



ENQUÊTE PUBLIQUE

Du 1er Juin au 1er Juillet 2026

Portant sur l'ouverture et l'organisation du

PLAN DE MOBILITE DE COLMAR AGGLOMERATION 2026- 2036

Décision du Tribunal Administratif de Strasbourg

N° E 26000023/67

En date du 27 mars 2026

Arrêté de Monsieur le Président de Colmar Agglomération

N° CA00065/2026 en date du 28.04.2026

RAPPORT - CONCLUSIONS - AVIS MOTIVÉ

Commission d'enquête

Présidente : Brigitte REIBEL

Membres titulaires : Sylvie HASSENBOEHLER-MARTIN

Marie-Christine SCHAFFHAUSER

Enquête publique E 26000023/67 en date du 27/03/2026 sur le Projet de Mobilité de Colmar Agglomération
Du 1^{er} juin au 1^{er} juillet 2026

Commission d'enquête : Brigitte Reibel (Présidente), Sylvie Hassenboehler-Martin et Marie-Christine Schaffhauser

VOLUME 1.

1 GÉNÉRALITÉS	5
1.1 Préambule	5
1.2 Historique de l'élaboration du projet	5
1.3 Objet de l'enquête publique	7
1.4 Cadre juridique et réglementaire	8
1.5 Le porteur de projet et autorité organisatrice du projet	9
1.6 Composition du dossier soumis à l'enquête publique	9
2. PRESENTATION DU PROJET	11
2.1 Le plan de mobilité (PDM), généralités	11
2.1.1. Les objectifs du PDM figurent en 11 points dans l'article L1214-2 du code du transport.	11
2.1.2. La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a remplacé le Plan de Déplacements Urbains par le Plan de Mobilités.	12
2.1.3 La loi Climat et Résilience du 22 août 2021 qui constitue une étape majeure pour lutter contre le dérèglement climatique, introduit également des mesures dans le secteur des transports.	12
2.1.4 L'élaboration du PDM fait l'objet d'une évaluation environnementale (Article R122-17 du code de l'environnement) dont les modalités sont inscrites en chapitre II, articles R122-1 et suivants.	12
2.2 Territoire et contexte local	13
2.3 Bilan du PDU 2012-2021	16
2.3.1. Le PDU 2012-2020 a été approuvé le 4 juillet 2012:	16
2.3.2. État d'avancement de la mise en œuvre du PDU en 2021	16
2.3.3. Les évolutions	17
2.3.4. Octobre 2021, bilan des ateliers de concertations	18
2.4 État des lieux – Diagnostic	19
2.4.1 Disparité de la densité de population	19
2.4.2 Étalement urbain marqué et consommation importante d'espaces liés	20
2.4.3 Baisse de la population et diversité de développement des communes du territoire	20
2.4.4 Augmentation de la motorisation des ménages liée à la périurbanisation	20
2.4.5 Les flux de déplacements	21
2.5 Infrastructures de transport et pratiques de mobilité	22
2.5.1 Structure et fonctionnement du réseau viaire	22
2.5.2 Le réseau de transport collectif	23
2.5.3 Les modes actifs (piéton et cycle)	24
2.5.4 Le stationnement	25
2.5.5 Organisation des flux de marchandises	25
2.6 Axes stratégiques : Enjeux et orientations	26
2.7 L'ambition du plan de mobilité	27

3. LES LEVIERS D’ACTIONS du Plan De Mobilité 2026 – 2036	28
3.1 LEVIER 1 - DEVELOPPER L’USAGE DES MODES ACTIFS	28
3.2 LEVIER 2 : AMÉLIORER LE PARTAGE MODAL DE LA VOIRIE	36
3.3 LEVIER 3 : DEVELOPPER L’USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS ..	38
3.4 LEVIER 4 : DIMINUER L’USAGE DE LA VOITURE	43
3.5 LEVIER 5 : DEVELOPPER LE MANAGEMENT DE LA MOBILITE	45
3.6 LEVIER 6 : ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT DES NOUVEAUX USAGES DE LA VOITURE	48
3.7 LEVIER 7 : INCITER AU DEVELOPPEMENT DE LA LOGISTIQUE DURABLE	50
3.8 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	53
3.9 INCIDENCES SUR L’ENVIRONNEMENT	56
4. LES DISPOSITIONS DU PLAN DE MOBILITE	59
4.1 Evaluation financières du PDM.....	59
4.2 Suivi et évaluation du plan de mobilité	61
4.3 Articulation avec les documents supra-communaux	62
5. L’AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES saisies préalablement à l’enquête publique	64
5.1 Avis de l’Autorité Environnementale (MRAE) (Annexe)	64
5.2 Commune d’Andolsheim	67
5.3 Commune de Bischwihr	67
5.4 Centre Haut-Rhin	67
5.5 Communauté de la Vallée de Munster	67
5.6 Collectivité Européenne d’Alsace (CEA)	68
5.7 Commune de Colmar	69
5.8 Commune de Horbourg-Wihr	69
5.9 DDT	69
5.10 Commune d’Ingersheim	69
5.11 Commune de Jebnheim	69
5.12 Commune de Muntzenheim	69
5.13 Commune de Niedermorschwihr	70
5.14 M. le préfet du Haut-Rhin	70
5.15 Région Grand Est.....	70
5.17 Commune de Zimmerbach	70
6. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L’ENQUÊTE	71
6.1 Dates et siège de l’enquête publique	72
6.2 Publicité de l’ouverture de l’enquête publique	73
6.3 Déroulement de l’enquête publique	74
6.4 Climat de l’enquête publique	74
6.5 Clôture de l’enquête publique	75
7. OBSERVATIONS	75
7.1 Les PPA	75

7. 2 LE PUBLIC	82
7.3 Les questions de la commission d'enquête :	227
8. ANALYSE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	234
8.1 LE DOSSIER D'ENQUÊTE : APPRECIATION DU PROJET	234
8.2 LES OBJECTIFS ET LES ACTIONS DU PLAN DE MOBILITE	237
8.3 LES OBSERVATIONS DU PUBLIC :	247

VOLUME 2.

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE

VOLUME 3.

ANNEXES

1 GÉNÉRALITÉS

Madame Brigitte REIBEL, Présidente de la commission d'enquête, Madame Sylvie HASSENBOEHLER-MARTIN et Madame Marie-Christine SCHAFFHAUSER membres titulaires de la commission d'enquête, désignées par ordonnance de Madame le Greffier en Chef du Tribunal Administratif de Strasbourg en date du 27 mars 2026, et chargées par Arrêté de Monsieur le Président de Colmar Agglomération en date du 28.04.2026 de conduire l'enquête publique relative au projet du plan de mobilité 2026-2036 de Colmar Agglomération, rapportent ce qui suit :

1.1 Préambule

L'augmentation de l'attractivité des pôles urbains génère en corollaire une augmentation de la demande de déplacement. Afin de répondre à cette demande Colmar Agglomération conformément à la loi d'orientation des mobilités (loi LOM) du 24 décembre 2019 a fait évoluer le « plan de déplacement urbain » -PDU- en « plan de mobilité » -PDM- au 1^{er} janvier 2021 qui doit être élaboré par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), dont le ressort territorial est situé dans une agglomération de plus de 100 000 habitants, comme c'est le cas de Colmar Agglomération.

Selon l'article L1214-2-1 du Code des transports, ce plan détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement sur le territoire concerné.

La démarche du projet de plan de mobilité 2026-2036 de Colmar Agglomération a été adoptée par délibération du Conseil Communautaire en date du 12.06.2025.

1.2 Historique de l'élaboration du projet

Le 28 juin 2012, Colmar Agglomération a approuvé son premier Plan des Déplacements Urbains (PDU). La démarche de l'élaboration de ce PDU a été engagée volontairement par la Communauté d'Agglomération (CAC) et le Syndicat Intercommunal des Transports des Environs de Colmar (SITREC).

Le 1^{er} janvier 2016 la CAC change de nom et devient COLMAR AGGLOMERATION. Elle accueille également six nouvelles communes (Andolsheim, Bischwihr, Fortschwihr, Muntzenheim, Porte du Ried composée de Holtzwihr et Riedwihr, Wickerschwihr).

Une évaluation à mi-parcours de ce PDU a été réalisée début 2018, soit près de 5 ans après son adoption. Le PDU de 2011-2021 arrivant à son terme et dans une logique de continuité, un nouveau plan de mobilité a été engagé.

Déjà résolument engagée dans une démarche d'amélioration des mobilités lors de la réalisation de son Plan de Déplacement Urbain, Colmar Agglomération a régulièrement œuvré en faveur des circulations douces.

Le schéma directeur de planification des pistes cyclables 2020-2026 en est l'exemple avec un budget de près de 5 millions d'euros investi dans les études de faisabilité et les travaux d'extension et de connexion des réseaux cyclables de l'agglomération.

La collectivité investit également dans le réseau de transport en commun en souhaitant augmenter l'offre de transport depuis septembre 2024.

Les réflexions sur le nouveau PDM de Colmar Agglomération – qui s'étend sur un territoire de 20 communes – ont débuté en 2021 et les différentes phases d'élaboration ont été réalisées en concertation avec de nombreux acteurs pour des objectifs communs :

- définir une stratégie globale des déplacements à l'échelle de l'agglomération, en lieu avec les polarités voisines,
- proposer des conditions de partage cohérent de la voirie,
- intégrer la mobilité dans une vision prospective en lien avec les projets du territoire,
- favoriser le report modal et impacter positivement la qualité de l'air sur tout le territoire de la collectivité.

Le PDM doit également être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale Colmar Rhin Vosges, ainsi qu'avec le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Colmar Agglomération adopté le 8 juin 2023 notamment à travers les obligations réglementaire de diminution des gaz à effet de serre.

Dès l'été 2021, des visites de terrain ont été faites, des ateliers géographiques et des entretiens avec les acteurs du territoire ont été menés pour mieux appréhender les zones et thématiques à enjeux.

La réalisation d'un diagnostic ayant permis d'identifier les enjeux en matière d'organisation des mobilités sur le territoire, l'élaboration d'un programme d'actions a fait ressortir les enjeux majeurs qui ont abouti à des propositions d'actions concrètes.

Conformément aux articles L1214-15 et L1214-16 du Code des transports, le projet de PDM a été soumis - avant l'enquête publique - pour avis à la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale ainsi qu'aux personnes publiques associées : conseils

municipaux, conseil départemental, conseil régional, autorités organisatrices de la mobilité limitrophes ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat.

Le plan sera préalablement soumis à l'enquête publique, assorti des avis des personnes publiques consultées.

Il pourra par la suite être modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique et être approuvé par le conseil communautaire de Colmar Agglomération.

1.3 Objet de l'enquête publique

Le plan de mobilité est un document pragmatique qui concourt au développement durable du territoire et détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).

Il vise à contribuer à diminuer les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France : ses objectifs sont précisés dans l'article L1214-2 du code des transports.

L'objectif est d'orienter les pratiques en matière de mobilités vers davantage d'intermodalités.

Le Plan de Mobilité est un outil essentiel pour atteindre des objectifs environnementaux inscrits notamment dans le Plan Climat Air Énergie de Colmar Agglomération, qui se traduit dans le domaine du transport par une baisse de 18% des émissions de gaz à effet de serre des transports routiers d'ici 2030 et 48% à l'horizon 2050.

Aujourd'hui, le territoire de Colmar Agglomération est composé de 20 communes regroupées sur 244,40 Km² qui s'inscrivent dans la continuité des ambitions affichées par le PLM « *contribuer à la dynamique et à l'attractivité du territoire tout en offrant les conditions de mobilité durable pour tous* ».

Ce projet de Plan de Mobilité horizon 2036 succède au dernier plan de déplacements urbains (PDU) 2011-2021 et déterminera pour la période 2026-2036 les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de Colmar Agglomération.

L'enquête publique, conduite par des commissaires enquêteurs indépendants désignés par le tribunal administratif, contribue à l'information complète et à l'expression libre du public

en général, des élus, associations et personnes intéressées en particulier. Elle permet par diverses voies le recueil des observations, des suggestions d'amélioration ou des solutions alternatives envisageables. Elle génère l'établissement de deux documents ; le premier, le rapport d'enquête, relate le déroulé de la consultation, présente une synthèse et une analyse des observations et propositions produites durant l'enquête et, le cas échéant, les observations du porteur de projet en réponse aux observations du public ; le second document traduit les conclusions motivées et l'avis de la commission d'enquête.

1.4 Cadre juridique et réglementaire

- Le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L5211-9 et L5211-10,
- Le plan de mobilité (PDM) découle de la loi d'orientation des mobilités, dite « L.O.M » n°2019-1428 du 24 décembre 2019 et notamment sa section relative à la planification en matière de mobilité des personnes et de transport de marchandises
- La loi « climat et résilience » n°2021-1104 du 22 août 2021, comportant plusieurs mesures visant à inciter au report modal, décarboner les transports et améliorer le transport de marchandises.
- Les dispositions applicables à ce plan étant codifiées aux articles L.1214-1 à L.1214-30 du Code des transports, le plan de mobilité succède au plan de déplacements urbains tout en élargissant son champ, avec une obligation d'élaboration pour les aires urbaines de plus de 100.000 habitants.
- Le code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L.2121-29 et L.2213-4-1.
- La loi N° 2015-991 du 7 août 2015 portant une nouvelle organisation territoriale de la République.
- Le Plan Climat Air Énergie de Colmar Agglomération approuvé par délibération du Conseil Communautaire en date du 8 juin 2023.
- Le Schéma de Cohérence Territoriale Colmar Rhin Vosges approuvé par le comité syndical le 14 décembre 2016 et amendé le 19 décembre 2017.
- Le Schéma Intercommunal des pistes cyclables approuvé par le Conseil Communautaire le 8 novembre 2022.

- L'article L 1214-16 du code des transports soumet le projet du plan mobilité à enquête publique à réaliser selon les articles L 123-1 et suivants et R 123-1 et suivants du code de l'environnement (enquête de type environnemental).
- La délibération du Conseil Communautaire en date du 12 juin 2025 arrêtant le Plan de Mobilité de Colmar Agglomération pour la période 2026- 2036.
- L'enquête a été ouverte et ses modalités définies par arrêté N° CA00065/2026 portant sur l'ouverture et l'organisation de l'enquête publique relative au Plan de Mobilité 2026-2036 de Colmar Agglomération en date du 28.04.2026. (Annexe)

1.5 Le porteur de projet et autorité organisatrice du projet

Colmar Agglomération assume la responsabilité de « porteur du projet » et « d'autorité organisatrice » de l'enquête publique. Cet établissement public de coopération intercommunale occupe des locaux implantés 32, cours Ste Anne à 68000 Colmar. Il fédère 20 communes comportant environ 116 000 habitants (INSEE 2022). Il est administré par un conseil communautaire composé de 60 membres présidé par Monsieur Éric Straumann – également Maire de Colmar.

Pour mener à bien ses missions, le service mobilité de Colmar Agglomération s'est récemment étoffé : il est maintenant composé d'une directrice de l'habitat et des mobilités, un chef de service et une chargée de mission (ponctuellement).

Cette structure créée le 1^{er} novembre 2003 gère un budget de 71 millions d'euros.

1.6 Composition du dossier soumis à l'enquête publique

Les pièces du dossier d'enquête mis à la disposition du public sont les suivantes :

- Délibération de Colmar Agglomération en date du 12 juin 2025 :
Point N° 16 : Avis favorable au projet de plan de mobilité 2026-2036 de Colmar Agglomération. (4 pages)
- Arrêté N° CA00065/2026 d'ouverture de l'enquête publique en date du 28.04.2026
- Plan de mobilité de Colmar Agglomération 2026-2036 (118 pages)
- Étude pour l'élaboration du plan de mobilité de Colmar Agglomération : Evaluation environnementale (222 pages)
- Observations des personnes publiques associées
 - o MRAE en date du 11 décembre 2025 (19 pages)

- Commune d'Andolsheim : délibération du 08.09.2025
 - Commune de Bischwihr : délibération du 08.09.2025
 - Conseil Communautaire Centre Haut-Rhin : délibération du 25.09.2025
 - Communauté de Communes de la Vallée de Munster : délibération du 23.09.2025
 - Collectivité Européenne d'Alsace : avis du 15.12.2025 (2 pages)
 - Commune de Colmar : délibération du 22.09.2025 (3 pages)
 - Commune de Horbourg-Wihr : délibération du 15.09.2025
 - Direction Départementale du Territoire du Haut-Rhin : Mail du 14.11.2025 (2 pages)
 - Commune d'Ingersheim : délibération du 16.09 2025
 - Commune de Jebsheim : délibération du 11.09. 2025
 - Commune de Muntzenheim : délibération du 15.09.2025
 - Commune de Niedermorschwihr : délibération du 30.09.2025
 - Monsieur le Préfet du Haut-Rhin : avis du 28.11.2025
 - Région Grand Est : avis du 20.11.2025 (2 pages)
 - Commune de Wickerschihr : délibération du 08.09.2025
 - Commune de Zimmerbach : délibération du 10.09.2025 (4 pages)
- 1 registre d'enquête de 14 pages

Toutes les pièces du dossier d'enquête ont été cotées et paraphées par la présidente de la commission d'enquête avant leur mise à disposition au public en date du 18.05.2026 au siège de la Communauté d'Agglomération.

Tous ces documents ont été déposés respectivement dans les 20 communes du territoire concerné, ainsi qu'au siège de Colmar Agglomération, soit au total 21 points d'accueil et d'information :

Colmar Agglomération (siège), et les mairies de Andolsheim, Bischwihr, Colmar, Fortschwihr, Herrlisheim-près-Colmar, Horbourg-Wihr, Houssen, Ingersheim, Jebsheim, Muntzenheim, Niedermorschwihr, Porte du Ried (regroupement des communes de Fortschwihr et de Riedwihr), Sainte-Croix-En-Plaine, Sundhoffen, Turckheim, Walbach, Wettolsheim, Wickerschihr, Wintzenheim, Zimmerbach.

2. PRESENTATION DU PROJET

2.1 Le plan de mobilité (PDM), généralités

Le PDM détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement sur le territoire de Colmar Agglomération. Il remplacera le PDU (Plan de Déplacements Urbains) approuvé le 28 juin 2012, actuellement en vigueur.

C'est un document obligatoire, Colmar Agglomération ayant une population de plus de 100 000 habitants sur un territoire partiellement situé dans une agglomération.

Il vise à contribuer à la diminution des Gaz à Effet de Serre (GES) liés au transport en cohérence avec les engagements de la France.

2.1.1. Les objectifs du PDM figurent en 11 points dans l'article L1214-2 du code du transport.

Ces objectifs peuvent se résumer comme suit :

- Trouver un juste équilibre entre faciliter les déplacements (se rendre au travail, faire ses courses...) et protéger la santé et l'environnement, en évitant l'étalement urbain.
- Améliorer l'accès à la mobilité pour tous : habitants des zones rurales, quartiers prioritaires et personnes à mobilité réduite.
- Rendre les déplacements plus sûrs en partageant mieux la chaussée entre piétons, cyclistes, automobilistes et en suivant les accidents impliquant piétons ou cyclistes.
- Réduire la place de la voiture individuelle et encourager le partage de véhicules.
- Développer les transports en commun et les modes doux (marche, vélo) pour moins polluer et consommer moins d'énergie.
- Mieux utiliser les routes principales grâce à une répartition entre modes et une information sur la circulation.
- Organiser le stationnement (zones, tarifs, places réservées, parcs-relais, stationnements vélo sécurisés).
- Adapter les livraisons et infrastructures logistiques pour limiter les congestions.
- Encourager les employeurs et les établissements scolaires à favoriser transports en commun, covoiturage et mobilités actives.
- Favoriser une tarification et une billettique intégrées pour faciliter tous les trajets.
- Déployer des bornes de recharge et carburants alternatifs pour les véhicules propres.

2.1.2. La loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a remplacé le Plan de Déplacements Urbains par le Plan de Mobilités.

Cette loi développe une stratégie en matière de mobilité en 4 points :

- Réduire les inégalités territoriales en améliorant l'accessibilité des villes moyennes, territoires mal connectés et quartiers prioritaires, tout en limitant l'étalement urbain et la consommation d'espaces naturels.
- Renforcer les mobilités du quotidien en améliorant la qualité, la sécurité et la durabilité des réseaux, en désaturant les villes et en facilitant les liaisons entre territoires ruraux, périurbains et pôles urbains.
- Accélérer la transition énergétique en réduisant les émissions et les pollutions, en favorisant les modes de transport les moins polluants, l'usage partagé et la multimodalité.
- Améliorer le transport de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et réduire son impact environnemental.

2.1.3 La loi Climat et Résilience du 22 août 2021 qui constitue une étape majeure pour lutter contre le dérèglement climatique, introduit également des mesures dans le secteur des transports.

Cette loi a pour but de promouvoir des alternatives à la voiture individuelle et une mobilité plus propre en supprimant d'ici 2030 la vente des véhicules les plus émetteurs, en développant les transports collectifs, le covoiturage et les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans les grandes agglomérations, et en optimisant le transport routier de marchandises pour en réduire les émissions. La lutte contre l'artificialisation des sols dans les grands objectifs de l'urbanisme jusqu'à Zéro Artificialisation Net (ZAN) d'ici 2050 est également inscrite dans cette loi.

2.1.4 L'élaboration du PDM fait l'objet d'une évaluation environnementale (Article R122-17 du code de l'environnement) dont les modalités sont inscrites en chapitre II, articles R122-1 et suivants.

L'environnement est étudié dans sa globalité : la population et la santé humaine, la biodiversité, les terres, le sol, l'eau, l'air et le climat, les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage ainsi que les interactions entre tous ces éléments.

Rappel : Le PDM doit être compatible avec les autres documents. Le PDM doit également être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale Colmar Rhin Vosges, ainsi qu’avec le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Colmar Agglomération adopté le 8 juin 2023.

Le projet de PDM a été élaboré en 4 phases :

1. Un bilan du PDU de 2012 avec un diagnostic multimodal du territoire et un état des lieux de la mobilité
2. l’élaboration d’un projet avec définition des objectifs et leviers associés
3. La hiérarchisation et la définition détaillée des actions
4. l’approbation du PDM par Colmar Agglomération.

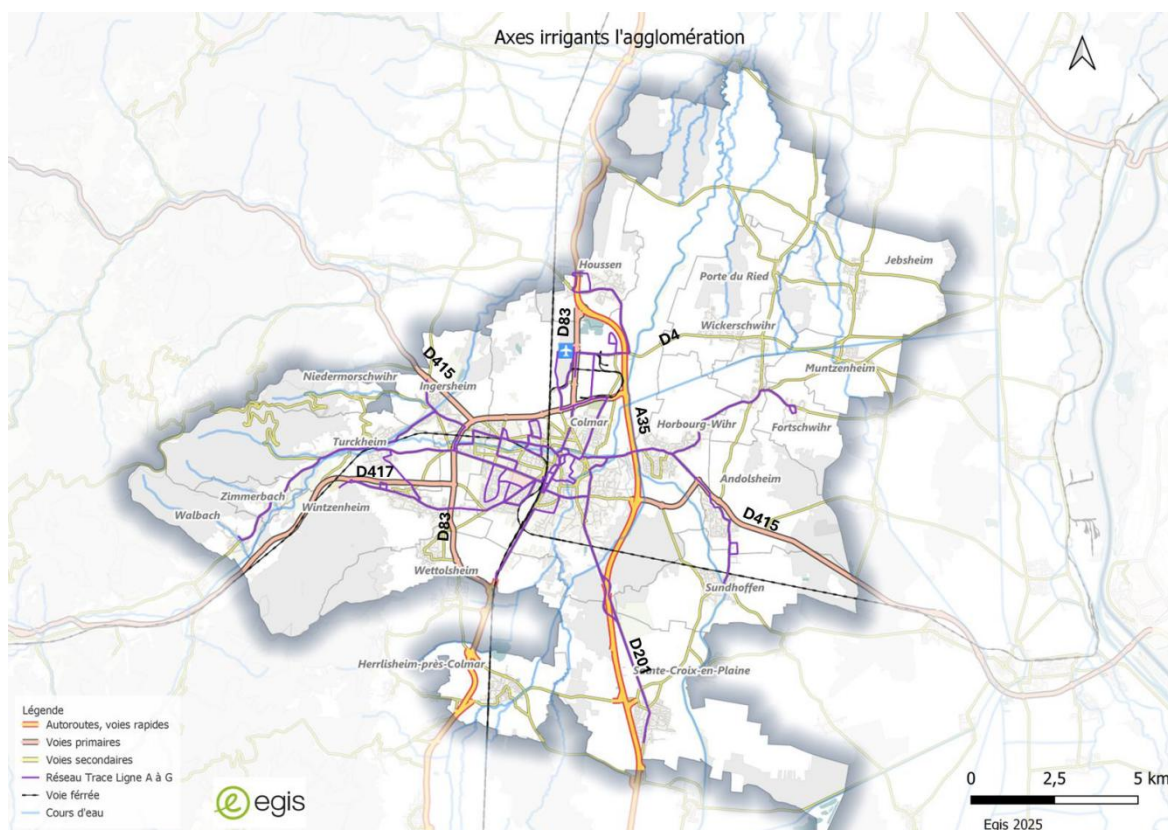
2.2 Territoire et contexte local

- Colmar Agglomération est située dans la plaine d’Alsace entre Strasbourg et Mulhouse. Elle fait partie du pôle métropolitain d’Alsace, aux côtés de Strasbourg, Mulhouse, Haguenau et Saint-Louis.

Le territoire représente un point stratégique de l’axe rhénan ayant une proximité transfrontalière : Fribourg-en-Brisgau en Allemagne, Bâle en Suisse et plusieurs vallées vosgiennes.

Les infrastructures de transport diversifiées assurent la connexion entre les différents territoires.

Deux grandes voies routières traversent l’agglomération : l’autoroute A35 et la RD83.



- Colmar dispose également d'un réseau de transport en commun qui comprend la LGV Est et Rhin-Rhône, des lignes TER vers Strasbourg, Mulhouse, Bâle et Metzeral, ainsi que 15 lignes de bus régionales. Le réseau urbain TRACE, rénové en 2024, propose 7 lignes bus régulières, un service à la demande, une navette centre-ville et des solutions pour les personnes à mobilité réduite.
- Le territoire de Colmar Agglomération est un territoire vaste (244,40 Km²), **avec une densité de population supérieure à la moyenne nationale et régionale.**

Population en 2022 : 116 521 habitants

Densité en 2021 : 485 ha/km²

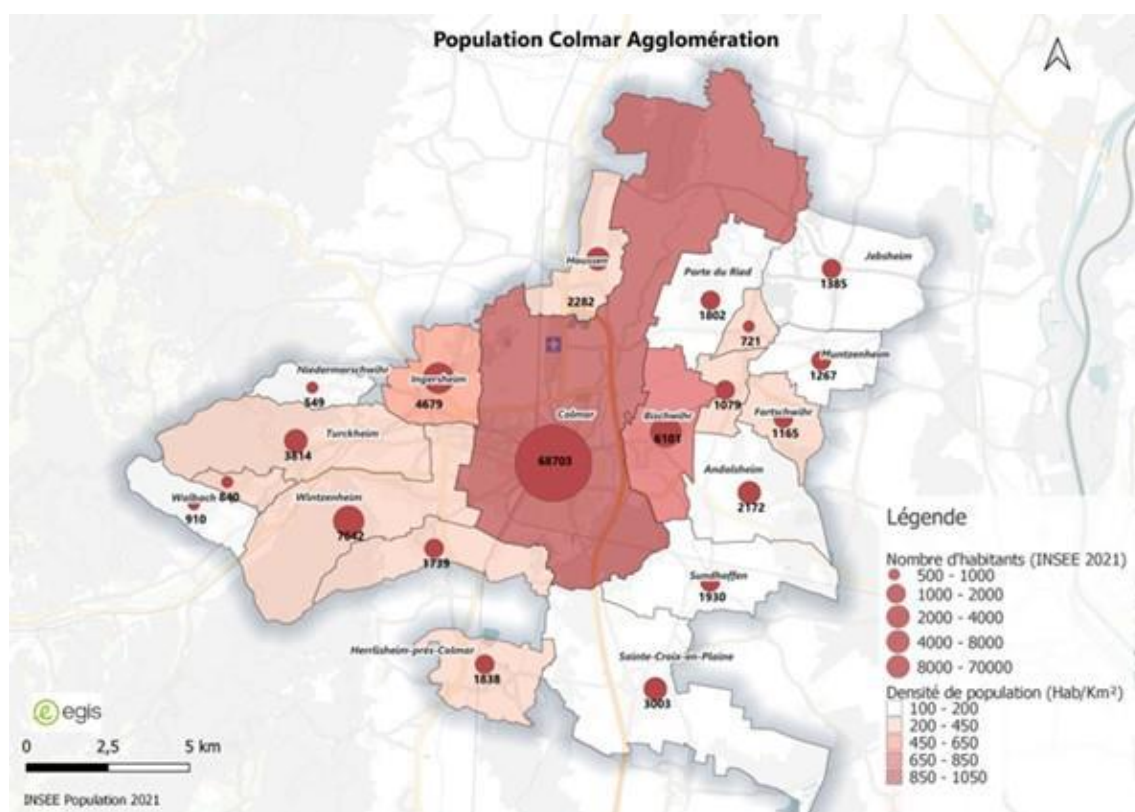
De fortes disparités de densité :

- une concentration urbaine élevée au centre et dans la première couronne de Colmar (69 756 habitants en 2022) soit 60% des habitants de la communauté d'agglomérations.
- une densité plus faible en périphérie : 12 communes comptent entre 500 et 2 000 habitants.

- Le territoire est confronté au phénomène d'étalement urbain marqué notamment par le développement de centres commerciaux en périphérie, à Colmar et Houssen, par la multiplication des zones de loisirs, l'extension des pôles d'activités, ainsi que la recherche d'un habitat individuel.

Cette dynamique entraîne une dispersion de l'habitat, une consommation importante d'espaces, et une augmentation des besoins en déplacements, renforçant la dépendance à la voiture individuelle.

- Entre 2015 et 2021, la population a légèrement diminué, mais certaines communes ont connu une forte croissance, notamment Bischwihr et Houssen, en raison du phénomène de périurbanisation.



- Une projection démographique à l'horizon 2036 fait état d'une augmentation de la population de Colmar Agglomération de +0,38%, soit un total de 123 000 habitants (114 400 en 2018).
- Une projection des déplacements tout modes : 368 700 déplacements contre 344 400 en 2018.

2.3 Bilan du PDU 2012-2021

2.3.1. Le PDU 2012-2020 a été approuvé le 4 juillet 2012:

21 fiches actions ont été élaborées autour de 5 axes :

- Réseau viaire, Circulation, Livraisons
- Stationnement
- Transports collectifs et intermodalité
- Modes doux
- Actions transversales

Une première évaluation de mi-parcours du PDU a eu lieu en février 2018.

Celle-ci répertoriait les actions réalisées et/ou ayant atteint leur objectifs, les actions en cours de réalisation ainsi que les actions à réaliser.

Le projet de PDM reprend l'état d'avancement évalué en 2018 et le bilan final du PDU pour identifier la situation de référence.

2.3.2. État d'avancement de la mise en œuvre du PDU en 2021

Il a été évalué à partir du bilan à mi-parcours de 2018, des observations faites, analyse du recueil de données et à la suite des entretiens et ateliers réalisés.

Ensemble des axes et actions ainsi que leur niveau d'avancement jugé à 2021.

-  Action réalisée et/ou ayant atteint leur objectifs
-  Action en cours de réflexion/réalisation
-  Action non réalisée

Axes	Actions	Bilan 2021
Réseau viaire, Circulation, Livraisons	N°1 : Adapter l'aménagement de la voirie aux différents usages et usagers.	
	N°2 : Sécuriser et pacifier la traversée des bourgs en mettant en place un véritable partage de la voirie.	
	N°3 : Requalifier les principales entrées de villes et pénétrantes.	
	N°4 : Adapter la réglementation sur les livraisons de marchandises.	
Stationnement	N°5 : Faire évoluer la réglementation du stationnement.	
	N°6 : Mettre en place un contrôle efficace du stationnement et dissuader le stationnement illicite.	
Transports Collectifs et intermodalité	N°7 : Développer l'offre de transports collectifs urbains pour attirer une nouvelle clientèle.	
	N°8 : Améliorer la vitesse commerciale des bus.	
	N°9 : Envisager la mise en place d'une navette TC en centre-ville.	
	N°10 : Développer l'intermodalité.	
	N°11 : Développer un réseau de parc relais.	
Modes doux	N°12 : Mettre en œuvre un réseau cyclable cohérent sur l'ensemble du territoire.	
	N°13 : Améliorer le stationnement des cycles.	
	N°14 : Encourager la mise en place d'un système de vélo partagé.	
	N°15 : Améliorer la qualité du cheminement piéton.	
Actions transversales	N°16 : Mise en place d'un observatoire du PDU.	
	N°17 : Assurer une mobilité accessible par tous.	
	N°18 : Promouvoir l'éco-mobilité pour les déplacements pendulaires et scolaires.	
	N°19 : Sensibiliser la population sur une mobilité sûre et respectueuse de l'environnement.	
	N°20 : Promouvoir la démarche PDU	
	N°21 : Assurer la cohérence entre politiques d'urbanisme et de déplacements.	

2.3.3. Les évolutions

- Les principales évolutions sur le territoire sont notamment la mise en place de la navette ; de nombreuses réflexions sont en cours sur le transport en commun ce qui fait de cet axe le plus avancé.

A l'inverse, les actions transversales en lien avec la promotion du PDU ne sont pas jugées comme réalisées. De nombreuses actions sont toujours en cours de développement et d'amélioration.

- Les actions identifiées comme non réalisées sont les actions où le potentiel d'amélioration peut être le plus important et donc constituer des enjeux déjà identifiés dans le précédent PDU et à conserver dans le prochain PDM.

- Concernant les actions 3 et 4 de la thématique réseau viaire, circulation et livraisons, elles ne sont pas considérées comme réalisées car les évolutions sur la requalification des entrées de villes et des grandes pénétrantes ne sont pas nettes. La majorité des axes identifiés ont conservé le même profil. Cependant il est à noter que certaines voies dans Colmar ont connu des évolutions. Le fonctionnement des livraisons est le même depuis 2012, l'objectif principal de l'action était d'engager une concertation sur la réglementation qui n'a pas abouti (action n°4).

- Concernant le développement des parcs relais (action n°11) celui-ci est resté inchangé

depuis 2012, cependant cette pratique peut être observée lors de la période de Noël pendant laquelle des navettes sont proposées gratuitement pour relier les parkings identifiés comme entre le Parc des Expositions et le centre-ville.

- La mise en place d'un système de vélo partagé (action n°14) n'a pas été réalisée.
- Les actions transversales en lien avec la promotion du PDU ne sont pas jugées comme réalisées. Cela illustre le manque de suivi du Plan De Déplacements Urbains.
- Le bilan complet regroupant l'ensemble des actions et leur analyse se trouve en annexe du dossier d'enquête.

2.3.4. Octobre 2021, bilan des ateliers de concertations

Des ateliers ont été réalisés les 7 et 8 octobre 2021 avec l'ensemble des communes de Colmar Agglomération. Le bilan de ces ateliers met en évidence les éléments suivants :

- Le manque de ligne directrice dans l'ensemble des thématiques de la mobilité

La réussite du Plan de Mobilité repose sur une approche globale et transversale, une communication efficace et un suivi adapté, avec des moyens suffisants, afin qu'il soit un véritable guide pour les acteurs.

- L'intermodalité apparaît comme un enjeu central, reliant tous les modes de transport :

Elle passe par des transports en commun attractifs, accessibles, interconnectés et appuyé par une information claire, une billettique intégrée et une tarification lisible.

- Le stationnement constitue également un levier majeur du report modal :

Sa gestion, sa localisation et son adaptation à la demande influencent les choix de déplacement, limitent la recherche de places et favorisent l'intermodalité via les parkings relais, en lien avec une offre de transport performante. Le covoiturage, déjà présent, offre aussi un potentiel de développement.

- L'amélioration de la qualité de vie, liée aux mobilités actives et à l'environnement,
implique un apaisement de l'espace public, une réduction de la place de la voiture et le développement de services de proximité (réseau cyclable, marche, logistique du dernier

kilomètre), afin de renforcer l'attractivité du centre-ville et limiter les déplacements motorisés.

Conclusion :

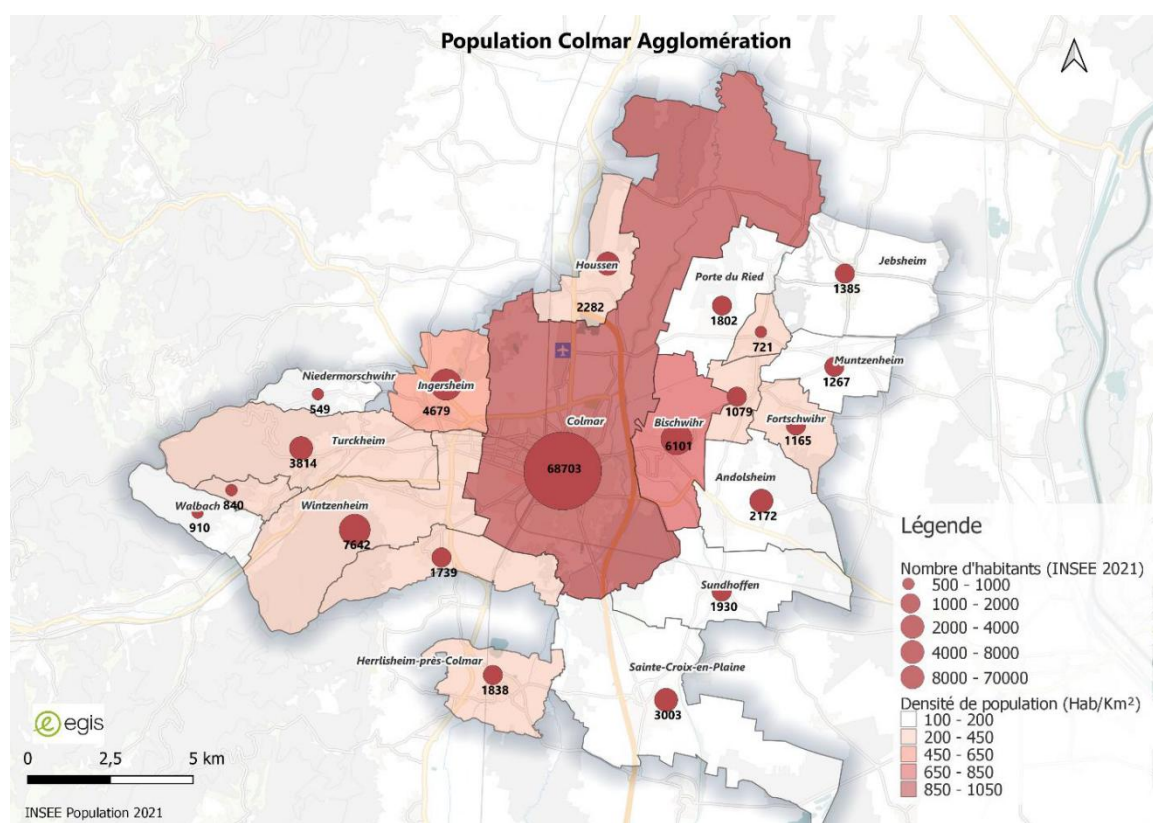
Les entretiens et ateliers révèlent une faible appropriation du PDU, liée à un manque d'animation, de pilotage et de suivi des indicateurs. En conséquence, son évaluation s'est avérée limitée et peu concluante.

2.4 État des lieux – Diagnostic

2.4.1 Disparité de la densité de population

Le territoire de Colmar Agglomération est vaste avec une densité de population supérieure à la moyenne nationale et régionale, mais une grande disparité: concentration urbaine élevée au centre et dans la périphérie proche et bien plus faible sur le reste du territoire.

Le centre urbain de Colmar concentre 60% des habitants.



2.4.2 Étalement urbain marqué et consommation importante d'espaces liés

- au développement de centres commerciaux en périphérie (Colmar et Houssen)
- à l'extension de pôles d'activités
- à la multiplication des zones de loisirs
- à la demande croissante d'un habitat individuel

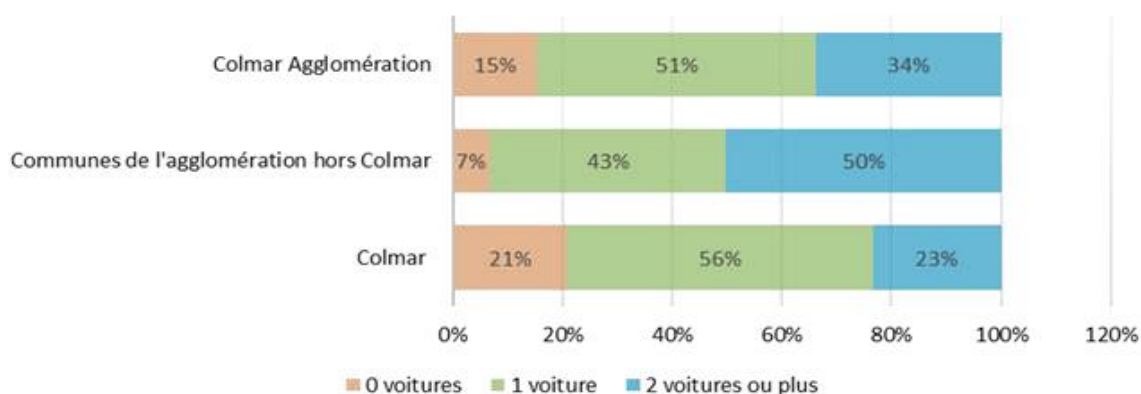
Cela a pour conséquence une augmentation des besoins de déplacements, accentuant la dépendance à la voiture individuelle.

2.4.3 Baisse de la population et diversité de développement des communes du territoire

Globalement en baisse sur l'ensemble du territoire, le nombre d'habitants fluctue suivant les communes et leur dynamique de développement. A titre d'exemple, -7,1% pour la commune de Wickerschwihr avec 741 ha en 2022 et pour Bischwihr +21,3% avec 1144 ha en 2022.

2.4.4 Augmentation de la motorisation des ménages liée à la périurbanisation

TAUX DE POSSESSION DE VÉHICULES PARTICULIERS PAR MÉNAGES



Localisation de lieux d'habitation, des emplois et des commerces ont une forte influence sur le nombre de déplacements. Par conséquent les politiques d'urbanisme sont fortement liées aux déplacements.

Une cohérence entre politique d'urbanisme et politique des déplacements représente un fort enjeu.

2.4.5 Les flux de déplacements

- **Déplacements domicile-travail**

- 47 000 déplacements journaliers des déplacements domicile-travail sur l'agglomération
- 91% de ces flux sont internes à l'agglomération, chiffre qui témoigne d'une forte attractivité en matière d'emploi.
- La ville de Colmar concentre 37% des actifs qui y résident et y travaillent.
- Flux internes à Colmar en baisse depuis 2015 et flux internes à l'agglomération en hausse liés à une périurbanisation croissante.
- 84% des actifs des communes périphériques travaillent hors de leur commune.

- **Déplacements domicile-étude (tous niveaux confondus)**

- 21580 déplacements journaliers en 2021, essentiellement concentrés vers Colmar, dénotant d'une forte attractivité en matières de structures scolaires
- Les flux sortants concernent les étudiants vers Strasbourg et Mulhouse.

- **Déplacements liés aux achats, loisirs, santé...**

Pas de données représentatives récentes

2.4.6 Pratiques de déplacement

La voiture personnelle reste le mode de transport le plus utilisé :

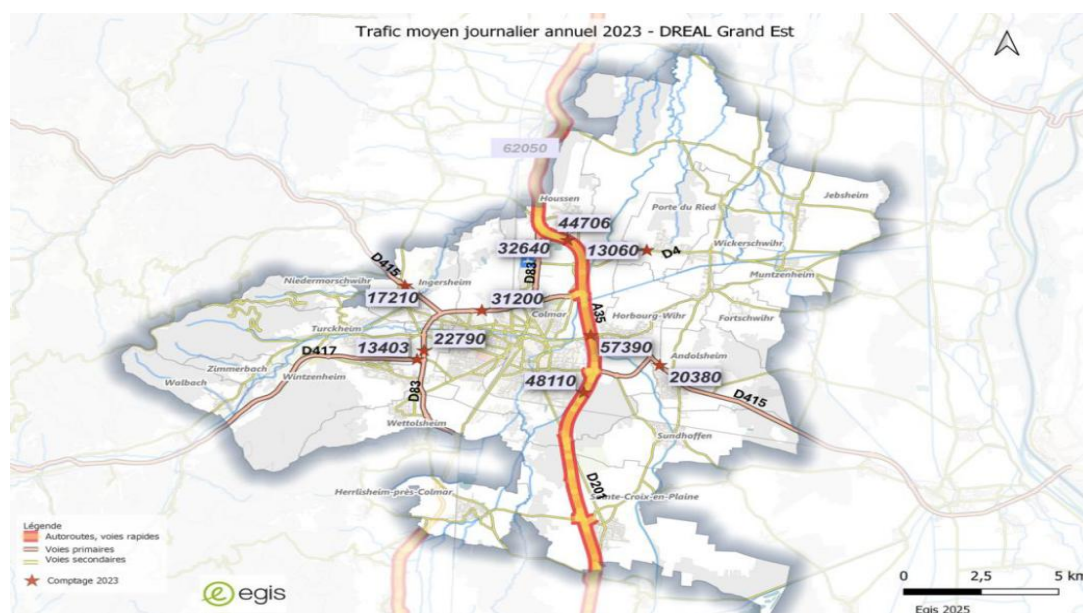
72% en moyenne pour les déplacements domicile-travail dans Colmar Agglomération.

Marche : 8,55%. Transports en commun 8,42%

Remarque : Stabilité des parts modales depuis 12 ans.

