

# ETUDE POUR L'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE DE COLMAR AGGLOMÉRATION

## Evaluation environnementale



## IDENTIFICATION ET REVISION DU DOCUMENT

### IDENTIFICATION DU DOCUMENT

<b>Projet</b>	Plan de Mobilité de Colmar Agglomération		
<b>Maître d'ouvrage</b>	Colmar Agglomération		
<b>Document</b>	Evaluation environnementale		
<b>Version</b>	Version 3	<b>Date</b>	02/06/2025

### REVISION DU DOCUMENT

Version	Date	Rédacteur(s)	Qualité du rédacteur(s)	Contrôle	Modifications
0	13/12/2021	Léa LE BERRE	Chargée d'études	Frédérique IMHOFF	Etat initial environnemental
1	04/02/2022	Léa LE BERRE	Chargée d'études	Frédérique IMHOFF	Intégration des reprises
2	21/05/2025	Chouhoub FATTOUCH Frédérique IMHOFF	Chargée d'études Cheffe de projet confirmée	Frédérique IMHOFF	Mise à jour de l'état initial et élaboration de l'évaluation environnementale
3	02/06/2025	Frédérique IMHOFF	Cheffe de projet confirmée		Prise en compte des retours de Colmar Agglomération et mise à jour des fiches actions

# SOMMAIRE

1. PRÉAMBULE .....	5
2. RESUME NON TECHNIQUE DE L’EVALUATION ENVIRONNEMENTALE .....	6
2.1. L’élaboration du Plan de Mobilité (PDM) de Colmar Agglomération.....	6
2.2. L’évaluation environnementale du PDM de Colmar Agglomération .....	15
2.3. Les enjeux environnementaux du territoire.....	15
2.4. Analyse des incidences du PDM de Colmar Agglomération sur l’environnement .....	17
2.5. Justification des choix, des objectifs et des actions du PDM 2026 – 2036 de Colmar Agglomération .....	19
2.6. Indicateurs et modalités de suivi.....	19
2.7. Articulation avec les documents-cadres .....	20
3. PRESENTATION GENERALE DU PLAN DE MOBILITE (PDM) 2026-2036 DE COLMAR AGGLOMERATION .....	21
3.1. Cadre Juridique du PDM .....	21
3.2. Périmètre du plan de mobilité (PDM) 2026-2036 de Colmar Agglomération .....	22
3.3. La communauté d’agglomération Colmar Agglomération .....	24
3.4. Les étapes de l’élaboration du Plan de Mobilité .....	24
3.5. Le diagnostic de mobilités du territoire .....	26
3.6. L’ambition du Plan de Mobilité .....	35
3.7. Le Plan de mobilité 2026 – 2036 : leviers et actions proposées.....	36
4. ETAT INITIAL DE L’ENVIRONNEMENT.....	89
4.1. Consommation d’énergie, émissions de gaz à effet de serre et climat .....	89
4.2. Qualité de l’air .....	94
4.3. Organisation du territoire de Colmar Agglomération .....	102
4.4. Nuisances sonores.....	106
4.5. Consommation d’espace.....	115
4.6. Paysage et patrimoine .....	118
4.7. Biodiversité et continuités écologiques .....	124
4.8. Ressources en eau .....	136
4.9. Risques naturels et technologiques.....	142
4.10. Synthèse et hiérarchisation des enjeux environnementaux du territoire au regard des objectifs du PDM .....	150
5. EVOLUTION DE L’ENVIRONNEMENT EN CAS DE NON MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILITÉ DE COLMAR.....	152
5.1. Consommation d’énergie et émissions de gaz à effet de serre (GES) .....	152
5.2. Qualité de l’air .....	152
5.3. Nuisances sonores.....	152
5.4. Consommation d’espace.....	152
5.5. Paysage et patrimoine.....	152
5.6. Biodiversité et continuités écologiques .....	153
5.7. Ressources en eau .....	153
5.8. Risques naturels et technologiques.....	153
6. JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS POUR LE PDM DE COLMAR AGGLOMERATION .....	153
6.1. L’élaboration du PDM : rappel de la démarche .....	153
6.2. Présentation des solutions de substitution.....	154
6.3. Motifs pour lesquels le PDM a été retenu .....	158
7. EFFETS NOTABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDM DE COLMAR AGGLOMERATION SUR L’ENVIRONNEMENT, MESURES POUR EVITER, REDUIRE ET COMPENSER LES INCIDENCES NEGATIVES SUR L’ENVIRONNEMENT, ET MODALITES DE SUIVI.....	159
7.1. Évaluation des incidences du PDM sur la qualité de l’air et mesures .....	159
7.2. Évaluation des incidences du PDM sur les nuisances sonores et mesures .....	160
7.3. Évaluation des incidences du PDM sur les consommations énergétiques, les émissions de gaz à effet de serre et le climat, et mesures .....	160
7.4. Évaluation des incidences du PDM sur la consommation d’espace et mesures .....	161
7.5. Évaluation des incidences du PDM sur le paysage et le patrimoine et mesures.....	167
7.6. Évaluation des incidences du PDM sur la biodiversité et les continuités écologiques, et mesures .....	173
7.7. Évaluation des incidences du PDM sur la ressource en eau et mesures.....	188
7.8. Évaluation des incidences du PDM sur les risques naturels et technologiques, et mesures .....	194

7.9.	Évaluation des incidences du PDM sur la santé et mesures .....	195
7.10.	Synthèse des incidences et des mesures des actions du PDM.....	196
<b>8.</b>	<b>EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000.....</b>	<b>199</b>
8.1.	Présentation des sites NATURA2000 .....	199
8.2.	Sites à proximité du périmètre du PDM .....	199
8.3.	Incidences potentiels des projets du PDM sur les sites Natura2000 identifiées .....	203
8.4.	Mesures ERC lors des études détaillées des projets sur les sites Natura 2000 .....	203
8.5.	Conclusion sur les incidences potentielles du PDM sur les sites Natura 2000 .....	204
<b>9.</b>	<b>Indicateurs et Modalités de suivi de la mise en œuvre du PDM et des mesures environnementales .....</b>	<b>209</b>
9.1.	Objectifs du suivi.....	209
9.2.	Formalisation du suivi .....	209
9.3.	Organisation technique du suivi.....	209
9.4.	Les indicateurs de suivi .....	210
9.5.	Critères d'évaluation des fiches-actions du Plan de Mobilité de Colmar Agglomération..	210
<b>10.</b>	<b>ARTICULATION DU PDM DE COLMAR AGGLOMERATION AVEC LES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES DU TERRITOIRE.....</b>	<b>214</b>
10.1.	Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) de la région Grand Est .....	214
10.2.	Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Colmar Agglomération .....	217
10.3.	Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Colmar-Rhin-Vosges .....	219
10.4.	Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhin-Meuse .....	221
<b>11.</b>	<b>METHODOLOGIE UTILISEE POUR LA REALISATION DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PDM DE COLMAR AGGLOMERATION.....</b>	<b>221</b>
11.1.	Méthodologie d'évaluation des incidences du PDM sur l'environnement.....	221
11.2.	Méthode de recueil des données pour l'état initial du territoire .....	222
11.3.	Méthode d'analyse des effets sur l'environnement .....	222
11.4.	Limites de l'évaluation environnementale.....	222

## 1. PRÉAMBULE

### ○ Du Plan de Déplacements Urbains (PDU) au Plan de Mobilités (PDM)

Colmar Agglomération a approuvé son premier Plan de Déplacements Urbains (PDU) par délibération de son Conseil Communautaire le 28 juin 2012. La démarche d'élaboration de ce PDU avait été engagée volontairement par la Communauté d'Agglomération (CAC) et le Syndicat Intercommunal des Transports des Environs de Colmar (SITREC). Le 1er janvier 2016 la CAC change de nom et devient Colmar Agglomération. Elle accueille également six nouvelles communes. Il s'agit d'Andolsheim, Bischwihr, Fortschwih, Muntzenheim, Porte du Ried (regroupement des communes de Holtzwihr et de Riedwihr) et Wickerswihr.

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) remplace les « Plans de Déplacements Urbains » par les « Plans de Mobilité » et marque un tournant majeur dans la planification des déplacements en France.

Le Plan De Mobilité (PDM) 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 la diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France. Il est obligatoire en France pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le PDU de 2011-2021 arrivant à son terme et dans une logique de continuité, un nouveau Plan de Mobilité (PDM) a été engagé. **Le Plan De Mobilité 2026 – 2036 fixe les ambitions en matière de déplacement de l'agglomération colmarienne pour les dix prochaines années.**

### ○ Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité (PDM) ?

L'article L. 1214-1 du Code des Transports indique :

*« Le plan de mobilité 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.*

*Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer 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. »*

L'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) du futur Plan de Mobilité (PDM) objet de la présente étude est la communauté d'agglomération Colmar Agglomération.

### ○ Les objectifs d'un PDM

L'ambition du PDM est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants et la protection de leur environnement et de leur santé. Les mesures à mettre en place concernent notamment :

- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport ;
- La diminution du trafic automobile (ou trafic routier) ;
- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants pour l'environnement, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;
- L'aménagement et l'exploitation des réseaux et des voiries d'agglomérations, afin de les rendre plus efficaces, notamment en les partageant entre les différents modes de déplacement et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;
- L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs de stationnement ;
- L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers ;
- La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
- L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage, en réalisant un plan de déplacement d'entreprise.

Le PDM fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, est révisé.

### ○ L'évaluation environnementale

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

**Le présent document constitue l'évaluation environnementale du futur Plan de Mobilité 2026 – 2036 (PDM) de Colmar Agglomération.** Celle-ci est établie conformément à l'article R.122-20 du Code de l'Environnement.

## 2. RESUME NON TECHNIQUE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Conformément à l'article R. 122-20 du code de l'environnement, le rapport environnemental, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale, comprend un résumé non-technique.

Le Plan de Mobilité (PDM), document programmatique, concourt au développement durable du territoire.

Par ses actions en faveur d'une diminution de l'usage de la voiture individuelle et des énergies fossiles, du développement des transports en commun et modes actifs, il contribue sur le volet « mobilités » à l'amélioration de l'environnement local. L'évaluation environnementale, quant à elle, est un exercice obligatoire pour un Plan de Mobilité. Ses modalités sont inscrites dans le code de l'environnement.

Elle répond à des objectifs et enjeux environnementaux et est synthétisée dans un « rapport environnemental » ci-présent. Son but est d'évaluer les incidences potentielles ou avérées du plan d'actions « mobilité » sur l'environnement et de le réorienter au besoin par des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (mesures « ERC »). Elle doit aussi justifier ou analyser les choix retenus par le Plan de Mobilité au regard des enjeux environnementaux du territoire, y compris dans leur globalité.

Cet exercice permet d'éclairer la maîtrise d'ouvrage (Colmar Agglomération), les autorités compétentes (État, Autorité environnementale, etc.) et les partenaires (communes et territoires, région Grand Est, etc.) sur les suites à donner au projet au regard des enjeux environnementaux et sanitaires. Elle fournit également une information essentielle à la concertation. L'environnement doit y être appréhendé dans sa globalité : population et santé humaine, biodiversité, terres, sol, eau, air et climat, biens matériels, patrimoine culturel et paysage, ainsi que les interactions entre ces éléments.

La présente partie, appelée résumé non technique, constitue une synthèse non-exhaustive du rapport environnemental.

### 2.1. L'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE (PDM) DE COLMAR AGGLOMERATION

#### 2.1.1. Les objectifs d'un Plan De Mobilité

Le Plan De Mobilité (PDM) 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 la diminution des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France.

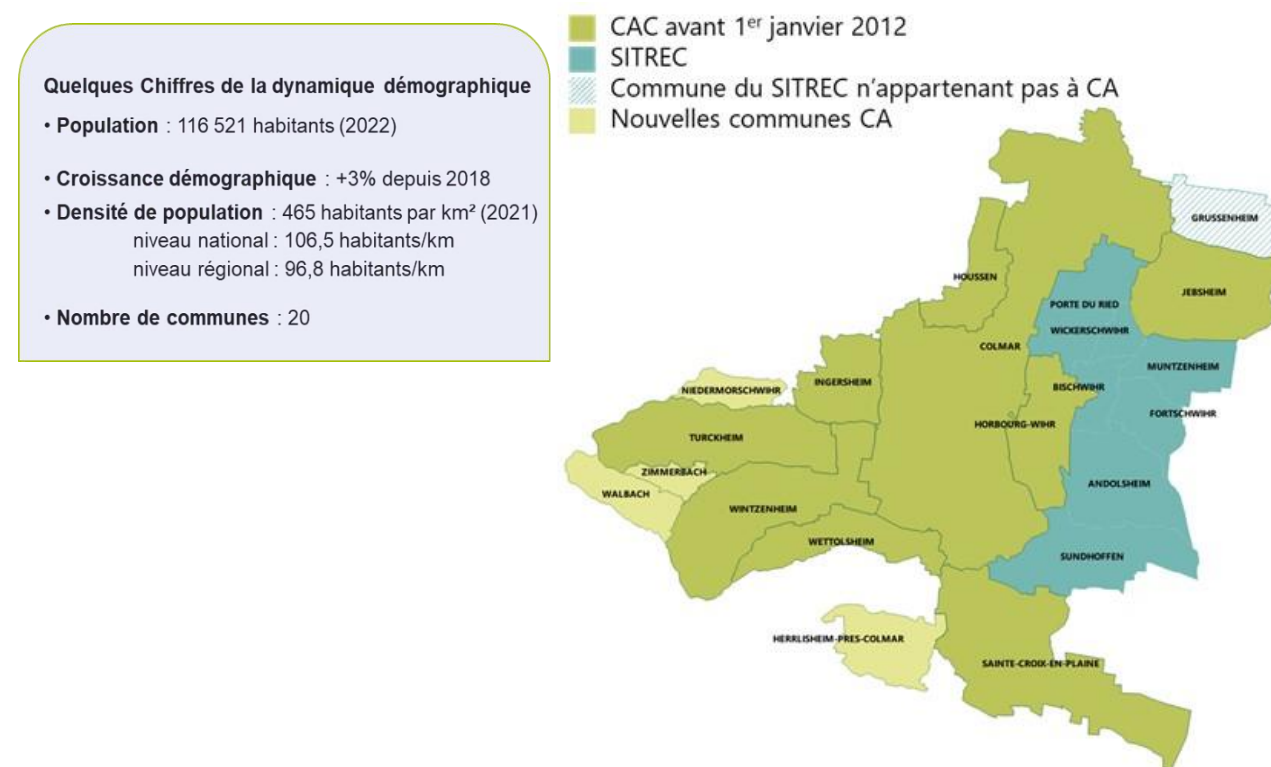
Ses nombreux objectifs sont précisés dans l'article L1214-2 du code des transports.

#### 2.1.2. Une politique de mobilités en évolution

Le 28 juin 2012, Colmar Agglomération a approuvé son premier Plan de 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 1er janvier 2016 la CAC change de nom et devient Colmar Agglomération. Elle accueille également six nouvelles communes. Il s'agit d'Andolsheim, Bischwihr, Fortschwihr, Muntzenheim, Porte du Ried (regroupement des communes de Holtzwihr et de Riedwihr) et Wickerschwyr.

Une évaluation à mi-parcours de ce PDU a été réalisée début 2018, près de cinq ans après son adoption. Le PDU de 2011-2021 arrivant à son terme et dans une logique de continuité, un nouveau Plan de Mobilité (PDM) a été engagé. Ces réflexions ont abouti au Plan De Mobilité 2026 – 2036 qui fixe les ambitions en matière de déplacement de l'agglomération colmarienne pour les dix prochaines années.

Aujourd'hui, le territoire de Colmar Agglomération est composé de 20 communes : Andolsheim, Bischwihr, Colmar, Fortschwihr, Herrlisheim-près-Colmar, Horbourg-Wihr, Housen, Ingersheim, Jebnheim, Muntzenheim, Niedermorschwihr, Porte du Ried (regroupement des communes de Holtzwihr et de Riedwihr), Sainte-Croix-en-Plaine, Sundhoffen, Turckheim, Walbach, Wettolsheim, Wickerschwyr, Wintzenheim, et Zimmerbach. C'est sur ce territoire que s'inscrit le nouveau PDM.



Source : Colmar Agglomération

### 2.1.3. Enjeux et objectifs de mobilités de Colmar Agglomération



Source Office de tourisme de Colmar

#### UNE SITUATION STRATEGIQUE EN ALSACE

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.

