



## Journée d'échanges AGIR

- Les outils de planification des déplacements urbains au service de la mobilité durable

Un PDU volontariste pour Colmar et ses Environs : procédure d'élaboration du plan et enquêtes mobilité

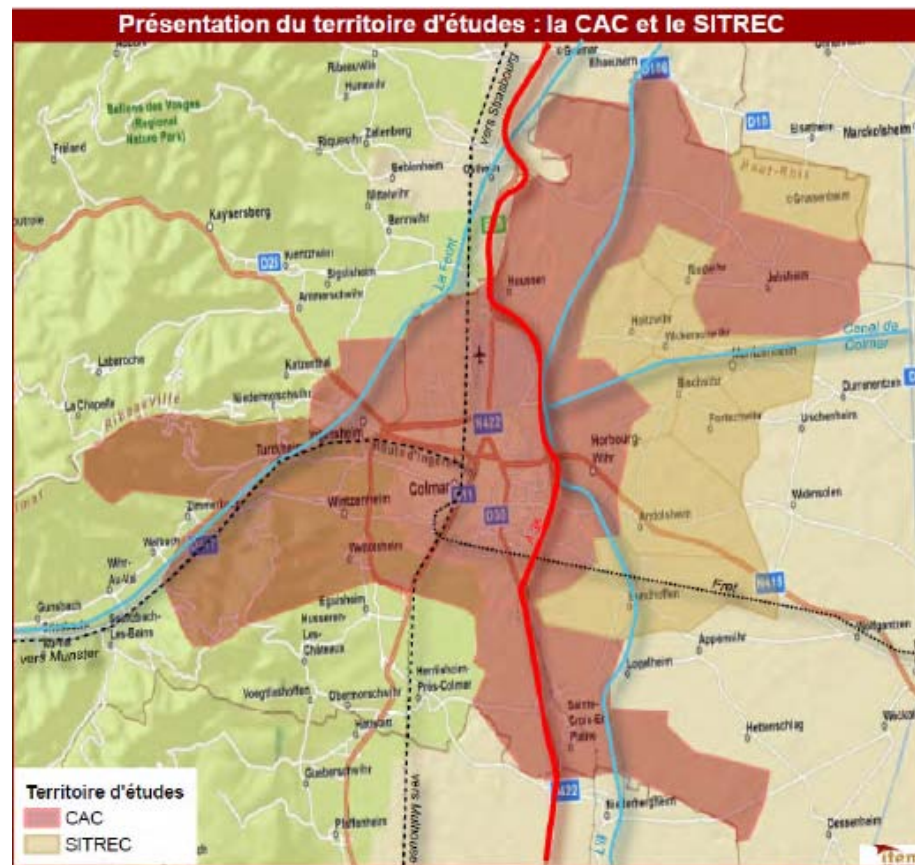
# Plan de l'intervention

- 1. Contexte du territoire de Colmar et Environs**
- 2. PDU volontaire : Pourquoi ? Comment ?**
- 3. Diagnostic et enquête mobilité auprès des ménages**
- 4. Pistes d'actions**



# 1. Contexte

- Territoire sur la plaine d'Alsace et en partie sur le Ballon des Vosges, entre Strasbourg et Mulhouse
- 2 AOT : Communauté d'Agglomération de Colmar (CAC) et Syndicat Intercommunal des Transports des Environs de Colmar (SITREC)
- 18 communes, 103 916 habitants (CAC = 90% et SITREC = 10%).