2.5 Infrastructures de transport et pratiques de mobilité

2.5.1 Structure et fonctionnement du réseau viaire



- L'organisation viaire du territoire est en étoile autour de Colmar avec deux axes majeurs : l'A35 à l'est et la rocade RD83 à l'ouest.
- Colmar est connectée aux autres communes par des pénétrantes structurantes, souvent en 2x2 voies, qui créent des coupures urbaines.
- Les principaux axes concentrent la majorité des trafics.
- Depuis 2019, on observe en moyenne une augmentation du trafic sur la RD83 et sur la A35.
- Sur les pénétrantes Est et Ouest on observe une diminution du trafic
- Les pénétrantes vers Colmar sont des lieux potentiels d'intermodalité, avec des flux importants aux heures de pointe.
- Le trafic de poids lourds a diminué en 2023 par rapport à 2019 : une baisse d'environ 20% a été observée sur toutes les routes départementales et 5% sur la A35.

Partage de la voirie

- Les voiries d'entrée et de traversée des communes sont généralement très larges, parfois dotées d'aménagements cyclables, et facilitent la
- circulation automobile. Ce profil génère toutefois un sentiment d'insécurité pour les riverains et usagers vulnérables, en raison de vitesses

- élevées et d'un trafic important. Malgré les zones 30, des excès de vitesse persistent dans certains centres de villages, confirmant la nécessité
- d'un apaisement de la voirie.

Cette situation met en évidence un besoin d'apaisement de la voirie pour garantir la sécurité des usagers vulnérables et améliorer le cadre de vie.

Sur les grandes pénétrantes, la voiture reste dominante. Exemple : L'avenue d'Alsace, axe nord-sud en 2×2 voies structuré par de grands carrefours, crée un effet de coupure pour les modes actifs entre Colmar et les communes voisines.

Plus de 55 % de la largeur de la voirie y est dédiée à la circulation automobile.

Accidentologie

Baisse globale des accidents entre 2014 et 2022 constatée.

Une majorité implique des véhicules légers.

Les accidents mortels sont plus fréquents hors Colmar.

La part de vélos impliqués est plus élevée à Colmar.

Synthèse

La hiérarchisation actuelle du réseau est globalement cohérente avec les usages, mais certaines pénétrantes colmariennes, au profil très routier, créent des coupures pour les modes actifs. Une révision de la hiérarchie, assortie d'une typologie d'aménagements adaptée — en particulier aux carrefours à forte circulation — semble nécessaire pour renforcer la sécurité de l'ensemble des usagers.

Deux flux structurent les déplacements : le transit sur l'A35 et les flux liés à Colmar (travail, études, loisirs). Des congestions ponctuelles apparaissent aux heures de pointe aux accès de Colmar. Dans les centres-bourgs, le non-respect de certaines zones 30 confirme la nécessité d'actions d'apaisement.

2.5.2 Le réseau de transport collectif

En plus d'une desserte ferroviaire (cf chapitre 2.2), le territoire bénéficie d'un réseau de transports urbains, le TRACE (Transports de Colmar et Environs), géré par la STUCE (Société des Transports Urbains de Colmar et Environs).

- Le TRACE a été restructuré en septembre 2024 pour améliorer son efficacité et son attractivité, et mieux répondre à l'évolution des besoins des usagers. Cette restructuration permet d'envisager une progression positive de la part modale pour les transports en commun.
- Parmi les grands changements, on note la création d'une **navette Cœur de Ville** (gratuite) qui permet de relier les parkings à proximité de centre-ville, dessert 6 établissements scolaires et 2 pôles de loisirs avec une fréquence toutes les 15mn.
- Un service dédié aux personnes à mobilité réduite a été également mis en place.
- Le réseau existant a été complété par de nouvelles lignes desservant des nouveaux quartiers, des zones commerciales et des zones d'activités (Sainte-Croix en Plaine, Aéroport, avenue de la Foire aux vins par exemples).
- Colmar Agglomération a mis en place un nouveau système de billettique interopérable en 2025.

Synthèse

Le nouveau maillage du réseau s'organise en étoile autour de Colmar, centre névralgique du territoire où se concentrent l'habitat, l'emploi, les établissements d'enseignement et les activités de loisirs. Si cette configuration présente un intérêt certain, elle rend cependant les déplacements transversaux plus complexes, et ce, entre les communes et les zones d'activités sans passer par Colmar.

La majorité des zones d'activités sont desservies par le réseau Trace. Cependant, elles pourraient bénéficier d'une fréquence plus élevée pour favoriser davantage l'usage des transports en commun. Les zones commerciales et touristiques sont intégrées aux itinéraires du nouveau réseau.

2.5.3 Les modes actifs (piéton et cycle)

- 15% des déplacements domicile-travail se font en mode actif dans l'agglomération selon l'INSEE 2018
Pour se situer, Mulhouse est à 8% et Strasbourg à 19,8%.
- **A Colmar intra-muros**, le mode actif représente 22% des déplacements (13% pour la marche et 9% pour le vélo.)
- **De nombreux aménagements cyclables existent mais ils sont de qualités variables.**

Une enquête nationale (2019 et 2021) réalisée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUC) classe Colmar comme «moyennement favorable» pour la pratique du vélo, notamment à cause de la sécurité des itinéraires sur les grands axes, les carrefours et le stationnement sécurisé des vélos.

- **Le chiffre de 13% pour la marche** s'explique par la proximité entre le lieu de résidence et le lieu de travail. En effet, le centre-ville est accessible à pied en moins de 10mn depuis la première couronne. Les aménagements pour les piétons sont sécurisés et qualitatifs.

2.5.4 Le stationnement

Le stationnement représente un levier important pour permettre un report modal vers les modes actifs ou les transports en commun.

L'offre de stationnement à Colmar se distingue nettement de celle des autres communes de l'agglomération, tant par son volume que par ses usages. La ville dispose d'une capacité importante, couvrant l'ensemble des besoins et apparaissant parfois même surdimensionnée. Toutefois, l'absence d'enquêtes récentes sur l'occupation et la rotation des places rend difficile une connaissance précise des pratiques de stationnement.

Dans les autres communes de l'agglomération, le stationnement illicite constitue un problème récurrent. Même si la pression sur le stationnement y est globalement modérée, l'usage des trottoirs pour se garer perturbe l'espace public et complique les déplacements à pied.

Covoiturage

Colmar Agglomération dispose de 6 parkings dédiés au covoiturage, le dernier en date inauguré à Wettolsheim en 2021.

Cependant plusieurs zones sont potentiellement à structurer.

Par ailleurs, l'agglomération ne dispose pas encore de véritables parkings relais (connectés à des réseaux de transports en commun) à l'exception d'initiatives temporaires (exemple durant la période de Noël).

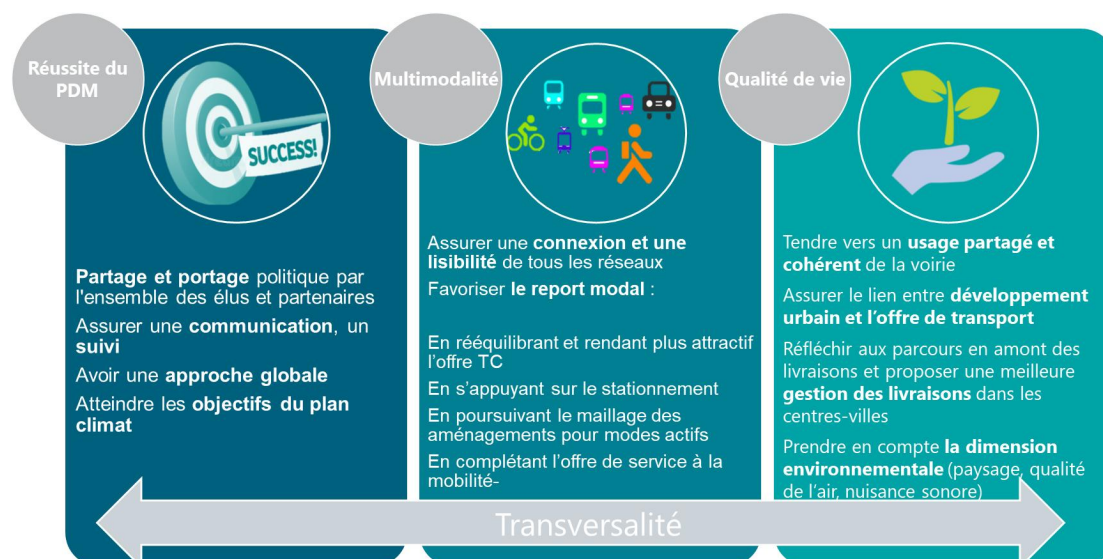
2.5.5 Organisation des flux de marchandises

- Le fret à Colmar Agglomération est principalement lié aux zones d'activités économiques, en particulier la Zone Industrielle Nord et Sainte-Croix-en-Plaine. Ces secteurs concentrent les principaux générateurs de marchandises, entre sites industriels et grandes enseignes.
- Le transport routier demeure largement dominant, notamment pour sa flexibilité et son rôle incontournable dans la livraison du dernier kilomètre.
- L'étude menée en 2021 par Colmar Agglomération conclut à un potentiel limité, à court terme, pour le fret ferroviaire et fluvial, malgré des opportunités via le Port Rhénan. À plus long terme, certaines infrastructures ferroviaires peu actives ou inexploitées pourraient être réutilisées.
- Turckheim, Colmar et d'autres communes encadrent les **livraisons en centre-ville**.
- À Colmar, les difficultés se concentrent dans la zone piétonne, où la cohabitation reste délicate malgré des horaires dédiés (19h–11h), avec des nuisances pour les riverains.

2.6 Axes stratégiques : Enjeux et orientations

Les enjeux issus du diagnostic se structurent autour de trois axes principaux interdépendants :

- La réussite du Plan de Déplacements Urbains (PDM),
- La multimodalité,
- La qualité de vie.



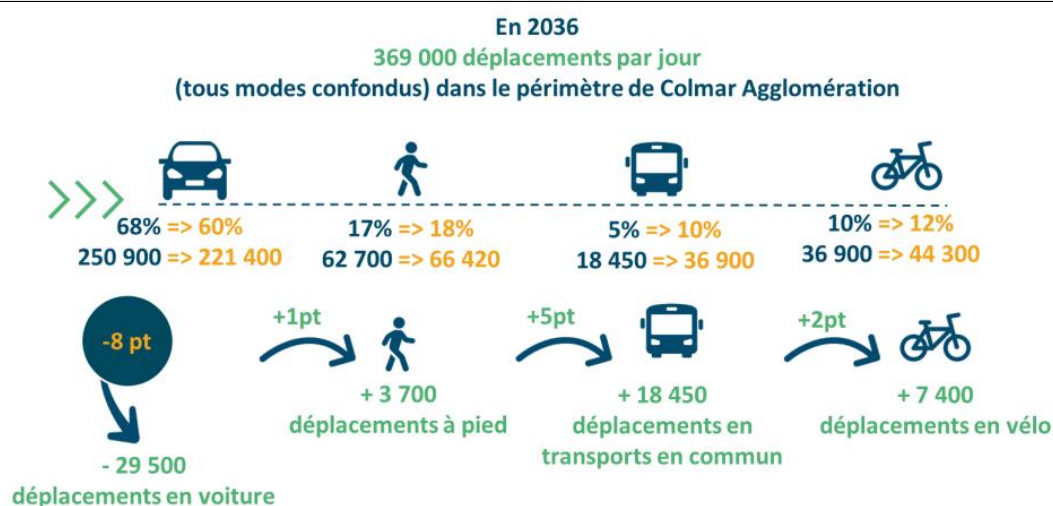
2.7 L'ambition du plan de mobilité

Le PDM s'inscrit dans la continuité des ambitions de Colmar Agglomération de PDU de 2012 en ces termes : « **contribuer à la dynamique et à l'attractivité du territoire tout en offrant les conditions de mobilité durable pour tous** ».

« **Fixer des parts modales** » est un moyen de **donner une trajectoire à suivre** et un objectif à **atteindre** mais également un support de **mesure des impacts du plan sur les déplacements, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants**.

L'objectif d'évolution des parts modales témoigne d'une volonté affirmée de :

- Diminuer la part du trafic automobile avec un objectif de part modale de la voiture passant de 68 % en 2012 à 60 % en 2036.
- D'augmenter la part modale de la marche, passant de moins de 17 % en 2012 à 18 % en 2036, s'explique par le fait qu'il s'agit du mode privilégié de report des déplacements les plus courts qui sont également les plus nombreux après ceux réalisés en voiture,
- De doubler le nombre de déplacement en transport en commun avec une évolution de la part des transports en commun, passant de 5 % en 2012 à 10 % en 2036,
- D'augmenter la part modale du vélo, passant de 10 % en 2012 à 12 % en 2036.



3. LES LEVIERS D’ACTIONS du Plan De Mobilité 2026 – 2036

Au nombre de 7, les leviers du PDM 2026-2036 traduisent la volonté de construire un projet de territoire commun en cohérence avec le Code des Transports, la volonté politique, les enjeux règlementaires, environnementaux et financiers de Colmar Agglomération et de ses partenaires.

Les **4 leviers principaux** et les **3 leviers secondaires** se déclinent en **actions** s’articulant sur : diagnostic, enjeux, mesures à mettre en place. La description du contenu des leviers s’accompagne dans la plupart des actions d’un récapitulatif des mesures déjà mises en place.

3.1 LEVIER 1 - DEVELOPPER L’USAGE DES MODES ACTIFS

Le levier 1 comporte **10 actions** ciblant :



- la pratique cycliste et les aménagements ou services y afférant (Actions 1 à 8)
- la promotion de la marche à pied et l’accessibilité des PMR (Action 9)
- la communication à propos des modes actifs (10).

Action 1 : Engager la suite du schéma des aménagements cyclables de Colmar Agglomération

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération/CEA/Communes

Coûts : 5 000 000 €

Contenu de l’Action : Études et réalisations

Mesures déjà mises en place

- Passerelle Confluence : piste cyclable avec ouvrage de franchissement de l’Ill.
En cours dans ce secteur la jonction entre les pistes cyclables de Bischwihr et Wickerswihr grâce à la création d’une passerelle sur le canal entre les deux communes.
- Liaison cyclable intercommunale (Grussenheim-Jepsheim). En cours, le projet dépendant de l’évolution de l’habitat du grand hamster.
- Plusieurs Projets cyclables inscrits au Pacte Territorial de Relance et de Transition Écologique.
- Phase étude : Turckheim-Wintzenheim/Wintzenheim-Wettolsheim/Ingersheim-Niedermorschwihr (2023).
- Phase travaux : Piste cyclable Sundhoffen-Colmar (2023), Wahlbach-Zimmerbach-Turckheim/Muntzenheim-Bischwihr (2024-2026).

Diagnostic, Objectifs - communs aux actions 1 et 2

- On constate un intérêt croissant pour la pratique du vélo (travail et tourisme) et la présence d'un réseau cyclable sur le territoire avec des évolutions majeures ces dernières années.
- Le maillage cyclable est incomplet (franchissement des rivières et desserte des communes).
- Des points noirs cyclables sont identifiés en termes de sécurité correspondant entre autres au franchissement des voies ferrées et aux grands axes routiers.

Mesures à mettre en place

- Un jalonnement et un entretien pour favoriser la pratique vélo et le développement de l'offre de stationnement sécurisé seront assurés.
- Développer le maillage en créant des aménagements pour compléter les itinéraires
- Des itinéraires sécurisés pour les cyclistes seront aménagés sur les points noirs cyclables identifiés en termes de sécurité.

Colmar Agglomération s'attachera à :

- Assurer la coordination intercommunale et la gouvernance du projet.
- Assurer la maîtrise d'ouvrage des aménagements du schéma 2020-2026.
- Mettre en place des groupes de travail avec les communes pour une mutualisation des ressources et des expertises.
- Relancer un nouveau schéma avec budget similaire à partir de 2027.

Action 2 : Accompagner les communes pour la réalisation d'aménagements cyclables

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération/Communes/Région Grand Est

Coûts : Régie

Contenu : en lien avec l'action 1(financements, plans de soutien, subventions)

Mesures déjà mises en place

- Mise en place d'un fonds de soutien à destination des communes sous forme de fonds de concours pour la réalisation de projets d'investissement.
- Projet de passerelle Confluence 2,5M€ - 200 000 K€ de programmation en 2023.

- Plan Pistes cyclables 2,2M€ - 635 K€ prévus en 2023 pour Sundhoffen-Colmar et Muntzenheim-Fortschwihr.
- Pour la période 2024-2028, la Région Grand Est a alloué une subvention de
- 1 139 680 € pour la réalisation, sous maîtrise d'ouvrage communale, de pistes cyclables (à l'exception des ouvrages de franchissement).

Mesures à mettre en place

- Offrir un support d'ingénierie aux communes en demande.
- Élaborer une charte des aménagements cyclables.
- Mettre en place un dispositif de suivi.
- Identifier des critères de qualité ouvrant droit à subvention (type de revêtement, site propre).

Action 3 : Étude de jalonnement des pistes cyclables : fléchage et distance des bans

communaux

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération / CEA/ Communes

Coûts : 60 000 €

Contenu de l'action : Études et réalisations

Mesures déjà mises en place : principes de la signalisation

Le jalonnement doit guider et informer efficacement l'utilisateur sur les parcours du réseau cyclable. Il doit être adapté au parcours et concourir à la sécurité de l'utilisateur.

La signalisation repose sur un principe de hiérarchisation avec 3 niveaux de pôles : jalonnement principal (centre des communes), jalonnement de proximité (pôles majeurs comme les gares), jalonnement touristique (offices de tourisme, musées etc).

Diagnostic, Objectifs

- Le jalonnement des pistes cyclables hors trajets routiers est à améliorer.
- Certains itinéraires ne disposent pas d'une signalisation dédiée aux vélos et sont méconnus des usagers.
- Le financement des panneaux sera assuré par les communes et Colmar Agglomération. La pose des panneaux sera effectuée par les communes en contrat de fourniture.

Mesures à mettre en place

- On proposera une signalisation adaptée au type de parcours, avec une attention particulière à la sécurité des carrefours.
- Un état des lieux des panneaux existants et une évaluation des besoins seront menés. Colmar Agglo assurera le suivi de la mise en place et l'ajustement aux retours des usagers.

Action 4 : Développer le stationnement vélo sur l'espace public

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération/CEA/Communes

Coûts : 50 000 €

Contenu de l'action : Études

Mesures déjà mises en place

- Afin de protéger les vélos, la ville de Colmar a installé 5 nouveaux abris sécurisés, « La ruche à vélos » de 6 places chacun.
- En 2024, la commune de Horbourg-Wihr a installé des abris vélos sécurisés, éclairés et couverts.

Diagnostic, Objectifs

- Peu d'offre de stationnement sécurisé sur l'agglomération, sauf au niveau des gares et parkings en ouvrages.
- Il y a un besoin de stationnement sécurisé de plus en plus marqué, le vélo électrique étant en augmentation.
- Les logements/résidences de l'hypercentre n'ont pas toujours suffisamment de place pour stocker les vélos.

Mesures à mettre en place :

Réflexion intercommunale pour la mise en place de P+R vélos sécurisés et d'emplacement incluant le stationnement résident.

- Une étude détaillée menée par un groupe de travail installé par Colmar Agglomération identifiera les emplacements et le nombre d'arceaux nécessaires sur le territoire.
- Les emplacements seront identifiés sur le SIG pour donner une vision globale de l'offre.

- Colmar Agglomération propose la possibilité de financement annuel d'arceaux et/ou boxes de stationnement sécurisé, en donnant la priorité aux zones stratégiques, telles que centres-villes, gares, zones commerçantes.



Le tableau ci-dessus montre quels sont les types de stationnement vélo recommandés en fonction de trois critères

Action 5 : Vélo libre-service (équipement gares)

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération/Communes/RGE

Coûts : Régie

Contenu de l'action : Études et réalisations

Mesures déjà mises en place

- La Région Grand Est a instauré un plan vélo régional 2022-2028 proposant un service régional de location de vélo en libre-service en gare. Ce service est destiné principalement aux usagers des transports ferroviaires occasionnels avec une tarification au trajet.
- La RGE souhaitant s'appuyer sur les AOM pour les implantations locales, Colmar Agglomération a déposé une candidature pour que la gare de Colmar soit retenue pour ce service.

Diagnostic, Objectifs et Mesures à mettre en place

L'offre de location de vélo sur le territoire de Colmar est assurée par des acteurs locaux privés ou associatifs.

Les objectifs sont :

- Accroître l'attractivité du vélo

- Améliorer les services et l'expérience des usagers, en répondant aux besoins des cyclistes.
- Améliorer l'intermodalité Train + vélo.

Colmar Agglomération va assurer l'accompagnement de la RGE pour l'installation d'une quinzaine de vélos à assistance électrique en libre-service en gare de Colmar côté Est.

Action 6 : Réflexion pour étendre l'aide à l'achat de vélos personnels sur tout le périmètre de Colmar Agglomération

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération/Communes/RGE

Coûts : 100 000€ reconductibles /an

Contenu de l'action : Etudes et mise en place

Mesure déjà mise en place

La ville de Colmar offre une aide financière de 100 euros pour l'achat de vélos traditionnels. Cette aide concerne uniquement les résidents de Colmar.

Objectifs

- Encourager l'adoption du vélo comme moyen de transport quotidien.
- Faciliter l'accès aux vélos sur le plan économique pour tous les résidents.

Mesures à mettre en place

Colmar Agglomération étudie la possibilité de :

- Étendre l'aide de 100 euros pour l'achat de vélos mécaniques à toutes les communes de Colmar Agglo.
- Mettre en place une aide financière de 500 € pour l'achat de vélos à assistance électrique.
- Proposer aux employeurs de participer à hauteur de 500 € à l'achat de vélos électriques par leurs employés.

Action 7 : Aide à l'équipement de sécurité pour les cyclistes

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération /Associations

Coûts : 40 000 € tous les deux ans

Contenu de l'action : Communication et mise en place

Mesures déjà mises en place

Des opérations de financement d'équipements dans le cadre d'actions comme « Cyclistes brillez » pour améliorer la visibilité des cyclistes en période de faible luminosité, ont été engagées sur le territoire.

Diagnostic, Objectifs

L'aide à l'équipement de sécurité pour les cyclistes permet d'améliorer la sécurité des usagers de la route et de promouvoir l'utilisation du vélo.

Les objectifs :

- Fournir des équipements pour réduire le risque d'accidents et protéger les cyclistes.
- Informer, éduquer, équiper les cyclistes, y compris les plus jeunes sur les bonnes pratiques de sécurité et les règles de circulation.

Mesures à mettre en place

- Distribution de casques de vélo aux élèves de CM1-CM2 des écoles de l'agglomération tous les deux ans.
- L'accompagnement des associations dans l'achat d'équipements de sécurité est prévu au budget de Colmar Agglomération.

Action 8 : Mise à disposition de matériel de réparation voire de points d'eau pour les cyclistes

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération/Communes/CEA

Coûts : 5000 € / reconductible

Contenu de l'action : Etudes et réalisations

Diagnostic, Objectifs

L'Agglomération de Colmar disposant de peu d'infrastructures pour des réparations rapides et l'approvisionnement en eau lors des trajets, on cherchera à améliorer le confort et l'autonomie des cyclistes par la mise à disposition d'équipements pratiques.

Mesures à mettre en place

- Installer des points de réparation et de recharge électrique aux points stratégiques avec un accueil pour fournir les informations pratiques, conseils, itinéraires etc.
- Multiplier les points d'eau accessibles aux cyclistes.
- Développer une signalisation claire pour orienter les usagers vers ces services (voir action 3).
- Faire des expérimentations sur 1 à 3 communes volontaires (hors Colmar).

- Procéder à l'achat du matériel par Colmar Agglomération, l'entretien étant à la charge des communes

Action 9 : Promouvoir les actions favorisant la marche à pied et l'accessibilité des PMR

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération/Communes/CEA

Coûts : Régie

Contenu de l'action : Etudes et Communication

Mesures déjà mises en place

Depuis le 6 Janvier 2025, un essai de piétonisation est en cours à Colmar, rue Kléber, rue des Têtes et rue de l'Eau avec une concertation pour évaluer les impacts et recueillir l'avis des parties prenantes.

Diagnostic, Objectifs

Dans certaines communes de l'Agglomération de Colmar, il existe des zones partiellement piétonnes.

Un plan de végétalisation déjà initié par Colmar est en place et viendra soutenir la démarche.

Les objectifs :

- Encourager une mobilité inclusive et durable, en améliorant l'environnement urbain pour qu'il soit plus praticable, plus sécurisé et accessible à tous.
- Améliorer le cadre de vie et l'attrait des espaces publics, par la végétalisation des espaces piétons.

Mesures à mettre en place

- Créer un observatoire pour évaluer les espaces piétons au sein de Colmar Agglo.
- Élaborer une stratégie de communication pour informer et sensibiliser les usagers sur les initiatives et aménagements.
- Inclure des éléments de végétalisation dans les espaces piétonniers pour rendre la circulation plus agréable pour les piétons.

Action 10 : Développer la communication sur les modes actifs

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération/Communes/CEA

Coûts : Régie

Contenu de l'action : Communication

Mesures déjà mises en place

De nombreuses actions de communication sont possibles et il y a de nombreuses initiatives régionales comme locales qui ont été mises en place.

En collaborant avec écoles, entreprises et associations locales, Le défi « J’y vais » de Colmar Agglomération, encourage aux déplacements actifs et à la réduction de l’usage des véhicules motorisés.

Diagnostic, Objectifs

La politique cyclable a besoin d’être partagée et connue des administrés.

Objectif : Réaliser une campagne de communication en plusieurs temps forts auprès du grand public pour communiquer sur la réalisation d’aménagements et le maillage du territoire.

Mesures à mettre en place

Colmar Agglomération mettra en place deux mesures :

Mise à jour et amélioration de la carte des aménagements et équipements (vélos et piétons)

- à l’échelle de l’agglomération avec le SIG et le service Communication.
- Campagne de communication avec différents supports.

3.2 LEVIER 2 : AMÉLIORER LE PARTAGE MODAL DE LA VOIRIE



Tout en opérant un partage de la voirie équilibré entre les différents transports et en prenant des mesures d’information sur la circulation, le levier 2 a pour objet de développer les moyens de déplacement les moins consommateurs d’énergie et les moins polluants.

Le levier 2 compte **3 actions** (11,12,13), ciblant la problématique voirie.

Action 11 : Mener une réflexion pour un partage multimodal de la voirie, notamment pour les routes départementales

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d’ouvrage : Colmar Agglomération/Communes/CEA

Coûts : Régie

Contenu de l’action : Etudes

Mesures déjà mises en place

Inaugurés en 2023, les travaux de requalification du Boulevard Saint-Pierre à Colmar ont transformé l’axe en espace plus accueillant et fonctionnel :

- voies sécurisées pour les piétons et les cyclistes
- amélioration de la circulation routière
- Intégration de végétation et de mobilier urbain.

Autres adaptations : Bd du Champ de Mars et Bd du Général Leclerc à Colmar, chaussées à voie centrale banalisée à Porte du Ried.

Diagnostic, Objectifs - Communs aux actions 11, 12 et 13

Les pénétrantes à Colmar très routières créent des coupures pour les modes actifs, avec des aménagements cyclables sur trottoirs et des pistes cyclables peu sécurisées.

Difficultés de circulation aux heures de pointe en entrée/sortie de Colmar.

Non-respect de la zone 30 en centre-bourg.

Les objectifs :

- Sécuriser les axes à fort trafic pour l'ensemble des usagers.
- Apaiser le trafic en centre-bourg pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.

Mesures à mettre en place

Colmar Agglomération se positionne comme l'interlocuteur de la CeA en vue du réaménagement des pénétrantes à Colmar pour un partage multimodal de la voirie.

Action 12 : Réfléchir aux franchissements des routes départementales de l'agglomération pour apaiser le trafic et aménager des continuités cyclables

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération/Communes/CEA

Coûts : Régie

Contenu de l'action : Etudes

Mesures déjà mises en place

Sur l'Ill, la passerelle Confluence relie le canal de Colmar à Artzenheim. L'ouvrage vise à renforcer le maillage cyclable du territoire et à offrir un cheminement agréable et sécurisé pour traverser le canal.

Autres exemples sur le territoire : réaménagement de la route d'Ingersheim avec intégration des vélos ; réaménagement de la route de Colmar à Wintzenheim.

Mesures à mettre en place

- Mettre en place des groupes de travail à sujet dédié (ex. Grillenbreit et Ligibel).
- Être attentif à l'intégration des modes doux dans les franchissements.
- Réfléchir à la végétalisation des franchissements.

Franchissements identifiés : Avenue d'Alsace (quartier Grillenbreit)/Colmar Logelbach-rond-point avenue de l'Europe/D83/Avenue de Turckheim /fin de la Rocade Ouest.

Action 13 : Réfléchir au réaménagement des principales routes départementales en traversée d'agglomération

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération/Communes/CEA

Contenu de l'action : Etudes

Mesures à mettre en place

Aménagement rocade Ouest de Colmar, sous maîtrise d'ouvrage de la CEA permettant :

- d'apaiser le trafic dans des secteurs plus centraux
- d'aménager des continuités cyclables
- de supprimer un passage à niveau

Sécurisation des carrefours au niveau des pénétrantes à Colmar, avec partage équitable de la voirie.

Mise en place de solutions avec les communes pour baisser les vitesses.

3.3 LEVIER 3 : DEVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS



Développer un partage de la voirie plus favorable aux transports en commun :

- En intégrant les modalités de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport collectif.
- En localisant les parcs de rabattement en cohérence avec les conditions de desserte du TC.
- En adoptant une tarification et une billettique pour l'ensemble des déplacements, avec en option le stationnement en périphérie et en favorisant l'utilisation des TC par les familles et les groupes.

Le levier 3 compte **7 actions** ciblant l'efficacité du réseau (14), l'amélioration des performances du TC (15), la modernisation de la billettique et de l'information numérisée (16 et 17), le développement de l'offre TC et le réaménagement de la gare de Colmar (18 et 19), l'usage des TC par les touristes (20).

Action 14 : Renforcer l'efficacité de l'offre du réseau TRACE

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération / la STUCE

Coûts : 2,5 M€ (refonte du réseau)

Contenu de l'action : Etudes et Réalisations

Diagnostic, Objectifs

- Septembre 2024, restructuration du réseau TRACE (lignes plus fréquentes, offre simplifiée et réseau plus lisible).
- Le réseau est centré sur Colmar, d'où des trajets transversaux entre communes plus compliqués.
- Gare de Colmar et pôle d'échange du théâtre = passage commun à toutes les lignes.
- Zones d'activité sont desservies. Il reste à augmenter la fréquence pour augmenter l'usage des TC sur ces zones.

Les objectifs sont :

- Renforcer l'usage des TC et réduire celui des voitures individuelles.
- Améliorer la compétitivité des TC en réduisant l'écart des temps de parcours entre TC et voiture.
- Poursuivre la mise en accessibilité PMR des arrêts de bus.

Mesures à mettre en place

- Assurer le suivi de l'expérimentation du réseau pendant deux ans.
- Collecter et analyser les données de fréquentation du réseau avec la nouvelle billettique (Juin 2025).
- Réaliser des enquêtes usagers et analyser les résultats de l'enquête EMC2.

Action 15 : Améliorer la vitesse commerciale des bus

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération / la STUCE/ Vialis

Coûts : 165 000 €

Contenu de l'action : Etudes et Réalisations

Diagnostic, Objectifs

L'écart des temps de parcours entre TC et voiture tend à se réduire, la voiture restant plus rapide et compétitive, en l'absence de mesures liées au stationnement.

L'objectif sera de continuer à réduire l'écart des temps de parcours entre voiture et TC, pour inciter à l'utilisation de ces derniers.

Mesures à mettre en place

- Améliorer la priorité des bus aux feux de circulation (étude en cours).
- Mesurer les pertes de temps des bus.

- Analyser les points durs de circulation et identifier les carrefours concernés et les tronçons les plus critiques avec solutions secteur par secteur.

Action 16 : Mettre en place une billettique interopérable avec tous les réseaux de TC

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération / la STUCE

Coûts : 1,8M €

Contenu de l'action : Réalisations et Moyens humains

Diagnostic, Objectifs

Les équipements étant vieillissants, un nouveau système de billettique interopérable a été installé sur le réseau TRACE depuis Juin 2025 avec les objectifs suivants :

- Faciliter les correspondances et les déplacements intermodaux.
- Permettre l'analyse des données d'utilisation pour améliorer qualité du service et efficacité opérationnelle.
- La solution nouvelle est adaptée aux besoins des PMR et des personnes en situation de handicap.

Mesures à mettre en place

Le système sera continuellement suivi et les expériences des usagers recueillies.

Action 17 : Développer une appli mobile TRACE performante

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération / Région Grand Est

Coûts : 60 000 €

Catégorie de l'action : Mise en place et Communication

Diagnostic, Objectifs

L'application TRACE a actuellement une fiabilité limitée sur les horaires exacts et les perturbations éventuelles.

Les objectifs sont :

- Permettre aux utilisateurs de mieux planifier leurs trajets,
- Mieux gérer les flux et les ressources en ajustant les services à la demande,
- Améliorer l'autonomie des PMR avec une application adaptée.

Mesures à mettre en place

- Développer l'appli TRACE en intégrant les informations en temps réel (Financement et pilotage par Colmar Agglo et la STUCE).

Action 18 : Accompagner le développement de l'offre TC structurante au-delà de l'agglomération

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Région Grand Est/ CEA/ Colmar Agglomération

Coûts : Régie

Contenu de l'action : Etudes

Diagnostic, Objectifs

- Le développement de l'offre de TC au-delà de l'agglomération est une opportunité pour améliorer la connectivité au niveau de la région, besoin exprimé par les usagers.
- Les liens entre l'offre des TC urbains et interurbains sont actuellement peu lisibles, malgré la plate-forme multimodale Fluo Grand Est, qui identifie des itinéraires multimodaux.

L'objectif sera donc : Plus de liens entre TC urbains et interurbains.

Mesures à mettre en place

Participation aux études déjà engagées et aux réflexions concernant :

- Ligne TER Colmar/Metzeral
- Réouverture ligne ferrée Colmar/Breisach
- Thème « Transport à Haut Niveau de Service » THNS
- « Services Express Régionaux Métropolitains » SERM Mulhouse-Bâle

Action 19 : Poursuivre les études de réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Colmar

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Région Grand Est/ Colmar Agglomération /SNCF

Coûts : 60 000 €

Contenu de l'action : Etudes

Diagnostic, Objectifs

- A Colmar deux pôles d'échanges majeurs pour le réseau de l'agglomération (l'arrêt gare Colmar et l'arrêt Théâtre) permettent aux usagers des TC de réaliser des correspondances.

Objectif de l'action : Réaménager la gare de Colmar en véritable pôle d'échanges

- A Horbourg-Wihr la place du 1^{er} Février est identifiée comme un lieu d'intermodalités.

Objectif de l'action : Renforcer la connectivité régionale

Mesures à mettre en place

Etudes pour lesquelles Colmar agglomération apportera un accompagnement technique et financier :

- Le renforcement et l'aménagement des pôles multimodaux.
- L'aménagement des points de connexion en créant des espaces pour l'attente et les correspondances rapides.
- La mise en place de l'information (plan, horaires, tarifs, signalétique ...).
- La mise en place d'un jalonnement piéton de la gare vers le centre-ville.

Action 20 : Favoriser l'usage des transports en commun par les touristes

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération / Services de tourisme

Coûts : Régie

Contenu de l'action : Etudes et Communication

Mesures déjà mises en place

A Colmar, durant la période des marchés de Noël, deux services de navette facilitent les déplacements des visiteurs.

Diagnostic, Objectifs

En période de haute saison, Colmar accueille un flux importants de visiteurs, particulièrement à Noël, ce qui entraîne une pression sur les infrastructures de transport.

Cette fréquentation a aussi un impact sur le cyclotourisme fortement observé sur l'agglomération avec l'usage des itinéraires Eurovélo et Véloroute d'Alsace.

En parallèle, l'accessibilité en voiture reste importante.

3 objectifs :

- Faciliter l'accès aux sites touristiques en TC.
- Réduire les engorgements pendant les périodes de forte affluence.
- Créer un environnement agréable associé à un tourisme respectueux de l'environnement.

Mesures à mettre en place

- Création de pass touristique TC et Pass Transport et tourisme qui inclurait des réductions sur les billets d'entrée de sites à visiter.
- Mise en place de cartes d'itinéraires TC vers les lieux touristiques.

- Amélioration de l'information voyageurs à destination des touristes.
- Création de partenariats avec les professionnels du tourisme.

3.4 LEVIER 4 : DIMINUER L'USAGE DE LA VOITURE



Diminuer le trafic automobile et développer les usages partagés des véhicules à moteur, en partageant la voirie, en transformant l'organisation du stationnement public, en optimisant le stationnement privé en fonction des dessertes assurées par les transports publics.

Le levier 4 compte **2 actions** (21 et 22)

Action 21 : Améliorer la qualité des espaces publics en transformant les espaces de stationnement dans les secteurs où offre en ouvrage et espace de voirie sont suffisants pour développer d'autres usages.

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération / Communes

Coûts : Régie

Contenu de l'action : Etudes

Mesures déjà mises en place

Certains axes ont été réaménagés en transformant des places de stationnement, notamment à Colmar place de la cathédrale, avenue du général de Gaulle, boulevard du champ de Mars. Sur le territoire : réaménagement de la route d'Ingersheim, avec intégration des vélos et de la route de Colmar à Wintzenheim.

Diagnostic et Objectifs

- Le volume de stationnement est important sur Colmar.
- Le stationnement illicite pose problème dans les communes des agglomérations, y compris le stationnement des résidents sur les trottoirs.
- Aucune étude récente sur l'usage du stationnement à Colmar.

Objectifs :

- Offrir plus d'espace aux piétons dans les centres urbains, en rééquilibrant l'usage de l'espace public entre piétons et voitures.
- Encourager la rotation sur le stationnement de voirie et reporter le stationnement de longue et moyenne durée sur les parkings en ouvrage et les P+R.

Mesures à mettre en place

L'étude stationnement qui sera mise en place devra tenir compte de la loi LOM qui demande, d'ici le 31/12/2026, la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages piétons.

- Cette étude permettra en outre de réaliser un guide d'aménagement de l'espace public à l'échelle du territoire et, si besoin, de retravailler sur le plan de circulation.
- Colmar Agglomération apportera une assistance technique aux communes engageant des démarches spécifiques à la modification du stationnement et travaillera avec elles pour révision du PLU et plan de végétalisation.

Action 22 : Créer un réseau de P+R en lien avec le réseau TRACE

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération / Communes

Coûts : en fonction de chaque projet

Contenu de l'action : Etudes et Réalisations

Mesures déjà mises en place

On peut identifier plusieurs sites stratégiques pour l'implantation des P+R, sachant que la capacité des P+R est estimée entre 20 et 30 places :

- Horbourg-Wihr/Andolsheim en lien avec la ligne A et E (en cours)
- Turckheim en lien avec la ligne TER, la ligne A et la rocade Ouest
- Entrée Nord de Colmar au niveau de l'échangeur A35/RD 83 et en lien avec la ligne B et D
- Carré Liberté (en réflexion)
- Agrandissement du P+R rue de la Semm à Colmar

Diagnostic et Objectifs

- Des pratiques de covoiturage informelles existent.
- L'agglomération ne possède pas de P+R associé à un réseau de TC performant.

Objectif :

- Pour réduire la voiture dans les centres urbains, on incitera les usagers routiers à se rabattre sur les TC, en positionnant des parcs relais à l'interface des principaux axes irriguant le territoire.

Mesures à mettre en place

Étude en commun Colmar Agglomération et communes ayant un projet de P+R.

4 points majeurs conditionnent la réussite :

- Positionnement en lien avec réseau routier,
- Efficacité de la desserte TC,

- Tarification attractive,
- Sécurisation des véhicules.

3.5 LEVIER 5 : DEVELOPPER LE MANAGEMENT DE LA MOBILITE



Il s'agit de développer services et activités incitatives pour accompagner des changements de comportements visant l'optimisation des déplacements domicile-travail, l'usage de la voiture individuelle, le choix de mobilités alternatives.

Le levier 5 compte **3 actions** : accompagnement des entreprises et des administrations dans leur PDM (23), mise en place d'un observatoire du PDM incluant le bilan de l'accidentologie piétons et vélos (24), réalisation d'une charte pour la qualité de l'air sur l'agglomération avec le PCAET (25).

Action 23 : Accompagner les entreprises et administrations dans leurs démarches de PDM spécifiques

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération / Employeurs du territoire/ Ville de Colmar

Coûts : Régie

Contenu de l'action : Etudes

Mesures déjà mises en place

Un exemple : Suite au bilan carbone de l'entreprise, Vialis-Colmar a mis en place en 2013 un Plan de Déplacement Entreprise pour ses 213 salariés.

Cette initiative a comporté de nombreuses actions, à destination des salariés et d'événements promotionnels autour de l'« éco-mobilité ».

Des bénéfices sociaux, environnementaux et de gouvernance ont été constatés dont une réduction des émissions de CO2 de 6 % entre 2010 et 2012.

Diagnostic et Objectifs

- Colmar Agglomération s'inscrit dans une logique dynamique de mobilité qui permettra de réduire la circulation automobile en encourageant le report modal.
- Il est nécessaire de mobiliser l'ensemble des acteurs du territoire, en particulier les entreprises et les administrations, en les accompagnant pour aller plus loin dans cette dynamique.

Mesures à mettre en place

- Identification des partenaires

- organisation des échanges pour la mise en place des PDE/PDA de chacun en réalisant :
 - un diagnostic des déplacements,
 - des ateliers de travail pour recueillir des informations et réfléchir aux solutions,
 - un plan d’actions et le suivi et l’évaluation des PDE/PDA.

Action 24 : Mettre en place un Observatoire du Plan de mobilité incluant notamment le bilan de l’accidentologie piétons et vélos

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d’ouvrage : Colmar Agglomération

Coûts : Régie

Contenu de l’action : Etudes

Mesures déjà mises en place

Exemple :

Il existe un Observatoire des Mobilités (ODM) de l’ADEUS qui est une plate-forme d’échange et de suivi des mobilités pour comprendre le fonctionnement territorial et alimenter les politiques publiques.

Cet Observatoire publie annuellement un rapport synthétique des données de la mobilité pour le Bas-Rhin.

Diagnostic et Objectifs

- Il y a une disparité entre les accidents à Colmar et hors Colmar, la part des accidents mortels étant plus élevée hors Colmar.
- Les accidents sont principalement localisés sur les routes départementales.
- Baisse de l’accidentologie entre 2014 et 2023.

Objectifs :

- Analyser au mieux la mise en œuvre des actions et leur impact sur le territoire
- Maintenir la mobilisation des partenaires sur le long terme

Mesures à mettre en place

Colmar Agglomération assurera l’élaboration et le pilotage de l’Observatoire du Plan de Mobilité, en s’appuyant sur les données nationales du site interministériel pour la partie accidentologie.

Cet Observatoire s'attachera à identifier objectifs et indicateurs, à assurer un suivi régulier des données collectées, à maintenir l'implication des acteurs, à mettre à jour les données et réaliser un bilan annuel de l'accidentologie incluant piétons et vélos.

Action 25 : Réaliser une charte pour la qualité de l'air dans le Haut-Rhin sur l'agglomération en lien avec le PCAET

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération

Coûts : Régie

Contenu de l'action : Etudes

Diagnostic et Objectifs

Au regard du diagnostic territorial de Colmar Agglomération, certains secteurs apparaissent comme particulièrement consommateurs d'énergie et/ou émetteurs de pollution atmosphérique. Ils portent donc en eux des gisements de réduction de GES et d'amélioration de la qualité de l'air.

Colmar Agglomération a adopté son **Plan Climat-Air-Energie territorial (PCAET)** le 8 Juin 2023, conformément à la loi 2015-992 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Ce PCAET territorial vise à :

- réduction des émissions de GES,
- adaptation au changement climatique,
- sobriété énergétique,
- qualité de l'air,
- développement des énergies renouvelables.

Son objectif n'est pas seulement de s'inscrire dans un cadre prédéfini mais bien de créer localement les conditions de sa mise en œuvre.

Mesure à mettre en place

Création d'une charte de la qualité de l'air en co-construction avec les autres EPCI du Haut-Rhin (Établissement Public de Coopération Intercommunale)

3.6 LEVIER 6 : ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT DES NOUVEAUX USAGES DE LA VOITURE



Selon le Code des Transports, il convient d'encourager le développement des nouveaux usages de la voiture : plus partagés, sobres, mieux intégrés dans l'offre globale.

4 Actions dans ce levier :

26 et 27 : développer le covoiturage et la flotte de véhicules en autopartage.

28 et 29 : développer les bornes de recharge électrique et les points « carburant alternatif ».

Action 26 : Développer l'offre de covoiturage

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération/ BlaBlaCar Daily /Employeurs du territoire

Coûts : 80 000 € reconductibles

Contenu de l'action : Etudes et Réalisations

Mesures déjà mises en place

- Quatre parkings de covoiturage ont été aménagés à ce jour, entre autres sur les axes en direction de Strasbourg et Mulhouse. D'autres parkings servent également à cette pratique (entrée d'Horbourg-Wihr-hypermarché Leclerc et deux autres parkings plus centraux).
- Depuis le 1^{er} Janvier 2024, Colmar Agglomération soutient financièrement le covoiturage, en collaboration avec l'application BlaBlaCar Daily.

Diagnostic et Objectifs

- L'usage de la voiture individuelle est prédominant.
- Il est difficile de trouver une alternative TC pour tous les besoins.
- La bonne localisation et le bon niveau de service des aires de co-voiturage sont deux éléments clés du dispositif.
- Des pratiques de covoiturage existent déjà : il faut identifier les emplacements favorables pour répondre à la demande.

Mesures à mettre en place

- En entrée de Colmar, au niveau des points stratégiques, des places de covoiturage pourraient être installées. RD 112 commune de Jebsheim, RD 83 Wintzenheim, Ingersheim.
- Le potentiel d'intégrer un parking de covoiturage sur la RD 415 est à étudier en lien avec le P+R .

Action 27 : Développer la flotte des véhicules en autopartage

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération/ Communes

Coûts : Régie

Contenu de l'action : Etudes

Diagnostic et Objectif

A Colmar, il existe *Citiz*, service de voitures partagées accessibles en libre-service.

Une convention en cours prévoit 7 places dédiées à l'autopartage, réparties en plusieurs points de la ville, dont les parkings de la gare Est et Ouest.