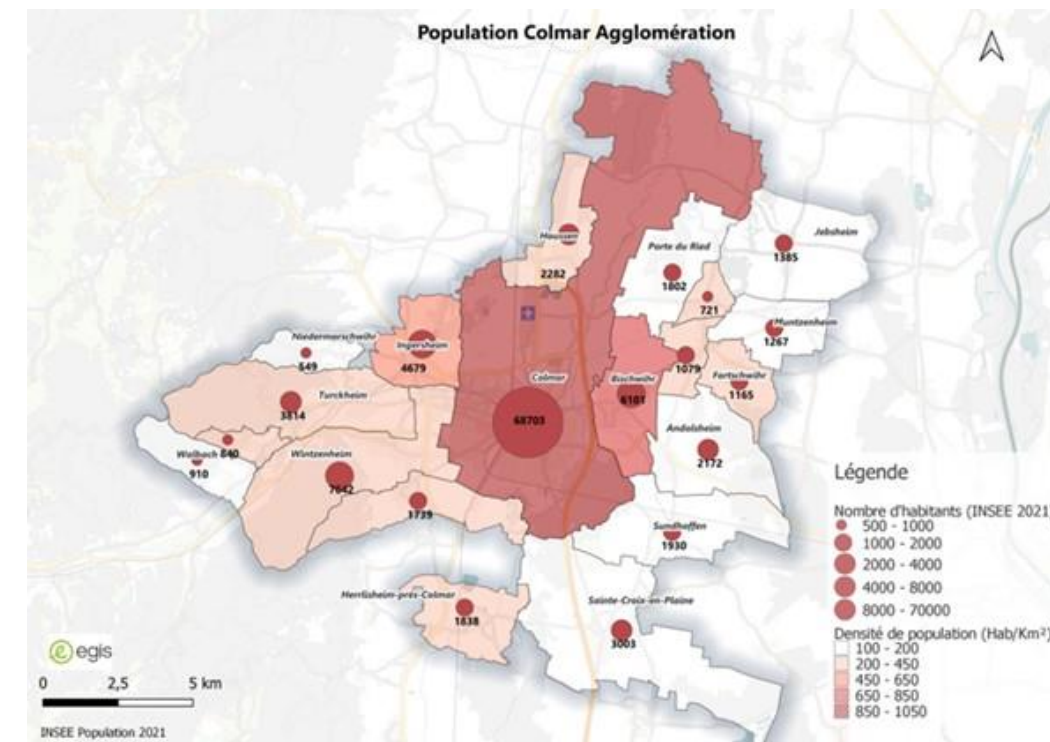
Le territoire bénéficie d'une position stratégique le long de l'axe rhénan ainsi que par sa proximité transfrontière avec Fribourg-en-Brisgau en Allemagne, Bâle en Suisse et plusieurs vallées vosgiennes. Cette situation est renforcée par des infrastructures de transport diversifiées et performantes, qui assurent la connexion entre les différents territoires qui le composent et facilitent les échanges à différentes échelles. 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.

#### DYNAMIQUE TERRITORIALE ET ENJEUX DE MOBILITE

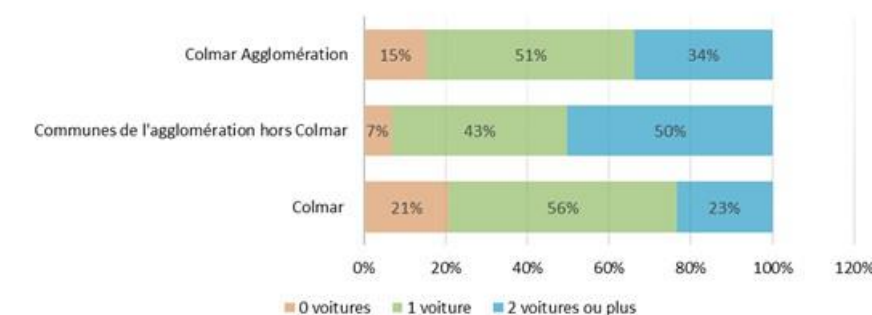
Le territoire de Colmar Agglomération est un territoire vaste et singulier, avec une densité de population supérieure à la moyenne nationale et régionale. Cependant, il présente de fortes disparités de densité, avec une concentration urbaine élevée au centre et dans la première couronne de Colmar, et une densité plus faible en périphérie. A noter que 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.

La population se concentre principalement dans le centre urbain de Colmar, qui regroupe 60% des habitants de l'agglomération. En dehors de ce centre, 12 communes comptent entre 500 et 2 000 habitants. 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.

Entre 2015 et 2021 l'agglomération a connu une évolution croissante de la motorisation des ménages. Du fait de la périurbanisation, les ménages se sont équipés d'un véhicule personnel motorisé pour répondre à leurs besoins de déplacements. Ainsi, en 2021, le taux de motorisation était de 85%, avec des disparités selon les communes. Colmar présente le plus faible taux de motorisation, tandis que les communes éloignées ont des taux supérieurs à 95%.



#### TAUX DE POSSESSION DE VÉHICULES PARTICULIERS PAR MÉNAGES



Source : INSEE 2021

A l'échelle de Colmar Agglomération, la population connaît une évolution de +0,38 %/an depuis 2016, soit environ 450 habitants/an. En poursuivant cette évolution, **la population de Colmar Agglomération serait de 123 000 habitants en 2036.**

Population Colmar Agglomération	Insee 2016	Insee 2022	Hypothèse 2025	Hypothèse 2036
	113 620	116 520	117 900	122 900

L'augmentation du nombre d'habitants induit une augmentation du besoin en nombre de déplacements.

Les évolutions sont estimées comme suit<sup>1</sup>

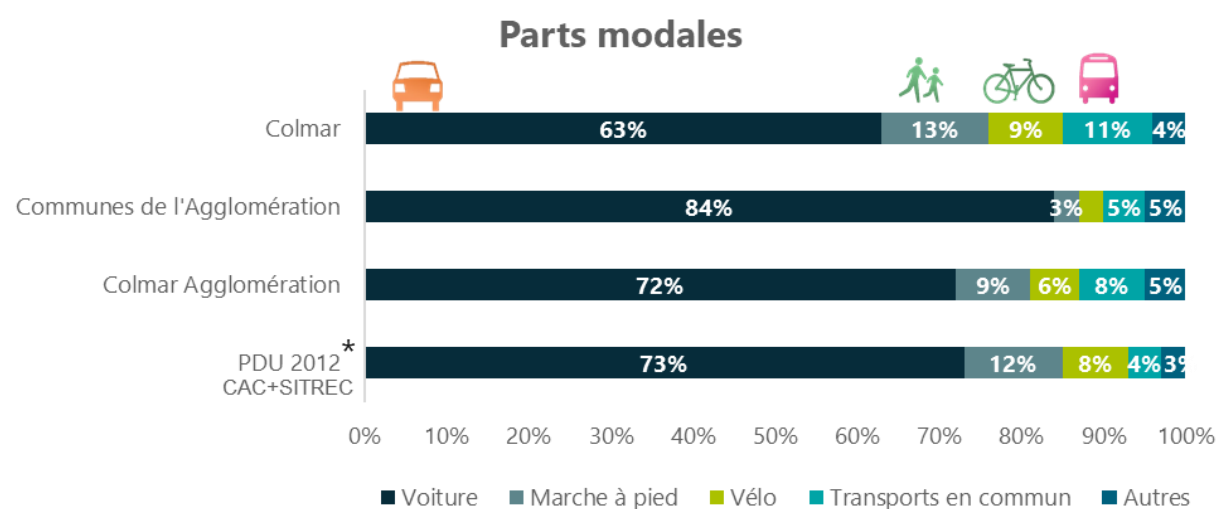
	2018	2025	2030	2036
Population	114 800	117 900	120 100	122 900
Nombre de déplacement tous modes	344 400	353 700	360 300	368 700

En 2036, le nombre de déplacement quotidien serait donc d'environ 369 000.

#### LA VOITURE PERSONNELLE : LE MODE DE DEPLACEMENT PREFERENTIEL

Selon l'INSEE (chiffres 2018), la voiture personnelle reste le mode de transport le plus utilisé, à hauteur de 72% en moyenne pour les déplacements domicile-travail dans Colmar Agglomération. La marche et les transports en commun viennent en seconde et troisième position avec 8,55% et 8,42%.

Sur la commune de Colmar, les modes actifs et les transports en commun sont plus utilisés. A l'inverse en moyenne sur les autres communes de l'agglomération, la part de la voiture augmente au détriment des modes actifs et transports en commun.



\*Source : EDVM 2001 déplacements tous motifs

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

Le Plan De Mobilité est également un outil essentiel pour l'atteinte 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.

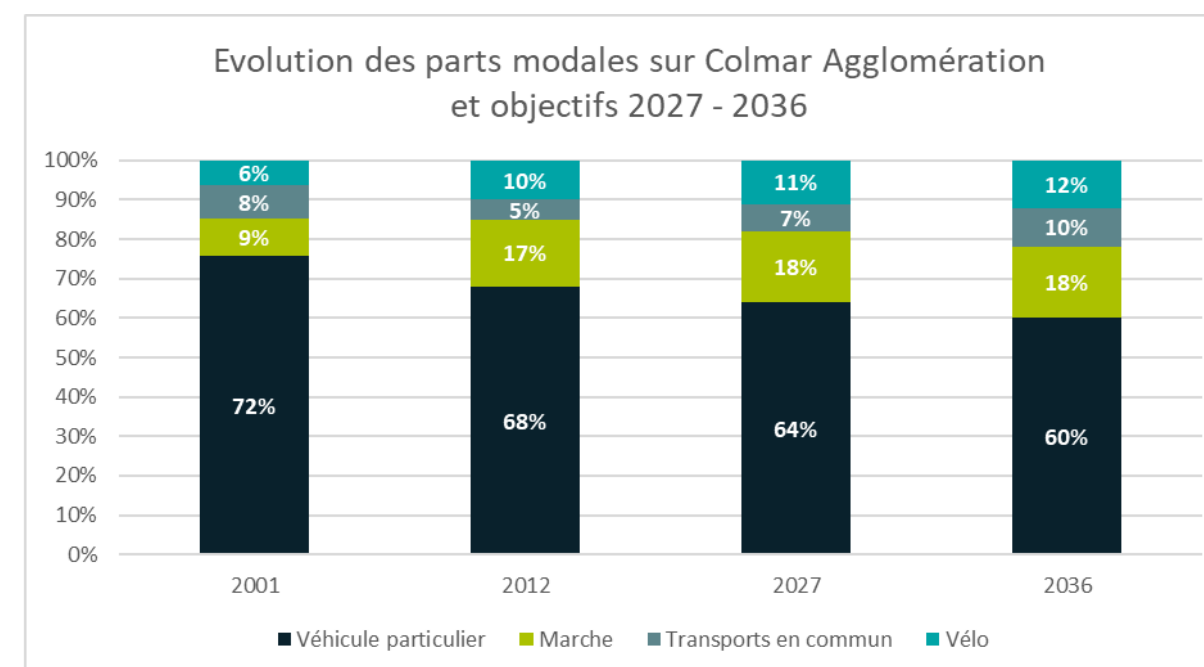
<sup>1</sup> Estimation basée sur l'Insee pour l'évolution de la population, les données EDVM de 2001 (seule donnée disponible à ce jour) pour la part modale (tous motifs) et le nombre de déplacement de 3,4 depl/j/personne (EDVM 2001).

#### LES OBJECTIFS DU PROJET DE MOBILITE 2026 - 2036

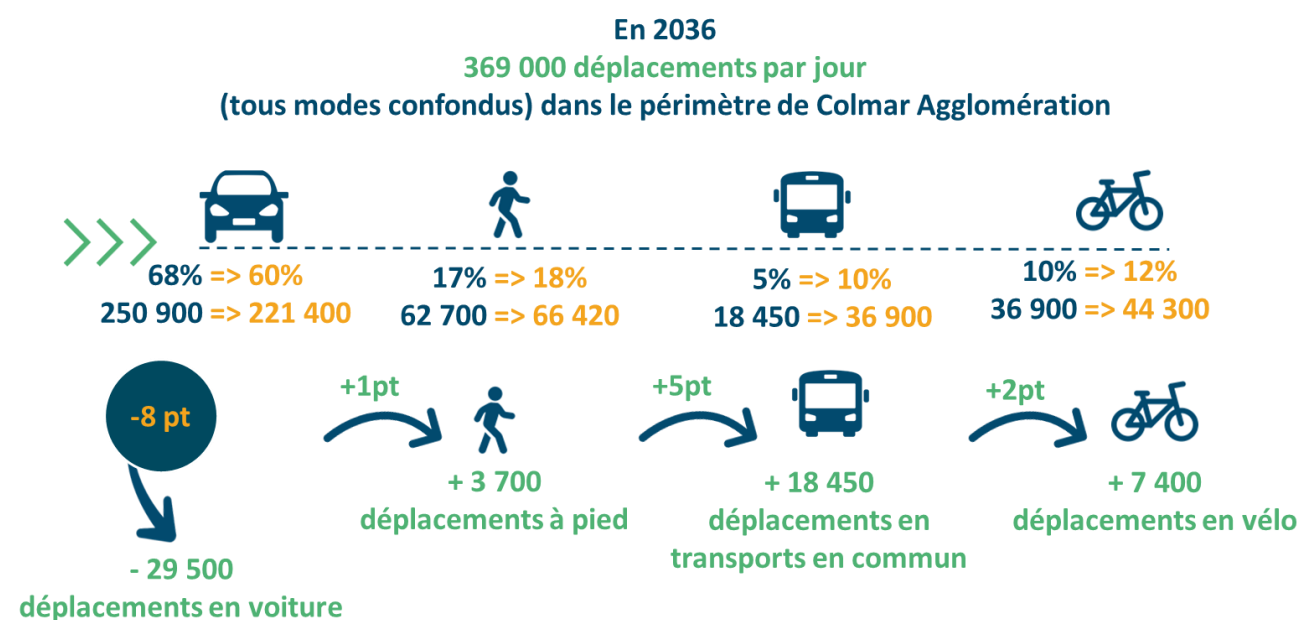
Le plan de mobilité s'inscrit dans la continuité des ambitions affichées par la Colmar Agglomération depuis le plan de déplacements urbains de 2012 : « **contribuer à la dynamique et à l'attractivité du territoire tout en offrant les conditions de mobilité durable pour tous** ».

Pour tendre vers cet objectif global, suivre et évaluer sa réalisation, des objectifs quantitatifs ont été définis. Ils sont les suivants :

- Diminuer la part du trafic automobile, avec un objectif de part modale de la voiture passant de 68 % (2012) à 60 % en 2036.
- D'augmenter la part modale de la marche, passant de moins de 17 % (2012) à 18 % en 2036,
- De doubler le nombre de déplacement en transport en commun avec une évolution de la part des transports en commun, passant de 5 % (2012) à 10 % en 2036,
- D'augmenter la part modale du vélo, passant de 10 % (2012) à 12 % en 2036.



Pour les horizons futurs, il est considéré une hausse des déplacements globaux d'environ 2% en lien avec la croissance démographique, mais une baisse de la mobilité individuelle passant de 3,4 déplacements par personne par jour à 3 (moyenne nationale). Enfin le trajet moyen parcouru sur le territoire est de 7,2 km



#### 2.1.4. Le projet de mobilité de Colmar Agglomération

##### LES ETAPES DE L'ÉLABORATION DU PLAN DE MOBILITE

La réalisation de ce Plan de Mobilité s'est déroulée en quatre temps :

La première phase a consisté à établir le bilan du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de 2012 et le diagnostic multimodal du territoire permettant de réaliser un état des lieux de la mobilité à l'échelle de l'agglomération. La phase suivante constituait l'élaboration d'un projet provisoire (définition des objectifs et leviers associés). La 3ème phase a permis de détailler et de hiérarchiser les actions. La dernière phase sera l'approbation du PDM par le conseil communautaire de Colmar Agglomération.

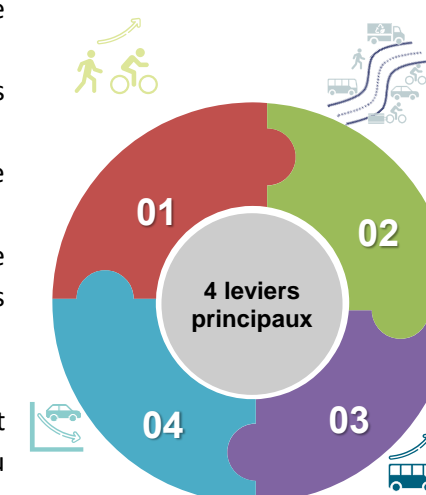
La démarche du Plan de Mobilité a permis de mobiliser l'ensemble des acteurs du territoire autour d'un projet commun et partagé. Dans ce cadre, des ateliers et des entretiens ont été organisés avec différents services et acteurs impliqués dans les enjeux de mobilité.

De plus les communes ont été associées à la démarche dans le cadre d'ateliers géographiques. Ces ateliers ont permis d'obtenir les ressentis des communes en termes de mobilité. Quatre ateliers ont été réalisés les 7 et 8 octobre 2021, selon une organisation géographique similaire à celle des ateliers qui ont eu lieu dans le cadre de l'étude de restructuration du réseau trace, réalisée en parallèle.