Source : Fond cartographique - World Street Map, ESRI



# 1. Contexte

## **CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE**

### **Plusieurs coupures Est-Ouest du territoire :**

- Barrière naturelle entre la plaine d'Alsace et le Piémont viticole
- Infrastructures difficiles à franchir (voie ferrée Strasbourg / Mulhouse, rivière de l'Ill (affluent du Rhin), l'E 25 (A35, N 83) Strasbourg - Suisse, (A3 à Basel))

### **Croissance démographique**

- +3% de population entre 1999 et 2006 qui profite à la CAC

### **Une agglomération dense très centrée sur Colmar**

- 444 habitants au km<sup>2</sup>
- concentrée sur Colmar avec une urbanisation qui se développe à l'Est

### **Mais disparités : SITREC et Est moins équipés (services, loisir, santé, ...)**



**Problème de cohérence entre politiques d'urbanisme et de déplacements : périurbanisation à l'Est et éloignement domicile-travail engendrent une augmentation des déplacements et de l'automobilité.**

Communauté d'Agglomération de Colmar



## 2. PDU volontaire à Colmar : pourquoi ?

### ***LA COMMANDE PUBLIQUE***



**Volonté de se doter d'un outil pour concevoir une politique cohérente de transports qui répondent aux besoins de :**

- développement d'une offre de transport
- amélioration du fonctionnement du territoire en termes de transports alternatifs à l'automobile
- promotion d'un cadre de vie de qualité et un développement équilibré du territoire
- organisation de l'offre de stationnement
- développement des modes doux
- diminution de la pollution



## 2. PDU volontaire : Comment ?

### **PDU volontaire lancé par 2 AOTU :**

- la Communauté d'Agglomération de Colmar (CAC)
- le Syndicat Intercommunal des Transports de Colmar (SITREC)

**Soit 2 PDU** mais à l'échelle globale du territoire du Réseau des Transports Urbains de Colmar et Environs

### **Démarche de concertation:**

- comité de pilotage
- comités techniques
- groupes de travail thématiques
- réunions publiques

## 2. PDU volontaire : comment ?

### **CALENDRIER**

#### **Réalisé :**

- Février 2009 : Approbation du lancement du PDU par le conseil CAC
- Mai 2009 : Choix du bureau d'études ITEM
- Juin 2009 : Démarrage de l'étude – Phase diagnostic (5 mois)
- Juin-juil 2009: Enquête mobilité
- Janvier 2010 : Diagnostic du PDU présenté au conseil CAC

#### **A venir :**

- Octobre 2010 : Proposition des scénarii et du plan d'actions
- Oct.-Juin 2011 : Consultation / enquête publique
- Fin 1er semestre 2011 : Approbation du PDU**

## 2. PDU volontaire : comment ?

### **PRINCIPES**

#### **Compatibilité du PDU avec les documents de planification (loi SRU) :**

- SCOT de Colmar – Rhin – Vosges en cours de définition (62 communes concernées, 148 000 habitants)
- Le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) de la région Alsace (approuvé le 29 décembre 2000)

#### **Compatibilité des PLU locaux avec le PDU**

#### **Concertation avec les partenaires**

## 2. PDU volontaire : comment ?

### **CALENDRIER**

#### **1. Diagnostic global des déplacements – confié à ITEM**

- Recueil bibliographique d'études
- Entretiens avec les acteurs du territoire (INSEE, DDE,...)
- **Enquête mobilité auprès des ménages**
- Ateliers thématiques : intermodalité, stationnement et modes doux

#### **2. Définition des enjeux et l'élaboration des scénarii**

- Actions proposées en matière de réseau viaire, stationnement, Transport de Marchandises, Modes Doux, Transport Collectif...

#### **3. Elaboration du projet définitif du PDU**

- Déclinaison du scénario retenu en un programme d'actions

# 3. Diagnostic et enquête mobilité

## **MÉTHODOLOGIE DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ**

### **Objectif :**

- Que les administrés apportent leur contribution à la définition de la nouvelle politique de transport de l'agglomération

### **Méthodologie :**

- Enquête sur la mobilité quotidienne
- Réalisée entre le 29 Juin et le 13 Juillet 2009
- Sur un échantillon représentatif de 1000 personnes interrogées par questionnaire

### **Questionnaire :**

- 5 pages : profil de la personne enquêtée, pratiques de déplacements, évaluation des conditions de déplacement, attentes à l'égard du PDU, sensibilité environnementale