Objectif : Mutualiser les véhicules et réduire la dépendance à la voiture dans une démarche pour faire face aux enjeux environnementaux et contribuer au mieux-être en ville.

Mesures à mettre en place

- Collaborer avec les communes pour déterminer les besoins.
- Prolonger la négociation avec *Citiz* pour augmenter l'offre d'autopartage.

Action 28 : Développer les bornes de recharge électrique en cohérence avec le Schéma

Directeur départemental.

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération/ Territoire énergie Alsace

Coûts : 50 000 €

Contenu de l'action : Etudes

Mesures déjà mises en place

De nombreuses bornes de recharge électrique ont été mises en place sur le territoire. Une carte accessible en ligne permet de repérer celles de Colmar.

Les bornes mises en place l'ont été conformément à un décret du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer du 12 Janvier 2017 qui a pour objectif de permettre l'accessibilité des bornes de recharge à tous.

Diagnostic et Objectifs

Le PDM peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharge des véhicules électriques, lorsque les communes ont transféré à l'AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) la compétence correspondante.

Objectifs :

- Mise en avant de l'écomobilité.
- Evaluation de l'infrastructure déjà déployée pour accompagner la demande croissante en véhicules électriques et anticiper les besoins futurs.

Mesures à mettre en place

En conformité avec la loi LOM, qui autorise collectivités et établissements publics compétents à élaborer un schéma directeur de développement des structures de recharge pour véhicules électriques, Colmar Agglomération va lancer une étude de diagnostic, suivie d'une procédure de mise en concurrence.

Action 29 : Développer les points d'avitaillement en carburant alternatif

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : PCAET

Coûts : Régie

Contenu de l'action : Etudes

Diagnostic et Objectif

En septembre 2023, la Commission Européenne a annoncé un plan de 352 M€ pour développer les infrastructures pour les carburants alternatifs.

L'objectif de cette action est d'offrir des solutions de mobilité plus respectueuses de l'environnement.

Mesures à mettre en place

A partir de la catégorisation des carburants alternatifs faite par les institutions européennes, Colmar Agglomération va étudier les sources potentielles de carburant alternatif.

3.7 LEVIER 7 : INCITER AU DEVELOPPEMENT DE LA LOGISTIQUE DURABLE



Le Code des Transports considère la logistique comme un enjeu à intégrer dans la politique de mobilité.

Le levier 7 reprend les préconisations du Code des Transports. Il prévoit **3 actions** pour :

- Améliorer la connaissance actuelle sur le transport de marchandises dans l'agglomération. (30)
- Mettre en œuvre une politique de logistique urbaine durable. (31)
- Réduire les nuisances dans les centres villes : limiter l'impact de l'A35 sur la qualité de l'air et la pollution sonore. (32)

Action 30 : Améliorer la connaissance actuelle sur le transport de marchandises dans l'agglomération

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération/ Communes

Coûts : 35 000 €

Contenu de l'action : Etudes

Diagnostic et Objectifs

Il faut repenser la livraison du dernier kilomètre dans l'hypercentre de Colmar. Le camion est le mode de transport utilisé mais il n'est plus adapté à la typologie du centre-ville.

On voit quelques entreprises utiliser les vélos cargo mais c'est une pratique marginale, limitée aux livraisons de faible volume.

Objectifs :

- Diminuer le trafic poids lourd
- Réduire les nuisances en ville
- Réduction des émissions de polluants

Mesures à mettre en place

Étude sur le transport de marchandises dans l'agglomération pour dresser un état des lieux complets sur le transport de marchandises en ville.

Colmar Agglomération

- conduira et financera cette étude avec l'appui des différentes communes,
- Étude des pratiques des villes voisines,
- Proposition d'adhésion au programme Interlud+ (Programme d'accompagnement des EPCI engagés dans la réalisation d'actions avec feuilles de route).

Action 31 : Mise en œuvre d'une politique de logistique urbaine

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : Colmar Agglomération/ Ville de Colmar/CCI/Logisticien

Coûts : 30 000 €

Contenu de l'action : Etudes et Expérimental

Diagnostic - (Les objectifs sont les mêmes que pour l'action 30)

- Difficultés de livraison sont surtout observées dans la zone piétonne centrale de Colmar. Malgré les mesures en place sur la fourchette de temps autorisé (19h-11h), la cohabitation avec les touristes, terrasses, navettes, piétons et cyclistes reste problématique.
- En revanche peu ou pas de difficultés sur le reste du territoire où les livraisons sont concentrées sur les zones d'activité.
- Un problème demeure : la circulation des poids lourds sur des voies inadaptées où ils sont orientés par de mauvaises indications GPS.

Mesures à mettre en place

En lien avec l'action 30, s'attacher à repenser toute la politique de logistique urbaine, à étudier de nouvelles solutions de livraisons décarbonées et à les expérimenter, à réfléchir à une nouvelle réglementation de l'accès des poids lourds en centre-ville, à mener une réflexion sur la politique dernier kilomètre.

Action 32 : Mobiliser les acteurs pour limiter l'impact de l'A35 sur la qualité de l'air et la pollution sonore

Echelle : Communale/Locale

Maîtrise d'ouvrage : CEA /État/ Gendarmerie

Coûts : Régie **Contenu de l'action : Etudes**

Diagnostic - (Les objectifs sont les mêmes que pour les actions 30 et 31)

Colmar Agglomération est traversée du nord au sud par l'autoroute A35 qui relie Mulhouse à Strasbourg. 62050 véhicules par jour y circulent dans les deux sens confondus, sur la partie nord et 57390 sur la partie centrale au nord de l'échangeur avec la RD 415.

Mesures à mettre en place

Engager une réflexion sur les moyens de réduire l'impact du trafic de l'A35 sur le territoire de l'Agglomération.

3.8 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le code de l'environnement impose que le Plan De Mobilité fasse l'objet d'une évaluation environnementale (E.E).

Il s'agit d'une démarche progressive et itérative (répétée) qui se fait en continu tout au long du projet de Plan De Mobilité et de la finalisation détaillée du plan d'action.

Cette Evaluation Environnementale repose sur les éléments énumérés à l'article R.122-20 du code de l'environnement.

Elle vise à démontrer la compatibilité du PDM avec le cadre législatif, les objectifs nationaux et les documents de planification.

Elle comprend :

- un résumé non technique qui traite du contexte de la révision du Plan De Mobilité,
- une présentation du Plan de Mobilité
- un état initial de l'environnement du territoire avec les enjeux liés au PDM en matière de :
 - Milieu physique, occupation du sol et consommation d'espace
 - Eau, ressources
 - Qualité de l'air
 - Consommation d'énergie et gaz à effet de serre
 - Paysage et patrimoine
 - Milieux naturels et biodiversité
 - Nuisances sonores
 - Gestion des risques naturels et technologique.
- un chapitre consacré à l'évolution de l'environnement en cas de non mise en œuvre du PDM
- une justification du scénario retenu des ambitions du Plan De Mobilité
- une analyse environnementale des effets notables du PDM sur l'environnement avec des mesures ERC et des modalités de suivi de la qualité de l'air, des nuisances sonores, de la consommation énergétique, des émissions de gaz à effet de serre, de la consommation d'espace, les incidences sur le paysage et le patrimoine ; les incidences sur la biodiversité et les continuités écologiques, sur les ressources en

	Effets probables sur l'environnement								
Actions	Qualité de l' air	Ambiance sonore	Consommations énergétiques, émissions des GES, climat	Consommation d'espaces	Paysages et patrimoine culturel et archéologique	Biodiversité et continuités écologiques	Ressources en eau	Résilience du territoire face aux risques naturels et technologiques	Effets sur la santé
6 : Réflexion pour étendre l'aide à l'achat de vélos personnels sur tout le périmètre de Colmar Agglomération pour susciter l'usage du vélo et responsabiliser les habitants	++	++	++	0	+	0	0	0	+
7 : Aide à l'équipement de sécurité pour les cyclistes	+	0	+	0	0	0	0	0	+
8 : Mise à disposition de matériel de réparation voir de points d'eau pour les cyclistes	+	0	+	0	0	0	0	0	+
9 : Promouvoir les actions favorisant la marche à pied et l'accessibilité des PMR	+	+	+	0	++	0	0	0	+
10 : Développer la communication sur les modes actifs	+	+	+	0	+	0	0	0	+
Levier 02 : Améliorer le partage multimodal de la voirie									
11 : Mener une réflexion pour un partage multimodal de la voirie, notamment pour les routes départementales	++	++	++	0	+	0	0	0	+

eau, les risques naturels et technologiques, sur la santé et une synthèse des incidences.

- une évaluation des incidences sur le réseau NATURA 2000
- une étude des indicateurs et modalités du suivi
- un chapitre consacré à l’articulation du PDM avec les autres plans et programmes du territoire.

	Effets probables sur l'environnement								
Actions	Qualité de l' air	Ambiance sonore	Consommations énergétiques, émissions des GES, climat	Consommation d'espaces	Paysages et patrimoine culturel et archéologique	Biodiversité et continuités écologiques	Ressources en eau	Résilience du territoire face aux risques naturels et technologiques	Effets sur la santé
12 : Réfléchir aux franchissements des routes départementales de l'agglomération pour apaiser le trafic et aménager des continuités cyclables	++	+	+	-	+	-	0	0	+
13 : Réfléchir au réaménagement des principales routes départementales en traversée de l'agglomération	++	+	+	0	+	0	0	0	+
Levier 03 : Développer l'usage des TC									
14 : Renforcer l'efficacité du réseau TRACE	++	+	+	0	0	0	0	0	+
15 : Améliorer la vitesse commerciale des bus	++	0	+	0	0	0	0	0	+
16 : Mettre en place une billettique si possible interopérable avec tous les réseaux de TC	+	0	+	0	0	0	0	0	+
17 : Développer une appli mobile TRACE performante	+	0	+	0	0	0	0	0	+
18 : Accompagner le développement de l'offre de TC	++	-	++	-	-	-	-	0	+

	Effets probables sur l'environnement								
Actions	Qualité de l' air	Ambiance sonore	Consommations énergétiques, émissions des GES, climat	Consommation d'espaces	Paysages et patrimoine culturel et archéologique	Biodiversité et continuités écologiques	Ressources en eau	Résilience du territoire face aux risques naturels et technologiques	Effets sur la santé
structurante au-delà de l'agglomération (réflexions)									
19 : Poursuivre les études de réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Colmar	++	-	+	0	+	0	0	0	+
20 : Favoriser l'usage des TC par les touristes	++	+	+	0	+	0	0	0	+
Levier 04 : Diminuer l'usage de la voiture									
21 : Améliorer la qualité des espaces publics en transformant les espaces de stationnement dans les secteurs où l'offre en ouvrage ou sur voirie est suffisante afin de développer d'autres usages	+	++	+	0	+	0	0	+	+
22 : Créer un réseau de P+R en lien avec le réseau TRACE	++	-	+	-	-	0	-	0	+
Levier 05 : Développer le management de la mobilité									
23 : Accompagner les entreprises et administrations dans leurs démarches de Plan	+	+	+	0	0	0	0	0	+

Actions	Effets probables sur l'environnement								
	Qualité de l'air	Ambiance sonore	Consommations énergétiques, émissions des GES, climat	Consommation d'espaces	Paysages et patrimoine culturel et archéologique	Biodiversité et continuités écologiques	Ressources en eau	Résilience du territoire face aux risques naturels et technologiques	Effets sur la santé
Levier 07 : Inciter au développement de la logistique durable									
30 : Améliorer la connaissance actuelle sur le transport de marchandises dans l'agglomération	+	0	+	0	0	0	0	0	0
31 : Mise en œuvre d'une politique de logistique urbaine	+	+	+	0	0	0	0	0	+
32 : Mobiliser les acteurs pour limiter l'impact de l'A35 sur la qualité de l'air/pollution sonore	+	+	+	0	0	0	0	0	+

L'évaluation environnementale stratégique est réalisée sous la responsabilité de Colmar Agglomération en charge de l'élaboration du PDM. Il s'agit d'une approche préventive, non normative en elle-même, consistant en un outil d'analyse permettant aux différents acteurs d'obtenir une information scientifique et critique du point de vue de l'environnement sur le PDM avant toute prise de décision et ce, afin de mieux en apprécier les conséquences sur l'environnement.

Analyse de la commission d'enquête : l'Evaluation Environnementale stratégique est une démarche itérative et constitue une aide à la décision qui prépare et accompagne l'élaboration du PDM en permettant de l'ajuster au cours de son élaboration. Rien n'est figé, il s'agit de s'adapter à la réalité du terrain sur le long terme...

3.9 INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

Conformément à l'article R.122-20 du Code de l'Environnement, le rapport environnemental comprend :

- l'exposé des incidences notables probables de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement, et notamment s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.

Elles prennent en compte les incidences cumulées du plan ou programme avec d'autres plans ou programmes connus.

- L'exposé de l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L.414-4

- La présentation successive des mesures ERC

Les sites NATURA 2000 (6 sites à proximité du PDM)

Le plan de mobilité de Colmar Agglomération aura pour effet de faire évoluer les mobilités vers les transports collectifs, partagés et les modes actifs.

Les actions du PDM contribuent à réduire la pollution

- de l'air et les rejets en gaz à effet de serre,
- de l'eau et des milieux aquatiques,

et par voie de conséquence participent à réduire les pressions sur les sites Natura 2000.

Par ailleurs, même si les tracés définitifs ne sont pas connus à ce stade du projet, le PDM n'engendrera pas d'incidences susceptibles de remettre en cause les habitats et espèces ayant conduit à la désignation des Natura 2000.

Les mesures ERC (éviter – réduire – compenser)

Eviter :

- choix de l'emplacement des sites de projets : dans la mesure du possible s'inscrire sur des emprises déjà anthropisées (friches industrielles, délaissés routiers, infrastructures existantes, etc...) sur lesquels aucun périmètre de protection ou d'inventaire du patrimoine naturel n'est répertorié ; ces sites étant moins susceptibles d'accueillir une biodiversité

Mesure de réduction :

- lors des études détaillées des projets engager les inventaires nécessaires en vue de la connaissance fine des milieux susceptibles d'être impactés.
- Porter une attention particulière au traitement des espaces naturels, agricoles ou forestiers (végétalisation, limitation de l'imperméabilisation) en cas de création sur ces sites.
- En cas de rupture de continuités écologiques impactante pour la biodiversité terrestre : création de passages pour la faune. En cas de nouveau franchissement de cours d'eau prévoir le maintien de la continuité pour la petite faune
- Limiter l'imperméabilisation par l'utilisation de matériaux poreux en particulier pour les pistes cyclables
- Bien choisir les périodes les moins critiques pour la faune et la flore pour la réalisation des travaux
- Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière) et intervention d'un écologue en cas d'abattage d'arbre ou de démolition de bâti

- Renforcer la végétalisation après travaux (végétaux adaptés à la biodiversité locale, aux enjeux de pollen et consommation d'eau).

Mesure de compensation :

- Une compensation en termes d'aménagement et de gestion de la biodiversité sera déployée en fonction des impacts résiduels des projets, après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction.

Les risques

Le territoire de Colmar Agglomération est fortement marqué par le risque d'inondation, qui touche toutes les communes (inondation par débordements de cours d'eau, par rupture de digue et par remontée de nappe).

Le risque de mouvement de terrain est lié au phénomène de retrait-gonflement des argiles (faible à modéré sur le territoire), ainsi qu'aux cavités souterraines, qui correspondent majoritairement à des anciens ouvrages militaires.

50 ICPE se regroupent essentiellement dans la Z.I. au Nord de Colmar et se répartissent également de manière plus diffuse sur les autres communes du territoire. Par contre, il n'est recensé aucun site SEVESO ni périmètre de danger associé.

Le risque lié au transport de matières dangereuses concerne les principales infrastructures routières, la voie ferroviaire L115000, ainsi que des canalisations de transport d'hydrocarbures et de gaz naturel.

Analyse de la commission d'enquête :

Les tableaux, données et plans présentés dans le dossier apparaissent diffus et parfois difficiles à interpréter. Leur présentation gagnerait à être clarifiée et synthétisée afin de faciliter la compréhension du public et l'analyse des enjeux environnementaux.

4. LES DISPOSITIONS DU PLAN DE MOBILITE

4.1 Evaluation financières du PDM

Les coûts associés aux différentes actions prévues sont évalués pour chacun des 7 leviers.

L'objectif étant d'assurer la viabilité financière du plan de mobilité.

L'évaluation financière permettra également d'éclairer les décisions en identifiant les leviers de financement disponibles et les partenaires à mobiliser pour chaque action.

Le plan de mobilité est détaillé en plusieurs actions regroupées par leviers. Une évaluation financière est chiffrée pour Colmar Agglomération, sans tenir compte des réalisations qui seront effectuées en régie interne.

Le maître d'ouvrage est également le principal financeur, et les montants évalués sont estimés hors financement potentiel des autres partenaires.

- Levier 1 : développer l'usage des modes actifs –
 - → 62,5 millions d'euros
- Levier 2 : améliorer le partage multimodal de la voirie
 - → pas de chiffrage, ce levier n'est encore qu'au stade des études qui seront réalisées en régie interne
- Levier 3: développer l'usage des transports collectifs
 - → 4,5 millions d'euros
- Levier 4 : diminuer l'usage de la voiture
 - → en fonction des projets et devis
- Levier 5 : développer le management de la mobilité
 - → pas de chiffrage, ce levier est au stade des études et les réalisations se feront en régie interne.
- Levier 6 : accompagner le développement des nouveaux usages de la voiture
 - → 130.000.- (dont 80.000.- reconductibles) principalement pour des études
- Levier 7 : inciter au développement de la logistique durable
 - → 65.000.- / principalement pour des études.

Analyse de la commission d'enquête :

Au motif d'actions aux niveaux de maturité très différents, le coût de certains projets opérationnellement très avancés est estimé alors que d'autres nécessitent d'être techniquement précisés quant à leurs programmations ainsi que leurs coûts. La commission d'enquête n'a pas assez d'éléments concrets pour estimer le volume financier mis à la disposition du PDM, ni les disponibilités des collectivités dans ce domaine...

Colmar Agglomération mettra en œuvre des modes et des sources de financement susceptibles de minimiser les coûts à la charge des collectivités et des usagers sans les préciser.

A la suite des demandes de précisions formulées par la commission d'enquête, le porteur de projet en date du 05/06/2026 a communiqué des éléments financiers consolidés relatifs aux principales composantes du Plan De Mobilité :

« L'évaluation financière du Plan de Mobilité est présentée action par action avec un chiffrage estimatif pour Colmar Agglomération, plusieurs opérations structurantes présentant des montants déjà définis dans le dossier d'enquête :

- 5 millions pour le schéma des aménagements cyclables
- 1 million pour l'aide à l'acquisition de vélos
- 2,5 millions pour la restructuration du réseau TRACE
- 1,8 million pour la billettique
- 165.000.- pour l'amélioration de la vitesse commerciale des bus.

L'absence de montant dédié à certaines actions ne permet pas de calculer un montant global, même estimatif assez précis sur lequel Colmar Agglomération pourrait s'engager.

→ **Sur les travaux en régie** : cela s'explique par le fait que ces interventions reposent sur des ressources internes mobilisées de manière transversale. La quantification financière de ces actions est de fait complexe car elle dépend du nombre d'agents mobilisés, du volume d'heures consacré par chaque personne et de la priorisation interne des projets, qui peut être très variable d'un cas à l'autre.

→ **Sur les études** : concernant les études, certaines font l'objet d'une estimation (par ex. 60.000.- pour l'étude de jalonnement ou 60.000.- pour le pôle d'échanges de la gare...) ; pour les autres, les coûts dépendent fortement du périmètre retenu, du niveau d'approfondissement attendu, du type de prestation (assistance à maîtrise d'ouvrage, études

techniques, concertation, etc...) Il est donc également très difficile pour Colmar Agglomération d'inscrire des montants précis à ce stade, sauf à vouloir « chiffrer pour chiffrer ».

→ **Sur la participation des partenaires** : Les partenaires mentionnés (CEA, Région Grand Est, communes, SNCF, etc...) interviennent à plusieurs titres : co- maîtrise d'ouvrage, co-financement, accompagnement technique, voire dans le cadre de leurs compétences internes respectives. Il n'existe pas à ce stade d'engagements financiers contractualisés, de clé de répartition ou de pourcentage de prise en charge qui pourrait nous permettre d'indiquer un chiffre précis. Par ailleurs, certaines actions pourront faire l'objet de recherches de financements externes et de subventions qui pourront encore réduire le reste à charge pour Colmar Agglomération. »

Analyse de la commission d'enquête : Ces données sont présentées comme des estimations, établies en fonction de la priorisation interne des projets, laquelle peut varier selon les opérations et leur calendrier de mise en œuvre. Le porteur de projet souligne que ces montants ont vocation à être ajustés au fur et à mesure de l'avancement des études opérationnelles et des arbitrages budgétaires.

Ces précisions permettent néanmoins d'apprécier l'ordre de grandeur des investissements envisagés et d'éclairer la faisabilité financière du PDM, même si un chiffrage exhaustif et définitif ne peut être arrêté à ce stade de la procédure.

4.2 Suivi et évaluation du plan de mobilité

Le plan de mobilité doit réglementairement faire l'objet d'une évaluation tous les 5 ans, celle-ci sera donc réalisée en 2031.

Toutefois un dispositif annuel de suivi sera mis en place, qui permettra

- de suivre l'avancement de la mise en œuvre des actions inscrites dans le PDM
- d'évaluer et d'apprécier leur efficacité au regard des objectifs fixés en matière d'accessibilité, de transition écologique, de performance des services et d'amélioration du cadre de vie.

Le suivi annuel constituera un outil de pilotage pour la mise en œuvre du plan de mobilité. Cela permettra notamment :

- de renforcer l'appropriation collective du PDM dans une dynamique d'échanges entre les partenaires
- d'informer le comité des partenaires des actions déployées
- d'identifier les ajustements nécessaires au plan d'actions, de les soumettre à la concertation et d'améliorer leur efficacité.

L'objectif est d'optimiser les impacts du Plan sur les pratiques de déplacement tout en s'adaptant aux évolutions du territoire.

A noter que sur les 32 actions qui bénéficient d'un suivi annuel, deux actions dérogent à la règle :

- promouvoir les actions favorisant la marche à pied et l'accessibilité des PMR
→ suivi tous les 5 ans
- renforcer l'efficacité de l'offre du réseau Trace
→ suivi tous les 2 ans

Le PDM de Colmar Agglomération 2026-2036 fera l'objet d'au minimum deux publications : à mi-parcours en 2031 et une publication de bilan fin 2036.

(Un observatoire du PDM incluant notamment le bilan de l'accidentologie piétons et vélos sera intégré dans le plan d'action du plan de mobilité.)

Analyse de la commission d'enquête : La constitution d'une instance politique et technique pour assurer le suivi à 5 ans des différentes phases du plan de mobilité permet d'identifier les enjeux et objectifs de ce dernier. La programmation des actions, le suivi des projets permettent des mises à jour régulières de l'environnement immédiat ajusté aux différents leviers d'action.

4.3 Articulation avec les documents supra-communaux

La démarche d'évaluation environnementale doit obligatoirement décrire l'articulation du document avec les autres plans, schémas, programmes et documents de planification utiles

à une approche globale, qu'ils fassent l'objet eux-mêmes d'une évaluation environnementale ou non (article R.122-17 du code de l'environnement).

Le Plan de Mobilité de Colmar Agglomération est compatible avec :

- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) de la Région Grand Est
→ Compatibilité des axes 1 et 2 du PDM
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Colmar Rhin-Vosges
→ Compatibilité des axes 1,2,3 et 4 du PD
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhin-Meuse
→ Compatibilité vérifiée pour permettre de
 - maîtriser le développement des transports collectifs et la promotion des modes doux
 - Limiter les charges de polluants (eaux de ruissellement)
 - Vigilance concernant l'imperméabilisation et la gestion des eaux pluviales

Le PDM prend en compte :

- Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de Colmar Agglomération élaboré en 2023
→ compatibilité des axes 1, 2, 3,4 et 5 du PDM

En matière d'urbanisme, le Plan De Mobilité est opposable aux PLU, PLUi-H, PLUm.

L'un des enjeux du PDM est l'atteinte des objectifs environnementaux inscrits notamment dans le Plan Climat Énergie de Colmar Agglomération qui se traduit dans le domaine du transport par une baisse de 18% des émissions de gaz à effet de serre des transports routiers d'ici 2030 et -48% à l'horizon 2050.

Le PDM de Colmar Agglomération, par ses publications à mi-parcours et son bilan final permettra la mise en perspective de l'évolution des effets du plan avec les dynamiques inhérentes à l'ensemble du territoire et des autres programmations (SCOT, PCAET, PLUi, etc...)

Analyse de la commission d'enquête :

Pour répondre aux enjeux de mobilité et d'accessibilité sur son territoire, Colmar Agglomération doit intégrer dans son plan les objectifs environnementaux locaux et globaux dans le respect des orientations stratégiques relayées par les documents supra-communaux. Les projets portés par les communautés de communes voisines sont à intégrer dans le PDM pour une continuité et une cohérence de celui-ci. L'ensemble de ces mesures et actions concrètes vise à transformer les centres urbains en espaces de vie plus agréables, plus sûrs et plus durables. La réussite de ces mesures dépendra de la cohérence des actions menées, de la concertation avec les habitants et de la prise en compte des enjeux financiers et techniques.

5. L'AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES saisies préalablement à l'enquête publique

5.1 Avis de l'Autorité Environnementale (MRAE) (Annexe)

Il a été émis le 11 décembre 2025.

Rappel: Pour tous plans, programmes ou schémas soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

Dans cette enquête, l'avis est donné par la **Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) Grand Est** de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD).

L'avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée et sur la prise en compte de l'environnement par le plan dans le projet.

Dans une première partie de la synthèse de l'avis, la MRAe reprend l'essence du projet et ses objectifs.

- **La MRAe note l'absence de bilan du PDU mis en œuvre de 2012 à 2020 dans le dossier soumis à l'enquête.** Elle relève les chiffres anciens (2018) du diagnostic, qui fait ressortir une dépendance des habitants à la voiture individuelle, notamment pour ceux des communes les plus éloignées de Colmar.

- **La MRAe suggère que le diagnostic soit complété par une analyse plus précise des transports en commun** (routier et ferroviaire, et notamment les gares).
- **compléter la localisation des arrêts de transports en commun et ferroviaires, y compris les lignes de bus régionales, en y joignant une représentation cartographique et en précisant leur fréquence de desserte.**
- **pour les gares, présenter leur situation en matière d'intermodalité : quelles lignes de bus les desservent ? Quelle accessibilité, notamment pour les bus et les vélos ? Quelles capacités de stationnement pour les bus, les vélos et voitures ?**
- **présenter un bilan de l'accessibilité des réseaux de transports collectifs (train et bus) aux personnes à mobilité réduite et les actions d'amélioration correspondantes sur la durée du PDM.**

Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Autorité environnementale

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - La lutte contre le changement climatique par la diminution de gaz à effet de serre (GES) - La qualité de l'air - La préservation des milieux naturels et de la biodiversité |
|---|

Des objectifs chiffrés visant principalement à développer des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle sont affichés dans le projet de PDM.

- **La MRAe pointe une incohérence entre des données chiffrées datant de 2012 et d'autres plus récentes de 2018 et 2021.**
Exemple: diminuer la part modale de la voiture de 68% en 2012 à 60% en 2036.
- **La MRAE indique que le plan d'actions devrait être plus précis:** fixer un calendrier prévisionnel de réalisation de chaque action, avec des précisions quant au financement, des modalités de pilotage avec des indicateurs permettant le suivi de l'avancement de chaque action.
- **La MRAe souligne également l'absence :**
 - de mesures concernant les gares autres que celle de Colmar
 - de possibilités d'alternatives au transport de marchandises par voie routière
 - d'ensemble de mesures pour améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite

Elle suggère une articulation plus évidente du PDM avec les projets et infrastructures des territoire limitrophes.

- **La MRAe met l'accent sur le volet animation et suivi du PDM** dans le temps, gage de réussite et une **évaluation du coût global** de sa mise en œuvre.
- La MRAe rappelle en outre que certaines actions **prévues pourraient avoir un impact négatif** sur la ressource en eau (pollution), les continuité écologiques (rupture de continuité, espèces et habitats) et les risques naturels (accélération des ruissellements, modifications des écoulements...)

La priorité doit être donnée à l'évitement des milieux naturels sensibles avant de prévoir des mesures de réduction et compensation.

Synthèse

La MRAe recommande de :

- ***renforcer le caractère opérationnel du PDM, compléter le plan d'actions par un calendrier prévisionnel de réalisation des actions avec les modalités de suivi correspondantes, le pilotage prévu pour chaque action***
- ***présenter un bilan de l'accessibilité des réseaux de transports collectifs aux **personnes à mobilité réduite** et les actions d'amélioration sur la durée du PDM***
- ***présenter la composition et le rôle des instances de pilotage du PDM, et préciser les dispositifs d'animation et de suivi dans le temps du PDM***
- ***mentionner pour chaque indicateur de suivi, les valeurs initiales et les cibles à atteindre***
- ***inscrire un principe général et prioritaire d'évitement des milieux naturels les plus sensibles, dont ceux concernant la ressource en eau et les secteurs à risques, quels qu'ils soient, avant de prévoir des mesures de réduction, voire de compensation.***

En conclusion, l'Ae considère que Colmar Agglomération représente un maillon stratégique essentiel des déplacements en Alsace.

Elle pense qu'il aurait été utile d'intégrer dans le diagnostic de l'état initial de ce PDM, les résultats de l'enquête mobilité en cours de finalisation par la collectivité européenne d'Alsace, à laquelle Colmar Agglomération est partie prenante. Elle suggère à Colmar Agglomération d'attendre les résultats de cette enquête pour finaliser son projet de PDM, afin d'avoir un diagnostic plus précis.

5.2 Commune d'Andolsheim

Avis favorable émis à l'unanimité par le conseil municipal signé le 16 septembre 2025.

Aucun commentaire.

5.3 Commune de Bischwihr

Avis favorable émis à l'unanimité par le conseil municipal signé le 15 septembre 2025

Aucun commentaire.

5.4 Centre Haut-Rhin

(Communauté de communes limitrophe de Colmar Agglomération, composées de 9 communes : Biltzheim, Ensisheim, Meyenheim, Munwiller, Niederentzen, Niederhergheim, Oberentzen, Oberhergheim, Réguisheim)

Avis favorable émis par le conseil communautaire à l'unanimité signé le 29 septembre 2025

Aucun commentaire

5.5 Communauté de la Vallée de Munster

(CCVM, communauté de communes limitrophe de Colmar Agglomération. Elle est composée de 7 communes : Breitenbach-Haut-Rhin, Wasserbourg, Stosswihr, Soultzeren, Soultzbach-les-Bains, Sondernach et Munster.

Avis favorable émis à l'unanimité lors de la séance du 23 septembre 2025. **Observations de la CCVM** : elle demande que soit portée une attention particulière à **la mise en place d'une action interterritoriale**, précisant que Colmar Agglomération représente un pôle d'emploi majeur pour les habitants de la vallée de Munster et un pôle d'attraction de services de haut niveau (hôpitaux, universités...). Précision est donnée pour notamment l'**action n°18 « Accompagnement du développement de l'offre transport en commun au-delà de l'agglomération »**.

Il est également demandé **de veiller à la bonne interconnexion avec le Plan de Mobilité simplifié de la CCVM ainsi que celui du bassin de Mobilité de Haute Alsace porté par la région Grand Est , tous deux en cours d'élaboration.**

5.6 Collectivité Européenne d'Alsace (CEA)

Avis favorable, émis le 15 décembre 2025

Observations émises par la CEA

Levier 1

Intégrer au PDM (page 48) la référence au Plan Vélo de la CEA, validé en juin 2023, qui définit un réseau cyclable d'intérêt départemental (jalonnement, entretien et action de sensibilisation).

Élaborer un schéma directeur cyclable, accompagné d'une hiérarchisation des itinéraires.

Conseils: se référer aux modèles nationaux en matière de jalonnement et de signalisation (Guide National du jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables «Vélo & Territoires, 2022) et prendre en compte les modèles de formats de données d'information géographique nationaux (remontées annuelles des données afin de consolider la base d'aménagements cyclables sur le territoire).

La CEA s'interroge sur la mise en place de compteurs vélo, moyen d'assurer un suivi. Proposition de la mobilisation de la plate forme SURICATE pour impliquer les associations d'usagers, recevoir les besoins et assurer un suivi qualitatif de l'entretien des aménagements.

Levier 2 et 3

Partage multimodal de la voirie: une concertation technique anticipée indispensable pour garantir la faisabilité et la pertinence des aménagements (réf aux pages 67 à 70).

Levier 4 et 6

Associer la CEA dès les premières phases des projets, vu leur proximité avec le réseau départemental (proposition P+R en lien avec le TRACE page 85 et 86, projet d'Andolsheim aux abords de la D 415 à mettre en perspective du projet

d'aménagement du bus Colmar-Breisach).

Levier 5

La CEA suggère un travail de coordination pour davantage de partage d'une vision commune.

S'agissant de suivi, la CEA suggère **la création d'un observatoire de l'accidentologie piéton et vélo** en lien avec l'ensemble des acteurs de la sécurité routière (CEA, Préfecture et DTT).

Levier 7

La CEA invite Colmar Agglomération à poursuivre ses réflexions sur la logistique et la chaîne globale de transport de marchandises. Elle rappelle sur ce point le rééquilibrage du trafic poids lourds sur le réseau autoroutier, via le projet de taxe R-Pass et la modernisation de la ligne Colmar-Breisach à laquelle elle contribue à hauteur de 12%.

5.7 Commune de Colmar

Avis favorable émis lors du conseil municipal du 22 septembre 2025, (40 voix pour, 9 voix contre)

Pas de commentaire

5.8 Commune de Horbourg-Wihr

Avis favorable à l'unanimité émis le 16 septembre 2025

Pas de commentaire

5.9 DDT

La DDT recommande de corriger quelques informations précises et détaillées dans le dossier soumis à l'enquête, indique chapitres et pages concernés.

5.10 Commune d'Ingersheim

Avis favorable à l'unanimité du conseil municipal émis le 22 septembre 2025

5.11 Commune de Jebsheim

Avis favorable à l'unanimité du conseil municipal émis le 12 septembre 2015

5.12 Commune de Muntzenheim

Avis favorable à l'unanimité du conseil municipal du 15 septembre 2025

5.13 Commune de Niedermorschwihr

Avis favorable à l'unanimité du conseil municipal du 30 septembre 2025

5.14 M. le préfet du Haut-Rhin

Il salue la qualité du travail réalisé sans laisser d'observations concernant le dossier d'enquête.

5.15 Région Grand Est

Monsieur le président annonce que la Région Grand Est a mis en place **le service Vélo FLUO en gare de Colmar** (calculateur d'itinéraire multimodal).

La région Grand Est encourage à :

- . la concertation étroite avec les communes, gage de réussite du projet.
- . la coordination entre aménagements urbains et besoins de circulation des réseaux régionaux afin de garantir une meilleure fluidité et une attractivité accrue des transports collectifs.
- . la coordination avec les projets qu'elle porte en matière de mobilité (plan de déplacement employeur, contrat opérationnel de mobilité piloté par la Région).

5.16 Commune de Wickerschwihr

Avis favorable à l'unanimité du conseil municipal du 8 septembre 2026

Observation: Le conseil municipal souhaite que le projet de passerelle cyclable voie verte qui verra le jour prochainement soit intégré au PDM.

5.17 Commune de Zimmerbach

Approbation du projet par le conseil municipal du 10 septembre 2025

Conclusions et synthèses des observations

Les communes de Colmar Agglomération, ayant répondu ont toutes donné un avis favorable au projet.

La commune de Wickerschwihr émet un souhait : que soit intégré au PDM le projet de passerelle cyclable voie verte.

Les avis des communes de Colmar Agglomération n'ayant pas répondu, passé un délai de 3 mois, sont réputés favorables.

Aucun avis défavorable n'est laissé dans l'ensemble des courriers.

La CEA et la DTT et la Région Grand Est font un certain nombre d'observations sur la rédaction du projet, et des suggestions de points à préciser ou à compléter.

La CCVM demande la mise en place d'une action interterritoriale en raison de sa proximité avec Colmar Agglomération sur une bonne interconnexion avec le Plan de Mobilité simplifié de la CCVM ainsi que celui du bassin de Mobilité de Haute-Alsace porté par la région Grand Est, tous deux en cours d'élaboration.

La MRAE fait un bon nombre de recommandations, détaillées plus haut. Les divers points seront repris dans l'analyse des observations en tenant compte du mémoire en réponse de Colmar Agglomération, annexé au dossier d'enquête.

6. ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

Désignation de la commission d'enquête

Par décision N° E26000023/67 en date du 27 mars 2026, Madame Le Greffier en chef du Tribunal administratif de Strasbourg a désigné notre commission d'enquête, composée ainsi qu'il suit :

Présidente Brigitte REIBEL

Membres titulaires Sylvie HASSENBOEHLER-MARTIN
Marie-Christine SCHAFFHAUSER

Par attestations signées et transmises en retour au tribunal administratif, nous avons déclaré sur l'honneur ne pas être intéressées au projet soumis à l'enquête, à titre personnel ou en raison de nos fonctions.

Démarches préliminaires à l'enquête publique

Première réunion avec le Maître d'Ouvrage et présentation du projet :

Le porteur de projet Colmar Agglomération a présenté le projet à la commission d'enquête lors de la réunion qui s'est tenue le 21 avril 2026 au siège de Colmar Agglomération, 32 Cours Ste Anne à 68004 COLMAR.

A l'issue de cette présentation, les modalités d'organisation de l'enquête ont été définies

par la commission d'enquête en concertation étroite avec la Directrice du service chargée de l'habitat et des mobilités à la Communauté d'Agglo Madame Peggy KILLIAN et son collègue chef de Projet Monsieur Bastien KOCH. Nous avons affiné les points pratiques du déroulement de l'enquête, notamment en ce qui concerne le nombre et les lieux des permanences.

Nous avons évoqué l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique qui sera pris par Monsieur le Président de Colmar Agglomération Éric Straumann, l'affichage réglementaire dans les 20 communes ainsi qu'au siège de Colmar Agglomération, les registres d'enquête ainsi que tout document qui sera mis à la disposition du public lors des 6 permanences.

6.1 Dates et siège de l'enquête publique

Le siège de l'enquête est fixé à Colmar Agglomération.

Quatre sites d'enquête répartis sur différents secteurs du territoire de la communauté urbaine ont été retenus pour y tenir des permanences.

Un dossier d'enquête sera déposé dans les 20 communes, ainsi qu'au siège de la communauté urbaine.

La présente enquête publique s'est déroulée sur une période de 31 jours consécutifs, du lundi 1^{er} juin 2026 au mercredi 1^{er} juillet 2026 inclus. Les dates et heures des permanences ont été définies après rapprochement avec les services des différentes communes du territoire concerné. En application de l'article 5 de l'arrêté de Colmar Agglomération, la commission d'enquête s'est tenue à la disposition du public en assurant 6 permanences dans les mairies de 3 communes et au siège de Colmar Agglomération à Colmar aux dates et heures suivantes :

- | | | |
|--|--------------------|------------------------|
| - Lundi le 1 ^{er} juin 2026 | de 9h00 à 11 h 00 | à Colmar Agglomération |
| - Mercredi le 10 juin 2026 | de 10h00 à 12 h 00 | à Wickerschwihr |
| - Mercredi le 17 juin 2026 | de 15h30 à 17h 30 | à Colmar Agglomération |
| - Jeudi le 18 juin 2026 | de 14h00 à 16h00 | à Wintzenheim |
| - Jeudi le 25 juin 2026 | de 14h00 à 16h00 | à Ste-Croix-en-Plaine |
| - Mercredi le 1 ^{er} juillet 2026 | de 15h30 à 17h30 | à Colmar Agglomération |

Le choix des communes sélectionnées s'est fait en fonction de leur centralité sur le territoire par rapport aux communes limitrophes.

Par arrêté N° CA00065/2026 en date du 28 avril 2026, le président de Colmar Agglomération a prescrit l'ouverture de l'enquête publique, en la fixant du lundi 1^{er} juin au mercredi 1^{er} juillet 2026 (article 2).

6.2 Publicité de l'ouverture de l'enquête publique

La publicité de la présente enquête publique a été réalisée conformément à l'article R.123-11 du Code de l'Environnement.

L'arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête publique a été publié :

- **par voie d'affichage**
 - sur le panneau administratif situé sur le parvis de la Communauté d'Agglo de la Ville de Colmar
 - dans les mairies des 20 communes du territoire concerné
 - sur le site internet de Colmar Agglomération

Outre le registre papier mis à disposition du public, les observations pourront être déposées numériquement à l'adresse suivante :

- www.agglo-colmar.fr/enquete-publique-mobilite/contribuer
(registre dématérialisé)
- mobilites@agglo-colmar.fr avec la mention « Enquête publique Plan de Mobilités »
(courrier électronique)

L'affichage de l'arrêté dans les nombreux lieux (toutes les mairies de Colmar Agglomération ainsi que le siège de l'enquête publique) a été constaté par les commissaires enquêteurs au gré des 6 permanences et autres déplacements effectués tout au long de l'enquête publique. La commission d'enquête a fait rectifier la visibilité de l'affichage lorsque cela s'avérait nécessaire afin que l'information au public soit bien diffusée.

Ces affichages, accessibles et visibles de tous, ont été maintenus durant la période du 15 mai au 1^{er} juillet 2026 inclus. Ils ont été certifiés par :

- **Monsieur Le Président de la Communauté d'Agglo de Colmar**
- **Mesdames et Messieurs les Maires des 20 communes du territoire concerné.**
- **par voie de presse régionale (Annexe)**

Premier avis d'ouverture de l'enquête

- dans le quotidien "Dernières Nouvelles d'Alsace" du 13 mai 2026
- dans le quotidien « l'Alsace » du 13 mai 2026

Second avis d'ouverture de l'enquête

- dans le quotidien "Dernières Nouvelles d'Alsace" du 3 juin 2026
- dans le quotidien « l'Alsace » du 3 juin 2026

Elle a été assurée selon les obligations fixées par la réglementation et, au-delà de ces obligations, par une démarche complémentaire d'information menée par Colmar Agglomération.

6.3 Déroulement de l'enquête publique

L'enquête s'est déroulée conformément au code de l'environnement et notamment ses articles L.123-1 et suivants, et R. 123-1 et suivants relatifs à l'enquête publique.

Les modalités prescrites dans l'arrêté N° CA00065/2026 pris par Monsieur le Président de la Communauté d'Agglo de Colmar ont été respectées.

6.4 Climat de l'enquête publique

L'enquête s'est déroulée dans un climat serein ; chaque intervenant a pu s'exprimer librement et déposer ses contributions, suggestions et propositions sur le registre papier mis à disposition dans les lieux de permanences (4 lieux) ainsi que dans les 20 communes du territoire de Colmar Agglomération.

Il était également possible de remettre des courriers dans les 21 lieux (communes et siège de Colmar Agglomération). Une adresse mail était mise à la disposition du public sur le site internet dédié à l'enquête publique.

La commission d'enquête s'est tenue à la disposition des citoyens pour donner toute information ou explication concernant le dossier d'enquête.

6.5 Clôture de l'enquête publique

L'enquête a été clôturée par la présidente de la commission d'enquête le 1^{er} juillet 2026 à l'issue de la dernière permanence. Les 21 registres d'enquête et les certificats d'affichage ont été réceptionnés au siège de Colmar Agglomération le 2 Juillet et ont été remis à la commission d'enquête en date du 3 Juillet 2026.

7. OBSERVATIONS

7.1 Les PPA

▪ MRAe et la réponse de EGIS

Analyse de la commission d'enquête du mémoire en réponse à la MRAe :

Dans le propos d'introduction du mémoire, on peut lire : « *Il a été décidé de ne pas modifier l'étude d'impact, dans un souci de clarté du dossier porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique...* ». Si la lecture du document « PDM » est relativement facile tout comme le résumé technique de l'évaluation environnementale, il n'en est pas de même pour le reste de ce long document.

« *Pour faciliter la compréhension par le lecteur, les chapitres ci-après renvoient aux chapitres mentionnés dans l'avis de l'Ae et chacune des recommandations est référencée par rapport au numéro de page de l'avis.* »

Renvoyer le lecteur d'un document à l'autre ne facilite pas la compréhension, bien au contraire.

En dernière partie du document, on trouve les fiches d'actions modifiées suite aux recommandations de la MRAe.

Le document de 24 pages reprend point par point les observations de la MRAe. Il est facile à lire.

Dans sa synthèse, la MRAe recommandait à Colmar Agglomération, qui représente selon elle, un maillon stratégique essentiel des déplacements en Alsace, d'attendre les résultats de l'enquête mobilité diligentée par la Collectivité Européenne d'Alsace (CEA), enquête en

cours de finalisation. La MRAe considère que ces résultats enrichiraient le diagnostic lié au PDM et à ses actions, Colmar Agglomération étant partie prenante dans cette enquête.

Réponse de Colmar Agglomération: L'étude EMC² (Enquête Mobilité Certifié Cerema) en cours viendra enrichir la réflexion des élus et contribuera à l'amélioration continue du dispositif de suivi du PDM.

Colmar Agglomération garde par conséquent son calendrier actuelle pour la mise en place du PDM.

Analyse de la Commission d'enquête

La commission d'enquête trouve plus que pertinente la recommandation de la MRAe et se demande comment la communauté de communes ajustera les données de l'étude EMC² au PDM adopté. La commission d'enquête reviendra sur ce point dans les conclusions.

La MRAe recommande de présenter un bilan de l'accessibilité des réseaux de transports collectifs aux personnes à mobilité réduite et les actions d'amélioration sur la durée du PDM.

Conformément à l'article R. 1214-1 du Code des transports, le Plan de Mobilité doit contenir une annexe particulière sur l'accessibilité, indiquant les mesures d'aménagement et d'exploitation pour améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Réponse de Colmar Agglomération: Cette demande a déjà été prise en compte : un bilan de l'accessibilité des réseaux de transports collectifs aux personnes à mobilité réduite a été réalisé à partir des données disponibles lors de l'élaboration du PDM.

Ces éléments figurent dans l'annexe « accessibilité ».

