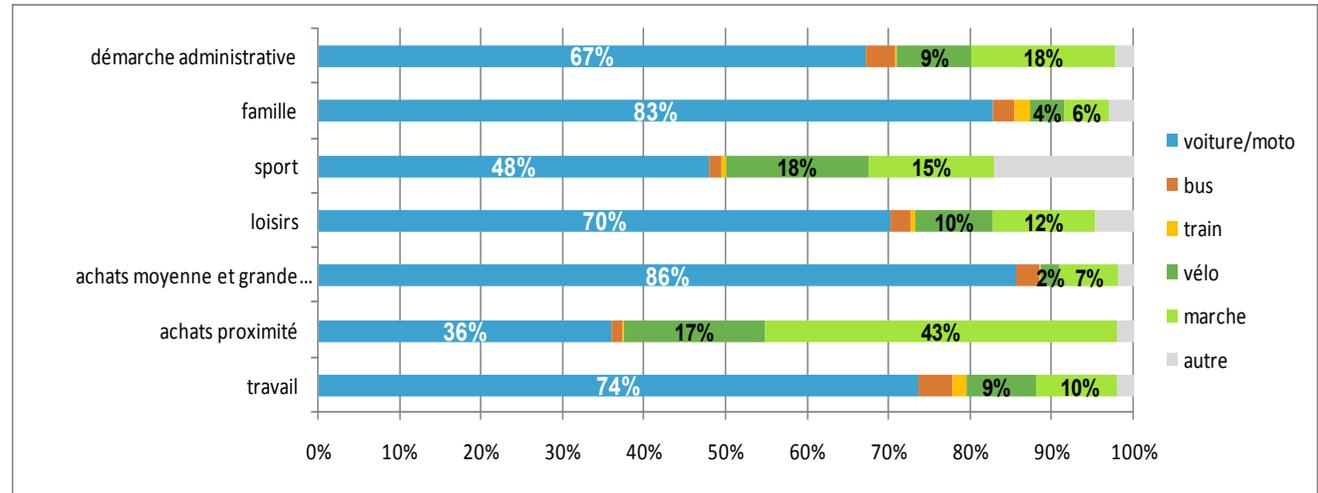
74% des actifs de la CAC se rendent sur leur lieu de travail en voiture contre 90% pour le SITREC.

78,5% des actifs de la CAC travaillent au sein de l'agglomération, et effectuent donc des liaisons domicile-travail relativement courtes qui pourraient davantage être effectuées avec des modes alternatifs à la VP.

↳ La voiture mode de déplacement souvent privilégié pour tous les motifs

L'utilisation de la voiture par les ménages enquêtés de la CAC est moindre que pour le SITREC. Elle n'est en effet pas toujours le mode de déplacement privilégié, les habitants de la CAC préfèrent ainsi effectuer leurs achats de proximité à pieds (43%) qu'en voiture (36%). Néanmoins, l'utilisation de la voiture reste maximale pour les motifs d'achats en moyenne et grande surface où elle représente 86 % des déplacements (on retrouve bien le couple classique « automobile / grandes surfaces »).

Mode de déplacement utilisé par les habitants de la CAC en fonction du motif

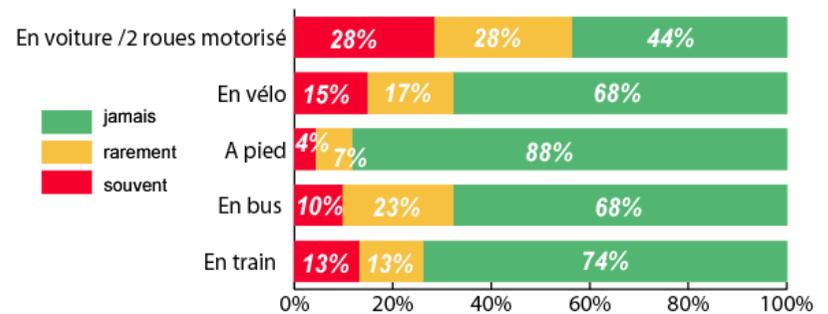


5. Les difficultés ressenties selon les modes de transports

Les enquêtés ont également été interrogés sur la façon dont ils percevaient leurs conditions de déplacements au sein du périmètre d'étude, et notamment sur les difficultés ressenties. **L'automobile est le mode de déplacement qui recueille le plus fort sentiment d'inconfort, puisque 56% des personnes interrogées déclarent rencontrer des difficultés en voiture (dont la moitié en rencontrent souvent).**

Les autres modes de déplacements ne procurent pas majoritairement de sentiment de difficultés.

Difficultés ressenties dans la pratique de différents modes de déplacements



source : Enquête déplacements PDU CAC et SITREC - Juin 2009

Le TC, est le mode de déplacement qui recueille le plus de différence de ressentie entre les habitants du territoire. Ainsi, les difficultés d'utilisation des TC sont ressenties plus faiblement dans la CAC que dans le reste du territoire (29% des habitants de la CAC ressentent des difficultés de déplacements en TC). Pour les autres modes de déplacements, il n'existe aucune différence de ressentie des difficultés entre les habitants de la CAC et du SITREC.

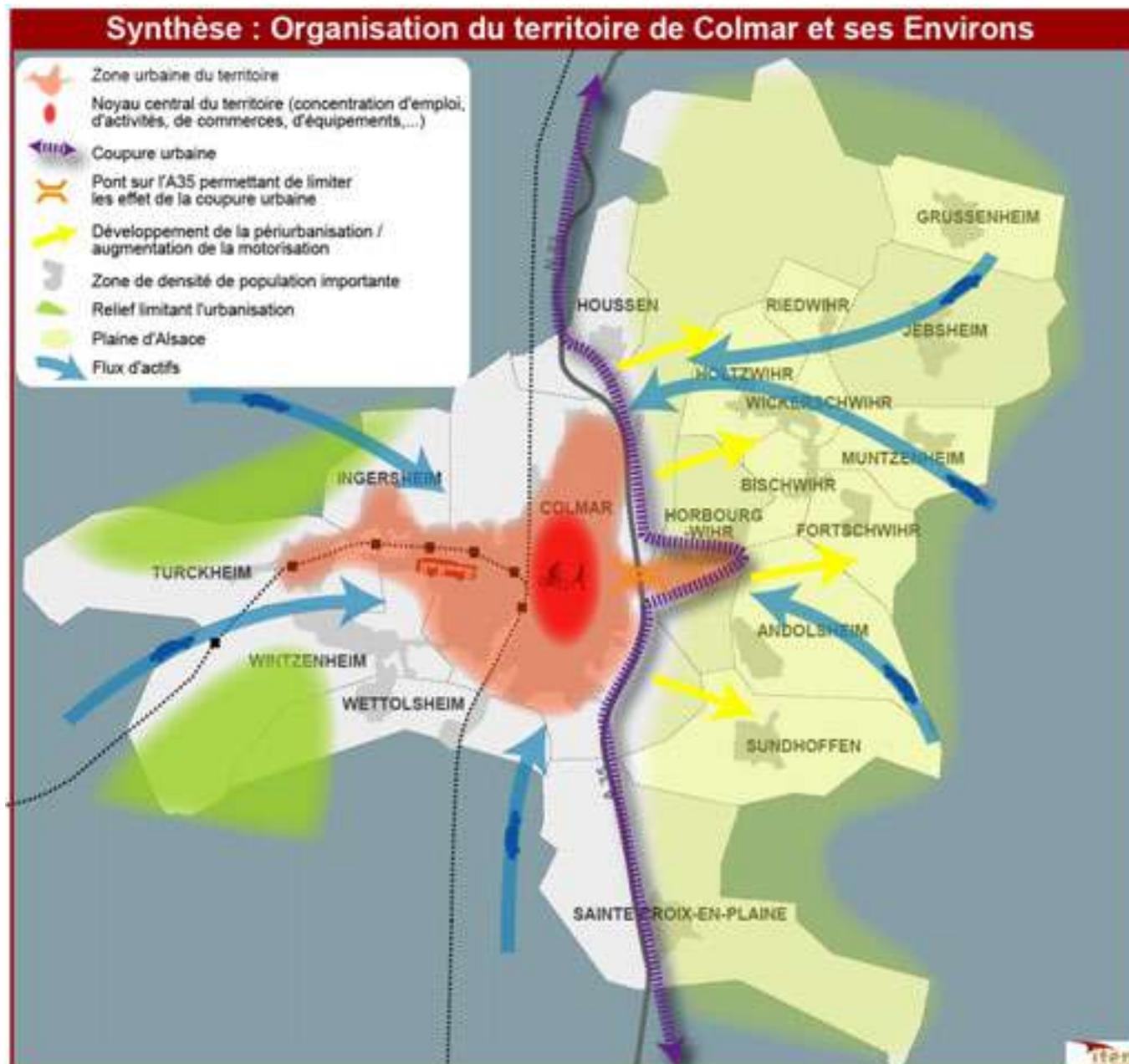
## 6. En conclusion sur le territoire

Un territoire marqué par une barrière selon un axe Nord/Sud, (l'A35-N83, voie ferrée, l'III).

Une organisation autour d'un pôle central : Colmar. Son influence est forte (63 % de la population y habite, 60 % des actifs du territoire y travaillent, les zones d'activités et commerciales y sont localisées,...).

Pour les communes de la CAC les plus excentrées (Houssen, Sainte-Croix-en-Plaine), l'éloignement de la population vis-à-vis des principaux points structurants allonge les distances domicile-travail, domicile-achat, travail-achat,... entraînant un recours massif à l'automobile. Alors qu'il faudrait tendre vers le développement de pôles de proximité et une densification.

Près de 10 600 personnes arrivent dans le territoire chaque jour pour y travailler et à l'inverse près de 4 600 actifs habitant le territoire en sortent. 31 500 actifs se déplacent en revanche à l'intérieur du territoire d'étude. La majorité des déplacements pendulaires (domicile vers travail ou étude) se fait donc au sein du territoire ce qui peut laisser espérer un recours moins massif à l'automobile...



 <b>Evaluation</b>				
<b>Critères</b>	<b>Situation actuelle</b>			<b>Précisions</b>
	-	0	+	
<b>Organisation du territoire</b>		✓		<p>Le territoire de Colmar et ses Environs est marqué par la présence d'une barrière selon un axe Nord/Sud, notamment constitué par l'A35-N83. Le territoire est ainsi divisé en deux entités :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▀ les communes de l'Ouest, Colmar et Horbourg-Wihr</li> <li>▀ les communes de l'Est</li> </ul> <p>Il s'organise autour d'un pôle central : Colmar. Son influence sur le territoire est forte (63 % de la population y habite, 60% des actifs du territoire y travaillent, les zones d'activités et commerciales y sont localisées,...).</p>
<b>Urbanisme et déplacements</b>	✓			<p>Le territoire de Colmar et ses environs est un territoire attractif qui a vu sa population augmenter de 3 % entre 1999 et 2006. Toutefois, cette augmentation de la population se fait de manière inégale sur le territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▀ les communes de l'Ouest, les plus « urbaines » voient leur population augmenter de manière sensible, l'urbanisation étant limitée à l'Ouest du territoire par le relief</li> <li>▀ les communes de l'Est, les plus éloignées du territoire, mais non contraintes par le relief (plaine d'Alsace) connaissent des augmentations importantes de population</li> </ul> <p>Or, le centre urbain concentre les emplois, les commerces et les principaux équipements. L'éloignement de la population vis-à-vis de ces pôles allonge les distances domicile-travail, domicile-achat, travail-achat,... entraînant un recours massif à l'automobile.</p> <p>En effet, chaque mode de transport a une zone de pertinence spécifique. Il faut pouvoir agir sur la concurrence de la voiture particulière en temps et en coût. Il faut aussi admettre que le transport collectif ne sera pas viable partout, notamment dans les zones périurbaines faiblement peuplées et éloignées du cœur du territoire. Par conséquent, plutôt que de laisser se développer un urbanisme au fil de l'eau, qui sera totalement incompatible avec des modes de transports collectifs, il faut à travers le PDU et le SCoT :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▀ privilégier un développement urbain qui permette de favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux,</li> <li>▀ mieux intégrer secteurs d'habitations, d'activités et de services en fonction des dessertes existantes, de façon à éviter une urbanisation fonctionnelle de zonage peu favorable à l'usage des modes de déplacements alternatifs,</li> </ul>
<b>Déplacements</b>		✓		<p>La majorité des déplacements pendulaires (domicile vers travail ou étude) se fait au sein du territoire. Toutefois, la grande majorité des déplacements est réalisée en automobile (75 %), même au-delà de la commune de Colmar (56 %).</p> <p>L'utilisation du vélo sur le territoire est nettement supérieure à ce qui est constaté dans les agglomérations de même taille, mais elle se fait souvent au détriment de la marche.</p>
<b>Difficultés de déplacements</b>		✓		<p>L'utilisation de l'automobile semble présenter des difficultés pour plus de la moitié des usagers (56 %). Les difficultés rencontrées pour les autres modes sont relativement faibles.</p>

## Le réseau viaire et les conditions de déplacements

### 1. La structuration du réseau actuel

#### ➤ Un réseau actuel

Le réseau routier desservant le territoire est structuré en étoile depuis Colmar.

#### ➤ Il se compose de 4 axes majeurs :

- l'A 35 : axe nord/sud qui traverse le territoire et toute l'Alsace depuis la frontière allemande au Nord de Strasbourg, jusqu'à la frontière Suisse (autoroute gratuite non concédée) ;
- la D 83 : pendant de l'A 35, elle est la rocade Ouest du territoire, elle relie Lyon à Strasbourg.
- la D 415 : un axe Est-Ouest (de la Vallée de Kayerseberg à Neuf Brisach) traversant Colmar
- la D 417 au Sud ouest en direction de Munster avec le contournement de Wintzenheim.

D'autres axes secondaires irriguent le territoire : RD1, RD30, RD4, RD201, RD13, ....qui sont toutes les portes d'entrée sur la ville centre.

*La totalité de ces axes qui structurent le territoire traverse les communes de la CAC.*



## 2. La circulation dans le centre de Colmar

### ↳ Un plan de circulation spécifique mis en place en 2002

Le plan de circulation de Colmar est basé sur une double rocade avec deux axes circulaires :

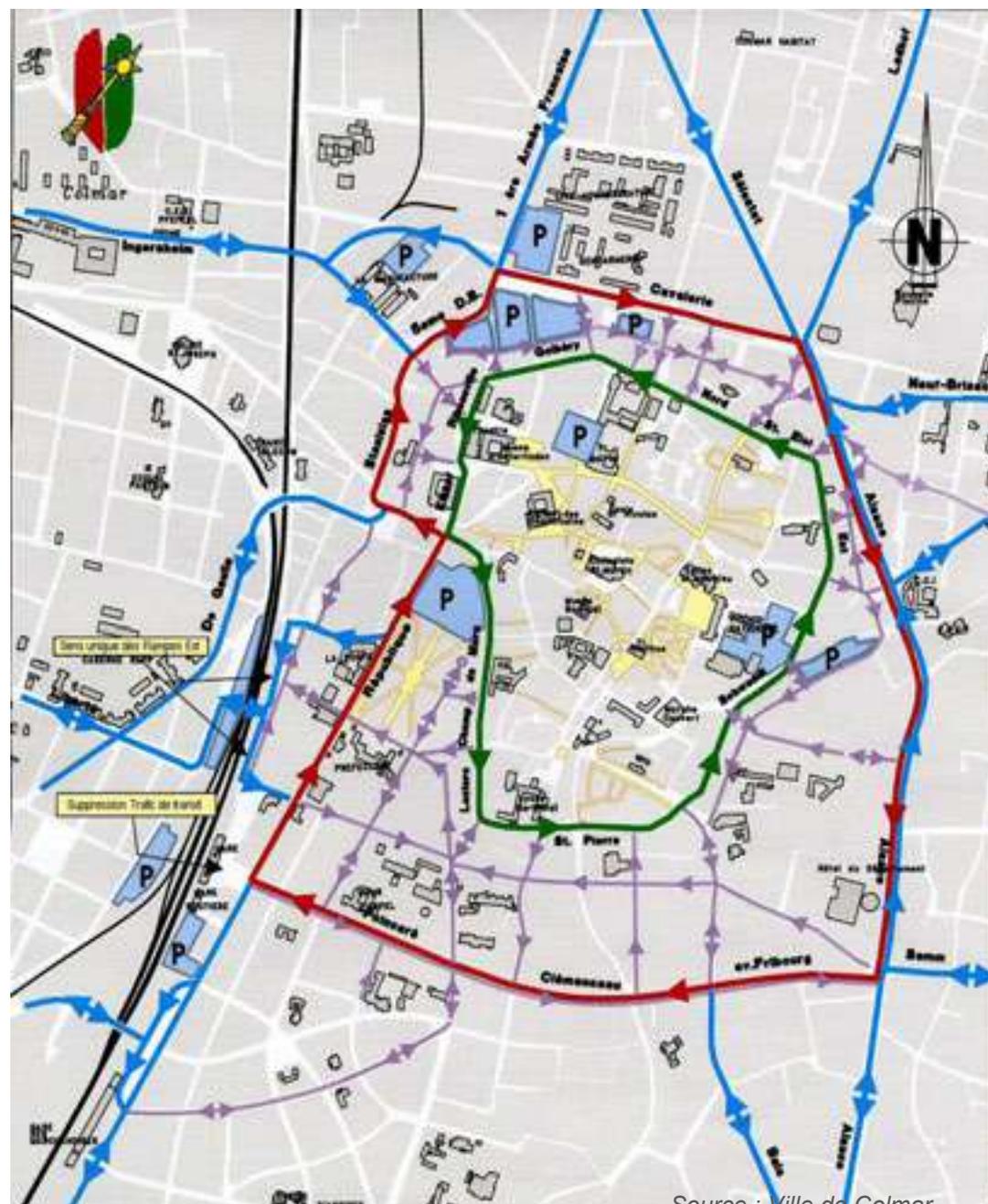
- la rocade rouge externe à double sens sur laquelle débouche les principales pénétrantes ;
- la rocade verte interne en sens unique qui accueille les voies de distribution et préserve le caractère pacifié du cœur historique ;

Ce plan de circulation a mis un certain temps à être accepté par les usagers, notamment du fait des sens uniques qu'impliquent les deux rocades.

Aujourd'hui, il semble qu'il fonctionne bien, grâce par exemple à la mise en place d'un cycle de feux tricolores qui permet en circulant à 40 km/h, de disposer d'une onde verte sur l'ensemble des carrefours.

### ↳ Un plan plutôt figé à court et moyen termes :

Hormis le secteur Théâtre-Unterlinden restructuré pour la circulation des bus et des automobiles.



Source : Ville de Colmar

### 3. Le trafic

➤ Les principaux axes concentrent l'essentiel du trafic :

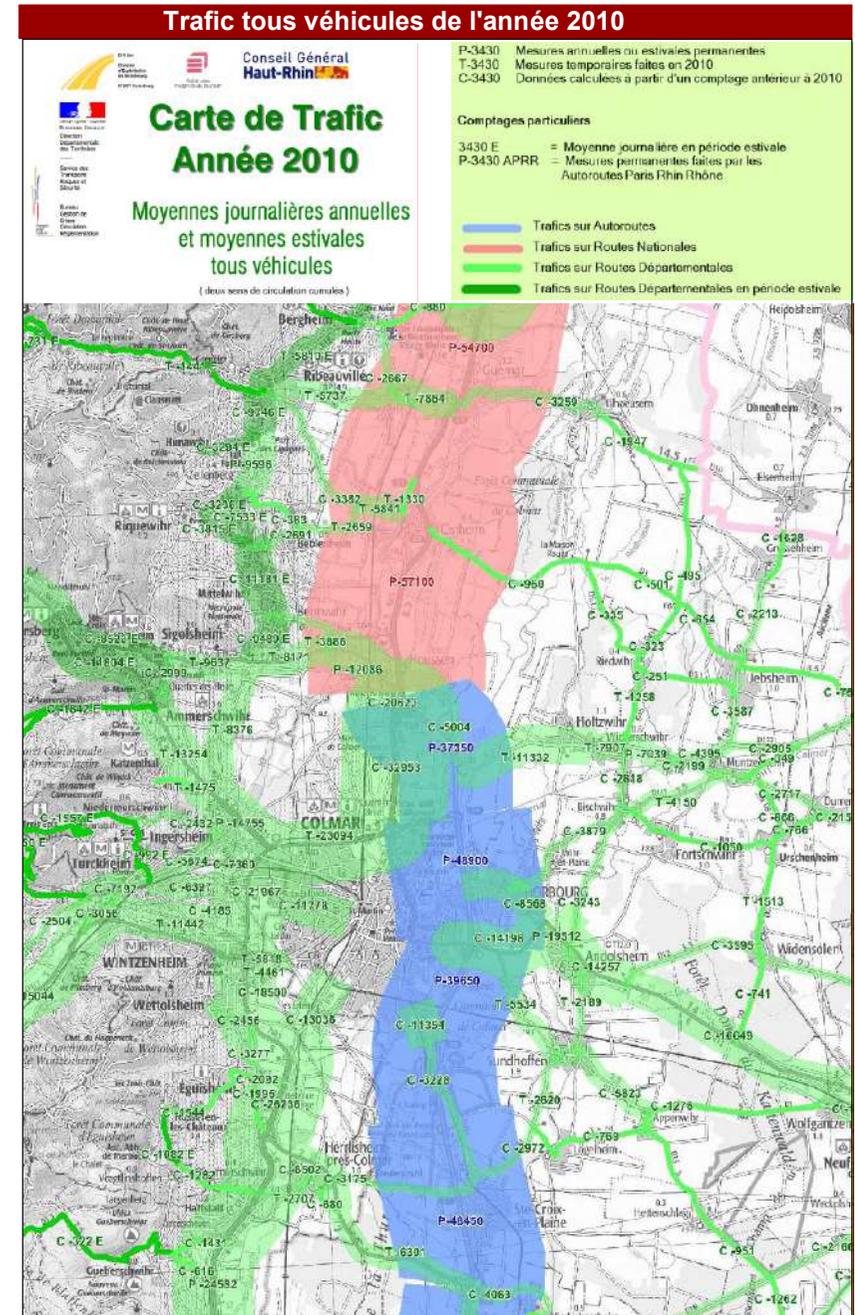
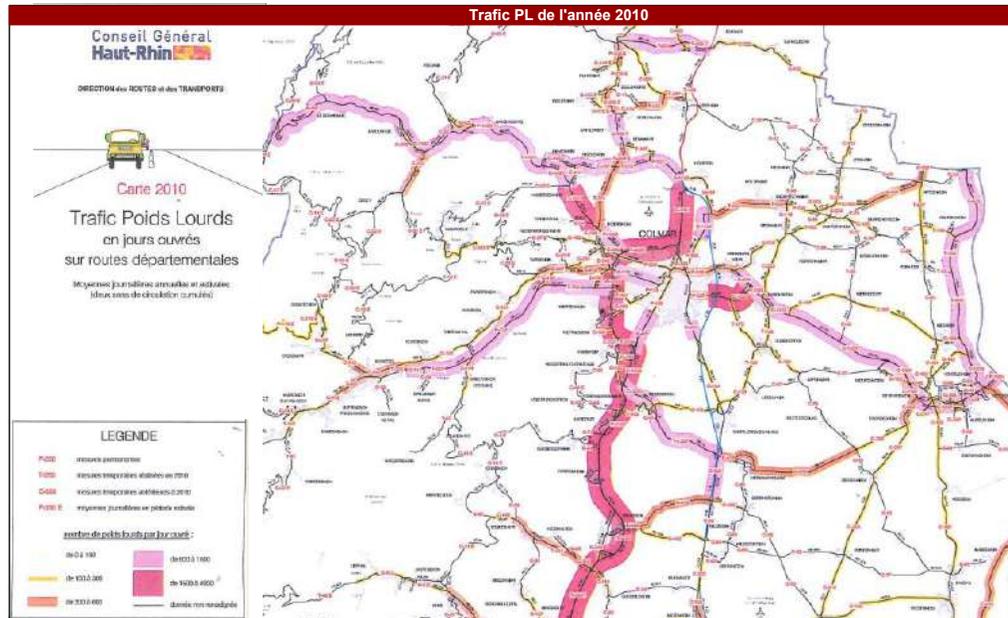
- l'A 35 : 37 000 véhicules/jour jusqu'à plus de 57 000 pour la partie Nord,
- la D 83 (ring ouest) : 18 et 26 000 véh/j.
- Les pénétrantes et voies principales : RD 415, 417, RD 30 ... qui se chargent au fur et à mesure de l'arrivée vers Colmar (12 à 19 500 véh/j.)

➤ Une augmentation globale des flux au cours de la dernière décennie

De + 9 à + 56% selon les axes, ce qui ne peut s'expliquer par la seule évolution démographique. C'est vraisemblablement les effets de la péri-urbanisation induisant un recours quasi-systématique à l'automobilité.

➤ Le trafic PL

La taxe allemande, LKW Maut, a reporté une partie du trafic sur l'A 35 (+ 15 % sur le corridor Nord-Sud alsacien depuis 2005). Sur le reste du territoire, les niveaux de trafic sont proches de la moyenne nationale à 6%.



### ↳ L'accidentologie

Conformément à la tendance nationale et départementale, le nombre d'accidents a baissé sur le territoire.

*Le territoire de la CAC est traversé par tous les axes supportant des flux de trafics importants.*

## 4. Les difficultés à traiter sur le réseau viaire

### ↳ Les entrées de Colmar aux heures de pointes

Seuls 48% des enquêtés sont satisfaits de leurs conditions de circulation en automobile entre 7h30 et 9h30. En effet, bien que la circulation automobile soit relativement fluide sur le territoire, des difficultés existent aux heures de pointes et se concentrent aux entrées de Colmar :

- **A l'Ouest** (entrée par la route d'Ingersheim et par le contournement de Wintzenheim, qui a délesté le trafic dans la traversée de Wintzenheim qui atteignait plus de 14 000 véhicules par jour);
- **A l'Est** (entrées par la rue de la SEMM (RD13), la route de Neuf-Brisach (*depuis la traversée d'Horbourg-Wihr*) et vers l'échangeur du Ladhof en arrivant par la RD4) ;

### ↳ Le partage actuel de la voirie

Parmi les points qu'il faut traiter sur le territoire, il a été observé des difficultés liées au partage actuel de la voirie entre les différents modes de déplacements.

- **Forte volonté d'offrir une place aux modes doux (création de pistes ou bandes cyclables,...)**
- **Mais, la place accordée aux TC est beaucoup plus restreinte (très peu de priorité aux feux, de couloirs réservés, ...) et donc des secteurs délicats pour la circulation des bus (baisse de la vitesse commerciale) et notamment du fait de l'onde verte qui n'est pas favorable pour la circulation TC.**

### ↳ Des traversées de village très routières qui permettent des vitesses élevées

**Un sentiment d'insécurité due à la vitesse et au trafic pour les piétons, vélos et riverains en général même si certains aménagements sont présents : zone 30, ralentisseurs, ...**

« Améliorer et sécuriser la circulation pour les traversées de villes et villages afin de faire davantage cohabiter les voitures et les autres usagers » est l'action jugée comme la plus importante dans l'enquête avec 80% de réponses prioritaires ou importantes.



## 5. En conclusion sur le réseau viaire

➤ Aujourd'hui la hiérarchisation fonctionnelle du réseau sur le territoire se traduit de la manière suivante :

### - Niveau 1 : niveau de réseau autoroutier

Il s'agit de l'autoroute A 35 qui traverse le territoire de part en part et joue un rôle primordial, combinant à la fois une vocation de transit et de desserte d'agglomération.

### - Niveau 2 : réseau primaire d'échange

Les voiries de ce niveau permettent un échange entre l'agglomération et tout système extérieur.

**Principales pénétrantes (et D 83 dans son rôle de rocade)** qui assurent l'échange entre l'agglomération et l'extérieur.

### - Niveau 3 : réseau secondaire inter-secteurs

Ce niveau doit assurer une articulation entre les différents secteurs :

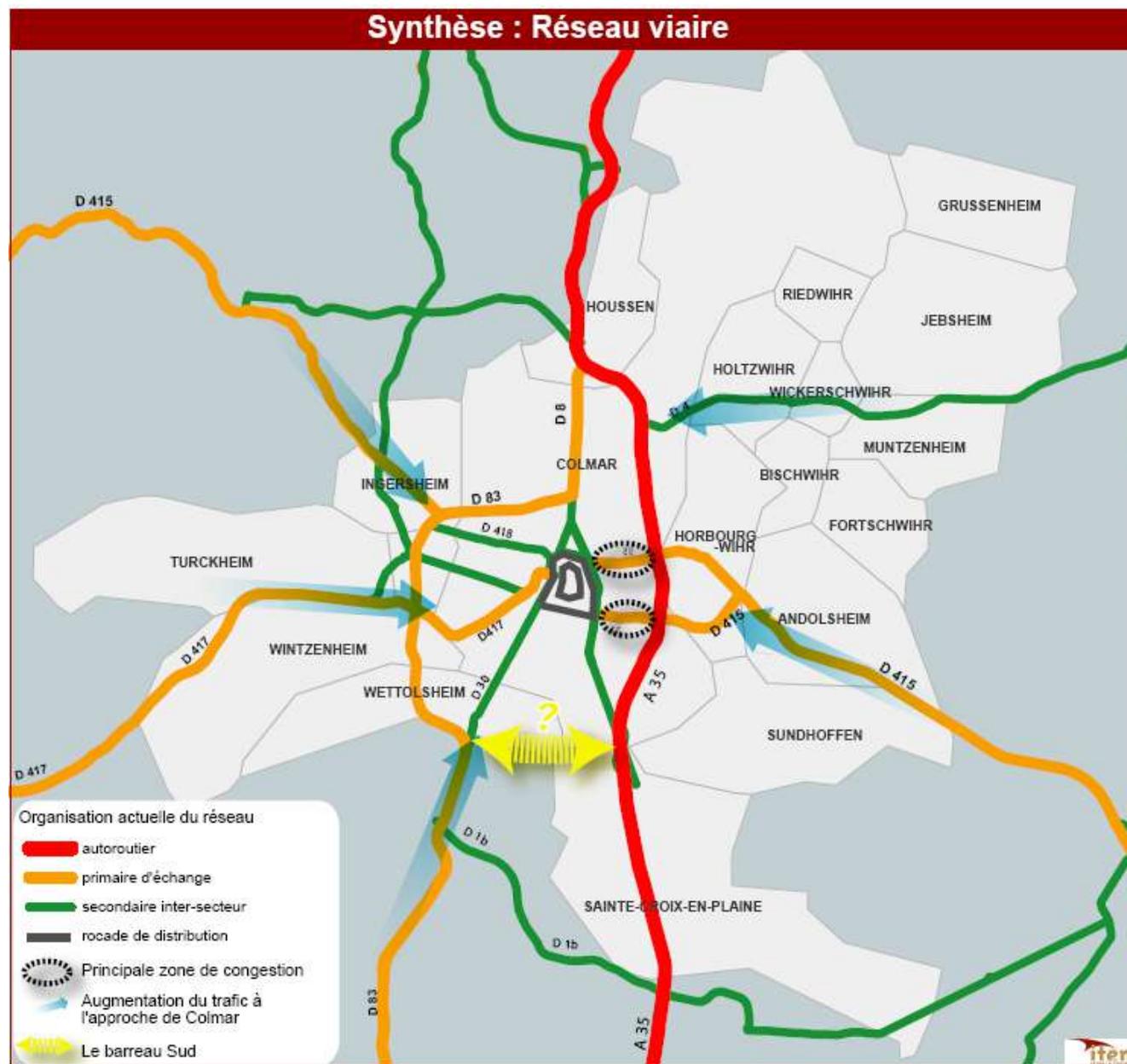
- articuler les différents pôles d'envergure du territoire.
- **inter-villages**, pour les échanges entre les centre-bourgs.
- **inter-quartiers**, qui permet d'articuler les quartiers d'habitat entre eux.

### - Niveau 4 : réseau de desserte

Ce réseau a pour rôle d'assurer l'irrigation fine des différentes zones.

### - Rocade de distribution du CV

➤ Une hiérarchisation cohérente, mais un barreau sud pour finaliser le réseau ?



 <b>Evaluation</b>				
<b>Critères</b>	<b>Situation actuelle</b>			<b>Précisions</b>
	-	0	+	
<b>Organisation du réseau</b>		✓		La hiérarchisation actuelle du réseau est plutôt cohérente, même si certains axes ont des usages peu conformes à leurs aménagements. De plus ce réseau est-il finalisé, sans un barreau sud ?
<b>Trafic</b>		✓		Le territoire étudié accueille principalement deux types de flux : <ul style="list-style-type: none"> <li>■ étant traversé par le principal axe routier Alsacien du Nord au Sud, les flux de transit sont importants sur le territoire et tendent à augmenter (trafic PL notamment),</li> <li>■ les flux locaux à destination de Colmar (actifs, scolaires, étudiants, chalands,...), dont l'intensité est relativement contenue.</li> </ul> Les difficultés de circulations restent limitées aux heures de pointes et concentrées sur les entrées de la ville notamment Sud et Est.
<b>Accidentologie</b>			✓	Conformément à la tendance nationale, le nombre d'accidents a baissé sur le territoire. Cette baisse s'accompagne également d'une diminution de la gravité des accidents.

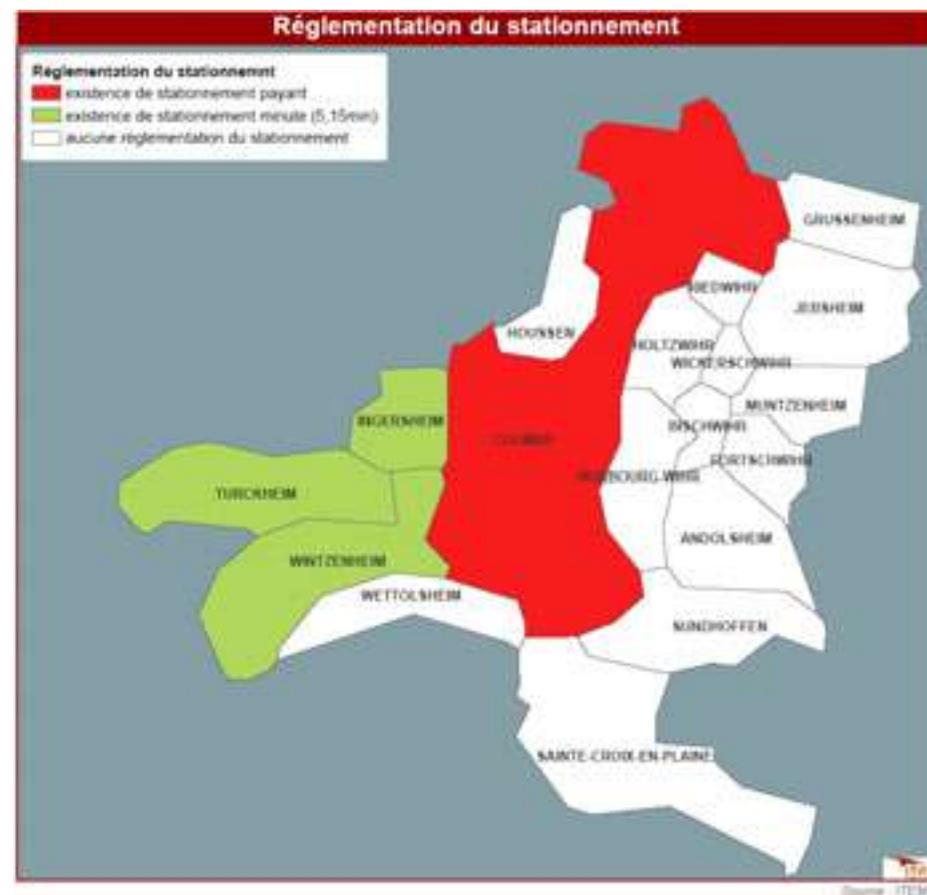
## Le stationnement et les livraisons de marchandises

### 1. Les politiques de stationnement

➤ 4 communes du territoire d'étude ont choisi de mettre en place une réglementation du stationnement :

- ✓ Ingersheim, Turckheim et Wintzenheim ont opté pour la réalisation de places en stationnement minute au plus près des commerces afin d'obtenir la rotation maximum aux abords des lieux de vie des différents bourgs ;
- ✓ Colmar a mis en place une véritable politique de stationnement.