# 3. Diagnostic et enquête mobilité

## PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE MOBILITÉ

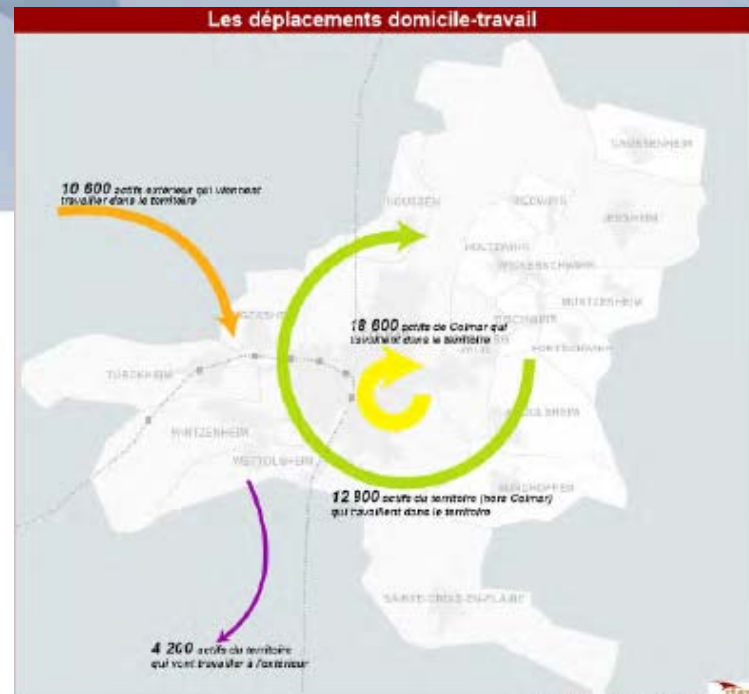
- 73 % déplacements tous motifs réalisés en voiture (81 % dans SITREC)
- 8 % réalisés en vélo : utilisation importante du vélo dans la CAC, au détriment de la marche (7% pour le SITREC et 10 % pour la CAC)
- 4% réalisés en TC et 5,3% des déplacements domicile-travail en TC

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%	- %
CAC	16 %	10 %	4 %	65 %	4 %
SITREC	6 %	7 %	2 %	81 %	4 %
CAC + SITREC (103 916 hab.)	12 %	8 %	4 %	73 %	3 %

# 3. Diagnostic et enquête mobilité

## Les flux de pendulaires

- Près de 31 500 actifs/jours se déplacent à l'intérieur du territoire d'étude.
- 10 600 actifs arrivent dans le territoire et 4 600 en sortent pour aller travailler
- Des échanges privilégiés avec les Pôles de Mulhouse et d'Alsace