Les actions du plan de mobilité pour l'accessibilité, extrait

Le plan d'action du Plan de Mobilité s'articule autour de sept leviers visant à améliorer les conditions de déplacement dans le territoire.

Les actions visant à améliorer la mobilité des PMR étant en fait universelles et donc la poursuite de la mise en accessibilité est une priorité du Plan de Mobilité. Ainsi, l'ambition du Plan de Mobilité est de garantir la continuité de la chaîne du déplacement à tous les publics. Les actions préconisées pour l'accessibilité s'inscrivent dans plusieurs leviers du Plan de Mobilité, à savoir :

Levier 01 Développer l'usage des modes actifs

- Action 9 : Promouvoir les actions favorisant la marche à pied et l'accessibilité des PMR.

Levier 02 Améliorer le partage multimodal de la voirie

- Action 11 : Mener une réflexion pour un partage multimodal de la voirie, notamment pour les routes départementales

Levier 03 Développer l'usage des transports collectifs

- Action 14 : Renforcer l'efficacité de l'offre du réseau TRACE
 - Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts
- Action 16 : Mettre en place une billettique si possible interopérable avec tous les réseaux de transport en commun
 - Billettique adaptée aux besoins des personnes PMR
- Action 17 : Développer une appli mobile TRACE
 - Améliorer l'autonomie des PMR grâce à une application adaptée à leurs besoins spécifiques

Analyse de la Commission d'enquête

L'annexe « accessibilité » est un document de 17 pages faisant bonne part au diagnostic. Constats et enjeux y sont clairement énoncés. La commission d'enquête considère que Colmar Agglomération répond à la recommandation de la MRAe, à travers ce document annexe.

La MRAe recommande de mentionner pour chaque indicateur de suivi, les valeurs initiales et les cibles à atteindre

Réponse de Colmar Agglomération :

Cette demande sera prise en compte : un travail sera mené afin de déterminer, pour chaque fiche action, les indicateurs de suivi, ainsi que les valeurs initiales et les cibles à atteindre.

Analyse de la Commission

La commission note la réponse de Colmar Agglomération mais s'interroge sur sa mise en œuvre. Elle reviendra sur ce point dans les conclusions.

La MRAe recommande d'inscrire un principe général et prioritaire d'évitement des milieux naturels les plus sensibles, dont ceux concernant la ressource en eau et les secteurs à risques, quels qu'ils soient, avant de prévoir des mesures de réduction, voire de compensation.

Réponse de Colmar Agglomération:

L'évitement reste la mesure préalable avant la réduction et la compensation. Celle-ci est à ce titre inscrite au rapport d'évaluation environnementale (notamment page 173, § 7.6.2 Mesures ERC).

Le principe de la recherche de l'évitement sera appliqué quels que soient les enjeux environnementaux, donc pour la préservation de la biodiversité, la préservation de la ressource en eau et l'évitement des zones à risques (notamment d'inondation).

Analyse de la Commission d'enquête

La réponse apportée fait référence à la page 173 de l'évaluation environnementale. Si les mesures ERC sont effectivement reprises dans ce chapitre, il n'y a pas, comme suggéré par la MRAe, de priorisation et de hiérarchie développées dans le dossier. La commission d'enquête pense que ce principe général et prioritaire d'évitement des milieux les plus sensibles devrait être formulé dans le PDM comme un engagement fort en faveur de l'environnement dans les actions menées et ce, pour toute la durée du PDM. La commission reviendra sur ce point dans ses conclusions.

- **Diagnostic de mobilité**

Dans ce mémoire en réponse, des précisions ont été apportées quant au nombre et à la localisation des gares desservies ainsi que leur fréquence de desserte et aux 15 lignes de bus régionales mentionnées au début du dossier.(cf page 6 du mémoire en réponse). Toutefois, il n'est pas précisé si ces données seront rajoutées aux documents.

Analyse de la Commission d'enquête

Ce complément d'informations enrichit le diagnostic de manière significative. La commission pense que ces informations devraient être rajoutées au dossier, de même que la carte du réseau de transports en commun TRACE avec les fréquences de desserte des différentes lignes. (Colmar Agglomération précise dans son mémoire en réponse qu'elle peut être transmise).

- **Stratégie de mobilité du plan d'action**

La MRAe recommande que le plan d'actions soit plus opérationnel en fixant un calendrier prévisionnel de réalisation de chaque action, en apportant des précisions sur le financement notamment lorsque les mesures sont réalisées en régie, les modalités de pilotage et de suivi

de chaque action à partir d'indicateurs permettant de s'assurer de leur bon avancement, ainsi que des cartes lisibles lorsque les objectifs y sont déclinés.

Colmar Agglomération prend en compte cette recommandation et va ainsi établir un calendrier pour chaque fiche-action, préciser les moyens humains mobilisés en régie (ETP), et se rapprocher des services internes afin d'obtenir des cartes plus précises.

Analyse de la Commission d'enquête

La commission d'enquête salue la réalisation d'un calendrier pour chaque fiche action avec les précisions sus citées. Cela contribuera à une meilleure évaluation des actions réalisées et des projets qui découleraient d'études. Ce complément permettra de mieux appréhender le suivi du PDM et son évolution dans le temps, dont il a déjà été question plus haut.

L'Ae recommande d'examiner la faisabilité d'actions concernant le développement du fret ferroviaire ou fluvial.

Colmar Agglomération a mené une étude sur le développement du fret ferroviaire en ZI Nord, qui a montré un manque d'intérêt de la part des entreprises. De plus, le coût d'entretien de l'aiguille permettant l'accès à la zone n'étant pas pris en charge par SNCF Réseau, l'agglomération a choisi de ne pas s'y substituer. En conséquence, le réseau ferroviaire de la ZI Nord ne sera pas maintenu et sera en partie transformé en piste cyclable ou végétalisé. Une étude complémentaire sur ce sujet débutera courant 2026.

S'agissant du fret fluvial, le territoire n'étant pas situé en bord de Rhin, cette option n'est pas envisageable.

Analyse de la Commission d'enquête

La commission, si elle regrette ce manque d'intérêt des entreprises pour le fret ferroviaire et fluvial, comprend le point de vue de Colmar Agglomération et salue le projet de piste cyclable évoqué.

- **La cohérence avec les projets et infrastructures des territoires limitrophes**

A la question de la cohérence des projets du PDM avec les territoires limitrophes, **Colmar Agglomération répond** que la concertation est déjà effective.

« Plusieurs pistes cyclables du schéma actuel sont d'ailleurs réalisées en partenariat avec les communautés de communes voisines, ce qui garantit la cohérence et l'articulation des projets à l'échelle intercommunale. »

Analyse de la Commission d'enquête

La réponse de Colmar Agglomération quant à la cohérence est claire. Pourtant, la concertation n'apparaît pas vraiment dans le dossier d'enquête (absence de bilans des ateliers évoqués par exemple).

Dans son avis favorable, la CCVM (communauté des communes de la Vallée de Munster) redit sa volonté de concertation (son PDM simplifié étant en cours d'élaboration) en évoquant l'action n°18 « Accompagner le développement de l'offre transport en commun au delà de l'agglomération » en veillant à la bonne interconnexion.

La commission d'enquête s'interroge sur les moyens mis en œuvre pour cette concertation et la mise en place de moyens pour y arriver.

Elle y reviendra dans ses conclusions.

- **Suivi du PDM**

La MRAe formule la recommandation de mettre en place un dispositif d'animation et un dispositif de suivi du PDM dans le temps, éléments majeurs pour sa réussite selon le bilan du précédent plan, ainsi qu'une évaluation du coût global de sa mise en œuvre.

Colmar Agglomération a prévu de mettre en place des comités techniques et des comités de suivi de la mise en œuvre du Plan de Mobilité.

Analyse de la Commission d'enquête

Tout comme pour le suivi des actions, Colmar Agglomération envisage la mise en place de comités techniques de suivi du PDM. La commission s'interroge sur la création de ces comités, leur composition et le calendrier s'y rapportant ainsi que sa mise en œuvre, l'évaluation s'y afférant et le coût engendré. Elle reviendra sur ce point dans ses conclusions.

- **Le plan de mobilité et son rapport environnemental**

Des précisions sont apportées quant à la consommation d'énergie et son évolution (pages 8 à 11).

Pas de commentaires de la commission d'enquête

S'agissant de l'analyse des incidences de la mise en œuvre du PDM sur l'environnement, et plus particulièrement des continuités écologiques et les milieux naturels, Colmar Agglomération explique que le rapport d'évaluation environnementale, finalisé en juin 2025, s'est basé sur les données du **Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) Alsace approuvé en 2014**.

La modification du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Grand

Est a été adoptée par le Conseil régional en décembre 2025, puis approuvée par le Préfet de région en date du 16 mars 2026.

Dans son mémoire en réponse, Colmar Agglomération a actualisé les données présentées dans l'évaluation environnementale pour tenir compte de l'approbation récente du SRADDET modifié, qui remplace les anciennes cartographies SRCE et introduit une trame verte et bleue régionale multi-trames.

En conclusion, au regard des objectifs et règles du SRADDET Grand Est relatifs à la trame verte et bleue, le Plan de Mobilité de Colmar Agglomération est globalement compatible. Aucune action du PDM ne compromet la préservation ou la restauration des continuités écologiques régionales.

Analyse de la Commission d'enquête

La réactualisation des données en lien avec le SRADDET approuvé le 16 mars 2026 (pages 11 à 18) représente un vrai plus pour le PDM.

La commission d'enquête salue ce travail de réactualisation.

Par ailleurs Colmar Agglomération garantit dans son mémoire en réponse que pour chaque projet ou aménagement envisagé, une analyse préalable sera systématiquement réalisée afin d'identifier les enjeux tant floristiques que faunistiques, et en particulier les espèces protégées et habitats d'espèces protégées en présence.

Ces enjeux seront pris en compte dans le cadre des études de conception de chacun des projets, selon la démarche ERC précédemment décrite. En cas d'impact sur des espèces ou habitats d'espèces protégées, les projets solliciteront une dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées ou d'habitats

- **Ressources en eau**

L'Ae recommande d'inscrire dans le PDM, un rappel du principe général et prioritaire d'évitement des milieux sensibles pour la ressource en eau potable avant de prévoir des mesures de réduction voire de compensation.

Réponse de Colmar Agglomération

Le PDM intégrera explicitement le principe général et prioritaire d'évitement des milieux sensibles pour la ressource en eau potable.

Ainsi, toute nouvelle infrastructure ou aménagement prévu dans le cadre du PDM fera l'objet d'une analyse préalable visant à identifier les zones à enjeux pour la ressource en eau potable et les risques induits au regard du projet.

Dans la mesure du possible, les projets seront conçus de façon à éviter ces secteurs sensibles. Si l'évitement total n'est pas possible, des mesures strictes de réduction des impacts seront mises en œuvre, et, en dernier recours, des mesures de compensation pourront être envisagées, conformément à la séquence "éviter, réduire, compenser" (ERC).

Analyse de la Commission d'enquête

Elle salue l'intégration du principe général recommandé par la MRAe, qui garantit la priorité d'évitement des milieux sensibles pour la ressource en eau potable en cas de projet.

7. 2 LE PUBLIC

Permanence du 1^{er} juin 2026 de 9h00 à 11h00 : Colmar Agglomération

Personne n'est venu consulter le dossier d'enquête.

Permanence du 10 juin 2026 de 10h00 à 12h00 : Wickerschwihr

Personne n'est venu consulter le dossier d'enquête.

Nous avons échangé avec Monsieur le Maire qui déposera une observation au registre d'enquête au nom de sa commune concernant le Flexitrace et le trajet jusqu'à l'hôpital civil de Colmar.

Permanence du 17 juin 2026 de 15h30 à 17h30 : Colmar Agglomération

Personne n'est venu consulter le dossier d'enquête. Nous avons échangé avec Madame Killian et Monsieur Koch.

Permanence du 18 juin 2026 de 14h00 à 16h00 : Wintzenheim

Personne n'est venu consulter le dossier d'enquête.

Nous avons échangé avec Monsieur le Maire concernant les ambitions du PDM et de l'opportunité pour les communes de Colmar Agglomération d'adhérer à ce projet.

Permanence du 25 juin 2026 de 14h00 à 16h00 : Ste-Croix-en-Plaine

Personne n'est venu consulter le dossier d'enquête.

Nous avons échangé avec Monsieur le Maire sur l'ensemble du PDM présenté.

Permanence du 1^{er} juillet 2026 de 15h30 à 17h30 : Colmar Agglomération

Personne n'est venu consulter le dossier d'enquête.

De nombreux thèmes ont été abordés par les différentes observations enregistrées que nous avons rassemblées sous forme de tableau pour une meilleure lisibilité

▪ **Analyse comptable et thématique**

Registre numérique : contributions enregistrées : 33

Reçu au siège de Colmar Agglomération 1 mail (annexé au registre papier de Colmar)

Registre papier : 2 observations
(déposées à Muntzenheim et Colmar Mairie)

Aucun courrier annexé aux registres papier

De nombreux thèmes ont été abordés par les différentes observations enregistrées que nous avons rassemblées sous forme de tableau pour une meilleure lisibilité.

SYNTHESE des thèmes principaux des observations du Public

1.Le vélo (déplacements, pistes cyclables, sécurité, stationnement): 33 observations

2.Réseau TRACE: 16 observations

3.Réseau ferroviaire: 15 observations

4.Manque d'ambition du PDM: 13 observations

5.Voiture et transports de marchandises: 6 observations

6. Piétons: 1 observation

Récapitulatif des 36 observations par thèmes

THEMES ABORDES	OBSERVATIONS	ANALYSE COMPTABLE
Manque d'ambition du PDM	Observation 1 Observation 2 Observation 6 Observation 4 Observation 10 Observation 11 Observation 17 Observation 21 Observation 22 Observation 23 Observation 24 Observation 25 Observation 28	13
Déplacement à vélo	Observation 1 Observation 2 Observation 4 Observation 9 Observation 11 Observation 17 Observation 28 Observation 32 Observation 34	9
Pistes cyclables et sécurité/ Création de nouveaux axes et liaisons entre elles	Observation 4 Observation 9 Observation 12 Observation 14 Observation 15 Observation 16 Observation 17 Observation 18 Observation 19 Observation 27 Observation 28 Observation 29 Observation 33 Observation 34 Observation 36	15
Coût des transports collectifs	Observation 2 (concerne le tarif SCNF Colmar-Strasbourg) Observation 3 Observation 4	3
Recharge des cartes TRACE et points de ventes des cartes	Observation 3	1
Liaisons trains régionaux (ex: Strasbourg-Metzeral)	Observation 4 Observation 8 Observation 13 Observation 26 Observation 34	5

Liaisons Réseau TRACE/ Gare de Colmar Réseau TRACE/ desserte	Observation 5 Observation 7 Observation 8 Observation 10 Observation 13 Observation 20 Observation 22 Observation 34	8
Muntzenheim, commune exclue du réseau TRACE	Observation 5 Observation 7 Observation 8 Observation 20	4
Gratuité du parking à Colmar	Observation 8	1
Politique de logistique urbaine / Transports de marchandises	Observation 11 Observation 28	2
Création d'une piste cyclable directe Turckheim/ Colmar	Observation 12 Observation 17 Observation 28 Observation 30 Observation 34	5
Sécurité routière/ Nuisances sonores nocturnes	Observation 14 Observation 15	2
Flexibus et usage pour les personnes à mobilité réduite	Observation 8	1
Fréquence des bus	Observation 10 Observation 34	2
Emplacements, stationnement vélo	Observation 15 Observation 29 Observation 30 Observation 32 Observation 35	5
Evaluation/ Suivi du PDM	Observation 24 Observation 25	2
Enjeux environnementaux	Observation 28	1

Communication autour du projet de PDM	Observation 28	1
Parkings relais et parkings covoiturage	Observation 30	1
Transports scolaires et TRACE	Observation 31	1
Cohabitation des cyclistes et piétons	Observation 34	1
Communication, information aux usagers de l'ensemble des possibilités de transports en commun sur le territoire	Observation 34	1

■ **Procès-Verbal de synthèse et demande de mémoire en réponse ([Annexe Volume 3](#))**

Notre commission, après avoir pris connaissance de l'intégralité des contributions déposées, a classé par thèmes les observations formulées par le public, en établissant un procès-verbal de synthèse dans lequel elle a également présenté les sujets soulevés dans leurs avis par les personnes publiques associées (PPA). Nous n'avons pas intégré les observations émises par la MRAe / la Communauté d'Agglomération de Colmar ayant déjà répondu à celles-ci au début de l'enquête publique.

La commission d'enquête a également émis ses observations et les questions qui se sont imposées durant l'enquête publique.

Ce P.V. de synthèse a été remis numériquement en date du 06 juillet 2026 à Mme Killian (responsable de l'habitat et des mobilités) et son collaborateur M.Koch (chef de projet).

▪ Réponse du Maître d’Ouvrage (**Annexe Volume 3**)

Mme Killian nous a transmis en date du 22 juillet la réponse à notre PV de synthèse.

AVIS DES PPA (hors MRAe) ET AVIS DU PUBLIC/ Réponse de Colmar Agglomération / Commentaire de la Commission d’enquête

Structure	AVIS	Réponse Colmar Agglomération	Commentaire de la Commission d’Enquête
Communauté de la Vallée de Munster (CCVM)	AVIS Favorable à l’unanimité. Observation : . Demande que soit portée une attention particulière à la mise en place d’une action interterritoriale, précisant que Colmar Agglomération représente un pôle d’emploi majeur pour les habitants de la vallée de Munster et un pôle d’attraction de services de haut niveau (hôpitaux, universités). . Précision est donnée notamment pour l’action N° 18 « accompagnement du	Le Plan de Mobilité de Colmar Agglomération s’inscrit dans une logique de coordination permanente avec l’ensemble des partenaires institutionnels et territoriaux du bassin de mobilité. À ce titre, des réunions d’échanges sont organisées avec la communauté de communes de la Vallée de Munster notamment sur le projet de pistes cyclables reliant les deux EPCI. Ces temps de travail permettent de partager l’état d’avancement du projet, d’assurer sa cohérence et sa complémentarité à l’échelle supra-territoriale. Par ailleurs et de manière générale, les projets de mobilité dépassant le seul périmètre de l’Agglomération font l’objet d’un travail conjoint associant directement les élus et	Colmar Agglomération affirme sa collaboration avec les partenaires institutionnels et territoriaux. <u>La commission insiste sur les éléments-clé que constituent la communication et la coordination pour la réussite de son PDM en harmonisation avec la CCVM.</u>

	développement de l'offre transport en commun au-delà de l'agglomération ». Il est également demandé de veiller à la bonne interconnexion avec le Plan de Mobilité simplifié de la CCVM ainsi que celui du bassin de Mobilité de Haute Alsace porté par la région Grand Est, tous deux en cours d'élaboration.	les services des collectivités et organismes concernés. Cette démarche partenariale vise à faire converger les orientations, harmoniser les aménagements et garantir la compatibilité des projets structurants.	
Commune de WICKERSCHWIHR	Avis favorable à l'unanimité du conseil municipal du 8 septembre 2026 Observation: Le conseil municipal souhaite que le projet de passerelle cyclable voie verte qui verra le jour prochainement soit intégré au PDM.	La commune est donc invitée à demander son inscription au prochain schéma communautaire des pistes cyclables	La commission ne comprend pas vraiment la réponse de Colmar Agglomération. La commune doit faire une démarche pour que soit complété le schéma communautaire des pistes cyclables. Elle recommande d'intégrer le projet de passerelle cyclable de Wickerschwihr sans délai, ce qui lui paraît évident dès lors que la commune en a formulé la demande dans une observation de l'enquête publique.

C.E.A.	Levier 1 -Intégrer au PDM (page 48) la référence au Plan Vélo de la CEA, validé en juin 2023, qui définit un réseau cyclable d'intérêt départemental (jalonnement,entretien et action de sensibilisation). -Élaborer un schéma directeur cyclable, accompagné d'une hiérarchisation des itinéraires. -Conseils: se référer aux modèles nationaux en matière de jalonnement et de signalisation (Guide National du jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables «Vélo & Territoires, 2022) et prendre en compte les modèles de formats de données d'information géographique nationaux.(remontées annuelles des données afin de consolider la base d'aménagements cyclables sur le territoire). CEA s'interroge sur la mise en place de compteurs vélo, moyen d'assurer un suivi. Proposition de la mobilisation de la plate forme	Le Plan de Mobilité de Colmar Agglomération s'inscrit dans une logique de coordination permanente avec l'ensemble des partenaires institutionnels et territoriaux du bassin de mobilité, dont la CeA. À ce titre, plusieurs réunions d'échanges ont été organisées depuis le début de l'année 2026 pour coordonner les projets structurants et assurer leur complémentarité. Les retours de la plateforme SURICATE sont remontés auprès des services de la Ville de Colmar qui les relayent aux gestionnaires des voiries concernées. Concernant la réflexion sur la logistique, Colmar Agglomération s'est emparée du sujet et va démarrer cet automne une étude avec un prestataire externe.	Des engagements plus précis auraient permis de démontrer une meilleure prise en compte des recommandations de la CeA dans le Plan de Mobilité. La réponse apportée par Colmar Agglomération n'apporte aucun commentaire supplémentaire. L'avis de la Collectivité européenne d'Alsace apparaît partiellement pris en compte.
--------	--	---	---

	SURICATE pour impliquer les associations d'usagers, recevoir les besoins et assurer un suivi qualitatif de l'entretien des aménagements. Levier 2 et 3 Partage multimodal de la voirie: une concertation technique anticipée est indispensable pour garantir la faisabilité et la pertinence des aménagements (réf pages 67 à 70) Levier 4 et 6 Associer la CEA dès les premières phases des projets, vu leur proximité avec le réseau départemental (proposition P+R en lien avec le TRACE page 85 et 86, projet d'Andolsheim aux abords de la D 415 à mettre en perspective du projet d'aménagement du bus Colmar-Breisach). Levier 5 La CEA suggère un travail de coordination pour davantage de partage d'une vision commune. S'agissant de suivi, la CEA suggère la création d'un observatoire de l'accidentologie piéton et vélo en lien avec l'ensemble des acteurs		
--	---	--	--

	de la sécurité routière (CEA, Préfecture et DTT). Levier 7 La CEA invite Colmar Agglomération à poursuivre ses réflexions sur la logistique et la chaîne globale de transport de marchandises. Elle rappelle sur ce point le rééquilibrage du trafic poids lourds sur le réseau autoroutier, via le projet de taxe R-Pass et la modernisation de la ligne Colmar-Brisach à laquelle elle contribue à hauteur de 12%.		
DDT	La DDT recommande de corriger quelques informations précises et détaillées dans le dossier soumis à l'enquête, indique chapitres et pages concernés.		La commission recommande de faire ces corrections.
REGION GRAND EST	Monsieur le président annonce que la Région Grand Est a mis en place le service Vélo FLUO en gare de Colmar (calculateur d'itinéraire multimodal). La	Le Plan de Mobilité de Colmar Agglomérations'inscrit dans une logique de coordination permanente avec l'ensemble des partenaires institutionnels et territoriaux du bassin de mobilité, dont la Région Grand Est. Les échanges sont organisés en fonction de l'avancement des projets et des thématiques communes, afin d'assurer	Seules la concertation et la coordination avec l'ensemble des partenaires seront gages de réussite dans la réalisation des projets du PDM.

région Grand Est encourage à : la concertation étroite avec les communes, gage de réussite du projet. la coordination entre aménagements urbains et besoins de circulation des réseaux régionaux afin de garantir une meilleure fluidité et une attractivité accrue des transports collectifs. la coordination avec les projets qu'elle porte en matière de mobilité (plan de déplacement employeur, contrat opérationnel de mobilité piloté par la Région).	une coordination continue	
---	----------------------------------	--

- I. Les communes de Colmar Agglomération ayant répondu ont toutes donné un avis favorable au projet.
- II. Les avis des communes de Colmar Agglomération n'ayant pas répondu, passé un délai de 3 mois, sont réputés favorables.
- III. Aucun avis défavorable n'est déposé dans l'ensemble des courriers.

Numéro	Observation	AVIS	REPONSE Colmar Agglomération	Commentaire de la Commission d'Enquête
N° 1 Registre Numérique (RN)	04/06/26 L.M. Eguisheim	CONTRE L'ambition de passer les déplacements piétons de 17% à 18% est une blague. Le vélo de 10 à 12% n'est pas en adéquation avec le plan proposé, ni avec les impératifs qui s'imposent à nous : santé, désengorgement, économie, environnement, qualité de vie pour nous et pour nos enfants. En 2022, l'Insee indiquait déjà que 10.% des colmariens utilisent le vélo pour aller travailler ! ici nous parlons d'un plan 2026-2036, visons 30% et accompagnons cette	S'agissant de la progression de la marche et du vélo, les objectifs affichés doivent être lus comme une trajectoire réaliste et mesurée au regard du diagnostic établi dans le Plan de Mobilité. Les parts modales ont été globalement stables depuis 2006 et révèlent même une légère hausse de l'usage de la voiture. Dans ce contexte, viser une augmentation, même limitée et progressive, constitue déjà une inflexion significative des tendances. L'objectif de +1 point pour la marche et de +2 points pour le vélo s'inscrit ainsi dans une logique pragmatique, adossée à des évolutions observées et non à des ruptures théoriques. Il convient également d'indiquer que l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC ²) 2024-2025 constitue la première photographie exhaustive des déplacements quotidiens des habitants à l'échelle du bassin de vie de Colmar depuis	La réponse de Colmar Agglomération est claire et détaillée. La commission d'enquête approuve sa réponse, même si elle comprend l'observation n°1. Bien sûr le PDM pourrait être plus ambitieux mais serait-il réaliste? Pas de commentaire supplémentaire.

		ambition. Cerise sur le gâteau : proposer de faire reculer les déplacements automobiles de 68 à 60% est un manque de courage certain.	plus de vingt ans. Elle montre que le vélo représente aujourd'hui 6 % de l'ensemble des déplacements réalisés par les habitants de Colmar Agglomération. Même dans la ville-centre de Colmar, où les conditions sont les plus favorables à la pratique cyclable, la part modale du vélo atteint 7 % des déplacements. L'écart entre la part modale du vélo observée aujourd'hui et l'objectif soulevé dans l'observation formulée doit donc être apprécié à l'aune de cette réalité. Porter le vélo de 6 % à 12 % reviendrait à doubler son poids dans les déplacements quotidiens des habitants de l'agglomération, ce qui constitue déjà une évolution particulièrement ambitieuse à l'échelle d'un territoire de plus de 110 000 habitants et de 20 communes. Par ailleurs, la comparaison avec les données du recensement de l'INSEE relatives aux déplacements domicile-travail doit être nuancée. L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) ne mesure pas uniquement	
--	--	---	---	--

			les trajets domicile-travail des actifs mais l'ensemble des déplacements quotidiens réalisés par toutes les catégories de population (actifs, retraités, scolaires, étudiants, personnes sans emploi, etc.), quels que soient leurs motifs : travail, études, achats, loisirs, accompagnement ou démarches. Les deux indicateurs ne portent donc pas sur le même champ et ne sont pas directement comparables. L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) a précisément été conçue pour appréhender l'ensemble des mobilités du quotidien. En outre, le diagnostic met en évidence plusieurs caractéristiques structurelles du territoire qui limitent mécaniquement la progression des modes actifs. Colmar Agglomération génère près de 372 000 déplacements quotidiens, avec une distance moyenne de 7,6 km par déplacement et un budget distance quotidien de 29 km par habitant. Si 59 % des déplacements font moins de 3 km, permettant un potentiel de	
--	--	--	--	--

			report vers la marche et le vélo, 41 % dépassent cette distance et les trajets de plus de 20 km concentrent à eux seuls près de 59 % des kilomètres parcourus. Les échanges domicile-travail entre la ville-centre, les communes périurbaines et les territoires voisins demeurent particulièrement importants. L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) souligne ainsi que les modes actifs disposent d'un potentiel réel de développement, mais également que la voiture conserve des avantages structurels liés à l'organisation du territoire, aux distances parcourues et à la dispersion des lieux d'habitat, d'emploi, de services et de loisirs. Dans ce contexte, l'objectif de 12 % pour le vélo traduit une progression significative et crédible au regard du niveau de départ observé et des caractéristiques territoriales mises en évidence par le diagnostic. Concernant enfin la voiture, le plan ne traduit pas un manque d'ambition mais une démarche pragmatique et opérationnelle. Réduire sa part	
--	--	--	---	--

			modale de 68 % à 60 % représente une diminution de huit points, soit plusieurs dizaines de milliers de déplacements quotidiens appelés à être réalisés autrement. Une telle évolution suppose simultanément le développement des transports collectifs, de la marche, du vélo, du covoiturage, ainsi qu'une évolution progressive des comportements de mobilité. Dans un territoire où la voiture demeure aujourd'hui le mode dominant et où près de neuf habitants majeurs sur dix disposent du permis de conduire, cette trajectoire constitue déjà un changement substantiel des pratiques de déplacement.	
N° 2 RN	04/06/26 S.M. Eguisheim	CONTRE Les ambitions 2026-2036 sont bien en dessous de l'attendu en termes de mobilités actives : piétons et surtout vélo. Il faut viser 30% de part vélo en 2036 et accompagner cette dynamique. Nous enfants nous regardent et vont vivre dans ce monde de demain.	Le Plan de Mobilité de Colmar Agglomération propose une trajectoire cohérente avec la réalité du territoire et les enseignements du diagnostic mené pour sa réalisation. Celui-ci met en évidence une forte dépendance à la voiture liée à la périurbanisation, à la dispersion de l'habitat et à la localisation des emplois. Dès lors, les objectifs	La commission d'enquête trouve que la réponse est cohérente et traite correctement les deux sujets soulevés. Même commentaire que pour l'observation n°1.

		Autre point révoltant : le prix des trains pour faire Colmar-Strasbourg : tellement cher, on incite la population à prendre sa voiture.	retenus ne traduisent pas un manque d'ambition, mais une volonté de fixer une trajectoire crédible et atteignable, condition indispensable pour produire des résultats concrets. Cette approche privilégie une montée en puissance progressive, en levant d'abord les freins identifiés (continuités, sécurité, conflits d'usage), avant d'envisager des reports modaux plus massifs. Sur la question du coût des trains entre Colmar et Strasbourg, il convient de préciser que la politique tarifaire ferroviaire relève de la Région Grand Est, autorité organisatrice des transports régionaux. Colmar Agglomération n'en fixe donc pas les prix. Le plan prend néanmoins en compte cet enjeu d'accessibilité en travaillant sur les leviers qui relèvent de sa compétence, notamment le renforcement de l'intermodalité, des connexions avec le réseau TRACE et l'amélioration des conditions d'accès aux gares. Colmar Agglomération travaille également de concert avec la Région dans le	
--	--	--	--	--

			but de proposer des abonnements adaptés aux usages et au positionnement tarifaire attractif : carte Fluo, Pass groupe week-end, Pass Alsa + groupe journée...	
N° 3 RN	05/06/26 V.C. Turckheim	Il n'est pas pratique de n'avoir aucune borne de recharge de carte, ni aucun commerce proposant la vente ou la recharge de carte dans notre commune. Il serait utile d'harmoniser les cartes rechargeables vendues à l'agence Trace et ceux vendus chez les commerçants, car l'une n'est pas rechargeable chez l'autre et chacun se dédouane en disant que le problème vient de l'autre !!	Colmar Agglomération, en lien avec la municipalité concernée, poursuit actuellement ses démarches afin d'identifier des solutions permettant de rapprocher les services de vente et de rechargement des usagers. La recherche de commerces ou de partenaires susceptibles d'assurer cette fonction est en cours. Concernant les supports de titres de transport, il convient de préciser que deux supports distincts sont aujourd'hui commercialisés : la carte SimpliCité, support nominatif rechargeable, le Billet Sans Contact (BSC), support anonyme destiné principalement à des usages occasionnels. Ces deux supports répondent à des usages différents et ne disposent pas des mêmes fonctionnalités. Cette	La commission approuve la réponse de Colmar Agglomération. En revanche, elle ne répond pas directement à la demande d'harmonisation des cartes rechargeables ni aux difficultés d'interopérabilité évoquées par le contributeur, qui demeurent sans perspective d'évolution clairement exprimée.

			distinction peut parfois générer des incompréhensions pour les usagers. L'objectif demeure de faciliter l'accès aux titres de transport et d'offrir un service le plus simple et le plus pratique possible pour l'ensemble des usagers du réseau. Les cartes sont rechargeables chez les différents commerçants partenaires.	
N°4 RN	06/06/26 C.L. Turckheim	Bonjour, Les nouveaux rythmes des bus sont positifs, mais il faudra beaucoup de temps aux gens pour changer leurs habitudes dans des villages qui étaient totalement abandonnés de l'offre de transports en communs (comme Andolsheim par exemple) Il reste compliqué de relier en vélo différents villages entre eux en sécurité, du coup faire des trajets en vélo avec les enfants est risqué	La restructuration récente du réseau TRACE vise justement à développer l'offre de transport en commun pour réduire l'usage du véhicule individuel, mais un temps d'appropriation est nécessaire pour faire évoluer durablement les habitudes. L'analyse des résultats de l'expérimentation sur 2 ans (2024-2026) suite à la restructuration du réseau, prévue à partir de septembre prochain, fournira des clés de compréhension afin d'adapter toujours plus finement l'offre de transport dans les villages historiquement moins desservis et de communiquer là-dessus. S'agissant du vélo, les difficultés	Réponse détaillée et claire. Pas de commentaire supplémentaire de la commission d'enquête.

		(passer sur les voies vertes où les voitures circulent à 70 km/h n'est pas une option sereine avec des enfants par exemple) De plus les tarifs des trains régionaux sont tout sauf attractifs, ce qui permettrait éventuellement d'inciter plus de gens à prendre le train. Au quotidien, pour faire le trajet Turckheim - strasbourg, je dois généralement prendre le vélo pour aller jusqu'à la gare étant donné que les horaires sont très peu adaptés entre la ligne de metzeral et celle de Strasbourg. Donc le plan prévu se doit d'être bien plus ambitieux pour augmenter la part de piétons et de vélo au	mentionnées (continuités, sécurité, franchissement des axes structurants) sont clairement identifiées. Le diagnostic souligne notamment l'existence de discontinuités du réseau, de conflits d'usage et de problématiques de sécurité sur certains axes majeurs. C'est précisément pour lever ces freins que le plan prévoit plusieurs actions : développement du maillage cyclable, sécurisation des franchissements, requalification des pénétrantes et amélioration du partage de la voirie. Par ailleurs, la phase 2 du schéma directeur cyclable de Colmar Agglomération (2027-2032), qui sera entérinée par les élus en septembre prochain, prévoit notamment de cibler les franchissements d'axes structurants et les discontinuités entre communes. Concernant les liaisons ferroviaires et leur attractivité tarifaire, il convient de rappeler que la politique tarifaire relève de la Région Grand Est, compétente en matière de TER. Le	
--	--	--	---	--

		quotidien.	Plan de Mobilité ne peut donc pas agir directement sur ce levier. En revanche, il intègre les enjeux d'intermodalité (accès aux gares, coordination avec les réseaux locaux), identifiés comme perfectibles aujourd'hui, notamment au regard de certaines correspondances peu lisibles ou peu adaptées. Enfin, sur le niveau d'ambition global, le plan fait le choix d'une trajectoire réaliste au regard des contraintes locales et entend traiter en priorité les freins identifiés (offre, sécurité, continuités, intermodalité) afin de créer les conditions réelles d'un report modal progressif et pérenne.	
--	--	------------	--	--

N° 5 RN	06/06/26 N.M. Muntzenheim	Bonjour. Muntzenheim fait partie de Colmar agglo, il y a beaucoup de pôles d'attraction dans notre village dynamique. Je trouve vraiment dommage que Muntzenheim ne soit pas desservi par les bus de la Trace. Ils s'arrêtent à Fortschwihr, c'est dommage pour un village comme Muntzenheim de ne pas être raccordé aux lignes Trace. Cela n'encourage pas la mobilité douce. Cela est vraiment dommage. Bonne journée	L'enjeu d'équité territoriale dans l'accès aux transports publics a bien été identifié dans le cadre du Plan de Mobilité. Il convient toutefois de préciser que Muntzenheim n'est pas exclue de l'offre de mobilité : la commune est aujourd'hui desservie par le service de transport à la demande FlexiTrace sur l'itinéraire de la ligne Fluo Grand Est R21, ce qui permet de relier le village à Colmar sur réservation (jusqu'à 1h avant la course), notamment en dehors des horaires des lignes régulières. Ce dispositif a précisément été conçu pour répondre aux contraintes des communes moins denses, où une ligne régulière serait difficile à équilibrer sur le plan de la fréquentation et des coûts. Par ailleurs, l'amélioration de la mobilité ne repose pas uniquement sur le développement de lignes de bus classiques. Le Plan de Mobilité prévoit une combinaison de leviers complémentaires : renforcement du réseau existant, développement de l'intermodalité et amélioration des	La réponse de la communauté d'agglomération, si elle explique les réseaux existants et les possibilités offertes pour désenclaver Muntzenheim (commune située sur la limite territoriale de Colmar Agglomération et intégrée tardivement -2016- en son sein avec les communes d'Andolsheim, Bischwihr, Fortschwihr, Porte du Ried) ne répond par vraiment au problème soulevé dans cette observation. Les communes situées au Nord Est du territoire, sont les plus éloignées de Colmar. Elles ne sont reliées à Colmar Agglo que depuis 2016. Si des offres de Transports en commun existent, on peut s'interroger sur l'utilisation du service FlexiTrace notamment, qui demande une réservation en amont de l'usager. En effet, devoir réserver systématiquement son déplacement n'incite pas à la régularité et à l'habitude d'emprunter un transport en commun. La commission d'enquête salue l'existence de ce service, mais pense qu'il faudrait réfléchir à une solution plus incitative pour ces communes. Certes, comme le souligne la collectivité, il est question de coût élevé, et de rentabilité, ce qu'on peut concevoir aisément. Une solution a été évoquée lors d'une permanence tenue à Wickerschwihr, dont le maire envisageait la possibilité de faire un circuit en boucle depuis la ligne de Fortschwihr pour permettre de relier ces villages au réseau. Comme le précise la communauté d'agglomération, le suivi régulier des
---------------------------	---	--	--	--

			alternatives comme le vélo ou le covoiturage, afin de proposer des solutions adaptées à chaque type de déplacement. Le dispositif FlexiTrace constitue une base évolutive : il permet d'observer les usages et, le cas échéant, d'ajuster l'offre dans le temps. Un suivi régulier des pratiques et des besoins est mis en place afin d'adapter progressivement les services en fonction de leur fréquentation et des attentes des habitants. Pour en savoir plus sur FlexiTrace : https://www.trace-colmar.fr/se-deplacer/nos-lignes/transport-a-la-demande/flexitrace/	pratiques et de l'usage du FlexiTrace permettra de mesurer fréquentation et pratiques des usagers, ce qui amènerait la collectivité à revoir les choses dans ce secteur. La commission d'enquête encourage la collectivité à examiner dès à présent une solution supplémentaire, plus régulière, plus pérenne et plus incitative pour ce secteur. À noter enfin que le lien internet signalé en fin de paragraphe devrait être utilisé par le porteur de projet comme un élément supplémentaire de son argumentation en faveur de FlexiTrace.
--	--	--	--	---

N° 6 RN	07/06/26 F.M. Colmar	Grand plan Colmar immobilité 2036 Pour que rien ne change Les paroles sont belles. On ne peut qu'approuver la réduction de la congestion automobiles à Colmar et l'axe donné aux mobilités douces ... Jusqu'à ce qu'on lise les objectifs chiffrés (page 35) : - Augmenter la part modale du vélo de 10% à 12% en 2036 - Augmenter la part modale de la marche en passant de 17% à 18% - Diminuer la part modale de la voiture en passant de 68% à 60% - Doubler la part modale des bus Bref, pour que Colmar reste un parc d'attraction à la Disneyland, que les touristes puissent s'y garer (Colmar, on s'y gare !) et prendre la navette gratuite pour le grand huit du bretzel en centre-ville. Mais surtout laissons les auto-solistes colmariens bloqués dans leurs voitures le	Il s'agit d'une lecture partielle des objectifs du Plan de Mobilité, qui omet la réalité de départ du territoire et les enseignements de l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) 2024-2025. Cette enquête constitue la première base de connaissance complète des déplacements à l'échelle du bassin de vie colmarien. Passer de 68 % à 60 % de part voiture pour les déplacements domicile-travail constitue une baisse de près de 10 points sur un territoire où la voiture demeure aujourd'hui le mode dominant. Cette évolution est loin d'être marginale : elle représente environ 8 000 trajets domicile-travail automobiles en moins par jour, soit l'équivalent de 4 000 allers-retours pendulaires quotidiens. Il s'agit d'une transformation substantielle des comportements. Cette ambition est d'autant plus importante que les données de l'enquête montrent à quel point l'automobile reste structurante dans l'organisation du territoire : 86 % des	Colmar Agglomération donne une réponse à chaque point soulevé dans cette observation. Pas de commentaire de la commission d'enquête.
----------------------------------	---	--	--	--

		matin et le soir à 17h30. Laissons les personnes âgées se faire renverser par des vélos et trottinettes circulant sur les trottoirs, et laissons les enfants risquer leur vie en allant à l'école à vélo... Colmar, la ville historique figée dans le passé.	habitants possèdent le permis de conduire, l'agglomération compte en moyenne 1,3 voiture par ménage et la voiture représente aujourd'hui 55 % de l'ensemble des déplacements réalisés quotidiennement par les habitants. Plus encore, elle concentre 76 % des kilomètres parcourus, soit près de 2 millions de kilomètres chaque jour. Sur le vélo et la marche, il convient là encore de partir des réalités observées. L'enquête révèle que Colmar Agglomération est déjà relativement bien positionnée par rapport à des agglomérations comparables pour les mobilités actives. Le vélo représente aujourd'hui 6 % des déplacements à l'échelle de l'agglomération et atteint même 7 % dans la ville-centre. Surtout, les données montrent que la marge de progression existe mais qu'elle repose sur des conditions concrètes. L'enquête indique que près de 60 % des déplacements de l'agglomération font moins de 3 kilomètres. Ce sont précisément ces	
--	--	---	--	--

			trajets qui constituent le principal potentiel de report vers les modes actifs. Toutefois, l'étude rappelle également que la zone de pertinence statistique de la marche et du vélo se situe essentiellement sous le seuil des 3 kilomètres. L'objectif du Plan de Mobilité n'est donc pas d'afficher des chiffres spectaculaires, mais de construire une trajectoire crédible fondée sur des investissements réels : continuités cyclables, franchissements sécurisés, résorption des coupures urbaines, amélioration de l'accessibilité piétonne et apaisement de la circulation. Les augmentations de +1 point pour la marche et de +2 points pour le vélo peuvent sembler modestes en apparence, mais elles correspondent, à l'échelle des 372 000 déplacements quotidiens observés sur le territoire, à plusieurs milliers de déplacements supplémentaires réalisés chaque jour par des modes alternatifs. Elles constituent donc des évolutions tangibles et mesurables.	
--	--	--	--	--

			Sur la congestion automobile, l'analyse formulée dans le commentaire passe également à côté d'un élément essentiel : près de 50 % des déplacements quotidiens se concentrent aujourd'hui sur les heures de pointe du matin et du soir. L'enquête identifie explicitement ces pointes comme « un enjeu majeur pour l'organisation des mobilités ». Réduire la dépendance automobile, développer les transports collectifs, le covoiturage et les modes actifs vise précisément à atténuer ces phénomènes de saturation qui pénalisent aujourd'hui les habitants. En matière de sécurité, le constat est partagé. Les préoccupations concernant les enfants, les personnes âgées ou les conflits d'usage sont réelles. L'objectif est de sécuriser les cheminements et de mieux répartir les usages de l'espace public et que les déplacements pédestres soient facilités. L'enquête montre d'ailleurs que les moins de 18 ans réalisent déjà 58 % de leurs déplacements en modes actifs ou en transports	
--	--	--	---	--

			collectifs, ce qui confirme l'importance de créer des conditions de déplacement sûres pour les publics les plus vulnérables. Enfin, il est inexact de présenter le Plan de Mobilité comme un outil destiné à favoriser le tourisme. L'enquête EMC² ne mesure d'ailleurs que les déplacements des habitants du territoire et non ceux des touristes. Elle montre que les principaux motifs de déplacement sont le travail (24 %), les loisirs de proximité (22 à 23 %), les achats (19 %) et l'accompagnement des enfants ou des proches (16 %). Le Plan de Mobilité répond donc avant tout aux besoins quotidiens des résidents. Le Plan de Mobilité a donc choisi de fixer des objectifs réalistes, financés et compatibles avec les pratiques constatées. Il fait le choix de la crédibilité : réduire progressivement la dépendance automobile, renforcer les alternatives et améliorer la qualité des déplacements du quotidien. Les chiffres peuvent paraître mesurés ; ils constituent	
--	--	--	--	--

			pourtant, au regard des données de L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²), une inflexion significative des habitudes de mobilité du territoire.	
N° 7 RN	08/06/26 A.B. Muntzenheim	nous souhaitons pouvoir bénéficier des services publics des transports en commun La Trace dans notre village afin d'accéder facilement à Colmar et permettre une autonomie à nos enfants qui sont scolarisés sur Colmar.	L'amélioration de l'accès aux transports en commun pour les habitants de Muntzenheim, et notamment pour les jeunes, correspond aux enjeux identifiés à l'échelle de l'agglomération dans le Plan de Mobilité. La remarque est étonnante : la commune de Muntzenheim bénéficie déjà d'une desserte via le service FlexiTrace, qui reprend le tracé de la ligne de bus Fluo R21, et qui fait partie intégrante du réseau Trace. Ce service de transport à la demande	La commission d'enquête renvoie à son commentaire de l'observation n°5.