Les 4 communes ayant mis en place une politique de stationnement sont localisées sur le territoire de la CAC.



## 2. La réglementation sur la ville de Colmar

La ville de Colmar étant la destination principale des déplacements du territoire, la politique de stationnement qu'elle met en place a un impact en termes de déplacements pour l'ensemble des habitants de la CAC et du SITREC.

### ↳ Une offre équilibrée entre stationnement gratuit et payant

La ville de Colmar dispose de 6 814 places en CV dont 52% payantes et 48% gratuites.

L'offre gratuite est complétée par les 1 433 places du Parc des Expositions utilisables occasionnellement avec un rabatement en navettes vers le centre-ville.

**Le stationnement payant s'organise soit :**

- en parc fermé 46% (ouvrage ou non) ;
- en voirie 54% (nombre de places stables depuis plus de cinq ans).

### ↳ Tarification

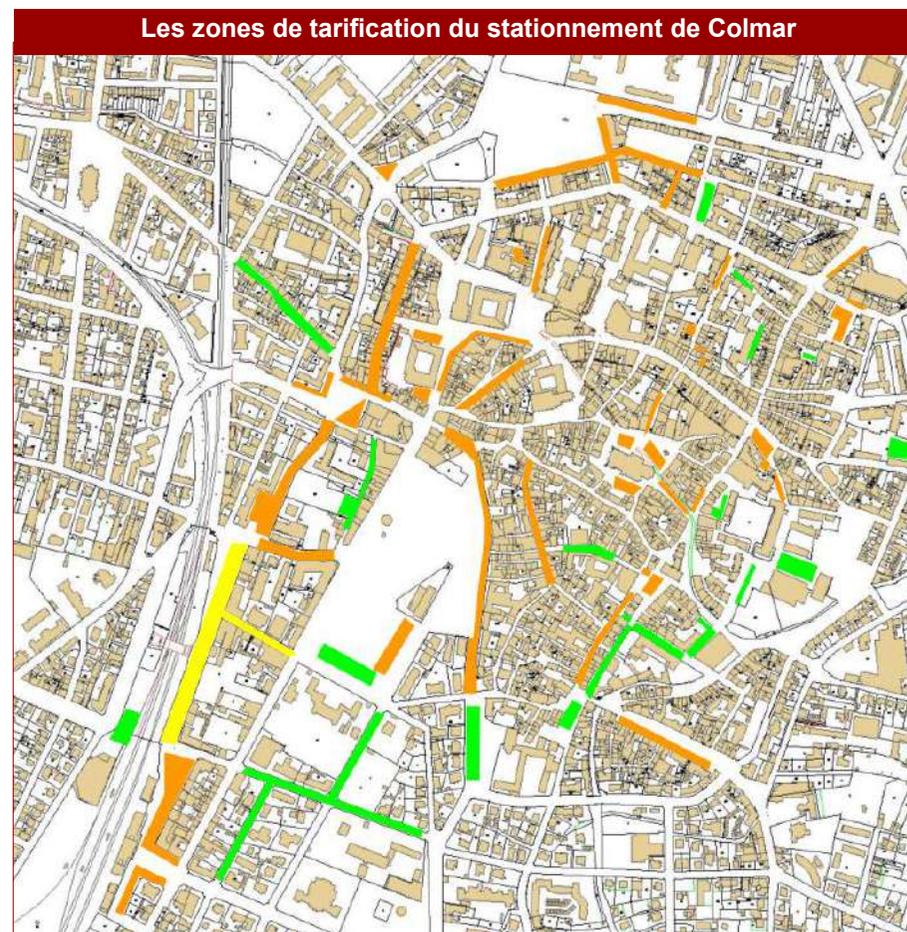
Les zones de tarification du stationnement sont organisées de manières différentes :

- la zone jaune, à destination des actifs englobe les secteurs alentours à la gare ;
- les zones orange (max 2h) et verte (max 8h), ont des vocations très différentes mais se retrouvent parsemées au sein du CV.

### ↳ Peu d'indicateurs sur les pratiques de stationnement

Aujourd'hui, il n'existe pas d'enquête récente sur l'occupation ou la rotation sur les places réglementées du centre ville. Le seul indicateur disponible pour mesurer l'efficacité de la politique de stationnement mise en place est le taux de paiement observé :

Quelle que soit la zone concernée, le taux de paiement est globalement faible par rapport à l'échelle nationale (47%).



	zone orange	zone verte	zone jaune
Taux moyen de paiement 2009 (sur 6 mois)	24%	32%	31%

Source : Ville de Colmar

### 3. Les conflits d'usage et les problèmes observés

Plusieurs problèmes liés au stationnement ont été observés sur l'ensemble du territoire.

➤ **Sur Colmar, ils sont liés à des poches de gratuité en hypercentre (zones où cohabitent stationnement payant et gratuit) :**

- **le parking Lacarre avec une entrée payante et une gratuite (mais aussi la place de la Montagne verte);**
- **Autour de la gare : cela rend parfois délicat la lisibilité, mais surtout cela crée des effets de bords importants autour de la gare dans les rues adjacentes où la voirie gratuite à proximité est prise d'assaut (mais des réserves importantes comme sur le parking Dreyfus un peu plus éloigné sont sous-utilisées).**

➤ **Sur l'ensemble du territoire :**

Le stationnement illicite, qu'il soit le fait de résidents qui se stationnent sur les trottoirs ou qu'il soit lié à la présence de commerces ou d'écoles, vient désorganiser la pratique de la marche en obligeant le piéton à contourner le véhicule souvent sur la chaussée. Ce stationnement illicite, assimilé à une pratique d'appropriation de l'espace public, n'est pas une « coutume » seulement urbaine, les petites communes sont même les plus touchées.

### 4. En conclusion sur le stationnement

➤ **Offre de stationnement**

L'offre sur le territoire, notamment dans les espaces les plus concurrentiels apparaît comme suffisante. Il n'y a donc pas de difficulté de stationnement pour les résidents en période nocturne, des possibilités de stationnement pour les actifs et également pour répondre aux besoins des visiteurs. De plus, une part importante de cette offre située dans les secteurs denses est une offre gratuite, ne favorisant pas le recours à d'autres modes que l'automobile.

➤ **Intensité de la demande**

- Par rapport à l'offre existante, il n'apparaît pas de manière globale une tension élevée au niveau du stationnement. Certes, les places les plus centrales ou à proximité de certains points structurants comme la gare sont celles où la concurrence semble la plus forte, mais sont plus le fait d'une logique de stationnement au plus près plutôt que le reflet d'une inadéquation entre l'offre et la demande.
- Néanmoins, le stationnement automobile dans le centre de l'agglomération n'a été jugé satisfaisant que par 1 enquêté sur 2.



### ➤ Impact pour l'utilisation des TC

Actuellement, même si Colmar a mis en place une politique de stationnement payant, l'outil que peut être le stationnement comme facteur décisif pour favoriser l'usage des TC ou autres modes alternatifs n'est pas en place sur le territoire notamment du fait du nombre important de places disponibles en hypercentre.

## 5. Les livraisons de marchandises

Plusieurs communes ont mis en place une réglementation pour les livraisons de marchandises.

### ➤ Des livraisons réglementées sur Turckheim et son centre très touristique et sur le centre de Colmar

Les difficultés observées sur le territoire sont localisées sur Colmar et notamment sur la zone piétonne :

- ce sont des difficultés ponctuelles ;
- elles sont en partie liées à des plages horaires de livraisons qui ne satisfont pas toujours les commerçants (livraisons avant 11h) ;
- et à une cohabitation difficile entre les véhicules de livraisons et les touristes, les terrasses...

### ➤ Sur le reste du territoire il n'y a pas véritablement de problèmes.

D'une part, car les livraisons sur les grandes zones d'activité ne semblent pas poser de problème, chaque enseigne étant généralement dotée d'aires de livraisons en propre ;

D'autre part, car sur les autres communes, on constate une faible intensité des livraisons, et peu d'aires de livraisons présentes, les camions étant stationnés au plus près du commerce, mais des difficultés qui restent très ponctuelles dans le temps.



 <b>Evaluation</b>				
<b>Critères</b>	<b>Situation actuelle</b>			<b>Diagnostic</b>
	-	0	+	
<b>Offre de stationnement</b>		✓		L'offre sur le territoire, notamment dans les espaces les plus concurrentiels apparaît comme suffisante. Il n'y a pas de difficultés de stationnement pour les résidents en période nocturne, des possibilités de stationnement pour les actifs et également pour répondre aux besoins des visiteurs. De plus, une part importante de cette offre située dans les secteurs denses est une offre gratuite, ne favorisant pas le recours à d'autres modes que l'automobile.
<b>Intensité de la demande</b>			✓	Par rapport à l'offre existante, il n'apparaît pas de manière globale une tension élevée au niveau du stationnement. Bien évidemment, les places les plus centrales ou à proximité de certains points structurants comme la gare sont celles où la concurrence semble la plus forte, mais sont plus le fait d'une logique de stationnement au plus près plutôt que le reflet d'une inadéquation entre l'offre et la demande. Néanmoins, le stationnement automobile dans le centre de l'agglomération n'a été jugé satisfaisant que par 1 enquêté sur 2.
<b>Stationnement illicite</b>	✓			Même si le stationnement illicite est présent sur le territoire, les difficultés rencontrées ici ne sont pas à leur paroxysme par rapport à d'autres agglomérations. En revanche, la pression du stationnement dans les bourgs montre la part prise par l'automobile et son omniprésence « tolérée » sur les trottoirs au détriment de la pratique de la marche.
<b>Impact pour l'utilisation des TC</b>	✓			Actuellement, même si Colmar a mis en place une politique de stationnement payant, l'outil que peut être le stationnement comme facteur décisif pour favoriser l'usage des TC ou autres modes alternatifs n'est pas en place sur le territoire notamment du fait du nombre important de places disponibles en hypercentre.
<b>Livraisons de marchandises en ville</b>		✓		A l'échelle du territoire, la problématique livraisons se limite au centre ancien de Colmar où l'intensité des problèmes rencontrés demeure assez faible. Toutefois, quelques ajustements de la réglementation en place devront intervenir pour limiter les problèmes de cohabitations existants entre les différents acteurs du centre-ville.

## Les transports collectifs et l'intermodalité

### 1. L'offre de TC sur le territoire

➤ **3 réseaux de TC avec une offre diversifiée**, permettant des déplacements à des échelles différentes : quartiers, agglomération et en direction des principales centralités départementales (Mulhouse,...), régionales (Strasbourg,...) voire nationale et internationale (Paris, Bâle, Freiburg...).

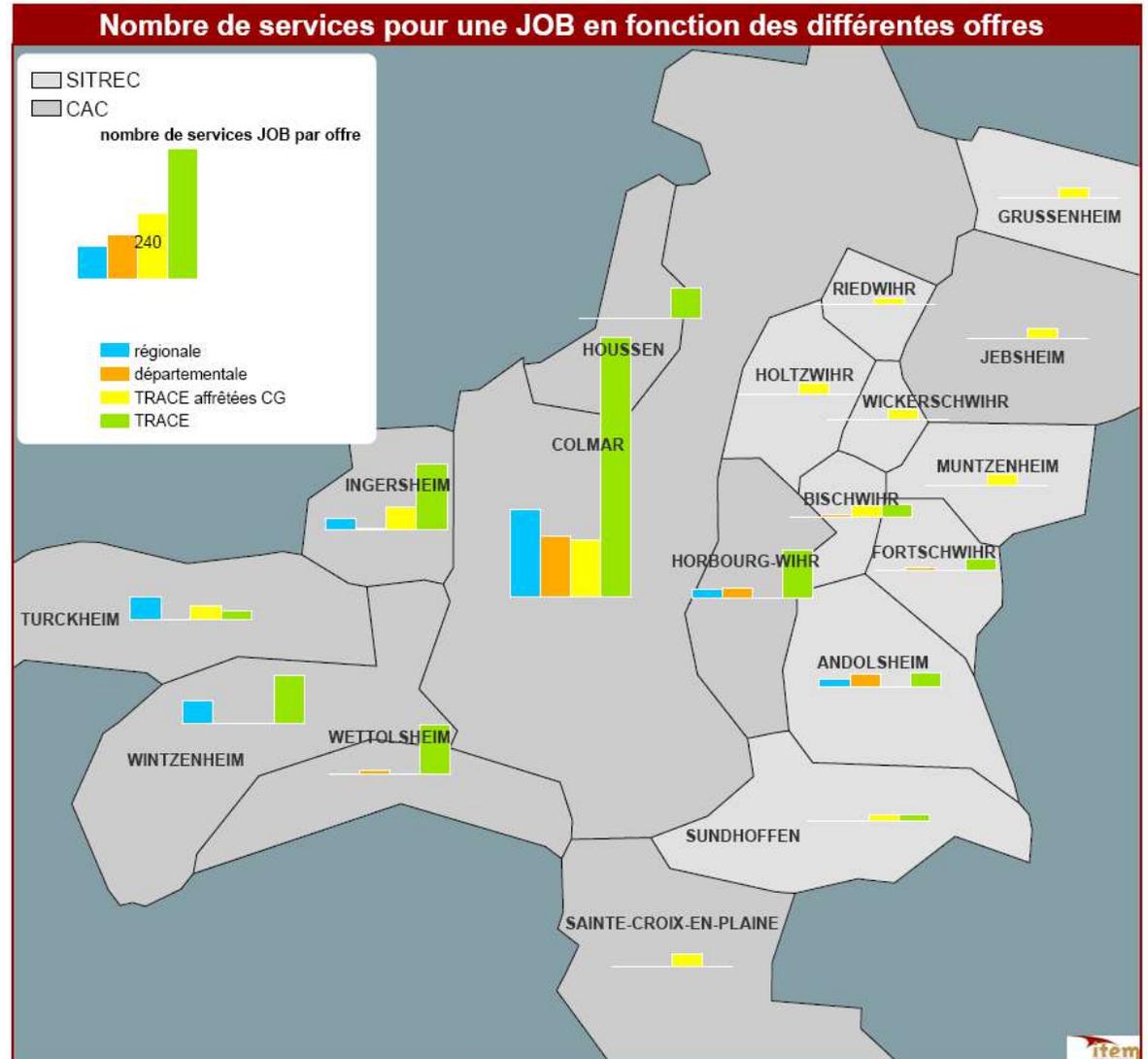
#### ➤ Une offre centralisée sur Colmar

La totalité des 36 lignes de TC (fer et route) qui irriguent le périmètre desservent la ville de Colmar.

➤ **Les offres urbaines et interurbaines sont difficiles à lire**, notamment pour comprendre la complémentarité entre le réseau TRACE et CG ce qui peu dissuader certains utilisateurs potentiels...

➤ **Toutes les communes disposent d'une offre de TC routière**

*Les communes d'Houssen et de Ste-Croix-en-Plaine sont les seules communes de la CAC à ne disposer que d'un seul type d'offre (urbaine pour Houssen qui bénéficie d'un nombre de service intéressant et interurbaine (TRACE/CG) pour Ste-Croix-en-Plaine qui est la commune la moins bien desservie de la CAC).*



## 2. La couverture de l'offre TC sur le territoire

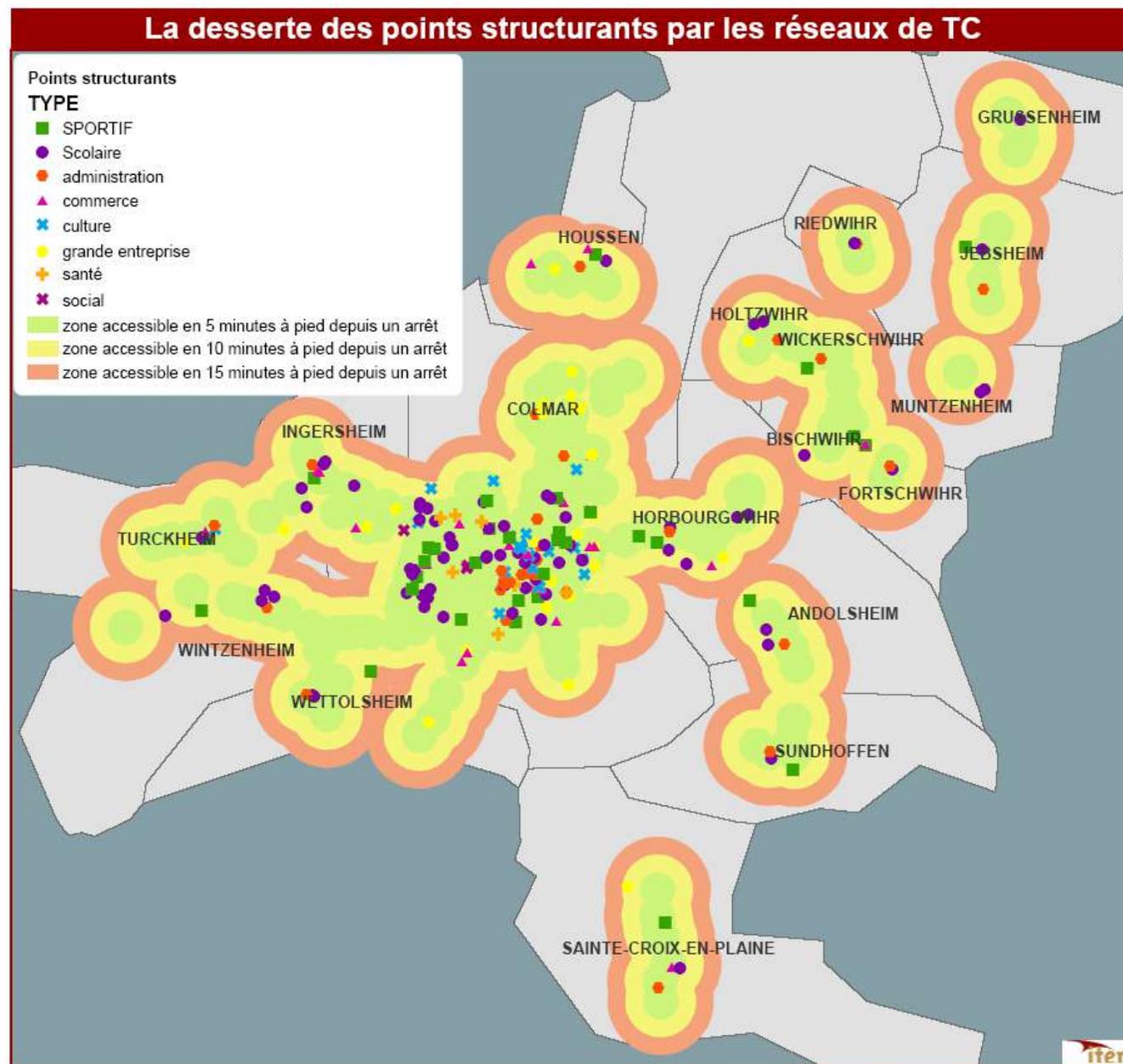
### ↳ Une couverture spatiale du territoire de qualité

Les différents réseaux de TC qui irriguent le territoire offrent une couverture spatiale de celui-ci qui est de qualité.

Ainsi, si on regarde la desserte de points structurants du territoire à partir des arrêts de TC :

- **86%** des points structurants du territoire sont accessibles à moins de **5 minutes à pieds depuis un arrêt TC** ;
- **99%** des points structurants du territoire sont accessibles à moins de **10 minutes à pieds depuis un arrêt de TC** ;
- **100%** des points structurants du territoire sont accessibles à moins de **15 minutes à pieds depuis un arrêt de TC**.

*Qu'il s'agisse de la CAC ou du SITREC la couverture spatiale du territoire offerte par le réseau de TC est de bonne qualité.*



Sources : TRACE, CG, TER, ITEM

### 3. L'offre TRACE

#### ➤ Composition de l'offre TRACE

L'offre TRACE se compose de 12 lignes de journée, dont 4 sont les lignes affrétées prolongeant les lignes du CG et d'une ligne de soirée qui dessert Horbourg-Wihr et Colmar.

#### ➤ Les lignes s'organisent autour d'un barreau central entre Unterlinden et la Gare.

9 des 12 lignes TRACE transitent sur ce barreau central.

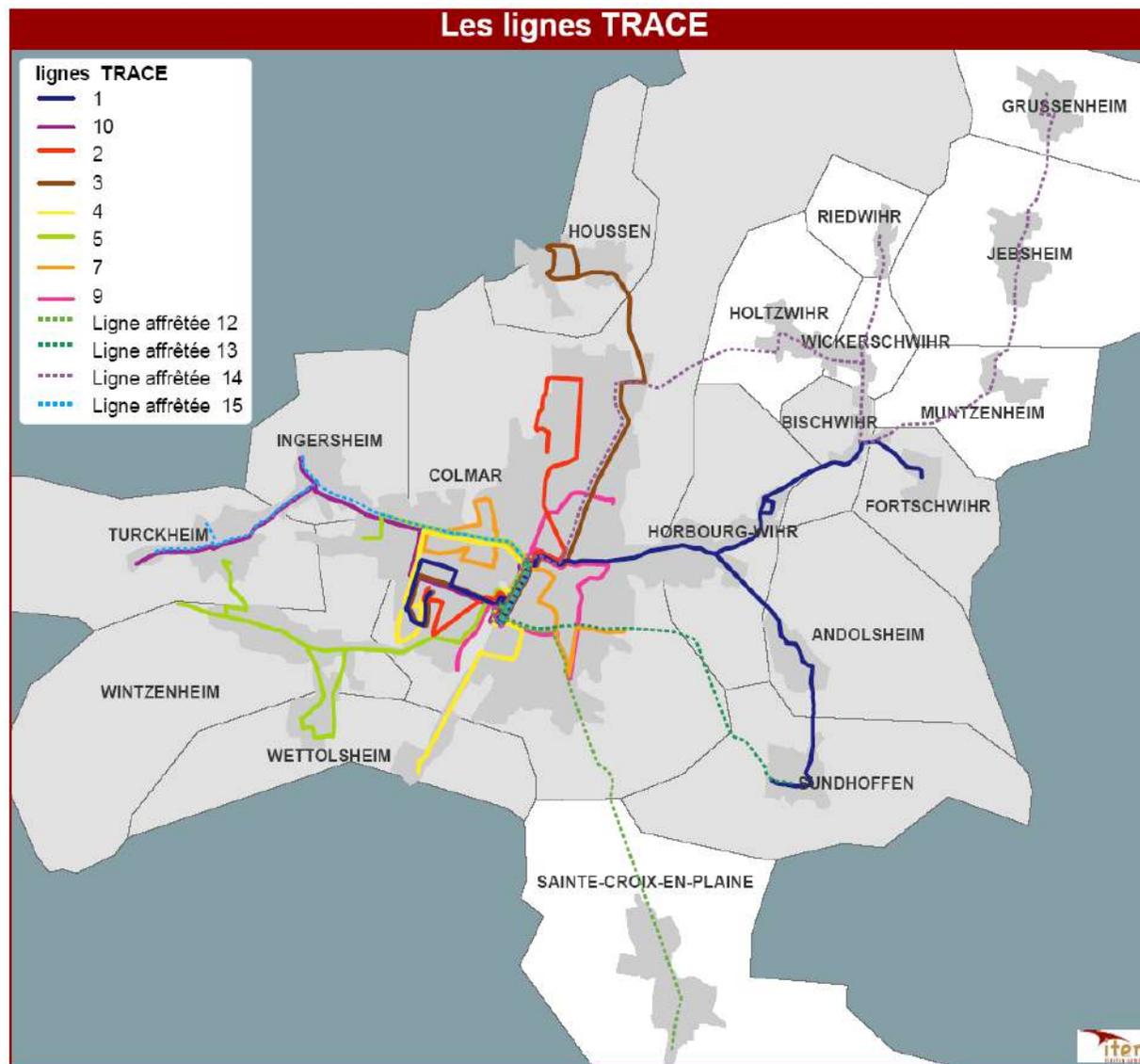
La concentration de l'offre observée sur le barreau se retrouve dans l'analyse des montées/descentes :

- Plus d'1 voyageur sur 3 (37%) ont pour origine ou destination Unterlinden qui représente 4 600 montées/descentes quotidiennes ;
- Près d'1 voyageur sur 4 (23%) ont pour origine ou destination la Gare SNCF avec 2 750 montées/descentes/jour ;

#### ➤ La desserte des lignes « urbaines » TRACE

Les 8 lignes « urbaines » (ligne 1 à 10) desservent 11 communes :

- 7 communes de la CAC sont desservies par cette offre urbaine (Jebsheim et Ste-Croix-en-Plaine non desservies),
- 4 communes du SITREC sont irriguées par les lignes urbaines.



Source : CAC

Les 7 autres communes sont desservies par les lignes 12 à 15 avec à certaines heures des cars affrétés (cars du CG68).

➤ Une refonte du réseau de TCU (Transport Collectif Urbain) est en cours et devrait entrer en vigueur à l'été 2010.

➤ Une offre centrée sur Colmar

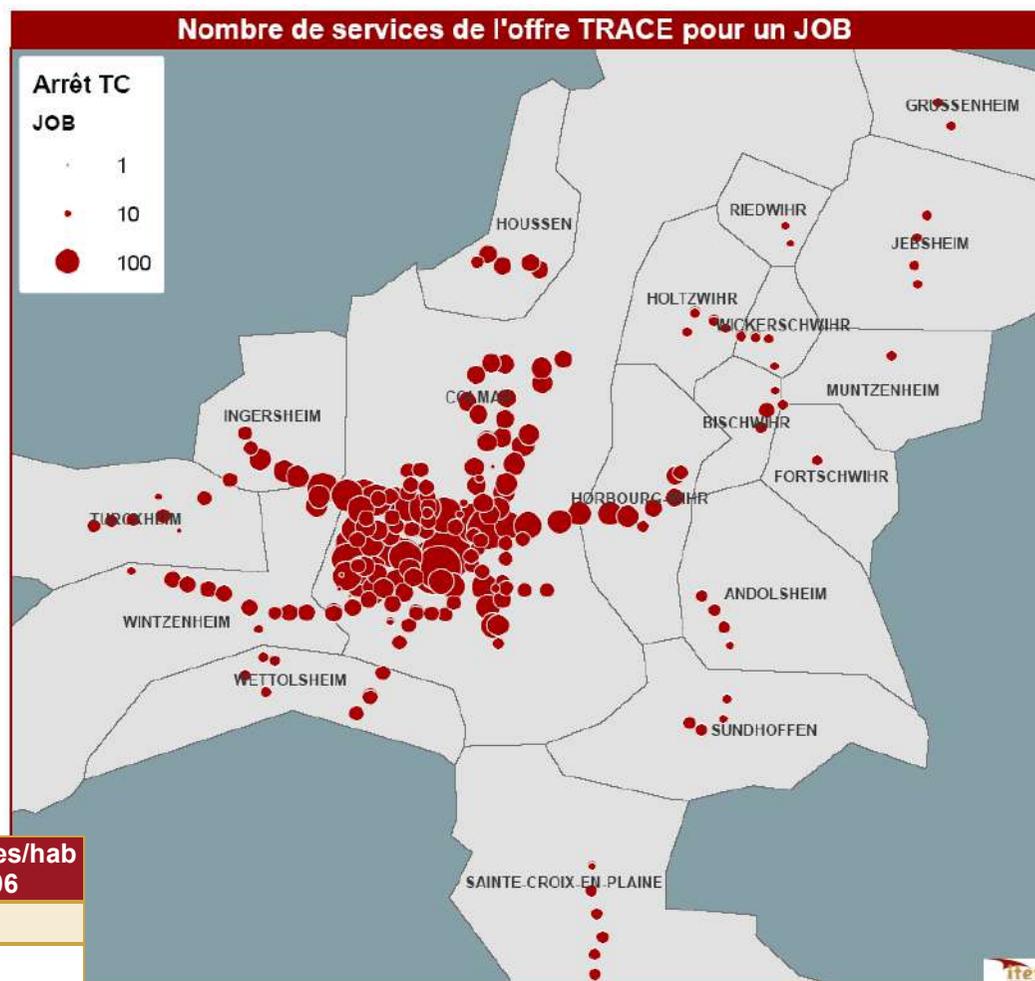
La totalité des lignes de TCU desservent la commune de Colmar, soit près de 600 services / jour (à l'arrêt le plus desservi). En heure de pointe, la ville est desservie par 1 bus toutes les minutes (56 services en heure de pointe dans les 2 sens). Cette fréquence varie peu sur la ville de Colmar entre une heure de pointe (HP) et une heure creuse (HC).

➤ Un fonctionnement de lignes « scolaires » pour les communes éloignées

Les communes éloignées de la CAC et du SITREC bénéficient de moins de 20 services par jour, soit moins d'un A/R par heure en moyenne sur la journée et s'apparentent plus aux lignes scolaires interurbaines en terme d'offre.

➤ Un réseau bien fréquenté

Le réseau TRACE a transporté 6 millions de voyageurs / an pour 1,8 millions de km parcourus. A l'échelle du territoire cela représente 59 voyages/habitant/an et plus de 12 900 voyages/jour pour l'ensemble du réseau.



Source : TRACE

Agglomérations	TC	Multimodalité	Nbr/voyages/hab en 2006
Roanne (67 104 hab.)	4,4 %	2 %	36
Montbéliard (117 500hab.)	6 %	-	68
Niort (98 161 hab.)	2,3 %	2,5 %	38
Bourg-en-Bresse (86 948 hab.)	3,4 %	3,6 %	42
Chalon-sur-Saône (99 428 hab.)	4,1 %	2,5 %	38
<b>CAC + SITREC (103 916 hab.)</b>	<b>4 %</b>	<b>3 %</b>	<b>59</b>

#### 4. En conclusion sur les TC et l'intermodalité :

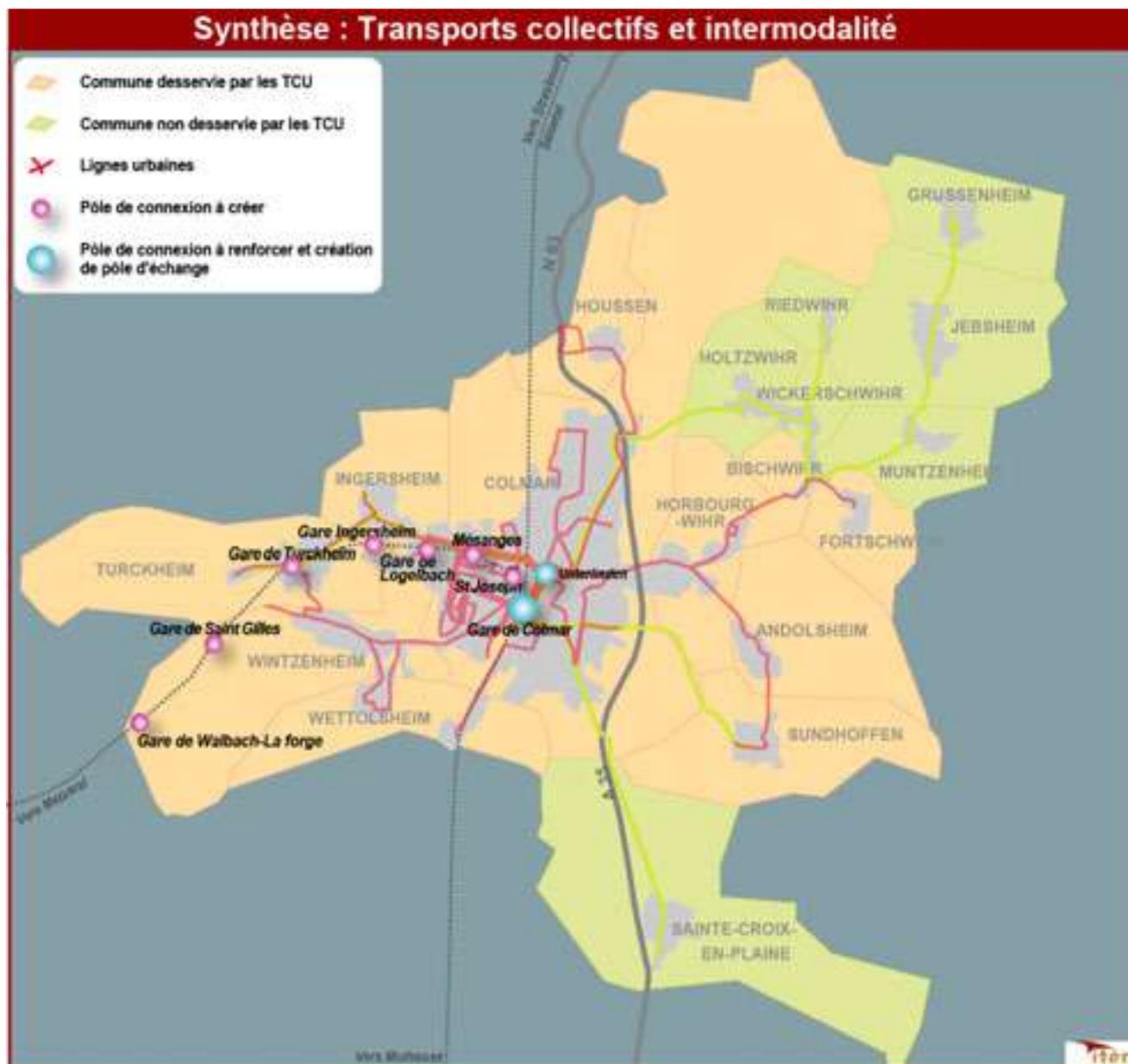
➤ L'offre de TC n'est pas homogène sur le territoire avec 7 communes qui ne sont pas desservies par l'offre urbaine, mais uniquement par les prolongements des lignes interurbaines.

➤ Colmar est le cœur des différents réseaux de TC avec 2 pôles importants, la gare SNCF, comme pôle de connexion et Unterlinden comme pôle de correspondance entre TC urbains et lignes interurbaines.

➤ Le territoire bénéficie d'un potentiel intermodal intéressant et les pratiques intermodales sont encouragées par la Région Alsace (SIM, TIM, abonnement Alsa+), mais l'aménagement des pôles de connexion et notamment au niveau de l'information doit être revu afin d'en faire de réels pôles d'échanges.

➤ De plus, la présence de haltes ferroviaires, véritable chance pour le territoire, doit être mieux utilisée pour les déplacements internes en TC.

*Le territoire de la CAC est desservi par une offre de TC très variée (urbaine, interurbaine, départementale et régionale) mais son potentiel intermodal doit être développé.*



 <b>Evaluation</b>				
<b>Critères</b>	<b>Situation actuelle</b>			<b>Précisions</b>
	-	0	+	
<b>Offre de TC</b>		✓		<p>L'offre de TC est diversifiée et permet de répondre à différents types de déplacements (du local à l'international).</p> <p>Elle est principalement concentrée sur Colmar, ville préfecture qui regroupe les emplois, commerces et équipement du secteur et qui est la principale destination des déplacements.</p> <p>L'offre est actuellement peu diversifiée entre heure de pointe et heure creuse ce qui freine son développement.</p> <p>Les offres urbaine et interurbaine sont difficiles à lire, notamment pour comprendre la complémentarité entre le réseau TRACE et CG ce qui peu dissuader certains utilisateurs potentiels...</p>
<b>Desserte</b>			✓	<p>D'un point de vue spatial, la desserte assurée par les différents réseaux de TC couvre de manière efficace le territoire (85% des points structurants du territoire à moins de 5 min à pieds d'un arrêt de TC).</p>
<b>Evolution du réseau</b>			✓	<p>Les réseaux urbains et TER devraient prochainement connaître des évolutions : refonte du réseau de TCU, augmentation de la fréquence sur certaines lignes de la région.</p> <p>Le rôle des haltes ferroviaires est minimisé à l'échelle du territoire.</p>
<b>Intermodalité</b>		✓		<p>Le territoire bénéficie d'un potentiel intermodal intéressant : offre de TC variée, utilisation forte du vélo, autopartage,...et présence de pôles de connexion où se croisent ces différentes offres (Gare de Colmar, Théâtre-Unterlinden, haltes ferroviaires).</p> <p>La région Alsace a un rôle moteur important dans la mise en place d'une politique intermodale (combinaison tarifaire, SIM,...)</p> <p>Mais en l'absence d'information multimodale, les déplacements combinant plusieurs modes de transport sont encore limités.</p>

## Les modes doux

### 1. Les cheminements piétons et l'accessibilité

#### ↳ La promotion des modes doux encouragée par la loi

L'article 20 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (1996), encourage la création d'itinéraires cyclables et par l'intermédiaire des PDU prône le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle, notamment les modes doux (marche, vélo).