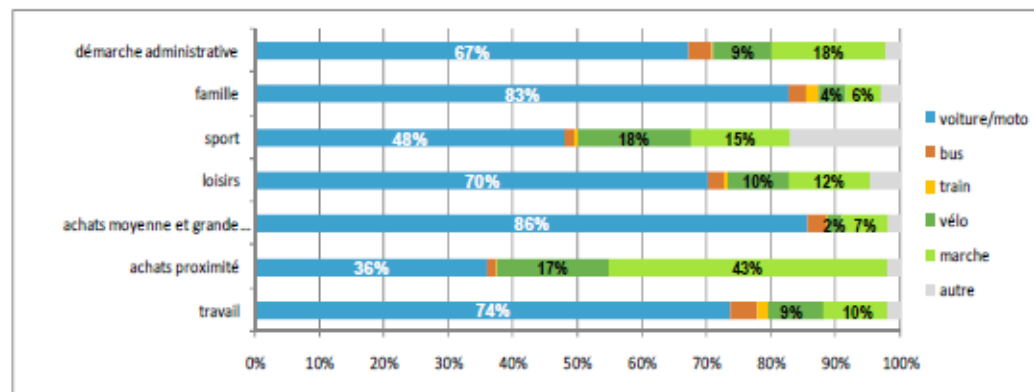


Source : INSEE 2006, EPA répliquée à 100 actifs

## Modes de déplacements

- 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

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



# 3. Diagnostic et enquête mobilité

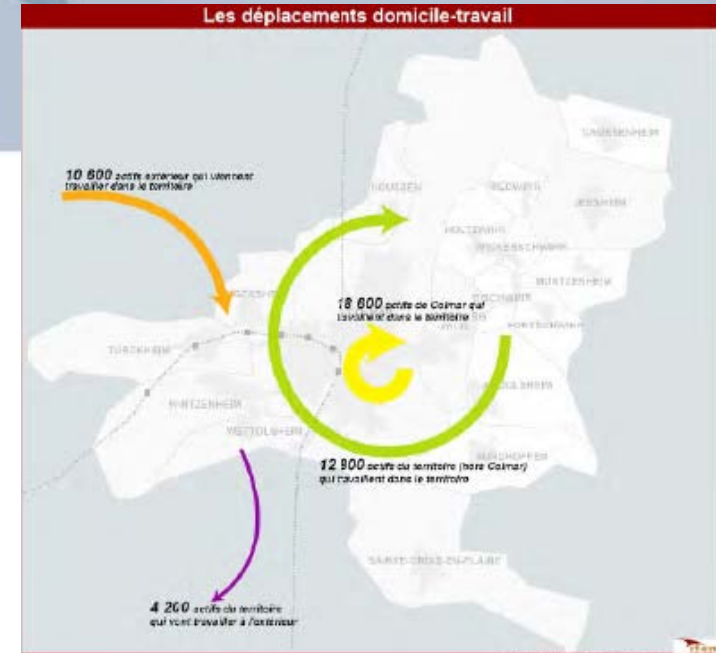
## FLUX DES PENDULAIRES

### Majorité des flux au sein du territoire d'étude :

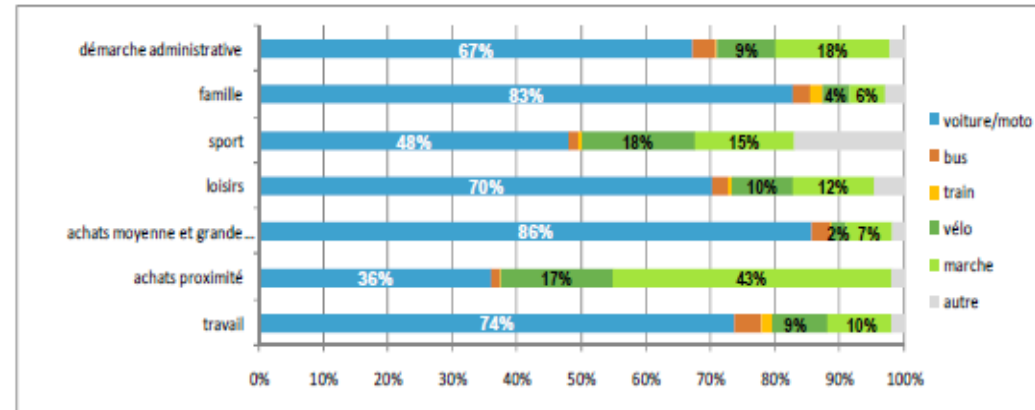
- 31 500 actifs/jours se déplacent à l'intérieur du territoire d'étude.
- 10 600 actifs arrivent dans le territoire et 4 600 en sortent pour aller travailler
- Des échanges privilégiés avec les Pôles de Mulhouse et d'Alsace