#### LE PLAN DE MOBILITE 2026 – 2036 : 7 LEVIERS ET 32 ACTIONS

##### 1. Développer l'usage des modes actifs

- Engager la suite du schéma des aménagements cyclables de Colmar Agglomération
- Accompagner les communes pour la réalisation d'aménagements cyclables
- Étude de jalonnement des pistes cyclables : fléchage et distance des bans communaux
- Développer le stationnement vélo sur l'espace public Mener une réflexion avec les communes sur la mise en place de P+R sécurisés et de stationnement incluant le stationnement résident
- Vélo libre-service (ex gare pour déplacement à la journée)
- 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
- Aide à l'équipement de sécurité pour les cyclistes
- Mise à disposition de matériel de réparation voir de points d'eau pour les cyclistes
- Promouvoir les actions favorisant la marche à pied et l'accessibilité des PMR.
- Développer la communication sur les modes actifs



##### 2. Améliorer le partage multimodal de la voirie

- Mener une réflexion pour un partage multimodal de la voirie, notamment pour les routes départementales
- Réfléchir aux franchissements des routes départementales de l'agglomération pour apaiser le trafic et aménager des continuités cyclables
- Réfléchir au réaménagement des principales routes départementales en traversée d'agglomération

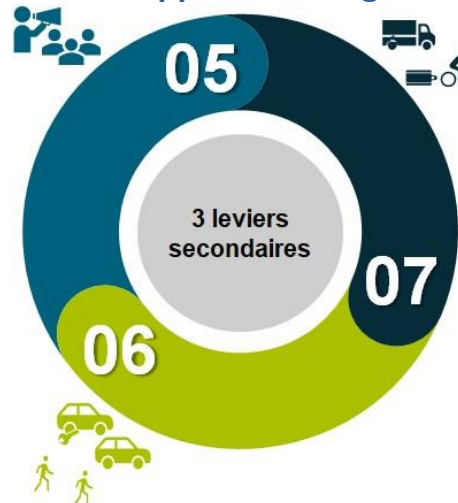
##### 3. Développer l'usage des transports collectifs

- Renforcer l'efficacité de l'offre du réseau TRACE
- Améliorer la vitesse commerciale des bus (en lien avec Action n°11 : aménagements ponctuels, système de priorité aux carrefours, etc.)
- Mettre en place une billettique si possible interopérable avec tous les réseaux de transport en commun
- Développer une appli mobile TRACE
- Accompagner le développement de l'offre TC structurante au-delà de l'agglomération
- Poursuivre les études de réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Colmar -
- Favoriser l'usage des transports en commun par les touristes

##### 4. Diminuer l'usage de la voiture

- 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\*
- Créer un réseau de P+R en lien avec le réseau TRACE.

## 5. Développer le management de la mobilité



- 23. Accompagner les entreprises et administrations dans leurs démarches de Plan de Mobilité d'Administration et Plan de Mobilité d'Entreprise
- 24. Mettre en place un observatoire du Plan de Mobilité incluant notamment le bilan de l'accidentologie piétons et vélos
- 25. Réaliser une charte pour la qualité de l'air dans le Haut-Rhin sur l'agglomération en lien avec le PCAET

## 6. Accompagner le développement des nouveaux usages de la voiture

- 26. Développer l'offre de covoiturage
- 27. Développer la flotte de véhicules en autopartage
- 28. Développer les bornes de recharges électriques en

cohérence avec le Schéma Directeur départemental

- 29. Développer les points d'avitaillement en carburant alternatif

## 7. Inciter au développement de la logistique durable

- 30. Améliorer la connaissance actuelle sur le transport de marchandises dans l'agglomération
- 31. Mise en œuvre d'une politique de logistique urbaine
- 32. Mobiliser les acteurs pour limiter l'impact de l'A35 sur la qualité de l'air/pollution sonore

Les cartes en pages suivantes présentent la localisation de principe des actions du plan de mobilité. A ce stade, les tracés définitifs restent à définir, notamment pour ce qui concernent les connexions cyclables.