Depuis la loi de février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », l'accessibilité de la voirie et des espaces publics doit être mise en place. La loi a instauré un certain nombre d'outils et de structures destinés à favoriser la mise en accessibilité (des réseaux de transport public, de la voirie et des espaces publics, du cadre bâti). Cette mise en accessibilité devrait favoriser la pratique de déplacements alternatifs pour les PMR et plus largement pour tous les piétons.

#### ↳ Des cheminements de qualité

Des aménagements favorisant les déplacements des piétons existent et sont de qualité dans les secteurs où la fréquentation des piétons est importante (centre-bourg, centre-ville, zones d'habitations) et dans des espaces où la sécurité des piétons est importante (écoles, ...).

**Mais parfois, la place du piéton est réduite au profit des voitures (stationnement illicite,...) ou des cyclistes.**

#### ↳ Une mise en conformité nécessaire avec la loi

Même si les aménagements récemment effectués, notamment les traversées de bourgs de villages, permettent de faciliter les déplacements de tous les piétons et notamment les PMR, tous ne sont pas conformes à la législation. Les Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des espaces publics qui sont en cours sur les communes du territoire devraient permettre de définir les secteurs prioritaires et les aménagements à réaliser.



## 2. Les aménagements cyclables

### ↳ Un réseau d'agglomération

Le linéaire cyclable existant sur le territoire est important (plus de 119 Km d'aménagements existants et 70 Km de réseau en projet).

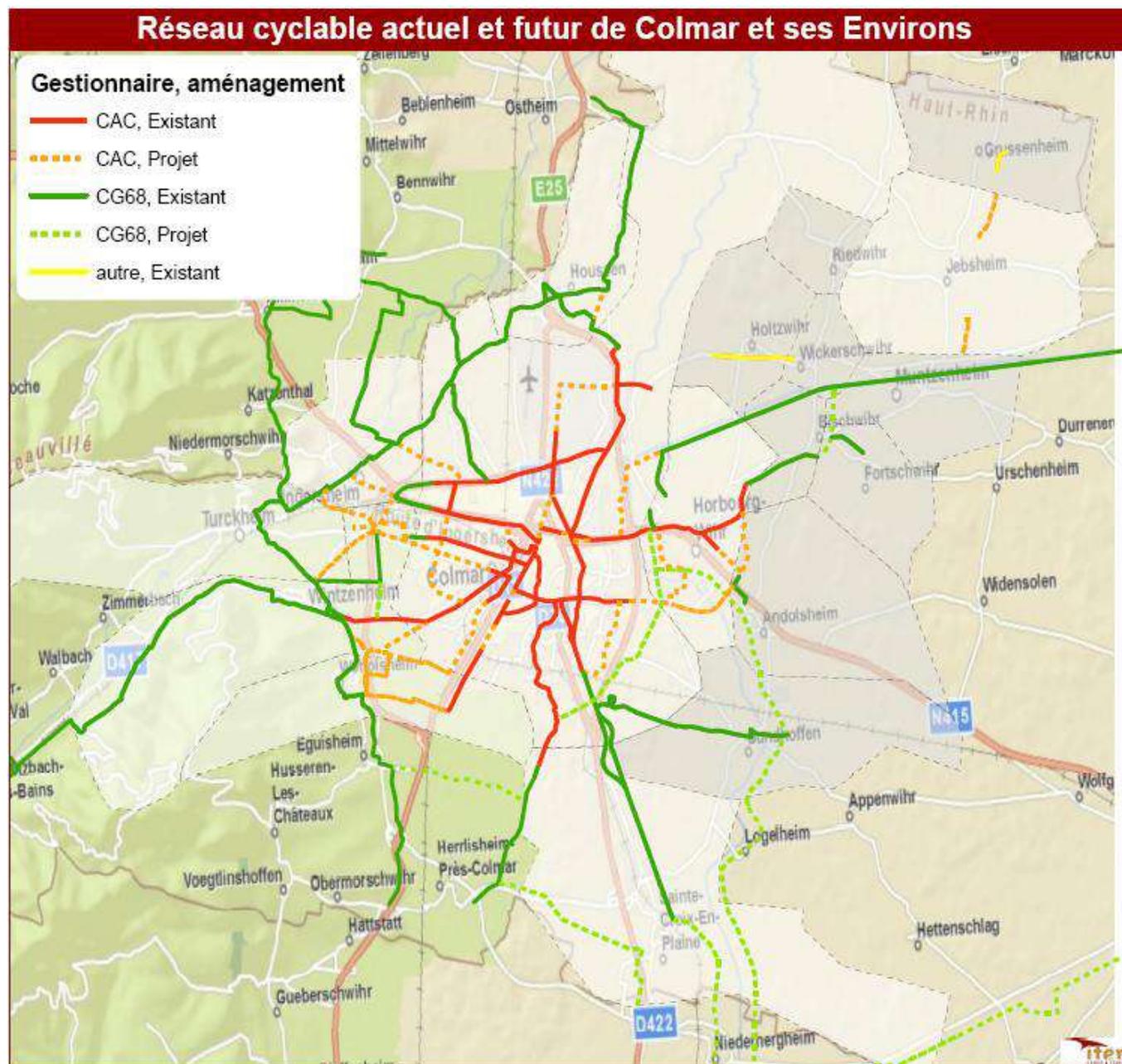
Ainsi, un véritable réseau cyclable commence à se dessiner à l'échelle du territoire, même s'il existe des différences importantes entre la CAC et le SITREC (du fait notamment des barrières comme les voies ferrées, l'Ill,...).

### ↳ Des aménagements de qualité

Les aménagements réalisés sont plutôt de qualité même si certains aménagements présentent des dysfonctionnements (fin brutale de piste cyclable,...) notamment dans les secteurs où les différents niveaux de compétences d'aménagement de la voirie se croisent (CG, CAC, communes).

On recense sur le territoire de nombreux aménagements complémentaires qui permettent de favoriser la pratique des cycles : stationnement vélo, jalonnement,...

En effet, il n'est pas toujours possible de créer une piste ou une bande cyclable, et dans ce cas d'autres aménagements prennent le relais (jalonnement, partage de la voirie,...).



Source : CAC, CG 68, relevés terrains ITEM

	regroupement	Aménagement CAC		Aménagement CG68		Autre	Total en km	Total existant en km
		Existant	Projet	Existant	Projet	Existant		
COLMAR	CAC	36,5	16,2	15,2	7,4		75,3	51,7
HORBOURG-WIHR	CAC	3	5,6	4,9	2,8		16,3	7,9
HOUSSEN	CAC		0,6	8,7			9,3	8,7
INGERSHEIM	CAC		1,9	6,5	0,8		9,2	6,5
JEBSHEIM	CAC		1,7				1,7	0
SAINTE-CROIX-EN-PLAINE	CAC	0,7		4,7	17,1		22,5	5,4
TURCKHEIM	CAC		1,8	4,1	2,6		8,5	4,1
WETTOLSHEIM	CAC	0,7	5	2,2	0		7,9	2,9
WINTZENHEIM	CAC	9,6	2,5	9,8	2,3		24,2	12,3
<b>TOTAL CAC</b>		<b>48,5</b>	<b>35,3</b>	<b>56,1</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>172,9</b>	<b>104,6</b>
<b>TOTAL SITREC</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12,6</b>	<b>3,3</b>	<b>2,2</b>	<b>18,1</b>	<b>14,8</b>
<b>TOTAL CAC+ SITREC</b>		<b>48,5</b>	<b>35,3</b>	<b>68,7</b>	<b>36,3</b>	<b>2,2</b>	<b>191</b>	<b>119,4</b>

⚠ Mais, il est important que ces aménagements ne se fassent pas au détriment des piétons...

Dans certains cas, les aménagements cyclables sont réalisés sur les trottoirs, laissant peu de place au cheminement des piétons...

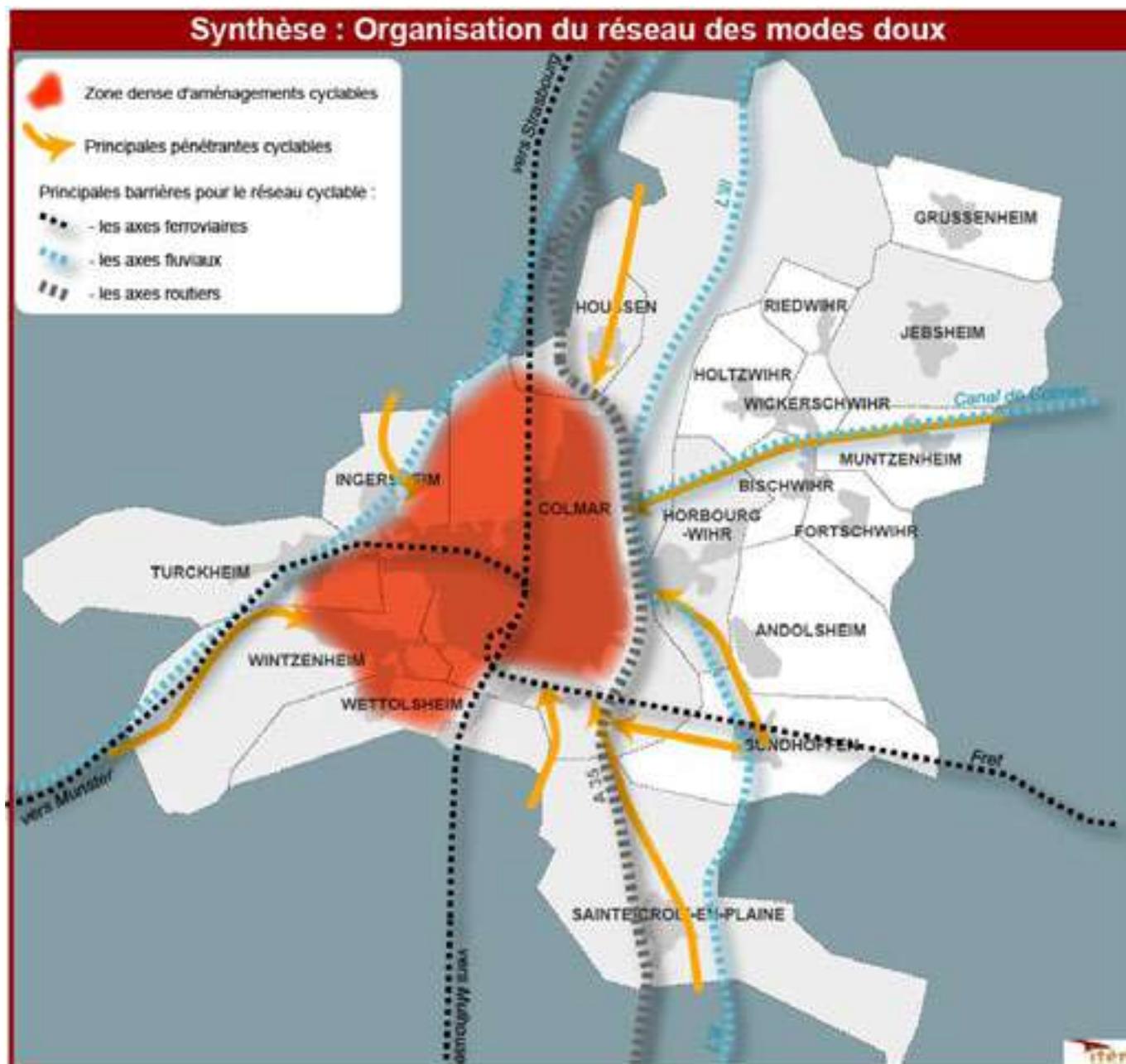


### 3. En conclusion sur les modes doux

La pratique des modes doux sur le territoire de Colmar et ses environs est conforme à ce qui est observé dans d'autres agglomérations mais avec une pratique du vélo importante, qui se fait au détriment de la marche.

Le réseau cyclable est dense sur le territoire et permet d'accompagner cette pratique importante des cycles, même s'il comporte certains points durs. Bien que son développement soit limité par certaines barrières (routières, ferrées et fluviales), de nombreux projets sont prévus au niveau départemental, intercommunal et communal.

Malgré de nombreux réaménagements de traversées de bourgs et la mise en place de zone 30, la pratique de la marche souffre de la concurrence (d'aménagements, de pratiques, ...) avec le vélo et la voiture.



↘ Evaluation				
Critères	Situation actuelle			Diagnostic
	-	0	+	
<b>Chemins piétons</b>		✓		Des aménagements existent soit dans les secteurs où la fréquentation des piétons est importante (centre-bourg, centre-ville, zone d'habitations) soit dans des espaces où la sécurité des piétons est importante (écoles, centre-bourgs...). Mais parfois, la place du piéton est réduite au profit des voitures ou cyclistes...
<b>Réseau cyclable</b>			✓	Le linéaire cyclable existant sur le territoire est important et un véritable réseau cyclable commence à se dessiner, même s'il existe des différences importantes entre la CAC et le SITREC.  Le développement de ce réseau cyclable est toutefois limité par des barrières importantes constituées des principaux axes routiers (A 35, RD 83, RD 415,...) ferrés et fluviaux (l'Ille notamment).  Les aménagements réalisés sont plutôt de qualité même si certains aménagements présentent des dysfonctionnements (fin brutale de piste cyclable,...), notamment dans les secteurs où les différents niveaux de compétences d'aménagement de la voirie se croisent.
<b>Aménagements complémentaires</b>			✓	Le territoire de la CAC et du SITREC comporte de nombreux aménagements complémentaires aux aménagements cyclables qui permettent de favoriser la pratique des cycles : stationnement vélo, jalonnement, ... En effet, il n'est pas toujours possible de créer une piste ou une bande cyclable pour séparer les vélos du reste des utilisateurs, et dans ce cas d'autres aménagements prennent le relais (jalonnement, partage de la voirie, ...).
<b>Politique modes doux</b>	✓			Il n'existe pas de réelle politique à l'échelle du périmètre du PDU pour les déplacements des modes doux, mais cela est directement lié aux compétences exercées par la CAC et le SITREC. Il faudrait veiller à la cohérence des aménagements effectués entre les différentes autorités compétentes : CAC, communes, Conseil Général.  La politique cyclable est actuellement organisée essentiellement par le CG et les communes et une politique communautaire au niveau de la CAC doit être initiée (elle devrait débiter avec la réalisation du schéma cyclable : actions d'accompagnement, de sensibilisation et de communication pour favoriser l'utilisation des modes doux à l'échelle de la CAC).
<b>Accessibilité</b>		✓		Les aménagements récemment effectués, notamment les traversées de bourgs de villages, permettent de faciliter les déplacements de tous les piétons et notamment les PMR. Tous ne sont pas conformes à la législation, mais les Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des espaces publics sont en cours de réalisation sur les communes du territoire et devraient permettre de définir les secteurs prioritaires pour les aménagements à réaliser.

# PARTIE 2 :

## *ENJEUX ET SCENARII DU PDU*



## 1. Des enjeux généraux pour le PDU de Colmar et ses environs....

Deux enjeux généraux peuvent être rappelés car ils sont globalement communs à tous les PDU puisqu'ils répondent aux objectifs fixés par la loi et aux objectifs du SCOT.

### ↳ Favoriser la cohérence entre l'urbanisation et l'offre en déplacement

**L'organisation spatiale du territoire, les infrastructures et services de transport, hérités de l'histoire antérieure, expliquent la demande actuelle de déplacement et la répartition modale.**

Ainsi, les questions de densité, de forme urbaine, de localisation d'équipements, qui ont des implications lourdes sur le système des déplacements vont devoir être abordés dans le PDU en lien avec les orientations du SCOT. Celui-ci préconise de renforcer l'agglomération centrale, de maîtriser l'étalement urbain et d'organiser le développement de l'habitat au plus près des lignes de TC. **A ce titre une plus grande cohérence territoriale doit donc être recherchée dans le cadre du PDU.** Le travail à engager sur les scénarios du PDU sera marqué par cet éclairage réciproque et par le dialogue permanent entre urbanisme et déplacements.

### ↳ Garantir une bonne accessibilité pour tous et la sécurité de chacun dans ses déplacements

**La liberté de se déplacer est un droit dont personne ne doit être exclu pour des raisons physiques, économiques ou sociales.** Ce droit doit pouvoir s'exercer dans de bonnes conditions de sécurité et de manière durable. Le droit de se déplacer par le mode de transport de son choix va de paire avec un droit à la sécurité dans son déplacement. Répondre à cet enjeu nécessite de construire une agglomération où chacun puisse se déplacer dans des conditions satisfaisantes de transport et de sécurité, quel que soit le mode de transport choisi.

**Cela sous-entend offrir une alternative pour les personnes qui n'ont pas accès à un mode de transport individuel (voiture notamment) ou qui souhaitent s'en passer mais également de limiter les exclusions sociales et assurer le droit au transport en garantissant des possibilités de déplacements pour les publics spécifiques : personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les jeunes,...**

A cela s'ajoute le besoin de renforcer la sécurité pour tous les usagers, quel que soit le mode de déplacement.

### ↳ Préserver l'environnement et améliorer le cadre de vie

**La préservation de l'environnement est une des finalités premières d'un PDU.** Dans le cadre du PDU cela passe autant par une politique globale de maîtrise du trafic routier que par des actions plus ponctuelles. **Préserver l'environnement c'est avant tout lutter contre la pollution automobile : pollution sonore (bruit), atmosphérique (qualité de l'air), visuelle, ...** Cela correspond bien aux objectifs du SCoT qui visent à limiter les nuisances en général ainsi qu'à rationaliser et optimiser la consommation d'énergie. Cependant, il ne s'agit pas de diaboliser la voiture qui offre un service de transport individuel de grande qualité mais plutôt de maîtriser son utilisation dans l'espace contraint d'une agglomération pour concilier cadre de vie et système efficace de déplacements.

## 2. .... Et des enjeux thématiques plus spécifiques liés au territoire

La politique des déplacements menée depuis plusieurs années sur Colmar et ses environs a permis de développer des actions en faveur des transports collectifs, de l'intermodalité, du stationnement... Elles sont à des stades d'avancement très différents. Certaines actions sont au stade de la réflexion tandis que d'autres sont déjà mises en œuvre et doivent être prolongées, intensifiées....

Ainsi, certains objectifs thématiques du futur PDU tels qu'ils sont présentés ci-après ne sont pas totalement nouveaux. En effet, ils s'appuient sur les constats du diagnostic mais peuvent déjà correspondre à des éléments inscrits dans l'action politique mais leurs intitulés sont repris dans un cadre de processus d'amélioration continue, de poursuite des efforts engagés, de contributions locales aux enjeux nationaux (Grenelle, ...).

### ↳ Les enjeux liés au réseau viaire et à la circulation

L'augmentation des flux automobiles sur la dernière décennie (+9 % à +56% selon les axes) et la congestion sur les entrées de Colmar aux heures de pointe posent question. La place de la voirie donnée aux modes doux est relativement importante par rapport à d'autres agglomérations mais celle donnée aux TC reste faible. Les traversées de village posent problème avec une vitesse élevée des véhicules et par conséquent un sentiment d'insécurité pour les autres utilisateurs de la voirie.

Deux enjeux se dégagent :

- 1- Maîtriser le recours et la place accordée à l'automobile
- 2- Tendre vers un usage partagé et cohérent de la voirie

### ↳ Les enjeux vis-à-vis des transports collectifs

Au cœur du PDU se trouve le développement des transports collectifs. Ils répondent aux besoins de mobilité des populations qui ne peuvent avoir accès à un autre mode de déplacement soit parce qu'ils n'ont pas l'autorisation légale d'utiliser la voiture ou un deux-roues motorisé (scolaires, jeunes), soit parce qu'ils n'ont pas les moyens physiques ou financiers d'un autre choix. Ils constituent la clientèle dite « captive » des transports collectifs. **Mais faire des transports collectifs une alternative à la voiture, c'est avoir l'ambition d'y attirer des automobilistes actuels et futurs par la qualité et la performance des transports collectifs, tant routiers que ferroviaires.**

L'offre TC sur le territoire est très hétérogène mais avec une bonne couverture spatiale même si le réseau reste centré sur Colmar avec deux pôles de connexion majeurs. La refonte du réseau mise en place à l'été 2010 a apporté des améliorations avec un redéploiement de l'offre.

**Les différents réseaux de transport doivent à terme fonctionner comme un système global de transport.** Pour les usagers, l'accès aux différents opérateurs doit devenir ouvert et possible avec un même titre : c'est l'objet du développement de la billettique. Mais cet objectif ne peut être réalisé que si physiquement les connexions entre les réseaux s'effectuent dans des conditions confortables et sûres.

Aujourd'hui le potentiel intermodal est important, la pratique est encouragée mais les pôles de connexion restent à conforter. Le territoire peut profiter des haltes ferroviaires déjà implantées sur le territoire.

**Deux enjeux se dégagent :**

- 1- Rééquilibrer et rendre plus attractive l'offre en TC**
- 2- Permettre la connectivité et la lisibilité de tous les réseaux**

#### ↳ Les enjeux liés au stationnement et aux livraisons

**Le stationnement constitue un levier important d'une politique de déplacements, en influant sur le choix du mode de déplacement et en permettant de réguler la circulation des véhicules motorisés.** Le stationnement est source d'attractivité pour les fonctions résidentielles et commerciales des centres urbains et cœurs de village, mais également facteur d'occupation des espaces publics et de gêne pour les piétons, les vélos et les transports collectifs quand il n'est pas maîtrisé. **La gestion des marchandises et des livraisons est vitale à l'économie.** Par voie de conséquence, le PDU s'attache à permettre aux véhicules de livraisons l'accès aux commerces et activités des centres-villes et villages dans de bonnes conditions

Par rapport à l'offre existante, il apparaît une tension modérée au niveau du stationnement. En cœur d'agglomération l'offre de stationnement est suffisante, ainsi l'outil « stationnement » comme facteur décisif pour favoriser l'usage des TC ou autres modes alternatifs n'est pas en place sur l'agglomération.

Sur l'ensemble du territoire se retrouve du stationnement illicite qui peut gêner les déplacements pour les autres modes.

La zone piétonne du cœur d'agglomération est difficile à livrer.

**Deux enjeux retenus :**

- 1- Utiliser l'outil stationnement comme levier pour favoriser le report modal**
- 2- Ajuster les réglementations de stationnement et de livraisons dans et vers les centres**

### ↳ Les enjeux pour les modes doux

**Les modes doux constituent, avec les transports collectifs, le cœur du PDU. Ils représentent une alternative privilégiée pour les déplacements de courte distance dans les villages et les centres urbains.** En mode unique ou en complément d'autres modes de déplacement, la marche à pied et le vélo doivent retrouver une place essentielle dans les déplacements quotidiens. **Ils ont un rôle déterminant à jouer dans la diminution du trafic automobile et de la pollution dans les centres villes, avec un enjeu majeur de santé publique.**

Les aménagements piétons existants sont de qualité avec la récente création de nouveaux aménagements en centre bourg et la mise en place de PAVE. Cependant, la place du piéton est parfois réduite au profit du vélo et de la voiture.

Le linéaire cyclable existant est important avec 112 km existants et 82 km en projet, il est complété par un jalonnement adéquat et du stationnement adapté.

Les enjeux retenus :

- 1- Réaffirmer la place de la marche
- 2- Poursuivre l'irrigation cyclable du territoire

### ↳ Les enjeux vis-à-vis des livraisons de marchandises et des PL

**La gestion des marchandises et des livraisons est vitale à l'économie.** Par voie de conséquence, le PDU s'attache à permettre aux véhicules de livraisons l'accès aux commerces et activités des centres-villes et villages dans de bonnes conditions. **Mais il est aussi nécessaire de s'interroger sur la circulation des PL sur le territoire. Ces derniers, bien qu'ils soient une nécessité pour la ville locale, sont souvent perçus comme une nuisance sonore et une source d'insécurité.**

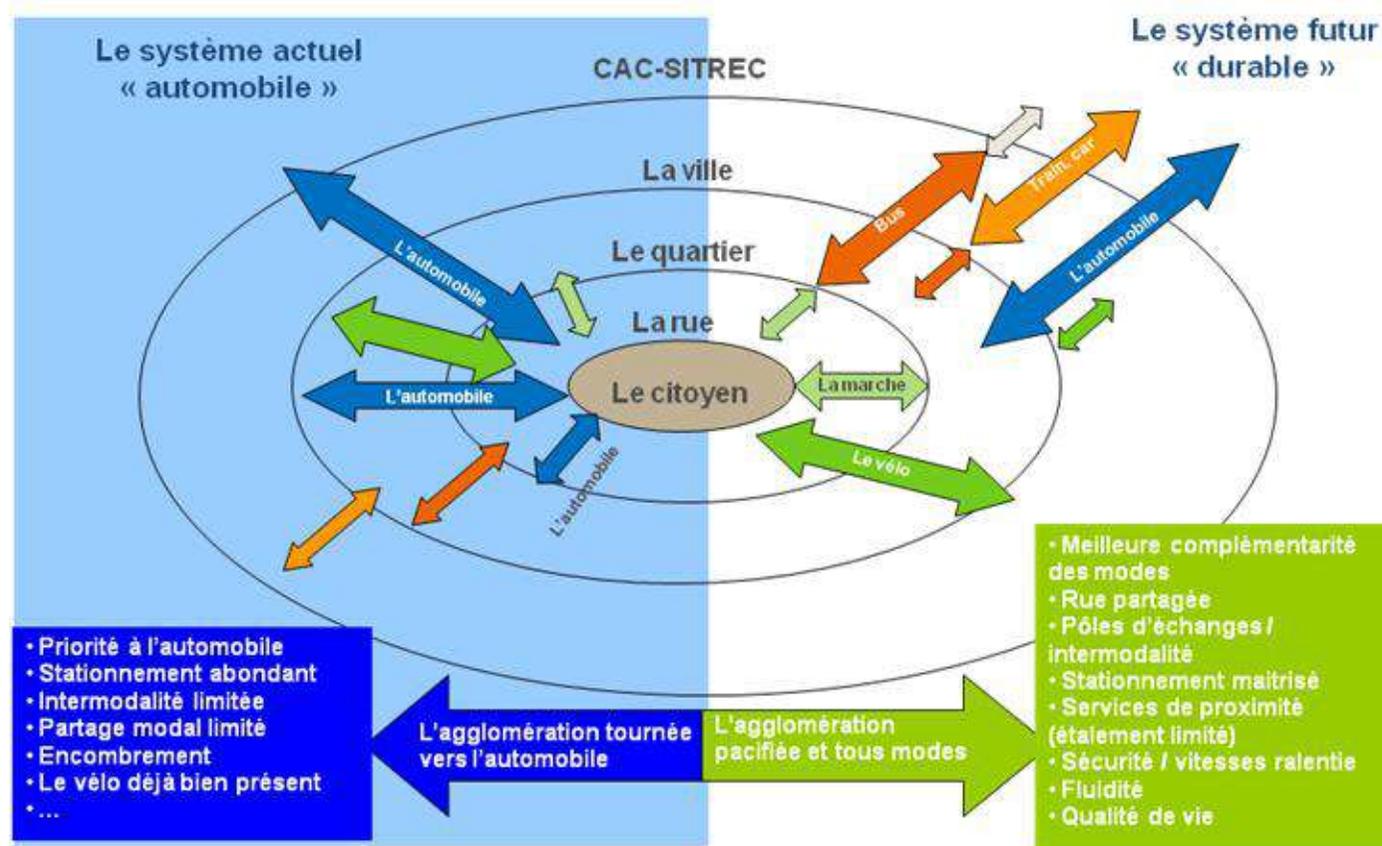
Les flux de transit PL sont importants sur le territoire et tendent à augmenter, mais restent localisés sur les axes principaux. Le territoire étant traversé par le principal axe routier Alsacien du Nord au Sud.

Il n'y a pas de réflexion globale communautaire dans l'objectif de canaliser le trafic des poids lourds, mais des actions locales basées sur des arrêtés communaux. Concernant les livraisons de marchandises, il n'est pas constaté de réelle prise en compte de cette problématique à l'échelle globale du territoire, l'intensité des problèmes générés par les livraisons est limitée au centre de Colmar.

### ↳ Le concept de synthèse et de tendance d'évolution du PDU

**Le PDU a pour mission et pour ambition de développer toutes les alternatives à l'automobile.** L'objectif n'est pas de diaboliser la voiture, ce qui serait un non-sens, mais de faire en sorte que l'usage de celle-ci ne soit ni exclusive, ni une entrave, comme c'est trop souvent le cas aujourd'hui, à la pratique d'autres modes de déplacement que sont les transports collectifs, les deux-roues et la marche à pied.

Le schéma résume les enjeux du PDU de Colmar et ses environs avec la volonté de passer d'un système automobile à un système durable qui s'inscrit dans une complémentarité entre les modes. Pour cela, les modes doux seront privilégiés pour les déplacements de proximité et l'automobile plutôt réservés aux déplacements plus longs, où les TC ne sont une alternative.



### ↳ Synthèse des impacts des enjeux thématiques

L'ensemble des enjeux thématiques définis permet de répondre partiellement ou totalement aux objectifs du SCOT en fonction des obligations d'un PDU. Mais dans tous les cas, aucun n'est contradictoire avec les orientations du SCOT arrêtées dans le PADD.

CAC	SITREC	Enjeux	Impact sur le rééquilibrage E/O	Impact sur baisse du trafic automobile	Impact sur fréquentation des TC	Impact usage des modes doux	Impact sur l'environnement
×	×	Maîtriser le recours et la place donnée à l'automobile	★★	★★★	★★	★★	★★★
×	×	Tendre vers un usage partagé et cohérent de la voirie	★	★★	★★	★★★	★★
×	×	Rééquilibrer et rendre plus attractive l'offre en TC	★★★	★★	★★★		★★★
×	×	Permettre la connectivité et la lisibilité de tous les réseaux	★	★	★★★	★	★★
×	×	Utiliser l'outil stationnement comme levier pour favoriser le report modal	★	★★	★★★	★	★★
×	×	Ajuster les réglementations de stationnement et de livraisons dans les centres	★★	★★★	★★	★★	★★
×	×	Réaffirmer la place de la marche	★	★★		★★★	★★
×	×	Poursuivre l'irrigation cyclable du territoire	★	★★		★★	★★

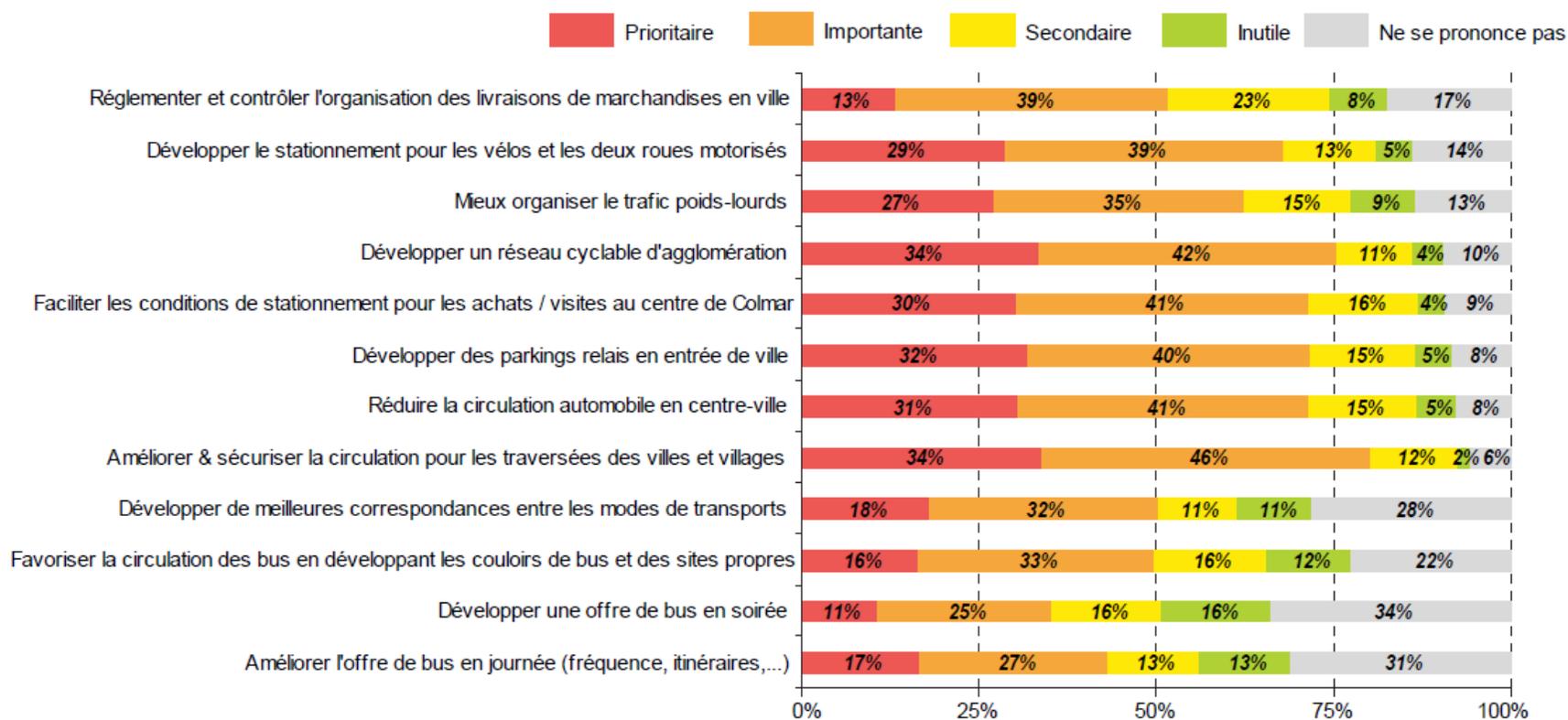
× enjeux importants et × enjeux moins prioritaires

### 3. Les scénarii du PDU

L'intérêt de la méthode des scénarii est multiple, elle permet d'ouvrir le champ des réflexions, d'argumenter et comparer plusieurs programmes d'actions, leurs contenus et leurs effets attendus, d'organiser la concertation autour d'un ou plusieurs choix et de dégager des priorités.

➤ **Quatre scénarii plus ou moins volontaristes ont été élaborés, en regroupant les actions opérationnelles nécessaires pour répondre**

- aux objectifs généraux du PDU définis par loi,
- aux enjeux plus locaux issus des constats du diagnostic présentés ci avant,
- aux attentes des citoyens telles qu'elles apparaissent dans le graphique ci-dessous et où les 3 actions jugées prioritaires concernent aussi bien la circulation en voiture qu'à vélo et en transports collectifs.



source : Enquête déplacements PDU CAC et SITREC - Juin 2009

La philosophie des quatre scénarii contrastés et plus ou moins volontaristes pour un projet à long terme :

#### ↳ Le scénario 1

Le premier scénario, dit « **au fil de l'eau** » est composé des tendances actuelles définies dans le diagnostic et d'actions que mène aujourd'hui l'agglomération. Il est repris dans le document pour montrer comment le territoire évoluerait si aucun engagement n'est pris.

#### ↳ Le scénario 2

Le second scénario dit du « **libre choix** » ne privilégie pas un mode en particulier, il prévoit donc un développement de tous les modes de transport en maillant et couvrant le territoire par des réseaux (transports collectifs, deux roues, voirie). Il incite à aller vers les modes alternatifs tout en étant peu dissuasif face à l'usage de la voiture particulière.

#### ↳ Le scénario 3

Le troisième scénario est celui dit du « **choix des transports alternatifs** » donne la priorité aux modes alternatifs. Plus ambitieux, il propose d'optimiser les mesures visant à favoriser les modes alternatifs à la voiture particulière en maîtrisant l'usage de celle-ci.

#### ↳ Le scénario 4

Le quatrième scénario est celui dit « **objectif Grenelle** ». Très ambitieux, il propose un développement très important des modes alternatifs et une politique beaucoup plus coercitive vis-à-vis de l'automobile afin d'atteindre localement les objectifs nationaux du Grenelle en matière de baisse des émissions de CO<sub>2</sub>.