### Voiture, mode privilégié:

- 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



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

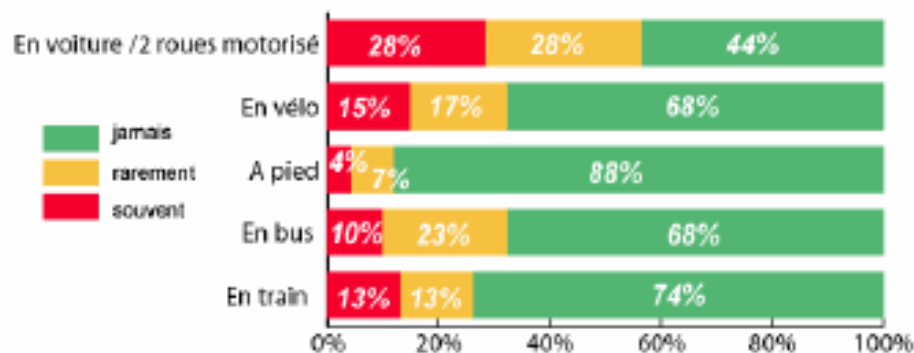


# 3. Diagnostic et enquête mobilité

## Image perçue des modes de transport

- L'automobile recueille le plus fort sentiment d'inconfort (56% déclarent rencontrer des difficultés) : stationnement en cœur d'Agglomération, arrivée sur Colmar et attente à certains carrefours.
- Particularités du territoire par rapport à d'autres agglomérations de taille comparable : l'importante utilisation du vélo ainsi qu'une faible utilisation de la marche.

Difficultés ressenties dans la pratique de différents modes de déplacements



source : Enquête déplacements PDU CAC et SITREC - Juin 2009



# 3. Diagnostic et enquête mobilité

## RÉSEAU VIAIRE ET CONDITIONS DE DÉPLACEMENT

### Réseau routier en étoile depuis Colmar:

- Les principaux axes concentrent l'essentiel du trafic (A35, D83, RD415 et 497)
- Une augmentation globale des flux au cours de la dernière décennie induite par la périurbanisation
- Un plan de circulation spécifique mis en place en 2002 avec des sens uniques qui impliquent les 2 rocade.

### Difficultés ressenties :

- Entrées de Colmar aux heures de pointes
- Manque de partage de la voirie entre les modes (vélo, TC)
- Des traversées de village très routières qui permettent des vitesses élevées



# 3. Diagnostic et enquête mobilité

## ***STATIONNEMENT ET LIVRAISONS DE MARCHANDISES***

### **Une offre de stationnement suffisante mais pas jugée comme tel :**

- 4 communes ont mis en place une réglementation du stationnement
- Une offre équilibrée à Colmar entre stationnement gratuit et payant
- Peu d'indicateurs sur les pratiques de stationnement
- Des conflits d'usage liés à des poches de gratuité en hypercentre (zones où cohabitent stationnement payant et gratuit)
- Stationnement illicite en urbain mais aussi dans les petites communes

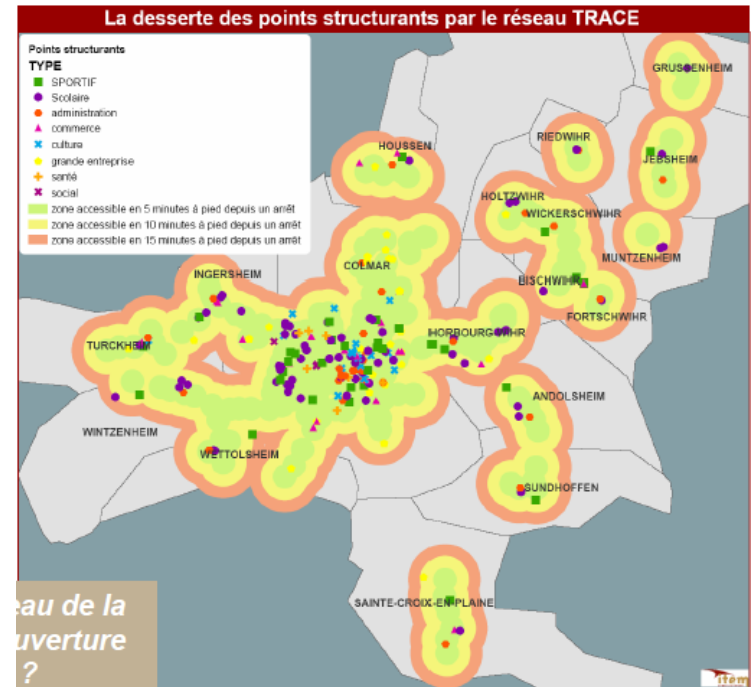
 **Une part importante de l'offre dans les secteurs denses est gratuite, ne favorisant pas le recours à d'autres modes que l'automobile**

