



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

CONCLUSIONS - AVIS MOTIVÉ

Commission d'enquête

Présidente : Brigitte REIBEL

Membres titulaires : Sylvie HASSENBOEHLER-MARTIN

Marie-Christine SCHAFFHAUSER

Sommaire

1. RAPPEL DU PROJET	3
1.1 Informations d'ordre général.....	3
1.2 Intérêt général du projet	6
2. APPRECIATION DU PROJET : LECTURE ET COMPRÉHENSION DU DOSSIER SOUMIS À L'ENQUÊTE PUBLIQUE	7
3. CONCLUSIONS MOTIVÉES SUR LES OBJECTIFS ET LES ACTIONS DU PROJET DE PLAN DE MOBILITÉ (PDM).....	10
3.1 Sur l'orientation générale du plan.....	10
3.2 Sur le développement des transports collectifs et des modes actifs (vélo, marche à pied)	11
3.3 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	13
3.4 Sur le trafic de transit des poids lourds	15
3.5 Sur l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnes des entreprises, des collectivités publiques et des élèves et personnels des établissements scolaires	16
3.6 Sur l'organisation du territoire pour faciliter l'accessibilité à l'emploi et aux services.....	17
4. CONCLUSIONS MOTIVÉES SUR LE REPORT MODAL DES MOBILITÉS PLUS DURABLES ET SES CONSÉQUENCES SUR LA RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SANTÉ	18
5. CONCLUSIONS MOTIVÉES SUR LA COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES SCHÉMAS DIRECTEURS ET LES PLANS	19
6. CONCLUSIONS MOTIVÉES SUR L'ÉVALUATION FINANCIÈRE ET LA MISE EN ŒUVRE DU PDM.....	21
7. POINTS DE VIGILANCE :	23
8. CONCLUSION GÉNÉRALE SUR LE PROJET DE PDM	24
9. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	26

1. RAPPEL DU PROJET

Le projet porte sur l'élaboration d'un plan de mobilité – PDM – sur un territoire de 20 communes de l'agglomération colmarienne dont l'autorité organisatrice de la mobilité (AOP) du futur plan est la communauté d'agglomération Colmar Agglomération.

L'ambition de ce PDM est d'assurer pour les dix prochaines années (2026-2036) un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de leur environnement et de leur santé par le biais de mesures contribuant à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Le plan de mobilité prévu par les articles L.1214-1 et 1214-9 du Code des Transports rentre dans le champ d'évaluation environnementale du Code de l'Environnement (article R.122-17).

1.1 Informations d'ordre général

Information et participation du public

La présente enquête publique a fait l'objet d'une publicité conforme aux textes en vigueur préalablement à la date d'ouverture mais également durant toute sa période des 31 jours consécutifs. Outre les annonces légales parues dans les journaux régionaux et l'affichage réglementaire de l'arrêté, la population a été informée du projet et de la tenue d'une enquête par le biais de différents vecteurs (site internet, mise à disposition du dossier dans les 20 communes du territoire ainsi qu'au siège de l'enquête sis à Colmar Agglomération).

Participation du public

Malgré la forte densité de population du territoire concerné, la concertation formelle n'a recueilli que 36 contributions, portant principalement sur les déplacements à vélo et, dans une moindre mesure, sur les transports en commun assurés par le réseau TRACE.

De ce fait, il est très difficile de mesurer l'ensemble des préoccupations exprimées par les habitants. Interrogés sur le sujet, Colmar Agglomération nous informe que les usagers sollicitent

régulièrement les services compétents pour signaler des dysfonctionnements, formuler des observations ou attirer l'attention sur des problématiques spécifiques liées à leurs déplacements.

Néanmoins, la commission d'enquête estime que les sollicitations régulières du public bien qu'utiles, ne sauraient se substituer à la participation aux enquêtes publiques.

Celles-ci représentent un moment privilégié du débat démocratique, permettant aux citoyens d'exprimer officiellement leur avis sur les projets qui concernent leur cadre de vie et les politiques publiques de mobilité. Une implication plus importante du public dans ce contexte apparaît donc indispensable. La commission d'enquête déplore ce manque de participation.

Diffusion de l'information relative à la tenue de l'enquête publique

La commission d'enquête s'interroge sur l'efficacité des modalités réglementaires de publicité destinées à informer le public de l'ouverture d'une enquête publique. La réglementation impose notamment la publication d'avis dans deux journaux locaux à deux reprises, à quinze jours d'intervalle. Or, ces supports apparaissent aujourd'hui moins adaptés aux habitudes d'information de la population. La lecture de la presse écrite est en recul et les pages consacrées aux annonces légales et administratives sont rarement consultées par le grand public.

En pratique, l'information est principalement relayée par l'affichage en mairie, les bulletins municipaux ainsi que les supports numériques des collectivités. Si ces moyens contribuent à la diffusion de l'information, la commission d'enquête considère qu'ils demeurent insuffisants pour assurer une mobilisation significative des citoyens.

La commission d'enquête a demandé au maître d'ouvrage comment le public a été sollicité lors de l'élaboration du Plan de Mobilité (PDM).

Colmar Agglomération fait état de plusieurs rencontres avec les associations ; d'ateliers avec les élus locaux ainsi que d'échanges avec les différents partenaires.

Ces démarches de concertation ont permis d'associer les acteurs institutionnels et les représentants de la société civile. L'organisateur des réunions a transmis à la commission, sur sa demande, les comptes-rendus de ces rencontres et ateliers.