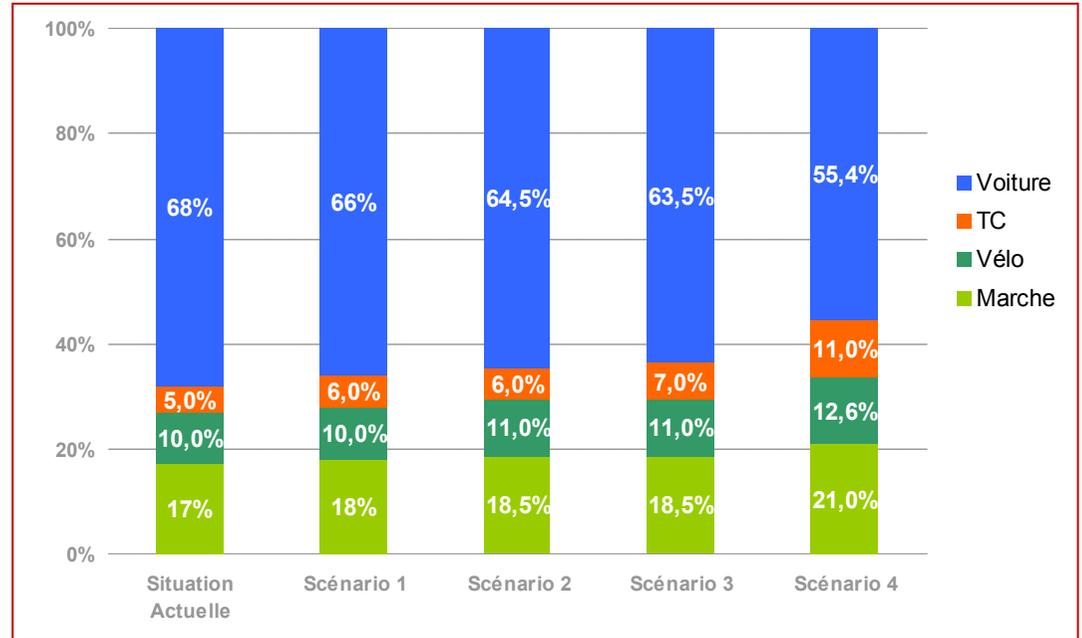
Chaque scénario représente un niveau d'intervention différent de la collectivité en faveur des différents modes de transports (soit pour le limiter soit pour le développer). **Afin de permettre au maître d'ouvrage d'arrêter en connaissance de cause son choix sur le scénario à développer en termes de programmes d'actions dans le projet de PDU, une analyse multicritères des scénarii a été menée.**

Différents critères ont permis la comparaison :

- le niveau des objectifs atteints vis-à-vis des obligations légales,
- la pertinence avec les objectifs du PDU,
- l'impact sur la répartition modale, le report modal de la VP vers les TC,
- les effets sur l'environnement,
- les coûts de mise en œuvre,...

**Impact des scénarii sur les parts modales à horizon 2020**

Pour chaque action définie dans les scénarii, nous avons estimé l'impact qu'elle aura sur les différents secteurs de l'agglomération. Plus le scénario est volontariste, plus la part modale de l'automobile diminue au profit de celle des modes alternatifs.

**Evolution de la mobilité quotidienne en automobile à horizon 2020 selon les scénarii et type d'urbanisation**

Les actions du PDU n'ont pas le même impact suivant la tendance en matière d'urbanisme :

- Densification démographique d'après les préconisations volontaristes du SCOT Colmar-Rhin-Vosges ;
- Densification démographique maximale (*tous les nouveaux habitants seraient uniquement localisés dans la ville centre de l'agglomération. Hypothèse peu plausible servant de uniquement de point de comparaison*).

Nombre de déplacements quotidiens en automobile sur le territoire

Secteurs	SANS PDU	SCENARIO 1	SCENARIO 2	SCENARIO 3	SCENARIO 4
Situation actuelle	<b>244 377</b>				
Hypothèse de densification de la population d'après le SCOT	<b>265 627</b> (+8,7%)	<b>260 378</b> (+6,5%)	<b>253 654</b> (+3,8%)	<b>250 160</b> (+2,4%)	<b>218 000</b> (-17,9%)
Hypothèse maximale de densification de la population	<b>262 066</b> (+7,2%)	<b>256 644</b> (+5%)	<b>249 720</b> (+2,2%)	<b>246 106</b> (+0,7%)	<b>212 250</b> (-19%)

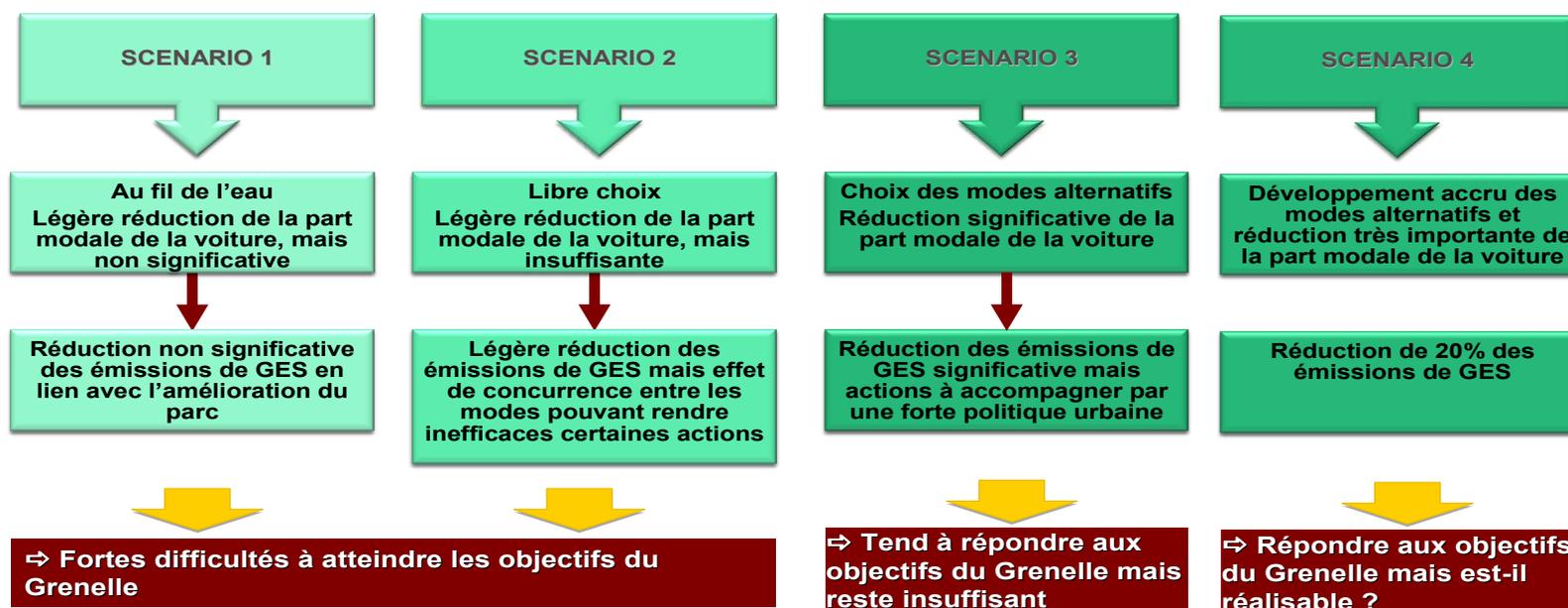
Avec une densification de l'urbanisation, on rapproche les lieux de vie (domicile, travail, loisirs, ...), ce qui diminue le nombre de déplacements en voiture. Dès lors que l'on introduit l'évolution de la population, la baisse observée précédemment en termes de parts modales de la VP n'implique pas une diminution systématique du nombre de déplacements en automobile. A partir du scénario 3 et avec une politique d'urbanisme raisonnée (action inscrite dans le SCOT) cela commence à garantir la limitation des déplacements en automobile sur le territoire. La baisse du scénario 4 ne semble pas forcément réaliste.

### ➤ Quel scénario pour répondre à quelle ambition environnementale ?

L'importance de la répartition de la nouvelle population (densification des polarités) est soulignée par un gain d'émissions plus significatif.

*Estimations réalisées avec Impact ADEME à partir du nombre de déplacements automobiles estimés en 2020 selon chaque scénario en intégrant les réductions des émissions de GES liée à l'amélioration du parc de véhicules*

	Sans PDU	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 4
2020 avec densification selon le SCOT	-2.1%	-4.2%	-6.6%	-7.9%	-20%
2020 avec densification maximale	-3.4%	-5.6%	-8.1%	-9.6%	-21,8%

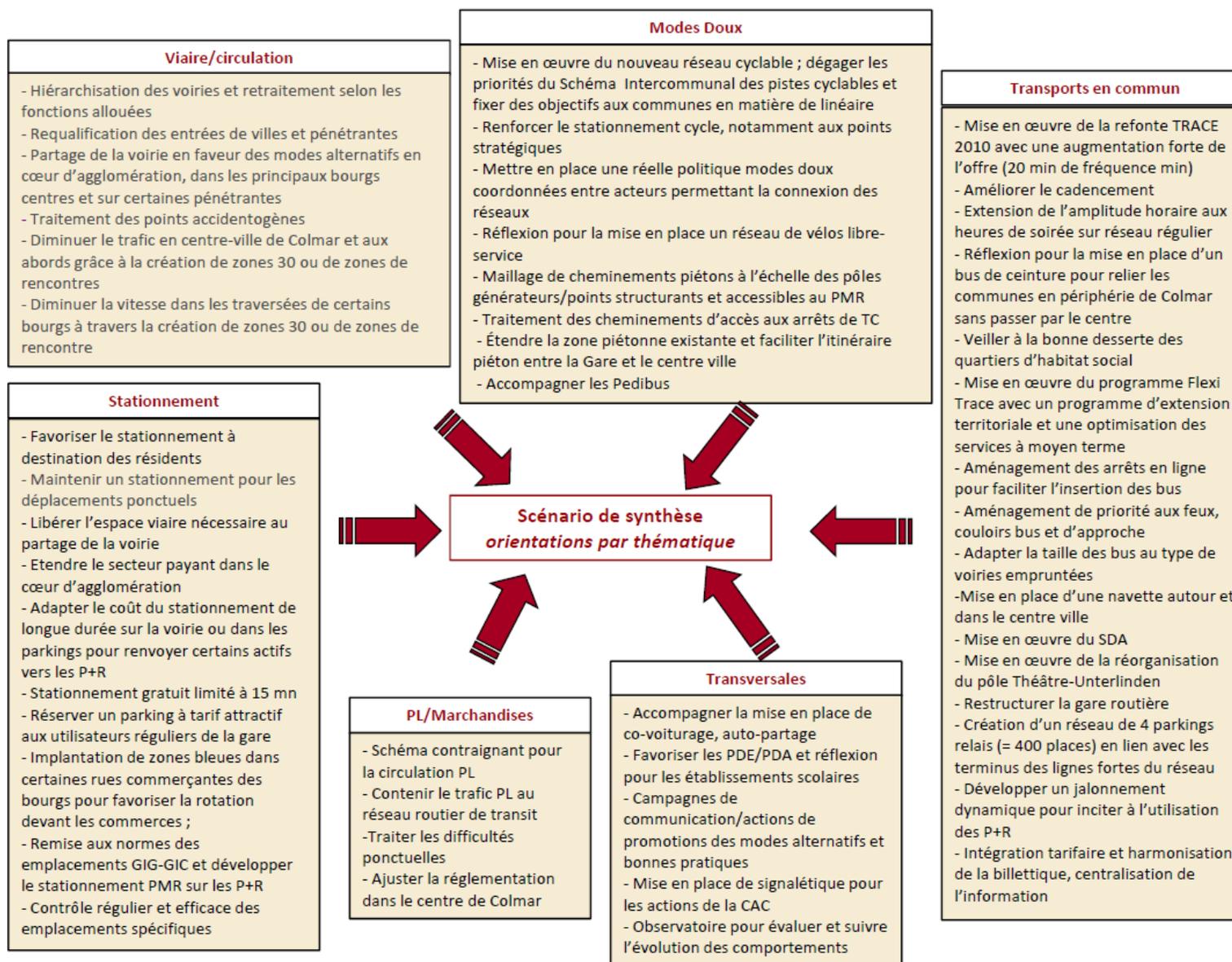


## 4. Le choix d'un scénario de synthèse proche du scénario 3

Après comparaison des 4 scénarii, il a été fait le choix d'un scénario de synthèse qui correspond globalement au scénario 3 avec quelques ajustements. Il intègre des éléments du scénario 4 en matière d'offre sur les modes alternatifs et il est un peu moins coercitif vis-à-vis de l'automobile (des éléments du scénario 2 et 3).

Thématiques	Situation actuelle sans PDU	Scénario du PDU :
Trafic automobile	 <b>Hausse du trafic et risque de saturation de l'agglomération</b>	 à  Maintien du niveau actuel du fait de la hausse de la population <span style="float: right;">Baisse du trafic environ de 4% de la part modale</span>
Transport collectif		 (estimation à + 1% de part modale)
Intermodalité		
Modes doux		 à  (estimation à + 1,25% de part modale)
Evolution des émissions de GES	 à 	 (estimation à - 8,8%)
Réponse aux exigences légales	<b>Non</b>	<b>Oui</b> Répond aux exigences réglementaires

### Les orientations thématiques du scénario retenu



# PARTIE 3 :

## *LE PLAN D' ACTIONS*



**La réponse aux orientations du scénario du PDU de la Communauté d'Agglomération de Colmar (CAC) et du PDU du Syndicat Intercommunal des Transports des Environs de Colmar (SITREC) donnant les lignes directrices de la politique déplacement de la Collectivité, est déclinée sous forme d'un programme de 21 actions à mettre en œuvre sur la période 2012 – 2021 environ.**

Chacune des actions est présentée sous forme d'une fiche synthétique précisant les objectifs de l'action, ses modalités de mise en œuvre, les objectifs à atteindre, les indicateurs de suivis, les acteurs concernés, ...

**La CAC et/ou le SITREC pourront prendre directement en charge les actions relevant de leurs compétences, alors que pour d'autres, chacune des entités aura un rôle d'initiateur, de coordinateur et/ou de soutien auprès des organismes, AOT, partenaires ou collectivités compétents.**

## Réseau viaire, Circulation, Livraisons



- Action 1** : Adapter l'aménagement de la voirie aux différents usages et usagers
- Action 2** : Sécuriser et pacifier la traversée des bourgs en mettant en place un véritable partage de la voirie
- Action 3** : Requalifier les principales entrées de villes et pénétrantes
- Action 4** : Adapter la réglementation sur les livraisons de marchandises

## Stationnement



- Action 5** : Faire évoluer la réglementation du stationnement
- Action 6** : Mettre en place un contrôle efficace du stationnement et dissuader le stationnement illicite

## Transports Collectifs & intermodalité



- Action 7** : Développer l'offre des transports collectifs urbains pour attirer une nouvelle clientèle
- Action 8** : Améliorer la vitesse commerciale des bus
- Action 9** : Envisager la mise en place d'une navette TC en centre-ville
- Action 10** : Développer l'intermodalité
- Action 11** : Développer un réseau de Parcs-Relais

## Modes doux



- Action 12** : Mettre en œuvre un réseau cyclable cohérent sur l'ensemble du territoire
- Action 13** : Améliorer le stationnement des cycles
- Action 14** : Encourager la mise en place d'un système de vélos partagés
- Action 15** : Améliorer la qualité des cheminements piétons

## Actions transversales



- Action 16** : Mise en place d'un observatoire du PDU
- Action 17** : Assurer une mobilité accessible pour tous
- Action 18** : Promouvoir l'écomobilité pour les déplacements des pendulaires et scolaires
- Action 19** : Sensibiliser la population sur une mobilité sûre et respectueuse de l'environnement
- Action 20** : Promouvoir la démarche PDU
- Action 21** : Assurer une cohérence entre politiques d'urbanisme et de déplacements

# Action 1

## Adapter l'aménagement de la voirie aux différents usages et usagers



### Constat du diagnostic

- La hiérarchisation des voies sur le territoire pose actuellement peu de problèmes. Mais parfois, certains usagers (piétons, vélos) ou modes (bus) ne bénéficient pas d'aménagements de voirie adaptés à l'usage souhaité.
- L'accidentologie des cycles et des piétons est assez élevée dans certains lieux.

### Objectifs à atteindre / effets attendus

- Adapter l'aménagement de la voirie à tous les types d'usagers (vélos, piétons, VL, PL ...) et à l'usage qui en est fait (transit, distribution, ...).
- Réorganiser le trafic à l'échelle du territoire et diminuer l'accidentologie.
- Canaliser les flux de poids lourds sur les voiries susceptibles de mieux les supporter et aménagées à cet effet et rendre cohérentes les réglementations actuelles.

### Mesures à mettre en place

D'une manière globale, le réseau routier qui irrigue le territoire est organisé en étoile autour de la ville centre, Colmar. Mais de manière plus fine, chaque axe composant cette trame viaire dispose d'une fonction (actuelle ou à venir) qu'il convient d'identifier afin d'adapter les aménagements existants pour que chacun des modes de déplacements puissent emprunter cet axe en toute sécurité.

#### Etape 1 : Caractériser la voirie existante

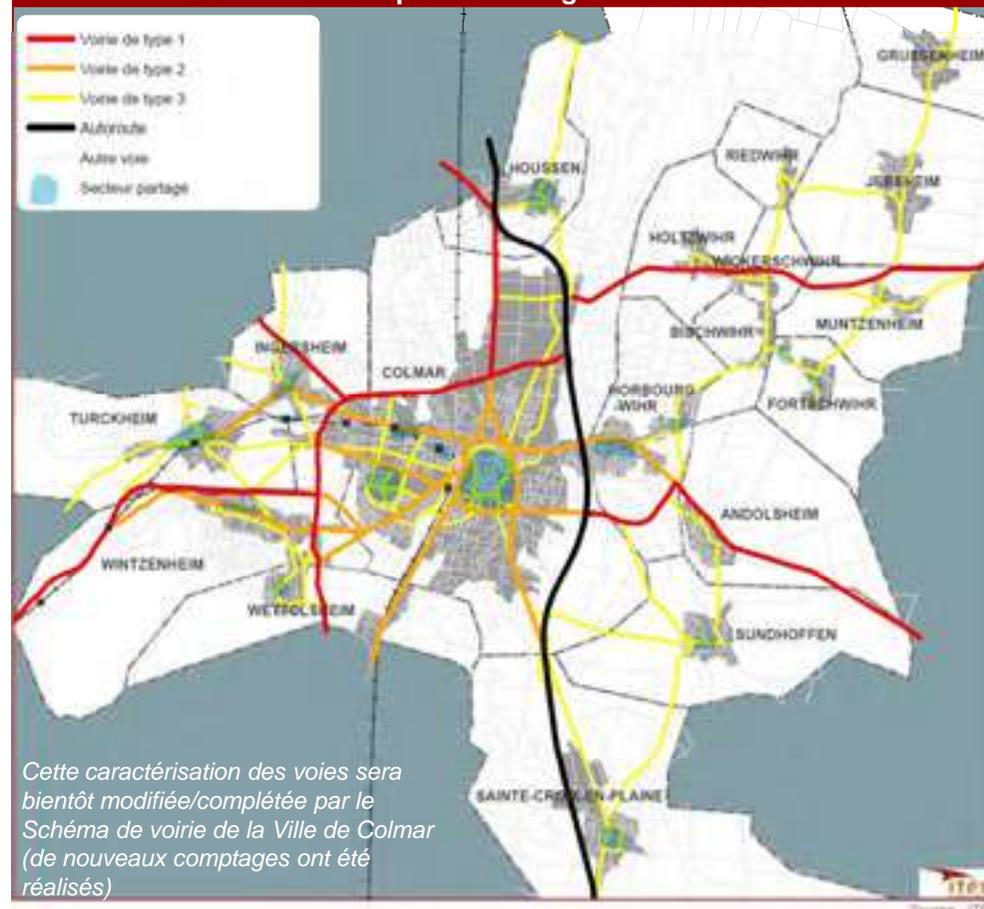
Un réseau de voirie se définit par l'usage et les fonctions des axes routiers sur un territoire déterminé :

- **Les voies de type 1 assurent le transit national** (voire internationale) et régional, et l'accès au territoire depuis et vers l'extérieur ;
- **Les voies de type 2, les liaisons principales au sein du périmètre** entre les pôles du territoire et notamment le centre urbain de Colmar ;
- **Les voies de type 3 constituent les liaisons secondaires au sein du périmètre** pour les échanges de proximité entre communes, et interne à la commune en milieu urbain ;
- **Les voies de type 4** (dans les zones bleues sur la carte) **accueillent le trafic local de desserte** des bourgs, quartiers .... et un flux piéton dense (cf action 17).

Type	Longueur	% du réseau
Voirie de type 1	43 Km	4%
Voirie de type 2	39 Km	3%
Voirie de type 3	109 Km	9%
Voirie de type 4	64 Km	5%
Autres voies	900 Km	76%
Autoroutes	34 Km	3%

Prendre en considération les projets de voirie pour adapter la hiérarchisation :  
A échéance du PDU, soit 10 ans, la hiérarchisation est globalement figée.  
Au-delà, la création potentielle d'un barreau sud pourrait réorganiser les flux et impliquer de nouvelles fonctions pour certains axes.

### Préconisations pour l'aménagement des voiries



# Action 1

## Adapter l'aménagement de la voirie aux différents usages et usagers



### Mesures à mettre en place (suite)

#### Etape 2 : Définir les aménagements à mettre en place pour chacun des modes de déplacements (VL, PL, vélos, piétons)

Préconisations fournies à titre indicatif ne tenant pas compte des contraintes existantes éventuelles

Type	Fonction de la voie	Objectif(s)	Préconisations d'aménagements selon les modes			
			Voiture	TC	Vélos	Piétons (cœur de bourg)
<b>Voirie de type 1</b>	Transit national (voire international) et régional, accès au territoire depuis et vers l'extérieur	Fluidité et sécurité des véhicules légers et des poids lourds, sécurité pour les flux cyclistes	Voie rapide hors milieu urbain, dispositif permettant de réduire la vitesse en traversée de village (aménagement de l'entrée de ville, dispositifs de ralentissements,...)	Arrêt aménagé en ligne en milieu urbain	Aménagement de pistes cyclables, ouvrages de franchissement (pont ou tunnel) équipés pour les vélos	Sécurisation des principales traversées : passages piétons en deux temps, à feux...ouvrage de franchissement (pont ou tunnel) équipés pour les piétons
<b>Voirie de type 2</b>	Assure les liaisons principales au sein du périmètre entre les pôles du territoire et notamment le centre urbain de Colmar	Fluidité et sécurité de tous les modes de déplacements : piétons, vélos, circulations agricoles, transports publics, véhicules légers (VL) et poids lourds (PL). Performance des transports publics, continuité du réseau cyclable	Voie rapide hors milieu urbain, dispositif permettant de réduire la vitesse en milieu urbain	Voies réservées bus, aménagements favorables aux TC (priorité bus aux feux, suppression des arrêts en encoche, ...)	Pistes ou bandes cyclables	Zones 30 minimum, Zones de rencontre, plateaux piétons <i>(hors Colmar)</i>
<b>Voirie de type 3</b>	Liaisons secondaires au sein du périmètre pour les échanges de proximité entre communes, et interne à la commune en milieu urbain	Circulation de véhicules légers apaisée, liaisons piétons et cycles confortables, facilités de circulation pour les transports publics, circulation des poids lourds limitée	Circulation apaisée pour les VL et limitée aux seules livraisons/enlèvements pour les PL	Aménagements favorables aux TC (priorité bus aux feux, arrêts en ligne ...) dans les zones de conflits	Bandes cyclables ou jalonement	Plateaux piétons ponctuels
<b>Voirie de type 4</b>	Trafic local de desserte des centres bourgs, centres-villes et des équipements	Circulation de véhicules légers apaisée, liaisons piétons et cycles confortables, facilités de circulation pour les transports publics et les véhicules agricoles. Circulation des poids lourds limitée (desserte locale)	Circulation apaisée pour les VL et limitée aux seules livraisons/enlèvements pour les PL	Pas d'aménagements spécifiques (juste point d'arrêt en ligne) car ligne de TC de desserte de quartier	Partage de la voirie, vélos sur chaussée sans aménagement spécifique (hors jalonement), contre sens cyclable à créer sur voie à sens unique, stationnement vélo près des pôles locaux	Partage de la voirie : zones 30, zones de rencontre, plateaux piétons, plateaux surélevés
<b>Autres voies</b>	Fonctions diverses : chemins ruraux, maillage de quartiers résidentiels,...	Circulation sécurisée de tous les usagers	Pas d'aménagements spécifiques nécessaires à condition que la circulation de tous les modes soit aisée			

# Action 1

## Adapter l'aménagement de la voirie aux différents usages et usagers

### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :



### Les intérêts :



### Mesures à mettre en place (suite)

#### Étape 3 : Mettre en place un jalonnement efficace pour garantir une orientation des flux en cohérence avec la hiérarchisation fonctionnelle / lancement d'une étude de jalonnement

Un jalonnement directionnel efficace permet que le trafic de transit ne circule pas sur des voies non adaptées ou dans les centres urbains. Il a pour vocation le rabattement cohérent des flux (automobiles, PL, vélos et piétons) vers les axes qui leurs sont appropriés.

**Gestion des flux de transit :** Sur les voiries de type 3, le jalonnement directionnel rabattra les usagers vers les axes de niveau 1 et 2.

**Jalonnement des points structurants du territoire :** Un jalonnement efficace des points structurants présents sur le territoire paraît aisé lorsque ces derniers sont placés à proximité immédiate des voies principales. En revanche, il sera nécessaire de porter la question du jalonnement des lieux structurants du territoire situés en marge des axes pour limiter au maximum la perméabilité du territoire.

**Un jalonnement qui n'est pas réservé qu'aux automobilistes :** il doit être multimodal et s'adresse aux VL, aux PL, aux vélos et aux piétons. C'est déjà le cas sur les itinéraires cyclables proposés par le Conseil Général, mais il doit être renforcé à l'échelle de la CAC et du SITREC. Le jalonnement piéton existe également, mais principalement sur la ville de Colmar et orienté pour les touristes. Il devra être complété pour orienter les piétons et cyclistes vers les principaux points structurants.

**La CAC et le SITREC doivent donc lancer rapidement (2011) une étude de jalonnement, prenant en compte les différents types de besoins (piétons, vélos, VL, PL) tout en respectant la classification des voies établie.**

#### Étape 4 : Définir et mettre en place un schéma de circulation PL

##### Concertation entre les acteurs en amont de la définition d'un schéma PL et réalisation d'une étude pour un schéma communautaire

Créer une instance de concertation regroupant tous les partenaires liés au transport de marchandises (collectivités publiques, transporteurs, CCI, industriels, commerçants ...) pour définir les itinéraires prioritaires du schéma PL en lien avec la hiérarchisation fonctionnelle définie (ex : type 1 et 2)

##### Mettre en application et faire respecter le schéma d'itinéraires et de circulation poids lourds

- Jalonnement directionnel spécifique pour les PL pour orienter les flux PL sur les axes définis (à prévoir dans l'étude jalonnement)
- Adapter la **réglementation** au niveau de chacune des communes pour assurer la cohérence au niveau de l'ensemble du territoire de la mise en œuvre du schéma

##### Communiquer sur la mise en œuvre du schéma PL

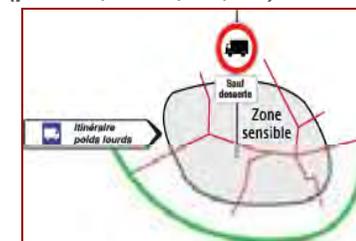
Les mesures (schéma itinéraires PL, réglementations...) et réalisations (création d'aires de stationnement...) visant la réglementation du transport et des livraisons de marchandises en ville devront être relayées au niveau local (sensibilisation des transporteurs, information des sociétés GPS ...)



Jalonnement adapté à la desserte locale des points structurants



Jalonnement cyclable de qualité, adapté à la circulation de transit et de points structurants



### Objectif Chiffré

Étude du jalonnement et schéma PL à réaliser en 2012

### Indicateurs de suivis

- Comptages avant / après VL et PL sur certains axes
- Évolution de la vitesse (bus, VL) sur les axes requalifiés
- Évolution de la part modale des modes doux, du nombre de PL, d'accidents ... selon la typologie des axes
- Mesures comparatives de la qualité de l'air et du bruit
- Satisfaction transporteurs, industriels, commerçants, ...

### Coûts

- Coût de l'étude jalonnement et schéma PL : 40 K€
- Coûts des travaux de mise en œuvre : fonction de l'ampleur des travaux.
- Jalonnement : entre 150 et 300€/ panneau

### Maître d'ouvrage

- Etude : CAC et SITREC
- Coût des aménagements des voiries à la charge des différents maîtres d'ouvrage selon leur domanialité (Communes, CG,...)

# Action 2

## Sécuriser et pacifier la traversée des bourgs en mettant en place un véritable partage de la voirie



### Constat du diagnostic

- Des modes doux qui ne sont pas toujours bien considérés sur certains axes (notamment la marche).
- Un trafic routier qui génère des nuisances pour les riverains (bruit, pollution, accidents, ...).
- D'après l'enquête réalisée en Juillet 2009 auprès de 1000 personnes du territoire, la diminution de la circulation en centre-ville est jugée prioritaire pour 31% des enquêtés et importante pour 41% (inutile pour 5%).
- D'après cette même enquête, améliorer et sécuriser la circulation pour les traversées de villes et villages est prioritaire pour 34% des enquêtés et importante pour 46% (inutile pour 2%).

### Objectifs à atteindre / effets attendus

- Réduire la vitesse et le sentiment d'insécurité routière pour renforcer le développement des modes doux, et améliorer leur efficacité vis-à-vis de la voiture.
- Réduire l'accidentologie tous modes sur les axes traités (81% des accidents du territoire ont lieu en secteur aggloméré).
- Assurer l'accessibilité de la voirie dans les secteurs centraux pour les PMR.

### Mesures à mettre en place

#### Pourquoi partager la voirie?

Un réel partage de la voirie **entre tous les usagers apaise la circulation**. Cet effort de mixité passe notamment par l'adoption de principes et d'aménagements de réduction des vitesses en ville et permet d'améliorer la sécurité de tous, de réduire le bruit, d'améliorer le confort de chacun et la convivialité de la rue.

Ces zones sont principalement implantées là où la vie locale est prépondérante, c'est-à-dire où l'affluence de tous les usagers (vélos, piétons, voitures, ...) est forte (centres-bourgs, abords des gares, ...) et nécessite d'accompagner les plus vulnérables.

#### Étape 1 : Localiser la mesure

La carte page suivante présente les secteurs prioritaires de réflexion pour l'implantation de zones à vitesse maîtrisée et voirie partagée pour l'amélioration de la sécurité dans les centres bourgs.

La mesure porte sur l'étude des possibilités de limiter la vitesse (de 20 à 30 Km/h) prioritairement dans les secteurs centraux (zonage bleu). Il n'est pas question de créer systématiquement des zones 30 sur l'ensemble des axes.

L'objectif est d'offrir une perméabilité piétonne dans les espaces les plus urbains : les secteurs prioritaires d'aménagement concernés sont ceux où la vie locale est prépondérante. Ils vont générer des flux piétons importants qui nécessitent la sécurisation des voiries empruntées par de réels aménagements permettant la cohabitation de tous les modes.

#### Étape 2 : Choisir les outils réglementaires adaptés



- **La Zones 30** : Zone affectée à la **circulation de tous les usagers**. La vitesse des véhicules est limitée à 30 Km/h. Toutes les chaussées sont à **double sens pour les cyclistes**, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.



- **La Zone de rencontre** : zone affectée à la **circulation de tous les usagers**. Les **piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée** sans y stationner et **bénéficient de la priorité sur les véhicules**. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 Km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. L'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.



- **L'Aire piétonne** : zone affectée à la **circulation des piétons** de façon temporaire ou permanente, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. **La circulation des cycles y est autorisée au pas** (sauf dispositions particulières).

Statut de la zone ou de la voie	 aire piétonne	 zone de rencontre	 zone 30	 agglomération
Vitesse maximale	Allure du pas	20 km/h	30 km/h	50 km/h
Équilibre vie locale / circulation	 vie locale	 vie locale	 vie locale	 circulation

source CERTU

# Action 2

## Sécuriser et pacifier la traversée des bourgs en mettant en place un véritable partage de la voirie

### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :

- Financier  
1 2 3 4 5
- Décisionnel  
1 2 3 4 5
- Opinion  
1 2 3 4 5

### Les intérêts :

- Réponse aux besoins  
1 2 3 4 5
- Cadre de vie  
1 2 3 4 5
- Report modal  
1 2 3 4 5



### Mesures à mettre en place (suite)

#### Étape 3 : Accentuer les aménagements de voirie

L'aménagement des zones de partage de la voirie doit impérativement être complétée par des aménagements de voirie qui obligent l'automobiliste à réduire son allure en entrant dans la zone. Un panneau « zone 30 » seul, a peu d'effet sur la circulation automobile s'il ne s'accompagne pas d'aménagements de voirie complémentaires.

#### Les aménagements de voirie pour ralentir les véhicules

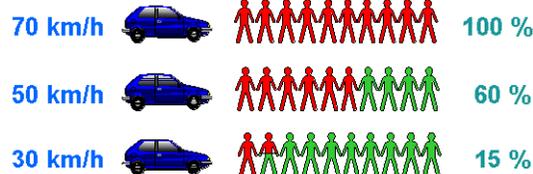
Les possibilités sont nombreuses : les surélévations de chaussée, les ralentisseurs (coussins berlinois si passage de bus), les rétrécissements de chaussée (en tenant compte des largeurs minimales pour la circulation des bus, services de secours et pistes cyclables), les chicanes, ...

Aménagement d'une Zone 30 de qualité à Houssem : chaussée surélevée, traitement de la zone en couleur pour accentuer le ralentissement des véhicules.



La diminution des vitesses de circulation des véhicules permet aussi de réduire le différentiel de performance qui existe entre les déplacements automobiles et les déplacements en TC ou modes doux.

En termes de sécurité, les apports de ces zones sont réels. Par exemple, à 50 Km/h, un piéton renversé par un véhicule a une probabilité de décéder de 60 %. A 30 Km/h, cette probabilité n'est plus que de 15 %.



Tous ces aménagements doivent prendre en compte les normes d'accessibilité pour les PMR (les UFR doivent pouvoir se déplacer, les mal-voyants se repérer dans l'espace et en toute sécurité sans mobilier gênant,...)



**Objectif Chiffré**  
**Doubler le linéaire de Zones pacifiées d'ici 5 ans**

#### Indicateurs de suivis

- Recenser et cartographier les aménagements de partage de la voirie existant
- Etudier l'évolution des Km aménagés par année
- Etudier l'évolution de l'accidentologie tous modes dans les secteurs centraux et mener des campagnes de vitesse

#### Coûts

- Coût d'une zone apaisée : environ 300 €/ml (mais cela peut atteindre 1 000 €/ml selon les aménagements).

#### Maître d'ouvrage

- Dépend de la domanialité des voies

Le Conseil Général du Haut Rhin peut participer au financement de certains aménagements de voirie

# Action 3

## Requalifier les principales entrées de villes et pénétrantes



Réseau viaire

### Constat du diagnostic

- La circulation est souvent difficile sur les principales pénétrantes (Rue de la Semm, Route de Neuf Brisach,...), il s'agit des principaux points noirs de circulation (16% des enquêtés rencontrent des difficultés pour l'entrée sur Colmar).
- La circulation sur ces axes est importante (jusqu'à plus de 20 000 véhicules/j) et la place de l'automobile importante.
- L'accidentologie est élevée sur ces axes.

### Objectifs à atteindre / effets attendus

- Diminuer l'accidentologie de tous les modes sur les entrées de ville et les principales pénétrantes.
- Encourager l'utilisation des modes doux sur ces axes où la circulation automobile prend une place prépondérante.
- Améliorer la performance des TC sur ces axes pour les rendre concurrentiels à la voiture.
- Diminuer et organiser le trafic automobile.