			permet de rejoindre Colmar sur réservation (jusqu'à 1h avant la course), avec des horaires étendus, et fonctionne spécifiquement dans des communes où une ligne régulière dense serait plus difficile à maintenir pour des raisons de fréquentation et de coût. Ce dispositif présente plusieurs avantages concrets - il offre une connexion directe vers Colmar, notamment depuis l'arrêt de Muntzenheim Poste, - il permet une adaptation fine aux besoins réels des usagers (trajets sur réservation), - il constitue une solution évolutive : son fonctionnement permet d'ajuster plus facilement l'offre en fonction de la demande (fréquences, créneaux, organisation). Le service FlexiTrace ne doit pas être considéré comme une offre « au rabais », mais comme une réponse pragmatique et adaptée aux réalités locales. L'augmentation de la fréquentation et des besoins exprimés constitue d'ailleurs un	
--	--	--	---	--

			levier direct pour faire évoluer le service.	
N° 8 RN	08/06/26 S.T. Muntzenheim	Bonsoir, je cherche en vain une ligne de bus quotidienne et rapide entre Muntzenheim et la gare de Colmar, qui me permettrait de me rendre à mon travail à Obernai chaque jour. Pourquoi Muntzenheim est-il exclu du réseau TRACE, alors que nous faisons partie de Colmar Agglomération ?!!! Une ligne directe passe par Horbourg et permet d'accéder au réseau SNCF. Des horaires à partir de 5 heures 30, jusqu'à 23 heures, y compris les samedis et dimanches, avec une fréquence de deux bus par heure et des bus DIRECTS, à défaut de Tram entre Muntzenheim et Colmar gare. Des bus qui roulent tard le soir et qui permettent d'aller au spectacle ou au restaurant à Colmar. Les places de parking autrefois disponibles et gratuites sont à présent	Plusieurs éléments doivent être rappelés pour éclairer les choix d'organisation du réseau et les arbitrages qui ont conduit à privilégier certaines solutions plutôt qu'une desserte régulière à forte fréquence sur chaque commune. 1) Sur la demande d'une ligne de bus régulière directe Muntzenheim – gare de Colmar La demande exprimée traduit une attente légitime d'amélioration de l'accès à la gare de Colmar, notamment pour les actifs qui utilisent quotidiennement le train pour leurs déplacements professionnels. Toutefois, mettre en place une ligne directe entre Muntzenheim et la gare de Colmar, avec une amplitude de service allant de 5h30 à 23h30, 7 jours sur 7, y compris les jours fériés, et une fréquence pouvant atteindre deux bus par heure,	La commission d'enquête renvoie à son commentaire des observations n°5 et 7.

		payantes à Colmar, notamment rue des brasseries. Entre fin novembre et fin décembre, il est impossible de se garer normalement et gratuitement à Colmar et il n'y a pas de bus réguliers. Lorsque je dois aller à Strasbourg en train, je suis obligée de partir très tôt pour trouver une place de parking gratuite à la gare. Par conséquent, je ne vais plus à Colmar. J'achète en ligne. Le flexibus ne me permet pas d'être à la gare avec une heure d'arrivée précise. J'ai du mal à monter dans ce type de véhicule et j'y souffre du mal des transports. En résumé: deux bus directs, entre Muntzenheim poste et la gare de Colmar, trajets quotidiens entre 5 heures 30 et 23 heures 30, y compris les jours de fête, adaptés aux fauteuils roulants, avec accès au niveau du trottoir et sans marches, paiement avec carte bancaire ou par smartphone à valider à l'entrée et à la sortie du bus, écran qui permet de suivre le trajet du bus dans le bus et sur l'application	représenterait un coût d'exploitation très important : véhicules supplémentaires, conducteurs, maintenance, carburant ou énergie, coûts de structure et de régulation. Or, les enquêtes de mobilité montrent que les déplacements restent très dispersés dans le temps et les motifs. Sur l'agglomération, seuls 24 % des déplacements sont liés au travail, tandis que les déplacements pour les achats, les loisirs ou l'accompagnement représentent ensemble une part encore plus importante des mobilités quotidiennes. Le réseau doit donc répondre à une diversité d'usages sur l'ensemble des 20 communes de l'agglomération et non à un seul flux de déplacement. Par ailleurs, le Plan de Mobilité vise à construire une offre équilibrée, conciliant efficacité du service public et maîtrise des dépenses publiques. Il n'est malheureusement pas possible de déployer partout des services comparables à ceux des grands corridors urbains bénéficiant	
--	--	--	---	--

		TRACE et annonce vocale des arrêts à venir. Merci. Cordialement, Sylvie Tyczynski	de plusieurs milliers de voyageurs quotidiens. 2) Sur la desserte de Muntzenheim Contrairement à ce qui est parfois perçu, Muntzenheim n'est pas exclue du réseau TRACE. La commune bénéficie du service FlexiTrace, qui constitue aujourd'hui la réponse retenue pour assurer la desserte des communes dont la densité et les volumes de voyageurs ne justifient pas la mise en circulation permanente de bus réguliers de grande capacité. Le transport à la demande présente plusieurs avantages : - desserte plus fine du territoire ; - adaptation des trajets aux réservations réellement effectuées ; - meilleure maîtrise du coût public ; - possibilité de connexion avec les lignes régulières structurantes du réseau. Cette approche permet d'offrir un service à l'ensemble des communes périphériques sans faire circuler des bus peu remplis durant de longues plages horaires. 3) Sur l'accès à la gare de Colmar et les	
--	--	---	---	--

			déplacements régionaux La gare de Colmar constitue effectivement une porte d'entrée essentielle vers Strasbourg, Obernai, Sélestat et le reste du réseau ferroviaire régional. Les difficultés évoquées concernant le stationnement à proximité de la gare sont réelles pour de nombreux usagers. C'est pour cette raison que le parking Bleylé propose une offre stationnement 1 jour à 3€. 4) Sur le confort, l'accessibilité et les difficultés d'usage du FlexiTrace Les réserves exprimées concernant le FlexiTrace méritent d'être entendues. Il convient toutefois de rappeler que le transport à la demande présente également plusieurs atouts pour les personnes à mobilité réduite ou rencontrant des difficultés pour accéder à un véhicule de grande capacité : accompagnement possible par le conducteur ; nombre limité de voyageurs ; accès généralement plus simple au véhicule ;	
--	--	--	--	--

			environnement plus calme ; adaptation des véhicules aux besoins d'accessibilité. Les remarques relatives à la précision des horaires d'arrivée, à la correspondance avec les trains ou encore au confort de déplacement constituent des points d'amélioration qui peuvent être pris en compte dans l'évolution future du service. 5) Sur les équipements souhaités (accessibilité, information voyageurs, paiement) Les attentes formulées concernant les véhicules accessibles aux fauteuils roulants, l'information voyageurs en temps réel, les annonces sonores, le suivi via l'application TRACE ou encore le paiement dématérialisé correspondent pleinement aux orientations actuelles de modernisation des réseaux de transport public. Ces éléments relèvent davantage de la qualité de service que du mode de desserte lui-même. Depuis le 1er juin 2025, tous les bus du réseau TRACE sont équipés d'un valideur	
--	--	--	--	--

			en Open Payment qui permet d'acheter et valider son billet en utilisant simplement sa carte bancaire ou son téléphone. Lors de la montée dans le bus, il suffit de présenter sa carte bancaire ou son smartphone sur le valideur embarqué. En un instant, votre paiement est effectué et votre trajet validé. 6) Une question d'équilibre entre service et fréquentation Enfin, il convient de rappeler que l'enquête mobilité montre que les trajets domicile-travail sont aujourd'hui réalisés à 68 % en voiture et que le covoiturage reste peu développé, avec un taux moyen d'occupation des véhicules de seulement 1,03 personne pour les déplacements professionnels. L'enjeu n'est donc pas uniquement de créer de nouvelles lignes, mais également de parvenir à mutualiser davantage les déplacements et à renforcer progressivement l'attractivité des alternatives à la voiture individuelle.	
--	--	--	---	--

			Les difficultés exprimées sont réelles et méritent d'être prises en considération. Néanmoins, la création d'une ligne directe à forte fréquence entre Muntzenheim et la gare de Colmar représente un niveau de service comparable à celui de territoires beaucoup plus denses et générateurs de trafic. La collectivité a donc fait le choix d'un système fondé sur la complémentarité entre transport à la demande et lignes structurantes, afin d'assurer une couverture équilibrée de l'ensemble des communes de l'agglomération tout en préservant la soutenabilité financière du service public.	
N° 9 RN	10/06/26 E.A. Wintzenheim	Manque d'infrastructures cyclables correctes (pistes, bandes) et protégées dans Colmar Agglomération et par extension de pédagogie des conducteurs de voitures qui n'ont pas l'habitude de partager la chaussée. Allez voir Copenhague au Danemark et inspirez-vous. Merci.	L'observation formulée rejoint en grande partie les constats établis dans le diagnostic du Plan de Mobilité. Celui-ci met effectivement en évidence l'existence de discontinuités dans le réseau cyclable, un maillage encore incomplet entre les communes et plusieurs points noirs de sécurité, notamment au niveau des grands	Le PDM a inscrit les discontinuités des pistes cyclables dans ses actions pour y remédier. Colmar Agglomération apporte tous ces éléments dans sa réponse.

			axes routiers, des carrefours structurants et de certains franchissements. C'est précisément parce que ces difficultés ont été identifiées que leur traitement constitue l'un des axes majeurs du plan. Les résultats de L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) montrent par ailleurs que le vélo est déjà utilisé sur le territoire, avec une part modale de 6 % à l'échelle de Colmar Agglomération et jusqu'à 7 % dans la ville-centre, ce qui constitue un niveau relativement élevé pour une agglomération de cette taille. Ils montrent également que près de 60 % des déplacements quotidiens font moins de 3 kilomètres, soit une distance particulièrement favorable à la pratique du vélo lorsque les conditions de sécurité sont réunies. C'est pourquoi le Plan de Mobilité prévoit notamment : la création de continuités cyclables là où le réseau est aujourd'hui interrompu ; l'amélioration de la lisibilité des	
--	--	--	---	--

			itinéraires structurants ; la sécurisation des intersections et franchissements ; le développement d'aménagements davantage séparés de la circulation lorsque cela est techniquement possible ; l'amélioration des liaisons entre les communes de l'agglomération et les principaux pôles d'attractivité (emploi, établissements scolaires, gare, commerces, équipements publics). La question du comportement des automobilistes est également essentielle. Les infrastructures ne suffisent pas à elles seules. La coexistence entre automobilistes, cyclistes et piétons repose aussi sur une culture du partage de l'espace public. Concernant l'exemple de Copenhague, il constitue incontestablement une référence internationale. Toutefois, la comparaison doit être replacée dans son contexte. Copenhague bénéficie depuis plusieurs décennies d'investissements continus dans les	
--	--	--	--	--

			infrastructures cyclables, d'une très forte densité urbaine, de distances domicile-travail plus courtes et d'une culture du vélo historiquement ancrée dans les pratiques quotidiennes. À l'inverse, Colmar Agglomération est un territoire de 20 communes marqué par une forte périurbanisation. Les données de mobilité montrent que si une grande partie des déplacements est courte, une part importante des kilomètres parcourus résulte également de trajets plus longs entre les communes et les pôles d'emploi du territoire. Les solutions mises en œuvre doivent donc être adaptées aux réalités locales plutôt que reproduites à l'identique. L'ambition du Plan de Mobilité n'est donc pas de copier un modèle étranger, mais de s'inspirer des bonnes pratiques qui ont fait leurs preuves pour construire progressivement un réseau cohérent et sécurisé adapté au contexte colmarien. Cette démarche	
--	--	--	--	--

			pragmatique consiste d'abord à supprimer les ruptures d'itinéraires, sécuriser les points sensibles et rendre les déplacements du quotidien plus sûrs et plus confortables. C'est à cette condition que davantage d'habitants pourront envisager de remplacer certains trajets en voiture par le vélo. En ce sens, le constat formulé dans la remarque est largement partagé : la sécurité et la continuité des aménagements constituent aujourd'hui les principaux leviers de progression de la pratique cyclable. Le Plan de Mobilité vise précisément à répondre à ces enjeux de manière réaliste, progressive et durable, afin que le développement du vélo repose sur des aménagements concrets et non sur des objectifs purement déclaratifs.	
--	--	--	---	--

N° 10 RN	10/06/26 C.G. Colmar	Les objectifs d'évolution des mobilités douces présentés p35 pourraient être plus ambitieux sur 10 ans. Vélo +2% et marche +1% uniquement tandis que des aménagements sont faits pour privilégier ces modes de transports, cela semble peu. La fréquence des bus quartier du Grillenbreit et Avenue d'Alsace pourrait être augmentée pour permettre de se rendre à la gare en transports en commun.	Les objectifs affichés sont volontairement progressifs, car les parts modales évoluent peu depuis plusieurs années : l'enjeu est d'abord de lever les freins identifiés (continuités, sécurité) pour enclencher un changement durable des habitudes et donc des parts modales. S'agissant de l'offre de transports collectifs, les quartiers du Grillenbreit et de l'avenue d'Alsace bénéficient déjà d'une desserte structurante du réseau TRACE. Le sud de l'avenue d'Alsace est desservi par la ligne C, tandis que le secteur du Grillenbreit est desservi par la ligne E, assurant toutes deux une liaison directe vers le centre-ville et la gare de Colmar. Ces lignes offrent déjà des fréquences soutenues à l'échelle de l'agglomération, de l'ordre de 15 minutes pour la ligne C et 30 minutes pour la ligne E. Le plan privilégie aujourd'hui la consolidation et la fiabilité de ces lignes, dont la fréquence doit rester cohérente avec la fréquentation	Pas commentaire supplémentaire de la commission d'enquête concernant l'ambition du PDM, déjà évoquée dans les observations 1 et 2.
-----------------------------------	---	--	---	---

			réelle.	
N° 11 RN	10/06/26 S.J. Colmar	Je me réjouis de voir enfin apparaître la question de la logistique urbaine durable dans le Plan de Mobilité. La reconnaissance des enjeux liés au transport de marchandises et l'ouverture vers une politique de logistique urbaine sont des signaux positifs. La cyclologistique représente une véritable opportunité pour réduire les nuisances, la congestion et les émissions tout en soutenant l'économie locale. En revanche, je suis particulièrement surpris par le manque d'ambition affiché concernant les parts modales. Viser seulement 12 % de déplacements à vélo en 2036,	Plusieurs éléments du Plan de Mobilité méritent d'être rappelés afin d'éclairer les différents points soulevés. Tout d'abord, concernant la cyclologistique, la remarque est pertinente. Le Plan de Mobilité marque effectivement une évolution importante en reconnaissant explicitement les enjeux liés à la logistique urbaine et au transport de marchandises. Le plan ouvre désormais la voie à une réflexion sur des solutions alternatives aux livraisons conventionnelles, notamment pour les derniers kilomètres, parmi lesquelles la cyclologistique pourra trouver sa	Aucun commentaire.

		contre 10 % aujourd'hui, revient à considérer qu'en plus de dix ans d'investissements et d'actions, la pratique du vélo n'augmentera que marginalement. Pour un territoire plat, compact et favorable à la pratique cyclable comme Colmar Agglomération, cet objectif paraît davantage relever de la gestion prudente que d'une réelle volonté de transformation des mobilités. Face aux enjeux climatiques, sanitaires et énergétiques actuels, il est difficile de comprendre pourquoi le territoire se fixe des objectifs aussi modestes. Un Plan de Mobilité devrait être un document de projection et d'ambition, pas simplement l'accompagnement des tendances existantes. À ce stade, les ambitions affichées pour le vélo semblent en décalage avec les discours régulièrement tenus sur la transition écologique et le développement des mobilités actives. La prise en compte de la	place lorsque les conditions économiques et logistiques seront réunies. Il s'agit d'un axe nouveau à l'échelle du territoire, appelé à se développer progressivement en lien avec les acteurs économiques, les commerçants et les opérateurs de transport. Concernant l'ambition affichée pour le vélo, il convient de replacer les objectifs dans leur contexte. L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) réalisée en 2025 et dont les résultats ont été publiés en 2026, permet de disposer de données plus récentes et conforte Colmar Agglomération dans les orientations inscrites au sein du Plan de Mobilité. Les résultats de l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) montrent que la pratique cyclable atteint environ 6 % des déplacements à l'échelle de l'agglomération et jusqu'à 7 % dans la ville-centre, ce qui constitue un niveau relativement élevé pour une agglomération de cette taille, bien qu'inférieur au chiffre de 10% établi	
--	--	---	--	--

		cyclologistique est une avancée. Il serait regrettable qu'elle soit l'un des rares sujets sur lesquels ce plan ose regarder plus loin que l'existant.	par l'INSEE lors du recensement de la population 2018 qui a été utilisé dans le diagnostic initial du territoire. L'enquête souligne également que Colmar Agglomération apparaît déjà bien positionnée pour les mobilités actives par rapport à d'autres territoires comparables. Par ailleurs, l'objectif du Plan de Mobilité ne consiste pas à prolonger mécaniquement les tendances actuelles, mais à s'appuyer sur un diagnostic lucide des obstacles qui limitent encore le développement de la pratique cyclable. Ce diagnostic identifie notamment des discontinuités dans les itinéraires, des franchissements insuffisamment sécurisés, des ruptures de parcours entre les communes et plusieurs points noirs en matière de sécurité. Tant que ces freins structurels ne sont pas levés, il est difficile d'envisager une augmentation très rapide de la part modale du vélo. Le choix retenu est donc celui d'une trajectoire crédible, fondée sur des	
--	--	--	---	--

			réalisations concrètes. Avant d'attendre une progression importante des usages, il est nécessaire de créer les conditions de cette progression : sécuriser les axes structurants, compléter le maillage cyclable, améliorer les franchissements, développer le stationnement vélo et faciliter l'intermodalité avec les transports collectifs. Les évolutions de parts modales ne sont alors plus seulement des objectifs théoriques mais la conséquence attendue d'investissements effectivement réalisés. Le potentiel du territoire est réel, mais il convient également de prendre en compte certaines spécificités locales. Si Colmar bénéficie d'un relief favorable et d'une ville-centre relativement compacte, l'agglomération est également caractérisée par une forte périurbanisation. Les données de l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) montrent que les flux quotidiens sont largement diffus	
--	--	--	--	--

			entre Colmar et les communes périphériques et que la voiture reste aujourd'hui le mode dominant pour les déplacements domicile-travail. Elles montrent également qu'une part importante des kilomètres parcourus est liée à des déplacements plus longs entre communes ou vers les pôles d'emploi extérieurs. Cela ne signifie pas qu'un report modal important soit impossible, mais qu'il nécessite des aménagements structurants et un temps d'adaptation des pratiques. La transition vers des mobilités plus durables est un processus progressif qui repose autant sur les infrastructures que sur l'évolution des habitudes de déplacement. Enfin, il convient de rappeler que l'ambition d'un Plan de Mobilité ne se mesure pas uniquement à un chiffre de part modale. Elle se mesure également aux actions effectivement programmées et financées. Le plan prévoit ainsi la mise en œuvre d'un schéma cyclable	
--	--	--	---	--

			à l'échelle de l'agglomération, l'accompagnement des communes dans leurs projets, la sécurisation des itinéraires structurants, le développement du stationnement vélo, l'amélioration des connexions avec les transports collectifs et le soutien aux nouvelles pratiques de mobilité. L'objectif est de construire un écosystème favorable au vélo plutôt que de fixer des objectifs élevés sans disposer des leviers permettant de les atteindre. Ainsi, loin de traduire un manque de volonté, le parti pris du Plan de Mobilité est de privilégier une ambition opérationnelle et réalisable. La transformation des mobilités ne résulte pas seulement d'objectifs affichés ; elle repose avant tout sur la capacité à traiter concrètement les freins identifiés et à créer les conditions d'un report modal durable. C'est précisément cette logique qui sous-tend les actions proposées dans le plan.	
--	--	--	---	--

N° 12 RN	13/06/26 C.S. Turckheim	Bonjour, Je vais travailler quotidiennement à Colmar en vélo depuis Turckheim et l'absence de piste cyclable directe entre Turckheim et la station essence Leclerc est très dangereuse pour tous les deux roues. La pseudo route qui passe par Olry n'est pas mieux car c'est un détour chaotique et aux heures ouvrables les camions sortent comme des missiles et nous insulte presque...Une vraie piste cyclable serait la bienvenue.	Concernant le réseau de pistes cyclables, le diagnostic mené par Colmar Agglomération a relevé l'existence de discontinuités du réseau, de conflits d'usage et de problématiques de sécurité sur certains axes majeurs. C'est précisément pour lever ces freins que le Plan de Mobilité prévoit plusieurs actions : développement du maillage cyclable, sécurisation des franchissements, requalification des pénétrantes et amélioration du partage de la voirie. Par ailleurs, la phase 2 du schéma directeur cyclable de Colmar Agglomération (2027-2032), qui sera entérinée par les élus en septembre prochain, intègre notamment des projets d'aménagement visant à connecter Turckheim et Logelbach en passant par le chemin du Heilgass, la rue des Prés et la route d'Eguisheim. Ceux-ci permettront d'améliorer sensiblement la sécurité des cyclistes sur cet itinéraire.	Ce point est pris en compte dans le PDM et la réponse apportée par Colmar Agglomération est claire et détaillée.
N° 13 RN	13/06/26 E.L.	Il serait intéressant d'avoir des trains ou bus	L'amplitude horaire des bus de la ligne A et de la ligne C desservant	Pas de commentaire.

	Turckheim	pour pouvoir prendre les 1ere ter ou tgv qui partent de Colmar.	Turckheim n'est peut-être pas suffisante pour rejoindre la gare de Colmar à temps pour prendre les premiers TGV et TER matinaux, mais la ligne ferrée Metzeral-Colmar s'arrête à Turckheim et permet d'être en gare de Colmar à 5h40, ce qui permet de prendre des TER ou TGV très tôt en gare de Colmar.	
N° 14 RN	16/06/26 A.S. Colmar	Je tiens tout d'abord à remercier la municipalité concernant le travail réalisé pour la promotion des mobilités douces (pistes cyclables, stationnement velo, navette électrique gare - centre -ville, refonte du réseau Trace ...). Il subsiste cependant quelques points qui doivent retenir l'attention de nos élus locaux : - PISTE CYCLABLE DE L'AVENUE DE L'EUROPE très dangereuse au niveau de l'insertion des vélos et trotinettes sur les rond- points du parcours.	Colmar Agglomération remercie l'auteur de cette contribution pour son appréciation des actions déjà engagées en faveur des mobilités durables, qu'il s'agisse du développement des aménagements cyclables, du stationnement vélo, de la navette électrique du centre-ville ou encore de la refonte du réseau TRACE. Concernant les problématiques évoquées sur l'avenue de l'Europe, ainsi que plus largement sur certains axes structurants du territoire, il convient de rappeler que le Plan de Mobilité n'a pas vocation à traiter directement les questions de sécurité routière relevant du contrôle, de la police de la circulation ou de la lutte contre les	Réponse très complète apportée à cette observation. Cependant le porteur de projet ne répond pas directement à la proposition de créer deux grands axes cyclables traversants nord-sud et est-ouest.

		Une présence policière plus régulière est nécessaire au vu du comportement imprudent et de la vitesse excessive de certains automobilistes. - Nombreux RODEOS en fin d'après-midi, soirée et nuit sur l'Avenue du Docteur Albert Schweitzer, Avenue de l'Europe et Route d'Ingersheim occasionnant des nuisances sonores et rendant ses axes dangereux, notamment pour les utilisateurs fragiles (2 roues, trotinettes, piétons et en particulier les enfants et écoliers ...). Là encore, une présence policière est nécessaire pour endiguer ce phénomène, les contrevenants n'ayant cure des très nombreux ralentisseurs sur ces axes ou de la vidéo-surveillance. - Les efforts pour AMENAGER des pistes	infractions. Ces missions relèvent principalement des forces de l'ordre et des autorités compétentes en matière de police de la circulation. Pour autant, les préoccupations exprimées rejoignent en partie les constats établis dans le diagnostic du Plan de Mobilité. Celui-ci met en évidence que le développement des mobilités actives peut être freiné par plusieurs facteurs : des discontinuités dans les itinéraires cyclables, des intersections ou franchissements perçus comme insuffisamment sécurisés, ainsi que des conflits d'usage entre les différents usagers de la voirie. Le Plan de Mobilité prévoit précisément de poursuivre l'amélioration du réseau cyclable de l'agglomération. L'objectif est de renforcer la continuité des itinéraires, de sécuriser les points singuliers du réseau, d'améliorer les franchissements et d'apaiser lorsque cela est possible les conditions de circulation sur les axes les plus fréquentés. Ces aménagements	
--	--	--	---	--

		cyclables et des arcs pour le stationnement vélo doivent être maintenu. Ces efforts permettront, à mon sens, de rendre la mobilité plus agréable et éco-responsable sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, améliorant encore la qualité de vie de ses habitants et l'attractivité du (très agréable) pays colmarien.	visent à rendre la pratique du vélo plus sûre, plus confortable et plus accessible pour tous les publics, notamment les familles, les enfants et les usagers les plus vulnérables. S'agissant des comportements dangereux signalés, notamment les excès de vitesse ou les rodéos urbains, ces phénomènes constituent effectivement des sources de nuisances et peuvent générer un sentiment d'insécurité pour les riverains comme pour les usagers des modes actifs. Ces missions relèvent à nouveau des forces de l'ordre et des autorités compétentes en matière de police de la circulation. Enfin, la remarque relative à la poursuite des investissements en faveur des pistes cyclables et du stationnement vélo rejoint pleinement les orientations du Plan de Mobilité. Celui-ci prévoit de poursuivre le développement du maillage cyclable à l'échelle de l'agglomération, d'accompagner les communes dans leurs projets d'aménagements, de	
--	--	---	--	--

			renforcer l'offre de stationnement sécurisé et de favoriser l'intermodalité avec les transports collectifs. Cette démarche s'inscrit dans une volonté de long terme consistant à offrir aux habitants des alternatives crédibles à l'automobile pour les déplacements du quotidien. Ainsi, même si le Plan de Mobilité n'est pas l'outil destiné à traiter les problématiques de contrôle routier ou de police de la circulation, il contribue directement à améliorer les conditions de sécurité objective et de sécurité ressentie grâce à une meilleure conception des aménagements, à la résorption des points noirs identifiés et à la poursuite du développement des infrastructures dédiées aux mobilités actives.	
--	--	--	---	--

N° 15 RN	16/06/26 D.D. Ingersheim	Je tiens à signaler que les axes D415 et D417 ainsi que la route entre Turckheim et Colmar sont régulièrement le théâtre de véritables courses de vitesse à des heures tardives de la nuit. Cela entraîne de très fortes nuisances sonores, surtout l'été lorsque les fenêtres sont ouvertes la nuit.. Sinon, le nouveau plan de la Trace est bien, les bus sont plus réguliers pour les communes avoisinantes de Colmar Plus de piste cyclable également, mais il manque encore quelques stationnements vélo en centre-ville et près de la gare de Colmar.	Colmar Agglomération remercie l'auteur de cette contribution pour son retour positif sur les évolutions récentes du réseau TRACE et sur les efforts engagés en faveur des mobilités cyclables. Ces observations témoignent de l'importance accordée par les habitants à l'amélioration continue des solutions de déplacement proposées sur le territoire. Concernant les nuisances et comportements dangereux signalés sur les RD415, RD417 ainsi que sur l'axe reliant Turckheim à Colmar, il convient de rappeler que le Plan de Mobilité n'a pas vocation à traiter directement les problématiques de contrôle routier, de vitesse excessive ou de sécurité publique, lesquelles relèvent principalement des services de police et de gendarmerie compétents. Les phénomènes de rodéos urbains, d'excès de vitesse ou de nuisances sonores constituent des enjeux de sécurité routière qui dépassent le champ d'intervention du document de planification.	Le Plan de Mobilité n'a pas vocation à remplacer les missions de police ou de contrôle routier, qui relèvent des autorités compétentes. Cependant, il intègre pleinement les enjeux de sécurité des déplacements et introduit une réflexion nouvelle sur la logistique urbaine durable.
----------	--	---	---	---

			Néanmoins, les préoccupations exprimées rejoignent plusieurs constats établis dans le diagnostic du Plan de Mobilité. L'enquête mobilité et les analyses réalisées mettent en évidence le rôle structurant des grands axes de circulation dans l'agglomération ainsi que la nécessité d'améliorer les conditions de cohabitation entre les différents usagers de la voirie. C'est pourquoi plusieurs actions prévues dans le Plan de Mobilité concernent directement les axes structurants du territoire, parmi lesquels figurent les corridors de circulation desservis par les RD415 et RD417. Les interventions envisagées visent notamment à améliorer la sécurité des traversées, à réaménager certains carrefours, à renforcer les continuités cyclables et à mieux prendre en compte les besoins des piétons et des cyclistes dans la conception de l'espace public. La question du stationnement vélo évoquée dans la contribution constitue également un enjeu	
--	--	--	--	--

			identifié par le Plan de Mobilité. Le développement des mobilités cyclables repose non seulement sur la qualité des itinéraires mais aussi sur la possibilité de stationner son vélo de manière simple, sécurisée et à proximité des principaux pôles d'attractivité. Le centre-ville et le secteur de la gare figurent naturellement parmi les lieux où les besoins sont les plus importants. Le Plan de Mobilité prévoit ainsi de poursuivre le déploiement de stationnements vélos sécurisés afin d'accompagner le développement des usages et de favoriser l'intermodalité entre le vélo, les transports collectifs et le train. Par ailleurs, le pôle d'échanges multimodal de la gare de Colmar constitue un site stratégique à l'échelle de l'agglomération. Le Plan de Mobilité prévoit sa requalification afin d'améliorer l'organisation des flux et les correspondances entre les différents modes de transport. Cette démarche doit permettre de mieux articuler les usages ferroviaires, les	
--	--	--	---	--

			transports collectifs urbains, les mobilités actives et les autres solutions de déplacement, tout en améliorant la qualité des espaces publics autour de la gare. Enfin, les efforts engagés ces dernières années en matière de réseau cyclable ont vocation à se poursuivre. Le diagnostic du Plan de Mobilité identifie encore plusieurs discontinuités, des points de conflit et des améliorations possibles dans le maillage du territoire. Les actions prévues visent précisément à renforcer la continuité des itinéraires, à sécuriser les points sensibles et à développer progressivement un réseau cyclable plus cohérent à l'échelle de l'agglomération. Cette stratégie s'inscrit dans une logique de long terme consistant à offrir aux habitants des alternatives toujours plus attractives à l'automobile pour les déplacements du quotidien, tout en contribuant à l'amélioration du cadre de vie et de l'attractivité du territoire.	
--	--	--	---	--

N° 16 RN	19/06/26 D.F. Turckheim	J'aimerais bien qu'on développe les itinéraires cyclables, et notamment qu'on dote Colmar de traversées sécurisées et balisées dans les principales directions (au moins un axe nord-sud et un axe est-ouest) Cela n'existe pas aujourd'hui.	Concernant le réseau de pistes cyclables, le diagnostic mené par Colmar Agglomération a effectivement relevé l'existence de discontinuités du réseau, de conflits d'usage et de problématiques de sécurité sur certains axes majeurs. C'est précisément pour lever ces freins au développement de la pratique cyclable que le Plan de Mobilité prévoit plusieurs actions structurantes : développement du maillage cyclable à l'échelle intercommunale, sécurisation des franchissements, requalification des pénétrantes d'agglomération et amélioration du partage de la voirie, en particulier sur les grands axes aujourd'hui fortement dominés par la circulation automobile. Ces orientations seront notamment mises en œuvre dans le cadre de la seconde phase du Schéma Directeur Cyclable de Colmar Agglomération (2027-2032), dont l'objectif est d'assurer une meilleure continuité des itinéraires et de rendre les déplacements à vélo plus sûrs et plus	Réponse apportée complète et précise. Pas de commentaire supplémentaire de la commission d'enquête. Les contributions recueillies montrent une attente forte des habitants pour une accélération de la transition vers des mobilités plus durables.
----------	-------------------------------	---	---	---

			attractifs pour les trajets du quotidien. Par ailleurs, il convient de souligner que, depuis plusieurs années, l'ensemble des grands axes faisant l'objet d'opérations de réaménagement est désormais repensé pour mieux intégrer les modes actifs. Les projets de voirie ne sont plus conçus uniquement sous l'angle de la circulation automobile mais cherchent à rééquilibrer l'espace public au profit des cyclistes et des piétons lorsque cela est techniquement possible. Le réaménagement récent de la route de Wintzenheim constitue à ce titre un exemple concret de cette évolution, avec une meilleure prise en compte des déplacements à vélo et des cheminements piétons dans l'organisation de l'espace public. Cette démarche traduit une évolution progressive mais réelle des pratiques d'aménagement du territoire. L'objectif n'est pas seulement de créer de nouvelles pistes cyclables, mais également de transformer	
--	--	--	--	--

			progressivement les grands axes structurants pour offrir des itinéraires plus continus, plus lisibles et plus sécurisés. C'est cette approche qui permettra, à terme, de favoriser un développement durable de la pratique du vélo sur l'ensemble de l'agglomération et de répondre aux attentes exprimées en matière de sécurité et de confort des déplacements	
N° 17 RN	20/06/26 S.L. Turckheim	Le DPM présenté est exhaustif et sérieux, et traduit une réelle volonté d'avancer. Toutefois, les objectifs affichés paraissent particulièrement peu ambitieux au regard des enjeux actuels. À titre d'exemple, la part modale de la marche passerait de moins de 17 % en 2012 à seulement 18 % en 2036. Un gain d'à peine un point en près d'un quart de siècle interroge légitimement sur le niveau d'ambition du projet. Concernant les mobilités douces, et plus	Le diagnostic établi dans le Plan de Mobilité confirme une grande partie des constats formulés dans cette contribution. Il met notamment en évidence que le développement des mobilités actives est aujourd'hui freiné par plusieurs facteurs : des discontinuités dans les itinéraires cyclables, un maillage encore incomplet à l'échelle intercommunale, des difficultés de franchissement de certains obstacles ou infrastructures et plusieurs points de sécurité à améliorer sur les axes structurants. La stratégie et les actions proposées dans le Plan de Mobilité découlent directement de ce	Pas de commentaire par rapport à l'ambition du PDM, qui se veut réaliste et évolutif.

		particulièrement les aménagements cyclables, il est important de rappeler que de nouvelles pratiques se sont largement développées depuis une dizaine d'années : vélos à assistance électrique, trottinettes électriques et autres modes de déplacement décarbonés connaissent une progression constante. Force est de constater que les infrastructures n'ont pas suivi cette évolution, créant aujourd'hui un déficit important d'aménagements sécurisés. Faute d'avoir suffisamment anticipé ces évolutions, il est désormais urgent d'agir. Résidant à Turckheim, commune particulièrement appréciée des cyclotouristes, je ne peux que constater le manque flagrant de liaisons cyclables sécurisées. Je pense notamment à la	constat. Concernant le niveau d'ambition affiché pour les parts modales, il convient de rappeler que le choix retenu est celui d'une trajectoire progressive mais réaliste. Les résultats de l'enquête mobilité montrent que les habitudes de déplacement évoluent lentement et que les reports modaux ne se décrètent pas. L'augmentation de la pratique de la marche ou du vélo dépend avant tout de l'amélioration concrète des conditions de déplacement. C'est pourquoi le Plan de Mobilité fait le choix de traiter prioritairement les freins structurels identifiés : continuités d'itinéraires, sécurité des déplacements, lisibilité du réseau, qualité des aménagements et intermodalité. L'objectif est de créer les conditions d'une progression durable des usages plutôt que d'afficher des objectifs qui ne reposeraient pas sur des réalisations effectives. S'agissant plus particulièrement des	
--	--	--	---	--

		liaison Turckheim–Logelbach. Aujourd'hui, la majorité des cyclistes et utilisateurs de trottinettes empruntent la route départementale limitée à 70 km/h, avec les risques que cela comporte. Cet axe connaît également une fréquentation piétonne croissante, comme en témoignent les sentiers informels qui se sont progressivement créés dans les parcelles viticoles bordant la départementale. La création d'une liaison cyclable et piétonne sécurisée apparaît donc comme une nécessité. Il convient également de s'interroger sur l'absence d'une liaison sécurisée entre Turckheim et Wintzenheim, pourtant deux communes voisines. Sauf erreur de ma part, un tel projet serait envisagé depuis plusieurs années. La route de Wettolsheim, particulièrement étroite et	aménagements cyclables, il convient également de souligner que le territoire n'est pas resté inactif ces dernières années. Le Schéma communautaire des pistes cyclables 2020-2026 de Colmar Agglomération a permis d'investir près de 3,3 millions d'euros dans la réalisation d'aménagements cyclables sur le territoire. Ces investissements ont notamment contribué à améliorer certaines liaisons structurantes et à renforcer progressivement le maillage du réseau. Les réalisations récentes citées dans la contribution, telles que la passerelle de la Confluence, témoigne de cette dynamique déjà engagée. Les problématiques évoquées concernant les liaisons Turckheim–Logelbach et Turckheim–Wintzenheim sont clairement identifiées. Le diagnostic met en évidence la nécessité de renforcer les connexions entre les communes de l'agglomération et d'assurer une meilleure continuité des itinéraires cyclables sur certains	
--	--	---	---	--

		peu sécurisante pour les usagers vulnérables, ne constitue pas une alternative satisfaisante. Dans un contexte de dérèglement climatique, il paraît également essentiel d'intégrer davantage la question du confort d'usage. Les déplacements à pied et à vélo doivent pouvoir s'effectuer autant que possible à l'ombre, notamment lors des épisodes de fortes chaleurs appelés à se multiplier. Même si cette problématique peut sembler complexe à traiter dans certains secteurs viticoles, une réflexion de long terme mérite d'être engagée dès aujourd'hui pour les générations futures. Enfin, à l'échelle de l'agglomération colmarienne, les discontinuités dans les itinéraires cyclables demeurent nombreuses.	axes départementaux aujourd'hui peu favorables aux modes actifs. Le Plan de Mobilité prévoit explicitement la poursuite du schéma cyclable intercommunal, l'amélioration des franchissements et un travail spécifique sur les itinéraires structurants reliant les principaux pôles de vie, d'emplois et de services. Ces enjeux constitueront un volet important du futur Schéma Directeur Cyclable de Colmar Agglomération pour la période 2027-2032. Ils permettront notamment d'évaluer et de prioriser les liaisons qui présentent aujourd'hui les besoins les plus marqués en matière de sécurité et de continuité. La remarque relative aux nouvelles pratiques de mobilité mérite également d'être soulignée. Le développement des vélos à assistance électrique, des trottinettes et d'autres modes décarbonés modifie progressivement les usages et élargit le périmètre des déplacements pouvant être réalisés	
--	--	---	---	--

		Certaines réalisations récentes, telles que la passerelle de la Confluence ou la rénovation du pont des Américains, constituent des avancées importantes qu'il convient de saluer. Néanmoins, beaucoup reste encore à faire pour disposer d'un réseau cohérent, continu et réellement attractif."	autrement qu'en voiture. Le Plan de Mobilité intègre cette évolution en visant non seulement le développement des infrastructures cyclables mais également une meilleure prise en compte des mobilités actives dans l'ensemble des projets d'aménagement et de requalification de l'espace public. Concernant le confort d'usage et l'adaptation aux épisodes de fortes chaleurs, le sujet est effectivement appelé à prendre une importance croissante dans les années à venir. Ces aspects pourront être approfondis lors de la conception opérationnelle des futurs projets, en particulier dans les secteurs urbains où les marges de manœuvre sont les plus importantes. L'ambition du Plan de Mobilité est ainsi de construire progressivement un réseau cyclable cohérent, continu et sécurisé à l'échelle de l'agglomération. Cette ambition repose sur des investissements concrets et sur une programmation opérationnelle, dans la continuité des	
--	--	--	---	--

			3,3 M€ déjà consacrés au développement des aménagements cyclables au cours du Schéma communautaire 2020-2026, afin de créer les conditions d'une évolution durable des pratiques de déplacement.	
N° 18 RN	20/06/26 Y.D. Turckheim	Re-déplacer la station Service du rond point Sipp : comment avoir créé une difficulté ; difficulté qui sera accentuée par le réaménagement de ""la friche de Turckheim"" et ses nouveaux flux. Faire des pistes cyclables, oui, mais les sécuriser : là, il y a du travail (osez les tester à vélo...)! Rendez les trottoirs aux piétons, trottoirs qui, trop souvent deviennent le territoire des voitures.	Concernant le déplacement de la station-service située au niveau du rond-point SIPP, il convient de préciser que cette installation relève d'une propriété privée exploitée par l'enseigne E.Leclerc. Son implantation, son éventuel déplacement ou sa réorganisation relèvent donc principalement des choix du propriétaire et des procédures administratives applicables. Colmar Agglomération n'est pas décisionnaire sur le sujet. Concernant le réseau de pistes cyclables, le constat formulé rejoint largement celui établi par le diagnostic du Plan de Mobilité. Celui-ci a mis en évidence l'existence de	Le maître d'ouvrage apporte une réponse argumentée permettant de clarifier les objectifs poursuivis.