La commission, malgré toutes ces précisions et documents apportés par Colmar Agglomération, a constaté que les élus rencontrés lors des permanences n'avaient pas

forcément pris toute la mesure de l'élaboration du PDM, l'importance de sa portée sur le territoire et ses habitants dans les dix ans à venir. L'actualité de ce début d'été (gestion de canicule, réduction des gaz à effet de serre prenant un caractère d'urgence, sécheresse et restriction d'eau...) donne un caractère d'autant plus important, voire essentiel à ce PDM.

Pour la commission d'enquête, seule une concertation plus importante avec les élus mais également avec leurs administrés permettra de réaliser les actions concrètes de ce Plan De Mobilité.

Par ailleurs, les collectivités proches ainsi que les instances plus lointaines comme par exemple la CEA, demandent une concertation dans les projets à venir afin d'harmoniser les actions au-delà du territoire de l'agglomération (cf. volonté exprimée dans les avis des PPA).

La commission d'enquête, au vu de la participation du public et de l'absence d'avis sur le dossier soumis à l'enquête (cf. Les avis des PPA) de la moitié des communes du territoire de Colmar Agglomération, s'interroge sur la suffisance et l'efficacité de cette communication.

La commission le regrette et estime qu'une réflexion devrait être engagée afin de renforcer la visibilité des enquêtes publiques et de favoriser une plus grande implication des citoyens dans les procédures de concertation.

La création d'un observatoire, d'outils d'évaluation et de suivi des actions qui seront menées dans le cadre de la mise en œuvre du PDM s'avère par conséquent indispensable et primordial, d'autant que l'évaluation du PDU précédent s'est avérée difficile voire impossible vu l'absence de moyens d'évaluations et d'études concernant les usages. (cf.diagnostic)

Considérant le caractère crucial de l'information, de la concertation, mais également la constitution rapide d'un observatoire de suivi (avec des outils de mesure efficaces) dans la mise en œuvre du PDM, la commission émettra une réserve sur cette question.

Le dossier 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.

1.2 Intérêt général du projet

Le projet de stratégie de mobilités présenté par la Communauté d'Agglomération de Colmar répond à un enjeu majeur d'intérêt général, tant par son ambition que par sa capacité à améliorer durablement les conditions de déplacement des habitants, des entreprises et des usagers du territoire. Les évolutions démographiques, l'augmentation des flux domicile-travail, la saturation progressive des axes routiers et les impératifs environnementaux imposent une transformation profonde des pratiques de mobilité.

Le projet apporte une réponse structurée à ces défis en visant un **report modal significatif**.

L'intérêt général se manifeste à plusieurs niveaux :

- Amélioration de la qualité de vie en réduisant les nuisances liées au trafic (bruit, pollution, congestion) en favorisant des modes actifs plus sûrs et agréables
- Cohésion territoriale grâce à une meilleure desserte des communes périphériques, des zones d'activités et des équipements publics, limitant les inégalités d'accès à la mobilité
- Transition écologique en contribuant à la baisse des émissions de gaz à effet de serre et en s'inscrivant dans les objectifs nationaux et européens de neutralité carbone
- Attractivité économique en facilitant les déplacements domicile-travail, en renforçant l'image d'un territoire accessible
- Sécurité des déplacements par la création d'itinéraires cyclables sécurisés, la requalification des voiries.

Au regard de ces éléments, le projet présente un caractère d'intérêt général manifeste, en cohérence avec les documents de planification (SCOT, PDU) et avec les orientations nationales en matière de mobilité durable.

Cependant, il est difficile dans l'état actuel du document soumis à l'enquête de mesurer la cohérence avec le PCAET (GES cf p.93 Evaluation Environnementale).

La commission d'enquête apportera une recommandation sur ce sujet.

2. 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 marchandises 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

La lecture du PDM projeté, document de 118 pages, est plutôt aisée, parce que ce dernier est bien illustré et détaillé.

Sa compréhension est complexe parce que le PDM se rattache à de nombreuses contraintes (règles et lois, autres plans et orientations).

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.

De plus, certains documents évoqués dans le dossier d'enquête sont 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 l'avis de la communauté de communes de la vallée de Munster (CCVM), 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.
- 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 claires et facilement compréhensibles.

Mais le calendrier, les échéanciers et surtout **les évaluations** de ses mises en œuvre sont moins évidentes.

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 concertation 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. Il reprend un résumé non technique clair, une présentation générale du PDM dense et très informative mais 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.

Ressources en eau, qualité de l'eau des rivières et affluents, vulnérabilité de la nappe phréatique mais également risques naturels et technologiques, sont autant de volets très peu développés dans l'étude environnementale. Il est en outre dit **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 ses 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.

La MRAe quant à elle, met en évidence des données chiffrées qu'elle estime trop anciennes. A cette question Colmar Agglomération répond qu'elle en a conscience mais que le coût engendré par une étude plus récente, aurait été trop important, vu que les données servent uniquement de référence à l'élaboration du PDM, et ne portent pas à conséquence sur sa finalité.

En outre, elle recommande à Colmar Agglomération d'inscrire les mesures ERC comme item prioritaire dans tout projet lié au PDM, et principalement la notion «Éviter» avant tout. Ce principe d'évitement est d'autant plus important que le fondement du PDM est de réduire durablement les gaz à effet de serre, en lien avec le réchauffement climatique en matière de qualité de l'air, et par voie de conséquence de qualité de l'environnement.

Conclusions de la commission d'enquête :

- La lecture du dossier d'enquête est complexe du fait des nombreux paramètres qui entrent en jeu dans ce PDM, mais également des nombreux partenaires qui sont concernés par sa mise en œuvre.
- Dans l'ensemble du dossier présenté, la commission relève des insuffisances notamment au sujet des bilans environnementaux et des mesures ERC de l'étude environnementale. Elle aurait également souhaité que les différentes problématiques soulevées soient étayées par des éléments de concertation avec tous les acteurs du territoire. Elle recommande à Colmar Agglomération de suivre l'avis de la MRAe à ce sujet.
- La commission a eu du mal à se rendre compte de cette collaboration entre communes et autres acteurs. A cette question, Colmar Agglomération a répondu, nous faisant parvenir des comptes-rendus de réunions préparatoires.