### Mesures à mettre en place

#### Etape 1 : Localiser les axes à traiter

Le diagnostic a mis en évidence certaines difficultés de circulation notamment aux heures de pointe (hyper pointe du matin : 7h45 – 8h), sur les entrées de Colmar.

8 entrées sont prioritaires pour cette action :

- La Route de Strasbourg
- La Route de Neuf Brisach
- La rue de la Semm
- La Route de Bâle
- La Route de Rouffach
- L'avenue du Général De Gaulle
- La Route d'Ingersheim
- L'avenue de l'Europe / Liberté

Ces axes revêtent un caractère très « routier » ce qui encourage une vitesse élevée des automobilistes.

Ces axes (voirie de type 2) sont un passage important pour les VL, PL, TC, et vélos. Tous ces modes doivent pouvoir cohabiter en toute sécurité. Pour cela, ces axes doivent être requalifiés.

### Requalification des entrées de villes



Source : Images Google maps, Données Accidentologie DDE 68 (Accidents 2003 à 2007, ZAAC 2002 à 2006)

# Action 3

## Requalifier les principales entrées de villes et pénétrantes

### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :



### Les intérêts :



### Mesures à mettre en place (suite)

#### Étape 2 : Définir les principes d'aménagement en lien avec la hiérarchisation fonctionnelle

Les aménagements préconisés ont pour objectif de :

- Diminuer la largeur de la voie pour réduire la vitesse des voitures et accorder plus de place aux autres modes ;
- Permettre un cheminement sécurisé des cycles (pistes ou bandes cyclables) ;
- Permettre un cheminement accessible et sécurisé pour les piétons (trottoirs d'au moins 1m50, passages piétons sécurisés,...) ;
- Faciliter la circulation des bus (voie réservée bus, aménagements favorables aux feux,...) ;

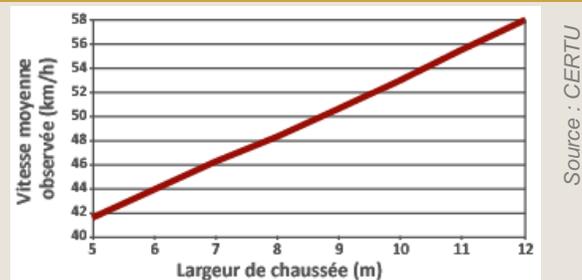
Cette mesure doit s'accompagner d'une baisse du trafic VL. Pour cela, elle doit être organisée de manière corrélée avec d'autres actions : développement des TC, mise en place de Parc-Relais, développement des modes doux,...

#### Étape 3 : Budgétiser et coordonner les travaux entre les partenaires (domanialités différentes)

Ces axes importants pour la circulation locale appartiennent au Conseil Général 68. Il faut que tous les partenaires travaillent ensemble pour approuver et budgétiser les travaux et définir ensemble un calendrier de réalisation, cohérent avec l'ensemble des mesures à mettre en place. Des campagnes d'information du public devront être prévues.

### « Le savez vous ? »

La vitesse moyenne des automobilistes en Ville est proportionnelle à la largeur de la voirie.



**Objectif Chiffré**  
50% des aménagements réalisés sous 5 ans

### Indicateurs de suivis

- Mesure de trafic et vitesse sur les axes réaménagés
- Evolution de l'accidentologie tous modes sur ces axes
- Evolution des parts modales

### Coûts

- Coûts variables en fonction des aménagements réalisés

### Maître d'ouvrage

- Dépend de la domanialité des voies et des types d'aménagement réalisés

Le traitement des entrées d'agglomération : ces entrées sont essentielles en termes de sécurité, sera éligible à titre dérogatoire, l'ensemble des aménagements, sur 30 mètres au-delà du panneau d'agglomération. (cg68.fr)

## Adapter la réglementation sur les livraisons de marchandises



### Constat du diagnostic

- Des problèmes ponctuels liés aux livraisons concentrés sur Colmar centre, du fait notamment :
  - des aires de livraison pas toujours utilisées ;
  - des horaires qui ne satisfont pas toujours les commerçants (livraisons avant 11h) car de plus en plus de commerces n'ouvrent qu'à 10h ;
  - une cohabitation difficile entre les véhicules de livraisons et les touristes ;
- Même si dans les autres communes, les camions sont stationnés au plus près des commerces les difficultés restent très peu nombreuses.

### Objectifs à atteindre / effets attendus

- Eviter les conflits d'usage entre les livraisons et la circulation générale.
- Rendre plus cohérente la réglementation actuelle avec les rythmes des activités du CV et proposer des solutions alternatives à la présence des véhicules sur certains secteurs critiques.
- Améliorer la lisibilité et l'utilisation des aires de livraison pour les chauffeurs livreurs.

### Mesures à mettre en place

#### Etape 1 : Engager la concertation entre les acteurs pour essayer d'ajuster la réglementation en vigueur sur le centre ville de Colmar

L'instance de concertation, commune à celle menant la réflexion sur le schéma PL, pourra aussi s'engager sur l'ajustement de la réglementation actuelle.

En effet, un compromis visant à satisfaire l'ensemble des partis sera recherché. **(trouver un compromis pour satisfaire les commerçants en limitant les conflits entre véhicules et terrasses des restaurants ... )**

#### La réglementation devant s'articuler autour de 4 objectifs :

- Prendre en compte l'évolution du rythme d'ouverture des commerces et des besoins de livraisons/enlèvements ;
- Pérenniser le commerce de CV face aux zones commerciales périphériques où la réglementation est moins stricte (pas de difficultés pour stationner, pas de tranches horaires).
- Promouvoir la qualité de vie dans le centre-ville et améliorer la cohabitation avec les terrasses de café et de restaurants ...
- Limiter la pollution dans le centre-ville en optimisant la taille des véhicules aux besoins des livraisons et enlèvements.

L'adoption d'une nouvelle réglementation pourra se concrétiser par la mise en place d'une charte qualité / respect « livraisons en ville » signée de l'ensemble des partenaires.

#### Etape 2 : En fonction du résultat de la concertation avec les commerçants, il pourrait être étudié la mise en œuvre de système de facilitation sur les secteurs les plus contraints

Il s'agit à travers cette action, d'étudier la faisabilité/rentabilité de créer un espace logistique de proximité pour la zone de l'hypercentre de Colmar pour permettre d'adapter les rythmes d'enlèvements/ livraisons à ceux d'ouverture des commerces, tout en limitant les nuisances pour les cafés, restaurants et plus globalement pour les piétons (le dernier Km parcouru en ville est le plus polluant) s'il n'y a pas de possibilité de trouver un ajustement satisfaisant de la réglementation.

L'objectif, à travers ces espaces logistiques est d'offrir un système de facilitation pour les livraisons du centre-ville dans le cadre d'une limitation des conditions d'accès et de circulation à des zones où la présence des véhicules de livraisons n'est pas souhaitée .

**Ainsi, un Espace Logistique Urbain (ELU) ou Centre de Services et de Transfert de Colis (CSTC) est implanté à proximité du centre-ville sur une zone facile d'accès pour les transporteurs.** Les transporteurs, s'ils le souhaitent, livrent le fret aux heures qui les arrangent sur cette mini plate-forme logistique (dans l'idéal avant ou après les « heures de pointe » et sans être tributaire de la réglementation). Depuis cette plate-forme les livraisons sont mutualisées et effectuées par des véhicules spécifiques, propres et peu encombrants, mais qui garantiront aux commerçants les mêmes conditions de livraisons (véhicules électriques, triporteurs,...)

*Cette action va dans le sens de l'Agenda 21 de Colmar*

# Action 4

## Adapter la réglementation sur les livraisons de marchandises

### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :

- Financier  
1 2 3 4 5
- Décisionnel  
1 2 3 4 5
- Opinion  
1 2 3 4 5

### Les intérêts :

- Réponse aux besoins  
1 2 3 4 5
- Cadre de vie  
1 2 3 4 5
- Report modal  
1 2 3 4 5



### Mesures à mettre en place (suite)

#### Etape 3 : Optimiser l'accueil des véhicules de livraisons de marchandises dans les rues commerçantes de Colmar et des principaux centres bourgs

Il faut faciliter les livraisons pour les livreurs en améliorant les conditions de stationnement, ... grâce à une meilleure définition (marquage, taille, aménagements) et localisation des aires de livraison correspondant à la demande.

#### Recenser les aires existantes et valider le nombre de places nécessaires :

Une aire de livraison de marchandises est préconisée pour 100 mètres de linéaire commercial et pour 50 m de linéaire s'il y a présence de commerces alimentaires.

De plus, la localisation des places de livraison devra prendre en compte l'accès aux établissements bancaires avec des aires de convoyeurs de fonds.

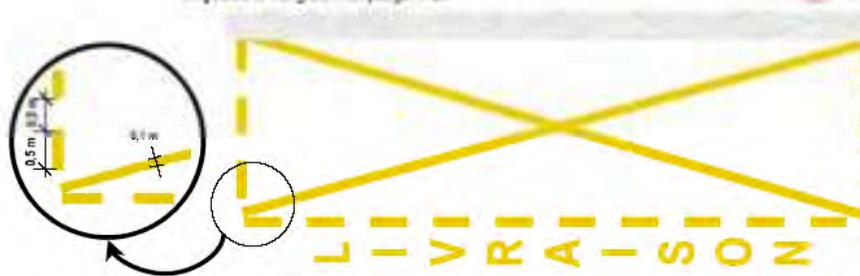
**Renforcer l'utilisation des aires de livraison en les mettant aux normes :** l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (annexe 3 de la Loi SRU) fixe très précisément les caractéristiques auxquelles doivent répondre les aires de livraison en termes de marquage.

### Aménagement des aires de livraison

#### OBLIGATOIRE

Instruction interministérielle sur la signalisation routière - 31 juillet 2002

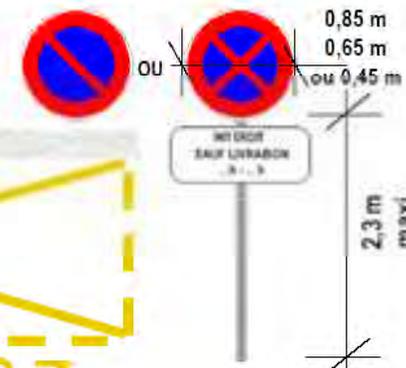
"La délimitation des emplacements réservés pour l'arrêt des véhicules effectuant un chargement ou un déchargement de marchandises est réalisée avec un marquage en **ligne discontinue** de type T2 de largeur 2u et de couleur **jaune**. L'emplacement est barré d'une **croix en diagonale** par ligne continue de largeur 2u et de couleur **jaune**. Le marquage est accompagné par l'inscription du mot **"LIVRAISON"** en **jaune** le long du marquage T2."



#### FACULTATIF

SAUF POUR LES DISTINCTIONS D'HORAIRE

- Panneau B6a interdisant le stationnement
- OU Panneau B6d interdisant l'arrêt et le stationnement
- Panneau M6f distinguant l'horaire ou autre mention



### Objectif Chiffré

Engager la concertation sur la réglementation en 2012

### Indicateurs de suivis

- Nombre de réunions annuelles du comité de concertation
- Nombre d'infractions liées au non respect de la réglementation sur les livraisons
- Evolution du nombre d'aires de livraison et du nombre de commerces situés à plus de 50 mètres d'une aire de livraison

### Coûts

- Concertation sur la réglementation : pas de coût direct
- En fonction de la concertation Etude de faisabilité d'un système de facilitation par un cabinet spécialisé : 20 K€ -
- Création d'une aire de livraison : environ 3 000 € par place
- Marquage au sol : 150 €/aire

### Maître d'ouvrage

- Communes
- CAC et SITREC pour l'étude

# Action 5

## Faire évoluer la réglementation du stationnement



### Constat du diagnostic

- L'offre, notamment dans les espaces les plus concurrentiels apparaît comme suffisante et n'incite pas au report modal
- 54% des enquêtés ne sont pas satisfaits du stationnement automobile dans le centre de l'agglomération, mais cela est plus le fait d'une logique de stationnement au plus près plutôt que d'une inadéquation entre l'offre et la demande
- Un stationnement délicat aux abords de la gare de Colmar
- Des poches où cohabitent secteur gratuit et payant dans le centre de Colmar

### Objectifs à atteindre / effets attendus

- Une réglementation fine et adaptative selon les secteurs et les usagers
- Favoriser le stationnement à destination des résidents et pour les déplacements ponctuels (visiteurs, achats et services de proximité)
- Une diminution progressive de l'usage de l'automobile en hyper-centre et report modal pour les usagers disposant d'offre alternative
- Libérer l'espace viaire nécessaire au partage de la voirie

### Mesures à mettre en place

#### Etape 1 : Partager les principes de la réglementation

Pour qu'une politique de stationnement soit un véritable outil de la mobilité, certains principes doivent être respectés.

- Adopter un stationnement préférentiel pour les résidents
- Faciliter et garantir un stationnement pour les visiteurs
- Dissuader le stationnement gratuit en hyper-centre pour les actifs pendulaires

#### Pourquoi réglementer le stationnement ?

La spécialisation des espaces de stationnement permettra d'offrir des possibilités de stationnement différenciées selon les lieux.



Type de stationnement	Ventouse & longue durée	Moyenne durée	Courte durée & Très courte durée	Résidents
	↓	→	↗	↗
Objectif de satisfaction	Baisser la satisfaction de ces usagers (les pendulaires principalement) afin de les inciter à se stationner à l'extérieur du secteur, ou sur des parcs bien identifiés et tarifés et/ou à pratiquer un report modal vers les modes alternatifs à l'automobile.	Un stationnement de moyenne durée ne doit pas être encouragé. Cependant, selon les motifs, les usagers doivent être en mesure de se stationner en limite du secteur contraint. Cela pourra correspondre à une zone intermédiaire limitée dans le temps sur les franges de la zone réglementée.	Primordial pour la vie d'un centre-ville, il est nécessaire d'offrir à ces usagers la possibilité de stationner dans les meilleures conditions et au plus près des secteurs commerçants. La réglementation instaurée favorisera la rotation garantira la disponibilité de places pour les visiteurs.	Stationnement à favoriser. Il faut encourager les résidents à laisser leurs véhicules sur le lieu d'habitat et à utiliser un autre mode de transport. Il faudra une tarification spécifique pour ces usagers.

## Mesures à mettre en place (suite)

## Etape 2 : Proposition d'évolution de la réglementation

Pour Colmar :

**- Extension de la zone réglementée**

La zone de réflexion pour l'extension du secteur réglementé payant concerne un secteur interne à la double rocade de circulation de l'hypercentre. Dans cette zone de nombreux espaces sont gratuits et souvent pris d'assaut par les actifs et leurs véhicules ventouses aux dépens des visiteurs, ....

**- Engager une réflexion sur la tarification****- Conserver des parcs pour les actifs sur les extérieurs du CV**

C'est le cas du parc Dreyfus par exemple qui doit être plutôt utilisé par les actifs du CV que les utilisateurs de la gare (900 places à 10 min à pieds de l'hypercentre).

**- Bien délimiter les zones de courte et longue durée**

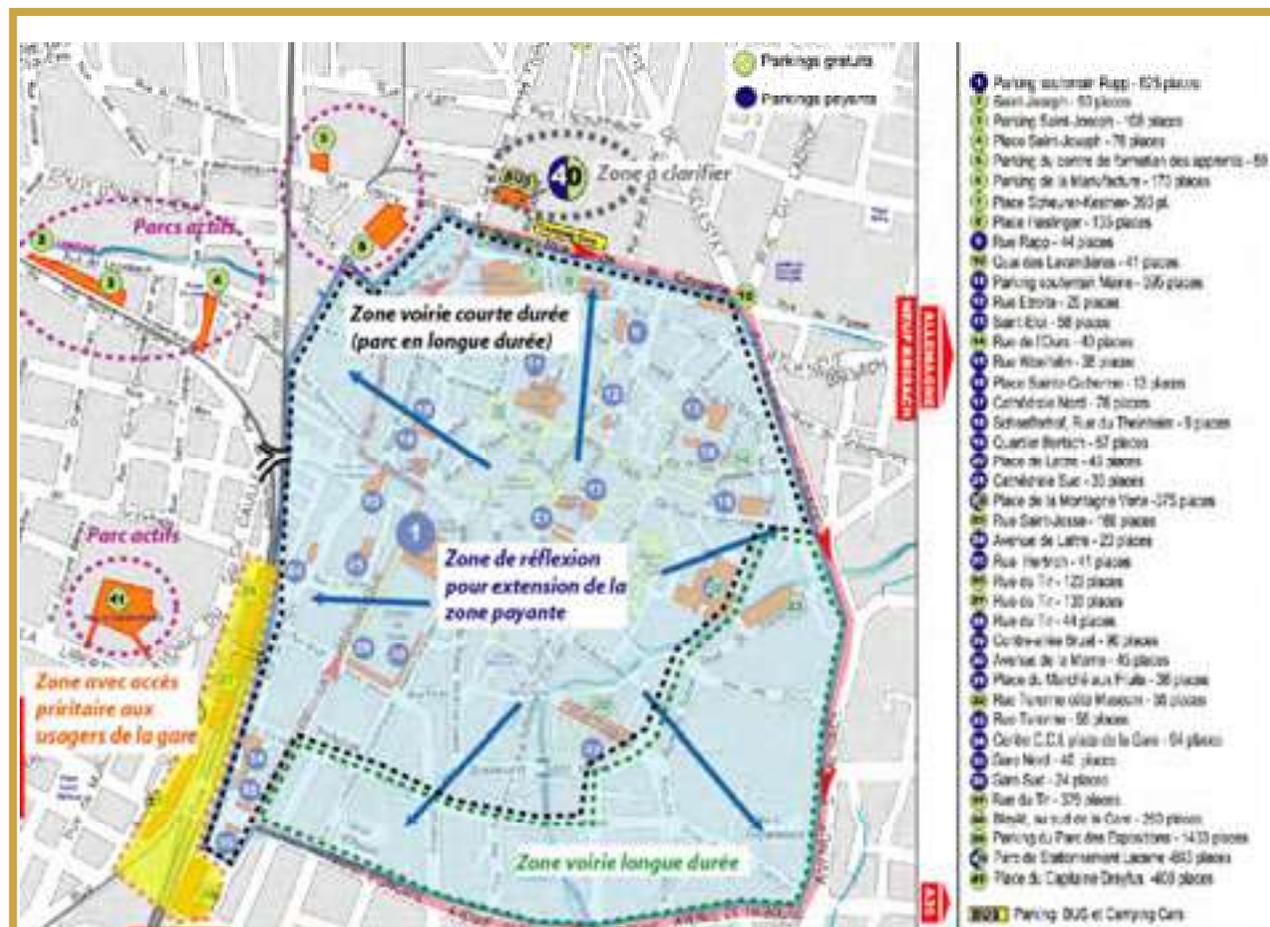
Un découpage plus simple de la zone de stationnement de courte et longue durée sur voirie. Seule la partie sud du CV pourrait être en zone longue durée équivalente à la zone verte actuelle.

**- Revoir le stationnement autour de la gare**

Il semble important que les parcs aux abords de la gare puissent être utilisés en priorité par les pendulaires utilisant le train.

**- Réfléchir à des zones limitées dans le temps (hors résidents) pour limiter les effets de bords autour de la zone payante****- Généraliser la tarification résidents sur la voirie.**

## Exemple de pistes d'évolution de la réglementation du stationnement sur Colmar centre



# Action 5

## Faire évoluer la réglementation du stationnement

### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :



### Les intérêts :



### Mesures à mettre en place (suite)

#### Pour les autres communes :

#### Mener une campagne de marquage des places dans les petites communes

Une campagne de matérialisation au sol des espaces de stationnement devra être engagée dans certains bourgs afin de limiter le stationnement anarchique sur les trottoirs et le long de la voirie.



Dans certains bourgs, les rues sont très larges et les places de stationnement peuvent être marquées au sol, sur la chaussée.

Marquer les places de stationnement permet de limiter le stationnement illicite, dangereux pour les piétons et les PMR.

#### Limiter le stationnement dans le temps

Pour les communes ayant une certaine activité commerciale (Ingersheim, Turckheim, Wintzenheim, Horbourg-Wihr et Houssen), envisager une limitation de durée (zone bleue) pour les artères commerçantes. Cela permet d'avoir une bonne rotation sur les places de stationnement près des commerces.

### Une décision communale en matière de stationnement

La compétence stationnement est du ressort de chacune des villes de la CAC et du SITREC, ainsi ces exemples de politique de stationnement préconisée dans le cadre du PDU comme répondant aux enjeux légaux en matière d'utilisation de l'outil stationnement et de maîtrise du trafic automobile est illustratif. La décision finale d'évolution en matière de politique de stationnement et les orientations retenues sont laissées à la discrétion de chaque conseil municipal.

### Objectif Chiffré

Un **taux de rotation supérieur à 5** dans les secteurs réglementés de courte durée.

### Indicateurs de suivis

- Taux d'occupation et de rotation par période, par secteur réglementé
- Taux de paiement = taux de respect, par période et secteur
- Taux de stationnement illicite
- Evaluation de la politique résidents et de la satisfaction lors du renouvellement de la carte

### Coûts

Coûts pour l'extension de la zone payante :  
 - horodateur entre 8 et 12 K€ ;  
 - aménagement d'un parc en surface avec barrières et caisses automatiques : 60 à 100 K€

### Maître d'ouvrage

- Communes

# Action 6

## Mettre en place un contrôle efficace du stationnement et dissuader le stationnement illicite



### Constat du diagnostic

- Une offre de stationnement importante nécessitant un contrôle important pour assurer le fonctionnement de la politique de stationnement en place
- Un taux de paiement relativement faible et un non-respect de la réglementation
- Un stationnement illicite sur trottoir gênant « la marche » récurrent dans les communes extérieures

### Objectifs à atteindre / effets attendus

- Limiter le stationnement des pendulaires au sein des secteurs où le stationnement est le plus concurrentiel
- Favoriser l'attractivité commerciale du territoire
- Assurer le respect des réglementations
- Dissuader le stationnement sauvage

### Mesures à mettre en place

Afin d'assurer un meilleur respect des règles en matière de stationnement, **plusieurs outils pour améliorer le contrôle du stationnement peuvent être mis en place :**

#### Étape 1 : Définir les mesures de sensibilisation

Une campagne de sensibilisation pourrait être menée auprès de la population pour :

- montrer les problèmes occasionnés par le stationnement illicite (pour les PMR, les vélos, les piétons,...)
- informer sur l'évolution de la réglementation,
- montrer les gestes d'incivisme qui seront désormais lourdement pénalisés.

Aujourd'hui, l'information sur le stationnement dans les villes porte avant tout sur l'offre ou sa tarification. Mais, il est également primordial d'entreprendre une campagne de sensibilisation s'orientant sur les raisons des réglementations de stationnement, les conséquences des abus en matière de stationnement (stationnement sauvage) et des gênes occasionnées, permettant de sensibiliser les usagers à un meilleur respect des réglementations.

### Exemple de campagne de communication sur La Ville de Lyon

**Constat :** Le stationnement illicite à Lyon condamnait largement les TC de surface et accentuait la saturation du réseau en cœur de ville.

**Actions :** Ainsi, parallèlement à la mise en place d'une **nouvelle politique de stationnement** (basée sur des zones facilement identifiable par rapport à leurs noms, Presto, Chrono, Tempo) la municipalité a décidé de **réprimer massivement les abus en matière de stationnement.**

Ainsi, dans un souci de prévenir la population et d'inverser le sentiment d'injustice, **une campagne humoristique a été menée sur ce thème.**



# Action 6

## Mettre en place un contrôle efficace du stationnement et dissuader le stationnement illicite

### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :



### Les intérêts :



### Mesures à mettre en place (suite)

#### Etape 2 : Se doter d'un personnel suffisant et améliorer l'organisation des tournées pour contrôler efficacement le stationnement

L'objectif est de **contrôler efficacement les zones réglementées pour faire fonctionner la réglementation (et notamment la rotation souhaitée) et de dissuader le stationnement sauvage**. Il faut que les tournées soient souples dans leurs itinéraires et les équipes d'agents doivent pouvoir intervenir rapidement. Les zones bénéficiant d'une réglementation doivent être sillonnées par les agents durant l'amplitude journalière où la réglementation s'applique.

Il convient de varier les horaires de passage (alternance matin et après-midi) afin d'éviter un paiement stratégique de la part des commerçants et actifs.

Le stationnement nocturne et ses abus doivent également être réprimés grâce à des actions ponctuelles en soirée (après 22h) pour verbaliser le stationnement interdit et gênant.

#### Piste de réflexions pour rendre les agents

##### plus mobiles... les VTT :

*Des agents plus mobiles  
= un contrôle plus efficace  
...exemple de l'utilisation de VTT*



Un trajet identique, aux mêmes heures, conduit inévitablement à une baisse de la qualité du contrôle. Il faut donc offrir aux agents de contrôle des moyens de déplacements rapides (VTT) qui permettent une forte mobilité sur un vaste territoire tout en donnant une image jeune, dynamique et écologique.

#### Proposer des stages de formation des agents

Dialogue avec l'usager, mise en situation, optimisation du contrôle, conseils pour une meilleure efficacité ...

#### Pistes de réflexion = L'agent d'accueil - encaisseur

Faire évoluer la fonction de verbalisateur à celle d'encaisseur.

- Un agent est affecté à la surveillance de 30 à 50 places de stationnement
- L'agent peut directement solliciter les usagers pour le paiement de la durée de stationnement souhaitée ou contrôler les tickets des horodateurs
- Si l'usager reprend son automobile avant la fin de son stationnement, la différence de tarif lui est rendue par l'agent, dans le cas contraire, l'usager doit s'acquitter du reste à payer

#### Exemple : les résultats de l'expérimentation « Agents Encaisseurs » à Dijon

Taux de rotation : + 23 %  
Taux de places libres : + 3 %  
Rapport heures payées/heures stationnées : 99 %  
Nombre de PV divisé par 10

Les usagers plébiscitent ce système à Dijon :  
71 % d'opinions favorables  
21 % d'opinions plutôt favorables

**Le taux de paiement moyen observé est de l'ordre de 33% sur les places payantes en voirie sur Colmar en 2010 (contre 35% en moyenne en France)**

**Si le taux de paiement augmente de 1% sur les quelques 2 000 places en voirie, les recettes supplémentaires par an s'élèveront à 45 000 €.**

### Objectif Chiffré

**2013**

**Dépasser un taux moyen de paiement de 35% sur voirie.**

### Indicateurs de suivis

- Taux de paiement = taux de respect, par période et secteur
- Taux de stationnement illicite
- Nombre de PV émis, par période, par jour, par secteur

### Coûts

- Sensibilisation : coûts internes
- Coût d'un agent : environ 40 000 €/an. Mais, qui peut être rentabilisé par la rentrée d'argent engendrée par un meilleur taux de paiement (1% de gain sur le taux de paiement couvre le salaire d'1 agent)

### Maître d'ouvrage

- Communes
- CAC et SITREC pour sensibilisation

# Action 7

## Développer l'offre des transports collectifs urbains pour attirer une nouvelle clientèle



### Constat du diagnostic

- Une utilisation du réseau de TC encore principalement le fait des captifs et scolaires même s'il y a eu 1 million de voyages en plus en 5 ans
- Un nombre de voyages par habitant important avec 65 voy/hab/an (moyenne à 41 pour les agglomérations de moins de 100 000 hab.)
- Une bonne couverture des TC, mais des dessertes et une amplitude horaire limitée

### Objectifs à atteindre / effets attendus

- Evaluer à très court terme le programme de modernisation du réseau de transport collectif urbain issu de la refonte 2010
- Se positionner dans une phase de conquête de parts de marché au niveau des TC et donc de déploiement des moyens
- Développer à échéance du PDU une offre concurrentielle à l'automobile sur certains trajets pour attirer une demande autre que les captifs

### Mesures à mettre en place

Les pratiques de déplacements se modifient et se diversifient. De même un territoire est en perpétuel mouvement (projet urbain, ...). Pour tenir compte de ces évolutions, élargir sa clientèle ..., l'offre de transport doit également être en évolution constante. **C'est pourquoi la collectivité procède à des ajustements annuels sur le réseau et a mis en œuvre une refonte plus importante du réseau en juillet 2010.**

#### Etape 1 : Analyser les retombées de la refonte

L'objectif était de rationaliser l'existant pour redéployer de l'offre à moyens constants ce qui a permis des améliorations ciblées grâce à :

- La conception d'une nouvelle offre commerciale avec une hiérarchisation des lignes,
- La création d'une ligne événementielle pour desservir le parc des expositions,
- La desserte de Wettolsheim en transport à la demande pour optimiser les temps de parcours des habitants de Wintzenheim,
- La mise en place de TAD en heures creuses sur les communes de Jebnheim et Sainte Croix en Plaine,
- Une généralisation des relèves en ligne pour limiter les kilomètres haut le pied,
- La création d'une ligne à boucle secteur Europe qui présente un gain d'heures de production et de kilomètres commerciaux,
- L'intégration de la desserte de la base nautique en saison estivale.

Ce nouveau réseau a été repensé autour de 3 objectifs forts :

- Adapter l'offre à la demande
- Optimiser les moyens
- Simplifier le réseau et le rendre plus lisible

A court terme les actions visant à optimiser l'offre par une augmentation ciblée de l'existant peuvent concerner :

**Augmenter la vitesse commerciale et fiabiliser les temps de parcours** sur les lignes quelles que soient les conditions de circulation, tout au long de l'amplitude horaire. Seulement 86 % des voyageurs à Colmar sont satisfaits de la rapidité du transport selon l'enquête Agir 2009.

**Renforcer les fréquences de passage sur certaines lignes et sur certaines périodes** : les fréquences sont assez hétérogènes d'une ligne à l'autre, mais également en fonction des périodes et sur les mêmes lignes. Actuellement, les rythmes de vie étant moins standardisés, il y a une attente pour une offre plus performante sur l'ensemble de la journée et des secteurs. Seulement 68 % des clients sont satisfaits de la fréquence des bus sur le réseau. C'est le critère où les attentes des clients sont les plus fortes.

**Améliorer la desserte de certains secteurs** : le diagnostic a montré que **86% des points structurants du territoire sont accessibles à moins de 5 minutes à pied depuis un arrêt TC** soit environ 300 m, ce qui traduit une bonne couverture. Toutefois il faudra **veiller à ce que les secteurs comportant de nombreux logements sociaux soient bien desservis par les lignes** de desserte inter-quartiers et de proximité.

**Développer l'amplitude horaire** : plusieurs lignes s'arrêtent vers 18 h, d'autres 19h ce qui limite leur utilisation pour certains besoins, notamment les pendulaires. De plus, il faut développer des services réguliers de soirée sur les lignes principales en lien avec les activités nocturnes (cinéma,...).

**Accompagner la refonte d'une démarche « stratégie design » pour le réseau de transport urbain**

- Meilleure lisibilité,
- Signalétique,
- Image, ...

# Action 7

## Développer l'offre des transports collectifs urbains pour attirer une nouvelle clientèle

### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :

Financier	1	2	3	4	5
Décisionnel	1	2	3	4	5
Opinion	1	2	3	4	5

### Les intérêts :

Réponse aux besoins	1	2	3	4	5
Cadre de vie	1	2	3	4	5
Report modal	1	2	3	4	5



### Mesures à mettre en place (suite)

**Etape 2 : Mettre en place, en fonction des résultats de la refonte et de l'évolution éventuelle du PTU, une restructuration du réseau à moyen terme.**

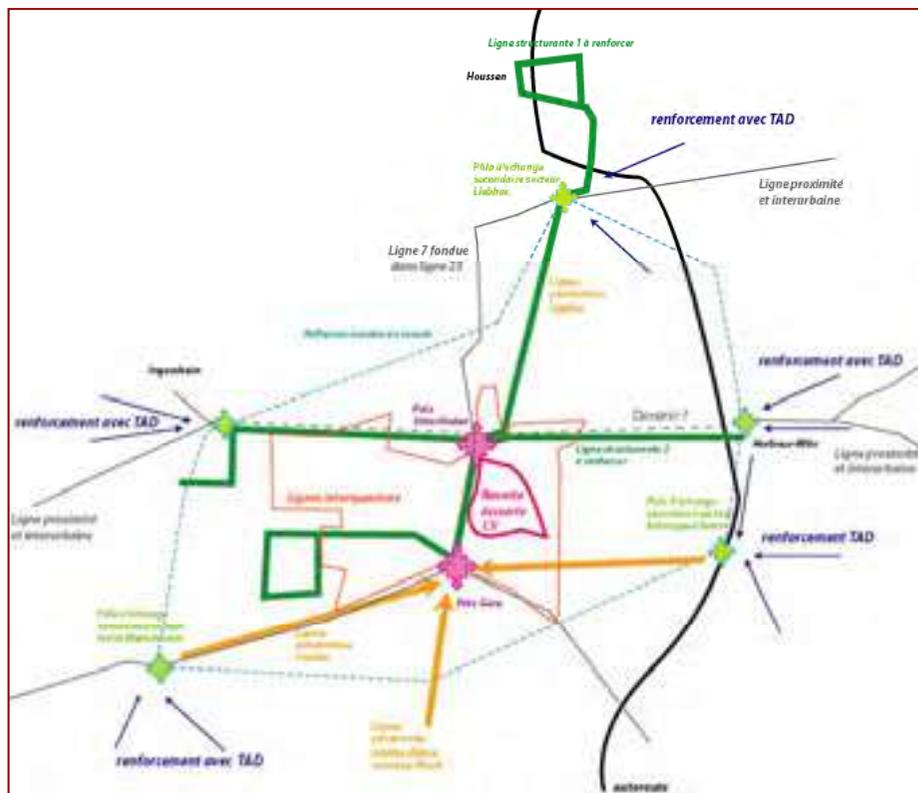
La refonte mise en place en juillet 2010 a permis une première hiérarchisation du réseau afin de le rendre plus attractif et surtout plus lisible.

Le PDU propose en parallèle d'engager à moyen terme une réflexion sur l'optimisation du réseau de transports urbains en fonction des résultats de la refonte 2010.

Au préalable, il sera nécessaire d'engager une étude d'optimisation, deux ans avant la mise en œuvre opérationnelle d'un nouveau réseau.

#### Un réseau mieux hiérarchisé :

- Lignes structurantes
- Pénétrantes rapides
- Lignes de desserte locale
- Lignes interurbaines
- Développement et rationalisation du TAD



**Exemple :** Un développement des services de TAD. S'inscrire dans la continuité de la hiérarchisation actuelle suite à la refonte, mais en dissociant les lignes de proximité, de rabattement et lignes interurbaines. En effet, de véritables lignes de rabattement pourraient venir en continuité des lignes interurbaines dès leur arrivée sur la zone dense. Cela passerait par la mise en place de pôles d'échanges secondaires en périphérie de la ville sur les sites identifiés comme lieux prioritaires des parcs relais. Il faudra en parallèle engager une réflexion sur une ligne TAD de rocade.

### Objectif Chiffré

Étude d'optimisation du réseau en 2013

### Indicateurs de suivis

- Nombre de voyages par an et par habitant, par Km parcourus
- Évolution du nombre d'abonnements (par type)
- Évolution des recettes tarifaires
- Enquête de satisfaction clientèle
- Evolution de la part modale TC par type d'usagers (pendulaires...)

### Coûts

- Etude stratégie design : 50 K€
- Etude retombée de la refonte : 25 K€
- Etude d'optimisation (selon résultats refonte et évolution du PTU) : 50 K€
- Frais de fonctionnement : fonction de l'évolution du réseau

### Maître d'ouvrage

- CAC
- SITREC
- CG68

## Constat du diagnostic

- Une vitesse commerciale des TC sur le territoire faible (100% des lignes urbaines à moins de 20Km/h)
- Un allongement des temps de parcours des TC lors des périodes où la circulation est importante qui s'explique par l'absence d'aménagements favorisant la circulation des bus et cars.
- 62% des répondants pensent que favoriser la circulation des bus en développant par exemple des sites propres est important ou prioritaire.