		Des parking gratuits à l'extérieur... et réapprendre aux gens (hors dépendance) à marcher.	discontinuités du réseau, de conflits d'usage et de problématiques de sécurité sur plusieurs axes structurants de l'agglomération. C'est précisément pour répondre à ces difficultés que le Plan de Mobilité prévoit un ensemble d'actions visant à développer le maillage cyclable, sécuriser les franchissements, améliorer les continuités d'itinéraires et renforcer le partage de la voirie entre les différents modes de déplacement. La question de la sécurisation des aménagements est au cœur des réflexions engagées. L'objectif n'est pas seulement d'augmenter la longueur du réseau cyclable mais également d'en améliorer la qualité, la lisibilité et le niveau de sécurité afin qu'il puisse être utilisé par tous les publics, y compris les usagers les moins expérimentés. S'agissant de l'occupation de l'espace public, le constat concernant l'utilisation parfois inappropriée des trottoirs est également partagé. Le Plan de Mobilité vise précisément à	
--	--	--	---	--

			favoriser un meilleur équilibre entre les différents usages de la voirie en redonnant toute leur place aux piétons, qui demeurent le mode de déplacement le plus universel. Concernant le stationnement, il convient de rappeler que le Plan de Mobilité n'a pas vocation à se substituer aux communes dans la définition de leur politique tarifaire ou réglementaire en matière de stationnement. Néanmoins, la question du stationnement périphérique est bien prise en compte dans les réflexions engagées. Le Plan prévoit notamment le développement de solutions de type parkings-relais afin de faciliter l'accès aux transports collectifs et de limiter la pression automobile dans les secteurs centraux les plus fréquentés. Par ailleurs, plusieurs parkings en ouvrage situés à Colmar proposent déjà des tarifs attractifs pour le stationnement de longue durée, avec notamment des formules journalières à coût réduit permettant de limiter le recours au stationnement en surface.	
--	--	--	--	--

N° 19 RN	22/06/26 B.E. Wettolsheim	Constat : la route de Wintzenheim et son prolongement sur l'avenue du général de Gaulle ont été remises à neuf il y a 1 à 2 ans. La réalisation qui en résulte : une piste cyclable ramenée « au bord » des voitures... Cette transformation a créé une situation plus dangereuse pour les cyclistes que la version précédente. Il existe d'autres solutions qui « éloignent » les cyclistes des voitures... à titre d'exemple, la rue principale de Wintzenheim (Rte de Colmar et Fbg des Vosges) ont été rénovées, mais cette réalisation a permis de placer une bande verte entre la piste cyclable et	La configuration de cet aménagement qui a été réalisé sous maîtrise d'ouvrage communale et non par Colmar Agglomération répond à des contraintes d'emprise et de fonctionnement propres à cet axe. Le choix dépend de 3 critères principaux : le trafic automobile, la vitesse réelle des véhicules et le flux de cyclistes ; il n'est pas possible de généraliser des pistes cyclables séparées partout, celles-ci dépendant de la largeur disponible et des usages de la voirie. Par ailleurs, la sécurité ne repose pas uniquement sur les aménagements en tant que tels, mais aussi sur le comportement des usagers qui les empruntent. En l'espèce, le choix d'un aménagement de type bande cyclable, en interface avec la chaussée, s'inscrit dans une logique classique visant à rendre les cyclistes plus visibles et prioritaires, notamment aux giratoires, réduire la vitesse des véhicules et mieux partager la voirie. Contrairement à ce qui est indiqué, ce type d'aménagement ne dégrade pas	Pas de commentaire.
----------	---------------------------------	--	--	---------------------

		la chaussée de voitures... Merci.	la sécurité : il vise au contraire à apaiser la circulation et renforcer l'attention des automobilistes. Les aménagements avec séparation (type bande végétalisée), comme à Wintzenheim, restent pertinents lorsque les conditions le permettent, mais ne peuvent être reproduits systématiquement sur l'ensemble du réseau.	
N° 20 RN	22/06/26 O.C. Muntzenheim	Muntzenheim est très mal desservie par la TRACE. Le prolongement de la ligne E, jusqu'au village, permettrait une plus grande indépendance de nos jeunes (aller au collège et surtout au centre ville de Colmar).	Muntzenheim n'est pas exclue du réseau de transport en commun de Colmar Agglomération : la commune est bien desservie par FlexiTrace, le service de transport à la demande de la Trace. Ce service permet de répondre à la demande des habitants de Muntzenheim et de rejoindre Colmar rapidement, sur réservation jusqu'à une heure avant le départ, et ce dans une large plage horaire. Surtout, il a un avantage majeur par rapport à une ligne classique : il s'adapte à la demande là où un bus régulier impose un parcours et des	La commission d'enquête prend acte de l'engagement du maître d'ouvrage et considère que cette évolution constitue une réponse adaptée à l'observation formulée. Néanmoins, elle renvoie aux observations 5 et 7 et à ses commentaires à leur propos concernant la desserte de Muntzenheim.

			horaires fixes. Prolonger la ligne E jusqu'à Muntzenheim avec une fréquence élevée qui conviendrait à tous les publics, représenterait un coût d'exploitation très important (véhicules, conducteurs, carburant, maintenance...), sans pour autant répondre de manière plus qualitative aux besoins de habitants. Par ailleurs, les actions du Plan de Mobilité prévoient de renforcer d'autres modes de déplacements qui peuvent compléter l'offre de la TRACE. Le réseau de pistes cyclables a notamment déjà été étendu jusqu'à Muntzenheim et permet aux jeunes de la commune de rejoindre le collège de Fortschwihr à vélo en toute sécurité.	
--	--	--	--	--

N° 21 RN	23/06/26 D. H. Colmar	Ce plan mobilité manque vraiment d'ambition au regard des enjeux actuels de la société. La ville de Colmar et plus largement l'agglomération devrait se positionner comme leader national des mobilités douces. Géographie et Météo idéale à Colmar ... Donc selon ce plan on vise encore 60% de part modale pour l'automobile dans 10 ans en 2036. Pour mémoire, un automobiliste seul dans sa voiture pollue plus au km qu'un passager en avion. Car les valeurs des émissions en voiture sont faite avec 2,3 passagers. Colmar place sont objectif pour les cycles à	Sur la réduction de la part de la voiture de 68 % à 60 % Le Plan de Mobilité ne traduit pas un manque d'ambition mais un choix de réalisme et d'efficacité. Le diagnostic réalisé à l'échelle de l'agglomération met en évidence plusieurs caractéristiques fortes du territoire : une périurbanisation importante, des flux de déplacements très dispersés entre les communes et une place encore prépondérante de l'automobile dans les trajets du quotidien. L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) de 2025 montre ainsi que les trajets domicile-travail sont aujourd'hui réalisés à 68 % en voiture et que les déplacements automobiles demeurent très compétitifs en raison de niveaux de congestion globalement modérés comparativement à ceux observés dans les grandes métropoles. Dans ce contexte, réduire la part de la voiture de 68 % à 60 % ne constitue pas une évolution marginale. Cela représente une baisse de près de	Aucun commentaire supplémentaire par rapport au manque d'ambition du PDM qui se veut réaliste avec des objectifs de mise en œuvre possibles.
----------	--------------------------	---	--	---

		12% dans 10 ans !!!! Une progression de 2% sur des chiffres déjà bien anciens. C'est en rupture totale avec les autres villes Alsaciennes, ou de nombreuses villes de taille similaire française qui visent au minimum 20%, souvent plus, et pas pour 2036 mais pour 2030. Freiburg en Breisgau est déjà à plus de 30% aujourd'hui !!!! Cet objectif de part modale du vélo à l'horizon 2036 de 12% est RIDICULE. Avec un tel plan, nos élus veulent faire de Colmar la capitale de la bagnole, avec une fluidité de trafic exemplaire, des doubles voie de type autoroute au centre ville, des zones vertes (mais pour	10 % de son poids dans les déplacements domicile-travail et implique concrètement plusieurs milliers de trajets quotidiens reportés vers le vélo, la marche, les transports collectifs ou le covoiturage. Derrière cet objectif se trouvent des transformations lourdes portant à la fois sur l'offre de mobilité, les infrastructures, le stationnement, les comportements et l'organisation des déplacements. Par ailleurs, le Plan de Mobilité ne vise pas uniquement à réduire la part de la voiture mais également à réduire l'autosolisme. L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) montre que les trajets domicile-travail sont aujourd'hui très majoritairement réalisés seul dans son véhicule, avec un taux moyen d'occupation de seulement 1,03 personne par voiture. C'est pourquoi le plan prévoit le développement du covoiturage, l'amélioration des connexions entre les différents modes de déplacement, la création de parkings-relais, le renforcement de l'intermodalité avec	
--	--	--	---	--

		les voitures) des stationnement aux centre-ville au plus proche des commerces et des locations de meublés touristiques, le moins d'aménagement cyclable ou piéton pour ne pas nuire à cette fluidité du trafic automobile ... S'il vous plait, pensez plutôt à nos enfants et à l'héritage que vous souhaitez leur laisser. Alors REVOYEZ vos ambitions !	les transports collectifs ainsi que l'accompagnement des employeurs à travers les Plans de Mobilité Employeur. L'objectif est de proposer des alternatives concrètes à l'usage systématique de la voiture, tout en tenant compte du fait qu'une part importante des habitants, notamment dans les communes périphériques, continuera de dépendre de l'automobile pour certaines catégories de déplacements. Concernant la comparaison entre la voiture et l'avion, elle mérite d'être nuancée. Les émissions dépendent fortement des hypothèses retenues (distance parcourue, taux de remplissage, motorisation, type de trajet). Les données de référence publiées par l'ADEME et Carbone 4 et utilisées par de nombreux organismes spécialisés montrent néanmoins que, dans la majorité des situations, l'avion demeure nettement plus émetteur de gaz à effet de serre par passager-kilomètre que la voiture, même lorsque celle-ci	
--	--	---	--	--

			est utilisée par une seule personne. Il n'est donc pas possible d'affirmer de manière générale qu'un automobiliste seul pollue davantage qu'un passager aérien. Cette affirmation ne correspond pas aux ordres de grandeur généralement retenus par les organismes de référence. Sur l'objectif de 12 % pour le vélo L'objectif de progression du vélo doit être analysé à partir de la situation réelle du territoire et non uniquement au regard d'objectifs théoriques. L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) de 2025 montre que Colmar Agglomération bénéficie déjà d'une pratique cyclable relativement élevée comparativement à de nombreuses agglomérations françaises de taille comparable. La part modale du vélo atteint environ 6 % de l'ensemble des déplacements et près de 7 % dans la ville-centre. L'objectif fixé à 12 % ne représente donc pas une augmentation de seulement deux points par rapport à une	
--	--	--	---	--

			situation de départ à 10 %, mais une progression significative à l'échelle des pratiques actuelles, et sur le territoire de l'agglomération dans son entièreté. Cette évolution correspond à plusieurs milliers de déplacements quotidiens supplémentaires réalisés à vélo. Le diagnostic a également mis en évidence les principaux freins au développement de cette pratique : discontinuités du réseau, difficultés de franchissement, carrefours complexes, problèmes de sécurité ressentie et maillage encore incomplet entre les communes. Le choix du Plan de Mobilité consiste donc à traiter en priorité ces obstacles avant de miser sur une augmentation plus forte des usages. Cette démarche s'appuie sur l'idée qu'une part modale élevée est la conséquence d'aménagements efficaces, et non l'inverse. C'est d'ailleurs dans cette logique que Colmar Agglomération a déjà investi près de 3,3 millions d'euros dans le cadre du Schéma communautaire des	
--	--	--	--	--

			pistes cyclables 2020-2026 et qu'une nouvelle phase du Schéma Directeur Cyclable est prévue pour la période 2027-2032 afin de poursuivre le maillage du territoire et la sécurisation des itinéraires. Sur la comparaison avec Strasbourg, Fribourg-en-Brisgau ou d'autres villes Les comparaisons avec Strasbourg, Fribourg-en-Brisgau ou certaines villes françaises sont intéressantes mais doivent être replacées dans leur contexte. Ces territoires bénéficient de caractéristiques particulières : densités urbaines plus élevées, centralités plus marquées, réseaux cyclables construits depuis plusieurs décennies, politiques de limitation de la voiture engagées très tôt et investissements massifs et continus dans les transports collectifs et les infrastructures cyclables. À Fribourg, par exemple, la politique cyclable actuelle est le résultat de plusieurs dizaines d'années d'aménagements, de choix	
--	--	--	---	--

			d'urbanisme et de réorganisation de l'espace public. De même, Strasbourg construit son réseau cyclable structurant depuis plus de trente ans. À l'inverse, Colmar Agglomération est composée de vingt communes, avec une forte composante périurbaine et des déplacements dispersés. Les résultats de l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) montrent ainsi que les flux sont largement répartis entre Colmar et les communes périphériques et qu'une part importante des kilomètres parcourus est liée à des déplacements plus longs que ceux observés dans les centres urbains très denses. Cela ne signifie pas que Colmar ne doit pas progresser ; cela signifie que la trajectoire doit être construite à partir des réalités locales. Sur l'observation de vouloir faire de Colmar la « capitale de la voiture » Cette affirmation ne correspond pas au contenu du Plan de Mobilité. Le document comprend 32 actions	
--	--	--	--	--

			couvrant l'ensemble des modes de déplacement et prévoit notamment : - le développement du schéma cyclable communautaire ; - la sécurisation des itinéraires vélo ; - l'amélioration des franchissements ; - le développement du stationnement vélo ; - le renforcement des transports collectifs ; - le développement du covoiturage ; - l'amélioration de l'intermodalité ; - la création de solutions de stationnement-relais ; - la requalification progressive des espaces publics et de plusieurs pénétrantes urbaines ; - l'accompagnement des employeurs pour réduire l'usage individuel de la voiture. L'objectif poursuivi n'est donc pas de préserver à tout prix la place de l'automobile, mais de rééquilibrer progressivement les usages en développant des alternatives crédibles, adaptées aux réalités du territoire et aux besoins quotidiens de ses habitants. Le choix retenu est celui d'une transition progressive,	
--	--	--	---	--

			financée et opérationnelle, plutôt que celui d'objectifs très élevés qui ne seraient pas adossés à des moyens concrets de mise en œuvre.	
--	--	--	--	--

N° 22 RN	24/06/26 S.R. Colmar	Bonjour. Avec plus de 20.000 vélos subventionnés sur Colmar depuis 2008, ne vouloir atteindre que 12% de part modale réalisée à vélo n'est pas suffisant. L'argent public doit prouver son efficacité. Les colmariens ont "plébiscité" le vélo subventionné, qu'ils l'utilisent désormais, ça fait 18 ans qu'on devrait les voir sur les pistes cyclables. Prévoir plus d'arceaux de stationnement aussi et surtout les disséminer un peu partout dans l'agglomération, près des lieux publics (écoles, sports, parkings, etc.). Côté bus, considérant l'urbanisation de certains quartiers au Sud Est, voir si on ne peut pas prévoir le passage d'une ligne à proximité (la ligne F est déjà un bon signe pour le quartier Sud). Attention aussi à ne pas oublier les villages excentrés. La ligne dédiée à Walbach est une excellente idée pour ne pas isoler les habitants des commodités. Merci par avance de votre prise en compte.	Au-delà des aides à l'achat déjà mises en œuvre, le Plan de Mobilité entend favoriser l'usage du vélo en levant les freins identifiés à sa pratique. Parmi les actions concrètes qui sont prévues/en cours de mise en œuvre, on peut citer : la création de continuités cyclables, la mise en sécurité des cyclistes, l'aménagement de stationnements sécurisés, la mise à disposition d'équipements et de services... Le développement du stationnement vélo, notamment à proximité des équipements publics, fait bien partie des actions programmées. Toutefois, comme le souligne le diagnostic, la progression de la part modale ne dépend pas uniquement de l'offre publique. Elle repose aussi sur l'évolution des habitudes de déplacement. Les investissements créent les conditions, mais leur réussite suppose une appropriation par les usagers. Concernant les transports collectifs, le plan prévoit une consolidation du réseau TRACE, avec une attention	Pas de commentaire de la commission d'enquête.
----------	-------------------------	--	--	--

			portée aux secteurs en développement et aux communes périphériques, notamment via des solutions adaptées comme des services de transport à la demande. De cette manière, l'ensemble des communes de l'agglomération, même les plus excentrées, sont d'ores et déjà desservies par le réseau TRACE, que ce soit par une ligne régulière ou par le FlexiTrace. En résumé, le plan vise à transformer durablement les pratiques : l'offre et la qualité de services seront améliorées, afin de créer les conditions d'un changement durable des habitudes de déplacement dans la population.	
--	--	--	---	--

N° 23 RN	24/06/26 F.H. Colmar	Un plan de mobilité pour les 10 prochaines années, c'est bien. Une ambition si faible, c'est décevant. Alarmant même. En 10 ans, on espère 1 % de piétons et 2 % de cyclistes en plus !???? On avance à la vitesse d'un escargot en période de sécheresse.... Il me semble que, en dehors du fait, que évidemment, les objectifs doivent être revus à la hausse pour toutes les raisons qu'on connaît toutes et tous depuis au moins 20 ans, il est important d'encourager très fortement les citoyennes et citoyens qui utilisent encore leur voiture pour de courts trajets, à modifier leurs habitudes. (60% des trajets	Concernant l'augmentation des parts modales de la marche et du vélo : l'objectif peut paraître modeste à première vue, mais il doit être analysé au regard de la réalité des pratiques observées sur le territoire depuis plus de vingt ans. Les enquêtes de mobilité montrent que les parts modales évoluent lentement et que les changements d'habitude nécessitent des investissements importants et continus dans la durée. Ainsi, passer d'environ 9 % à 12 % pour le vélo représente une augmentation de près d'un tiers de sa part modale domicile-travail. À l'échelle de l'agglomération, cela correspond à plusieurs milliers de déplacements supplémentaires effectués quotidiennement à vélo. Ce n'est donc pas une évolution marginale mais une progression réelle qui suppose la réalisation d'aménagements structurants, la sécurisation des itinéraires et une amélioration sensible des conditions de circulation pour les cyclistes. Concernant les trajets courts réalisés en	La commission d'enquête constate que l'observation met en évidence une attente d'objectifs plus ambitieux en matière de développement des mobilités actives. Le maître d'ouvrage maintient toutefois que la stratégie retenue privilégie une montée en puissance progressive, fondée sur des investissements et des actions qu'il estime réalistes et adaptées aux caractéristiques du territoire. Aucun autre commentaire.
----------	-------------------------	---	--	---

		domicile-travail de moins de 5 km, sont effectués en voiture !! selon l'INSEE). Par exemple, en installant des compteurs à des endroits stratégiques, pour dénombrer les cyclistes et voir leur nombre augmenter. De manière générale, en appliquant les solutions présentes dans le dit Plan de Mobilité !!!	voiture : le constat est pleinement partagé. L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) de 2025 met en évidence qu'environ 60 % des déplacements de l'agglomération font moins de 3 kilomètres, ce qui correspond précisément aux distances pour lesquelles la marche et le vélo constituent les alternatives les plus pertinentes. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles le Plan de Mobilité comporte un ensemble cohérent de 32 actions visant à favoriser le report modal : poursuite du schéma cyclable, amélioration des continuités, sécurisation des franchissements, développement du stationnement vélo, apaisement de la circulation, amélioration des liaisons piétonnes, renforcement de l'intermodalité avec les transports collectifs ou encore développement du covoiturage. L'objectif est précisément de rendre les alternatives à la voiture plus attractives pour les déplacements du quotidien. Concernant l'incitation au changement	
--	--	--	---	--

			des comportements : le Plan de Mobilité repose sur une conviction simple : les habitants ne modifieront durablement leurs habitudes que si les alternatives sont crédibles, sûres et confortables. Les infrastructures ne créent pas à elles seules le changement de comportement, mais elles en sont la condition préalable. Une personne ne choisira pas le vélo si les itinéraires sont discontinus ou perçus comme dangereux ; demême, la marche ne progressera que si les cheminements sont confortables et les espaces publics adaptés. Le plan vise donc à créer les conditions matérielles du report modal avant d'en attendre les effets. L'évolution des parts modales dépendra ensuite de l'appropriation progressive de ces nouvelles possibilités par les habitants. Concernant les compteurs vélos et les outils de valorisation des usages : cette proposition rejoint pleinement les démarches actuellement mises en œuvre dans de nombreuses collectivités. Au-delà de leur	
--	--	--	--	--

			fonction de mesure, ces équipements ont également une dimension pédagogique puisqu'ils rendent visibles les pratiques cyclables et permettent de montrer concrètement leur progression. Ils constituent des outils intéressants pour suivre l'efficacité des politiques publiques, objectiver les évolutions de fréquentation et valoriser les investissements réalisés. Plus généralement, le Plan de Mobilité prévoit un suivi régulier de sa mise en œuvre à travers différents indicateurs permettant d'évaluer l'évolution des usages et d'ajuster les actions si nécessaire. Enfin, concernant l'ambition globale du plan : le document ne se limite pas à fixer des objectifs chiffrés. Son ambition réside également dans la programmation d'investissements et d'actions concrètes destinés à transformer progressivement les conditions de déplacement. L'expérience montre que les territoires qui enregistrent aujourd'hui les plus fortes parts	
--	--	--	--	--

			modales cyclables sont ceux qui ont maintenu des politiques constantes pendant plusieurs décennies. Le Plan de Mobilité s'inscrit dans cette logique de transformation progressive mais durable, en s'appuyant sur des actions réalisables, financées et adaptées aux réalités du territoire. L'objectif n'est pas uniquement d'afficher des chiffres élevés à horizon 2036, mais de mettre en place les conditions permettant d'atteindre durablement une pratique accrue de la marche et du vélo.	
N° 24 RN	26/06/26 CADREs Colmar et Environs	Objet : Contribution au plan de mobilité – Observations et propositions Monsieur le Président de Colmar Agglomération, Monsieur le Vice-Président au plan de mobilité et aménagements cyclables, Madame l'adjointe aux développement durable, aux milieux naturels et aux mobilités	Sur le niveau d'ambition des objectifs Colmar Agglomération remercie le CADREs pour la qualité de sa contribution, qui partage plusieurs constats figurant déjà dans le diagnostic du Plan de Mobilité et qui souligne à juste titre l'importance des	Pas de commentaires.

		douces de la Ville de Colmar. Le CADRes – Colmar et Environs salue le travail engagé dans le cadre de ce plan de mobilité. Le document présente plusieurs éléments intéressants, notamment en matière de structuration du réseau et de prise en compte des modes actifs. Nous notons également avec satisfaction certaines orientations qui pourront utilement être reprises et amplifiées. Cependant, un point majeur appelle notre vigilance : le niveau d'ambition du plan demeure très en deçà des enjeux actuels — climatiques, sanitaires, mais aussi sociaux et d'attractivité du territoire — en particulier au regard des objectifs fixés pour les mobilités actives. Ainsi, la progression prévue pour la marche, de 17 % à 18 % entre 2012 et 2036, apparaît très limitée, tout comme celle du vélo, qui ne passerait que de 10 % à 12 % entre 2012 et 2036. Ces évolutions timides ne permettent ni de répondre aux attentes croissantes des habitants, ni d'engager une véritable transformation des pratiques de déplacement à la	mobilités actives dans la transition écologique et l'amélioration du cadre de vie. Concernant le niveau d'ambition des objectifs, il convient de rappeler que ceux-ci ont été construits à partir d'un diagnostic objectif des pratiques de déplacement observées sur le territoire et des sources statistiques disponibles les plus récentes au moment de l'élaboration du document, et notamment celles de l'INSEE dans le cadre du recensement de la population 2018. L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) réalisée en 2025 et dont les résultats ont été publiés en 2026, permet de disposer de données plus récentes et conforte Colmar Agglomération dans les orientations inscrites au sein du Plan de Mobilité. L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) met en évidence une forte stabilité des comportements de mobilité depuis plus de vingt ans ainsi qu'une dépendance importante à l'automobile, notamment en raison	
--	--	---	--	--

		hauteur des défis à relever. 1. Des objectifs trop peu ambitieux Les objectifs fixés ne semblent pas à la hauteur : • ils ne permettent pas d'engager un véritable report modal, • ils manquent de lisibilité et de trajectoire dans le temps, • ils ne donnent pas de signal politique fort, alors même que plusieurs élus du territoire ont signé la charte de la FUB en mars 2026. (MM Straumann et Basso) Dans ces conditions, le plan risque de produire des avancées marginales là où une transformation structurante est attendue. 2. Relever significativement les objectifs Nous proposons de revoir les objectifs largement à la hausse, en cohérence avec les engagements nationaux et européens, mais aussi avec les attentes croissantes des habitants. Cela doit passer par : • des objectifs quantifiés et mesurables ambitieux (part modale vélo, piétons, réduction du trafic automobile, etc.), • une stratégie claire de développement des modes actifs (vélo et marche),	de la structure de l'agglomération et de la dispersion des flux entre communes. Elle montre également que les déplacements domicile-travail restent réalisés à 68 % en voiture. Dans ce contexte, l'objectif de ramener cette part à 60 % à l'horizon 2036 à l'échelle de l'agglomération constitue une évolution significative. Cette baisse représente plusieurs milliers de déplacements quotidiens qui devront être réalisés autrement qu'en voiture et suppose des investissements importants, des évolutions de comportements ainsi qu'un renforcement continu des alternatives disponibles. Le Plan de Mobilité a donc fait le choix d'une trajectoire réaliste, crédible et atteignable, fondée sur des leviers opérationnels identifiés plutôt que sur des objectifs déconnectés des capacités réelles de mise en œuvre. Sur le caractère jugé insuffisant des objectifs vélo et marche Il convient de rappeler que les résultats de l'Enquête Mobilité Certifiée	
--	--	--	---	--

	• une priorisation des investissements en faveur des alternatives à la voiture individuelle. 3. Mettre en place des paliers annuels Afin de rendre ces objectifs crédibles et opérationnels, il est essentiel de : • définir des paliers annuels de progression, • rendre publics les indicateurs de suivi, • ajuster les politiques en fonction des résultats observés. Cette logique de trajectoire est indispensable pour passer d'un document d'intention à une véritable politique publique pilotée. 4. Créer une commission citoyenne annuelle Nous proposons la mise en place d'une commission citoyenne annuelle dédiée aux mobilités, associant : • les associations d'utilisateurs (dont le CADRes), • des habitants tirés au sort, • les acteurs économiques et institutionnels. Cette commission aurait pour rôle de : • suivre l'avancement du plan, • formuler des recommandations, • garantir la transparence et l'appropriation par les habitants.	CEREMA (EMC²) montrent que le vélo représente aujourd'hui environ 6 % des déplacements à l'échelle de Colmar Agglomération et 7 % dans la ville de Colmar. Concernant la marche à pied, la même enquête indique que la part des déplacements effectués à pied à l'échelle de Colmar Agglomération (tous motifs de déplacements) est de 31%, et la marche est encore plus élevée à l'échelle de la ville de Colmar avec 37% des déplacements. Dès lors, l'objectif affiché dans le Plan de Mobilité ne doit pas être interprété comme une simple augmentation marginale de deux points à partir d'une situation établie à 10 % (chiffre INSEE 2018). Il s'inscrit dans une trajectoire de progression qui vise à poursuivre le développement d'une pratique déjà présente sur le territoire tout en tenant compte des conditions réelles de mise en œuvre et des évolutions comportementales observées. L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) met également en évidence	
--	--	--	--

		5. Renforcer l’articulation avec la CEA et la SNCF Le plan gagnerait à être davantage connecté aux autres échelles de mobilité, notamment : • la Collectivité Européenne d’Alsace (traversées de la RD83, cyclotourisme) • la SNCF (offre ferroviaire, intermodalité, accès aux gares, indicateurs de performance des lignes clés, Bale Strasbourg, Metzeral Colmar). Une meilleure coordination permettrait de : • renforcer et fiabiliser les liaisons interurbaines, • sécuriser les continuités cyclables, • améliorer concrètement l’intermodalité au quotidien. Conclusion En résumé, si le socle du plan est globalement pertinent et comporte des éléments qu’il convient de saluer et de consolider, un relèvement significatif de son ambition est indispensable pour répondre aux enjeux	que près de 60 % des déplacements quotidiens font moins de 3 km, ce qui confirme l'existence d'un potentiel important pour le développement de la marche et du vélo. Toutefois, le diagnostic identifie simultanément plusieurs freins structurels : discontinuités dans les itinéraires, franchissements insuffisamment sécurisés, maillage incomplet entre communes, conflits d'usage et manque de lisibilité de certains parcours. Le Plan de Mobilité prévoit donc prioritairement de traiter ces obstacles à travers : la poursuite et l'actualisation du schéma directeur cyclable ; la création de continuités dans les aménagements ; la sécurisation des franchissements et des carrefours ; le développement du stationnement vélo ; l'amélioration du partage de la voirie ; l'accompagnement des communes dans leurs projets ; le renforcement des connexions avec les	
--	--	---	---	--

			transports collectifs et les pôles d'échanges. L'approche retenue consiste ainsi à créer les conditions d'une croissance durable des usages plutôt qu'à fixer des objectifs très élevés sans disposer préalablement des infrastructures et des aménagements nécessaires à leur atteinte. L'ambition du plan ne réside donc pas uniquement dans un chiffre de part modale, mais également dans les investissements programmés, la résorption des points noirs identifiés et l'amélioration progressive de la qualité du réseau cyclable à l'échelle de l'agglomération. Par ailleurs, il convient de rappeler que Colmar Agglomération a déjà investi près de 3,3 millions d'euros dans le cadre du Schéma communautaire des pistes cyclables 2020-2026 et que de nombreux réaménagements récents ont intégré une place renforcée pour les modes actifs. Cette dynamique a vocation à se poursuivre avec la future phase du Schéma Directeur Cyclable pour la période 2027-2032.	
--	--	--	--	--

			Sur la proposition de relever les objectifs La proposition de relever les objectifs traduit une aspiration légitime à accélérer la transition vers des mobilités plus durables. Néanmoins, les objectifs retenus ont été corrélés : - aux capacités financières et techniques de mise en œuvre ; - au rythme prévisible de réalisation des infrastructures ; - aux spécificités territoriales de l'agglomération ; - aux comportements observés dans l'enquête mobilité ; - à la nécessité d'assurer la crédibilité du document dans la durée. Le Plan de Mobilité vise ainsi à articuler ambition et faisabilité. Des objectifs trop élevés risqueraient de demeurer déclaratifs et de fragiliser la crédibilité de la démarche. Sur la mise en place de paliers annuels et d'indicateurs La question du suivi est essentielle et rejoint pleinement la philosophie du Plan de Mobilité. Il prévoit un dispositif de suivi et	
--	--	--	---	--

			d'évaluation, avec des indicateurs associés aux actions et une évaluation réglementaire à mi-parcours, permettant d'ajuster la trajectoire en fonction des résultats observés. Sur la création d'une commission citoyenne annuelle Le Plan de Mobilité a fait l'objet d'une démarche de concertation qui a associé de nombreux acteurs tout au long de son élaboration : communes, partenaires institutionnels, associations, acteurs économiques et habitants. Le suivi du document repose par ailleurs sur une gouvernance structurée associant les instances techniques et politiques compétentes afin de garantir la mise en œuvre et l'évaluation régulière des actions, et notamment le comité des partenaires qui réunit différents partenaires de la collectivité, dont fait notamment partie l'association CADRes. Sur l'articulation avec la CEA, la Région et la SNCF Le Plan de Mobilité s'inscrit déjà dans	
--	--	--	--	--

			une logique de coopération étroite avec les partenaires institutionnels compétents en matière de transport et d'infrastructures. Plusieurs actions du document supposent en effet un travail conjoint avec : la Collectivité Européenne d'Alsace pour les routes départementales, les franchissements, les continuités cyclables et les grands itinéraires ; la Région Grand Est, autorité organisatrice des mobilités régionales ; la SNCF, notamment pour les questions d'intermodalité et d'accès aux gares ; les autres autorités organisatrices de mobilité du territoire. Cette coordination est particulièrement importante pour les liaisons cyclables intercommunales, les accès aux pôles d'échanges multimodaux, les rabattements vers le train et l'amélioration des continuités de déplacement à l'échelle du bassin de vie. Conclusion Le CADRes souligne plusieurs enjeux qui sont largement partagés :	
--	--	--	---	--

			nécessité de développer davantage les mobilités actives, amélioration de l'intermodalité, suivi régulier des actions engagées et coopération renforcée entre acteurs. Les actions définies dans le Plan de Mobilité ne sont pas figées mais constituent une feuille de route évolutive. L'ambition est de créer les conditions d'un report modal durable à travers un programme d'investissements, de réaménagements et d'actions concrètes. Si certains peuvent souhaiter des objectifs plus élevés, la stratégie retenue repose sur une logique d'efficacité opérationnelle : traiter d'abord les freins structurels identifiés pour permettre ensuite une progression durable et mesurable des usages de la marche, du vélo, des transports collectifs et du covoiturage.	
--	--	--	--	--

N° 25 RN	26/06/26 E.D. Wintzenheim	► Madame, Monsieur, À titre personnel, et en tant que membre engagé du CADRes Colmar et Environs, je souhaite exprimer une forte déception quant au projet de Plan de Mobilité actuellement présenté. Ce document souffre avant tout d'un manque d'ambition manifeste. À l'heure où l'urgence climatique, les enjeux de santé publique et la nécessité de sobriété énergétique imposent des changements profonds, le plan proposé reste dans une logique d'ajustement marginal plutôt que de transformation réelle. Les objectifs affichés ne sont pas en cohérence avec les attentes croissantes des habitants	1. Sur le niveau d'ambition du plan Colmar Agglomération partage le constat selon lequel les enjeux climatiques, sanitaires, énergétiques et de qualité de vie imposent de faire évoluer les pratiques de mobilité. Néanmoins, l'ambition d'un Plan de Mobilité doit être appréciée au regard de la situation réelle du territoire et des transformations effectivement réalisables à l'horizon du document. L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²), réalisée en 2025, met en évidence une forte dépendance à l'automobile ainsi qu'une grande stabilité des comportements de déplacement. La voiture représente aujourd'hui 55 % de l'ensemble des déplacements réalisés par les habitants de l'agglomération et jusqu'à 68 % des déplacements liés au travail. Elle demeure également le mode dominant pour les distances parcourues puisqu'elle représente 76 % des kilomètres générés quotidiennement. Dans ce contexte, l'objectif de réduire la	La commission d'enquête est d'avis que l'observation exprime une attente d'une évolution plus marquée des objectifs de report modal et d'une politique plus volontariste en faveur des mobilités actives. Le maître d'ouvrage ne modifie pas les orientations du projet, estimant que la trajectoire retenue est la plus adaptée aux réalités du territoire.
----------------------------	---	--	---	---

		en matière de mobilités alternatives. Plus préoccupant encore, ce projet semble ignorer les enseignements du passé. Le précédent plan de 2012 constitue, à cet égard, un échec notable : loin de favoriser un report modal vers les transports collectifs ou les mobilités actives, il s'est traduit par une augmentation de la part modale de la voiture (de 68 à 72% de 2012 à 2021, comme indiqué en page 7/19 de l'avis de la commission environnementale). Il est incompréhensible que cette dérive ne fasse pas l'objet d'une analyse détaillée, ni d'une remise en question des choix stratégiques qui l'ont engendrée.	part modale automobile de 68 % à 60 % pour les déplacements domicile-travail à l'échelle de l'agglomération constitue une évolution significative et non marginale. À l'échelle du territoire, cela représente l'équivalent d'environ 8 000 trajets domicile-travail en voiture en moins chaque jour, soit près de 4 000 allers-retours quotidiens reportés vers d'autres modes de déplacement. Une telle évolution suppose des investissements importants, des changements d'habitudes durables et une amélioration substantielle des alternatives à la voiture individuelle. 2. Sur le bilan du précédent plan et l'évolution des pratiques L'observation relative à l'évolution de la part automobile depuis 2012 constitue précisément l'un des éléments fondateurs du nouveau Plan de Mobilité. Le diagnostic ne masque nullement cette évolution. Au contraire, il met en évidence que la progression de l'automobile observée au cours de la	
--	--	--	---	--

		Dans ce contexte, persister dans la même approche reviendrait à reproduire les mêmes erreurs. Il est impératif de changer de paradigme. Cela implique notamment : - de donner une place centrale aux mobilités actives (vélo et marche), en dépassant les aménagements ponctuels pour aller vers un réseau structurant, continu et sécurisé ; - de réduire réellement la place de la voiture dans les déplacements du quotidien, plutôt que de chercher à simplement en contenir les effets ; - de s'appuyer sur des outils éprouvés ailleurs (zones à trafic limité, vélorues, apaisement	dernière décennie traduit la difficulté de faire évoluer durablement les comportements dans un territoire caractérisé par une périurbanisation importante, des flux de déplacements dispersés et une circulation relativement peu congestionnée. Ces caractéristiques rendent la voiture particulièrement compétitive et expliquent en partie la difficulté à obtenir un report modal rapide et massif. L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) confirme cette réalité territoriale : 86 % des habitants possèdent le permis de conduire, l'agglomération compte en moyenne 1,3 voiture par ménage et la voiture demeure le principal mode de déplacement pour la majorité des motifs du quotidien. Le nouveau plan tire précisément les enseignements de cette situation en ciblant davantage les causes structurelles limitant le développement des alternatives : continuités d'itinéraires insuffisantes, difficultés de franchissement,	
--	--	---	---	--

		généralisé de la circulation), au lieu d'opposer des arguments réglementaires infondés pour freiner leur mise en œuvre ; - de fixer des objectifs chiffrés ambitieux, mesurables et contraignants, accompagnés de moyens financiers à la hauteur. Je rappelle que plusieurs élus de l'agglomération, dont le Président (Eric Straumann) et le Vice-Président en charge des mobilités (Luca Basso), ont signé la charte de la FUB. Ce texte engage à développer une politique cyclable ambitieuse. Le projet actuel en est très éloigné. En l'état, ce plan ne constitue pas une réponse crédible aux	manque d'intermodalité, sécurité des déplacements, lisibilité des offres ou encore maillage incomplet entre les communes. 3. Sur la place accordée aux mobilités actives Le Plan de Mobilité donne une place importante aux mobilités actives à travers un programme structuré d'actions et d'investissements. Concernant la part modale du vélo qui est selon les données INSEE à 10%, elle est à mettre en perspective avec les résultats de l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) montrant que le vélo représente aujourd'hui environ 6 % des déplacements à l'échelle de Colmar Agglomération et 7 % dans la ville de Colmar. L'étude souligne également que Colmar Agglomération est déjà relativement bien positionnée pour les mobilités actives par rapport à d'autres territoires comparables. Par ailleurs, l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) révèle que près de 60 % des déplacements	
--	--	--	---	--

		défis de mobilité de notre territoire. Il doit être profondément revu pour devenir un véritable levier de transformation. Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.	quotidiens font moins de 3 kilomètres, ce qui constitue un potentiel particulièrement favorable au développement du vélo et de la marche. Toutefois, le diagnostic identifie également plusieurs freins majeurs : - des discontinuités dans les aménagements cyclables ; - un maillage incomplet entre certaines communes ; - des franchissements insuffisamment sécurisés ; - des conflits d'usage ; - un manque de stationnement vélo sur certains secteurs ; - des itinéraires dont la lisibilité peut être améliorée. Le Plan de Mobilité prévoit donc la poursuite du schéma directeur cyclable communautaire, l'amélioration des continuités, la sécurisation des axes structurants, le développement du stationnement vélo, l'accompagnement des communes ainsi que le renforcement des connexions avec les transports collectifs. Cette stratégie vise à créer	
--	--	---	--	--

			les conditions d'une progression durable des usages. 4. Sur la réduction de la place de la voiture Le plan ne vise pas uniquement à limiter les effets de l'automobile, mais bien à réduire progressivement sa place dans les déplacements quotidiens en développant des alternatives crédibles. Cela passe notamment par : - le renforcement du réseau de transports collectifs ; - le développement du covoiturage ; - la création ou le développement de parkings-relais ; - l'amélioration de l'intermodalité autour des gares ; - l'accompagnement des employeurs dans les plans de mobilité ; - le développement des mobilités actives ; - le rééquilibrage progressif de l'espace public dans les projets de requalification urbaine. Le plan agit également sur l'autosolisme, particulièrement marqué sur le territoire. L'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) montre	
--	--	--	---	--

			ainsi que les trajets domicile-travail effectués en voiture affichent un taux moyen d'occupation de seulement 1,03 personne par véhicule, traduisant un potentiel important d'amélioration. 5. Sur les outils d'aménagement évoqués Les principes d'apaisement de la circulation, de partage de la voirie et de sécurisation des mobilités actives figurent bien parmi les orientations du Plan de Mobilité. Plusieurs actions concernent notamment : la requalification des pénétrantes d'agglomération ; l'amélioration du partage multimodal de la voirie ; le traitement des points noirs de sécurité ; les traversées d'agglomération ; les liaisons cyclables structurantes ; les franchissements. Ces orientations s'inscrivent dans une logique de rééquilibrage progressif de l'espace public afin de mieux prendre en compte les besoins des piétons, des cyclistes et des transports collectifs.	
--	--	--	--	--

			6. Sur les objectifs chiffrés et la charte FUB Les objectifs du Plan de Mobilité ont été établis à partir des données observées sur le territoire et des capacités réelles de mise en œuvre des actions programmées. Ils tiennent compte : - de la stabilité constatée des comportements depuis plusieurs décennies ; - des spécificités d'un territoire périurbain comprenant vingt communes ; - de la dispersion des flux de déplacement ; - des moyens mobilisables sur la durée du plan. Ils ne doivent donc pas être interprétés comme un manque de volonté politique mais comme une trajectoire opérationnelle fondée sur des réalisations concrètes. Par ailleurs, l'ambition du territoire ne se résume pas à un chiffre de part modale. Elle se traduit également par les investissements déjà engagés, notamment les 3,3 millions d'euros investis dans le cadre du Schéma	
--	--	--	--	--

			communautaire des pistes cyclables 2020-2026, ainsi que par le futur Schéma Directeur Cyclable 2027-2032 destinée à poursuivre le développement du réseau à l'échelle de l'agglomération. Conclusion Le Plan de Mobilité partage une partie des constats formulés dans cette contribution : nécessité de renforcer les mobilités actives, de développer les alternatives à la voiture et d'améliorer l'intermodalité. Toutefois, il fait le choix d'une trajectoire construite à partir des réalités observées et des leviers opérationnels pouvant être engagés d'ici 2036. L'ambition du document repose moins sur l'affichage d'objectifs très élevés que sur la mise en œuvre effective de 32 actions destinées à transformer progressivement mais durablement les pratiques de mobilité. Au regard des résultats de l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²) et des caractéristiques du territoire, cette évolution constitue déjà une	
--	--	--	--	--

			inflexion importante par rapport aux tendances observées au cours des vingt dernières années.	
--	--	--	--	--

N° 26 RN	26/06/26 B.M. Colmar	Je suis dans l'attente d'un plan de mobilités intermodales notamment avec le train dont la rapidité est un énorme atout avec cependant des trains parfois difficiles d'accès pour des personnes d'un certain âge comme moi. Par exemple, j'ai repéré pour aller à Strasbourg les trains courts dont l'accès est facile de plein pied contrairement aux trains longs qui nécessitent de franchir plusieurs marches avec mon vélo.	Concernant l'offre et la gestion du matériel roulant ferroviaire, il convient de rappeler que la politique de transport ferroviaire relève de la Région Grand Est, compétente en matière de TER, et de son prestataire, actuellement la SNCF. Le Plan de Mobilité ne peut donc pas agir directement sur ce levier, bien que Colmar Agglomération travaille en collaboration avec la Région Grand Est, notamment pour adapter les horaires entre les différents modes de transport. En revanche, le Plan de Mobilité intègre pleinement les enjeux d'intermodalité (accès aux gares, coordination avec les réseaux locaux), identifiés comme perfectibles aujourd'hui, notamment au regard de certaines correspondances peu lisibles ou peu adaptées. Dans ce cadre, il prévoit par exemple le réaménagement du pôle d'échanges multimodal de la gare de Colmar.	Réponse apportée complète et précise. La commission d'enquête note que la préoccupation exprimée concernant l'accessibilité des trains pour les personnes transportant un vélo est identifiée, mais relève d'une compétence extérieure au Plan de Mobilité.
-----------------------------------	---	---	---	--

N° 27 RN	26/06/26 G.M. Ste Croix En Plaine	Bonjour la sortie de Colmar vers St croix en plaine, une piste cyclable qui longe la route qui va vers l'autoroute. Prendre un chemin goudronné avant un pont et mettre du gravier pour passer la voie ferrée à moindre coût permettrait de sécuriser une grande partie de cet axe jugé dangereux par les cyclistes. Merci bonne journée	Cet axe a effectivement été identifié comme important : le projet de voie verte entre Colmar et Ensisheim sur le tracé de l'ancienne voie ferrée permettra à terme aux cyclistes d'effectuer ce trajet en toute sécurité, ce projet est intégré dans le Plan de Mobilité. Pour le moment, le terrain et les infrastructures appartiennent encore à la SNCF et Colmar Agglomération n'a pas la possibilité d'intervenir. Les travaux engagés prévoient notamment la dépose des rails et la dépollution de la terre avant la transformation de la voie ferrée en piste cyclable, mais aucun calendrier ne peut être communiqué pour le moment.	Pour la Commission d'Enquête, la proposition de sécurisation de l'itinéraire cyclable Colmar-Ensisheim est prise en compte dans le cadre d'un projet plus global, dont la mise en œuvre dépend toutefois d'intervenants extérieurs à Colmar Agglomération.
N° 28 RN	26/06/26 S.S. Colmar	Un travail très intéressant pour se diriger vers des objectifs de mobilité plus vertueuse. Pour ceux qui se déplacent et pour ceux qui vivent autour !! Les grands enjeux notamment environnementaux n'apparaissent pas de manière prégnante. Nous n'en sommes plus à la traduction de bonnes volontés mais à des actions impératives et urgentes. L'information et la prise de conscience sont donc incontournables. Le peu de	En premier lieu, il convient de préciser que la concertation préalable a fait l'objet de plusieurs mesures de publicité : affichage réglementaire dans l'ensemble des communes de l'agglomération, publications dans la presse à deux reprises ainsi que l'organisation de six permanences publiques réparties sur le territoire afin de permettre aux habitants de	La commission d'enquête reviendra largement sur la communication et la participation faible du public à l'enquête publique dans ses conclusions.

		communication autour de la présente consultation est un mauvais point de départ ... Les leviers et les ambitions apparaissent ainsi un peu tièdes notamment dans le calendrier de mise en œuvre. Quand l'on observe que certains objectifs du précédent plan sont encore en suspend on peut s'interroger sur la traduction opérationnelle des nouveaux projets à échéance de 2036. Quelques points qui m'apparaissent incontournables : - Les travaux associés à ces projets doivent être un 1er challenge dans la considération des mobilités douces. L'information, la signalisation, les déviations doivent être à la hauteur de ce qui est engagé au profit des automobilistes. Le panneau ""Cycliste Pied à terre"" devrait être systématiquement proscrit. Est ce qu'on demande aux automobilistes de pousser leur voiture en cas de travaux ? - Les projets doivent considérer les cyclistes comme de véritables usagers avec leurs droits et leurs devoirs. Si une intransigeance doit voir le jour sur le respect des règles de circulation, la mise à disposition d'équipements et d'aménagements doivent être également à la hauteur des	s'informer et de s'exprimer sur le projet. La participation du public constitue d'ailleurs un élément essentiel du processus d'élaboration du Plan de Mobilité. Sur le niveau d'ambition et le calendrier de mise en œuvre Le constat selon lequel les enjeux climatiques, sanitaires et environnementaux doivent aujourd'hui occuper une place centrale est pleinement partagé. Le choix du Plan de Mobilité est d'inscrire la transition dans une trajectoire réaliste et opérationnelle, reposant sur des actions financées, programmées et susceptibles d'être effectivement réalisées. L'ambition ne réside donc pas uniquement dans les objectifs chiffrés mais également dans la capacité à mettre en œuvre les nombreux aménagements prévus sur la durée du plan. Sur la prise en compte des mobilités actives pendant les travaux Même si le Plan de Mobilité n'a pas vocation à réglementer directement	
--	--	---	---	--

		ambitions. Un changement des habitudes de circulation implique que le cycliste soit un véhicule comme un autre et non vu comme un objet de loisir uniquement. On responsabilise tout le monde ! Cyclistes en premier, autres usagers mais également les services et entreprises missionnés par la Ville. Trop souvent aujourd'hui on manque d'exemplarité (TP, Police municipale, La Poste, ...) - Cohérence des aménagements à l'échelle de l'agglo. Interdiction des demi-mesures comme à Horbourg-Wihr par exemple (demi bandes cyclables mais également incohérence de la liaison vers la nouvelle école). - Considération des activités assurées ou assurables à vélo (cyclo entreprenariat). Considérer des gabarits avec cargo, remorques. Un vélo même standard ne tourne pas à 90° comme une voiture, il a un rayon de giration.. Dans le document, la cyclo-logistique notamment pour la livraison du dernier kilomètre reste peu abordée (non citée p.32 ou p44 dans les actions). Qu'en est il de la mise en place de Hub de transferts qui se raisonnent de la même manière que les parkings relais ? Ces parkings relais qui pourraient également accueillir	chaque opération de travaux, il porte effectivement une vision plus équilibrée du partage de l'espace public. Sur la reconnaissance du vélo comme mode de déplacement du quotidien Cette observation rejoint pleinement l'esprit du Plan de Mobilité. Le vélo n'est pas considéré comme un simple mode de loisir mais comme un véritable mode de déplacement du quotidien, complémentaire des transports collectifs et de la marche. Les résultats de l'Enquête Mobilité Certifiée CEREMA (EMC²), réalisée en 2025, montrent d'ailleurs que le vélo est déjà utilisé pour les déplacements contraints, notamment les trajets domicile-travail et les déplacements scolaires. Ils indiquent également qu'environ 60 % des déplacements réalisés au sein de l'agglomération font moins de 3 kilomètres, soit des distances particulièrement propices à l'usage du vélo lorsque les conditions de sécurité sont réunies. C'est	
--	--	---	--	--

	des Vélos en libre service (liaison Gare, Centre, ...) - Raisonner les flux pendulaires automobiles en impliquant les ""grands employeurs"" de l'agglo. Pour Colmar, l'hôpital Pasteur doit être un acteur exemplaire afin que la pression du stationnement automobile ne se reporte pas inutilement sur les espaces publics environnants (notamment projet Plaine Pasteur). - S'inspirer de réalisations emblématiques locales. La Neustadt propose des points forts pour promouvoir une mobilité douce. La rue Voltaire par exemple combine circulation apaisée partagée, ombrage salvateur (îlot de fraîcheur) et préservation de la biodiversité. La charte de la qualité de l'air serait plus respectée si on laissait plus de place au grand végétal qui lui même privilégiera un mobilité douce. C'est parfois mal engagé si l'on se réfère par exemple à l'esquisse proposée pour l'urbanisation de l'îlot Vienne (Quartier Europe) où la place piétonne centrale, végétalisée n'est pas reliée au parc existant plus à l'ouest. Si l'on veut promouvoir une mobilité piétonne (ici Europe Ouest vers Plaine et Hôpital Pasteur puis vers Centre Ville, il	précisément pour cette raison que le Plan de Mobilité prévoit la poursuite du schéma directeur cyclable, la sécurisation des itinéraires, le traitement des points noirs, le développement du stationnement vélo et l'amélioration des continuités entre communes. Sur la cohérence des aménagements à l'échelle de l'agglomération La nécessité d'un réseau cohérent à l'échelle intercommunale constitue l'un des enseignements majeurs du diagnostic. Celui-ci a mis en évidence plusieurs discontinuités, notamment aux interfaces entre communes ou sur certains axes structurants. Le futur Schéma Directeur Cyclable de Colmar Agglomération pour la période 2027-2032 aura précisément pour objectif de poursuivre le travail engagé afin d'améliorer les continuités d'itinéraires, sécuriser les franchissements et renforcer la cohérence du réseau à l'échelle de l'ensemble du territoire. Au-delà des infrastructures cyclables	
--	---	--	--

		faut proposer un maillage proposant des liaisons directes, agréables à emprunter (s'il y a du monde, on se sentira en sécurité). Dans l'idéal, un cheminement piéton longeant la rivière de Logelbach jusqu'au Centre-Ville.	spécifiques, il convient également de souligner que les grands projets de requalification de voirie engagés ces dernières années intègrent désormais systématiquement une réflexion sur le partage de l'espace public et la place accordée aux modes actifs. Sur la cyclologistique et les nouveaux usages La cyclologistique est évoquée dans le document comme une piste d'évolution possible pour certaines livraisons du dernier kilomètre. Ce sujet reste aujourd'hui à développer à l'échelle de l'agglomération, et c'est bien l'objectif du Plan de Mobilité qui ouvre la voie à l'émergence progressive de nouvelles pratiques et à la prise en compte de nouveaux usages. Sur l'implication des grands employeurs Le Plan de Mobilité prévoit le développement des Plans de Mobilité Employeur afin de favoriser le covoiturage, les transports collectifs, le vélo et la marche pour les trajets domicile-travail. Les grands pôles d'emploi du	
--	--	---	---	--

			territoire constituent effectivement des acteurs majeurs dans l'évolution des pratiques de mobilité et leur implication est indispensable pour réduire la pression automobile et le besoin de stationnement à proximité des grands équipements. Conclusion Le Plan de Mobilité partage les constats formulés dans cette contribution : nécessité de renforcer les mobilités actives, d'améliorer la continuité des aménagements, de développer l'intermodalité, d'associer les grands employeurs et de mieux prendre en compte les enjeux climatiques dans les aménagements futurs. La stratégie retenue consiste à appuyer cette évolution sur des actions concrètes et programmées : schéma directeur cyclable, sécurisation des itinéraires, développement du stationnement vélo, amélioration de l'intermodalité, implication des employeurs et rééquilibrage progressif de l'espace public. L'objectif est bien de transformer durablement les pratiques de	
--	--	--	--	--

			mobilité à l'échelle de l'agglomération en s'appuyant sur des réalisations opérationnelles et adaptées aux réalités du territoire.	
N° 29 RN	26/06/26 S.L. Ste Croix En Plaine	Les pistes cyclables depuis l'agglomération de Colmar sont mal protégées et à proximité des voitures à 80km/h De nombreuses voitures utilisent les pistes cyclables comme aire de repos ou de stationnement L'accès sécurisé à des parkings vélo reste compliqué lorsqu'il s'agit de déplacement ponctuel notamment à proximité de la gare	La sécurisation des aménagements cyclables et une meilleure cohabitation entre les différents modes de déplacement constituent des priorités majeures du Plan de Mobilité. Celui-ci prévoit notamment le développement d'itinéraires cyclables plus lisibles, plus continus et plus sécurisés. Concernant l'utilisation ponctuelle de pistes cyclables comme aires de stationnement ou de repos par certains véhicules, cette problématique relève principalement du respect des règles du Code de la route et des actions de contrôle menées par les forces de l'ordre. Le Plan de Mobilité n'a pas vocation à traiter directement les questions de sécurité publique ou de police de la circulation. Toutefois, il rappelle la nécessité d'un partage équilibré de l'espace public et d'une évolution des	Pour la Commission d'enquête, cette réponse de Colmar Agglomération est très complète.