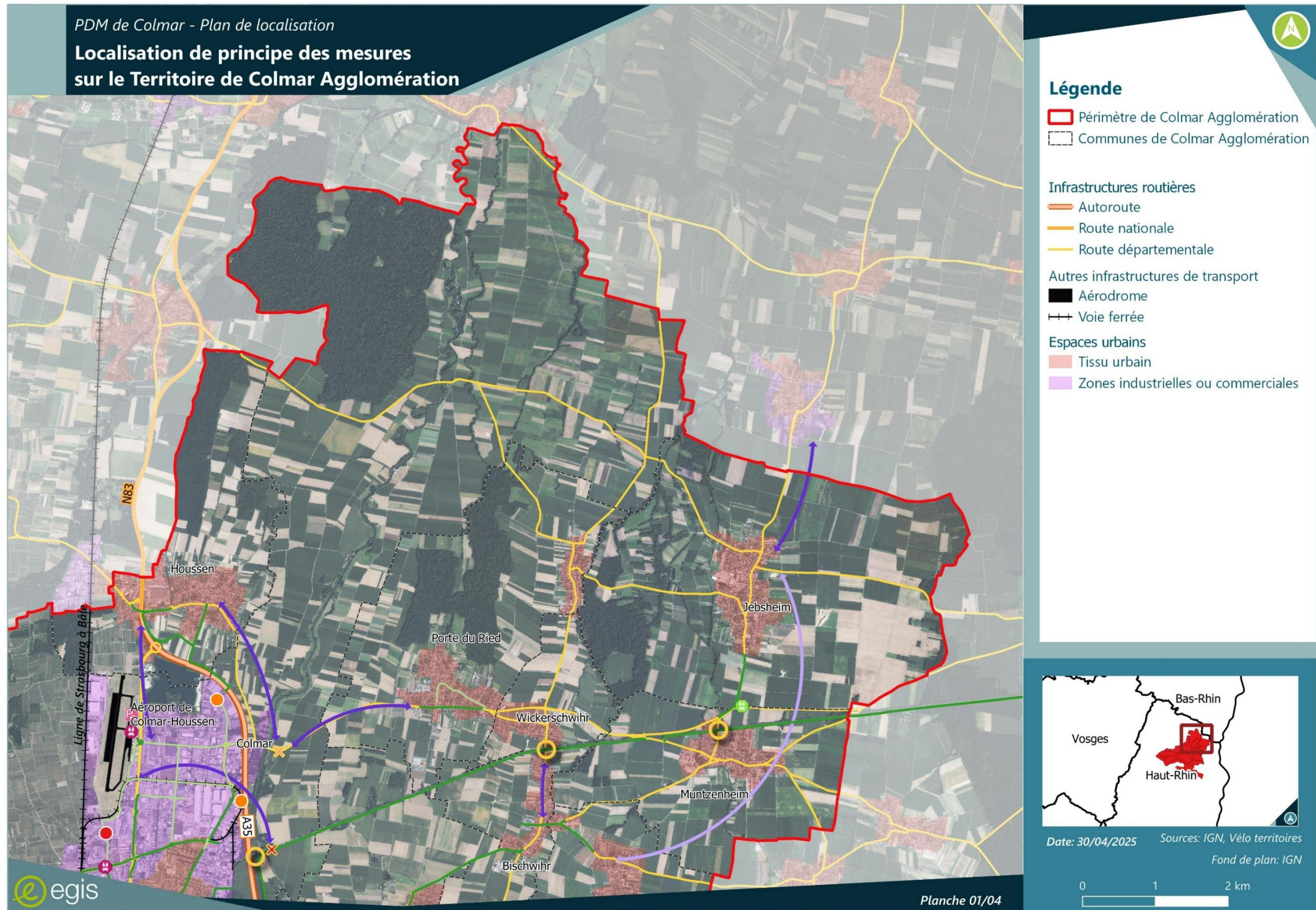
Légende

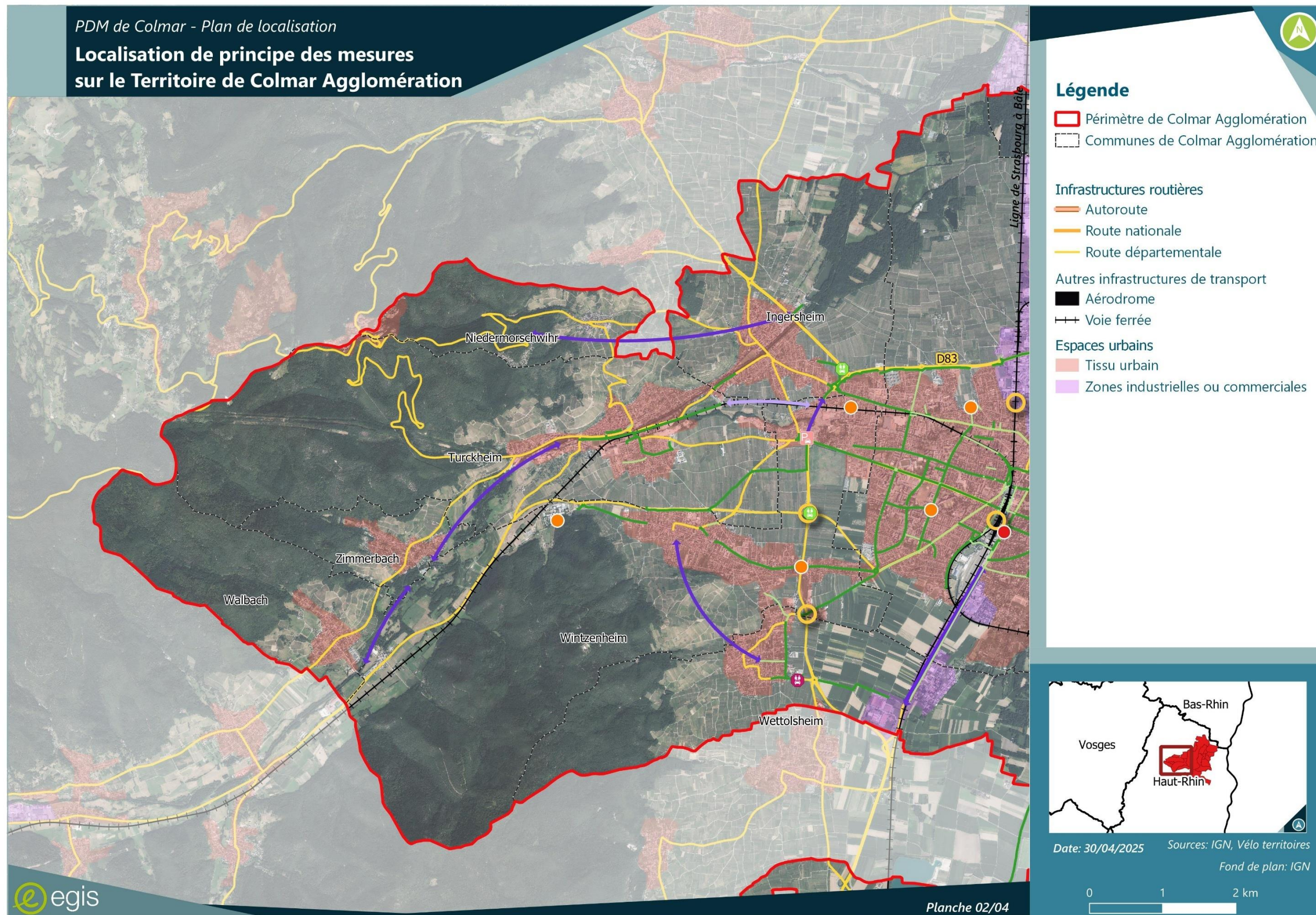
PDM de Colmar

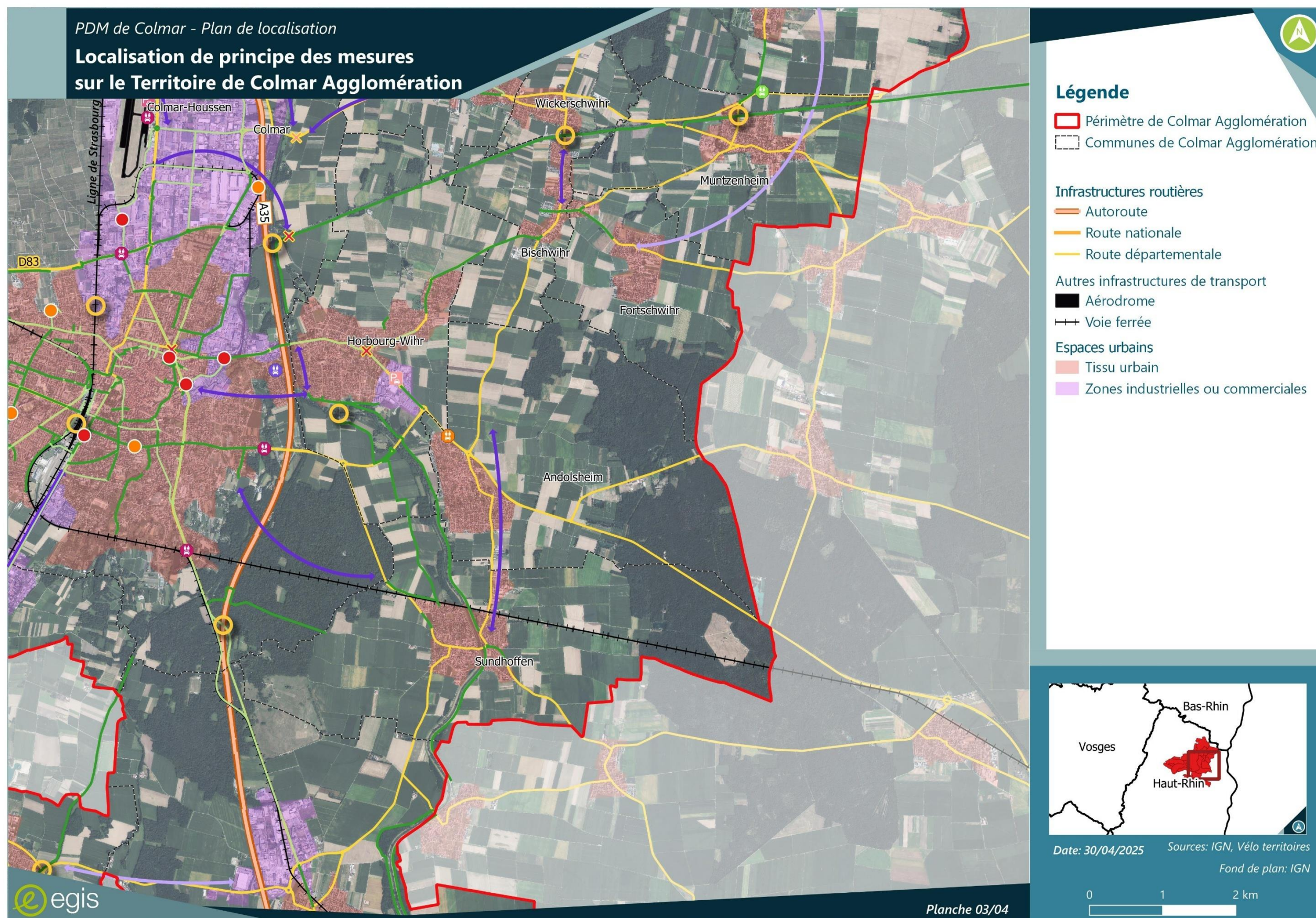
## Plan De Mobilité 2026-2036

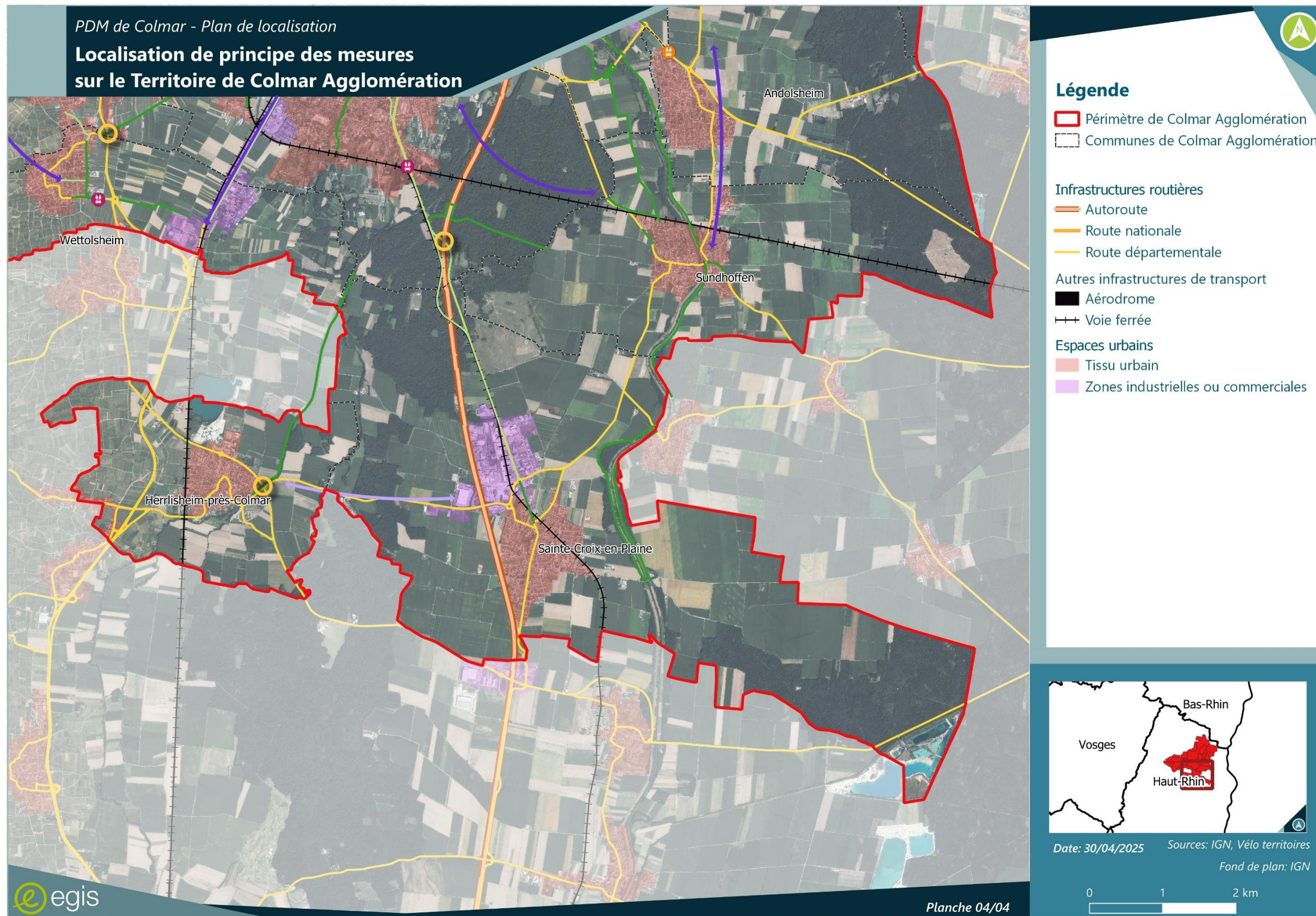
### Légende

<p><b>Axes à requalifier - carrefours à aménager</b></p> <p><b>Carrefours à sécuriser</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✗ Priorité forte</li> <li>✗ Priorité faible</li> </ul> <p><b>Difficultés de circulation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Priorité forte</li> <li>➔ Priorité faible</li> <li>🟡 Rociade interne</li> <li>● Noeuds routiers</li> <li>● Vitesses excessives en entrée de ville</li> </ul> <p><b>Réseaux à mieux hiérarchiser</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Priorité faible</li> <li>— Priorité forte</li> </ul> <p><b>Point durs de circulation des bus</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Priorité forte</li> <li>● Priorité faible</li> </ul> <p><b>Transport collectif</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Bus circulation semaine - du lundi au samedi</li> <li>— Voie ferrée</li> </ul>	<p><b>Discontinuités et points noirs du réseau cyclable</b></p> <p><b>Discontinuités cyclables</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>↔ En projet ou à étudier</li> <li>↔ Réalisé en 2025</li> </ul> <p><b>Intersections dangereuses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✗ A aménager</li> <li>✗ Aménagement en 2025</li> <li>🚦 Franchissement à sécuriser</li> </ul> <p><b>Type d'aménagements cyclables</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Pistes cyclables et voies vertes en service</li> <li>— Bandes cyclables et autres aménagements en service</li> </ul> <p><b>Parkings de covoiturage et parkings relais</b></p> <p><b>Aire de covoiturage</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>🚗 Parking de covoiturage existant avec aggrandissement prévu - priorité d'action</li> <li>🚗 Foncier en cours d'acquisition - Parking de covoiturage prioritaire à interroger</li> <li>🚗 Parking existant</li> <li>🚗 Potentiel de covoiturage à interroger</li> </ul> <p><b>Potentiels parking relais</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>🚗 Priorité Forte</li> <li>🚗 Priorité faible</li> </ul>
---	---









## 2.2. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PDM DE COLMAR AGGLOMÉRATION

L'évaluation environnementale du Plan de Colmar Agglomération est une démarche permettant une meilleure intégration de l'environnement dans le plan d'action en cohérence avec les autres démarches programmatiques du territoire.

De sa phase de conception à son évaluation, en passant par la concertation et la définition des objectifs et mesures Éviter-Réduire-Compenser (ERC), elle doit permettre une adéquation optimale entre les objectifs « mobilités » inhérents à un Plan de Mobilité et le développement d'un territoire à haute qualité environnementale.

Le Plan de Mobilité fait partie des plans et programmes devant faire l'objet d'une évaluation environnementale (Article R122-17 du code de l'environnement, 36°). On parle, pour les plans et programmes, « d'évaluation environnementale stratégique ». La formalisation de l'évaluation dans ce rapport environnemental répond donc à des objectifs et principes réglementaires précis.

## 2.3. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU TERRITOIRE

L'analyse de l'état initial de l'environnement a permis de mettre en évidence les atouts et faiblesses du territoire de Colmar Agglomération selon les thématiques suivantes :

- \* Milieu physique et occupation du sol ;
- \* Eau ;
- \* Air ;
- \* Énergie et gaz à effet de serre ;
- \* Paysage et patrimoine ;
- \* Milieux naturels et biodiversité ;
- \* Nuisances sonores ;
- \* Gestion des risques naturels et technologiques.

Le tableau ci-après présente la synthèse des enjeux hiérarchisés du territoire, selon un code couleur suivant :

	Niveau d'enjeu
	Fort
	Moyen
	Faible
	Négligeable

Thématique	Nature de l'enjeu	Niveau d'enjeu
Qualité de l'air	<p>La surveillance permanente de la qualité de l'air assurée par ATMO Grand Est et son indice ATMO montrent une qualité de l'air globalement bonne sur Colmar Agglomération.</p> <p>Aucun dépassement des valeurs réglementaires en moyenne annuelle n'est observé. Cependant des dépassements ponctuels sont relevés, notamment pour les particules fines et l'ozone. Une vigilance doit également être portée aux oxydes d'azote et aux COVNM à l'échelle de l'agglomération.</p> <p>Le secteur du transport routier est identifié comme une des sources notables d'émissions polluantes, en particulier sur les oxydes d'azote et les poussières (PM10 et PM2,5).</p> <p>De fait 3 actions au PCAET (plan climat-air-énergie territorial) de Colmar Agglomération concerne le secteur des transports et de la mobilité</p>	Moyen
Nuisances sonores	<p>Les infrastructures routières et ferroviaires (ligne L115000 de Saint-Hyppolite à Saint-Louis) sont identifiées comme des sources de bruit et de nuisances. Les principales artères routières sont aussi concernées, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'A35 et la D83, voies de contournement de Colmar</li> <li>- Les pénétrantes : D415, D417, D30, D201, D415, D418</li> <li>- Les grandes artères dans la ville de Colmar</li> </ul> <p>Le territoire est par ailleurs partiellement concerné par le PEB lié à l'aéroport de Colmar-Houssen.</p>	Moyen à localement fort (en bordure des axes routiers structurants et de la voie ferroviaire)
Consommation d'énergie et émissions de GES	<p>Les consommations énergétiques du territoire sont globalement en baisse, mais cela est à attribuer à la forte diminution enregistrée dans le secteur industriel.</p> <p>A l'échelle de Colmar Agglomération, les secteurs du résidentiel et des transports routiers constituent aujourd'hui les postes à la fois les plus consommateurs en énergie et les plus émetteurs de gaz à effet de serre (GES).</p> <p>Les thématiques consommation d'énergie, émissions en GES et pratiques de mobilité étant liées, des objectifs de réduction des GES à l'horizon 2030 puis 20250 sont définis :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Grand Est</li> <li>- puis décliné au PCAET de Colmar Agglomération</li> </ul>	Enjeu fort au regard des objectifs nationaux et locaux sur les GES

Thématique		Nature de l'enjeu	Niveau d'enjeu
Consommation d'espaces		<p>Il est constaté une progression de l'artificialisation au détriment des territoires agricoles.</p> <p>La croissance démographique sur le territoire a conduit à une consommation foncière liée à la production de logements neufs.</p> <p>Il convient également de noter un 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.</p> <p>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.</p>	<b>Moyen</b>
Paysage et patrimoine	Paysage	Paysage riche structuré par la présence de trois unités paysagères Plaine et Rieds, Piémonts viticoles, et Hautes Vosges en bandes orientées Nord-Sud.	<b>Moyen</b>
	Patrimoine archéologique	<p>Des zones de de présomption de prescription archéologique (ZAPPA) sont définies sur le territoire de Colmar Agglomération.</p> <p>Le cas échéant, le service régional d'archéologie devra être sollicité selon la nature des travaux</p>	<b>Faible à moyen</b>
	Patrimoine culturel	<p>52 monuments historiques sont recensés sur le territoire, la plupart présents sur Colmar, Turckheim et Wintzenheim.</p> <p>Le territoire recense par ailleurs 2 sites inscrits et 1 site patrimonial remarquable situé dans le centre-ville de Colmar.</p> <p>Ce patrimoine architectural devra être pris en compte pour toute réalisation de travaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans le périmètre de protection d'un monument historique ou d'un site patrimonial remarquable, il conviendra de solliciter une autorisation préalable au titre du code du patrimoine et la consultation de l'architecte des bâtiments de France (ABF)</li> <li>- En site inscrit une déclaration sera à effectuer quatre mois avant le début de leur réalisation</li> </ul>	<b>Moyen, ponctuellement fort (dans le périmètre d'un monument historique et dans le SPR de Colmar centre)</b>
Biodiversité et continuités écologiques	Périmètres d'inventaire	Le territoire de Colmar Agglomération compte 28 ZNIEFF, 2 ZICO, et de nombreuses zones humides remarquables (recensées au SDAGE), effectives (selon la législation Loi sur l'Eau) mais aussi probables au regard du contexte local (mais restant à confirmer par des inventaires de terrain).	<b>Fort</b>
	Périmètres protégés	Présence de 6 sites Natura 2000, du PNR des Ballons des Vosges, et de la réserve biologique du Niederwald.	<b>Fort</b>

Thématique		Nature de l'enjeu	Niveau d'enjeu
Ressources en eau	Continuités écologiques	<p>Présence de corridors écologiques et de réservoirs de biodiversité sur tout le territoire de Colmar Agglomération.</p> <p>Enjeux de rupture des continuités écologiques autour des infrastructures de transport (A35, routes départementales) et des extensions urbaines.</p>	<b>Fort</b>
	Eaux souterraines	<p>Le territoire de Colmar Agglomération s'inscrit au niveau des masses d'eau du « Pliocène de Haguenau et nappe d'Alsace », en mauvais état du fait des concentrations en nitrates, phytosanitaires et chlorures, et du « Socle Vosgien » (bon état de la masse d'eau souterraine).</p> <p>La nappe d'Alsace présente une forte vulnérabilité de par sa faible profondeur et sa couverture relativement perméable.</p> <p>Une attention particulière devra être apportée en cas d'interception d'un périmètre de protection rapproché de captage d'alimentation en eau potable</p>	<b>Moyen à localement fort (Périmètres de protection des captages AEP)</b>
	Eaux superficielles	<p>Le territoire bénéficie d'un réseau hydrographique dense : présence de l'III et de ses principaux affluents, la Fecht et la Lauch, ainsi que de nombreux ruisseaux et 1 canal traversant Colmar.</p> <p>Aujourd'hui la plupart des cours d'eau présente une qualité dégradée et un objectif de bon état reporté à 2027</p>	<b>Moyen</b>
Risques naturels et technologiques	Risques naturels	<p>Le territoire de Colmar Agglomération est fortement marqué par le risque d'inondation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- risque d'inondation par débordement de cours d'eau &gt;&gt; toutes communes concernées</li> <li>- risque d'inondation par rupture de digue &gt;&gt; 9 communes concernées</li> <li>- risque d'inondation par remontée de nappe &gt;&gt; 16 communes concernées.</li> </ul> <p>On mentionnera également la présence de cavités souterraines (ouvrages militaires).</p>	<b>Fort</b>
	Risques technologiques	<p>Des ICPE sont présentes dans la zone Industrielle au Nord de Colmar, et de manière plus diffuse sur les autres communes du territoire. Par contre, il n'est recensé aucun site SEVESO ni périmètre de danger associé.</p> <p>Un risque lié au transport de matières dangereuses existe sur l'A35, plusieurs RD et la ligne ferroviaire L115000.</p> <p>Enfin, on note la présence de canalisations de transport d'hydrocarbures et de gaz naturel.</p> <p>Pollution des sols : 19 sites BASOL et 2 SIS recensés.</p>	<b>Faible à moyen</b>

## 2.4. ANALYSE DES INCIDENCES DU PDM DE COLMAR AGGLOMÉRATION SUR L'ENVIRONNEMENT

Les paragraphes ci-après présentent les effets probables des actions du plan de mobilité sur l'environnement et le cadre de vie. Ceux-ci sont à considérer en relatifs, c'est-à-dire par comparaison à une évolution au fil de l'eau sans PDM.

### ○ Effets probables sur la qualité de l'air

Les actions proposées au Plan de Mobilité concourent toutes à l'amélioration de la qualité de l'air, par la réduction de l'usage de la voiture individuelle et donc des émissions associées (notamment oxydes d'azote et poussières PM 2.5 et PM10).

La poursuite des aménagements et de la sécurisation des modes de déplacements actifs (piéton cycle), l'amélioration du partage multimodal de la voirie et de l'espace public, le développement du stationnement vélo sur l'espace public, l'incitation à l'usage des transports collectifs, sont autant d'actions en faveur :

- d'un report modal du véhicule personnel vers les modes de mobilité douce et décarbonée (marche, vélos) >> effets positifs par évitement d'émissions de polluants dans l'air ;
- d'un report modal du véhicule personnel vers le transport collectif (réseau TRACE) >> effets positifs par la réduction globale des consommations en énergie fossile et de fait des émissions de polluants dans l'air

Cette diminution des émissions (par rapport à une situation au fil de l'eau sans PDM), permettra de limiter l'exposition des populations à la pollution de l'air, notamment à proximité des axes routiers structurants et supportant de fortes charges de trafic.

Le PDM prévoit également l'élaboration d'une charte de qualité de l'air en co-construction avec les autres acteurs concernés.

### ○ Effets probables sur l'ambiance sonore

La poursuite du Schéma des aménagements cyclables de Colmar Agglomération et le développement du stationnement vélo sur l'espace public ainsi que l'apaisement de certains secteurs à enjeux représentent des actions qui contribuent à la diminution de l'usage de la voiture et à l'amélioration de l'environnement sonore de manière générale.

La création de parcs-relais afin d'organiser le stationnement en rabattement vers le réseau TRACE, le renforcement des pôles & points d'échange multimodaux, l'optimisation du système de billetterie, l'amélioration des temps de parcours bus par des aménagements ponctuels en vue de résorber les points noirs de circulation sont des actions qui devraient augmenter l'attractivité du réseau de transport en commun. Les incitations au report modal de la voiture particulière vers le transport en commun (qui est plus capacitaire) aura aussi pour effet de diminuer les flux de trafic routier.

D'une manière générale, le développement de politiques locales en faveur des modes actifs et des transports en commun, et les réflexions conduites en vue d'un usage apaisé de l'espace public amélioreront l'ambiance sonore des quartiers, notamment ceux localisés en bordures des axes routiers structurants.

Toutefois, si un apaisement général de l'ambiance sonore est attendu le long des axes routiers, il conviendra de ne pas en créer de nouveaux lors des opérations d'aménagement (parc relais, parking co-voiturage, développement de la desserte en transport en commun vers les communes périphériques...).

Les phases travaux pourront également constituer des sources de nuisances sonores. Il s'agira néanmoins d'une incidence temporaire et de durée limitée.

### ○ Effets probables sur les consommations énergétiques et émissions en gaz à effet de serre (GES)

Comme pour la qualité de l'air, d'une manière générale, toutes les actions au PDM concourront à une diminution des consommations énergétiques et des émissions en GES générés par les déplacements du quotidien (par rapport à une situation sans PDM).

On distingue 3 orientations majeures :

- Le PDM, à l'horizon 2036 prévoit une mutation de la structure du parc de véhicules (levier 6, actions 26 à 29). L'objectif est d'augmenter :
  - la part des véhicules moins carbonés (motorisations GNV, GPL, électriques ou autres),
  - le développement de la flotte de véhicules en autopartage et le covoiturage
- Les actions en faveur de l'usage des modes actifs (levier 1, actions 1 à 10) participent à la diminution de GES grâce aux reports modaux du transport routier vers les modes de transport doux et décarbonés (marche, vélos).
- En parallèle, les actions en faveur de l'usage des transports collectifs (plus capacitaires) (levier 3, actions 14 à 20), la création de parcs-relais en lien avec le réseau TRACE (levier 4, action 22), va aussi réduire l'usage de la voiture particulière et donc des consommations énergétiques et émissions de GES.