En conclusion à ce chapitre, la commission d'enquête recommande à Colmar Agglomération d'inscrire les mesures ERC comme item prioritaire dans tout projet lié au PDM, et principalement la notion «Éviter» avant tout, comme le fait la MRAe.

3. CONCLUSIONS MOTIVÉES SUR LES OBJECTIFS ET LES ACTIONS DU PROJET DE PLAN DE MOBILITÉ (PDM)

3.1 Sur l'orientation générale du plan

Le PDM Colmar Agglomération suit une approche pragmatique : il privilégie des actions fondées sur l'existant local et sur des dispositifs déjà engagés. Cette base permet de construire un ensemble cohérent, avant d'élargir vers des actions plus générales impliquant des partenaires institutionnels, régionaux et nationaux. Le PDM apparaît comme un document structuré, cohérent et évolutif, fondé sur une démarche progressive et partenariale. Sa réussite dépendra de sa capacité à renforcer l'adhésion des acteurs, à préciser ses modalités de mise en œuvre et à consolider ses outils de pilotage et d'évaluation.

Conclusions de la commission d'enquête :

La commission pense que le dossier devrait être enrichi par des indicateurs de suivi plus précis, une planification calendaire détaillée, une clarification des moyens humains et

techniques mobilisés, pour être capable de le faire évoluer au fur et à mesure de besoins nouveaux émergents ou des conclusions des études menées en parallèle de l'avancée.

Le PDM apparaît comme un document structuré, cohérent et évolutif, fondé sur une démarche progressive et partenariale. Sa réussite dépendra de sa capacité à renforcer l'adhésion des acteurs, à préciser ses modalités de mise en œuvre et à consolider ses outils de pilotage et d'évaluation.

3.2 Sur le développement des transports collectifs et des modes actifs (vélo, marche à pied)

Le développement des TC et des modes actifs ou doux tient une place importante dans les leviers d'action du PDM.

Développement des modes actifs :

Le levier 1, principal levier entièrement consacré au développement de l'usage des modes actifs, articule ses dix actions autour du prolongement et du développement des aménagements cyclables de Colmar Agglomération. Le choix du numéro 1 pour ce levier reflète son importance au sein du projet.

Le levier 1, consacré au développement des modes actifs, s'appuie sur dix actions centrées sur l'extension et l'amélioration des aménagements cyclables de Colmar Agglomération, traduisant l'importance accordée à cette thématique dans le projet.

Le dossier présente avec précision le réseau cyclable existant et met en évidence la volonté de renforcer le maillage du territoire ainsi que la sécurité des usagers grâce à l'identification des points noirs cyclables. Le jalonnement des pistes participe à la fois à la sécurité, à l'attractivité des parcours et à la communication autour du « plan vélo ».

Le PDM prend également en compte le déficit de stationnement sécurisé pour les vélos, notamment électriques, en prévoyant une réflexion sur les besoins en arceaux et leurs implantations. Le développement de la pratique cycliste est présenté comme un levier essentiel de l'intermodalité et de la transition des mobilités.

Des aides à l'achat de vélos et d'équipements de sécurité, l'installation expérimentale de points de réparation et de points d'eau, ainsi que la création d'un parc de vélos électriques en libre-service à la gare de Colmar viennent compléter ces mesures.

Enfin, l'action 9 aborde la marche à pied et l'accessibilité PMR, notamment à travers la piétonisation et la végétalisation du centre-ville afin de rendre les déplacements piétons plus agréables et accessibles.

Conclusions 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.

Ce PDM deviendra un véritable outil de travail pour la collectivité, pour mesurer les besoins qui forcément sont amenés à évoluer en 10 ans, pour évaluer les actions menées, les mesures prises et leurs impacts et pour adapter projets et actions à long terme.

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

Développement des transports collectifs :

Pour le développement des Transports collectifs, le PDM propose des solutions qui passent par le renforcement de l'efficacité du réseau TRACE, restructuré en 2024.

- L'application mobile TRACE, issue de la modernisation de la billettique opérée en 2025, sera développée par une intégration des informations en temps réel et une adaptation pour améliorer l'autonomie des PMR.
- La compétitivité des bus sera améliorée, afin de réduire l'écart des temps de parcours avec les voitures particulières. Il est prévu de créer, en parallèle à cette mesure, des espaces de stationnement P+R, pour inciter à l'intermodalité les usagers de Colmar Agglomération qui sont très dépendants de la voiture.
- Le développement de l'offre de TC structurante au-delà de l'agglomération est une demande des usagers, inscrite dans le PDM.
- En période de grande affluence touristique, en particulier à Noël, deux navettes facilitent le déplacement des visiteurs. Le PDM souligne la nécessité de favoriser l'usage des transports en commun par les touristes et de leur proposer des mesures facilitatrices, comme Pass touristique ou carte d'itinéraires TC.