## Objectifs à atteindre / effets attendus

- Améliorer la vitesse commerciale des bus (pour offrir à coût constant davantage de services)
- Rendre les transports collectifs plus performants et offrir des liaisons TC compétitives par rapport à la voiture
- Traiter l'ensemble des points durs recensés sur le réseau

## Mesures à mettre en place

La baisse de la vitesse commerciale d'un réseau de transport en commun nécessite d'injecter des bus supplémentaires pour maintenir la fréquence de passage, ce qui entraîne une augmentation des coûts d'exploitation et une diminution de la clientèle (qui se reporte alors sur la voiture...). Il est donc nécessaire de mener un programme d'amélioration de la vitesse commerciale des bus.

### Etape 1 : Identifier les points durs

Cette action consiste, dans un premier temps, à étudier le fonctionnement du réseau dans son ensemble et à repérer les «points durs» entraînant des allongements de temps de parcours ou des retards fréquents : feux rouges, axes à forte circulation... Effectivement, les chauffeurs de bus rencontrent de nombreux problèmes lors de leurs services sur le territoire, les amenant sans cesse à réduire les temps de régulation entre l'arrivée d'une course et le départ de la suivante. Cela pose aussi un désagrément important pour les clients et pour la gestion des correspondances entre les lignes. Face à l'augmentation des difficultés rencontrées liés à la hausse du trafic, des solutions correctrices doivent être envisagées pour tendre vers un réseau attractif.

### « Le savez vous ? »

#### L'expérience Londonienne :

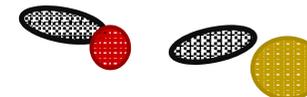
Une évaluation économique a montré qu'une utilisation optimale des différents systèmes de priorité bus permettait de recouvrir 72 % des coûts de ces systèmes, dès la première année, grâce aux gains dont bénéficiaient les bus.

(Source STIF: programme européen DRIVE II, projet PROMPT, 1994 )

Les conducteurs de bus seront associés dès le lancement de la mesure d'amélioration de la vitesse commerciale (détermination des points durs existants), ils seront aussi consultés lors des phases d'aménagement (ajustement, retour d'expérience). Leur avis sera indispensable également lors de la phase de suivi (nouveaux points durs, évolution des secteurs traités, etc.).

#### Exemple de problèmes pouvant être identifiés :

-  Axe à traiter pour faciliter la progression des bus
-  Problèmes de stationnement illicite freinant la progression des bus
-  Carrefour difficile



# Action 8

## Améliorer la vitesse commerciale des bus

### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :



### Les intérêts :



### Mesures à mettre en place (suite)

#### Étape 2 : Réaliser des aménagements pour améliorer la vitesse commerciale des bus et palier aux points durs recensés

Lorsque les points durs seront identifiés, il s'agira de mettre en place des réponses techniques adaptées.

Le temps de parcours d'une ligne de bus se compose de temps incompressibles comme le temps de roulement (temps pour relier un point A à un point B en roulant en ligne droite sans encombre) et les temps compressibles sur lesquels on peut jouer pour améliorer la vitesse commerciale :



#### 1. Aménager les carrefours et prioriser les Transports en Commun aux carrefours à feux

Le franchissement des carrefours est le point noir de la circulation TC, que ce soit à cause des remontées de file ou à cause de l'attente au feu rouge. Le franchissement des carrefours par les bus doit donc être facilité que ce soit par des aménagements de voirie (tourne à gauche, voie réservée) ou des systèmes de priorité aux carrefours à feux (par radio, radar, ...)

#### 2. Améliorer la fluidité en section courante

Le véhicule de TC peut perdre du temps en section courante à cause de différents aléas comme **les ralentisseurs, les piétons, les vélos ou le stationnement** en double file. Afin de favoriser la fluidité du cheminement TC, la mise en place d'aménagements de voirie adaptés (Action 1 et 3) et la lutte contre le stationnement illicite (Action 6) sont deux actions essentielles.

Afin de répondre aux encombrements liés à la **saturation du réseau routier**, il faut isoler les bus du reste de la circulation en aménageant par exemple **des couloirs bus d'approche, des priorités aux feux, des portions en site propre avec couloirs bus continus dans le sens de la circulation ou à contresens...**

#### 3. Traiter les arrêts en station

Le véhicule de TC peut perdre du temps en station par de la régulation (beaucoup d'usagers entrant ou sortant), l'accélération/décélération en amont/aval de la station et l'insertion dans une circulation chargée. Des solutions existent comme rendre la vente de tickets accessible avant la montée ou privilégier les arrêts en ligne puisqu'ils facilitent la réinsertion du véhicule.

#### Etape 3 : Suivre l'évolution du réseau

- Les vitesses commerciales des lignes TRACE sont connues et sont assez faibles avec environ 17 Km/h pour les lignes 1 à 10 (par exemple sur le Pays de Montbéliard, en 2007, la vitesse commerciale moyenne est de 21,9 Km/h). Il faudra veiller à suivre régulièrement leur évolution pour évaluer l'efficacité des mesures engagées.

- Il faut mettre en place des enquêtes régulières pour évaluer l'amélioration de la fluidité des trajets ou la persistance de points noirs.

<b>Ligne 1</b>	: 16,6 Km/h
<b>Ligne 2</b>	: 15,4 Km/h
<b>Ligne 3</b>	: 17,4 Km/h
<b>Ligne 4</b>	: 16,4 Km/h
<b>Ligne 5</b>	: 18,3 Km/h
<b>Ligne 7</b>	: 14,7 Km/h
<b>Ligne 9</b>	: 16,3 Km/h
<b>Ligne 10</b>	: 16,6 Km/h

Source : rapport annuel du délégataire en 2009

### Objectif Chiffré

**50%**

Des points durs traités sous 5 ans

### Indicateurs de suivis

- Evolution de la vitesse commerciale et de la ponctualité des bus
- Suivi d'évolution des « Points durs identifiés »
- Ratio nombre de Km effectués / nombre d'heures travaillées
- Evolution de la fréquentation du réseau

### Coûts

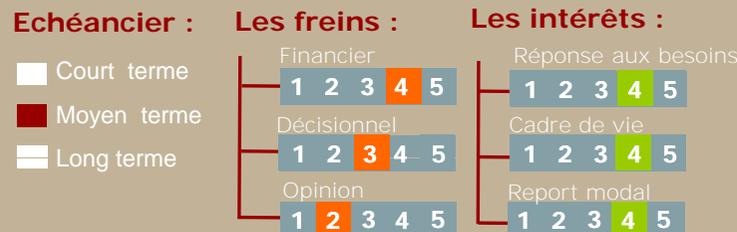
- Aménagement de la voirie : variable selon le type d'aménagement
- Priorisation aux feux : dépend du système, une balise en hyperfréquence fixe sur le feu (1600€) + équipement des bus (1400 €/matériel embarqué)

### Maître d'ouvrage

- CAC et SITREC
- Pour les aménagements, en fonction de la domanialité

# Action 9

## Envisager la mise en place d'une navette TC en centre-ville



### Constat du diagnostic

- Un centre ville qui concentre de nombreux usages (habitat, commerce, emploi, tourisme, établissement scolaire, administration...) et donc de nombreux usagers (piéton, vélo, VP,...)
- Un espace urbain contraint (rue étroite, protection des monuments historiques)
- Une zone centrale actuellement non desservie en TC

### Objectifs à atteindre / effets attendus

- Rendre le centre-ville davantage accessible aux personnes ayant une mobilité réduite (personnes handicapées, personnes âgées, ...)
- Rendre le centre-ville davantage attractif pour les visiteurs

### Mesures à mettre en place (suite)

Le centre ville de Colmar est un espace urbain contraint, où des lignes de bus avec du matériel standard ne peuvent circuler. Aussi, cet espace central n'est actuellement pas desservi par les transports collectifs.

#### Etape 1 : Choix du tracé pour la mise en place d'une navette TC

Plusieurs tracés de lignes sont possibles dans le centre ville de Colmar et dépendent de l'objectif de desserte fixé ainsi que des moyens qui seront alloués :

- desserte destinée aux visiteurs : desserte des principaux pôles touristiques (cathédrale, musées,...)
- desserte destinée aux habitants : desserte des principales rue commerciales et des pôles de connexions de la Gare et de Théâtre
- desserte destinée aux actifs : relier un parking gratuit comme Scheurer Kestner pour encourager les actifs à se stationner à l'extérieur et leur permettre de rejoindre le centre-ville

**La mise en place en 2010 de la ligne 6 est une première étape de cette action**

### Etape 2 : Définir le service

Une fois le tracé et surtout l'objectif de la ligne arrêté, il faut définir le niveau de service et les modalités d'utilisation.

Plusieurs choix sont possibles :

- Définir un circuit sans définir des arrêts précis,
- Choix du type de service : service régulier avec horaire, passage en continu sans horaire, déclenchement avec bouton d'appel...
- Définir une tarification : navette gratuite, tarification TRACE, pass touristique,...
- Choix des horaires, de la fréquence et des jours de fonctionnement
- Choix du matériel roulant (cette navette circulera en plein cœur du centre ville il serait donc préférable de privilégier un moyen de transport le moins polluant possible et peu encombrant)

De nombreuses agglomérations de taille moyenne ont mis en place ce type de navettes.

- **Chartres** : la navette gratuite qui effectue le tour du centre ville avec un arrêt à chacune des portes d'entrée et dessert les principaux parkings extérieurs au CV.
- **Auxerre** : navette gratuite qui dessert directement en continu tout le centre ville et rabat les actifs/visiteurs depuis les principaux parkings
- **Chalon-sur-Saône** : navette gratuite qui rend service aux promeneurs et automobilistes garés sur les parkings gratuits extérieurs au CV



Navette « Le Pouce » de Châlons-sur-Saône



Plan de « La Navette » d'Auxerre

**Objectif Chiffré**  
2014 optimisation de la ligne mise en place en 2010 desservant le centre-ville

### Indicateurs de suivis

- Nombre de personnes transportées

### Coûts

- Coût de mise en place du service : variable en fonction du service choisi
- Environ 100 K€ pour le niveau de service actuel et plutôt 200K€ pour une navette plus cadencée et desservant plus finement certains lieux ;

### Maître d'ouvrage

- CAC, SITREC
- Financement autres possibles : commerçants (pub), ...

# Action 10

## Développer l'intermodalité



### Constat du diagnostic

- Une pratique multimodale encouragée à l'échelle régionale
- Une tarification pour la multimodalité déjà initiée
- Un manque d'information multimodale identifié
- Un manque d'aménagements des pôles d'interconnexion pour favoriser l'intermodalité
- 69% des répondants pensent que développer de meilleures correspondances entre les modes de transports est important ou prioritaire

### Objectifs à atteindre / effets attendus

- Diminuer le trafic automobile en favorisant le report modal vers les transports collectifs notamment
- Améliorer la mobilité quotidienne des captifs en développant l'intermodalité
- Améliorer la lisibilité, la facilité, le confort et l'accès aux réseaux de TC pour les usagers et ainsi développer leur utilisation

### Mesures à mettre en place

#### Créer les conditions optimales pour améliorer l'accessibilité

Il existe 4 facteurs principaux permettant de garantir le succès de l'intermodalité :

- Les tarifs
- L'information
- L'offre
- L'aménagement

#### Etape 1 : Poursuivre le développement la tarification multimodale

La Région Alsace développe de nombreuses initiatives allant dans les sens du développement de l'intermodalité et des titres de transports multimodaux existent (Alsa + job, Alsa + campus, Alsa + 24h,...), ils ont principalement pour vocation la combinaison bus+train.

Mais des pistes de travail doivent être étudiées :

- La possibilité de combiner un abonnement bus **CG 68 avec les bus TRACE**
- La possibilité de voyager sur le territoire entre plusieurs haltes ferroviaires avec un **abonnement ou un ticket TRACE**
- La possibilité de souscrire un abonnement Alsa + job (bus+train) depuis toutes les haltes du territoire (et non plus que la gare de Colmar)

La tarification doit également permettre de développer l'intermodalité vers d'autres modes :

- Tarification intéressante pour les utilisateurs de Parc-Relais
- Une tarification intéressante pour combiner TC et vélos (réduction abonnement TC, réduction sur les prestations de la Vélostation,...)
- Une tarification intéressante pour les personnes combinant abonnement de TC et autopartage



Exemple des tarifs Parc-Relais + TC dans le Grand Nancy

#### Etape 2 : Informer sur l'intermodalité

L'encouragement au report modal passe également pas une communication accrue sur l'existence des différentes offres, les possibilités (horaires et tarifaires) de les combiner, ...

#### L'information en amont du voyage

Il existe désormais un site internet à l'échelle de la Région permettant de choisir pour un trajet O/D déterminé, le mode de transport le plus adapté en prenant en compte l'offre régionale, départementale, les TC urbains, la marche et le vélo ([www.vialsace.eu](http://www.vialsace.eu)).



Il faut communiquer sur l'existence de ce site :

- utiliser l'affichage urbain, l'exposition du PDU
  - le mentionner dans le guide des déplacements,
  - le site internet des communes, de la CAC et de la TRACE doivent renvoyer vers ce site,
  - faire de la publicité dans la lettre du PDU et dans les médias locaux (radio, journal)
- Ces actions ont pu être réalisées dans le cadre du lancement du site mais doivent être renouvelées chaque année lors de la semaine de la mobilité, par exemple.

#### L'information sur place

1. Le jalonnement à destination des gares et haltes ferroviaires doit être renforcé et établi pour tous les modes de déplacements (vélos et voitures)
2. Le voyageur doit pouvoir trouver sur le pôle d'échange :
  - les plans et horaires des différents réseaux de TC
  - les plans concernant les réseaux de vélos (emplacement des stationnements vélos, tarifs vélostation, axes à emprunter)
  - les plans concernant le stationnement des voitures (P+R, Parkings covoitureurs, station Auto'trement, parking)



Les plans des pôles d'échanges réalisés par la TRACE sont simples et pratiques mais doivent également représenter : l'offre modes doux (stationnement vélo, emplacement vélostation, aménagements cyclables), station d'autopartage, emplacement des parkings (covoitureurs, P+R), loueurs de VL, taxis,...

# Action 10

## Développer l'intermodalité

### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :



### Les intérêts :



### Mesures à mettre en place (suite)

#### Etape 3 : Une offre cohérente

Afin que les conditions optimales d'une intermodalité soient réunies, il faut mettre en cohérence les différentes offres.

#### - Intermodalité TC/Piétons :

Les abords des principaux points d'interconnexion (gares, haltes, Théâtre, P+R) doivent être particulièrement bien aménagés pour permettre un déplacement sécurisé et accessible.

#### - Intermodalité TC/Vélos :

Pour faciliter l'intermodalité TC/vélos, il faut positionner des espaces de stationnements vélos sécurisés et abrités à proximité des principaux points de connexion, relier les abords des points de connexion au réseau cyclable (jalonnement, aménagements).

#### - Intermodalité TC/TC :

Pour favoriser l'intermodalité entre TC routiers (TRACE, CG) et ferrés, les horaires aux points de connexion (gares, haltes) doivent être coordonnés. «Compte tenu de la dimension très structurante de l'offre ferroviaire, l'amélioration de l'intermodalité, notamment du point de vue des horaires de circulation, se fait prioritairement en adaptant les horaires des modes les plus légers aux horaires des modes les plus lourds. »(SCOT).

#### - Intermodalité VP/TC :

Pour favoriser les trajets multimodaux VP/TC, il faut mettre en place une offre de stationnement adaptée au niveau des principaux points de connexion (gares, haltes, lignes structurantes, P+R). Ces espaces de stationnement doivent être conçu de manière à favoriser l'intermodalité (offre de TC structurante à proximité direct du lieu de stationnement, tarification avantageuse, information sur l'offre de transport,...)

#### Etape 4 : Aménager les points de connexions

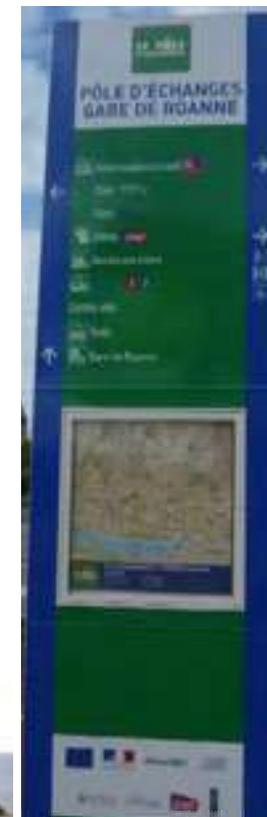
Il faut s'interroger sur le Pôle gare qui est aujourd'hui non configuré comme un pôle d'échange optimal et qui est saturé. L'aménagement des différents points de connexion entre réseaux doit être soigné et répondre à des fonctions simples :

- Être un **espace d'attente** : abrité, éclairé, avec des places assises et accessible aux personnes handicapées
- Être un **espace de correspondances** : les correspondances entre différents modes doivent se faire le plus simplement possible en limitant les distances à parcourir, en multipliant les fléchages et autre affichage dynamique pour orienter l'utilisateur, être accessible aux PMR
- Être un **espace d'information** : l'utilisateur (y compris PMR) doit pouvoir accéder rapidement à toutes les informations nécessaires à son voyage (plans, horaires, tarifs, localisation)
- Être un **espace multimodal** : tous les modes de déplacements (vélos, piétons, voitures(taxis, locations, parkings), TC routiers, ferrés) doivent être pris en compte au niveau des aménagements, de l'information, de la tarification et de la localisation.

La gare de Colmar peut être un espace multiservice à destination des habitants.



Un pôle d'échange en ville moyenne : la Gare d'Auch (CERTU)



### Objectif Chiffré

**2012** : Le PDU propose la création d'un comité de pilotage partenarial avec les collectivités et AOT de Colmar et environs

### Indicateurs de suivis

- Fréquentation des pôles d'échange en montées/descentes
- Évolution du nombre de titres intermodaux
- Taux de remplissage stationnements vélos
- Satisfaction mesurée par micro enquête site vialsace.eu

### Coûts

- Coûts internes pour réflexions
- Coûts d'aménagements : à définir selon les aménagements envisagés

### Maître d'ouvrage

- CAC, SITREC, communes, Région, CG, SNCF, RFF...

# Action 11

## Développer un réseau de Parc Relais



### Constat du diagnostic

- Entrées de ville congestionnées aux heures de pointe
- Un stationnement en cœur d'agglomération jugé peu favorablement (27% des enquêtés n'en sont pas du tout satisfaits et 24% sont peu satisfaits)
- Un réseau de bus refondu pour améliorer la desserte de certains pôles importants
- Une volonté de voir se développer les Parc Relais (P+R) de la part de la population (40% des enquêtés jugent cette action importante et 32% prioritaire)

### Objectifs à atteindre / effets attendus

- Rendre la ville plus accessible tout en limitant l'impact de la circulation
- Créer des lieux conviviaux d'interface entre le cœur d'agglomération et la périphérie
- Développer l'intermodalité et le covoiturage
- Limiter les nuisances liées à l'automobile dans le cœur de l'agglomération (sonores, visuelles, olfactives, pollution de l'air, encombrement de l'espace public, accidentologie,...) en diminuant le trafic à destination du centre urbain

### Mesures à mettre en place

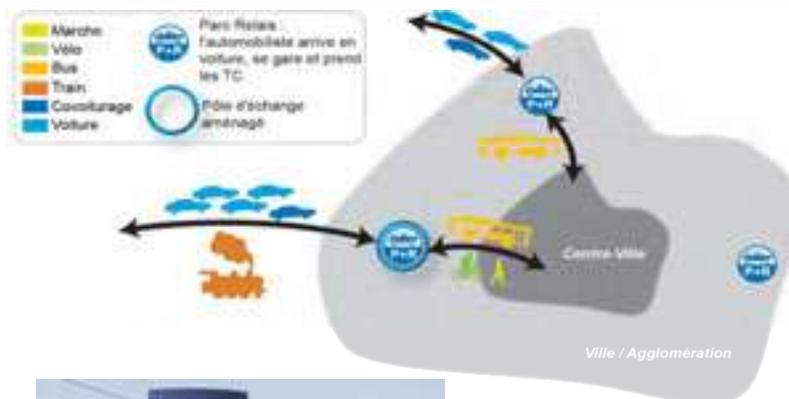
#### Créer des P+R : Une réponse de stationnement qui développe l'intermodalité

Un moyen d'incitation à l'intermodalité peut être la création de parcs relais à l'interface du réseau routier et du réseau de transport collectif. Ce type d'aménagement, situé en périphérie des villes, permet aux pendulaires de déposer leurs véhicules et d'utiliser les moyens de transport en commun pour se rendre au centre-ville.

- Le stationnement en hypercentre est coûteux pour la collectivité et il est fréquemment ressenti comme une gêne par les usagers. Le développement des P+R dans des secteurs où l'espace public disponible est important permet de répondre aux besoins des usagers et des attentes des collectivités.

- La création de P+R permet également de favoriser l'intermodalité que ce soit pour du covoiturage, de l'autopartage, mais surtout vers les TC. Ainsi, une offre de TC peut être plus fréquente depuis les P+R vers les secteurs les plus centraux.

- La réussite des P+R sera directement liée au développement d'une offre de TC très performante et à la politique de stationnement menée en cœur d'agglomération.



Panneau indicatif de Parc Relais (Echirolles, dpt 38)

#### « Quelques règles d'or des P+R »

- Un jalonnement dynamique de qualité pour éviter congestion et remplissage inégale des parcs-relais
- Une tarification combinée unique stationnement + TC, quel que soit le nombre de passagers dans le véhicule (privilégie le covoiturage)
- Les aménagements sur le parc de stationnement sont de grande qualité (éclairage, gardiennage, distance véhicule – arrêt TC inférieur à 200 mètres,...)
- Une localisation stratégique des parcs, un temps de parcours optimisé (vitesse commerciale TC > VP)
- Politique de stationnement contraignante envers les actifs pendulaires dans les centralités de l'agglomération pour encourager l'utilisation des P+R et redonner de l'espace aux visiteurs
- ...

# Action 11

## Développer un réseau de Parc Relais

### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :

Financier	1	2	3	4	5
Décisionnel	1	2	3	4	5
Opinion	1	2	3	4	5

### Les intérêts :

Réponse aux besoins	1	2	3	4	5
Cadre de vie	1	2	3	4	5
Report modal	1	2	3	4	5



### Mesures à mettre en place (suite)

#### Etape 1 : Localisation des P+R

Ils doivent être en liaison avec les **principales pénétrantes** pour capter le maximum d'automobilistes et en lien avec les **principales lignes fortes de TC**. Sur le territoire du PDU, il n'y a actuellement **pas de véritable adéquation entre la localisation des principaux flux de VL et le tracé des lignes fortes de TC**. Ainsi, l'emplacement préconisé pour les P+R pourra nécessiter une refonte ou amélioration de certaines lignes de TC :

- **Le P+R Liebherr** : se trouve sur le tracé de la ligne 2 (ligne forte).
- **Le P+R SEMM** : alors que cette pénétrante accueille des flux importants, la ligne actuelle de bus (23) n'offre qu'un seul service en heure de pointe le matin.
- **Le P+R Halte de Wettosheim** : se trouve au croisement de flux VL importants (D83, déviation de Wintzenheim). Actuellement ce secteur est desservi par la ligne 5 (ligne de desserte).
- **Le P+R Ricoh** : se trouve sur une importante pénétrante vers le centre urbain, il est desservi par la ligne 7 dont la fréquence devra être renforcée, et le tracé légèrement modifié pour accéder plus directement au centre urbain.

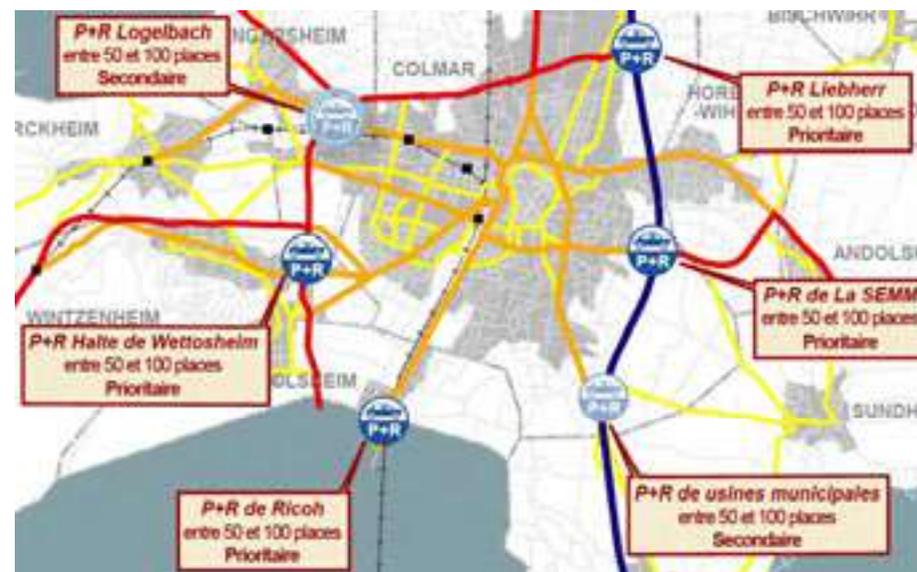
Pour l'implantation précise de ces P+R des **investigations plus poussées doivent être réalisées** (étudier les disponibilités foncières et proposer aux communes des réservations dans les PLU pour les sites stratégiques,...).

Deux autres emplacements de Parc Relais, plus secondaires ou à échéance plus lointaine, ont été proposés au **Musée des Usines Municipales** et à **Logelbach** (qui présente l'avantage d'être à proximité de la halte ferroviaire et de la D83). Ils pourraient venir à terme compléter le réseau de P+R.

#### Etape 2 : Choix de la gestion, de la tarification et du dimensionnement

Le choix du type de gestion devra ensuite être abordé ainsi que la tarification (parking gratuit ou payant, impact sur le tarif des abonnements et tickets de bus, ...) et le dimensionnement.

Les P+R doivent être aménagés comme de réels **espaces multimodaux** : parking VL, stationnement vélos abrité et sécurisé, information sur les réseaux TC, ...



*Il demeure une certaine interrogation sur la mise en place d'un réseau de Parc Relais à l'échelle de l'agglomération car la multiplication des P+R de taille petite à moyenne ne garantit pas une forte utilisation des TC. Il conviendrait de tester dans un premier temps un P+R au delà de Ricoh sur l'ancienne gare de marchandises ou un parking existe et où une réponse TC aisée peut-être apportée. Cette action est à mettre en place sur le long terme, les futurs P+R peuvent actuellement être utilisés comme parkings de covoiturages.*

### Objectif Chiffré

**2014** : expérimenter un P+R en lien avec l'étude d'optimisation du réseau

### Indicateurs de suivis

- Nombre de places de P+R créées
- Taux d'occupation des P+R
- Nombre d'abonnements combinés

### Coûts

- Coûts internes : localisation des Parc Relais + campagne de communication pour développer leur utilisation
- Aménagement moyen : 1 500 €/place hors équipements intermodaux

### Maître d'ouvrage

- Dépend de la domanialité des espaces définis

# Action 12

## Mettre en œuvre un réseau cyclable cohérent sur l'ensemble du territoire



### Constat du diagnostic

- Il existe de nombreux aménagements cyclables au sein des communes, principalement au niveau de la CAC, moins sur les communes du SITREC.
- Ces aménagements ne dessinent pas un véritable réseau cyclable à l'échelle du territoire, ce qui n'encourage pas au développement de la pratique.
- Certes la pratique des cycles sur le territoire est importante, mais doit être confortée (1/3 des cyclistes rencontrent des difficultés dans leurs déplacements).
- Le développement d'un réseau cyclable d'agglomération est jugé prioritaire par 34% des enquêtés et important pour 42%.

### Objectifs à atteindre / effets attendus

- Conforter et encourager la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens en proposant de nouveaux itinéraires.
- Développer les infrastructures pour obtenir un réseau plus fin qui maille l'ensemble du territoire.
- Sécuriser les déplacements des cyclistes par des aménagements spécifiques.

### Mesures à mettre en place

La part modale du vélo dans l'ensemble des déplacements atteint près de **8% localement**. Le territoire de part son organisation, son étendue et sa topographie est véritablement propice à la pratique des modes doux. La part modale de ce moyen de transport respectueux de l'environnement peut être augmentée, au détriment de déplacements effectués en automobile sur de courtes distances et pour certains motifs de déplacements.

La très forte utilisation des cycles résulte de motifs multiples :

- promenade et loisirs,
- achats de proximité,
- déplacements domicile – travail ou lieu d'étude ...

Signe de cette bonne pratique : la forte saturation des espaces de stationnement, notamment au niveau de la gare de Colmar.

Cette utilisation importante est relayée par une politique volontariste en faveur des cycles (participation à l'achat de vélos sur Colmar, aménagements divers,...) mais qui s'exerce le plus souvent au niveau local sans réelle coordination à une échelle supra-communale.

Mais aujourd'hui l'absence d'itinéraire continu sur l'ensemble du territoire constitue un frein important au développement de la pratique cyclable. La mise en place d'un réseau cohérent sur l'ensemble du territoire devient une réelle nécessité. C'est dans ce sens que des réflexions sont menées au sein de la CAC qui dispose d'un projet de schéma communautaire cyclable.

*Le Schéma de principe du réseau cyclable est basé sur une organisation de rocades (urbaine et secondaire) et de pénétrantes, qui permettent de mailler l'ensemble du territoire.*





Mesures à mettre en place (suite)

**Etape 1 : Conforter le réseau cyclable structurant à l'échelle de l'ensemble du territoire**

A partir de l'outil de modélisation PREDIT RESOCYCLO, un réseau cyclable structurant a été élaboré à l'échelle du territoire. Celui-ci résulte de l'importance des pôles générateurs de déplacements (écoles, commerces, pôle d'emploi,...), et des zones avec lesquelles on souhaite les relier.

Ce réseau a ensuite été complété avec les documents existants, notamment le SDIC du Conseil Général du Haut-Rhin, le Schéma communautaire des pistes cyclables de la CAC et les aménagements existants sur le territoire.

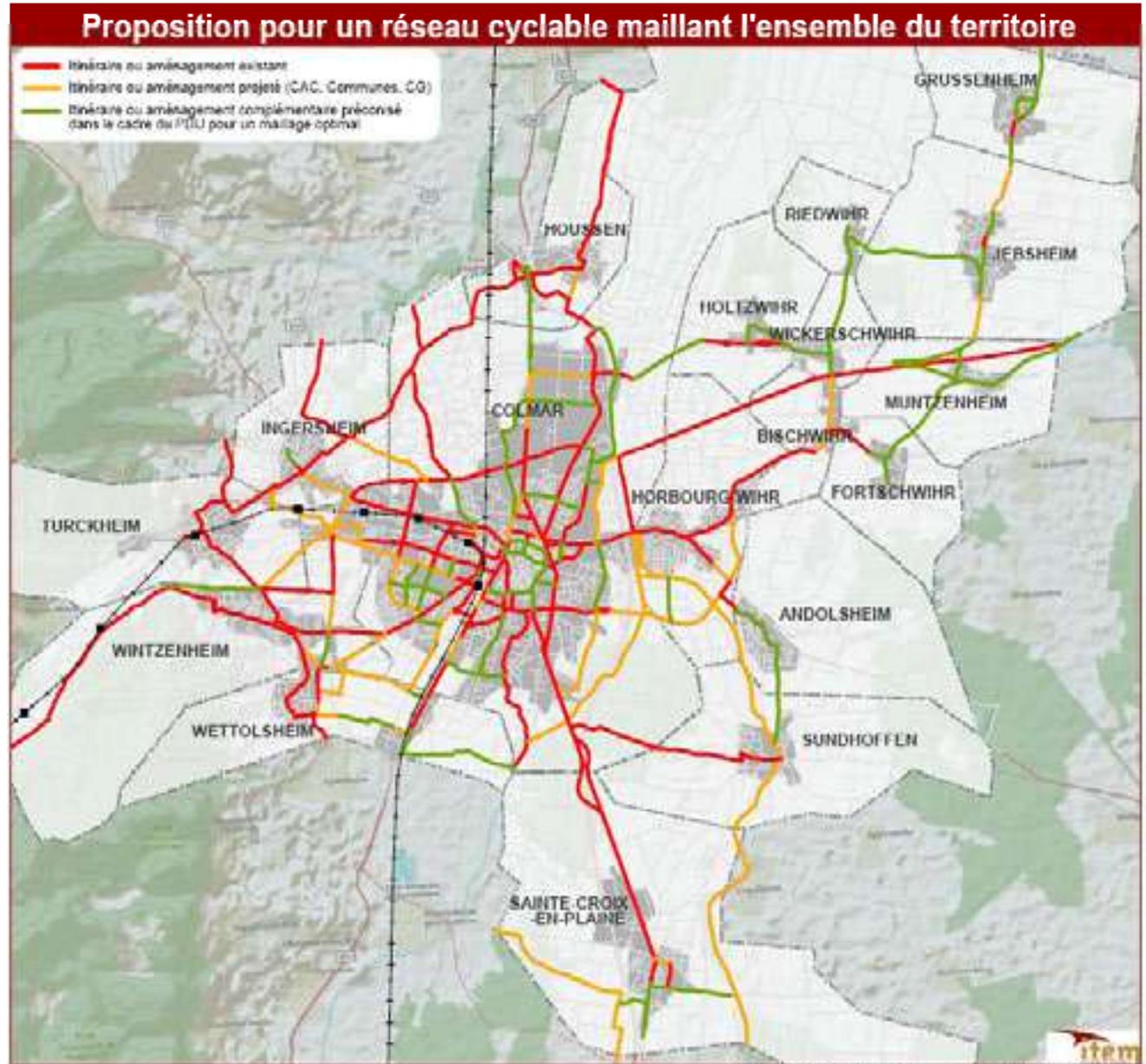
Ainsi, le réseau cyclable défini dans le PDU a pour vocation d'assurer la desserte des points structurants du territoire et de permettre un report modal de la voiture particulière vers le vélo. Par ailleurs, les principaux pôles d'échanges doivent être desservis afin de permettre de combiner l'usage du vélo avec celui des transports en commun.

**Le réseau cyclable actuel du territoire** se compose de 119 Km de voirie soit 10% du réseau. Ces aménagements permettent de desservir 33 % des pôles générateurs de déplacements recensés (gares, lycée, centre hospitalier, centre commercial, équipement sportif,...).

Avec **les projets déjà définis** (communes, CAC, CG68), le réseau devrait atteindre 175 Km de voirie et desservir 41% des pôles générateurs de déplacements.

**Les itinéraires ou aménagements complémentaires préconisés dans le cadre du PDU** complètent le réseau pour un maillage optimal en desservant **59% des pôles générateurs de déplacements** avec 59 Km de voirie supplémentaires à aménager.

A termes, les cyclistes pourront se déplacer de manière continue et plus sécurisée sur 20% de la voirie qui irrigue le territoire, soit 234 Km.



Source : CAC, CG 68, communes, relevés terrains ITEM



Mesures à mettre en place (suite)

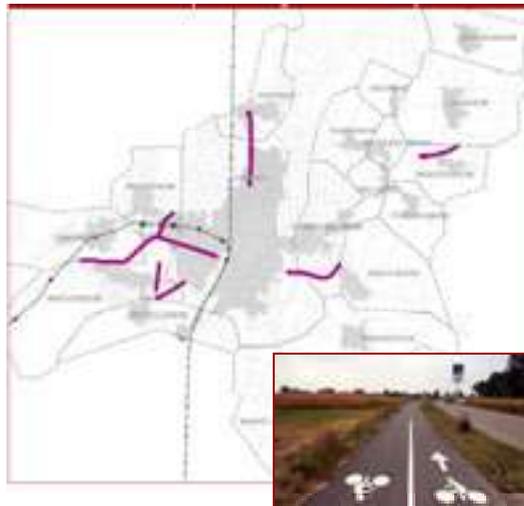
Étape 2 : Définir les aménagements cyclables en fonction de la typologie de la voirie (action 1).

**Pistes cyclables**

Ce sont des chaussées exclusivement réservées aux cycles et matériellement séparées de la circulation motorisée. Elles permettent aux cycles de se déplacer en toute sécurité et sont donc principalement implantées sur les axes de circulation qui accueillent un trafic dense, à vitesse élevée.