# 3. Diagnostic et enquête mobilité

## L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS

### Bonne couverture du territoire :

- 3 réseaux de TC (TRACE, C, TER): 36 lignes
- mais offres urbaines et interurbaines qui restent difficiles à lire, notamment leur complémentarité
- Toutes communes desservies : 100% des points structurants sont accessibles à -15 min. à pieds depuis 1 arrêt
- 7 communes pas desservies en TCU
- Offre centralisée sur Colmar avec 2 pôles importants : gare SNCF et Unterlinden, pôle de correspondances



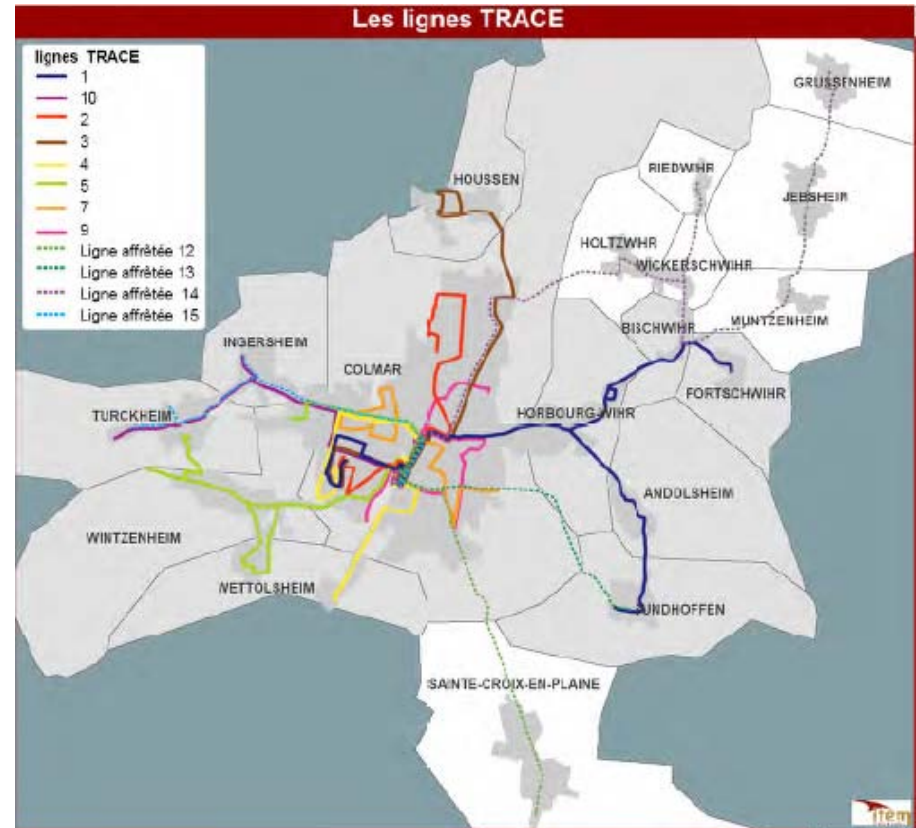
**Le territoire de la CAC est desservi par une offre de TC très variée mais son potentiel intermodal doit être développé**

# 3. Diagnostic et enquête mobilité

## L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

### Offre TRACE

- 12 lignes dont 4 en prolongation des lignes du CG et 1 de soirée
- 9 lignes sur 12 s'organisent sur l'axe Unterlinden et la Gare.
- Refonte du réseau en cours (en vigueur à l'été 2010)
- Une offre centrée sur Colmar
- Bonne fréquentation : 6 millions de voyageurs / an pour 1,8 millions de km parcourus