Conclusions de la commission d'enquête :

Toutes ces mesures vont sans doute contribuer à développer l'usage des transports collectifs. Cependant la commission d'enquête estime que la prise en compte de la globalité du territoire et en particulier les communes les plus reculées, de même que l'extraterritorialité, comme par exemple celle avec la vallée de Munster, ne sont pas vraiment mises en évidence dans le PDM. La commission voudrait à ce stade de réflexion, évoquer un point qui lui paraît essentiel dans son analyse : l'importance de l'hôpital de Colmar pour le secteur et même le département tout entier. L'avis de la communauté de communes de Munster pointe cependant les déplacements et la circulation engendrés notamment pour les habitants de la vallée pour rejoindre les centres de soins colmariens. Du reste, les habitants du 68 et une partie du 67 se rendent régulièrement à Colmar pour se faire soigner ou consulter des spécialistes. Ce volet n'est pas du tout évoqué dans le PDM. La commission regrette cette absence et la souligne dans cette conclusion. Il aurait été apprécié de lire un chapitre concernant ce pôle de soins dans ce PDM et d'éventuelles actions améliorant stationnement, accès et liaisons.

La commission d'enquête recommande à Colmar Agglomération d'ajouter un chapitre consacré à ce point qui lui paraît très important étant donné l'attractivité du secteur en matière de santé pour toute la région environnante.

3.3 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 pour réduire le trafic automobile à travers le partage de la voirie, le développement de l'intermodalité, les parkings relais et les aménagements autour de la gare de Colmar.

La volonté de favoriser les modes actifs, de développer des continuités cyclables, la coopération entre collectivités, la création de P+R connectés au réseau TRACE et le projet de transformation de la gare en pôle intermodal traduisent la politique de diminution du trafic automobile.

Des limites subsistent toutefois : des pénétrantes encore très routières, des ruptures dans les aménagements cyclables, un covoiturage et des P+R peu structurés, ainsi que plusieurs projets restant à l'état d'étude.

Dans la synthèse concernant le stationnement (cf. Page 31 du PDM), il est dit : « Il est difficile de connaître l'usage exact du stationnement à Colmar, car aucune enquête récente sur l'occupation et la rotation des places n'a été menée ». Plus loin, « Le stationnement est un facteur décisif pour le report modal... ». Dans les documents du projet, il est difficile de mesurer la qualité, les besoins et les manques en matière de stationnement. Comme l'évoque le PDM, le stationnement représente pourtant un facteur décisif. A titre d'exemple, il semble que le stationnement aux abords de l'hôpital civil de Colmar soit complexe tout comme la signalétique d'accès à l'hôpital. Page 83 du diagnostic, on peut lire « le stationnement illicite pose problème dans les communes de l'agglomération hors Colmar ».

En parlant de stationnement illicite, la commission d'enquête veut ici évoquer les aires de stationnement des gens du voyage (problème récurrent d'année en année, évoqué dans la presse pendant l'enquête publique). Dans le PDM, la commission d'enquête n'a rien lu à ce sujet qui lui semble quand même essentiel dans le secteur de l'agglomération.

Conclusions de la commission d'enquête :

Le PDM dans ses actions affirme la volonté de Colmar Agglomération de réduire l'usage de la voiture pour les déplacements des usagers qu'ils soient liés aux déplacements pour le travail, la consommation ou les loisirs. Cependant, de multiples facteurs extérieurs rendent cette analyse complexe. Relevons notamment le transit lié aux déplacements en-dehors de l'agglomération pour raisons professionnelles ou personnelles (santé, loisirs, consommation liée aux zones commerciales), la circulation sur l'A35 ou la RN 83 aux abords de Colmar, les entrées de ville chargées liées au passage via Strasbourg, Bâle ou Mulhouse, notamment des poids lourds.

Ce PDM ne pourra être mis en œuvre efficacement qu'à la condition de prendre en compte les autres acteurs du territoire, les communautés limitrophes, mais également la Région, la CEA, les acteurs des déplacements ferroviaires, des infrastructures routières. Pour ce faire, il faudra mettre en place une collaboration avec l'ensemble de ces acteurs, sans oublier les associations d'usagers, et notamment celles directement liées à la pratique du vélo.

Parking P+R sur le territoire de la communauté d'Agglomération

Point de vigilance : Action 22 du levier 3 du PDM. L'identification simple et lisible des parkings-relais sur tout le territoire de Colmar Agglomération n'est pas établie dans le dossier soumis à l'enquête. La fiche action 22 du levier 3 est peu détaillée.

La Commission d'enquête considère que cette fiche action devrait être enrichie par un répertoire des parkings existants et complétée par la création de P+R qui permettrait aux usagers de la communauté et aux visiteurs extérieurs (santé, tourisme etc) d'intégrer dans leurs déplacements un stationnement serein, à un prix raisonné avec un lien identifié des TC. Ce type d'installation est très incitatif et réconcilierait les usagers avec les courses ou visites en centre-ville.

Par ailleurs la commission d'enquête recommande à Colmar Agglomération d'enrichir dans le PDM le volet « stationnement » en établissant un diagnostic fiable et global des besoins en matière de stationnement.

En outre, elle estime qu'un emplacement dédié au stationnement temporaire des gens du voyage sur le territoire de Colmar Agglomération doit être étudié et inscrit dans le PDM. Suite aux réponses apportées par Colmar Agglomération, il s'avère que les aires de stationnement des gens du voyage relèvent de la compétence de l'agglomération (programme local de l'habitat). Le projet est déjà inscrit dans le Schéma Départemental d'Accueil et d'Habitat des Gens du Voyage 2024-2029 du Haut-Rhin. Ce projet étant géré au sein du service Habitat de Colmar Agglomération, la commission d'enquête recommande fortement de concrétiser ce projet et d'inscrire cette aire de Grand Passage dans le PDM.

La commission d'enquête rappelle le caractère obligatoire et légal qui prévoit des emplacements dédiés aux gens du voyage.

La commission d'enquête fera une recommandation sur ce dernier point.