### ○ Effets probables sur la consommation d'espaces

Les effets attendus sont de deux ordres :

- Des effets positifs par réduction de consommation d'espaces

Le choix de hiérarchiser et d'organiser l'usage des réseaux routiers doit permettre d'adapter le dimensionnement des voies aux usages et besoins effectifs

De la même manière, le développement de stratégies différenciées de stationnement à l'échelle de l'agglomération doit permettre de libérer l'espace public en faveur des transports collectifs et des modes doux, au détriment de la voiture particulière

- Des effets négatifs possibles sur les projets d'infrastructures structurantes nouvelles

Le développement de l'offre TC structurante au-delà de l'agglomération (la ligne TER Colmar/Metzeral, la réouverture de la ligne ferroviaire Colmar/Breisach, le Transport à Haut Niveau de Service (THNS), le Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) Mulhouse-Bâle) ainsi que la mise en œuvre des aménagements cyclables et les aires de stationnements (vélos, covoiturage, parcs relais) peuvent entraîner une artificialisation de l'espace.

Toutefois, nous constatons qu'il y a peu de projet d'infrastructures nouvelles sur des secteurs non déjà urbanisés, mis à part l'ajout de quelques connexions cyclables complémentaires. En effet, les actions et projets inscrits au PDM du Colmar Agglomération s'appuient généralement sur des infrastructures existantes (voies ferrées, chemins ruraux, requalification d'espaces déjà minéralisés) et engendreront donc peu d'imperméabilisation.

Néanmoins, le renforcement de l'accessibilité de certains territoires, au-delà de l'agglomération, en particulier par l'arrivée du THNS, peut renforcer le développement urbain (attractivité du territoire).

### ● Effets probables sur les paysages, le patrimoine culturel et archéologique

Par l'apaisement de la circulation dans les secteurs à enjeux (A35 par exemple), par le développement de l'usage des modes actifs (aménagement cyclables, partage de la voirie, développement de stationnement vélo, la sensibilisation des usagers) mais aussi avec l'étude de réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Colmar, ces requalifications des espaces publics pourront être le support d'une valorisation de l'environnement paysager, patrimonial et architectural. Par ailleurs, ces aménagements publics seront accompagnés de mobiliers urbains (stationnements vélos sécurisés) et de végétalisation qui devront faire l'objet d'une réflexion globale pour une intégration harmonieuse dans l'espace urbain.

Enfin, toutes les actions qui visent le développement des transports alternatifs à la route, une meilleure cohérence et accessibilité de la chaîne de déplacement, une information de qualité ... seront favorables à la valorisation de la ville et du patrimoine urbain, au travers du tourisme notamment.

Toutefois, certains aménagements devront tenir dans leur conception de leur situation particulière dès lors que ceux-ci recoupent un périmètre de monument historique, de site inscrit, ou encore concerne le centre - ville de Colmar classé en site patrimonial remarquable.

### ● Effets probables sur la biodiversité et les continuités écologiques

Les projets impliquant la construction d'infrastructures nouvelles, ou la requalification d'axes existants, sont susceptibles d'avoir une incidence sur les milieux naturels et la biodiversité.

Ces travaux peuvent affecter les espèces protégées tant floristique que faunistique, ou leurs habitats, en cas :

- d'emprise sur des espaces naturels ou agricoles
- de rupture de continuités écologiques tant terrestre qu'aquatique (traversée de cours d'eau)
- de fragmentation des milieux et habitats
- de dérangement en raison de l'augmentation de la fréquentation humaine induite

Ces effets sont potentiels dès lors que des travaux sont prévus.

Ils seront d'autant plus forts dans les milieux identifiés comme présentant des enjeux de biodiversité :

- Zones humides,
- Zones Natura 2000
- Parc naturel et réserve biologique

- Et dans une moindre mesure ZNIEFF, ZICO...

Toutefois, nous constatons qu'il y a peu d'infrastructures nouvelles sur les secteurs identifiés à forts enjeux de biodiversité ou non déjà urbanisés, mis à part l'ajout de quelques connexions cyclables complémentaires.

En effet, les actions et projets inscrits au PDM du Colmar Agglomération s'appuient généralement sur des infrastructures existantes (voies ferrées, chemins ruraux, requalification d'espaces déjà minéralisés) et engendreront donc peu d'imperméabilisation.

Lors de la création de ces nouveaux tronçons cyclables (Schéma directeur de planification des pistes cyclable 2027), une attention sera à porter sur leur intégration dans le milieu naturel pour atténuer l'effet fragmentant même négligeable.

### ● Effets probables sur la ressource en eau

La réduction du trafic routier recherchée par les actions du PDM permettra de limiter les pollutions des eaux (polluants émis en moins grande quantité).

Les actions menées en faveur de la mobilité douce (amélioration des connexions cyclable) auront peu d'incidence sur la ressource en eau (pas de risque de pollution, imperméabilisation limitée). Une attention particulière sera cependant nécessaire sur la typologie des matériaux utilisés (matériaux poreux pour le revêtement des pistes cyclables).

En revanche, la création d'infrastructures nouvelles (de transport, de parc-relais, la création ou l'élargissement d'un ouvrage de franchissement au-dessus d'un cours d'eau) aurait pour conséquences potentielles, en cas de besoin en emprises complémentaires :

- d'accélérer l'imperméabilisation des sols et d'accroître le ruissellement,
- de présenter un risque de pollution accidentelle,
- d'artificialiser les cours d'eau ou leurs abords en cas de nouveaux franchissements,
- de perturber les écoulements de surface ou vers les nappes souterraines.

Les réaménagements en place (requalification de voiries existantes, réaménagements de carrefours) présentent un risque moindre mais non nul, notamment en phase travaux.

La gestion des eaux pluviales des opérations d'aménagement et de leur retour au milieu naturel devra ainsi être traitée attentivement.

Des périmètres de captage d'alimentation en eau potable (AEP) sont potentiellement concernés par des travaux (captages du Dornig à Colmar, captages de Jepsheim et environs). En cas de travaux en périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable, ceux-ci s'effectueront dans le respect des prescriptions des arrêtés de déclaration d'utilité publique.

### ○ Effets sur les risques naturels et technologiques

Lorsque des infrastructures ou équipements générant potentiellement un afflux d'usagers se trouvent en zone soumise à aléas, il génère une augmentation de l'exposition au risque visant la sécurité des usagers.

En ce qui concerne plus spécifiquement le risque inondation, on rappellera que celui-ci concerne près de la moitié du territoire de Colmar Agglomération, par débordement de la Lauch, l'Ill et la Fecht.

L'imperméabilisation des sols ou la modification des écoulements sont des facteurs potentiellement aggravant vis-à-vis du risque inondation et la sécurité des riverains. Ce risque sera différent selon la typologie et l'ampleur des travaux en zone inondable :

- Les créations d'infrastructures nouvelles (de transport, de parc-relais, la création ou l'élargissement d'un ouvrage de franchissement au-dessus d'un cours d'eau) devront s'effectuer sans aggravation des risques inondation (par rapport à la situation actuelle)
- Les réaménagements en place (requalification de voiries existantes, réaménagements de carrefours) présentent un risque moindre mais non nul, notamment en phase travaux.
- Les aménagements cyclables présentent un risque faible vis-à-vis des risques naturels en général.

Chaque opération d'aménagement peut localement être concernée par un risque en fonction de sa localisation (risque inondation, technologique, ou mouvement de terrain). Par conséquent, les travaux devront intégrer dès l'amont l'existence de ces contraintes afin de ne pas accroître localement le niveau d'exposition aux risques.

### ○ Effets probables sur les sites Natura 2000

Le Plan de Mobilité de Colmar Agglomération aura pour effet de faire évoluer les mobilités vers les transports collectifs, partagés et les modes actifs. En incitant aux reports modaux (et donc à un usage moindre de la voiture individuelle), 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, dans une certaine mesure, à réduire les pressions sur les sites Natura 2000.

D'autre part, même si les tracés définitifs ne sont pas connus à ce stade, nous constatons par comparaison entre la localisation des actions et les périmètres des sites Natura 2000, que le PDM a très peu, voire pas d'emprise directe sur ces sites.

Aussi, le PDM n'engendrera pas d'incidences susceptibles de remettre en cause les habitats et espèces ayant conduit à la désignation des Natura 2000.

### ○ Effets probables sur la santé humaine

Les effets pouvant avoir une incidence directe ou indirecte sur la santé humaine sont en particulier liés aux nuisances acoustiques et à la pollution de l'air.

Considérant que les actions au PDM permettront :

- une diminution des émissions et ainsi de limiter l'exposition des populations à la pollution de l'air ;
- un apaisement général de l'ambiance sonore ;

notamment à proximité des axes routiers, un effet bénéfique sur la santé est attendu.

Par ailleurs, mentionnons que plusieurs actions au PDM concourent directement à la sécurisation des déplacements, notamment les actions 11 à 13 du levier 2 et relatives au partage multimodal de la voirie, la sécurisation des axes et carrefours pour les modes doux.

Signalons également la volonté d'améliorer les cheminements piétons et l'accessibilité des PMR, levier 1, action 9.

Enfin, deux actions permettront de suivre l'efficacité des mesures et les bénéfices attendus du PDM :

- Action 24 : Mettre en place un observatoire du Plan de Mobilité incluant notamment le bilan de l'accidentologie 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

## 2.5. JUSTIFICATION DES CHOIX, DES OBJECTIFS ET DES ACTIONS DU PDM 2026 – 2036 DE COLMAR AGGLOMÉRATION

Le Plan De Mobilité 2026 – 2036 :

- tient compte des objectifs tant nationaux fixés dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), que territoriaux au travers du PCAET de Colmar Agglomération,
- tout en considérant l'impact limité du Plan de Déplacements Urbains de 2012 sur les comportements, ainsi que les retours des concertations qui ont été conduites avec les différents acteurs impliqués et des ateliers organisés avec le public à l'échelle des communes.

## 2.6. INDICATEURS ET MODALITES DE SUIVI

Le PDM de Colmar Agglomération 2026 – 2036 fera l'objet d'au minimum deux publications :

- Une publication à mi-parcours (2031);
- Une publication de bilan (fin 2036).

Pour alimenter et anticiper dans les meilleures conditions l'évaluation réglementaire du Plan de Mobilité à cinq ans, il est nécessaire de définir des indicateurs, dans le cadre d'un suivi à minima annuel des actions.

Pour rappel, les entretiens et ateliers menés à l'issue du PDU 2012-2021 révèlent un consensus parmi les acteurs sur le fait que celui-ci était peu connu, et qu'il a manqué d'animation et de suivi régulier, notamment en ce qui concerne ses indicateurs, ce qui a rendu son évaluation difficile et peu concluante

A partir de ce constat, il a été décidé de mettre en place un **observatoire du Plan de Mobilité** incluant notamment le bilan de l'accidentologie piétons et vélos. Cet observatoire est intégré dans le plan d'action du PDM dont il constitue l'action 24 du levier 5 (Développer le management de la mobilité).

**Colmar agglomération assurera l'élaboration et le pilotage de l'observatoire.** Afin de le réaliser il est nécessaire :

- D'identifier les objectifs et les indicateurs de performance
- D'assurer le suivi régulier et la collecte de données
- Recueillir les retours des différents acteurs
- Mettre en place d'un système de suivi afin d'avoir une évaluation en continu
- Maintenir une communication régulière sur les actions, les résultats afin de renforcer l'implication des acteurs
- Mettre à jour les données de l'accidentologie et faire le bilan annuel qui inclut les piétons et les vélos
- D'adapter les politiques publiques en conséquence

Différents indicateurs de suivis seront proposés en vue de s'assurer de l'évolution du PDM et de ses actions, visant notamment :

- La réalisation effective ou non de l'action
- L'évolution de la part modale de l'usage de la voiture individuelle, des transports en commun, du vélo et de la marche à pied dans les déplacements sur le territoire, et en nombre de kilomètres parcourus par mode

Afin de renseigner les indicateurs, plusieurs types de démarche pourront être lancées (enquête ménage, enquête cordon, etc.). Il s'agira également de mobiliser des données provenant d'instances spécifiques traitant de certains thèmes (accidentologie, stationnement, usage du vélo, tourisme, etc.).

## 2.7. ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS-CADRES

Le Plan De Mobilité est un document en lien avec l'ensemble des documents de planification territoriaux.

L'analyse du rapport de compatibilité et de prise en compte s'attache aux orientations, objectifs et dispositions, pour les documents de rang supérieur susceptibles de concerner le champ d'application du Plan de Mobilité, dans un principe d'indépendance des législations.

Le PDM de Colmar Agglomération est compatible avec :

- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Grand Est ;
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) COLMAR-RHIN-VOSGES ;
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhin – Meuse ;

Et prend en compte le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Colmar Agglomération élaboré en 2023 ;  
En matière d'urbanisme, le Plan De Mobilité est opposable aux PLUs, PLUi-H, PLUm.

L'un des enjeux du Plan De Mobilité est l'atteinte 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.

### 3. PRESENTATION GENERALE DU PLAN DE MOBILITE (PDM) 2026-2036 DE COLMAR AGGLOMERATION

#### 3.1. CADRE JURIDIQUE DU PDM

Le PDM 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 la diminution des 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 et le PDM vise ainsi à assurer :

« 1° : L'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, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux ;

2° : Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

3° : L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;

4° : La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;

5° : Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6° : L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° : L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L. 1231-15 ou L. 1241-1 ou bénéficiant du label « auto-partage » ;

7° bis : La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel ;

8° : L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale ;

9° : L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;

9° bis : L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;

9° ter : L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;

10° : L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

11° : La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif tel que précisé à l'article 39 decies A du code général des impôts. Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'article L. 353-5 du code de l'énergie. »

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) remplace les « Plans de Déplacements Urbains » par les « Plans de Mobilité » et marque un tournant majeur dans la planification des déplacements en France.

La loi dite LOM développe une stratégie concernant les mobilités jusqu'à l'horizon 2037 en fixant quatre objectifs :

1. Réduire les inégalités territoriales et contribuer à l'objectif de cohésion des territoires métropolitains et ultra-marins en renforçant l'accessibilité des villes moyennes et des territoires mal connectés aux métropoles, aux grandes agglomérations ou aux pays limitrophes, ainsi qu'au sein des agglomérations aux quartiers prioritaires de la politique de la ville, tout en veillant à limiter la consommation d'espaces naturels et l'étalement urbain ;
2. Renforcer les offres de déplacements du quotidien, améliorer la qualité et la sécurité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux et en assurer la pérennité, remédier à la saturation des villes et de leurs accès et améliorer les liaisons entre les territoires ruraux ou périurbains et les pôles urbains ;
3. Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution atmosphérique et sonore et la congestion routière, en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants, tels que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou les modes actifs, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux ;
4. Améliorer l'efficacité des transports de marchandises pour renforcer la compétitivité des territoires et des ports, accélérer le report modal et diminuer l'impact environnemental des transports de marchandises.

**Le caractère obligatoire du PDM n'évolue pas avec la LOM : les AOM dont le ressort territorial est totalement ou partiellement situé dans une agglomération (au sens de l'Insee) de plus de 100 000 habitants doivent élaborer un PDM.**

Enfin, la loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021 constitue une étape législative majeure en matière de lutte contre le dérèglement climatique et de renforcement de la résilience, notamment dans le secteur des transports. Elle introduit plusieurs mesures visant à verdier le parc automobile et à déployer les infrastructures de recharge pour véhicules électriques, telles que :

- Promouvoir les alternatives à la voiture individuelle et la transition vers un parc de véhicules plus propres,
- Fin de vente des véhicules émettant plus de 95 gCO<sub>2</sub>/km en 2030,
- Privilégier les transports collectifs ou le covoiturage,
- Mise en place de zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) dans les agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants d'ici le 31 décembre 2024,
- Optimiser le transport routier de marchandises et réduire ses émissions,

La loi "Climat et résilience" a inscrit également la lutte contre l'artificialisation des sols dans les grands objectifs de l'urbanisme avec le principe du Zéro Artificialisation Net (ZAN) d'ici 2050.

### Cadre réglementaire de l'évaluation environnementale du PDM

L'évaluation environnementale du Plan de Mobilité de Colmar Agglomération est une démarche permettant une meilleure intégration de l'environnement dans le plan d'action en cohérence avec les autres démarches programmatiques du territoire.

De sa phase de conception à son évaluation, en passant par la concertation et la définition des objectifs et mesures Éviter-Réduire-Compenser (ERC), elle doit permettre une adéquation optimale entre les objectifs « mobilités » inhérents à un Plan de Mobilité et le développement d'un territoire à haute qualité environnementale.

Le Plan de Mobilité fait partie des plans et programmes devant faire l'objet d'une évaluation environnementale (Article R122-17 du code de l'environnement, 36°). On parle, pour les plans et programmes, « d'évaluation environnementale stratégique ». La formalisation de l'évaluation dans ce rapport environnemental répond donc à des objectifs et principes réglementaires précis.