A réaliser : 16 Km

	Préconisations PDU	Projets (CAC, commune, CG)
Pistes cyclables	6 Km	10 Km



**Bandes cyclables**

Désigne sur une chaussée, une voie exclusivement réservée aux cycles. La circulation des autres véhicules, le stationnement et les livraisons y sont interdits.

Il faut prendre garde à leur implantation pour ne pas mettre en danger ni le cycliste (conflit avec le stationnement des véhicules motorisés) ni les piétons (laisser un espace de circulation piéton suffisant)

A réaliser : 46 Km

	Préconisations PDU	Projets (CAC, commune, CG)
Bandes cyclables	31 Km	15 Km



**Les espaces partagés, Zones 30, Zones de rencontre,...**

Dans certains lieux où l'usage des modes doux est important, et celui de la voiture secondaire, des zones de partage de l'espace peuvent être mises en place.

L'objectif est d'accueillir l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes, automobilistes,...). Ces espaces ne nécessitent pas d'infrastructure spécifique pour les deux-roues, étant donné la succession d'aménagements réducteurs de vitesse, mais doivent veiller à respecter les normes d'accessibilités pour les piétons

A réaliser : 2,7 Km

	Préconisations PDU	Projets (CAC, commune, CG)
Zone 30	2,4 Km	0,3 Km



**Simple jalonnement ou bandes cyclables**

Sur certains axes peu fréquentés ou chemin non ouverts à la circulation des véhicules motorisés, il n'est pas nécessaire d'effectuer des aménagements de voirie pour encourager la pratique des cycles.

Si le revêtement permet de rouler correctement, seuls des panneaux permettant aux cyclistes de s'orienter sur un itinéraire continu doivent être implantés.

A réaliser : 52 Km

	Préconisations PDU	Projets (CAC, commune, CG)
Jalonnement	19 Km	33 Km



Qu'il s'agisse de bandes cyclables, de pistes ou de Zones 30, tous ces aménagements doivent s'accompagner d'un **jalonnement** efficace et uniforme sur le territoire.

# Action 12

## Mettre en œuvre un réseau cyclable cohérent sur l'ensemble du territoire

### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :

- Financier  
1 2 3 4 5
- Décisionnel  
1 2 3 4 5
- Opinion  
1 2 3 4 5

### Les intérêts :

- Réponse aux besoins  
1 2 3 4 5
- Cadre de vie  
1 2 3 4 5
- Report modal  
1 2 3 4 5



### Mesures à mettre en place (suite)

#### Étape 3: Budgétiser et programmer les aménagements

#### Coûts unitaires utilisés :

- Piste cyclable : 200€ / ml
- Bande cyclable : 50 € / ml
- Partage de voirie : 300 € / ml
- Jalonnement : 1,5 € / ml

	Bande cyclable		Jalonnement		Piste cyclable		Partage de voirie	
	Km	Coût (€)	Km	Coût (€)	Km	Coût (€)	Km	Coût (€)
<b>Total coût</b>	<b>46,1</b>	<b>1 152 500</b>	<b>50,9</b>	<b>76 000</b>	<b>16,1</b>	<b>3 220 000</b>	<b>2,7</b>	<b>802 000</b>

**Ensemble du réseau : 5,2 millions d'euros environ à répartir entre les différents maîtres d'ouvrage selon la domanialité des voies**

- Aujourd'hui, la CAC a budgétisé entre 2010 et 2014, 4 liaisons cyclables pour 1 086 000 € HT, abondés par le CG pour 326 700 € HT.

- La ville de Colmar dépense actuellement 600 000 €/an dans la politique cyclable : extension du réseau, requalification, amélioration, signalisation, dispositifs de stationnement, ..

Les travaux d'aménagement des itinéraires cyclables doivent être **programmés financièrement, temporellement et spatialement**. Ainsi, pour garantir cette 3ème étape et réduire au maximum les discontinuités, il faudra :

- Effectuer un **recensement** précis des aménagements existants et des projets. Il n'existe actuellement que des données partielles. Analyser les possibilités de contresens cyclables.

- **Mettre en place une instance de concertation** composée des communes, des EPCI, du CG, des associations cyclistes... **pour définir temporellement et spatialement les aménagements à réaliser et disposer d'une politique cohérente à l'échelle du territoire.**

- **Mettre à jour régulièrement** les données sur les aménagements réalisés



### Objectif Chiffré

# 50%

Des aménagements réalisés sous 5 ans

### Indicateurs de suivis

- Nombre de Kilomètres d'aménagements réalisés par année
- Organisation de campagne de comptage vélos sur certains axes pour mesurer l'évolution de la pratique
- Taux d'accident impliquant un cycliste

### Coûts

- Coûts en fonction de la domanialité des voies, estimé en tout pour le territoire à 5,6 Millions d'€

### Maître d'ouvrage

- Dépend de la domanialité de la voirie : CAC, communes, CG
- A l'intérieur du tissu urbain : les communes
- A l'extérieur du tissu urbain : la CAC

*Le Conseil Général du Haut Rhin peut participer au financement de certains aménagements cyclables à hauteur de 10 à 40% du montant des travaux*

# Action 13

## Améliorer le stationnement des cycles



### Constat du diagnostic

- L'offre de stationnement des cycles n'est pas adaptée à l'intensité de la pratique du vélo sur le territoire.
- Les espaces de stationnement existants sont souvent saturés, ce qui peut entraîner un frein à la pratique.
- Le mobilier urbain et l'espace public sont encombrés de vélos en stationnement « illicite » qui peuvent gêner la circulation de certains piétons et notamment les PMR.
- Développer le stationnement des vélos et des deux roues motorisés est jugé comme prioritaire pour 29% des enquêtés et important pour 39%

### Objectifs à atteindre / effets attendus

- Organiser le stationnement des cycles de façon homogène et optimale sur l'ensemble du territoire.
- Encourager la pratique du vélo en proposant des conditions de stationnement des cycles pratiques et sûres.

### Mesures à mettre en place

Comme pour l'automobiliste, le cycliste part d'un point de stationnement pour se rendre à un autre. Dès lors, si il y a absence de stationnement à l'origine ou à destination, la pratique du vélo peut s'en trouver compromise. L'amélioration des conditions de stationnement des cycles permettra aussi d'éviter le stationnement illicite sur du mobilier urbain qui peut gêner le déplacement des piétons et notamment celui des personnes à mobilité réduite. La crainte de se faire voler son vélo est également l'un des facteurs freinant le développement de la pratique quotidienne du vélo.

#### Étape 1 : Recenser l'existant

Afin de proposer des mesures pour améliorer le stationnement des cycles au sein du territoire, il faut d'abord connaître les équipements existants. Cela implique un important travail de relevés de terrain afin de :

- Localiser le stationnement existant,
- Comptabiliser le nombre de places disponibles,
- Décrire le matériel implanté (arceaux, abri,...) ainsi que son niveau de sécurité,
- Nombre de vélos stationnés au moment du comptage.

#### Étape 2 : Définir les lieux d'emplacement des espaces de stationnement pour les vélos

Le réseau cyclable a été défini à partir des pôles structurants du territoire. Afin d'avoir une action cohérente en faveur des modes doux, **il est nécessaire d'implanter en priorité des parcs de stationnement sur ces mêmes lieux, et ensuite de compléter le maillage avec des stationnements ponctuels dans la zone dense et les centres bourgs.**





## Mesures à mettre en place (suite)

### Etape 3 : Adapter le niveau d'aménagement mis en place en fonction des besoins

En fonction du site, l'aménagement doit répondre à des besoins divers, faisant varier l'importance de trois critères :

- **sécurité** (efficacité de l'aménagement contre le vol et les dégradations)
- **commodité** (simplicité à fixer les vélos, espacement pour les manipuler)
- **proximité** (distance entre le parc et l'entrée du pôle). Il faudra favoriser la mise en œuvre de micro-parcs de stationnement (arceaux) sur l'ensemble du territoire pour répondre à ce besoin de proximité (devant certains commerces, bureaux de poste ....).

Dans les **centres urbains, les centres-bourgs, les zones commerciales et les commerces de proximité**, les arrêts sont généralement de **courte durée** (moins de 20 minutes). L'utilisateur doit donc rapidement atteindre son lieu de destination depuis le parc de stationnement (en effet, un stationnement à 100 m d'un commerce ne sera pas utilisé pour un achat de très courte durée).

Aussi, l'utilisateur doit pouvoir attacher/détacher rapidement son vélo, du fait du faible temps d'arrêt. Ces pôles étant très fréquentés, et le parc généralement visible par l'utilisateur, la sécurité n'est pas une priorité.

Dans les **administrations, les établissements de santé, les équipements culturels et sportifs**, les arrêts sont généralement de **moyenne durée** (de 20 minutes à quelques heures). L'utilisateur ne peut donc pas surveiller son vélo, et le degré de sécurité doit donc être assez élevé. La commodité et la proximité de l'aménagement sont des éléments à ne pas négliger pour ce type de déplacements.

Dans les **pôles majeurs de TC, les établissements scolaires, les lieux de travail**, les arrêts sont souvent de **longue durée**. Les utilisateurs doivent être sûrs que l'aménagement garantisse une sécurité optimale pour leur vélo, d'autant qu'il s'agit de pôles où la fréquentation varie fortement. L'aménagement doit protéger efficacement contre les intempéries. La distance entre le stationnement vélo et l'entrée principale doit rester raisonnable mais une proximité immédiate n'est pas impérative.

Usage	Sécurité	Commodité	Proximité
<i>Courte durée</i>	1 2 3	1 2 3	1 2 3
<i>Moyenne durée</i>	1 2 3	1 2 3	1 2 3
<i>Longue durée</i>	1 2 3	1 2 3	1 2 3

Niveau 1 : priorité faible  
Niveau 2 : priorité majeure  
Niveau 3 : priorité forte



*Parking sécurisé et abrité adapté au stationnement de longue durée (gare de Colmar)*



*Types de parcs vélos abrités et sécurisés pour stationnement longue durée*

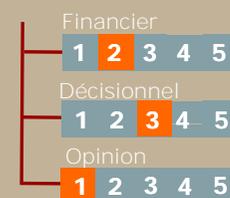
# Action 13

## Améliorer le stationnement des cycles

### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :



### Les intérêts :



### Mesures à mettre en place (suite)



Aménagement plus léger correspondant à du stationnement courte ou moyenne durée (centre-ville de Colmar)



A Strasbourg, parking à vélos à étages

Exemple de normes de stationnement vélo du PLU de Colmar :

#### Pour l'habitat collectif :

- par logement de moins de 3 pièces : 1 place ou 1 m<sup>2</sup>
- par logement de 3 pièces ou plus : 2 places ou 2 m<sup>2</sup>.

#### Pour les activités de bureau :

2 places ou 2 m<sup>2</sup> pour 100 m<sup>2</sup> de SHON.

#### Pour les activités commerciales :

Les commerces doivent pouvoir disposer d'un nombre de places leur permettant d'assurer leurs besoins propres. Toutefois, en cas d'impossibilité technique de réaliser ces places hors du domaine public, elles ne seront pas exigées. Dans tous les cas, l'emplacement ou le local devra avoir, au minimum, une surface de 3 m<sup>2</sup>.

### Etape transversale : adapter les règlements d'urbanisme au stationnement des cycles

Pour favoriser l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens, leur stationnement doit faire l'objet d'une attention particulière dans les documents d'urbanisme.

Ceux-ci comprendront des dispositions afin de faciliter le stationnement des vélos avec des normes à fixer en fonction du type d'habitat, du type d'activité,...

### Objectif Chiffré

**100%** Des aménagements Recensés en 2012

**50%** des pôles équipés sous 5 années

### Indicateurs de suivis

- Nombre d'aménagements réalisés par an et par commune
- Nombre de places de stationnements vélos/ habitant
- Taux de fréquentation des parcs vélos
- Evolution du nombre de plaintes déposées pour vol de vélo sur l'espace public

### Coûts

- Coût moyen de mise en place d'un arceau : 150 € HT
- Coût moyen d'un abri vélo couvert (4-5 places) : de 1 000 à 5 000 € HT
- Coût moyen d'un abri vélo sécurisé : de 5 000 à 10 000€ HT

### Maître d'ouvrage

- CAC, SITREC, communes, privés, ...

# Action 14

## Encourager la mise en place d'un système de vélos partagés

### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :



### Les intérêts :



### Constat du diagnostic

- Bien que la pratique du vélo soit importante sur le territoire, elle peut être développée, notamment par la mise en place de nouveaux services.
- Il n'est pas toujours facile de stationner son vélo en ville et cela peut freiner la pratique cycliste en milieu urbain (27% des foyers Colmariens ne sont pas équipés de vélo, contre 15 % dans les communes plus rurales du Ried).
- Le territoire accueille de nombreux touristes qui pourraient se déplacer en vélo pour visiter la ville centre et certains sites.

### Objectifs à atteindre / effets attendus

- Limiter les contraintes du vélo au niveau du stationnement à la fois sur le lieu de destination et au domicile
- Offrir davantage de services pour gagner de nouveaux utilisateurs de vélos (VAE, location de remorque, ...)
- Susciter auprès des opérateurs économiques et touristiques l'intérêt de mettre à disposition des vélos en libre service

### Mesures à mettre en place

Le concept de **vélo partagé** repose sur la mise à disposition pour un groupe (abonnés, résidents, visiteurs, usagers spécifiques...) de vélos mis en commun. Mais il est possible d'aller plus loin en proposant tout un **panel de services associés**.

#### Etape 1 : Définir les besoins

Il est nécessaire dans un premier temps de définir les objectifs de mise en place d'un tel service et notamment le public cible : citadins n'ayant pas de place de stationnement à domicile, offre touristique,...

#### Étape 2 : Etudier la faisabilité et les modalités d'un service de mise à disposition de vélos partagés

La CAC doit lancer une étude sur la mise en place d'un système de Vélos partagés avec des services associés, tout en prenant en compte la dimension touristique du territoire. Cette étude doit s'appuyer sur :

- Une définition des lieux à desservir sur le territoire de la CAC (gare et haltes ferroviaires, Unterlinden, P+R, sites touristiques).
- Une analyse des systèmes mis en œuvre sur des agglomérations de tailles et structures similaires (prix, services proposés, organisation, tarifs pour l'utilisateur,...).
- A partir de ces éléments et du service attendu, l'étude devra définir les modalités d'organisation et de gestion éventuelle du service
- Estimer les besoins financiers et les possibilités d'intermodalité envisageables (abonnement couplé avec les TC (TRACE, TER, cars CG), les parkings, l'offre touristique), évaluer la faisabilité économique du service ainsi que les retombées environnementales du projet.

#### Quelques exemples de différents systèmes de vélopartage

##### Les offres de services associées au marché publicitaire

Système payant de vélos en libre service. L'utilisateur obtient une carte après enregistrement qui lui permet d'emprunter n'importe quel vélo dans une des nombreuses stations réparties dans la ville en déverrouillant un antivolt qui s'attache à la station (exemple de Vélo'v à Lyon, Vélib à Paris, Vélocité à Besançon...).

##### Prêts ou location en vélostation

Le prêt ou location de vélos de courte durée (1h) à longue durée (12 mois), géré, le plus souvent par le milieu associatif ou par la collectivité, s'organise généralement autour d'une ou plusieurs vélostations (local de stockage des cycles, de réparation, de contrôle technique, etc.).

L'offre disponible dans ces vélostations peut être très variée (simple vélo, VAE, remorque, tandem...) et accompagnée de nombreux services (réparation de vélos, marquage des vélos, conseil pour une pratique sécurisée du vélo en ville, diffusion du plan des itinéraires cyclables,...) (cf [www.chambery-metropole.fr/](http://www.chambery-metropole.fr/))

##### Concept « Call a bike » (de DB Rent)

Ce système de vélos en libre service repose sur le principe suivant : pas de station, l'utilisateur remet le vélo à n'importe quel carrefour. Les réservations se font par téléphone auprès d'un centre d'appel. La géolocalisation des vélos déposés est établie par le centre d'appels sur la déclaration des clients qui indiquent un nom de rue par téléphone, lorsqu'ils déposent le vélo.

### Objectif Chiffré

Réaliser l'étude d'opportunité en 2012

### Maitre d'ouvrage

- CAC / Ville de Colmar / Turckheim / Office de tourisme ...

### Coûts

- Coûts : étude comparative et de faisabilité technique et financière à réaliser en interne (si externalisée 20 K€)
- Coûts de mise en œuvre : selon système retenu

# Action 15

## Améliorer la qualité des cheminements piétons



### Constat du diagnostic

- La pratique de la marche ne semble pas poser de difficulté à la population, mais elle est très faible.
- Des aménagements piétons de qualité existent dans les secteurs où la sécurité des piétons est importante (écoles,...) ; mais les espaces annexes sont délaissés ce qui provoque d'importantes discontinuités dans les cheminements piétons et une accessibilité peu aisée pour les PMR.
- La pratique des cycles se fait parfois au détriment de la marche.

### Objectifs à atteindre / effets attendus

- Améliorer la part de la marche dans les déplacements.
- Sécuriser les déplacements des piétons et garantir une meilleur accessibilité de la voirie.
- Cibler les aménagements en fonction de l'usage, des conflits avec les autres modes de déplacements et de la fréquentation attendue.

### Mesures à mettre en place

**La pratique de la marche est faible sur le territoire du PDU et doit être renforcée.** Malgré une bonne qualité des cheminements en faveur des piétons dans de nombreux secteurs centraux, il subsiste dans certains lieux des ruptures difficiles pour la circulation des piétons, notamment dans les cheminements en liaisons interquartiers, les quartiers résidentiels, les vieux centres historiques,... :

- Faible largeur de l'espace de circulation
- Espace de circulation dégradé
- Absence de trottoir
- Présence d'obstacles : mobilier urbain, végétation, véhicules en stationnement illicite
- Discontinuité des cheminements (traversées piétonnes absentes,...)
- Conflits d'usage avec l'automobile et les cycles

Ces difficultés sont source de gêne pour la pratique de la marche à pied.

**Il convient donc de les résorber, pour permettre le déplacement sûr et agréable des piétons, et surtout des personnes à mobilité réduite.**

### Étape 1 : Définir les itinéraires à aménager pour les piétons

A partir des pôles générateurs de déplacements recensés (établissement scolaire, mairie, équipement culturel,...) et de leur aire d'influence, des notes ont été attribuées aux sections de voie, correspondant à leur propension à accueillir plus ou moins de piétons.

Aire d'influence	Points structurants
5 minutes à pied	Mairies, bureaux de Poste, établissements de santé, principales zones d'activités, écoles maternelles, supermarchés, commerces de proximité
10 minutes à pied	Écoles primaires, hypermarchés, bibliothèques et médiathèques, musées, cinéma, équipements sportifs
15 minutes à pied	Collèges, lycées, gares, salles de spectacle, établissements d'enseignements supérieurs

Les cheminements qui desservent les points structurants sont ceux qui ont le plus d'intérêt pour les piétons. Il convient donc de les traiter en priorité.

Ainsi, à partir des traitements SIG (localisation des points structurants et affectation de poids aux sections) 521 km de voirie ont été déterminés comme présentant un intérêt d'aménagement pour les piétons, soit 44% du réseau viaire qui irrigue le territoire.



## Mesures à mettre en place (suite)

**Etape 2 : Adapter les aménagements en fonction de l'usage, des conflits avec les autres modes de déplacements et de la fréquentation attendue**

**Niveau 0 – 667 Km (56% du réseau total)**

Ces axes souvent en dehors du milieu urbain ne comptent aucun pôle générateur de déplacement et sont peu fréquentés par les piétons. L'intérêt d'aménagements lourds est limité.

**Niveau 1 – 249 Km (21% du réseau total)**

Le niveau d'aménagement préconisé est faible. Ces cheminements assurent une desserte locale où, étant donné la faible concentration de points structurants, la réalisation d'aménagements spécifiques pour les piétons n'est pas obligatoire. Il est simplement recommandé de maintenir les cheminements piétons.

**Niveau 2 – 208 Km (18% du réseau total)**

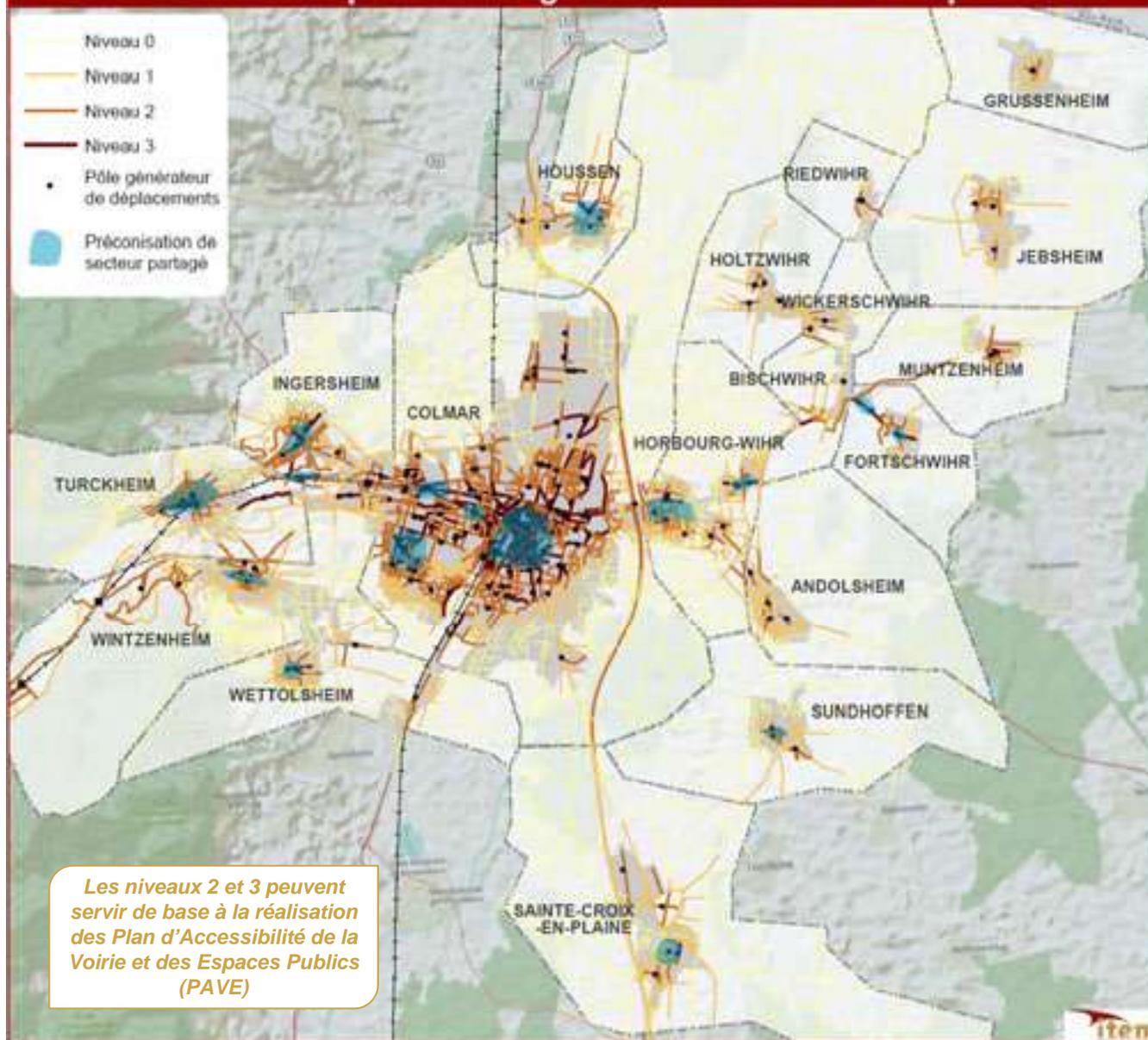
Les aménagements piétons doivent être sécurisés et complétés d'éléments de confort (mobilier urbain, plantations, éclairage d'ambiance, poubelle, banc...) ne représentant pas de contrainte pour les PMR. Il faut autant que possible assurer la continuité piétonne dans un objectif d'accessibilité pour tous (aménager les traversées, permettre un cheminement libre d'obstacle).

**Niveau 3 – 64 Km (5% du réseau total)**

Ces axes regroupent de nombreux pôles générateurs de déplacements et concentrent d'importants flux piétons ainsi que d'autres usagers. Les aménagements à préconiser sont plus conséquents et doivent favoriser un partage équitable de la voirie. Des aménagements de type zone 30, plateau piéton, zone de rencontre,... sont donc à encourager. Il s'agit des secteurs centraux des bourgs mais également des alentours des gares et haltes

**Les différents niveaux d'intervention préconisés sont fonction de la pratique attendue sur ces cheminements. Néanmoins, en fonction du type de pôles structurants existants (établissements scolaires, de santé...), des mesures de sécurisation plus ou moins importantes devront être mises en place.**

## Préconisations pour l'aménagement des cheminements piétons



Action  
15

## Améliorer la qualité des cheminements piétons

### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :



### Les intérêts :



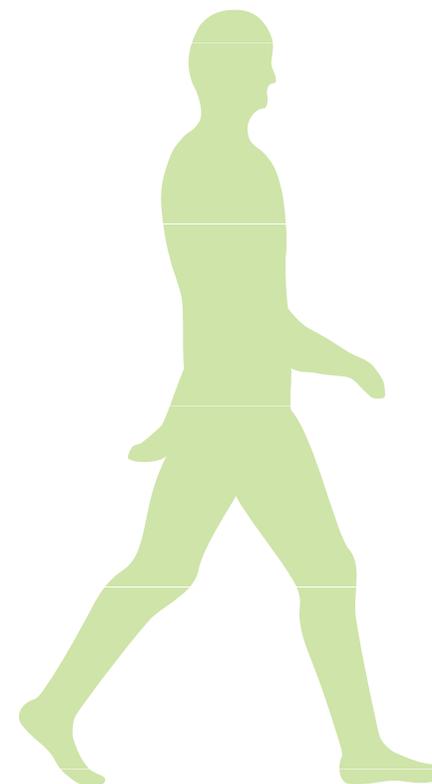
Modes doux

### Mesures à mettre en place (suite)

#### Etape 3 : Réaménager certains secteurs centraux

Dans les secteurs centraux des villes et des villages, les usages et les usagers sont multiples. Ainsi, les aménagements doivent être soignés pour garantir une sécurité optimale aux plus vulnérables (PMR, piétons, vélos) et limiter la place de la voiture (espace de stationnement et voie de circulation).

*De la même manière que pour la politique d'aménagement cyclable, les aménagements des cheminements piétons doivent être budgétisés et programmés spatialement et temporellement. Cette démarche doit s'intégrer dans le cadre des études de Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics*



Objectif **Chiffré**

**25%**

Des aménagements de niveau 3 réalisés sous 5 ans

### Indicateurs de suivis

- Nombre de Kilomètres d'aménagements réalisés par année
- Taux d'accessibilité de la voirie
- Taux d'accidents impliquant un piéton

### Coûts

Coûts unitaires utilisés de partage de voirie : 300 €/ ml

### Maître d'ouvrage

Dépend de la domanialité des voies (CAC, communes, CG)

# Action 16

## Mise en place d'un observatoire du PDU

### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :

Financier

1 2 3 4 5

Décisionnel

1 2 3 4 5

Opinion

1 2 3 4 5

### Les intérêts :

Réponse aux besoins

1 2 3 4 5

Cadre de vie

1 2 3 4 5

Report modal

1 2 3 4 5



Actions  
transversales

### Constat du diagnostic

- Il existe très peu d'informations structurées relatives aux transports et aux déplacements renseignées à l'échelle du périmètre
- Pas d'observatoire de la mobilité
- Il y a un service SIG à la CAC

### Objectifs à atteindre / effets attendus

- Accompagner les décideurs politiques responsables de la mise en application du PDU, vers des actions adaptées aux réalités territoriales
- Vérifier si les actions prévues par le PDU ont été appliquées, évaluer leur efficacité en termes d'objectifs atteints
- Capitaliser un ensemble de données avec un souci d'agir à une échelle globale

### Mesures à mettre en place

#### Pourquoi observer les déplacements?

Le PDU doit faire l'objet d'une révision et d'une évaluation tous les 5 ans. Pour la réaliser, il faut disposer d'informations sur la situation de départ, et pouvoir mesurer les évolutions au bout de 5 années. Il faut donc collecter un certain nombre de données relatives aux transports et aux déplacements qui pourront permettre d'évaluer les changements sur le territoire.

#### Le rôle d'un observatoire du PDU

L'observatoire du PDU collecte et traite les informations sur lesquelles les commissions et services vont s'appuyer pour mesurer l'avancement du PDU et analyser ses effets.

- Il vérifie, par le biais de relevés, d'indicateurs et d'analyses la pertinence des actions entreprises dans le PDU et évalue leurs retombées ;
- Il mesure le niveau d'atteinte des objectifs définis par le PDU ;
- Il témoigne des difficultés dans la mise en œuvre des actions et soulève des dysfonctionnements éventuels ;
- Il permet de communiquer sur les effets des actions liées au PDU ;
- Il permet aux services de la CAC, des communes et des différents partenaires de suivre l'avancement des actions du PDU. Il s'agira d'évaluer l'ensemble des actions afin de construire un projet d'ensemble cohérent, durable et efficace.

#### Etape 1 : Mettre en place un comité de suivi du Plan de Déplacement Urbain

Le PDU doit faire l'objet d'un suivi opérationnel sur la base de la poursuite du Comité de pilotage .

#### Etape 2 : Définir les indicateurs à étudier

Pour chacune des thématiques et actions il sera défini :

- Les données à collecter (source, périodicité) ;
- Les analyses à réaliser (les indicateurs pertinents pour chaque action) ;
- Les enquêtes complémentaires à réaliser (enquête de stationnement, enquête mobilité,...) et la méthodologie à mettre en place ;
- La périodicité de chaque enquête et indicateur ;
- Les moyens nécessaires (financiers et humains) pour ces investigations périodiques.

#### Etape 3 : Faire vivre l'observatoire : des partenariats et une communication

La vie de l'observatoire est assurée par le chargé de mission PDU : prévoit les partenariats pour la collecte des données, les publications, (tableau de bord) les moyens de communication (diffusion de cartographies internet, ...)

*La mise en œuvre du PDU nécessite la création d'un poste de chargé de mission PDU à temps plein pour différentes actions :*

- Gérer l'observatoire PDU
- Suivre et évaluer la mise en œuvre du PDU
- Réaliser les actions de communication et de sensibilisation liées à la mobilité...

### Objectif Chiffré

100% Des  
indicateurs  
intégrés en 2012

### Indicateurs de suivis

- Nombre de communications annuelles sur l'observatoire du PDU
- Nombre d'actions évaluées

### Coûts

- Chargé de mission PDU (40 K€/an pour les différentes actions nécessitant du conseil en mobilité).
- Les coûts inhérents à la réalisation d'enquêtes de terrains ou d'études diverses base 5 à 10 K€/an.

### Maître d'ouvrage

- CAC (90%) , SITREC (10%)
- Partenaires : CG, Région, ...

## Constat du diagnostic

- De nombreux réaménagements réalisés dans les secteurs centraux des bourgs
- Un Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports collectifs approuvé
- Peu de Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics approuvés
- Des pratiques liées à une méconnaissance qui entravent le cheminement des PMR (stationnement illicite, poubelles non rentrées, haies non taillées,...)

## Objectifs à atteindre / effets attendus

- Permettre aux PMR de se déplacer sur le territoire
- Diminuer les mauvaises pratiques procurant une gêne au cheminement des PMR et de tous les piétons
- Communiquer sur les travaux de mise en accessibilité et informer le public handicapé et à mobilité réduite sur les nouveaux aménagements

## Mesures à mettre en place

**Etape 1 : Application de la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées**

### La loi n°2005-102 du 11 février 2005

La loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées impose que « **la chaîne du déplacement**, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, soit **organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite** ».

### L'accessibilité des transports collectifs

La loi a instauré des outils pour garantir l'accessibilité de la chaîne de déplacements. En ce qui concerne les transports collectifs, des Schémas Directeurs d'Accessibilité ont été mis en place et celui de la CAC et du SITREC a d'ores et déjà été approuvé. La mise en accessibilité des arrêts de TC, du matériel roulant et de l'information, a donc déjà été initiée et programmée dans le temps.

### L'accessibilité de la voirie et des espaces publics

La loi a prévu la mise en place de plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE). Il fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des **circulations piétonnes** et des **aires de stationnement** d'automobiles. Ces plans doivent être réalisés dans un délai de 3 ans à compter de décembre 2006. Actuellement, aucun PAVE n'a été approuvé sur le territoire du PDU, même si plusieurs démarches sont en cours.

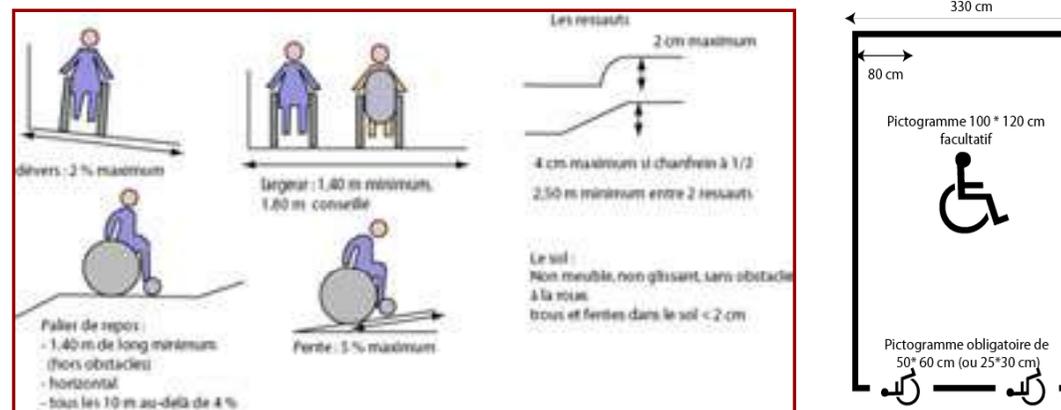
## Améliorer et développer le stationnement GIG-GIC

**Rappel de la loi : Au moins 1 place sur 50 doit être réservée et accessible aux personnes handicapées (art. 3.1 du code de la circulation du 3 juin 2000).**

Pour qu'une aire GIG-GIC soit fonctionnelle elle doit être localisée de manière optimale, répondre à un dimensionnement suffisant et avoir un marquage horizontal et vertical réglementaire (Symbole international d'accessibilité représentant une personne en fauteuil roulant). Ce pictogramme doit notamment être présent obligatoirement sur la ligne de marquage ou à l'extérieur. De manière facultative, un pictogramme peut également être mis au centre de l'emplacement.

Il faudra vérifier la conformité des communes du territoire avec cette législation (nombre de places, matérialisation,...)

De plus, le stationnement GIG-GIC doit faire l'objet d'une réflexion notamment dans le cadre de la mise en place de futurs P+R ou le nombre de places accordées pourra être plus important.



### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :



### Les intérêts :



## Mesures à mettre en place (suite)

### Etape 2 : Sensibiliser aux problèmes de déplacements des PMR

#### Sensibiliser les élus et les techniciens aux problèmes de déplacements des PMR

Réunir sur une journée les élus des communes de la CAC et du SITREC, les techniciens et les différents représentants d'associations de personnes en situation de handicap pour leur proposer :

- **une formation** sur les nouvelles normes d'accessibilité de la voirie et des espaces publics
- **de réaliser des parcours urbain d'accessibilité** afin d'appréhender et comprendre les difficultés rencontrées par les personnes en situation de handicap dans leurs déplacements quotidiens

*Un parcours doit être prévu à travers la ville, pour que les PMR partagent leurs difficultés de déplacements quotidiennes avec les élus et les techniciens : (cf exemple d'un parcours réalisé à Besançon)*



### Sensibiliser la population aux problèmes de déplacements des PMR

Le public n'est pas conscient des difficultés quotidiennes rencontrées par les PMR dans leurs déplacements.

Lors de l'enquête réalisée auprès de 1 000 ménages, à la question «que pensez-vous des conditions de déplacements des PMR sur le territoire» plus de la moitié des personnes n'ont pas répondu (52%).