3.4 Sur le trafic de transit des poids lourds

Le levier 7 du PDM, consacré à la logistique durable, reste encore peu concret. Parmi les actions annoncées, seule l'expérimentation des vélos cargo est évoquée, alors que cette pratique demeure marginale à Colmar et limitée à de faibles volumes.

Le document souligne également plusieurs difficultés : les livraisons du dernier kilomètre reposent encore largement sur le camion dans l'hypercentre, certains poids lourds circulent sur

des voiries inadaptées à cause d'un mauvais guidage GPS, et le trafic dense sur l'A35 génère d'importantes nuisances sonores et atmosphériques.

Le PDM prévoit donc une réflexion globale avec les acteurs locaux et institutionnels afin de développer des solutions de logistique urbaine plus durables et mieux adaptées au territoire.

Conclusions de la commission d'enquête :

Ce sujet est abordé dans le PDM mais le transit des poids lourds évoqué plus haut n'est pas de la maîtrise de Colmar Agglomération et ne dépend pas de ses compétences. Cependant, forcément il engendre des nuisances importantes pour la communauté. La commission ne peut qu'encourager la collectivité à collaborer avec les instances supérieures pour cette épineuse question. Cependant, la réflexion sur l'acheminement des livraisons intra-muros devra être enrichie au fur et à mesure de l'avancée de la réalisation du PDM.

3.5 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 partagées et des carburants alternatifs reste encore inégal sur le territoire. Le covoiturage, déjà présent, nécessite d'être renforcé par la création de nouvelles aires aux entrées stratégiques de Colmar. L'avitaillement en carburants alternatifs demeure peu développé, limitant encore la transition vers des mobilités moins polluantes. De plus, malgré la présence de bornes de recharge électrique, leur déploiement doit être davantage structuré via un futur schéma directeur conforme à la loi LOM.

Le PDM prévoit néanmoins plusieurs actions concrètes pour accompagner cette transition. Le covoiturage bénéficie déjà d'un partenariat porté par Colmar Agglomération et de parkings dédiés appelés à se développer. L'extension du service d'autopartage en partenariat avec Citiz constitue également un point positif pour diversifier les solutions de mobilité.

Le développement des mobilités alternatives reste encore insuffisamment structuré à l'échelle de l'agglomération, les déplacements domicile-travail demeurant très dépendants de la voiture individuelle. Plusieurs fragilités sont relevées : une accidentologie plus grave dans les communes

périphériques, une concentration des accidents sur les routes départementales et un besoin de suivi plus précis des actions engagées.

Même si certaines initiatives existent, comme le Plan de Déplacement Entreprise de Vialis, ces démarches restent encore limitées et nécessitent une mobilisation plus large des acteurs du territoire.

Le PDM prévoit toutefois plusieurs actions positives : l'accompagnement des entreprises et administrations dans leurs Plans de Déplacement, la création d'un Observatoire du Plan de Mobilité pour suivre notamment l'accidentologie piétons et vélos, ainsi que l'élaboration d'une charte de qualité de l'air en lien avec le PCAET. Cet observatoire constitue un point fort, car il permettra d'évaluer l'efficacité des actions menées et d'assurer un suivi dans la durée.

Conclusions de la commission d'enquête :

La commission d'enquête relève un certain nombre de mesures qui devraient contribuer à améliorer les mobilités quelles qu'elles soient. Cependant, il est difficile aujourd'hui d'en mesurer les impacts. Cependant, la commission estime que Colmar Agglomération a projeté des actions en faveur de cette amélioration. Il s'agira pour elle, de mettre en place des outils efficaces, évolutifs et quantifiés pour en mesurer les effets au fil du temps. Encore une fois, on en revient au suivi, à l'évaluation et à l'implication des différents partenaires directement liés à la réussite du PDM.

3.6 Sur l'organisation du territoire pour faciliter l'accessibilité à l'emploi et aux services

Les principaux points négatifs identifiés dans le diagnostic concernent le retard et les inégalités dans le développement des mobilités partagées et des carburants alternatifs sur le territoire de Colmar.

Le covoiturage, déjà existant, reste encore insuffisamment développé. Le PDM y répond en prévoyant la création de nouvelles aires et places de stationnement aux entrées stratégiques de la ville, afin d'en améliorer l'accessibilité et d'en favoriser l'usage quotidien.

Le développement de l'autopartage constitue une autre réponse positive. L'extension du service de voitures en libre-service avec Citiz représente une solution concrète pour réduire la dépendance à la voiture individuelle et diversifier les modes de déplacement.

En revanche, la question des carburants alternatifs demeure un point faible important. Leur déploiement reste peu avancé et les mesures proposées apparaissent limitées, ce qui freine la transition vers des mobilités moins polluantes.

Concernant les infrastructures de recharge électrique, la situation est plus favorable : elles sont déjà bien implantées et la mise en place d'un schéma directeur conforme à la loi LOM devrait permettre d'en améliorer la structuration.

Conclusions de la commission d'enquête :

Des réponses pertinentes et favorables à l'accessibilité aux services sont apportées aux diverses problématiques. Cependant la transition énergétique reste incomplète, en particulier en ce qui concerne les carburants alternatifs, et leur déploiement sur le territoire avec des mesures proposées limitées. Quant à la réponse sur l'accessibilité à l'emploi, il est bien difficile d'en mesurer la portée.

4. CONCLUSIONS MOTIVÉES SUR LE REPORT MODAL DES MOBILITÉS PLUS DURABLES ET SES CONSÉQUENCES SUR LA RÉDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA SANTÉ

Les données disponibles montrent que les consommations énergétiques du territoire sont globalement en baisse, mais cette tendance masque une réalité plus contrastée.