			comportements afin de garantir la sécurité et le confort de l'ensemble des usagers. S'agissant du stationnement des vélos, le Plan de Mobilité vise à poursuivre le déploiement d'équipements adaptés et sécurisés aux principaux pôles générateurs de déplacements. À ce titre, il convient de rappeler qu'à proximité immédiate de la gare de Colmar, le parking Bleylé propose un stationnement vélo totalement sécurisé. Plus largement, la réussite de la politique cyclable repose à la fois sur l'amélioration progressive des infrastructures, sur le développement de solutions de stationnement sécurisées et sur l'adoption de comportements respectueux par l'ensemble des usagers de la route. Ces différents leviers sont complémentaires et contribuent à favoriser une pratique du vélo plus sûre et plus attractive sur l'ensemble du territoire.	
--	--	--	---	--

N° 30 RN	27/06/26 M.P. Turckheim	Bonjour Comme dit plusieurs fois les aménagements de l'avenue de la Liberté / Europe ni celui de l'avenue du Général de Gaulle ne sont sécurisés pour les cyclistes. Il faudrait aussi mettre en place une réelle piste cyclable vers Turckheim. Les emplacements de stationnements pour vélo devraient être partout beaucoup plus nombreux. La traversée piéton de la D83 au niveau du passage à niveau à Logelbach devrait être interdit, de même que les débouchées des rues des Tisserands et rue Hohnack. Pour proposer une alternative à la voiture, réaliser des parkings	La sécurisation des aménagements cyclables et le meilleur partage de la voirie entre les différents modes de transport constituent deux des priorités du Plan de Mobilité afin de favoriser le développement de la pratique du vélo à l'échelle de l'agglomération. La création systématique de pistes cyclables totalement séparées du trafic automobile n'est pas toujours réalisable. Le Plan de Mobilité vise néanmoins à améliorer progressivement la continuité, la lisibilité et le niveau de sécurité des itinéraires cyclables, en s'appuyant notamment sur le Schéma Directeur Cyclable de Colmar Agglomération. Au-delà des aménagements, le développement des mobilités actives repose également sur une évolution des comportements de l'ensemble des usagers. Une prise de conscience et un changement dans les habitudes de conduite des automobilistes sont nécessaires pour accompagner le renouveau de la voirie et les nouvelles pratiques de mobilité. Cela	Pas de commentaire de la commission d'enquête.
----------	-------------------------------	--	--	--

		relais avec transports en communs fréquents. En concertation avec la CEA, mettre en place des parkings de covoiturage. Merci	concerne notamment le respect des vitesses réglementaires, des distances de dépassement ainsi que des priorités accordées aux piétons et aux cyclistes. Concernant la liaison cyclable vers Turckheim, le Plan de Mobilité prévoit la poursuite du développement et de la densification du réseau cyclable intercommunal afin d'améliorer les connexions entre les communes de l'agglomération. Cet axe fait partie des itinéraires structurants identifiés dans les réflexions menées à l'échelle du territoire. S'agissant de la traversée de la RD83 au niveau de Logelbach ainsi que des débouchés des rues des Tisserands et du Hohnack, il convient de rappeler que la RD83 relève de la compétence de la Collectivité européenne d'Alsace (CeA), gestionnaire de cette infrastructure. Les problématiques de franchissement et de sécurisation des traversées sur cet axe sont régulièrement évoquées dans le	
--	--	---	---	--

			cadre des échanges techniques entre Colmar Agglomération et la CeA. Un travail partenarial est ainsi mené afin d'identifier les points noirs du territoire et d'étudier les solutions susceptibles d'améliorer les conditions de sécurité pour les différents usagers, qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes. Le Plan de Mobilité prévoit également le renforcement de l'offre de stationnement vélo sécurisé sur l'ensemble du territoire, notamment aux abords des pôles d'échanges, des équipements publics et des principaux générateurs de déplacements, afin de répondre à la hausse attendue de la pratique cyclable. Par ailleurs, le plan intègre plusieurs leviers destinés à favoriser l'usage des transports collectifs et à réduire la dépendance à la voiture individuelle. Cela comprend notamment la création d'un parking-relais sur la commune d'Andolsheim, appelé à devenir un véritable pôle d'échanges multimodal, facilitant les	
--	--	--	---	--

			correspondances entre les différents modes de déplacement. Le développement du covoiturage constitue également un axe fort du plan, avec par exemple la poursuite des dispositifs de soutien aux conducteurs et à leurs passagers. Ces projets sont menés en cohérence avec les partenaires compétents, notamment la Collectivité européenne d'Alsace lorsque les aménagements concernent le réseau routier départemental. Ainsi, le Plan de Mobilité répond à ces enjeux à travers une approche globale combinant amélioration progressive des infrastructures, développement des services de mobilité et coopération renforcée avec les différents gestionnaires de voirie afin d'accroître la sécurité et l'attractivité des alternatives à la voiture individuelle.	
N° 31 RN	27/06/26 S.G. Colmar	Bonjour, Je sollicite votre attention afin d'imposer les déplacements scolaires sur le territoire de Colmar Agglo en transports communs Trace (plutôt que cars affrétés	Il convient de rappeler que Colmar Agglomération ne peut pas imposer aux établissements scolaires un mode de déplacement particulier pour leurs activités éducatives. Le	La commission d'enquête souligne la pertinence de cette observation n°31. Pour la commission, la question est partiellement traitée par Colmar Agglomération. En effet, pour les sorties scolaires hors agglomération, il va de soi de laisser libre choix aux établissements scolaires. En revanche, pour tous les déplacements intra

		Kunegel ou autres) avec des marches d'approche vers l'arrêt et le site visité. Des déplacements vers la piscine et la patinoire, aux musées, aux théâtres, au marché sont facilement faisables. Cela aurait l'avantage de donner l'envie aux enfants et aux parents de prendre les transports en commun et de réduire les coûts de transport pour les sorties scolaires. Cela devrait être couplé à des leçons de repérage sur un plan avec les réseaux de transport, dans la ville et serait intéressant pour l'émancipation de la voiture. Le territoire offre un réseau varié et complet. Il faudrait que la commune ou l'agglo donne des tickets de bus aux enseignants pour les sorties. C'est notamment fait à Mulhouse au grand bénéfice de tous les enfants et des deniers publics. Merci de votre attention. Cordialement	choix du moyen de transport relève de l'organisation propre des établissements, des contraintes pédagogiques, logistiques, financières et de sécurité liées à chaque sortie. Pour les déplacements scolaires réalisés en dehors des secteurs urbains ou vers des destinations nécessitant l'emprunt de routes départementales structurantes, les autocars sont souvent privilégiés pour des raisons de sécurité. Chaque enfant y dispose d'une place assise équipée d'une ceinture de sécurité et ce mode de transport est particulièrement adapté aux trajets de moyenne ou longue distance ainsi qu'à la circulation sur les axes à fort trafic. Le Plan de Mobilité vise à renforcer l'attractivité des transports collectifs pour tous les publics, notamment par l'amélioration de l'offre, de la lisibilité du réseau et de l'information des usagers, afin que le recours aux transports en commun devienne une solution naturelle et accessible pour un nombre croissant	(théâtre, piscines, musées, etc...) qu'en est-il exactement? Le dossier d'enquête ne permet pas réellement de répondre à cette question. Il serait intéressant de voir dans quelle mesure les transports collectifs urbains pourraient répondre et répondent peut-être déjà à ces besoins de déplacements des élèves tous confondus. La difficulté réside aussi dans les diverses compétences de la Région et de la CEA en matière de déplacements scolaires, ramenées aux communes pour les écoles élémentaires. La question est intéressante surtout si le réseau Trace était susceptible d'absorber les flux quotidiens des enfants pour se rendre dans les établissements scolaires. Ces transports existants suffiraient-ils à remplacer des bus dédiés au transport exclusif des élèves, qui coûtent par ailleurs très chers à la collectivité (à ce sujet, évoquons par exemple les regroupements scolaires et le besoin conséquent d'emmener les élèves d'un village à un autre pour rejoindre leur classe ou les périscolaires). Certes cette problématique dépasse le cadre de l'agglomération mais elle mérite d'être étudiée sur ce territoire assez étendu et diversement desservi. On pourrait imaginer dans le futur des solutions permettant à tous les usagers de compléter des bus scolaires et inversement, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Des solutions futures très positives, qui ne pourraient toutefois être envisageables sans une étroite collaboration entre les divers partenaires décideurs.
--	--	---	---	--

			de déplacements du quotidien.	
N° 32 RN	28/06/26 E. G. Colmar	Souhaite améliorer la circulation des vélos à Colmar où il y a déjà eu beaucoup d'initiatives. La possibilité de parquer son vélo à l'abri est encore insuffisante.	La sécurisation des aménagements cyclables et le meilleur partage de la voirie entre les différents modes de transport sont deux des priorités intégrées au Plan de Mobilité afin de favoriser le développement de la pratique du vélo sur le territoire. Le Plan de Mobilité prévoit également le renforcement de l'offre de stationnement vélo sécurisé et, dans le cadre du schéma directeur cyclable de Colmar Agglomération, le développement et la densification du maillage de pistes cyclables.	Pas de commentaire de la commission d'enquête
N° 33 RN	30/06/26 R.G. Turckheim	Pour favoriser la mobilité moins polluante : -informer sur les moyens de locomotion alternatifs et les aides possibles (exple : abonnement de travail pour le train ou le bus, cartes de réductions... -prévoir des pistes cyclables reliant les villages entre eux et vers	Les propositions formulées rejoignent largement les constats établis lors de l'élaboration du Plan de Mobilité et s'inscrivent pleinement dans les objectifs poursuivis par celui-ci, à savoir favoriser le report modal vers des modes de déplacement plus durables, améliorer la qualité de vie et réduire la dépendance à la voiture individuelle. Information sur les alternatives à la voiture Le Plan de Mobilité prévoit de renforcer	Colmar Agglomération répond à l'ensemble des points soulevés dans cette observation. Pas de commentaire.

		Colmar, -des pistes cyclables sécurisées sans croisement avec une route très passante, -multiplier les parking à vélos : couverts et sécurés, -maintenir ou mieux, augmenter les liaisons ferroviaires vers Munster, -prévoir des parkings relais à proximité des grands axes (notamment à côté de la 83), -répertorier les passages de piétons très fréquents et non encore matérialisés (exple au niveau du passage à niveau de Logelbach pour se rendre au supermarché !) et les sécuriser en fermant totalement l'accès ou en construisant un passage sous-terrain.	considérablement la communication et l'information des habitants sur l'ensemble des solutions de mobilité disponibles sur le territoire. Cela concerne notamment les transports collectifs, le vélo, le covoiturage, l'autopartage, mais également les dispositifs d'aide financière existants pour favoriser leur usage (abonnements de transports collectifs, tarifications spécifiques, aides à l'achat de vélos, etc.). L'objectif est de permettre à chacun de mieux connaître les alternatives à la voiture individuelle et de faciliter leur utilisation au quotidien. Le développement de l'intermodalité, c'est-à-dire la combinaison de plusieurs modes de déplacement au cours d'un même trajet, constitue également un axe fort du plan. Liaisons cyclables entre les communes et vers Colmar Le diagnostic du Plan de Mobilité met en évidence un maillage cyclable qui s'est fortement développé ces dernières années mais qui présente encore des discontinuités limitant la	
--	--	--	--	--

		-Le nombre d'habitants ne cesse d'augmenter (à Turckheim par exple), il faut aussi assurer la circulation fluide de tout ce monde et prévoir les stationnements suffisants. -la circulation Est/ouest dans Colmar à vélo est très malaisée : rue du nord impraticable à vélo, idem la rue des clefs piétonne. -liaison difficile à vélo entre la gare/le centre de Colmar et la zone industrielle nord. Bravo pour tout ce qui a déjà été fait jusque-là !	pratique quotidienne du vélo, notamment pour les déplacements domicile-travail ou domicile-école entre les communes de l'agglomération et vers Colmar. Le Plan prévoit ainsi la poursuite de la mise en œuvre et de l'actualisation du Schéma Directeur Cyclable de Colmar Agglomération, avec pour objectif de renforcer les continuités cyclables structurantes, d'améliorer les liaisons intercommunales et d'accompagner les communes dans la réalisation des infrastructures nécessaires. Sécurisation des itinéraires cyclables Les enjeux de sécurité des cyclistes sont clairement identifiés dans le diagnostic, en particulier aux intersections, lors des franchissements des infrastructures routières majeures et sur certains axes à fort trafic. Si les contraintes foncières et urbaines ne permettent pas toujours la réalisation de pistes cyclables totalement indépendantes de la circulation automobile, le Plan de Mobilité vise à améliorer	
--	--	--	---	--

			progressivement les conditions de circulation des cyclistes grâce à des aménagements adaptés et à un meilleur partage de l'espace public. Une attention particulière est portée aux points de conflit et aux discontinuités qui constituent aujourd'hui des freins à la pratique du vélo. Développement du stationnement vélo Le développement du stationnement vélo constitue une action à part entière du Plan de Mobilité. Celui-ci prévoit l'augmentation du nombre de stationnements sur l'espace public ainsi que le déploiement d'équipements sécurisés, couverts lorsque cela est pertinent. L'objectif est de lever les freins liés au risque de vol ou aux difficultés de stationnement rencontrées par les usagers du vélo. Liaisons ferroviaires vers la vallée de Munster Le Plan de Mobilité reconnaît pleinement le rôle structurant de la ligne ferroviaire Colmar-Munster-Metzeral pour les déplacements	
--	--	--	--	--

			quotidiens et les déplacements touristiques. Il souligne l'importance de renforcer l'intermodalité entre le train, les transports collectifs, le vélo et la marche. Toutefois, l'organisation et l'évolution de l'offre ferroviaire relèvent principalement de la compétence de la Région Grand Est, autorité organisatrice des mobilités régionales. Colmar Agglomération reste néanmoins attentive aux évolutions de cette desserte essentielle pour le territoire. Parkings-relais et covoiturage Le développement des infrastructures favorisant l'intermodalité constitue également un axe majeur du Plan de Mobilité. Celui-ci prévoit notamment la création d'un parking-relais à Andolsheim, appelé à devenir un véritable pôle d'échanges multimodal, offrant des alternatives attractives à l'entrée de l'agglomération. Plus largement, le développement d'aires de covoiturage et de solutions de stationnement-relais à proximité des grands axes de circulation participe à	
--	--	--	--	--

			la stratégie de réduction du trafic automobile vers le cœur de l'agglomération. Sécurisation des traversées piétonnes L'amélioration des conditions de déplacement des piétons figure parmi les priorités du Plan de Mobilité. Les difficultés signalées au niveau du passage à niveau de Logelbach illustrent la nécessité de poursuivre les réflexions sur la sécurisation des franchissements et des traversées fréquentées. Il convient toutefois de rappeler que certains axes structurants, notamment la RD83, relèvent de la compétence de la Collectivité européenne d'Alsace (CeA). Colmar Agglomération échange régulièrement avec la CeA afin d'identifier les points sensibles du territoire et d'étudier les améliorations susceptibles d'être apportées pour renforcer la sécurité des piétons et des cyclistes. Croissance démographique et gestion des déplacements L'augmentation de la population	
--	--	--	--	--

			observée dans plusieurs communes de l'agglomération, notamment à Turckheim, confirme la nécessité d'anticiper les besoins futurs en matière de mobilité. Le Plan de Mobilité vise précisément à accompagner cette évolution démographique en proposant une offre de déplacement diversifiée, capable de répondre à la croissance des besoins tout en limitant les impacts liés à l'augmentation du trafic automobile. Cette stratégie repose sur le développement coordonné des transports collectifs, des mobilités actives, du covoiturage ainsi que sur une gestion adaptée des capacités de stationnement. Difficultés de circulation à vélo dans Colmar et vers la zone industrielle nord L'amélioration des continuités cyclables, la création de liaisons plus directes et plus confortables ainsi que le renforcement de la lisibilité des itinéraires figurent parmi les objectifs poursuivis par le Plan de Mobilité et par le Schéma Directeur	
--	--	--	--	--

			Cyclable de Colmar Agglomération. Ces actions visent notamment à faciliter les déplacements domicile-travail, en particulier vers les principales zones d'activités et d'emplois du territoire, dont la zone industrielle nord. Enfin, Colmar Agglomération remercie l'auteur de cette contribution pour ses remarques constructives. Les observations formulées confortent plusieurs orientations déjà inscrites dans le Plan de Mobilité et alimenteront utilement les réflexions conduites avec les différents gestionnaires de voirie et partenaires du territoire pour améliorer durablement les conditions de déplacement de tous les usagers.	
N° 34 Mail	01/07/26 M.V. - Turckheim	Bonjour. Voici ci-dessous quelques réflexions suggérées par l'enquête sur la vision à 10 ans des transports dans l'agglomération de Colmar, qui vont dans le	1. Offre de bus, information voyageurs et intermodalité Le diagnostic du Plan de Mobilité relève effectivement que l'attractivité des transports collectifs ne repose pas uniquement sur le niveau de service proposé, mais également sur sa lisibilité, sa fiabilité, sa simplicité	La commission d'enquête considère que Colmar Agglomération a bien pris en compte les points soulevés dans cette observation, points qui apparaissent déjà dans le diagnostic et dans les actions développées dans le PDM. De plus Colmar Agglomération souligne l'utilité des éléments nombreux et précis apportés dans cette observation dans la mise en oeuvre des actions ciblées du PDM.

		sens d'augmenter la part modale des transport collectifs et du vélo. Mon profil - Je suis un actif senior, habitant à Turckheim depuis 2 ans. - Utilisateur de vélo, marche, bus, train, voiture - J'ai fait un certain nombre de séjours aux Pays-Bas, où la question de la coexistence des modes de transport et notamment vélos/autos, est réglée de façon professionnelle en suivant des standards bien pensés. Ci-dessous un certain nombre de réflexions et propositions concernant les différents moyens de transport bus, train et vélo	d'utilisation et sa bonne articulation avec les autres modes de déplacement. Les remarques formulées concernant la difficulté à identifier l'ensemble des solutions disponibles entre Turckheim et Colmar, qu'elles relèvent du réseau TRACE, des lignes Fluo ou du réseau ferroviaire régional, rejoignent les enjeux identifiés dans le diagnostic. Le Plan de Mobilité prévoit ainsi plusieurs actions visant à améliorer l'information voyageurs, à renforcer la lisibilité de l'offre et à faciliter les correspondances entre les différents réseaux de transport. La question de l'information en temps réel et de la visibilité des services constitue également un axe d'amélioration important, c'est pourquoi l'appli mobile TRACE permet de visualiser la localisation des bus en temps réel et de mieux informer les voyageurs sur les perturbations ou les correspondances. Concernant les amplitudes horaires, il	La commission apprécie elle aussi cette contribution positive et constructive, qui repose sur une sérieuse expérience du terrain.
--	--	---	--	--

	1. BUS Le frein à l'utilisation du bus n'est pas l'offre de transport, mais son illisibilité, son invisibilité et son imprédictibilité. Par exemple entre Turckheim et Colmar il y a : - le bus Trace A (et un peu G et C) - les autocars TER avec numéro SNCF - le Fluo bus 10 réseau Fluo 68 MAIS: - le site internet Trace est inutilisable. Il ne donne pas les bus, ou alors parfois si. Mais quand c'est le cas, c'est avec des horaires qui n'ont rien à voir avec la réalité. Des fois des bus sautent mais on n'en est pas	convient de rappeler que l'offre de transport est construite en fonction des besoins observés et des moyens disponibles. Par ailleurs, les services Fluo et TER relèvent de la compétence de la Région Grand Est et ne sont donc pas directement organisés par Colmar Agglomération. 2. Ligne ferroviaire Colmar – Metzeral et accès à la gare Le diagnostic souligne le rôle structurant de la ligne ferroviaire Colmar-Munster-Metzeral pour les déplacements quotidiens et les déplacements touristiques. Cette liaison constitue un élément important de l'offre de mobilité du territoire et participe à la diversification des alternatives à la voiture individuelle. Toutefois, l'organisation de l'offre ferroviaire relève principalement de la Région Grand Est et de la SNCF pour sa mise en œuvre. Colmar Agglomération ne dispose donc pas d'un pouvoir direct sur les niveaux de desserte ou les modalités	
--	--	---	--

		informé. Impossible d'aller sans risque avec les bus Trace prendre un train à la gare de Colmar ou d'aller à un rdv médical. - Pour trouver les bus Fluo sur internet ce n'est pas évident. Je les ai découvert par hasard. - Le site SNCF Connect propose parfois les connexions par bus, mais parfois refuse et ne propose que les connexions par blablacar, avec impossibilité de recommuter sur les bus. - En plus l'offre s'arrête assez tôt le soir, ce qui peut poser un problème pour un retour tard. Je comprends qu'économiquement ce point n'est pas facile.	d'exploitation des trains. Le Plan de Mobilité prévoit néanmoins plusieurs actions visant à renforcer l'intermodalité entre les différents réseaux de transport et à améliorer les connexions avec le pôle d'échanges multimodal de la gare de Colmar. À ce titre, le réaménagement du secteur gare doit contribuer à améliorer les cheminements, les correspondances entre modes de transport et l'accueil des voyageurs. Concernant le stationnement à proximité de la gare, les observations relatives à la saturation du parking de la rue du Tir alimentent les réflexions engagées sur l'optimisation de l'utilisation des capacités existantes ainsi que sur le développement des solutions de rabattement vers les transports collectifs et les parkings-relais. 3. Largeur et confort des aménagements cyclables Le diagnostic du Plan de Mobilité met en évidence plusieurs limites du réseau cyclable actuel, notamment en ce qui	
--	--	--	---	--

		Donc, aucune application ne propose une vision claire de l'ensemble des solutions pour un trajet donné autour d'une heure donnée, et les données disponibles sur internet sont soit fausses soit très malaisées d'accès. Il existe peut-être une app fiable mais je n'en connais pas. Il existe des applications (par exemple PYSEA) qui traquent et donnent les positions des bus en temps réel, par accord avec le transporteur. On peut alors prévoir son trajet. Serait-il possible que les opérateurs de transports autour de Colmar considèrent une solution de ce genre ? 2. TRAIN	concerne certaines discontinuités, la largeur de certains aménagements ou encore leur adaptation aux nouveaux usages. Le développement des vélos à assistance électrique, des vélos cargos, des vélos utilitaires ou encore des remorques modifie en effet les besoins des usagers et nécessite une évolution progressive des standards d'aménagement. Le Plan de Mobilité prévoit ainsi la poursuite du Schéma Directeur Cyclable et la prise en compte de ces nouveaux usages lors de la conception des futurs aménagements. Les remarques concernant certains points de circulation étroits, notamment au niveau de Logelbach, ou les difficultés de croisement rencontrées sur certaines sections constituent des observations utiles pour alimenter les futurs programmes de travaux et les études opérationnelles. 4. Cohabitation entre piétons et cyclistes Le diagnostic identifie effectivement plusieurs situations où le partage d'un même espace entre piétons et	
--	--	--	---	--

	• Ligne Colmar - Metzeral : Rien à redire. La ligne est fiable. La connectivité avec le réseau TER Strasbourg-Bâle ou les TGV pour Paris n'est pas toujours optimale mais c'est déjà pas mal. Le seul désagrément concerne la bande-annonce des arrêts. Il y en a plusieurs différentes. Sur une bande-annonce récente, c'est un peu pénible d'entendre annoncer InGGersème, ou Logelbak ou Badischoff avec un o ouvert. On n'a pas l'impression d'être en Alsace. • Accès au réseau Grandes Lignes en gare de Colmar Le parking rue du Tir est	cyclistes peut générer des conflits d'usage ou un sentiment d'insécurité. Le Plan de Mobilité vise à améliorer le partage de l'espace public entre les différents usagers et à développer, lorsque cela est possible, des aménagements plus lisibles permettant une meilleure séparation des flux. Toutefois, les solutions retenues doivent tenir compte des contraintes d'emprise disponibles et des caractéristiques propres à chaque site. Les situations particulières évoquées, notamment à proximité de certains arrêts de bus ou sur certains cheminements mixtes, illustrent les enjeux de sécurité et de confort que le Plan de Mobilité cherche à améliorer dans le cadre de ses futures actions. 5. Qualité des revêtements et continuité des itinéraires Les questions relatives à la qualité des revêtements, à la présence de ressauts ou aux difficultés de raccordement entre différents aménagements constituent des	
--	--	---	--

	en principe très pratique. Je l'utilise quand j'ai un retour de Paris ou de Strasbourg (trajets professionnels ou privés) tard le soir et qu'il n'y a plus de retour sur Turckheim par bus ou train Mais ce parking est de plus en plus constamment quasi plein, et j'ai l'impression qu'il est en parti saturé par des véhicules ventouses et pas que des utilisateurs du train. Y aurait-il moyen de régler ça ? 3. VELO Je me déplace en vélo dans l'agglomération de Turckheim et alentours souvent et en général sans problème. Mais il y a plusieurs points qui devraient être	éléments qui participent directement à la qualité d'usage du réseau cyclable. Le diagnostic identifie les problématiques de continuité et de confort comme des facteurs pouvant limiter le report modal vers le vélo. Le Plan de Mobilité encourage ainsi une amélioration progressive de la qualité des itinéraires cyclables et de leurs raccordements, tout en tenant compte des contraintes techniques et financières inhérentes à la requalification de la voirie existante. De manière générale, le confort des déplacements cyclables constitue un critère important de la politique cyclable portée par l'agglomération, au même titre que la sécurité et la continuité des itinéraires. 6. Vélos motorisés débridés et conflits d'usage Le sujet des engins motorisés débridés circulant sur les aménagements cyclables relève principalement de l'application de la réglementation et des contrôles réalisés par les services de police et de gendarmerie.	
--	---	---	--

		améliorés pour accroître la part modale du vélo, concernant: - La qualité des voies cyclables - La continuité et la signalisation du réseau cyclable Largeur des voies cyclables Souvent difficile de doubler d'autres cyclistes Problème de sécurité. Par exemple sur Turckheim - Colmar, la voie cyclable de contournement de la station d'essence du Leclerc de Logelbach a le mérite d'exister mais présente plusieurs tournants étroits à angle droit qui rendent impossible le croisement de vélos sans s'arrêter	Le Plan de Mobilité n'a pas vocation à intervenir sur ces questions de police de la circulation. Il rappelle néanmoins l'importance de réduire les conflits d'usage et de garantir des conditions de déplacement sûres pour l'ensemble des usagers, notamment sur les itinéraires dédiés aux mobilités actives. 7. Jalonnement, continuité des itinéraires et franchissements sécurisés Les observations relatives à la signalisation des itinéraires cyclables, à leur lisibilité et à certains franchissements difficiles rejoignent directement les constats du diagnostic. Le Plan de Mobilité prévoit la réalisation d'une étude de jalonnement cyclable à l'échelle de l'agglomération afin d'améliorer la lisibilité du réseau et de faciliter l'orientation des cyclistes, notamment sur les itinéraires structurants reliant les communes entre elles et aux principaux pôles générateurs de déplacements. Les difficultés signalées sur les liaisons entre Colmar, Logelbach,	
--	--	--	--	--

	complètement, sinon risque de collision. Pour faire mes courses j'envisage l'utilisation d'une remorque à vélo (comme on faisait il y a encore 50-60 ans). Avec les largeurs de voie cyclable trop étroites par rapport aux standard actuels, ça pose un problème. Il y a également un essor des vélos cargos à prévoir, avec le même problème de largeur. Coexistence piétons / cycles Les voies mixtes cycles / piétons sont un problème de sécurité. Ex. la voie le long du chemin de fer entre Turckheim et Logelbach, ou différentes voies dans	Wintzenheim, Turckheim ou encore en direction de la vallée de Munster illustrent l'importance de renforcer la continuité des itinéraires et d'améliorer leur visibilité. Elles rejoignent également les enjeux liés à la sécurisation des franchissements des infrastructures routières structurantes. À cet égard, les traversées de la RD83 et de la RD417 constituent des points de vigilance régulièrement identifiés. Ces infrastructures relèvent de la compétence de la Collectivité européenne d'Alsace (CeA), avec laquelle Colmar Agglomération échange régulièrement afin d'identifier les points sensibles du territoire et d'étudier les solutions permettant d'améliorer la sécurité et la continuité des déplacements cyclables et piétons. Les difficultés de circulation à vélo entre l'ouest et l'est de Colmar, ainsi qu'entre le centre-ville, la gare et les principaux pôles d'emplois du territoire, notamment la zone industrielle nord, rejoignent	
--	--	--	--

	Turckheim. Si pas assez de place dans la rue, il vaut mieux laisser les vélos avec les voitures qu'avec les piétons. Il y a des point aberrants sur le réseau. Par exemple à l'arrêt de bus Gare Ouest direction vers Logelbach. Le signalement fait monter les vélos sur le trottoir, où ils passent au milieu des passagers qui attendent le bus !!? Il y aurait de la place pour aménager ça autrement, et il faudrait le réaménager d'urgence. Qualité de la chaussée Quand on roule sur la route principale avec les autos, le revêtement est plat et le confort de roulement est raisonnable.	également les constats établis dans le diagnostic. Celui-ci met en évidence plusieurs discontinuités du réseau cyclable et un manque de lisibilité de certains itinéraires. L'amélioration des continuités cyclables, du jalonnement et de la qualité des liaisons vers les secteurs d'activités constitue précisément l'un des objectifs poursuivis par le Plan de Mobilité et le Schéma Directeur Cyclable. Colmar Agglomération remercie enfin le contributeur pour la qualité et le niveau de détail de ses observations, qui confortent de nombreux constats déjà identifiés dans le diagnostic et contribueront utilement à alimenter les réflexions menées dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Mobilité.	
--	---	--	--

		Par contre sur un certain nombre de voies cyclables même neuves (exemple à Wintzenheim par endroit): - Le revêtement n'est pas plat mais présente des irrégularités qui font tressauter le vélo. Le sol n'a pas été assez bien tassé, ou alors c'est la pose du revêtement ? - Ou alors une succession de bateaux transforme la voie cyclable en circuit de saute-moutons • Des jonctions "zéro centimètre" n'existent pas partout. A un certain nombre d'endroits il y a encore des rebords de plusieurs centimètres entre chaussée principale et voie cyclable. Ça casse les roues des vélos à roues		
--	--	---	--	--

		finies, et c'est un problème de sécurité majeure pour les vélos pliables à petites roues (je le sais d'expérience !) • Il faudrait arrêter d'appeler les voies cyclables des PISTES cyclables, on n'est pas en safari ! Question connexe de sécurité Les "mobylettes électriques" avec un moteur débridé et souvent avec des gros pneus (fat bikes), qui roulent sans pédaler au delà de 50 km/h sont un danger sur les voies cyclables. J'ai l'impression qu'il y en a moins ces derniers temps. Sont-ils mieux contrôlés ?		
--	--	---	--	--

		Continuité et signalétique Traversée ouest-est de Colmar déjà mentionnée par d'autres je ne m'étends pas Liaison Colmar /Turckheim et au-delà Je ne trouve pas la voie cyclable de l'Avenue de l'Europe si horrible, mais je ne la fréquente pas aux heures de pointe. Après la traversée souterraine de la D83 à Logelbach, (cf remarque à ce sujet plus haut) rien n'est vraiment indiqué, que ce soit pour rejoindre le passage vers Turckheim par la rue des Prés / Heilgass, ou alors la piste cyclable qui démarre Rue du Muhlbach et rejoint la		
--	--	---	--	--

		voie ferrée de Metzeral. Du coup des cycliste se retrouvent sur la D11 assez étroite, et même alors qu'il fait nuit en hiver. Le passage rue des Prés / Heilgass est pratique, mais il y a parfois un problème de sécurité au niveau d'Alsabrico (engins de chantier) et surtout au débouché Heilgassweg sur RD11 près de l'entrée de Turckheim, qui pourrait être aménagé. Comme alternative à l'Avenue de l'Europe, je préfère le chemin rue de la Forge, rue Herzog. Il faudrait toutefois sécuriser la traversée de la rue de Londres. Liaison Turckheim vers vallée de Munster / Hohlandsbourg, etc.		
--	--	--	--	--

		Personnellement je n'ai pas de mauvaise expérience par la D10, mais il y a besoin d'un passage sécurisé vers St-Gilles / Lycée Horticole, pour rejoindre: le Lycée Horticole et sa boutique, la voie cyclable Colmar-Munster, la route forestière vers la Hohlandsbourg, les chemins de la crête vers le Ehrbergkopf et au-delà. Venant de Turckheim, une route agricole sympathique (Talweg en prolongement de la Route Romaine) amène en 1 km presque en face de St-Gilles. Elle est fréquentée d'ailleurs aussi bien par les cyclistes que par les promeneurs et randonneurs (pas de problème car assez		
--	--	--	--	--

		large), il y a même des panneaux du Club Vosgien. Par contre le problème est le franchissement de la D417, surtout aux heures de pointe. Suggestion: S'il était possible d'aménager 100m d'un chemin agricole présentement enherbé pour couper vers la D417, ainsi que 100 m également le long de la D417 jusqu'au rond-point de St-Gilles, il serait possible d'avoir une traversée bien plus sûr. En effet, au niveau du rond-point les véhicules circulent plus lentement, et surtout les deux voies de la D417 sont séparés par un terre plein central, ce qui permettrait de ne traverser qu'une seule		
--	--	--	--	--

		voie à la fois. Un point positif pour conclure Merci pour cette enquête qui j'en suis sûr contribuera à modeler des infrastructures plus sûres, plus pratiques et plus agréables. NB. J'ai apprécié que le document parle de mobilité active et n'utilise pas l'inepte et/ou irénique terminologie "mobilité douce"..		
N° 35 Registre papier Colmar (mairie)	24/06/26 S.G. Colmar	Bonjour, pour faciliter les déplacements vers les équipements sportifs (gymnase, piscine, patinoire, clubs de sports...), il serait bien de prévoir des arceaux pour stationner les vélos. Pour les établissements scolaires, il serait bien de prévoir des arceaux (ce qui peut être déjà	La remarque formulée rejoint pleinement les objectifs du Plan de Mobilité visant à favoriser la pratique du vélo pour les déplacements du quotidien, y compris pour l'accès aux équipements publics et aux établissements scolaires. Le stationnement constitue en effet un maillon essentiel de la chaîne de déplacement. La présence d'arceaux de qualité, bien implantés et facilement accessibles à proximité des équipements sportifs, culturels,	La commission d'enquête relève que cette observation est à intégrer aux réflexions menées dans le cadre de la programmation future des aménagements cyclables à l'échelle de l'agglomération.

		fait) et d'ajouter un abri de type préau (protection contre les intempéries qui abîment les vélos). Merci de votre attention. Cordialement	de loisirs ou des services publics participe directement à l'attractivité du vélo. Le Plan de Mobilité prévoit ainsi le développement de l'offre de stationnement vélo sur l'ensemble du territoire, avec une attention particulière portée aux principaux pôles générateurs de déplacements, tels que les gymnases, piscines, établissements scolaires, équipements culturels ou encore les pôles d'échanges.	
N° 36 Registre papier Muntzenheim	30/06/26 M.B. Muntzenheim	Sécuriser la piste cyclable en traversée de la départementale entre Jepsheim et Muntzenheim	La sécurisation des traversées des routes départementales constitue un enjeu important pour le développement de la pratique du vélo sur le territoire. La traversée de la route départementale entre Jepsheim et Muntzenheim en fait partie. À ce titre, Colmar Agglomération travaille actuellement à l'actualisation de son Schéma Directeur Cyclable, qui vise notamment à renforcer la continuité, la sécurité et l'attractivité des itinéraires cyclables entre les communes de l'agglomération. Les	Réponse apportée claire et précise. La commission d'enquête s'accorde à dire que la sécurisation des traversées des départementales constitue effectivement un enjeu majeur et prioritaire pour assurer la continuité et la sécurité des itinéraires cyclables intercommunaux.

			besoins de sécurisation des franchissements des axes routiers structurants y sont pleinement intégrés. Il convient toutefois de rappeler que la route départementale concernée relève de la compétence de la Collectivité européenne d'Alsace (CeA). Colmar Agglomération entretient des échanges réguliers et étroits avec les services de la CeA afin d'identifier les points sensibles du territoire et d'étudier les solutions permettant d'améliorer les conditions de franchissement et la sécurité des cyclistes.	
--	--	--	--	--

7.3 Les questions de la commission d'enquête :

1. Pôle santé :

Dans le PDM, le domaine de la santé n'est pas spécifiquement évoqué. Pourtant, Colmar avec son hôpital civil, mais également une concentration importante de médecins spécialistes draine inévitablement des flux de déplacements importants, à Colmar mais également bien au-delà de l'agglomération. Ce flux arrive de l'ensemble du département, voire plus loin encore.

A titre informatif, il faut $\frac{3}{4}$ d'heure de Wickerschwihr à l'hôpital civil en voiture (point évoqué par le maire de la commune lors d'une permanence). Par ailleurs, la CCVM évoque également ce thème (santé) dans son avis.

- Que pouvez-vous nous dire à ce sujet ?

Réponse Colmar AG.

La commission d'enquête souligne à juste titre l'importance des déplacements liés aux soins de santé, en particulier vers l'hôpital civil de Colmar et les principaux pôles médicaux de l'agglomération, dont le rayonnement dépasse largement le périmètre de Colmar Agglomération. Cette fonction structurante génère effectivement des flux significatifs de patients, d'accompagnants, de professionnels de santé et de visiteurs. Le projet de Plan de Mobilité ne comporte pas de volet spécifique consacré à la santé en tant que secteur d'activité. Toutefois, cette thématique est prise en compte de manière transversale à travers plusieurs objectifs poursuivis par le document. Ainsi, l'amélioration de l'accessibilité aux principaux équipements du territoire, le développement de l'offre de transports collectifs, le renforcement des modes actifs, l'amélioration de l'intermodalité, ainsi que les actions en faveur des personnes à mobilité réduite contribuent directement à faciliter l'accès aux établissements de santé. Par ailleurs, les enjeux de santé publique sont également abordés au travers des objectifs de réduction de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores et du développement de l'activité physique par la marche et le vélo. Le Plan de Mobilité vise ainsi à améliorer les conditions d'accès à l'ensemble des équipements structurants du territoire, dont les établissements de santé, sans pour autant développer une approche sectorielle spécifique à ce domaine.

S'agissant plus particulièrement des observations relatives aux temps d'accès à l'hôpital depuis certaines communes du bassin de vie, celles-ci traduisent des enjeux qui dépassent le seul ressort territorial de Colmar Agglomération et concernent l'organisation globale des mobilités à l'échelle du bassin de déplacements et du département. Les actions du PDM visant à renforcer l'attractivité des transports collectifs, à améliorer les correspondances ferroviaires et routières, ainsi qu'à développer les solutions de mobilité alternatives participent néanmoins à une meilleure accessibilité du principal pôle hospitalier du territoire.

Commentaire de la Commission d'enquête

La commission, si elle comprend et approuve la réponse de Colmar Agglomération, estime toutefois qu'une action concrète du PDM concernant notamment l'hôpital civil de Colmar, véritable pôle santé pour toute la région et point central, aurait dû être traitée comme un incontournable au vu des flux quotidiens qu'il engendre, patients, accompagnants et visiteurs. Il semblerait en effet, que des difficultés réelles existent notamment en matière de signalétique d'accès et de stationnement aux abords de cet important centre de soins. Ce point sera repris dans les conclusions.

2. Résultats de l'enquête mobilité diligentée par la CEA

Dans sa synthèse, la MRAe recommandait à Colmar Agglomération, qui représente selon elle, un maillon stratégique essentiel des déplacements en Alsace, d'attendre les résultats de l'enquête mobilité diligentée par la Collectivité Européenne d'Alsace (CEA), enquête en cours de finalisation. La MRAe considère que ces résultats enrichiraient le diagnostic lié au PDM et à ses actions, Colmar Agglomération étant partie prenante dans cette enquête.

- La commission d'enquête demande à Colmar Agglomération de préciser comment elle intégrera les résultats de l'EMC² dans le PDM une fois adopté et comment elle contribuera à l'amélioration continue du dispositif de suivi du PDM

Réponse Colmar AG.

Les résultats de l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²), qui n'étaient pas disponibles lors de l'élaboration du diagnostic du Plan de Mobilité, constituent une source d'informations complémentaire utile pour approfondir la connaissance des pratiques de déplacement à l'échelle du bassin de vie. Comme cela a déjà été indiqué, leur absence ne remet pas en cause les orientations stratégiques du PDM ni la pertinence des actions retenues, lesquelles reposent sur un diagnostic multicritère, des données de fréquentation des réseaux, les contributions des partenaires ainsi que sur les besoins identifiés lors de la concertation.

En revanche, une fois les résultats consolidés et mis à disposition des collectivités partenaires, Colmar Agglomération les intégrera dans le cadre de la gouvernance et du suivi du PDM. Ces résultats permettront notamment d'actualiser certains indicateurs de connaissance des déplacements, de conforter ou d'affiner l'analyse de certains flux, ainsi que de disposer de valeurs de référence complémentaires pour le suivi des évolutions des pratiques de mobilité. Le PDM a vocation à être un document de pilotage évolutif. Son suivi reposera sur un dispositif d'animation associant les partenaires concernés et s'appuiera sur un tableau de bord composé d'indicateurs de réalisation et d'indicateurs de résultat. Conformément aux observations formulées par la MRAe, un travail complémentaire sera engagé afin de préciser, pour chaque fiche action, les indicateurs retenus, leurs valeurs de référence lorsque celles-ci sont disponibles, ainsi que les objectifs à atteindre à l'horizon du plan.

Dans ce cadre, les résultats de l'EMC² constitueront une donnée d'entrée précieuse pour enrichir le système d'évaluation du PDM et alimenter les bilans périodiques qui seront présentés aux instances de suivi. Cette démarche permettra d'adapter, le cas échéant, les modalités de mise en œuvre de certaines actions au regard de l'évolution constatée des comportements de mobilité et des enjeux du territoire, dans une logique d'amélioration continue.

Commentaire de la Commission d'enquête

La réponse apportée par Colmar Agglomération est claire et complète et n'amène pas d'autre commentaire. La vigilance dans le futur résidera dans les capacités de la collectivité à assurer un suivi et une collaboration étroite de façon à permettre à ce PDM d'évoluer favorablement dans le temps, en s'assurant que les résultats de l'Enquête Mobilité Certifiée Cerema (EMC²) ne soient pas seulement pris en compte mais servent effectivement de nouvelle base de pilotage.

3. Les indicateurs de suivi

La MRAe recommande de mentionner pour chaque indicateur de suivi, les valeurs initiales et les cibles à atteindre.

Réponse de Colmar Agglomération : « Cette demande sera prise en compte : un travail sera mené afin de déterminer, pour chaque fiche action, les indicateurs de suivi, ainsi que les valeurs initiales et les cibles à atteindre ».