# 3. Diagnostic et enquête mobilité

## *LES MODES DOUX*



### Des cheminements de qualité

- Des aménagements dans les secteurs à forte fréquentation des piétons (centre-bourg, centre-ville, zones d'habitations, écoles, ...).
- Mais voirie au profit des voitures par ailleurs

### Une mise en conformité nécessaire avec la loi

- Même si les aménagements récents (traversées de bourgs de villages) facilitent les déplacements de tous les piétons et PMR, ils ne sont pas tous conformes à la législation.
- Les Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie (PMAV) en cours sur les communes devraient permettre de définir les secteurs prioritaires et les aménagements à réaliser.



# 3. Diagnostic et enquête mobilité

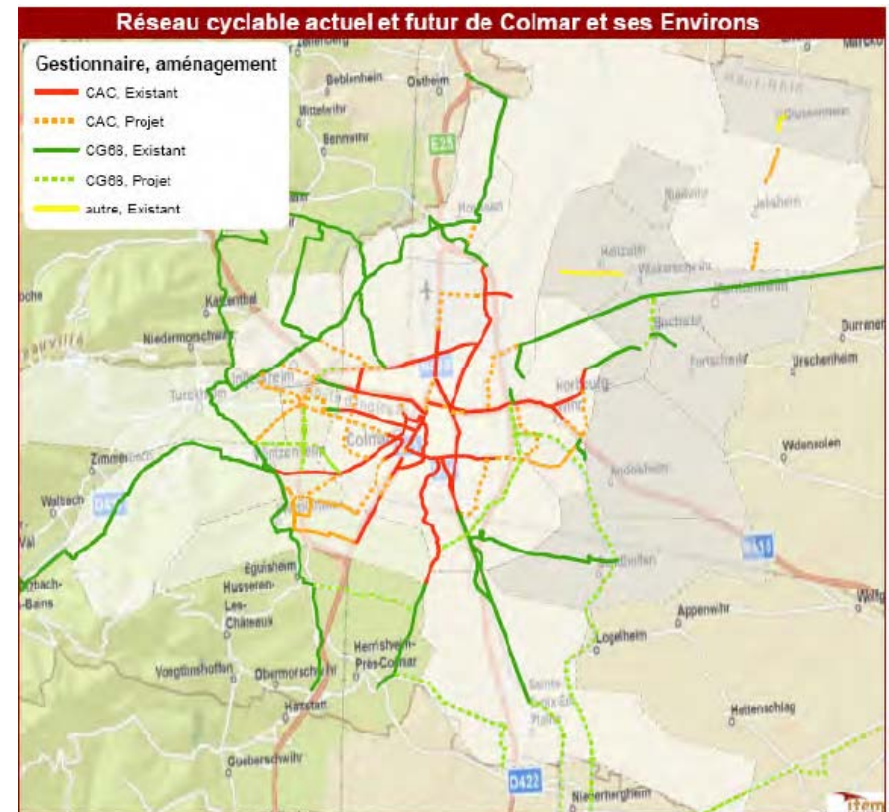
## LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES



### Linéaire cyclable existant important

- 112 Km d'aménagements
- 82 Km en projet

Des aménagements de qualité mais encore des dysfonctionnements / discontinuités



Source : CAC, CG 88, relevés terrains ITEM

## 4. Pistes d'actions

### ***VERS UN NOUVEAU RÉSEAU TRACE***

#### **A partir du 5 juillet 2010, un nouveau réseau Trace :**

- Pour renforcer l'offre de transport collectif, une démarche durable
- Un réseau repensé et adapté aux nouveaux besoins
- Dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma communautaire des pistes cyclables, des projets de 2010 à 2013 sur la base d'environ 1 M € en complément d'un jalonnement.



A partir du 5 juillet 2010



# VERS UN NOUVEAU RÉSEAU **Trace**

Communauté Agglomération de Cénac



# Merci de votre attention !

Communauté d'Agglomération de Colmar



**AGIR**  
Le transport public indépendant