Pensez-vous que la situation des déplacements pour les PMR est :



Une journée de sensibilisation (lors de la journée internationale du handicap, ou semaine de la mobilité par exemple) en partenariat avec les associations d'aide aux handicapés pourra être organisée annuellement dans le but de **sensibiliser le public sur les difficultés rencontrées par les PMR lors de leurs déplacements** quotidiens et les **mauvaises pratiques qui limitent leur accessibilité**. Il faut notamment sensibiliser les cyclistes à la cohabitation avec les piétons (ex : les malvoyants) sur les espaces mixtes.

### Etape 3 : Communiquer autour de l'accessibilité

La communication sur l'accessibilité doit se faire à 2 niveaux : **Communiquer pendant les travaux, Communiquer sur l'état d'accessibilité des itinéraires et autres composantes**.

Le site internet de la CAC présente un module de cartographie dynamique qui pourrait accueillir les informations sur l'accessibilité (cartographie, information du niveau d'accessibilité des tronçons de voirie, des arrêts de bus, ...).

## Objectif Chiffré

- 100% du stationnement GIG/GIC recensé en 2012

- 1<sup>er</sup> parcours urbain et 1<sup>ère</sup> journée de sensibilisation en 2013

## Indicateurs de suivis

- Nombre de PAVE approuvés
- Nombre de Km de voirie accessibles
- Nombre d'arrêts de bus accessibles;
- Nombre d'élus et de techniciens formés
- Nombre de places GIG/GIC conformes
- Nombre d'événements de sensibilisation

## Coûts

- Montants définis dans les PAVE des communes
- Montant défini dans le SDA : 300 000 €/an
- Journées de formation et de sensibilisation, parcours urbain : coûts internes

## Maître d'ouvrage

- CAC (90%) , SITREC (10%) pour le SDA
- Communes pour les PAVE
- Chargé de mission PDU pour sensibilisation

# Action 18

## Promouvoir l'écomobilité pour les déplacements des pendulaires et scolaires



### Constat du diagnostic

- Un recours massif à l'automobile pour les déplacements domicile/travail (75%)
- Peu de démarches PDE engagées sur le territoire, quelques démarches de pédibus et vélobus initiées
- Les déplacements pendulaires sont nombreux et trop souvent effectués en voiture

### Objectifs à atteindre / effets attendus

- Développer le report modal des migrants pendulaires vers les modes de transports alternatifs à l'automobile
- Permettre aux entreprises et / ou administrations d'améliorer la mobilité de leur personnel
- Sensibiliser les enfants à des choix modaux raisonnés pour leur mobilité future d'adulte
- Désengorger le trafic automobile autour des écoles et les problèmes de stationnement liés à la dépose et reprise des enfants

### Mesures à mettre en place

#### Étape 1 : Une campagne de sensibilisation pour inciter les entreprises et administrations à réaliser des PDE/PDA/PDS

Une campagne de sensibilisation sur le sujet des PDE devra être lancée auprès des grandes entreprises/administrations, zones d'activités, établissements scolaires du territoire du PDU :

- Les grandes entreprises de plus de 200 salariés (Ricoh, Vialis, Liebherr, Leclerc, ...)
- Les principales zones commerciales et zones industrielles ou d'activités (ZI Nord, NI Est, zone commerciale d'Houssen,...)
- Les grandes administrations (Mairie de Colmar, Conseil Général, Préfectures, et autres organes départementaux) elles peuvent se rassembler pour mener conjointement une démarche
- L'hôpital Pasteur
- Les principaux établissements scolaires

L'ADEME Alsace effectue actuellement un recensement des démarches PDE entreprises. Il conviendra de se rapprocher de ses services pour faire un premier bilan des démarches engagées avant de contacter les différents établissements concernés.

#### « Un PDE, PDA ou PDS c'est quoi ? »

Qu'il s'appelle Plan de Déplacement d'un Etablissement, d'une Administration ou d'un établissement Scolaire, il s'agit d'une approche globale de l'ensemble des déplacements des personnes liées à un établissement ou un site : personnel, visiteurs, livreurs, clients ...

Il vise à réduire l'utilisation individuelle de la voiture en adoptant un ensemble de mesures simples et adaptées aux spécificités de chaque établissement.

L'objectif est de susciter l'intérêt des établissements en leur présentant les avantages pour la société et les employés des Plans de Déplacements :

#### L'automobile est un mode de transport peu écologique ...

- les 2 postes les plus consommateurs d'énergie sont les transports et l'habitat. 78 % des français utilisent leur voiture chaque jour ; 4 trajets sur 10 sont inférieurs à 2 Km.

- 20 % des déplacements en voiture ne dépassent pas 1 Km. Or, la surconsommation, l'usure du moteur et les rejets de gaz sont précisément plus importants lors du premier kilomètre (50 % de consommation en plus).

#### ... qui coûte cher ...

- 207 € par mois : c'est la dépense moyenne investie pour un trajet pendulaire par un salarié automobiliste habitant à 20 Km de son lieu de travail,

- une voiture coûte annuellement 6 100 € à son propriétaire

#### ... et qui constitue un risque important pour le salarié et son employeur

- les accidents de circulation sont la première cause d'accidents mortels parmi les accidents du travail (57 %),

- pour un accident lié à un déplacement, la durée moyenne d'arrêt de travail est de 2 mois.

Le panel des mesures possibles est large : meilleures informations sur les transports collectifs, participation de l'employeur à l'abonnement TC, traitement des accès piétons, stationnement sécurisé des vélos, vélos de service, promotion du covoiturage, gestion du stationnement des automobiles, abonnement d'autopartage...

# Action 18

## Promouvoir l'écomobilité pour les déplacements des pendulaires et scolaires

### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :



### Les intérêts :



### Mesures à mettre en place (suite)

#### Étape 2 : Accompagner les démarches PDE

*Une partie de ce travail a été engagée par la TRACE, il faut le poursuivre et le relayer*

En tant qu'autorités organisatrices de transports, la CAC et le SITREC doivent assurer un rôle de conseil auprès des entreprises pour les accompagner dans cette démarche et faire le liens entre tous les partenaires possibles des PDE.

Ainsi, le chargé de mission PDU, aura également en charge le conseil en mobilité :

- **Identifier** les entreprises ou sites cibles et **susciter** leur intérêt pour la mise en place d'un plan de déplacements,
- **Communiquer** sur le bien-fondé de la mise en place d'un PDE.
- **Conseiller** les entreprises (sur les clés de financement, la mise en place d'indicateurs de déplacements de ses salariés, l'offre alternative existante...),
- **Centraliser** l'ensemble des projets PDE à l'échelle de l'agglomération et regroupe toutes les données recueillies,

#### Étape 3 : Initier les démarches de plans de déplacements scolaires et la mise en œuvre de Pédibus/vélobus

#### « Qu'est-ce qu'un Pedibus ? Vélobus ? »

C'est un ramassage scolaire qui se fait à pied (Pedibus) ou en vélo (Vélobus). La caravane d'enfants est menée par des adultes qui la prennent en charge à tour de rôle. Elle accueille des enfants en différents endroits de l'itinéraire (arrêts) selon un horaire fixe.



Le chargé de mission PDU doit travailler avec les responsables des établissements scolaires, et les associations de parents d'élèves pour développer les **Pédibus / Vélobus**. Il doit préalablement recenser les démarches mise en œuvre et les évaluer (dysfonctionnements éventuels,...)

Avant de lancer des investigations plus poussées sur un établissement il faut que le conseiller en mobilité prenne un premier contact avec les parents d'élèves pour :

- **Expliquer la démarche** du Pédibus à l'aide de documents de présentation (KIT ADEME ...)
- **Répondre aux questions** des parents (responsabilité, ...)
- **S'assurer de la collaboration** et du soutien d'un groupe de parents prêt à s'investir (c'est en effet la principale source d'échec de ce type de démarche) et clairement identifier des parents intéressés à participer à cet accompagnement comme conducteurs de Pédibus/vélobus
- **Identifier des lignes de Pédibus ou Vélobus** qui correspondraient aux trajets des enfants
- **Présenter** les démarches existantes localement (comme à Turckheim) avec les points positifs et négatifs qui existent, les freins rencontrés,...

Si l'intérêt et l'engagement des parents est réel, il pourra ensuite aider à la mise en œuvre opérationnelle du dispositif

### Objectif Chiffré

**3 démarches PDE**  
initiées d'ici 2013

### Indicateurs de suivis

- Nombre de PDE engagés
- Nombre de salariés concernés
- Nombre d'enfants empruntant les Pedibus-Vélobus
- Nombre de lignes et d'arrêts de Pedibus-Vélobus
- Evolution des parts modales pour les déplacements pendulaires

### Coûts

Pour les entreprises il est difficile de chiffrer un PDE tout dépend du niveau d'investigation souhaité et des mesures mises en places. La phase étude coûtera entre 10 et 40 K€.

*L'ADEME Alsace finance à hauteur de 50% les études de PDE avec un accompagnement*

### Maître d'ouvrage

CAC / SITREC à travers le chargé de mission PDU

# Action 19

## *Sensibiliser la population sur une mobilité sûre et respectueuse de l'environnement*



### Constat du diagnostic

- Un recours massif à l'automobile pour se déplacer
- Une accidentologie élevée
- Une pratique intermodale peu répandue

### Objectifs à atteindre / effets attendus

- Informer les habitants du territoire sur l'offre alternative à la voiture
- Sensibiliser sur les bonnes pratiques de déplacement
- Communiquer sur les actions du PDU
- Sensibiliser sur les dangers de la route

### Mesures à mettre en place

#### Étape 1 : Informer régulièrement sur les déplacements selon les cibles

Il s'agit de **contrecarrer les idées reçues** du type « le stationnement c'est cher, le transport collectif c'est lent, ou le vélo c'est dangereux ». Ces sentiments sont souvent partagés par une population et conditionnent l'utilisation de ces modes de transport.

Les avantages et les inconvénients de chaque mode permettent un choix plus raisonné des usagers :

- Informer sur les conditions de déplacement actuelles (réseaux, descriptif des itinéraires, grilles horaires, politique de stationnement, ...) à travers un guide déplacement (**et notamment à travers le guide de la Trace**) ;

- Communiquer sur les déplacements « durables » et une attitude citoyenne (stationnement illicite et dangereux, ...) ;

- Informer sur les coûts (sociaux, environnementaux, financiers) liés à l'utilisation de chacun des modes de déplacements.

- Intégrer ces préoccupations liées à la mobilité durable dans le programme d'éducation à l'environnement de l'Agglomération colmarienne.

#### Étape 2 : Organiser des événements autour de la mobilité

Le conseiller en mobilité doit également organiser des événements autour de l'éco-mobilité.

Ainsi, lors de la semaine de la mobilité, des actions ciblées PDU doivent être organisées pour faire découvrir les modes de déplacements alternatifs à l'automobile :

- tickets de bus offerts pendant cette semaine,
- prêt de vélos gratuits pendant cette semaine,
- organisation d'un parcours en vélo dans la ville pour expliquer les règles de sécurité à respecter,
- sensibilisation à l'éco-conduite,
- faire découvrir l'Autopartage, ...

Le conseiller en mobilité doit créer des partenariats pour organiser les manifestations de cette semaine (ADEME, Vélostation, TRACE, Autotrement, ...).



#### Divers formats et supports sont envisageables pour communiquer sur l'écomobilité :

- Organiser des Expositions sur l'écomobilité,
- Utiliser l'affichage urbain,
- Diffuser des messages dans les médias locaux (radio, journal)

L'affichage urbain a l'avantage de toucher un large public diversifié. Ce type de communication nécessite un message concis et clair pour attirer l'attention des passants.

# Action 19

## Sensibiliser la population sur une mobilité sûre et respectueuse de l'environnement

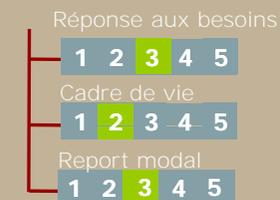
### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :



### Les intérêts :



### Mesures à mettre en place (suite)



Exemple d'affiche dans le cadre de campagne de communication autour de la réalisation de PDU, ou d'amélioration des déplacements

### Etape 3 : Informer et sensibiliser sur les dangers de la route notamment auprès des jeunes

#### L'éducation routière

Il s'agit fondamentalement de mettre en place une véritable politique d'éducation routière dans la CAC et le SITREC. Cette éducation à la sécurité routière concerne l'ensemble des usagers de la route (pas seulement les conducteurs) et ce quel que soit leur âge.

#### Marquer les esprits

La sensibilisation aux dangers de la route passe également par des campagnes d'information ou des formations qui restent dans les esprits des usagers. Il s'agit de faire prendre conscience que la rue ou la route est partagée et peut devenir dangereuse dans le cas du non-respect des autres usagers.

#### La prévention en faveur des jeunes

L'objectif est d'inciter les jeunes à faire preuve de prudence en tant que piéton, cycliste ou motocycliste. La sensibilisation des jeunes aux dangers de la route passe par une approche ludique, donc active :

- Mise en place d'ateliers d'une demi-journée permettant à chaque enfant d'être acteur de la route, endossant successivement le rôle de chacun des usagers (le piéton, le cycliste, la PMR, le policier, l'automobiliste, le conducteur de bus, ...).
- Pratiquer autour de l'établissement afin de pouvoir expliquer les règles et corriger les mauvais réflexes.

Pour organiser ces ateliers le Conseiller en Mobilité doit solliciter les acteurs locaux de la sécurité routière (Le Conseil Local de Sécurité et de Prévention de la Délinquance, la Préfecture, le Conseil Général, le Conseil Régional, ...).

Journée pour « sensibiliser les conducteurs de demain » à Flacourt (Sainte-Marie)



### Objectif Chiffré

Elaboration du guide en 2014

1<sup>ères</sup> campagnes d'affichages en 2013

### Indicateurs de suivis

- Nombre de guides distribués
- Nombre d'événements organisés sur l'écomobilité
- Nombre de personnes touchées par les initiatives de sensibilisation
- Évolution annuelle des accidents dans le territoire
- Évolution des accidents impliquant des mineurs piéton/cycliste/cyclomotoriste sur le territoire

### Coûts

Organisation d'événements sur l'écomobilité et campagne de sensibilisation : via les services internes et délégués (notamment la Trace)

### Maître d'ouvrage

CAC et SITREC

## Constat du diagnostic

- Des aménagements effectués au coup par coup à l'intérieur de chacune des communes
- Une disparité dans les aménagements réalisés (jalonnement différent, aménagement cyclable ou zone 30 hétérogènes,...)
- Des discontinuités d'aménagements existent entre les différents niveaux de compétences (au niveau des aménagements cyclables notamment)

## Objectifs à atteindre / effets attendus

- Obtenir une cohérence entre les différents aménagements du territoire, en termes de qualité et de programmation dans le temps
- Favoriser la discussion sur la politique globale de la mobilité
- Permettre une prise de décision rapide pour tous les aménagements urgents
- Mettre tous les projets relatifs à la mobilité en conformité avec les objectifs du PDU

## Mesures à mettre en place

### Étape 1 : Définir une charte des aménagements de voirie

Il convient de mettre en place une **concertation multi-acteurs afin de réaliser un guide des aménagements de voirie à destination des différentes autorités compétentes en la matière.**

Ce guide pourra ainsi servir de cahier des charges à respecter pour obtenir un label PDU en définissant les critères d'éligibilité.

L'objectif est ainsi **d'offrir une cohérence à l'échelle du PDU (CAC+SITREC)** en matière d'aménagements tout en essayant de répondre aux besoins en matière d'accessibilité pour tous depuis la loi de février 2005 et en prenant en compte **tous les modes de déplacements.**

Ainsi, ce guide pourra reprendre les principes d'aménagements pour :

- Les zones 30,
- Les pistes, bandes cyclables et double sens cyclables,
- Les couloirs réservés bus,
- Les aménagements de sécurité,
- La politique à mener en termes de jalonnement directionnel tous modes,
- Les aires de livraisons de marchandises,
- Le stationnement GIG/GIC;
- Les traversées piétonnes;
- ...

## Un guide commun d'aménagement sur le territoire du PDU (CAC+SITREC)

**Pour qui ?** Tous les acteurs transports / déplacements impactant sur le territoire et en particulier les services des communes du territoire et de la CAC.

**Pourquoi ?** Afin d'agir en cohérence sur l'ensemble du territoire, il convient de déterminer des principes communs applicables à tous les aménagements et qui prennent en compte les principes du PDU et tous les modes de déplacements.

### Comment l'élaborer ?

- **Concertation** entre tous les acteurs concernés par l'aménagement de la voirie pour définir la politique générale de la charte (le conseil général, les services techniques des communes, ...),
- **Déclinaison** sous formes de volets d'intervention (piétons, stationnement, cycles ...),
- **Rédaction** du guide technique d'aménagement de voirie pour chaque volet d'actions (préconisations d'aménagements pour tous les modes, modalités techniques d'aménagement, estimation des coûts avec identification des aides financières),
- **Validation** par l'ensemble des acteurs,
- **Utilisation** de la charte comme outil d'aide à la décision pour les futurs aménagements (Mise en application de la charte),

Quels jalonnement cyclables utiliser sur tout le territoire? Illustration de l'hétérogénéité des aménagements sur le territoire



Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

Les freins :



Les intérêts :



Mesures à mettre en place (suite)

Etape 2 : Mettre en place un label PDU

Le principe repose sur une identification claire et commune pour l'ensemble du territoire. Ainsi tous les aménagements effectués dans le cadre du PDU seront visuellement identifiés. Des panneaux seront ainsi systématiquement installés aux abords des travaux avec le logo PDU, et une phrase commune telle que : « La CAC (ou le SITREC) investi pour améliorer vos déplacements ».

Exemple de processus de labellisation

La procédure de labellisation permettra d'étudier les projets soumis par les maîtres d'ouvrages tant sur le plan technique que financier.

La labellisation est un moyen de contrôle pour la CAC et le SITREC sur les acteurs locaux en charge des aménagements. Par ce biais, la CAC et le SITREC sont les garants du bon respect de la philosophie du PDU.

1. Le maître d'ouvrage demande la labellisation du projet
2. Le comité se réunit. Il est composé, des services de la CAC et du SITREC, des services techniques des communes et du maître d'ouvrage et des partenaires concernés par le projet (TRACE, Conseil Général, associations vélos, associations PMR...). Il émet un avis sur le projet pour une labellisation. Cet avis sera transmis à la commission de labellisation
3. La commission du label (qui regroupe un panel de membre de la CAC et du SITREC) se réunit ensuite pour donner un avis définitif pour l'attribution du label PDU.

Les critères d'attribution du Label PDU :

Pour l'obtention du label PDU par un projet, des critères d'attributions clairs, identifiés et partagés par tous doivent être définis :

- Prise en compte de **tous les modes de déplacements**, dans l'objectif d'un partage équilibré de la voirie ;
- Projet conforme en termes de **sécurisation** des déplacements, et d'**accessibilité** pour tous ;
- Conformité avec les aménagements préconisés dans la **Charte d'aménagement de la voirie** ;
- **Impact positif du projet sur le report modal vers un mode de déplacement alternatif à l'automobile** ;
- ...

Exemple de logo pour le « Label PDU »



L'obtention du label pour un aménagement pourrait conditionner l'octroi de subventions à travers la mise en place d'un fond de concours par la CAC, le SITREC et éventuellement certains partenaires (Conseil Général, Etat, Région,...)

**Objectif Chiffré**  
Elaboration de la charte et des critères du label avant 2013

1<sup>er</sup> projet labellisé PDU en 2013

Indicateurs de suivis

- Nombre de projets labellisés par an et par type

Coûts

- Coût interne : création de la charte à la charge du chargé de mission PDU et des techniciens des communes.
- Fond de concours pour subventionner une partie des aménagements : à définir

Maître d'ouvrage

Services des villes, de la CAC, SITREC, CG...

# Action 21

## Assurer une cohérence entre politiques d'urbanisme et de déplacements

### Echéancier :

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme

### Les freins :



### Les intérêts :



Actions  
transversales

### Constat du diagnostic

- Une utilisation importante de la voiture
- Un territoire où l'habitat se développe en dehors des secteurs desservis par une offre de transport alternative à la VP

### Objectifs à atteindre / effets attendus

- L'impact des futurs projets d'urbanisme sur les déplacements sera évalué systématiquement afin de répondre, au plus juste, aux besoins de mobilité, notamment en faveur des modes alternatifs.

### Mesures à mettre en place

Le choix de l'implantation d'activités, de commerces ou de logement a une importance en termes de déplacements. Plus les lieux d'habitats, d'activités et de commerces sont éloignés les uns des autres plus les distances à parcourir sont importantes et la dépendance à l'automobile forte.

#### Etape 1 : Suivre la réalisation des Plans Locaux d'Urbanisme :

A l'échelle communale, l'outil approprié pour favoriser la densification des territoires est le plan local d'urbanisme (PLU) qui remplace le plan d'occupation des sols (POS) depuis la loi SRU (2000). Il n'est pas uniquement un document d'urbanisme réglementaire, il exprime un véritable projet de territoire..

Il faudra veiller à prendre en compte :

- **l'accès** en transports en commun des futures zones d'urbanisation (lotissements, équipements publics, zones d'activités...),
- **l'accessibilité** dans les aménagements de voirie (traversées piétonnes sécurisées, trottoirs suffisamment larges, mobilier urbain, stationnement...),
- **l'intégration des modes doux** dans les opérations d'aménagements (zones pacifiées), notamment dans les zones résidentielles ...

#### Etape 2 : Consultation du chargé de mission PDU sur les dossiers d'urbanisme

Afin de veiller à la bonne application des principes définis dans les différents documents de planification, la collectivité par l'intermédiaire du chargé de mission PDU devra être associée à l'ensemble des démarches et projets urbains ou d'aménagement menés sur le territoire.

#### Le SCOT Colmar Rhin Vosges

Le Schéma de cohérence territoriale s'est saisi de cette question et a émis des orientations. Le PDU doit être compatible avec les orientations définies :

« L'urbanisation doit être développée de sorte à proposer une alternative à l'usage de la voiture et à valoriser les transports collectifs et les modes doux notamment en privilégiant les sites réduisant les distances à parcourir.

Les politiques de développement urbain visent à **augmenter la densité aux abords des secteurs desservis par les transports en commun en site propre ou devant l'être** et favorisent la mixité des fonctions et des formes urbaines à ces endroits.

**Le développement de l'habitat s'organise au plus près des arrêts de transports en commun et des secteurs devant être desservis.** Cette orientation concerne en priorité les systèmes de transport en commun en site propre et notamment le transport ferroviaire.

A chacune des échelles du territoire, les secteurs bénéficiant ou pouvant à terme bénéficier aisément d'une desserte en transports collectifs sont à privilégier pour la création de nouvelles zones de développement économique. La création de commerces de plus de 1 000 m<sup>2</sup> est soumise à l'obligation d'une desserte de transports en commun localisée à moins de 500 m. »

#### Le Plan Local d'Habitat

Le PLH de Colmar insiste sur la nécessité de réaliser les nouvelles constructions dans les secteurs desservis par une offre alternative à la voiture (TC, vélo,...)

### Indicateurs de suivis

- Nombre de PLU suivis et nombre de PLU en conformité avec les objectifs globaux d'urbanisation et d'organisation du territoire
- Evolution du nombre d'habitants à plus de 10 minutes à pieds d'un arrêt TC

### Coûts

- Coûts internes à travers chargé de mission PDU

### Maître d'ouvrage

CAC et SITREC

# Coûts et échéancier



## Coûts :

Thème	N°	Actions	Financier	Coût	Objectif chiffré
Réseau viaire / circulation	1	Adapter l'aménagement de la voirie aux différents usages et usagers	- CAC + SITREC (étude de jalonnement et schéma PL) - Travaux dépendent de la domanialité des voies (communes, CAC, Département)	- étude jalonnement et schéma PL : 40 000 € (CAC) - travaux : dépend de l'ampleur	Etude jalonnement et schéma PL en 2012
	2	Sécuriser et pacifier la traversée des bourgs en mettant en place un véritable partage de la voirie	- CAC + SITREC (cartographier l'existant) - Travaux dépendent de la domanialité des voies (communes, CAC, Département)	zone apaisée : entre 300 et 1000 € le mètre linéaire <b>Financement possible du CG selon les modes concernés par aménagement</b>	Doubler le linéaire de zones pacifiées d'ici 5 ans
	3	Requalifier les principales entrées de villes et pénétrantes	Dépend de la domanialité des voies et du types d'aménagements réalisés	- travaux : dépend de l'ampleur <b>Financement possible du CG selon les modes concernés par aménagement</b>	50% des aménagements réalisés sous 5 ans
	4	Adapter la réglementation sur les livraisons de marchandises	- Communes - CAC et SITREC : étude de faisabilité	- Etude de faisabilité d'un système de facilitation (selon résultat de la concertation) : 20 000 € (CAC)	Engager la concertation sur la réglementation en 2012
Stationnement	5	Mieux utiliser l'outil stationnement en faisant évoluer la réglementation dans le cœur d'agglomération	- Communes	- 1 horodateur : entre 8 et 12 000 € - Système de contrôle (barrières...) d'un parc de surface : 60 à 100 000 € <b>Coûts d'investissements rentabilisés par recettes stationnement</b>	Taux de rotation supérieur à 5 dans les secteurs réglementés
	6	Mettre en place un contrôle efficace du stationnement	- Communes - CAC (sensibilisation)	- sensibilisation: coûts internes - 1 agent : 40 000 €/an <b>Retournée d'argent liée au contrôle</b>	Dépasser un taux de paiement de 35% en 2013

Thème	N°	Actions	Financier	Coût	Objectif chiffré
Transport en commun & intermodalité	7	Développer l'offre des transports collectifs urbains pour attirer une nouvelle clientèle	- CAC - SITREC - CG	Etude stratégie design : 50 K€ Etude retombée de la refonte : 25 K€ Etude d'optimisation (selon résultats refonte et évolution du PTU) : 50 K€ - Frais de fonctionnement : fonction de l'évolution du réseau	Étude d'optimisation du réseau en 2013
	8	Améliorer la vitesse commerciale des bus	- CAC / SITREC / TRACE (identification) - en fonction de la domanialité des voies : communes, CG	- variables en fonction des besoins et des choix d'amenagement - priorisation au feu entre une balise en hyperfréquence fixe sur le feu (1600€) + équipement des bus (1400 €/matériel embarqué)	50% des points durs traités sous 5 ans
	9	Envisager la mise en place d'une navette Tc en centre ville	- CAC - SITREC - Autres : commerçants (pub)...	Entre 100 et 200 000 €/an, dépend du niveau de service choisit	2014 optimisation de la ligne mise en place en 2010 desservant le centre-ville
	10	Favoriser l'intermodalité sur le territoire	- CAC / Communes / SITREC / Région / CG / SNCF / RFF / TRACE	A définir en fonction des actions et des aménagements choisis	Le PDU propose la création d'un comité de pilotage partenarial avec les collectivités et AOT de Colmar et environs en 2012
	11	Développer un réseau de parcs relais	- CAC, SITREC, Communes, CG	- Coûts internes : localisation des Parc Relais + campagne de communication pour développer leur utilisation - Aménagement moyen : 1 500 €/place hors équipements intermodaux	Expérimenter un P+R en lien avec l'étude d'optimisation du réseau en 2014

Thème	N°	Actions	Financier	Coût	Objectif chiffré	
Mode doux	12	Mettre en œuvre un réseau cyclable cohérent sur l'ensemble du territoire	- communes, CAC, CG	5,6 millions € à répartir en fonction de la domanialité des voies	50% des aménagements réalisés sous 5 ans	
	13	Améliorer le stationnement des cycles	- CAC, SITREC, communes, commerces, ...	- Coût moyen de mise en place d'un arceau : 150 € HT - Coût moyen d'un abri vélo couvert (4-5 places) : de 1 000 à 5 000 € HT - Coût moyen d'un abri vélo sécurisé : de 5 000 à 10 000 € HT	100% Des aménagements recensés en 2012 50% des pôles équipés sous 5 années	
	14	Réfléchir à la mise en place d'un réseau de vélos partagés	- CAC, SITREC, ville de colmar, office de tourisme, Turckheim	- étude (si externalisée) : 20 000 €	Réaliser l'étude d'opportunité en 2012	
	15	Améliorer la qualité des cheminements piétons	- dépend de la domanialité : CAC, communes, CG	Coût unitaire utilisé de partage de voirie : 300 € / ml <b>Coûts en partie intégrés dans les PAVE des communes</b>	25% des aménagements de niveau 3 réalisés sous 5 ans	
Actions transversales	16	Mise en place d'un observatoire du PDU	- CAC, SITREC	Chargé de mission PDU : 40 000 €/an	Coût de certaines enquêtes entre 5 et 10000 €	intégrer en 2012 les indicateurs dans l'observatoire
	17	Assurer une mobilité accessible pour tous	- Communes, CAC, SITREC		<b>Définis dans le SDA (300 000 €/an) et PAVE des communes</b>	- 1er parcours urbain et 1ère journée de sensibilisation en 2013 - 100% du stationnement GIG/GIC recensé en 2012
	18	Promouvoir l'écomobilité pour les déplacements pendulaires	- CAC, SITREC		<b>L'ADEME Alsace finance à hauteur de 50% les études de PDE avec un accompagnement</b>	3 démarches PDE initiées d'ici 2013
	19	Sensibiliser la population sur une mobilité sûre et respectueuse de l'environnement	- CAC, SITREC		- organisation d'événements sur l'écomobilité et campagne de sensibilisation : via les services internes et délégués (notamment la Trace)	- Elaboration du guide en 2014 - 1ères campagnes d'affichages en 2013
	20	Promouvoir la démarche PDU	- communes, CAC, SITREC, CG		Fond de concours : montant à déterminer	- Elaboration de la charte et des critères du label avant 2013 - 1er projet labellisé PDU en 2013
	21	Assurer une cohérence entre politiques d'urbanisme et de déplacements	- CAC, SITREC			

## Echéancier :

Thème	N°	Actions	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
Réseau voirie/ circulation	1	Adapter l'aménagement de la voirie aux différents usages et usagers	- Caractérisation et attribution des fonctions de chaque voirie - Etude de jalonnement et PL		Mise en oeuvre progressive des aménagements et du jalonnement								
	2	Sécuriser et pacifier la traversée des bourgs en mettant en place un véritable partage de la voirie			Accentuer les aménagements de voirie		Mise en oeuvre progressive des aménagements						
	3	Requalifier les principales entrées de villes et pénétrantes		Définir les principes d'aménagements en accord avec les différents partenaires		Budgétiser et coordonner les travaux	Mise en oeuvre progressive des aménagements						
	4	Adapter la réglementation sur les livraisons de marchandises	Recensement des aires	Amélioration de la réglementation	Etude ou non d'un système de facilitation								
Stationnement	5	Mieux utiliser l'outil stationnement en faisant évoluer la réglementation dans le cœur d'agglomération	Partager les principes de la réglementation		Faire évoluer la réglementation								
	6	Mettre en place un contrôle efficace du stationnement	Sensibilisation ; Se doter d'un personnel suffisant et améliorer l'organisation des tournées										
Transport en commun & intermodalité	7	Développer l'offre des transports collectifs urbains pour attirer une nouvelle clientèle	Analyse de la refonte et stratégie design	Etude d'optimisation									
	8	Améliorer la vitesse commerciale des bus		Identifier les points durs	Réalisation des aménagements : 50%			Poursuite de la démarche d'aménagement					
	9	Envisager la mise en place d'une navette Tc en centre ville	Analyse du service mis en place en 2010	Intégration de la navette à l'étude de restructuration	Mise en œuvre de la refonte du réseau								
	10	Favoriser l'intermodalité sur le territoire	Comité partenarial	Développer l'intermodalité									
	11	Développer un réseau de parc relais	Réflexion sur localisation des P+R		Création d'un P+R	Mise en oeuvre d'un réseau de P+R							

Thème	N°	Actions	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Mode doux	12	Mettre en œuvre un réseau cyclable cohérent sur l'ensemble du territoire	Recenser l'existant et définir les aménagements à réaliser	Mise en œuvre progressive								
	13	Améliorer le stationnement des cycles	Recenser l'existant	Mettre en place de nouveaux espaces de stationnement, rénover d'anciens espaces,...								
	14	Encourager la mise en place d'un système de vélos partagés	Réaliser une étude d'opportunité									
	15	Améliorer la qualité des cheminements piétons		Définir les itinéraires à aménager	Réaliser les aménagements piétons							
Actions transversales	16	Mise en place d'un observatoire du PDU	Intégration des indicateurs	Mise en place d'un comité de suivi	Réunion annuelle du comité de suivi Evaluation annuelle							
	17	Assurer une mobilité accessible pour tous	Recensement du stationnement GIG - GIC	1ère journée de sensibilisation	Réalisation de campagnes périodiques							
	18	Promouvoir l'écomobilité pour les déplacements pendulaires	Lancement de 3 PDE, PDA		Poursuite des actions notamment vers les écoles (pédibus, vélobus)							
	19	Sensibiliser la population sur une mobilité sûre et respectueuse de	Elaboration d'un guide sur les déplacements		sensibilisation sur la mobilité							
	20	Promouvoir la démarche PDU	Définition de la démarche de labellisation	1er projet labellisé PDU	Poursuite de la promotion de la démarche et de la labellisation de projets							
21	Assurer une cohérence entre politiques d'urbanisme et de déplacements	Suivre la réalisation des PLU ou autres documents afin de renforcer le lien entre urbanisme et transport										

## GLOSSAIRE

**A/R** : Aller/Retour

**ADEME** : Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie

**AOT** : Autorité Organisatrice de Transports

**CAC** : Communauté d'Agglomération de Colmar

**CERTU** : Centre d'études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques

**CG** : Conseil Général

**CSTC** : Centre de Services et de Transfert de Colis

**CV** : Centre Ville

**DB** : Deutsche Bahn, littéralement compagnie des chemins de fers allemande

**DOG** : Document d'Orientations Générales

**DDT** : Direction Départementale des Territoires

**ELU** : Espace Logistique Urbain

**EPCI** : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

**GES** : Gaz à Effet de Serre

**GIC** : Grand Invalide Civil

**GIG** : Grand Invalide de Guerre

**GPS** : Global Positionning System

**HC** : Heure Creuse

**HP** : Heure de Pointe

**INSEE** : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

**JOB** : Jour Ouvrable de Base

**LAURE** : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie

**LKW** : « Lastkraftwagen », littéralement « péage pour les poids lourds »

**LOTI** : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

**O/D** : Origine/Destination

**P+R** : Parc Relais

**PADD** : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

**PAVE** : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics

**PDA** : Plan de Déplacements Administration

**PDE** : Plan de Déplacements Entreprises

**PDS** : Plan de Déplacements Scolaires

**PDU** : *Plan de Déplacements Urbains*  
**PL** : *Poids Lourds*  
**PLH** : *Programme Local de l'Habitat*  
**PLU** : *Plan Local d'Urbanisme*  
**PMR** : *Personnes à Mobilité Réduite*  
**POS** : *Plan d'Occupation des sols*  
**PREDIT** : *Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres*  
**PRQA** : *Plan Régional de la Qualité de l'Air*  
**PTU** : *Périmètre de Transports Urbains*  
**PV** : *Procès Verbal*  
**RD** : *Route Départementale*  
**RN** : *Route Nationale*  
**RESEAU CYCLO** : *Réseau Cyclable*  
**RFF** : *Réseau Ferré de France*  
**SCoT** : *Schéma de Cohérence Territoriale*  
**SDA** : *Schéma Directeur d'Accessibilité*  
**SDIC** : *Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables*  
**SHON** : *Surface Hors Œuvre Nette*  
**SIM** : *Système d'Information Multimodale*  
**SITREC** : *Syndicat Intercommunal des Transports Urbains de Colmar*  
**SNCF** : *Société Nationale des Chemins de Fer*  
**SRU** : *Solidarité et Renouvellement Urbains*  
**STIF** : *Syndicat des Transports d'Ile de France*  
**TAD** : *Transport à la Demande*  
**TC** : *Transports en Commun*  
**TCU** : *Transports en Commun Urbains*  
**TER** : *Transport Express Régional*  
**TIM** : *Trafic et Information Multimodale*  
**TRACE** : *Transports en Commun de Colmar et Environs*  
**VAE** : *Vélo à Assistance Electrique*  
**VL** : *Véhicule Léger*  
**VP** : *Voiture Particulière*  
**VTT** : *Vélo Tout Terrain*