Effectivement, cette baisse ne doit pas être interprétée comme une amélioration généralisée de la performance énergétique du territoire. En effet, les secteurs du résidentiel et du transport routier demeurent les principaux contributeurs aux émissions de gaz à effet de serre (GES). Leurs poids relatifs augmentent mécaniquement à mesure que les émissions industrielles diminuent.

Premier poste d'émissions directes : les transports routiers

- La dépendance à la voiture individuelle reste très forte dans l'agglomération
 - Les déplacements domicile-travail et les flux pendulaires structurent une part importante des émissions.
 - Le report modal vers les mobilités actives et les transports collectifs progresse mais reste marginal
- ➔ **Enjeux transversaux** : Ces secteurs sont plus difficiles à décarboner, car ils reposent sur des comportements individuels et des infrastructures à mettre en place

Conclusions de la commission d'enquête :

Les tendances observées montrent que la réduction des consommation énergétiques du Territoire ne résulte pas d'une transformation structurelle, mais principalement de la baisse d'activité du secteur industriel.

A l'inverse, les secteurs du résidentiel et des transports routiers demeurent les principaux contributeurs aux émissions de GES et constituent désormais les leviers prioritaires d'action pour Colmar Agglomération.

La transition énergétique du territoire devra donc s'appuyer sur

- **Un report modal ambitieux vers les mobilités actives et les transports collectifs**
- **Une réduction de la dépendance automobile**

Ces constats confirment que la réussite du PDM dépendra de sa capacité à agir sur les usages quotidiens, en complément des efforts déjà engagés dans d'autres secteurs.

Les objectifs de réduction des gaz à effet de serre de Colmar Agglomération devront s'inscrire dans le cadre fixé par le SRADDET Grand Est qui prévoit une baisse d'environ -43% d'ici 2030 et la neutralité carbone en 2050.

Le PCAET décline ces ambitions à l'échelle locale en ciblant les principaux postes émetteurs du territoire, notamment le résidentiel et les transports routiers afin d'aligner les actions locales sur la trajectoire régionale et nationale. La commission d'enquête émettra une recommandation en ce sens.

5. CONCLUSIONS MOTIVÉES SUR LA COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC LES SCHÉMAS DIRECTEURS ET LES PLANS

Le plan de mobilité s'inscrit dans un ensemble hiérarchisé de documents de planification auxquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte, conformément aux articles

L1214-1 et suivants du Code des transports. À ce titre, le PDM de la Communauté d'Agglomération de Colmar a été analysé au regard des principaux documents supra-communaux structurants.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) constitue le cadre stratégique d'aménagement à l'échelle du bassin de vie. Il fixe les orientations en matière d'urbanisation, de mobilité, de lutte contre l'étalement urbain et de préservation des espaces naturels et agricoles. Le PDM doit donc être compatible avec ces objectifs, notamment en matière de développement des transports collectifs, de maîtrise de la circulation automobile et de structuration des pôles d'échanges. L'analyse montre que le plan reprend ces orientations, en particulier à travers la réduction des émissions, le renforcement des mobilités alternatives et la cohérence entre urbanisation et desserte.

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) constitue également un document de référence, fixant les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air et d'adaptation au changement climatique. Le PDM y contribue via la promotion des mobilités actives, le développement des transports collectifs et la réduction de la dépendance à la voiture individuelle.

Les schémas directeurs sectoriels (cyclable, modes actifs, stationnement, etc.) complètent ce cadre en définissant les réseaux structurants et les priorités d'aménagement. Le PDM s'appuie sur l'ensemble de ces documents pour définir ses actions opérationnelles, conformément aux recommandations nationales visant à assurer la cohérence des politiques de mobilité à l'échelle territoriale.

Enfin, le plan doit prendre en compte les documents de prévention des risques, notamment le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI), afin de garantir la résilience des infrastructures de mobilité et la sécurité des usagers. Cela se traduit par l'adaptation des aménagements, la localisation des pôles d'échanges et la gestion des itinéraires en zones exposées.

Conclusions de la commission d'enquête :

Dans l'ensemble, la commission d'enquête estime que le Plan de Mobilité présente une cohérence globale satisfaisante avec les documents supra-communaux, en intégrant leurs

orientations stratégiques et en contribuant à leurs objectifs en matière d'aménagement durable, de transition énergétique et de gestion des risques.

Toutefois il y a lieu d'intégrer les objectifs de gestion des risques d'inondation aux projets du PDM en développant des solutions fondées sur la nature :

- Evaluation régulière des infrastructures routières et de transport en commun pour s'assurer qu'elles ne contribuent pas à l'aggravation des risques d'inondation
- Conception des parkings relais et des pistes cyclables en tenant compte des risques d'inondation avec des aménagements spécifiques pour gérer les eaux de ruissellement pour apporter localement une atténuation du risque.

La mise en place de ces mesures permettra au PDM de prendre en compte les objectifs du PGRI en visant à réduire les risques d'inondation et à améliorer la résilience du territoire face aux événements climatiques extrêmes par sa prise en compte des études des futurs projets.

La commission d'enquête émettra une recommandation sur cette question.

6. CONCLUSIONS MOTIVÉES SUR L'ÉVALUATION FINANCIÈRE ET LA MISE EN ŒUVRE DU PDM

L'évaluation financière du Plan De Mobilité (PDM) a été réalisée pour l'ensemble des actions identifiées dans les sept leviers du programme.

Cette estimation vise à garantir la faisabilité budgétaire du plan et à permettre une programmation pluriannuelle cohérente des investissements de Colmar Agglomération. Les montants présentés correspondent exclusivement aux dépenses prévisionnelles pour la collectivité, hors valorisation des actions menées en régie interne et hors financements externes potentiels (Etat, Région, partenaires).

Le Maître d'Ouvrage demeure à ce stade le principal financeur identifié.