La commission note la réponse de Colmar Agglomération mais s'interroge sur sa mise en œuvre.

Colmar Agglomération peut-elle à ce stade en dire plus sur la procédure de mise en œuvre : qui va effectuer ce travail, quand ?

Réponse Colmar AG. Colmar Agglomération mettra les fiches à jour en indiquant pour chaque indicateur de suivi, les valeurs initiales et les cibles à atteindre avant approbation.

Commentaire de la Commission d'enquête

Cette mise à jour permettra de disposer d'un dispositif de suivi plus opérationnel dès l'approbation du Plan de Mobilité et facilitera son évaluation régulière, notamment lors du bilan à mi-parcours prévu par la réglementation.

Comment seront annexés ces compléments de suivi au PDM ?

Réponse Colmar AG. Les compléments de suivi seront intégrés dans le corps des fiches même.

Commentaire de la Commission d'enquête

Pas de commentaire

4. Développement du fret ferroviaire

Développement du **fret ferroviaire, restauration d'une ligne Colmar-Freiburg et rénovation de la ligne Colmar-Metzeral.**

Quelles sont les ambitions du PDM concernant le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Colmar-Freiburg ?

Réponse Colmar AG. Le PDM identifie la réouverture de la liaison ferroviaire Colmar-Freiburg comme un projet structurant à l'échelle du Rhin supérieur. L'ambition poursuivie est d'accompagner les démarches de réouverture de cette liaison afin de développer une offre de mobilité décarbonée, de renforcer les échanges transfrontaliers et d'améliorer l'interconnexion du territoire avec les réseaux ferroviaires régionaux et européens.

Commentaire de la Commission d'enquête

La réalisation d'une telle liaison devra nécessairement s'inscrire dans une coordination à long terme entre les différents acteurs français et allemands.

5. THNS

Que pouvez-vous nous dire au sujet du Transport à Haut Niveau de Service (THNS) ?

La région Grand Est projette une rénovation de la ligne Colmar-Metzeral à l'horizon 2027. (Levier 3 – action 18 : mesures à mettre en place).

Réponse Colmar AG. Le THNS est un projet porté par la Région Grand Est sur l'axe Colmar-Freiburg dans lequel Colmar Agglomération et la Ville de Colmar sont partenaires et participent à la réflexion. Le PDM soutient le développement de cette offre de transport collectif performante dont l'objectif est de renforcer la compétitivité face à la voiture individuelle.

Commentaires de la Commission d'enquête

Le Plan de Mobilité identifie cette évolution comme un levier important pour conforter le rôle de la liaison ferroviaire Colmar-Metzeral dans les déplacements du quotidien, en améliorant notamment les conditions de desserte, de confort et d'intermodalité autour des gares.

La commission d'enquête note une simple mention de l'intitulé du projet dans le PDM (protocole signé en 2020). Pourquoi ?

Réponse Colmar AG. Les projets recensés dans la fiche-action n°18 sont portés par d'autres autorités organisatrices de la mobilité, compétentes pour en définir les caractéristiques, le calendrier et les modalités de mise en œuvre. Colmar Agglomération n'y est associée qu'en tant que partenaire et ne constitue pas l'autorité décisionnaire de ces opérations.

Commentaires de la Commission d'enquête

Le protocole signé en 2020 constitue à ce titre un cadre de coopération entre les différents

partenaires concernés. La poursuite des échanges avec les autorités compétentes permettra d'accompagner l'avancement de ces projets et d'intégrer leurs évolutions dans le suivi du Plan de Mobilité.

6. Aire de grand passage, stationnement nomade

Actualité brûlante du mois de juin, situation récurrente d'années en années, le passage et l'installation des gens du voyage posent plus que jamais problème au sein de Colmar Agglomération.

Pourquoi rien n'est-il mentionné à ce sujet dans le PDM ? Une réalisation est-elle envisagée ? Qui porte le projet ? La ville de Colmar ? Colmar Agglomération ?

Réponse Colmar AG. L'aire de grand passage n'est pas un projet relevant de la thématique de la mobilité mais un projet relevant de la thématique de l'habitat, et à ce titre, est intégré dans le Programme Local de l'Habitat dont Colmar Agglomération a lancé cette année la révision. Le projet est inscrit dans le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage 2024-2029 du Haut-Rhin et géré au sein du service habitat de Colmar Agglomération.

Commentaire de la Commission d'enquête

La commission d'enquête remercie Colmar Agglomération pour sa réponse à son interrogation au sujet des aires de grand voyage. Elle prend acte de la compétence de la communauté d'agglomération sur ce sujet. Le projet d'un futur emplacement est inscrit dans le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage 2024-2029 du Haut-Rhin. Il sera le moment venu opportun d'inclure cette aire de stationnement dans les documents du PDM, le stationnement restant malgré tout un élément du PDM.

7. Stationnement, parkings et parking de covoiturage (réf. Action 22, Levier 4)

Avez-vous des plans concernant les emplacements et capacités des parkings de Colmar ?

Des plans des parkings relais ?

Réponse Colmar AG. Tous les plans de parcs de stationnement en voirie et en ouvrage, le nombre de places, les tarifs et les moyens de paiement sont disponibles via une cartographie dynamique sur une page internet dédiée sur le site de la Ville de Colmar.

Commentaire de la Commission d'enquête

La commission d'enquête est surprise par cette réponse. En effet, l'existence d'une page internet dédiée sur le site de la ville de Colmar est mentionnée à deux reprises. Il serait judicieux de voir une page similaire sur le site de la communauté de communes afin d'y trouver les renseignements et de la compléter avec les offres de stationnement des autres communes du

territoire. La commission d'enquête estime que ces informations devraient figurer dans le dossier d'enquête qui dispose de très peu d'éléments sur le sujet.

Des emplacements existants et envisagés pour le covoiturage ?

Réponse Colmar AG. Le covoiturage, au sens retenu par Colmar Agglomération, s'appuie essentiellement sur le dispositif BlaBlaCar Daily, qui met en relation conducteurs et passagers pour les trajets du quotidien. Ce mode d'organisation repose sur l'utilisation des lieux de départ et d'arrivée habituels des usagers et ne nécessite donc pas, dans son principe, la création de parkings ou d'aires de covoiturage spécifiques.

Commentaire de la Commission d'enquête

Là aussi, la commission est surprise par la réponse de Colmar Agglomération. Certes, il est compréhensible d'envisager le covoiturage comme décrit ci-dessus dans le PDM, mais le dossier d'enquête ne permet pas aujourd'hui de réellement mesurer si l'offre proposée en matière de parking est suffisante, si l'emplacement des parkings existants répond véritablement aux besoins des usagers...

Les parkings relais conçus à l'entrée des grandes agglomérations comme Colmar, seraient sûrement très appréciés et utilisés par les personnes venant de l'extérieur, surtout lors de grands événements comme les foires ou marchés de Noël. L'identification simple et lisible de ces parkings relais permettant d'envisager un stationnement serein, au coût modéré avec des avantages liés aux transports en commun à proximité de ces parkings pour des usagers venant de l'extérieur de cette agglomération, serait un vrai point positif et pourrait optimiser l'action 22 du levier 3 du PDM. Cette fiche mériterait d'être largement développée et prioritaire, pour inciter les habitants de Colmar Agglomération à utiliser les TC.

Prenons simplement l'exemple de Strasbourg avec le parking de la Rotonde (prix de stationnement très abordable avec intégration dans ce prix des tickets de transports collectifs pour les automobilistes et leurs passagers). Pour les gens venant de l'extérieur et désireux de se rendre au centre ville, cette solution est idéale et a de toute évidence contribué à la diminution conséquente de la circulation dans l'hyper centre (les mesures de tarification du stationnement au centre -ville ont également été évidemment incitatives pour favoriser l'utilisation de ces parkings relais et par voie de conséquence les transports en commun).

8. Divers

Comment le Plan de Mobilité de Colmar Agglomération intègre-t-il, à l'horizon 2036, la cohérence et la continuité des aménagements existants ou programmés avec les

communautés de communes voisines, ainsi que les projets de mobilité portés par la Région Grand Est, la Collectivité européenne d'Alsace et les autres acteurs supra territoriaux — bien que non finalisés — tout en prenant en compte les enjeux environnementaux majeurs (gestion de l'eau, limitation de l'imperméabilisation, préservation des trames vertes et bleues, maîtrise des risques) afin d'assurer un maillage territorial harmonisé et compatible avec les infrastructures structurantes du bassin de mobilité ? »

Réponse Colmar AG.

Le Plan de Mobilité de Colmar Agglomération s'inscrit dans une logique de coordination permanente avec l'ensemble des partenaires institutionnels et territoriaux du bassin de mobilité. À ce titre, des réunions d'échanges régulières sont organisées avec la Région Grand Est, la Collectivité européenne d'Alsace, les communautés de communes voisines ainsi qu'avec les autres acteurs concernés par les questions de mobilité et d'aménagement. Ces temps de travail permettent de partager l'état d'avancement des projets respectifs, d'assurer leur cohérence et leur complémentarité et de rechercher les meilleures conditions d'articulation entre les différents réseaux et infrastructures à l'échelle supra-territoriale.

Par ailleurs, les projets de mobilité dépassant le seul périmètre de l'Agglomération font l'objet d'un travail conjoint associant directement les élus et les services des collectivités et organismes concernés. Cette démarche partenariale vise à faire converger les orientations, harmoniser les aménagements et garantir la compatibilité des projets structurants.

S'agissant des enjeux environnementaux, ceux-ci sont intégrés dès les premières phases d'études et de conception des projets. Cette approche permet d'anticiper et de limiter les incidences potentielles sur la gestion de l'eau, l'imperméabilisation des sols, les continuités écologiques, les trames vertes et bleues ainsi que sur l'exposition aux risques. L'objectif est de concevoir des aménagements compatibles avec les enjeux environnementaux du territoire tout en assurant un maillage de mobilité cohérent, durable et harmonisé à l'échelle du bassin de vie et de déplacements.

Commentaire de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend bonne note de la réponse de Colmar Agglomération en matière de collaboration, de réajustement si besoin et de coordination entre les différents partenaires des projets engagés dans le cadre de ce PDM. Elle réitère une fois encore le caractère impératif de cette collaboration, seul gage de réussite et d'évolution harmonieuse des projets entrepris.

8. ANALYSE DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

8.1 LE DOSSIER D'ENQUÊTE : APPRECIATION DU PROJET

Lecture et compréhension du dossier soumis à l'enquête publique

Rappel:

Le PDM est un document d'orientation obligatoire pour un territoire comme celui de Colmar Agglomération. Il succède au précédent PDU de 2012, arrivé à son terme. Dès juin 2021, l'étude de ce nouveau plan a été lancée par la communauté de communes. Une évaluation du PDU a été lancée en 2018. Le PDM s'inscrit dans le cadre réglementaire défini par la loi sur **L'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie** (loi LAURE), applicable aux agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il est en lien avec l'ensemble des documents de planification. Il doit en outre être compatible avec le PLU, SCOT et PCAET.

Défini par le code des transports, le PDM aborde les thèmes suivants :

- Diminution du trafic automobile
- Développement des moyens alternatifs à la voiture (transports en commun, covoiturage, vélo et marche à pied)
- Amélioration de l'usage du réseau principal de voirie
- Organisation du stationnement : réglementation, tarification, aire de covoiturage...
- Organisation du transport de marchandise et notamment la livraison
- Développement du management de la mobilité
- Déploiement des bornes de recharge électriques
- Organisation d'une tarification et billettique
- Amélioration de la sécurité de l'ensemble des types de déplacements
- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine (accès aux réseaux de transports publics aux personnes à Mobilité Réduite)
- Équilibre entre besoins et accessibilité, protection de l'environnement et de la santé.

Si la lecture du PDM (document de 118 pages) projeté est plutôt aisée, parce que bien **illustrée et détaillée**, **sa compréhension est complexe** parce que le PDM se rattache à de nombreuses contraintes (règles et lois, autres plans et orientations).

Il est par conséquent **difficile d'en faire le tour** dans la mesure où l'ensemble des éléments de contraintes liées aux autres plans n'est pas directement juxtaposé au présent projet.

Certains documents évoqués dans le dossier d'enquête sont en effet, en cours d'élaboration et notamment une enquête mobilité lancée par la CEA (cf Avis de la MRAe).

- La MRAe, consultée pour avis souligne qu'il aurait été utile d'intégrer dans le diagnostic de l'état initial de ce PDM, les résultats de l'enquête mobilité en cours de finalisation par la Collectivité européenne d'Alsace, à laquelle Colmar Agglomération est partie prenante. Elle suggère à Colmar Agglomération d'attendre les résultats de cette enquête pour finaliser son projet de PDM, afin d'avoir un diagnostic plus précis.
- Dans son avis, la communauté de communes de la vallée de Munster (CCVM) demande de veiller à la bonne interconnexion avec le Plan de Mobilité simplifié de la CCVM ainsi que celui du bassin de Mobilité de Haute-Alsace porté par la région Grand Est, tous deux en cours d'élaboration.
- La CEA donne un avis favorable au projet tout en faisant une série d'observations et suggère une plus grande collaboration pour davantage de partage d'une vision commune.

En revanche, les leviers et les actions du PDM sont clairs et facilement compréhensibles.

Mais le calendrier, les échéanciers et surtout les **évaluations** de ses mises en œuvre sont bien plus complexes.

En effet, cette problématique a été évoquée dans la partie bilan du PDU avec une difficulté identifiée de mesurer les actions menées et par conséquent de dresser un bilan concret.

L'accent a été mis sur plus de concertation avec les différents acteurs du plan mais il est difficile aujourd'hui d'en mesurer les effets.

Faisant référence aux avis rendus des communes de l'agglomération (seule la moitié des communes a donné son avis) qui donnent toutes des avis favorables sans aucune observation, au bilan du PDU dont il ressort une difficulté d'évaluation, il semble pertinent

de s'interroger sur **les mesures mises en place pour améliorer la collaboration de l'ensemble des acteurs du terrain** et sur **les moyens mis en œuvre pour favoriser l'évaluation des actions entreprises, en concertations avec ces acteurs.**

Le dossier soumis à l'enquête comporte le PDM et **une évaluation environnementale**. Ce document de 222 pages est difficile à lire. S'il reprend un résumé non technique clair, une présentation générale du PDM dense mais très informative, les parties suivantes sont plus compliquées à comprendre.

La justification de la non mise en œuvre du PDM se résume en quelques points sans toutefois être développée.

En prenant l'exemple des ressources en eau il est dit dans ce chapitre (p153 de l'évaluation environnementale) :

Les ressources en eau, issues de la très grande nappe d'Alsace puisée en plusieurs captages sur le périmètre du projet, présentent un enjeu fort du fait de la vulnérabilité de la nappe. De nombreux ruisseaux, affluents de la Fecht, de la Lauch et de l'Ill, sont recensés mais ils présentent une qualité globalement dégradée.

Il est difficile d'estimer les évolutions concernant la qualité et la quantité des eaux souterraines et superficielles sur le territoire du projet, puisqu'elles sont dépendantes de très nombreux facteurs tels que les usages, la pollution, le climat, les actions mises en œuvre dans le cadre des schémas de gestion des eaux, etc.

L'absence du PDM engendrerait peu d'effets sur cette thématique, car il ne propose pas de leviers sur la préservation de la ressource en eau.

Il en est de même pour chacun des points traités dans ce chapitre, et notamment pour les risques naturels et technologiques qui se résume en 5 lignes disant en substance que de nombreuses incertitudes existent quant à la vitesse prévisionnelle des changements climatiques.

La justification des choix retenus pour le PDM est également succincte. La conclusion de ce chapitre interpelle (page 154)

À la suite des entretiens et ateliers, les retours autour du PDU sont tous en accord avec le fait que ce document était peu connu des acteurs, il souffrait d'un manque d'animation et de suivi du PDU et de ces indicateurs. Ce qui rend l'évaluation difficile et peu concluante.

Le chapitre 7 de l'évaluation environnementale traite des effets notables de la mise en œuvre du PDM sur l'environnement, des mesures ERC et des modalités de suivi.

Ce chapitre est également succinct, avec un bilan dit positif pour la qualité de l'air et les nuisances sonores et une évaluation moyenne des impacts du projet sur la consommation d'espace. Les mesures ERC y sont peu détaillées.

Conclusion : analyse de la commission d'enquête

La composition du dossier d'enquête est conforme aux textes détaillés dans le dossier d'enquête et notamment au sens de l'article R.122-20 du Code de l'Environnement.

Au regard de ce constat et après analyse des différentes pièces du dossier d'enquête, la commission d'enquête estime que ce dossier est perfectible, notamment dans la présentation des plans trop réduits et de tableaux qui manquent de lisibilité.

Toutefois, elle tient à rappeler que l'une de ses attributions est d'apporter au public toutes les informations nécessaires pour la parfaite compréhension du projet. Pour cela, elle s'assure, après étude approfondie du dossier d'enquête, qu'elle dispose de tous les éléments de manière à pouvoir répondre aux attentes du public. Dans cet objectif, et en complément du dossier soumis à l'enquête, la commission a sollicité le Maître d'Ouvrage pour avoir des explications détaillées de certains points issus des documents afférents au projet.

8.2 LES OBJECTIFS ET LES ACTIONS DU PLAN DE MOBILITE

- Sur l'orientation générale du plan

Le plan de mobilité proposé répond globalement aux enjeux identifiés par la Communauté d'Agglomération : amélioration de l'offre de transports, encouragement des mobilités douces et prise en compte des besoins des usagers.

Le projet affiche des intentions positives :

- Développement d'itinéraires cyclables structurants,
- Développement des mobilités douces,
- Amélioration de la sécurité des traversées,
- Amélioration des cheminements piétons notamment autour des pôles d'échanges, des établissements scolaires et des zones d'activités.

Ces orientations sont cohérentes avec les objectifs nationaux (plan vélo, stratégie mobilités actives) et avec les documents de planification locaux.

La lecture du dossier fait ressortir plusieurs insuffisances qui pointent certaines limites identifiées telles que :

- Un manque de continuité cyclable (les itinéraires proposés restent fragmentés et ne constituent pas encore un réseau complet et sécurisé) ,
- L'absence de chiffrage précis (les investissements nécessaires ne sont pas détaillés, ce qui limite l'évaluation de la faisabilité),
- Une programmation floue (aucun calendrier opérationnel ne permet d'identifier les priorités ou les échéances),
- Les cheminements piétons insuffisamment documentés (le diagnostic manque de précision sur l'état réel des trottoirs, traversées et zones à sécuriser),
- La prise en compte partielle des PMR (les aménagements devraient s'accompagner d'un plan d'accessibilité structuré),
- Les actions en régie interne non détaillées (les interventions mentionnées sans données financières ni indicateurs de résultats).

Analyse de la Commission d'enquête

Pour garantir l'adhésion de tous, il y a lieu de développer la concertation citoyenne sur tout le territoire pour que le plan proposé constitue une base solide pour une mobilité plus durable et inclusive.

Toutefois, pour que ce PDM devienne un véritable outil de travail pour la collectivité, il est opportun de mesurer les besoins qui forcément sont amenés à évoluer en 10 ans, d'évaluer les actions menées, les mesures prises et leurs impacts et d'adapter projets et actions à long terme.

La commission d'enquête abordera ce point dans ses conclusions.

Le plan de mobilité propose des orientations pertinentes. Mais beaucoup d'axes restent à concrétiser et nécessitent des études complémentaires avant d'être réalisables.

- Sur le développement des transports collectifs et des modes actifs ou doux (vélo, marche à pied)

Le développement des Transports Collectifs et des modes actifs ou doux est au cœur du PDM.

Transports collectifs

Les points négatifs :

- L'application TRACE a actuellement une fiabilité limitée sur les horaires exacts des bus et les perturbations éventuelles.
- Manque d'espaces P+R pour favoriser l'intermodalité.
- Forte dépendance des usagers à la voiture individuelle.
- Faible lisibilité des correspondances entre TC urbains et interurbains malgré Fluo Grand Est.
- Des mesures touristiques restent à inventer pour faciliter la gestion des flux de visiteurs.

Les points positifs :

- Renforcement de l'efficacité du réseau TRACE, restructuré en 2024.
- Développement de l'application mobile TRACE, issue de la modernisation de la billettique opérée en 2025.
- La compétitivité des bus sera améliorée, afin de réduire l'écart des temps de parcours avec les voitures particulières. Création d'espaces P+R.
- Développement de l'offre de TC structurante au-delà de l'agglomération.
- Le PDM souligne la nécessité de favoriser l'usage des transports en commun par les touristes et de leur proposer des mesures facilitatrices.

Analyse de la Commission d'enquête

Le développement des Transports Collectifs et des modes actifs ou doux est au cœur du PDM.

Les points positifs constituent des réponses concrètes aux difficultés observées dans les mobilités de l'agglomération. En premier lieu, le développement de l'application TRACE avec des informations en temps réel répond au manque de fiabilité actuel des horaires et des perturbations. Une meilleure information des voyageurs permet de rendre les déplacements plus simples et plus fiables. L'adaptation de l'application aux personnes à mobilité réduite améliore également l'accessibilité du réseau.

La création d'espaces P+R apporte une solution au manque d'infrastructures favorisant l'intermodalité. Ces parkings relais permettent aux usagers de combiner voiture et transports collectifs, ce qui peut limiter la dépendance à l'automobile. Cette mesure est renforcée par l'amélioration de la compétitivité des bus : si les temps de trajet deviennent plus proches de ceux de la voiture, les habitants seront davantage incités à utiliser les transports collectifs.

Le renforcement de l'offre de transports collectifs au-delà de l'agglomération répond aussi au problème de lisibilité entre les réseaux urbains et interurbains. En développant une offre plus structurée et plus étendue, le PDM cherche à faciliter les correspondances et à rendre les déplacements plus cohérents à l'échelle du territoire.

Enfin, les mesures prévues pour les touristes répondent aux difficultés de gestion des flux de visiteurs. Les navettes mises en place lors des périodes de forte affluence limitent la circulation automobile dans le centre-ville. Les projets de pass touristiques et de cartes d'itinéraires rendent les transports collectifs plus accessibles et plus attractifs pour les visiteurs.

Modes actifs ou doux :

Le PDM met en avant le développement des mobilités actives, notamment du vélo et de la marche, à travers une approche fondée sur le maillage du territoire, la sécurité et l'intermodalité.

Les points négatifs :

- Déficit actuel de stationnement sécurisé pour vélos dans l'espace public et résidentiel.
- Plusieurs mesures restent au stade de la réflexion ou de l'expérimentation.
- Absence de calendrier précis et de chiffrage pour de nombreuses actions.
- Mise en œuvre concrète de l'accessibilité encore limitée, hors billettique TRACE et arrêts de bus accessibles.

Les points positifs :

- Diagnostic détaillé des pistes cyclables et des points noirs de sécurité.
- Volonté de renforcer le maillage cyclable et l'attractivité des parcours.
- Développement envisagé du stationnement sécurisé pour vélos.
- Soutien à l'usage du vélo via aides à l'achat et équipements de sécurité.
- Expérimentation de services aux cyclistes (réparation, points d'eau).

- Projet de vélos électriques en libre-service en gare de Colmar favorisant l'intermodalité.
- Mise en avant de la piétonisation, de la végétalisation et du confort des espaces piétons.
- Prise en compte de l'accessibilité PMR dans plusieurs actions du PDM.

Analyse de la Commission d'enquête

Les points positifs du PDM cherchent à répondre aux principales limites relevées dans le développement des mobilités actives. Tout d'abord, le diagnostic détaillé des pistes cyclables et des points noirs de sécurité permet de mieux identifier les problèmes existants. Cette analyse constitue une base importante pour améliorer les infrastructures et renforcer la sécurité des cyclistes.

La volonté de développer le maillage cyclable et l'attractivité des parcours répond également au besoin de rendre les déplacements à vélo plus pratiques et plus sécurisés. En créant des itinéraires mieux connectés et plus agréables, le PDM encourage l'usage quotidien du vélo comme alternative à la voiture.

Le déficit de stationnement sécurisé pour vélos est directement pris en compte grâce au développement envisagé de nouveaux espaces de stationnement. Cette mesure vise à rassurer les usagers et à limiter les risques de vol, qui constituent souvent un frein à l'utilisation du vélo.

Le soutien à l'usage du vélo par des aides individuelles à l'achat du vélo et des équipements de sécurité cherche aussi à encourager davantage d'habitants à adopter ce mode de déplacement. Les expérimentations de services aux cyclistes, comme les points de réparation ou les points d'eau, améliorent quant à elles le confort et la praticité des trajets.

Le projet de vélos électriques en libre-service à la gare de Colmar répond au besoin d'intermodalité entre train et vélo. Il facilite les déplacements sans voiture et complète l'offre de transports collectifs.

Concernant l'accessibilité, la prise en compte des personnes à mobilité réduite dans plusieurs actions du PDM constitue une avancée, même si cela reste très discret et mérite plus d'ambition dans le projet du plan. Par ailleurs, les projets de piétonisation, de végétalisation et d'amélioration du confort des espaces piétons rendent les déplacements plus accessibles et agréables pour tous les usagers.

Cependant, certaines limites restent présentes. Plusieurs actions sont encore à l'état de réflexion ou d'expérimentation, et l'absence de calendrier précis ou de financement détaillé peut compliquer leur mise en œuvre concrète. Malgré cela, les points positifs montrent une volonté globale de développer des mobilités actives plus sûres, accessibles et attractives.

- **Sur la diminution du trafic automobile, le développement des usages partagés des véhicules, sur la politique de stationnement et le meilleur partage des voiries et de l'espace public entre tous ces modes**

Le PDM prévoit plusieurs actions visant à réduire le trafic automobile à travers le partage de la voirie, le développement de l'intermodalité, la politique de stationnement et les aménagements de la gare de Colmar. Les mesures concernent notamment les routes départementales, les continuités cyclables, les parkings relais (P+R) et le renforcement des connexions entre voiture, transports collectifs et modes actifs.

Les points négatifs :

- Les pénétrantes de Colmar restent très routières et peu sécurisées pour les modes actifs.
- Ruptures importantes entre les aménagements cyclables périphériques et ceux du centre-ville.
- Absence d'enquête récente sur le stationnement à Colmar (cf page 31 du PDM). Dans le levier 4 (page 83 du PDM), il est stipulé qu'il n'existe pas de parking-relais. (P+R)
- Manque d'informations sur la politique de stationnement dans les autres communes de l'agglomération.
- Occupation illégale des trottoirs par les véhicules encore constatée.
- Réseau de P+R et pratiques de covoiturage encore peu structurés et largement informels.
- Plusieurs projets demeurent à l'étude, notamment pour les franchissements et le pôle gare.

Les points positifs :

- Volonté de rééquilibrer le partage de la voirie en faveur des modes actifs.
- Études prévues pour les continuités cyclables, la sécurisation des carrefours et l'apaisement du trafic.
- Coopération engagée entre Colmar Agglomération, les communes et la CeA.
- Développement envisagé d'un réseau de P+R connecté au réseau TRACE.
- Réorganisation du stationnement pour favoriser les transports collectifs et libérer de l'espace public.
- Présence de nombreux parkings à Colmar facilitant la rotation et l'accès au centre-ville.
- Identification de points stratégiques pour l'implantation des futurs P+R.
- Projet de transformation de la gare de Colmar en véritable pôle intermodal avec services de location de vélos, meilleure utilisation des espaces extérieurs, exploitation plus structurée de la double sortie/entrée de gare.

Analyse de la Commission d'enquête

Les points positifs apportent des réponses partielles aux difficultés identifiées, mais ils ne permettent pas encore de résoudre pleinement les problèmes soulevés. Les principaux dysfonctionnements concernent surtout la domination persistante de la voiture, les discontinuités des aménagements cyclables et le manque d'organisation des solutions alternatives de mobilité. Les pénétrantes de Colmar restent peu adaptées aux modes actifs, ce qui limite la sécurité et l'attractivité des déplacements à vélo ou à pied. De plus, les ruptures entre les infrastructures cyclables périphériques et celles du centre-ville empêchent la création d'un réseau cohérent. Dans le levier n°4, concernant notamment les aires de stationnement sur le territoire de Colmar Agglomération, aucune mesure ne permet de faire le point sur le stationnement de manière générale. Le PDM n'évoque pas du tout les aires de stationnement des gens du voyage (problème récurrent d'année en année). La commission d'enquête y reviendra dans ses conclusions.

Face à cela, plusieurs points positifs montrent une volonté claire d'amélioration. Les études prévues sur les continuités cyclables, la sécurisation des carrefours et l'apaisement du trafic répondent directement aux problèmes de sécurité et de discontinuité. De même, la coopération entre Colmar Agglomération, les communes et la CeA constitue un élément encourageant pour mieux coordonner les futurs aménagements à l'échelle du territoire.

Cependant, ces réponses restent principalement au stade de projets ou d'études. Les problèmes actuels ne sont donc pas encore concrètement résolus et il existe un écart entre les objectifs affichés et leur application sur le terrain.

Concernant le stationnement et les déplacements automobiles, les projets de réorganisation du stationnement ainsi que le développement envisagé de parkings relais (P+R) reliés au réseau TRACE répondent partiellement aux difficultés de circulation et de saturation du centre-ville. L'identification de futurs sites de P+R constitue également une avancée positive. Néanmoins, ces dispositifs restent encore peu structurés et largement informels, notamment pour le covoiturage.

Enfin, le projet de transformation de la gare en pôle intermodal apporte une réponse pertinente aux besoins de meilleure connexion entre les différents modes de transport. Ce projet pourrait renforcer l'usage des transports collectifs et du vélo.

Ainsi, les points positifs montrent une stratégie cohérente et des intentions encourageantes pour améliorer la mobilité dans l'agglomération de Colmar.

Ils répondent globalement aux problèmes identifiés, mais seulement de manière partielle, car la plupart des solutions ne sont pas encore mises en œuvre concrètement.

- **Sur le trafic de transit des poids lourds**

Le levier 7 du PDM, consacré au développement d'une logistique durable, apparaît encore peu concret. Parmi les trois actions annoncées, seule l'initiative des vélos cargo est évoquée, et de manière succincte. Cette pratique reste aujourd'hui marginale à Colmar et limitée à des livraisons de faible volume, avec un caractère essentiellement expérimental.

Plusieurs difficultés importantes sont également soulignées :

- dans l'hypercentre de Colmar, les livraisons du dernier kilomètre reposent encore principalement sur le camion, un mode de transport jugé inadapté à la configuration du centre-ville ;
- certains poids lourds circulent sur des voiries inappropriées, en raison d'un mauvais guidage GPS ;
- la forte densité du trafic sur l'A35 engendre des nuisances importantes en matière de qualité de l'air et de pollution sonore.

Face à ces constats, le PDM prévoit une démarche de réflexion globale mobilisant de nombreux partenaires locaux, régionaux et étatiques. L'objectif est de préparer des solutions plus durables et décarbonées pour les livraisons urbaines, de repenser l'accès des poids lourds au centre-ville et de revoir plus largement la politique de logistique urbaine à l'échelle du territoire.

Analyse de la Commission d'enquête

Le PDM met en évidence les limites actuelles de la politique de logistique durable dans l'agglomération de Colmar, tout en présentant plusieurs pistes de solutions. Le levier 7 apparaît encore peu avancé et manque de mesures concrètes. Parmi les actions mentionnées, le développement des vélos cargo constitue la principale initiative identifiée. Cette solution vise à réduire l'usage des véhicules motorisés pour les livraisons du dernier kilomètre, notamment dans l'hypercentre. Cependant cette pratique reste aujourd'hui expérimentale et limitée à de petits volumes de marchandises.

Le diagnostic met également en avant plusieurs problèmes majeurs liés à la logistique urbaine. Les livraisons dans le centre-ville reposent encore largement sur le camion, un mode de transport peu adapté aux rues étroites et à la densité urbaine de Colmar. Cette situation génère des difficultés de circulation, des nuisances sonores et une dégradation de la qualité de l'air. À cela s'ajoute la circulation de poids lourds sur des voiries inappropriées, souvent provoquée par un mauvais guidage GPS, ce qui accentue les risques et les nuisances pour les habitants.

Le trafic intense sur l'A35 est responsable d'importantes pollutions atmosphériques et sonores. Ces constats montrent que les enjeux de logistique dépassent le seul centre-ville et concernent l'ensemble du territoire.

Face à ces difficultés, plusieurs solutions sont proposées dans le cadre du PDM. La première consiste à engager une réflexion globale sur la logistique urbaine, en associant différents acteurs locaux, régionaux et étatiques. Cette coopération doit permettre de construire une stratégie plus cohérente et mieux coordonnée.

Le PDM prévoit également le développement de solutions de livraison plus durables et décarbonées. Cela pourrait passer par un usage renforcé des vélos cargo, mais aussi par une réorganisation des modes de livraison afin de limiter la présence des camions dans l'hypercentre. Une autre solution envisagée concerne la révision de l'accès des poids lourds au centre-ville afin d'éviter leur circulation sur des axes inadaptés.

Ainsi, le PDM montre que des pistes de solutions existent pour améliorer la logistique urbaine et réduire ses impacts environnementaux. Toutefois, ces mesures restent encore principalement au stade de la réflexion et devront être concrétisées pour produire des effets réels sur les déplacements et la qualité de vie.

- **Sur l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnes des entreprises, des collectivités publiques et des élèves et personnels des établissements scolaires**

Le développement des mobilités alternatives et des changements de comportements reste encore insuffisamment structuré à l'échelle de l'agglomération. Les déplacements domicile-travail demeurent fortement dépendants de la voiture individuelle, ce qui nécessite un accompagnement renforcé des entreprises et administrations.

On repère plusieurs fragilités :

- une forte disparité de l'accidentologie entre Colmar et les communes périphériques, avec une proportion plus importante d'accidents mortels hors de Colmar ;
- une concentration des accidents sur les routes départementales ;
- un besoin de suivi plus précis des effets réels des actions engagées afin d'assurer leur efficacité dans le temps.

Par ailleurs, même si des initiatives existent, comme le Plan de Déplacement Entreprise de Vialis (2013), ces démarches restent encore limitées et demandent une mobilisation plus large des acteurs du territoire.

Les points positifs :

Le PDM prévoit trois actions structurantes pour accompagner l'évolution des pratiques de mobilité :

- l'accompagnement des entreprises et administrations dans leurs Plans de Déplacement,
- la création d'un Observatoire du Plan de Mobilité intégrant le suivi de l'accidentologie piétons et vélos,
- l'élaboration d'une charte de qualité de l'air en lien avec le PCAET.

Le PDM s'appuie également sur une méthode collaborative et structurée, dont la mise en place d'un Observatoire du Plan de Mobilité constitue un point positif important. En s'appuyant sur les données nationales et sur l'expérience de l'Observatoire des Mobilités de l'ADEUS, il permettra d'évaluer les actions menées, de mesurer leur impact sur le territoire et de maintenir la mobilisation des partenaires sur le long terme.

Analyse de la Commission d'enquête

Le premier problème soulevé concerne le manque de structuration des mobilités alternatives et des changements de comportements à l'échelle de l'agglomération de Colmar. Les actions prévues dans le PDM cherchent justement à accompagner cette évolution des pratiques. L'accompagnement des entreprises et des administrations dans leurs Plans de Déplacement constitue une réponse directe à cette faiblesse, car il vise à encourager les salariés et les usagers à utiliser davantage les transports collectifs, le covoiturage, le vélo ou la marche.

Cette mesure répond également au problème de la forte dépendance de nombreux déplacements domicile-travail à la voiture individuelle. En incitant les employeurs à organiser des solutions de mobilité plus durables, le PDM cherche à modifier progressivement les habitudes de déplacement et à réduire l'usage systématique de la voiture.

Le texte met aussi en avant des difficultés importantes en matière de sécurité routière, notamment la forte proportion d'accidents mortels dans les communes périphériques et la concentration des accidents sur les routes départementales. La création d'un Observatoire du Plan de Mobilité apparaît ici comme une réponse pertinente. Cet outil permettra de suivre plus précisément l'évolution de l'accidentologie, notamment pour les piétons et les cyclistes, afin d'identifier les secteurs les plus problématiques et d'adapter les actions de prévention ou d'aménagement.

L'Observatoire répond également au besoin exprimé d'un meilleur suivi des effets réels des actions engagées. Grâce à l'évaluation régulière des mesures mises en place, les collectivités pourront mesurer leur efficacité et ajuster leurs politiques de mobilité dans le temps.

La commission d'enquête reviendra sur ce sujet dans ses conclusions.

Enfin, le besoin d'une mobilisation plus large des acteurs du territoire trouve une réponse dans plusieurs actions du PDM. L'accompagnement des entreprises, la création de l'Observatoire et l'élaboration d'une charte de qualité de l'air impliquent différents partenaires publics et privés. Cette démarche collaborative peut renforcer la coordination

territoriale et favoriser une implication collective autour des enjeux de mobilité et de transition écologique.

Ainsi, les points positifs répondent globalement aux problèmes identifiés en proposant des outils de suivi, de coordination et d'accompagnement des changements de comportements. Toutefois, leur efficacité dépendra surtout de leur application concrète et de la capacité des acteurs locaux à maintenir une mobilisation durable.

- **Sur l'organisation du territoire pour faciliter l'accessibilité à l'emploi et aux services**

Les points négatifs :

- Le développement des mobilités partagées et des carburants alternatifs demeure inégalement avancé sur le territoire. Si le covoiturage existe déjà, son usage nécessite d'être renforcé et étendu, notamment par la création de nouvelles aires dédiées aux entrées stratégiques de Colmar.
- Un point de faiblesse concerne l'avitaillement en carburants alternatifs, dont le déploiement apparaît encore peu engagé. Cette situation limite, à ce stade, les possibilités de transition vers des modes de déplacement moins polluants pour certains usages et véhicules.
- Par ailleurs, même si les infrastructures de recharge électrique sont déjà bien présentes, le besoin de structurer davantage leur développement est reconnu à travers la future élaboration d'un schéma directeur conforme à la loi LOM.

Les points positifs :

- Le PDM prévoit plusieurs mesures concrètes pour favoriser les mobilités partagées et accompagner la transition énergétique des déplacements.
- Le covoiturage constitue un axe déjà opérationnel, soutenu par des parkings dédiés et un partenariat porté par Colmar Agglomération. Le dispositif doit être renforcé grâce à la création de nouvelles places stratégiquement situées aux entrées de la ville.
- Le développement de l'autopartage représente également une avancée positive, avec l'extension du service de voitures en libre-service en partenariat avec Citiz.

Analyse de la Commission d'enquête

Les points positifs apportent des réponses relativement cohérentes aux difficultés identifiées, même si certaines limites subsistent encore. Les principaux points négatifs concernent le retard et les inégalités dans le développement des mobilités partagées et des carburants alternatifs sur le territoire de Colmar.

Le premier problème évoqué concerne le covoiturage, dont l'usage existe déjà mais reste insuffisamment développé. Les points positifs répondent directement à cette difficulté puisque

le PDM prévoit le renforcement du dispositif grâce à la création de nouvelles aires et places de covoiturage situées aux entrées stratégiques de la ville. Cette mesure peut améliorer l'accessibilité du covoiturage et encourager davantage d'usagers à partager leurs déplacements quotidiens.

Le développement de l'autopartage est présenté comme une avancée importante. L'extension du service de voitures en libre-service avec « Citiz » constitue une solution concrète pour réduire la dépendance à la voiture individuelle. Cette mesure complète efficacement le covoiturage en diversifiant les formes de mobilité partagée disponibles sur le territoire.

Cependant, tous les problèmes ne semblent pas encore totalement résolus. La question des carburants alternatifs reste un point faible majeur. Le texte souligne que leur déploiement demeure peu avancé, ce qui limite encore la transition vers des mobilités moins polluantes. Or, les points positifs ne proposent pas de solution très précise sur cet aspect. Les mesures évoquées concernent surtout les mobilités partagées et beaucoup moins les infrastructures liées aux carburants alternatifs.

Concernant les bornes de recharge électrique, la situation apparaît plus encourageante. Le texte indique que les infrastructures sont déjà relativement présentes et qu'un schéma directeur doit permettre de mieux organiser leur développement futur. Cette perspective répond partiellement au besoin de structuration identifié dans les points négatifs.

Ainsi, les points positifs apportent des réponses concrètes et crédibles pour renforcer les mobilités partagées, notamment le covoiturage et l'autopartage. En revanche, les solutions concernant les carburants alternatifs restent encore limitées et insuffisamment détaillées, ce qui montre que la transition énergétique des déplacements demeure incomplète à ce stade.

8.3 LES OBSERVATIONS DU PUBLIC :

Nous nous sommes tenues à la disposition du public aux lieux, dates et heures ci-dessous :

- Lundi le 1^{er} juin 2026 de 9h00 à 11 h 00 à Colmar Agglomération
- Mercredi le 10 juin 2026 de 10h00 à 12 h 00 à Wickerschwihr
- Mercredi le 17 juin 2026 de 15h30 à 17h 30 à Colmar Agglomération
- Jeudi le 18 juin 2026 de 14h00 à 16h00 à Wintzenheim
- Jeudi le 25 juin 2026 de 14h00 à 16h00 à Ste-Croix-en-Plaine
- Mercredi le 1^{er} juillet 2026 de 15h30 à 17h30 à Colmar Agglomération

Lors de ces six permanences personne n'est venu consulter le dossier d'enquête ou ne s'est déplacé pour rencontrer la commission d'enquête. Les seules observations enregistrées sont celles qui ont été déposées sur le registre numérique comme référencé précédemment (site dédié à l'enquête publique).

Registre numérique : contributions enregistrées : 33

Reçu au siège de Colmar Agglomération 1 mail
(annexé au registre papier de Colmar)

Registre papier : 2 observations
(déposées à Muntzenheim et Colmar Mairie)

Ces contributions nous ont été régulièrement transmises par M. Koch qui a géré l'ensemble des registres.

Analyse de la commission d'enquête

Au sein des contributions, nous notons qu'il y a bien une demande d'utilisation des déplacements en mode multimodal (vélo – train, vélo – autopartage, etc...) avec des propositions qui les rendraient plus praticables par de nouvelles lignes, des horaires adaptés, par des tarifs attractifs ou autres leviers proposés, à développer et rendre plus attractifs.

Au niveau des thèmes il est fait mention :

Concernant les bus :

- Du maillage à revoir car les communes en périphérie sont mal desservies : les zones péri-urbaines se sentent oubliées.
- De la fréquence des transports en communs qui est insuffisante en heure de pointe, tôt le matin, le soir, le dimanche...
- Demande de passage de bus plus fréquent, plus direct, voire plus avec bus plus petit. Réalisation de voies de bus sur les grandes artères routières.

Concernant les vélos :

- Les principes d'aménagement retenus sont la piste cyclable. Au-delà de la qualité des infrastructures proposées, le concept « vélo » devra s'appuyer sur la mise en place d'une communication vers les habitants pour faire valoir ce réseau amélioré comme un service de mobilité au même titre qu'un axe structurant de transport collectif.

- Toutefois, la séparation des vélos de la circulation générale est un élément clé de l'approche opérationnelle d'un réseau qui permettra de structurer les liens entre cœurs d'agglomérations et communautés voisines ;
- Un enjeu fort est de créer des liaisons cyclables qui répondront aux déplacements pendulaires et longue distance des actifs et étudiants de l'agglomération. Cette approche permettra d'accroître l'attractivité générale du réseau et d'assurer une meilleure efficacité de l'investissement sur le développement de la pratique du vélo lorsque le niveau de trafic et les vitesses pratiquées le permettent.

Concernant l'ensemble du PDM :

- **Portée limitée des autres thématiques du PDM** À l'inverse, les autres volets du Plan de Mobilité ont généré un volume d'observations nettement plus restreint. Les questions relatives au stationnement, à la circulation des poids lourds, au covoiturage, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, ainsi qu'à l'accessibilité des équipements structurants — notamment l'hôpital — ont été peu abordées par les contributeurs.
- **Enjeux de complémentarité des politiques de mobilité** Ces thématiques constituent pourtant des éléments essentiels du PDM, en ce qu'elles répondent à une diversité de besoins de déplacement qui ne peuvent être satisfaits par le seul mode cyclable. L'accessibilité à l'hôpital, en particulier, implique des solutions adaptées aux personnes en situation de fragilité ou nécessitant un transport motorisé.
- **Synthèse** La mobilisation observée autour du vélo sera pleinement intégrée à l'analyse. Il convient toutefois de souligner que les autres dimensions du projet, tout aussi légitimes et structurantes pour l'organisation de la mobilité à l'échelle de l'agglomération, n'ont pas bénéficié d'une participation équivalente.

Analyse de la commission d'enquête

Les observations se concentrent principalement sur les aménagements cyclables. Ce thème, important, ne reflète toutefois qu'une partie des enjeux du PDM. D'autres sujets structurants, tels que l'accessibilité à l'hôpital, le stationnement, les flux de poids lourds ou le covoiturage, ont été moins abordés, alors qu'ils constituent des éléments essentiels du projet.

Une mobilisation assez ciblée. La majorité des contributions se concentre sur les aménagements cyclables. Cette mobilisation témoigne d'un intérêt réel pour le développement du vélo, mais elle ne reflète qu'une partie des enjeux du Plan de Mobilité.

Des sujets essentiels laissés dans l'ombre. Les autres leviers du PDM—

pourtant déterminants pour le fonctionnement quotidien de l'agglomération — ont suscité très peu d'observations : stationnement, circulation des poids lourds, covoiturage, réduction des émissions de GES, organisation des flux, ou encore accessibilité des équipements majeurs comme l'hôpital.

Un déséquilibre qui interroge. Ces thématiques sont pourtant cruciales. Certaines répondent à des besoins qui ne peuvent être assurés par le vélo, notamment l'accès à l'hôpital pour les personnes malades ou en situation de fragilité. Leur absence dans les contributions limite la représentation de la diversité des usages et des attentes du territoire.

Conclusion. La mobilisation du public sur le vélo sera pleinement prise en compte. Il est toutefois regrettable que les autres volets du PDM — tout aussi légitimes, structurants et indispensables — n'aient pas retenu l'attention des participants.

FAIT LE 29 JUILLET 2026

LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Mme Sylvie HASSENBOEHLER-MARTIN
Membre titulaire



Mme Marie-Christine SCHAFFHAUSER
Membre titulaire



Mme Brigitte REIBEL
Présidente de la commission