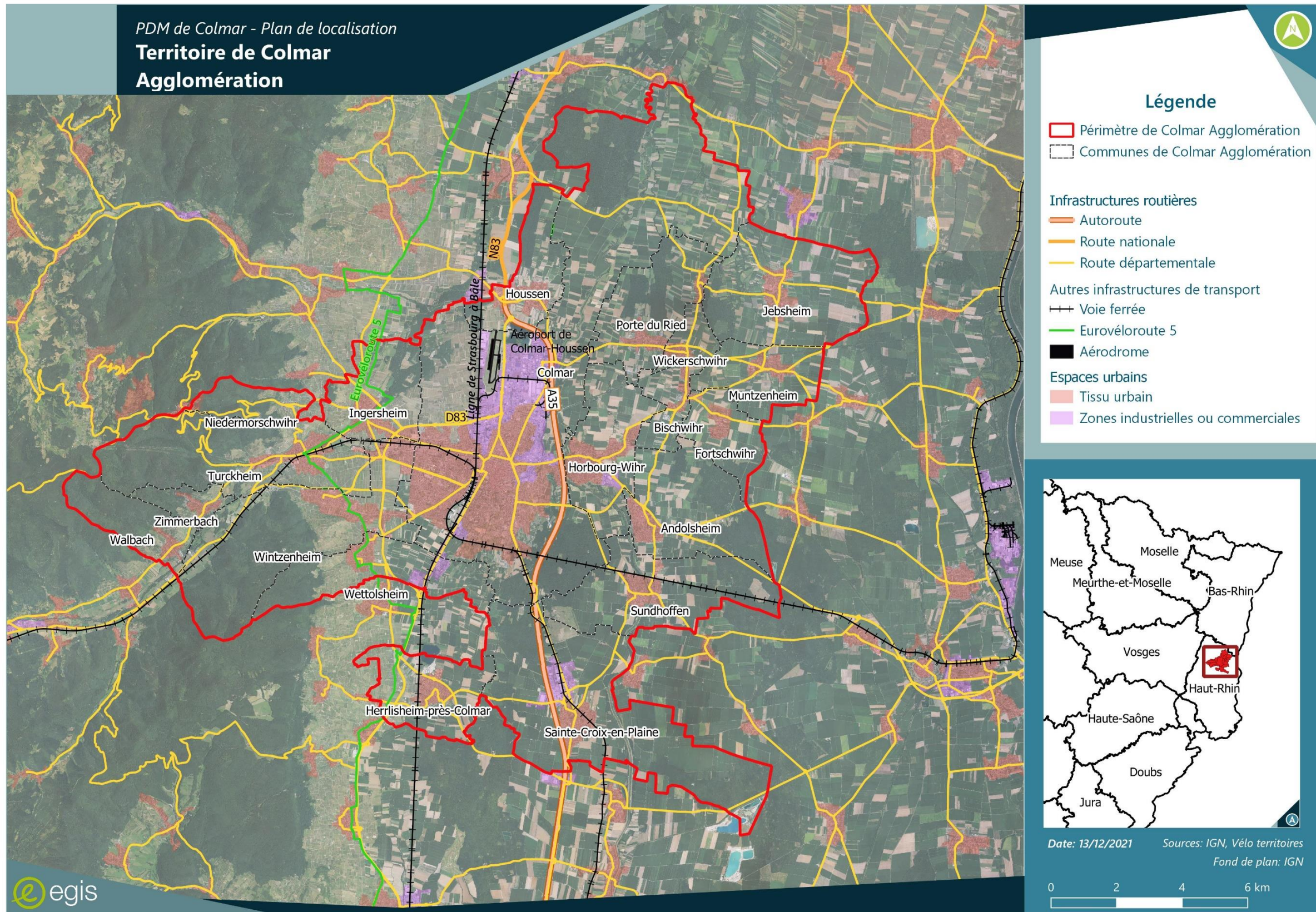
Les modalités de l'évaluation environnementale sont inscrites dans le code de l'environnement (chapitre II, article R122-1 et suivants). C'est une démarche qui vise à renforcer le caractère environnemental du Plan de Mobilité, et plus largement des plans et programmes (Schéma de Cohérence Territoriale - SCoT, Plan Local d'Urbanisme - PLU, Plan Climat Air Énergie Territoriale - PCAET, etc.).

Pour cela, son but est d'évaluer les incidences potentielles (ou avérées) du plan d'actions « mobilité » sur l'environnement et de le réorienter au besoin par des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation (mesures « ERC »). Elle doit aussi justifier ou analyser les choix retenus par le Plan de Mobilité au regard des enjeux environnementaux du territoire, y compris dans leur globalité (impacts cumulés). Cet exercice permet d'éclairer la maîtrise d'ouvrage (Colmar Agglomération), les autorités compétentes (État, Autorité environnementale, etc.) et les partenaires (Département, communes et territoires, région Grand Est) sur les suites à donner au projet au regard des enjeux environnementaux et sanitaires. Elle fournit également une information essentielle à la concertation.

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

### 3.2. PERIMÈTRE DU PLAN DE MOBILITÉ (PDM) 2026-2036 DE COLMAR AGGLOMÉRATION

Le territoire de Colmar Agglomération est composé de 20 communes : Andolsheim, Bischwihr, Colmar, Fortschwihr, Herrlisheim-près-Colmar, Horbourg-Wihr, Houssen, Ingersheim, Jepsheim, Muntzenheim, Niedermorschwihr, Porte du Ried (regroupement des communes de Holtzwihr et de Riedwihr), Sainte-Croix-en-Plaine, Sundhoffen, Turckheim, Walbach, Wettolsheim, Wickerschihr, Wintzenheim et Zimmerbach.



### 3.3. LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION COLMAR AGGLOMERATION

Colmar Agglomération est une intercommunalité qui réunit vingt communes avec une population estimée à 116 520 habitants (Insee 2022). L'agglomération est polarisée par la présence de Colmar, troisième ville d'Alsace avec 69 756 habitants, et chef-lieu du département du Haut- Rhin. La ville, située à proximité des Vosges est la plus peuplée du territoire de Colmar Agglomération. Sa localisation en position médiane de l'Alsace en fait un carrefour stratégique entre les villes de Strasbourg, Mulhouse, Freiburg en Allemagne, Bâle en Suisse et plusieurs vallées vosgiennes.

Les principales infrastructures desservant l'agglomération colmarienne sont les suivantes :

- Infrastructures routières :
  - L'autoroute A35 qui traverse l'Alsace du Nord au Sud ;
  - La RD 83 qui contourne Colmar par l'Ouest ;
- Infrastructures ferroviaires :
  - La ligne ferroviaire Strasbourg/Bâle connectée aux LGV Est Européenne et Rhin/Rhône, et qui assure également un trafic fret important, ainsi que la ligne Colmar/Metzeral qui dessert la vallée de Munster ;
- Infrastructures aéroportuaires :
  - L'aéroport de Colmar-Houssen, essentiellement utilisé pour les vols d'affaires ou de tourisme, localisé au Nord de la ville de Colmar ;
- Infrastructures fluviales :
  - Le port de plaisance de Colmar ainsi que le canal de Colmar qui donne accès au canal du Rhône au Rhin ;
- Mobilités douces :
  - Les Eurovéloroutes 5 et 15
- Transport en commun par bus :
  - 15 lignes de bus régionales ;
  - Dans Colmar Agglomération, le réseau urbain TRACE, rénové en 2024, propose 7 lignes régulières, un service à la demande, une navette centre-ville et des solutions pour les personnes à mobilité réduite.

Le centre-ville de Colmar, particulièrement bien préservé et au tourisme important, concentre une grande partie des petits commerces et services de l'agglomération ainsi que les principales administrations et une grande partie de l'offre culturelle. La zone industrielle Nord de Colmar-Houssen recense l'essentiel des grandes entreprises et commerces ainsi que le parc des expositions qui accueille de nombreux événements. Des zones d'activités se développent également à l'Est à Horbourg-Wihr, à l'Ouest à Turckheim, ainsi qu'au Sud à Sainte Croix en Plaine et Wettolsheim.

L'agglomération accueille près de 3500 étudiants regroupés en deux principaux sites, le campus du Grillenbreit à l'Est et le Biopôle au Sud où se localisent plusieurs unités de formation, de recherche et des laboratoires.

Forte de ses richesses historiques et culturelles, de son rayonnement économique, administratif, universitaire et de ses animations dont les plus célèbres sont la Foire aux vins (304 223 visiteurs en 2024) et les Marchés de Noël (plus de 1,7 millions de visiteurs en 2023, l'agglomération colmarienne s'impose comme un pôle majeur du réseau métropolitain d'Alsace mais également à l'échelle plus large du Rhin supérieur. Elle cherche aujourd'hui à renforcer son ancrage dans cette organisation urbaine tout en améliorant les conditions de vie et de déplacements au sein de son territoire.

### 3.4. LES ETAPES DE L'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE

#### 3.4.1. Une démarche itérative

Le Plan de Mobilité est un document de planification et de programmation en matière de mobilité. Il a une vocation prospective et détermine les orientations en matière de mobilité au sein du territoire de Colmar Agglomération à l'horizon 2036.

La réalisation de ce Plan de Mobilité s'est déroulée en quatre temps. La première phase a consisté à établir le bilan du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de 2012 et le diagnostic multimodal du territoire permettant de réaliser un état des lieux de la mobilité à l'échelle de l'agglomération. La phase suivante constituait l'élaboration d'un projet provisoire (définition des objectifs et leviers associés). La 3ème phase a permis de détailler et de hiérarchiser les actions. La dernière phase sera l'approbation du PDM par le conseil communautaire de Colmar Agglomération.

La démarche du Plan de Mobilité a permis de mobiliser l'ensemble des acteurs du territoire autour d'un projet commun et partagé. Dans ce cadre, des ateliers et des entretiens ont été organisés avec différents services et acteurs impliqués dans les enjeux de mobilité, parmi lesquels :

- La direction de l'urbanisme de la ville de Colmar
- La direction de l'espace public de la ville de Colmar
- L'office du tourisme de Colmar et la mission Cœur de ville
- La Collectivité Européenne d'Alsace (CEA)
- La Société des Transports Urbains Colmar et Environs (STUCE)
- La police municipale de Colmar
- La Région Grand Est
- La SNCF (Gare et Connexion)
- Le chargé de mission du Plan Climat Air Energie (PCAET) Colmar Agglomération

De plus les communes ont été associées à la démarche dans le cadre d'ateliers géographiques. Ces ateliers ont permis d'obtenir les ressentis des communes en termes de mobilité. Quatre ateliers ont été réalisés les 7 et 8 octobre 2021. Le découpage a été le même que celui des ateliers qui ont eu lieu dans le cadre de l'étude de restructuration du réseau trace, réalisée en parallèle.

À la suite de la phase de diagnostic et des ateliers, la phase 2 a été initiée afin de déterminer les enjeux et de proposer des objectifs (ou leviers) pour le Plan de Mobilité. Sur cette base, un plan d'actions concret et

réaliste a été élaboré afin de répondre aux objectifs fixés pour le territoire de Colmar Agglomération pour les dix prochaines années.

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

### 3.4.2. Bilan du PDU 2012

L'article L. 1214-8 du code des transports énonce : « Le plan de mobilité fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, est révisé. ». Le PDU 2012-2021 a été approuvé il y a 13 ans, le 4 juillet 2012.

Le PDU a élaboré 21 fiches actions 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. L'état d'avancement du PDU a été réévalué en 2021 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. Ce bilan final fait état de la mise en œuvre des actions listées dans le PDU. Le tableau ci-dessous reprend l'ensemble des axes et actions ainsi que leur niveau d'avancement jugé à 2021.

Axes	Actions	Bilan 2021
<b>Réseau viaire, Circulation, Livraisons</b>	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.	
<b>Stationnement</b>	N°5 : Faire évoluer la réglementation du stationnement.	
	N°6 : Mettre en place un contrôle efficace du stationnement et dissuader le stationnement illicite.	
<b>Transports Collectifs et intermodalité</b>	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.	
<b>Modes doux</b>	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.	
<b>Actions transversales</b>	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.	

#### ■ Les évolutions

Les principales évolutions sur le territoire sont notamment la mise en place de la navette, et 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 non réalisées

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 de 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 globalement 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.

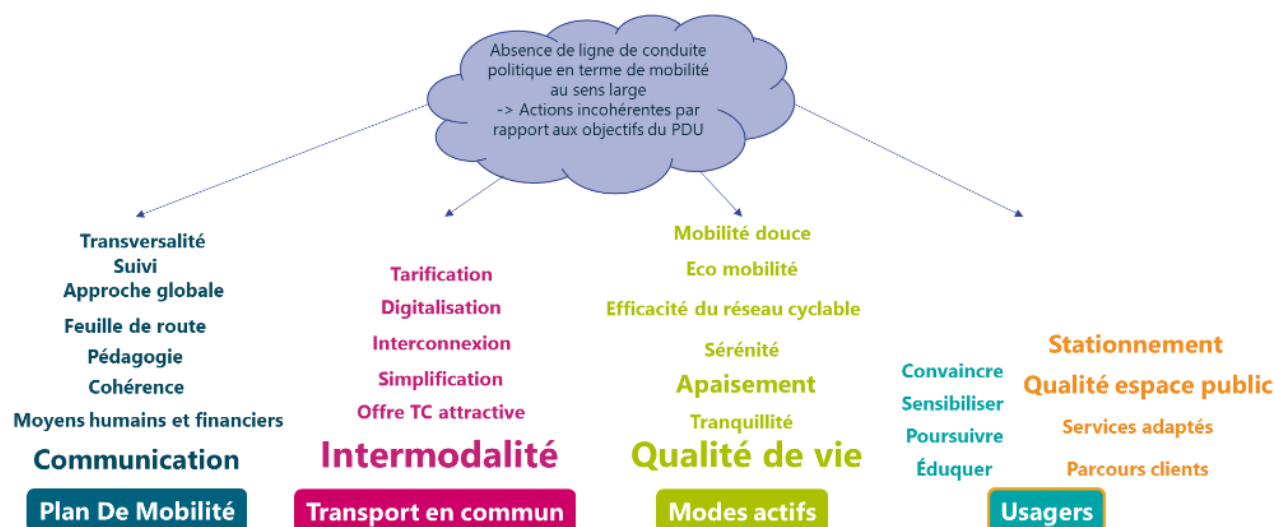
Les actions transversales en lien avec la promotion du PDU ne sont pas jugées comme réalisées. Cela illustre le manque de suivi du Plan De Déplacements Urbains.

#### ■ Synthèse

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.

### 3.4.3. Le retour des ateliers d'octobre 2021

Quatre ateliers ont été réalisés les 7 et 8 octobre 2021. Toutes les communes de Colmar Agglomération étaient concernées. À l'issue de chaque entretien, des verbatims ont été réalisés pour donner rapidement une image des éléments abordés. Ceux-ci ont été condensés dans un seul et même organigramme permettant de faire ressortir les grandes idées/axes (ci-dessous).



Il ressort des comptes rendus un manque de ligne directrice dans l'ensemble des thématiques de la mobilité. Cela est visible au regard des actions qui ont été menées par rapport aux objectifs fixés par le PDU de 2012.

Quatre grands thèmes ressortent des entretiens, en premier lieu les points concernant la réalisation du **Plan De Mobilité** pour qu'il soit une réussite et vu comme un guide et une **feuille de route** par les acteurs de la mobilité. Ce document doit apporter une **approche globale et une transversalité** de l'ensemble des thématiques abordées. Une **communication** autour de ce plan est importante pour permettre aux acteurs d'avoir un **suivi** et de faire vivre le document. Pour assurer une bonne appropriation du document il se doit d'être **pédagogique** et avoir un suivi par des **moyens humains et financiers** appropriés et suffisants pour permettre la réussite du Plan De Mobilité.

La thématique transverse de **l'intermodalité** a été largement commentée. Dans la disposition par grands axes ce sujet apparaît ici dans les transports en commun. Cependant, il lie l'ensemble des modes de transport ainsi que la mentalité des usagers dans leurs déplacements. L'intermodalité se réalise dans la majorité des cas grâce aux transports en commun via une **offre attractive, interconnectée** aux autres réseaux et modes de déplacement sur des lieux proposant une multi-modalité. Pour favoriser l'usage des transports en commun mais aussi faciliter l'intermodalité, ils se doivent être plus facile d'accès via un réseau plus **digital** avec une billettique intégrée et interopérable ainsi qu'une offre **simplifiée** de par l'accès à l'information, **l'interconnexion** entre réseaux et aussi sur la lisibilité de la **tarification**.

**Le stationnement** joue un rôle important dans le choix du mode de transport utilisé pour tous les déplacements. Le volume, la localisation de l'offre de stationnement ainsi que sa gestion (réglementation, tarification) est déterminant. De plus les transports en commun ne sont pas concurrents par rapport à la voiture personnelle.