- **Levier 1** : développer les modes actifs : 62,5 M
Montant majoritaire, correspondant à des investissements structurants en infrastructures cyclables et piétonnes
- **Levier 2** : partage multimodal de la voirie : non chiffré

Le levier est en phase d'études, réalisées en régie interne

- **Levier 3** : développer les transports collectifs : 4,5 M

Montant correspondant à des actions ciblées et d'amélioration du réseau

- **Levier 4** : diminuer l'usage de la voiture : non chiffré

Les coûts dépendent des projets retenus et des devis associés

- **Levier 5** : management de la mobilité : non chiffré

Le levier est au stade des études, réalisées en interne

- **Levier 6** : nouveaux usages de la voiture : 130.000.-

Dont 80.000.- reconductibles principalement pour des études

- **Levier 7** : logistique durable : 65.000.-

Montant dédié essentiellement à des études préalables.

Le porteur de projet a fourni, en cours d'enquête et à la demande de la commission d'enquête des estimations consolidées concernant

- **Les travaux réalisés en régie**
- **Les études nécessaires à la mise en œuvre du PDM**
- **La participation financière des différents partenaires.**

Les montants communiqués sont indicatifs, et reposent sur une priorisation interne des actions susceptibles d'évoluer selon les arbitrages budgétaires et l'avancement des projets.

Ces éléments permettent d'appréhender les ordres de grandeur des investissements envisagés, sans constituer un chiffrage définitif. Une précision progressive des coûts et des modalités de financement serait souhaitable lors des phases ultérieures de programmation.

L'absence d'un chiffrage consolidé et hiérarchisé par action ou par horizon temporel rend également difficile l'évaluation de la cohérence entre les ambitions affichées et les moyens mobilisables. Si cette absence n'est pas contraire aux exigences réglementaires applicables au stade de l'enquête publique, elle constitue néanmoins un point de vigilance, dans la mesure où la crédibilité opérationnelle du PDM repose sur la capacité de la collectivité à programmer et financer les actions dans la durée.

Toutefois les éléments financiers complémentaires transmis permettent d'apprécier les ordres de grandeur des investissements envisagés, de situer les actions du PDM dans un cadre budgétaire réaliste et de mieux comprendre la répartition des efforts entre infrastructures, aides directes, travaux internes et études. Une hiérarchisation budgétaire et la pertinence d'un suivi financier régulier garantissent la cohérence entre les ambitions du plan et les moyens mobilisables.

Conclusions de la commission d'enquête :

L'évaluation financière du PDM met en évidence une répartition contrastée des coûts entre les différents leviers, avec un poids très majoritaire du levier consacré aux modes actifs.

Cette orientation traduit une volonté affirmée de transformation des mobilités du territoire, mais elle souligne également la nécessité d'un pilotage budgétaire rigoureux.

L'absence de chiffrage pour plusieurs leviers, liée à l'état d'avancement des études, limite pour l'instant la vision consolidée du coût global du plan. De même, la non valorisation des actions en régie interne et l'absence d'intégration des financements externes potentiels conduisent à une estimation partielle, qui devra être progressivement consolidée.

La commission d'enquête recommande à la collectivité de préciser progressivement, lors des phases ultérieures de programmation et de mise en œuvre, les modalités de financement, les priorités budgétaires et les calendriers associés.

Une clarification progressive et structurée des coûts par action, ainsi que des sources de financement mobilisables, contribuerait à renforcer la lisibilité du Plan De Mobilité de Colmar Agglomération, à sécuriser sa faisabilité opérationnelle et à garantir une mise en œuvre cohérente avec les ambitions affichées.

7. POINTS DE VIGILANCE :

Communication :

Nous soulignons le caractère primordial de ces actions de communication. Pour atteindre les objectifs poursuivis et faire profondément évoluer les modes de déplacement des habitants vers des mobilités douces et collectives, la mise en œuvre du Plan De Mobilité nécessitera selon nous une gouvernance adaptée avec une forte coordination et une mobilisation conjointe des différentes autorités organisatrices, des communes et des différents partenaires.

Une collaboration transversale avec tous les acteurs institutionnels, une écoute des associations locales, l'implication des différents partenaires nous semble indispensable tout au long de la mise en œuvre des actions définies.

Le Plan De Mobilité représente une réelle opportunité pour la mise en place d'échanges plus réguliers entre ces différentes autorités pour des diagnostics communs, pour une recherche d'objectifs partagés dans l'intérêt général des territoires dans une étroite coordination.

L'analyse du Plan De Mobilité met en évidence plusieurs points de vigilance concernant la prise en compte des communes périphériques, qui appellent une attention particulière des élus communautaires.

L'absence de concertation territorialisée en amont – aucune réunion publique préalable dans les communes ou échanges structurés avec les maires et les usagers- limite la représentativité du diagnostic et aurait renforcé l'adhésion future au PDM.

Cette insuffisance se traduit notamment par une évaluation incomplète de l'accessibilité aux équipements structurants, en particulier l'hôpital de la ville centre ou les bâtiments administratifs dont les conditions d'accès (transport collectif, continuités cyclables, stationnement, temps de trajet pouvant atteindre 45 mn) n'ont pas été analysées alors qu'ils constituent un pôle essentiel pour l'ensemble du territoire.

Par ailleurs, le service de bus « Flexitrace », malgré une fréquentation en forte hausse, n'a pas été redimensionné : périmètres de desserte trop restreints, capacité insuffisante et inadéquation entre l'offre et les besoins réels des habitants des villages.

Enfin la communication autour de l'enquête publique reste perfectible concernant l'affichage extérieur dans certaines communes ; la commission d'enquête ayant vérifié sur site de chaque mairie du territoire concerné afin qu'il soit facilement visible pour le citoyen.