Une offre adéquate à la demande ainsi qu'une bonne gestion et un bon jalonnement permet d'identifier les lieux sur lesquels le stationnement est à favoriser pour chaque motif (travail, résidents, commerces ...). Cela permet d'éviter les déplacements parasites de recherche de place.

Lié à une offre de transport en commun efficace, le stationnement devient lieu d'intermodalité (parking relais) où l'échange voiture/transport en commun permet de diminuer les flux en direction de Colmar.

Le covoiturage est aussi une pratique déjà observée en entrée de Colmar le potentiel de développement d'aire de covoiturage serait à étudier. Cette pratique permet de lutter contre l'autosolisme.

Le stationnement est donc un levier important du report modal permettant d'atteindre les objectifs de diminution de la voiture personnelle.

Un second sujet transversal est la **qualité de vie** à préserver et améliorer sur l'agglomération. Ce sujet est relié à la thématique de la mobilité autour des **modes actifs** mais il prend son sens dans la thématique de **l'environnement**. L'amélioration de la qualité de vie passe par **l'apaisement** de l'environnement urbain (**qualité de l'espace public**) de par la réflexion autour de la place de la voiture que l'on souhaite donner par rapport aux autres modes permettant une **mobilité plus douce** et la végétalisation de l'espace. Une ville proposant une qualité de vie plus **sereine et tranquille** attire de nouveaux habitants dans son centre-ville notamment les jeunes couples en leur proposant une ville de proximité où l'utilisation de la voiture n'est pas une nécessité. Colmar possède déjà ce potentiel de « ville du quart d'heure » qui nécessite d'être davantage connu et parallèlement de développer de nouveaux **services adaptés** comme la livraison du dernier kilomètre, un **réseau cyclable efficace** (jalonné, continu et sécurisé), espace public de qualité où la marche est agréable (réseau piéton efficace), des parkings vélos sécurisés à proximité des résidences (pour vélos cargos, VAE...), etc. Pour les visiteurs et les locaux, l'enjeu est de créer un **parcours client attractif** dans le centre-ville pour limiter le développement des zones commerciales qui nécessite un déplacement en voiture.

### 3.5. LE DIAGNOSTIC DE MOBILITES DU TERRITOIRE

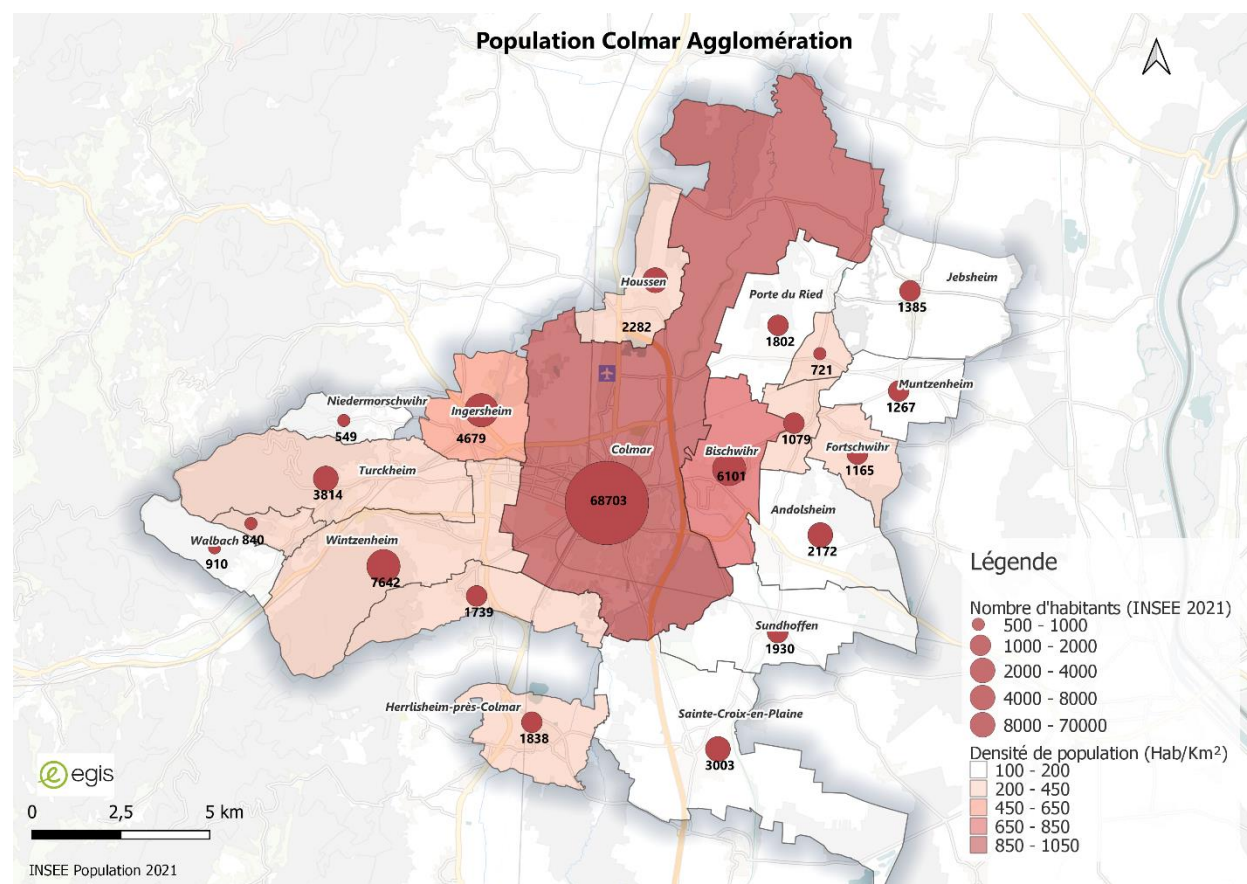
#### 3.5.1. Caractéristiques socio-économiques

Le territoire de Colmar Agglomération est un territoire vaste et singulier, avec une densité de population supérieure à la moyenne nationale et régionale. Cependant, il présente de fortes disparités de densité, avec une concentration urbaine élevée au centre et dans la première couronne de Colmar, et une densité plus faible en périphérie. A noter que le territoire est confronté au phénomène d'étalement urbain marqué notamment par le développement de centres commerciaux en périphérie, à Colmar et Houssem, 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.**

Colmar Agglomération compte 20 communes. Colmar Agglomération représente 6% de la population de la Collectivité Européenne d'Alsace (CEA). En 2022, on dénombre **116 521** habitants sur l'agglomération. Depuis 2018, la population a augmenté de 3%. La population se concentre principalement dans le centre urbain de Colmar, qui regroupe 60% des habitants de l'agglomération.

Communes	Nombre d'habitants (Population 2018)	Répartition de la population (%)	Superficie (km <sup>2</sup> )	Densité (Hab/Km <sup>2</sup> ) 2018	Nombre d'habitants (Population 2022)	Répartition de la population (%)	Densité (Hab/Km <sup>2</sup> ) 2022
Colmar	68 703	60,50%	66,6	1031,60	69 756	59,89%	1047,40
Wintzenheim	7 642	6,70%	19	402,20	8 261	7,09%	434,80
Horbourg-Wihr	6 101	5,40%	9,4	649,00	6 352	5,45%	675,70
Ingersheim	4 679	4,10%	7,4	632,30	4 755	4,08%	642,60
Turckheim	3 814	3,40%	16,4	232,60	3 911	3,36%	238,50
Sainte-Croix-en-Plaine	3 003	2,60%	25,9	115,90	3 095	2,66%	119,50
Houssen	2 282	2,00%	6,7	340,60	2 350	2,02%	350,70
Andolsheim	2 172	1,90%	11,6	187,20	2 255	1,94%	194,40
Sundhoffen	1 930	1,70%	12,8	150,80	1 957	1,68%	152,90
Herrlisheim-près-Colmar	1 838	1,60%	7,7	238,70	1 887	1,62%	245,10
Porte du Ried	1 802	1,60%	9,4	191,70	1 882	1,62%	200,20
Wettolsheim	1 739	1,50%	8,8	197,60	1 809	1,55%	205,60
Jebnheim	1 385	1,20%	14,8	93,60	1 406	1,21%	95,00
Muntzenheim	1 267	1,10%	6,5	194,90	1 320	1,13%	203,10
Fortschwihr	1 165	1,00%	4,8	242,70	1 208	1,04%	251,70
Bischwihr	1 079	0,90%	3,3	327,00	1 144	0,98%	346,70
Walbach	910	0,80%	5,5	165,50	957	0,82%	174,00
Zimmerbach	840	0,70%	2,2	381,80	862	0,74%	391,80
Wickerschwihr	721	0,60%	2,2	327,70	741	0,64%	336,80
Niedermorschwihr	549	0,50%	3,4	161,50	573	0,49%	168,50

Nombre d'habitants par commune (Source : Insee 2018 et 2022)



Répartition géographique des habitants de Colmar Agglomération (Insee 2021)

A l'échelle de l'agglomération, entre 2015 et 2021 (données plus récentes exploitables non disponibles), le territoire a vu sa population baisser. Néanmoins des disparités d'évolution font de ce territoire un espace très hétérogène avec des taux d'évolution allant de -7.1% pour la commune de Wickerschwihr à +21,3% pour la commune de Bischwihr. Les communes qui composent l'agglomération ne connaissent pas les mêmes dynamiques de développement territorial.

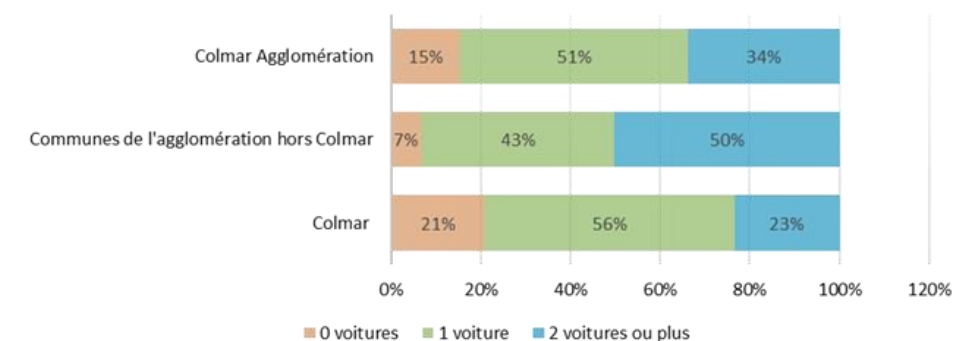
### 3.5.2. Motorisation des ménages

Entre 2015 et 2021 l'agglomération a connu une évolution croissante de la motorisation des ménages. Du fait de la périurbanisation, les ménages se sont équipés d'un véhicule personnel motorisé pour répondre à leurs besoins de déplacements.

En 2021, le taux de motorisation était de 85%, avec des disparités selon les communes.

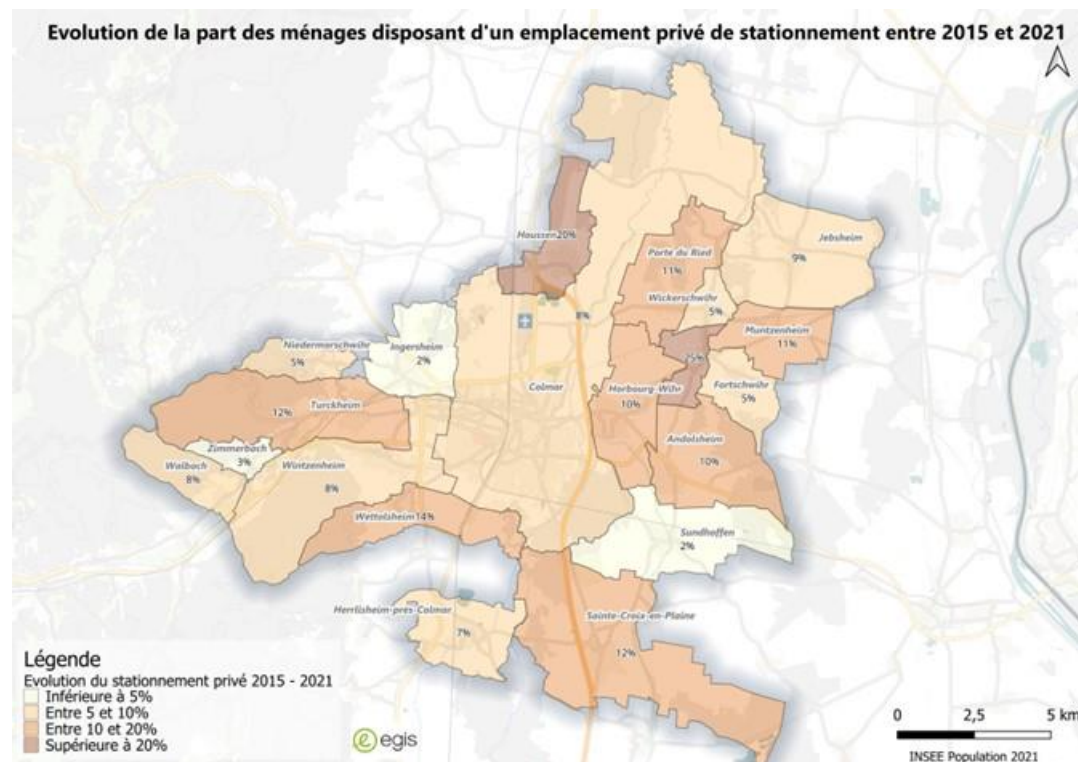
Colmar présente le plus faible taux de motorisation, tandis que les communes éloignées ont des taux supérieurs à 95%. Les dynamiques de motorisation sont liées à la possession d'emplacements de stationnement privé, qui a également augmenté.

### TAUX DE POSSESSION DE VÉHICULES PARTICULIERS PAR MÉNAGES

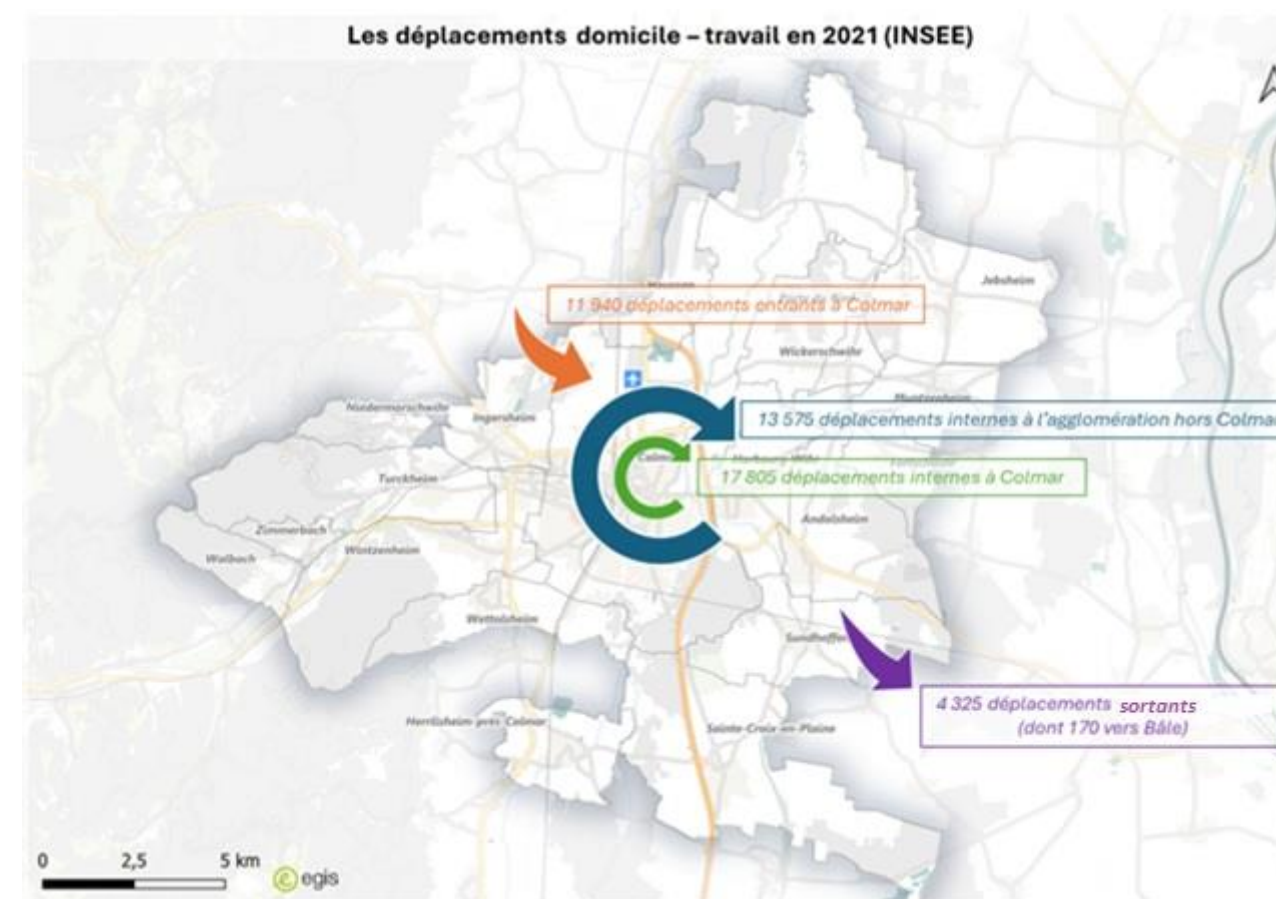


Taux de possession de véhicule particulier (source : INSEE 2021)

L'évolution de la motorisation est généralement dépendante de l'évolution de la disposition d'au moins une place de stationnement réservé. Les cartographies nous montrent que les communes qui connaissent les plus fortes évolutions de motorisation sont celles qui connaissent également une forte augmentation de la disposition d'un emplacement privé de stationnement. Sur ces évolutions on retrouve les communes les plus excentrées comme Sainte-Croix-en-Plaine, Turckheim, Muntzenheim et Andolsheim. Néanmoins des communes limitrophes proches du centre de Colmar connaissent les mêmes dynamiques que les communes excentrées telles que Houssen, Horbourg-Wihr, Wettolsheim Porte de Ried et Bischwihr.