Préconisations de la commission d'enquête :

Ces éléments montrent la nécessité d'un PDM plus inclusif, fondé sur une concertation élargie et une analyse fine des contraintes propres aux communes éloignées ;

La gouvernance d'un projet de PDM réellement partagé nécessite une concertation à l'échelle du territoire auprès des élus communaux et du citoyen usager.

8. CONCLUSION GÉNÉRALE SUR LE PROJET DE PDM

En conclusion générale, nous estimons que le projet de plan de mobilité de Colmar Agglomération doit

- répondre à la structuration et aux besoins spécifiques du territoire de la communauté urbaine et aux attentes des usagers, en promouvant la proximité et la flexibilité,
- répondre à la volonté de relier les points d'intérêt de tout le territoire en organisant la mobilité autour des bassins de proximité et en offrant un système de transport efficace et souple,
- proposer des solutions de mobilité multiples et intermodales, favoriser le report modal vers des mobilités plus durables, avec des objectifs ambitieux et des modes alternatifs à la voiture,
- relever le défi des transitions environnementales, en visant une diminution significative des gaz à effet de serre, (de -43% préconisé par le PCAET en 2030), en améliorant la qualité de l'air et la réduction de la pollution sonore,
- assurer ainsi un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part,
- répondre aux différents objectifs fixés par les articles L.1214-1 et L.1214-2 du code des transports.

9. AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Nous exprimons, à partir de nos conclusions par thème, plusieurs recommandations, qui sont récapitulées ci-après :

- **Nous recommandons un programme ambitieux de communication, de sensibilisation, d'incitation et de mesures d'accompagnement des changements de comportement de mobilité. Les actions souhaitables pourront judicieusement être examinées dans le cadre du conseil en mobilité. La bonne mise en œuvre du plan et la réalisation des objectifs, qui sont ambitieux, reposeront sur une gouvernance adaptée et sur une coordination renforcée entre les autorités organisatrices de mobilité et les communes ainsi que sur une concertation renforcée dans le cadre du comité des partenaires. Nous les recommandons.**
- **Nous recommandons qu'au-delà de la bonne prise en compte des besoins en mobilité durable par le SCoT et le PLU, ces besoins immédiats et futurs de mobilité soient bien déclinés dans les opérations d'urbanisme à venir sur tout le territoire de Colmar Agglomération.**
- **Il est difficile dans l'état actuel du document soumis à l'enquête de mesurer la cohérence avec le PCAET (GES cf p.93 Evaluation Environnementale). « Les ambitions du Plan de Mobilité (PDM) doivent s'inscrire en parfaite cohérence avec les orientations du Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET) de la Communauté d'Agglomération, notamment en ce qui concerne les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES).» Nous recommandons par conséquent de veiller à la conformité du PDM avec le PCAET.**
- **Nous recommandons l'examen des possibilités de réserver, sur certains tronçons, des voies aux bus, en complément de celles qui existent déjà, ainsi que l'étude des possibilités, certes difficiles à mettre en œuvre, de réserver, sur certains tronçons, une voie sécurisée pour les cycles.**
- **Nous recommandons de prendre en compte les objectifs du PGRI visant à réduire les risques d'inondation et à améliorer la résilience du territoire face**

aux événements climatiques extrêmes par sa prise en compte des études dans les futurs projets.

- Nous recommandons à Colmar Agglomération d'inscrire les mesures ERC comme item prioritaire dans tout projet lié au PDM, et principalement la notion « Éviter » avant tout, comme le préconise la MRAe.
- Nous recommandons à Colmar Agglomération de prioriser une collaboration étroite avec le service chargé du programme local de l'Habitat afin que le projet de création d'une aire de Grand Passage, projet inscrit dans le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage 2024-2029 du Haut-Rhin, se réalise enfin (cf. actualité locale et mémoire en réponse au PV de synthèse sur cette question)

La commission d'enquête émet également la réserve formulée ci-après :

Réserve relative à la mise en place d'un comité de suivi

Considérant le caractère crucial de l'information, de la concertation, mais également la constitution rapide d'un observatoire de suivi (avec des outils efficaces de mesures) dans la mise en œuvre du PDM, la commission émet une réserve sur cette question édictée comme suit:

La commission d'enquête émet un avis favorable au projet de PDM sous réserve de mettre en place un Comité de suivi dès l'entrée en vigueur du PDM afin de garantir sa bonne mise en œuvre et d'assurer une gouvernance partagée.

Il apparaît indispensable de mettre en place dès à présent ce **comité de suivi**, conçu comme un véritable **outil de concertation** permettant :

- d'assurer un suivi régulier de l'avancement des actions du PDM
- d'associer les acteurs institutionnels, économiques, associatifs et citoyens
- de favoriser une **concertation continue** sur les enjeux de mobilité.

En conséquence de l'ensemble des éléments recueillis et de tout ce qui précède,

NOUS ÉMETTONS UN AVIS FAVORABLE

au projet de Plan de Mobilité de Colmar Agglomération, avec une réserve concernant le comité de suivi (réserve énoncée précédemment).

Fait à Rixheim, le 29 juillet 2026

LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Mme Sylvie HASSENBOEHLER-MARTIN

Membre titulaire

Mme Marie-Christine SCHAFFHAUSER

Membre titulaire

A stylized, cursive signature in black ink, likely belonging to Sylvie Hassenboehler-Martin.A cursive signature in black ink, likely belonging to Marie-Christine Schaffhauser.

Mme Brigitte REIBEL

Présidente de la commission

A large, stylized signature in blue ink, likely belonging to Brigitte Reibel.