Évolution de la part des ménages ayant un stationnement privé INSEE 2015-2021



Flux domicile-travail en 2021 (Insee)

La localisation des lieux d'habitation, des emplois ou des commerces a un impact fort sur la production des déplacements. Ainsi, politiques d'urbanisme et de déplacements sont fortement liées. La question de la cohérence entre politique d'urbanisme et politique de déplacements ne peut être ignorée, depuis l'enjeu de la planification urbaine, jusqu'à l'aménagement des espaces publics.

### 3.5.3. Mobilité quotidienne à Colmar : enjeux et tendances

#### Les flux de déplacements

Les déplacements domicile-travail représentent plus de 47 000 déplacements par jour sur l'agglomération. La majorité de ces flux (91 %) sont internes ou dirigés vers l'agglomération, notamment vers Colmar, où 37 % des actifs résident et travaillent. On peut aussi noter une très forte interaction entre Colmar et les communes de Horbourg-Wihr, Sainte-Croix-en-Plaine, Ingersheim, Turckheim et Wintzenheim.

La ville de Colmar attire aussi des actifs extérieurs, principalement de Strasbourg, Mulhouse, Kaysersberg et Sélestat. Seuls 9 % des déplacements sont sortants, témoignant d'une forte attractivité locale en matière d'emploi.

Depuis 2015, les flux internes à Colmar baissent au profit des flux internes à l'agglomération, traduisant une périurbanisation croissante. Dans les communes périphériques, 84 % des actifs travaillent hors de leur commune, contre 64 % à Colmar même.

Déplacement domicile - travail	2015	Répartition 2015 (%)	2021	Répartition 2021 (%)
Internes à Colmar	17 255	38%	↓ 17 805	37%
Internes à l'agglomération (hors internes à Colmar)	13 000	28%	↑ 13 575	28%
Entrants dans l'agglomération	10 830	24%	↑ 11 940	25%
Sortant de l'agglomération	4 675	10%	↓ 4 325	9%
<b>Total général</b>	<b>45 755</b>	<b>100%</b>	<b>↑ 47 640</b>	<b>100%</b>

Volume de déplacements, évolution 2015 – 2021, Source : Insee

Ces volumes de flux sont des données datant d'avant la crise sanitaire, les impacts du télétravail, qui s'est fortement démocratisé depuis, ne sont pas pris en compte.

Dans le cadre des déplacements domicile – étude, c’est-à-dire entre le lieu de résidence et l’établissement scolaire du premier, second degré ainsi que le supérieur, Colmar concentre la majorité des flux exceptés pour les communes de Strasbourg et Mulhouse qui attirent de nombreux étudiants par le nombre d’établissements d’enseignement supérieur.

Les navettes domicile-étude représentent 21 580 déplacements/jour en 2021. La plupart des flux concernent les déplacements internes à Colmar. Les autres flux, convergent vers le centre de l’agglomération, reflet d’une certaine attractivité pour Colmar par le nombre d’écoles de type collèges et lycées qui attirent les élèves des communes de l’agglomération (18 établissements du premier et second degré et 2 établissements d’enseignement supérieur).

Concernant les flux sortants, il s’agit essentiellement d’étudiants dans le supérieur avec pour destination Strasbourg et Mulhouse exclusivement.

Aux déplacements en lien avec les motifs travail et école s’additionne les déplacements en lien avec les achats les loisirs, la santé.... Ces éléments ne sont actuellement pas des données fournies par l’INSEE. L’enquête Déplacements Villes Moyennes date de 2001, celle-ci est trop ancienne pour être représentative et il n’existe pas d’enquête plus récente.

### Les pratiques de déplacement et parts modales

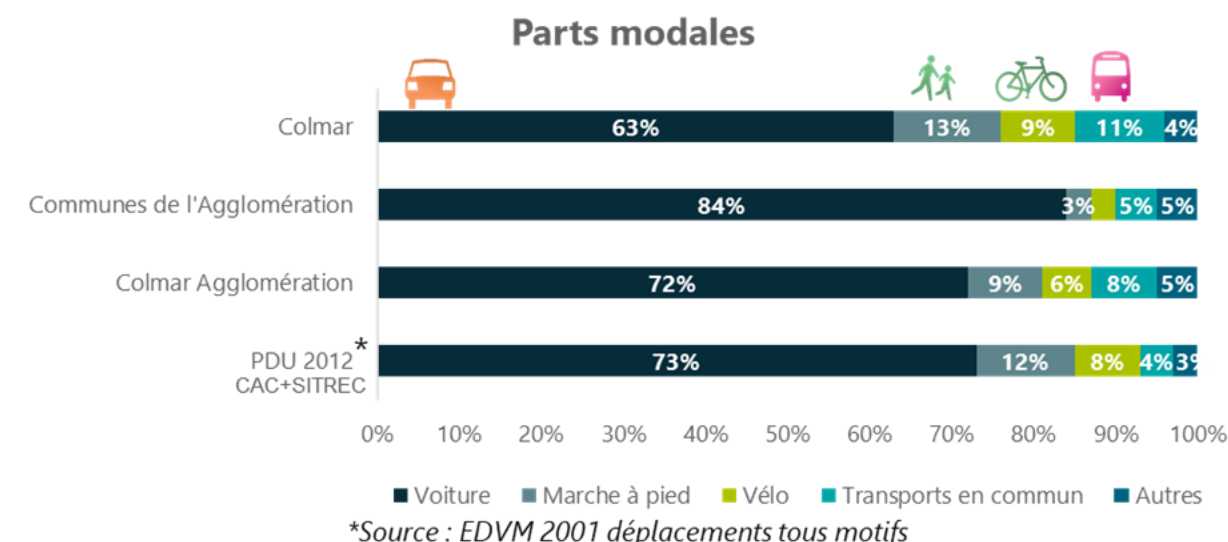
En l’absence d’une enquête spécifique aux déplacements, récente, les données du recensement de l’INSEE nous donnent une première grille de lecture quant au choix du mode de déplacement dans le cadre des flux domicile – travail.

**La voiture personnelle reste le mode de transport le plus utilisé** à hauteur de 72% en moyenne pour les déplacements domicile-travail dans Colmar Agglomération. Pour rappel en France, la part modale de la voiture pour ce type de déplacement est de 70,4%. La marche et les transports en commun viennent en seconde et troisième position avec 8,55% et 8,42%.

Sur la commune de Colmar les modes actifs et les transports en commun sont plus utilisés. A l’inverse en moyenne sur les autres communes de l’agglomération, la part de la voiture augmente au détriment des modes actifs et transports en commun.

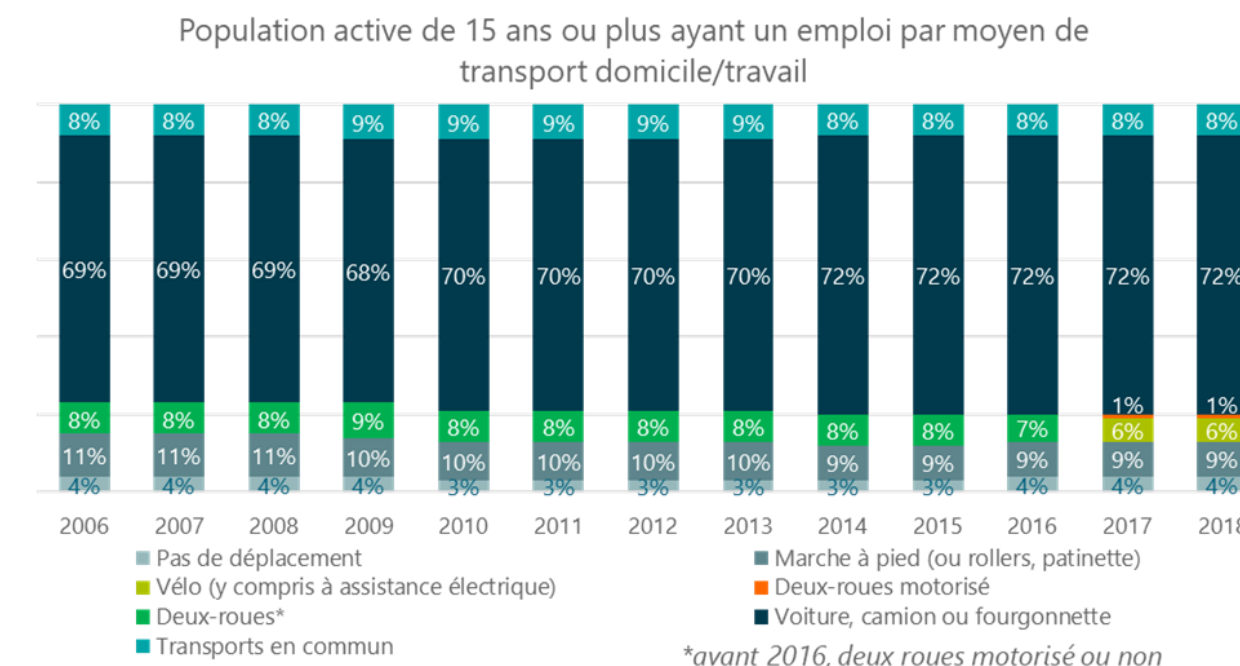
### Une tendance assez stable

**La voiture reste le mode privilégié depuis plusieurs années**, la tendance est même légèrement à la hausse (avec plus 3 points depuis 2006). Le transport en commun reste constant par contre la marche à pied et le vélo ont tendance à diminuer pour les trajets domicile-travail. Le constat global est tout de même une stabilité des parts modales sur les douze dernières années.



Parts modales domicile-travail Colmar Agglomération (INSEE 2018)

Le diagramme ci-dessous montre une tendance assez stable des pratiques de mobilités :



Évolution des parts modales domicile-travail sur Colmar Agglomération (INSEE 2006-2018)

L’analyse des données post-crise sanitaire ainsi que du retour sur la fréquentation bus depuis la restructuration du réseau TRACE en 2024 permettront dans l’avenir de mesurer d’éventuels impacts et leur inscription dans la durée.

### 3.5.4. Structure et fonctionnement du réseau viaire

#### Les trafics

L'organisation viaire du territoire est en étoile autour de Colmar avec des axes majeurs comme la 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.

Trafic Moyen Journalier Annuel		2019	2023	Évolution 2013-2019
<b>A35</b>	<b>Route Strasbourg nord</b>	<b>56700</b>	<b>57390</b>	<b>1%</b>
RD83 Nord	Aérodrome	33750	32640	-3%
RD83 Ouest	Av. de Lorraine	29750	31200	5%
RD83 Ouest	Av. de L'Europe	22330	22 790	2%
<b>RD415</b>	<b>Andolsheim</b>	<b>20 880</b>	<b>20 380</b>	<b>-2%</b>
RD417	Ouest	14453	13403	-7%
RD 415	Ingersheim	16650	17210	3%

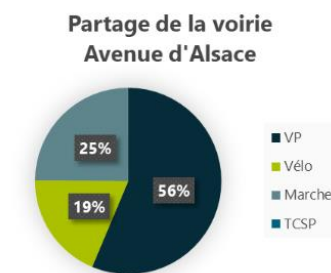
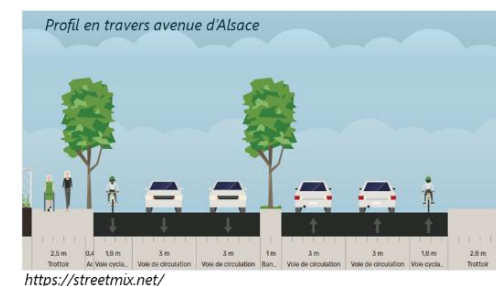
Les pénétrantes vers Colmar sont des lieux potentiels d'intermodalité, avec des flux importants aux heures de pointe.

Le trafic de poids lourds a diminué en 2023 par rapport à 2019, une baisse d'environ 20% a été observé sur toutes les routes départementales et 5% sur la A35.

#### Le partage de la voirie

Les voiries en entrée et en traversée des communes sont souvent très larges, plus ou moins dotées d'aménagements cyclables, où la circulation des voitures y est aisée. **Ce type de profil routier génère un sentiment d'insécurité pour les riverains, piétons et cyclistes, due aux vitesses parfois excessives et au volume de trafic.** Des zones 30 sont mises en place au sein des communes, mais des vitesses excessives ont été relevées dans certains centres-villages. 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.

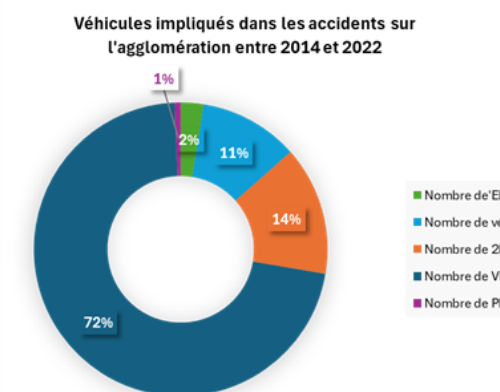
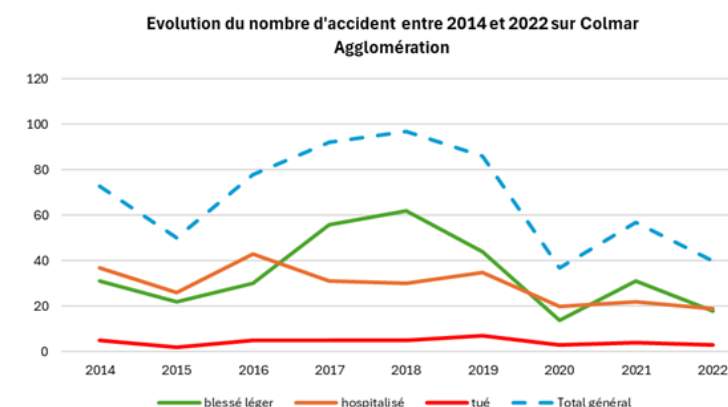
Sur les grandes pénétrantes la place de la voiture est prépondérante, exemple sur l'avenue de l'Alsace, axe nord-sud à 2X2 voies qui est segmenté par des carrefours imposants de par leur taille et leur fréquentation. La proximité de cet axe avec le centre-ville de Colmar génère un sentiment de coupure pour les modes actifs dans Colmar même, ainsi qu'avec les communes aux alentours. L'espace dédié à la circulation de la voiture représente plus de 55% de la largeur de la voirie.



#### L'accidentologie

L'accidentalité montre qu'il y a une disparité entre les accidents à Colmar et hors Colmar. La gravité des accidents est plus élevée hors Colmar, la part d'accidents mortels représente 9% des accidents hors agglomération contre 4% à Colmar. Les accidents sont principalement localisés sur les routes départementales.

En termes de véhicules impliqués, la part de vélos est plus forte à Colmar, 15% sont impliqués dans un accident sur Colmar contre 6% sur les communes hors Colmar entre 2014 et 2022.



Analyse d'accidentologie Colmar Agglomération. Source : ONISR - Open data

**La hiérarchisation actuelle du réseau est dans l'ensemble plutôt cohérente avec l'usage actuel. Néanmoins, certaines pénétrantes à Colmar possèdent un profil en travers très routier créant des coupures pour les modes actifs. La hiérarchie doit donc être redéfinie suivie d'une typologie d'aménagements correspondants notamment au niveau des carrefours à forte circulation, qui doivent être sécurisés pour l'ensemble des usagers.**

**Deux types de flux principaux se distinguent sur le territoire :**

- **Le flux de transit, concentré essentiellement sur l'A35, qui traverse le territoire du nord au sud ;**
- **Le flux lié à Colmar, motivé par les déplacements domicile-travail, les études et les loisirs.**

**Des difficultés de circulation, bien que modérées, sont constatées aux heures de pointe, notamment aux entrées et sorties de Colmar. Concernant les centres-bourgs, les limitations en zone 30 ne sont pas toujours respectées. Des actions sont à envisager pour apaiser la circulation.**

La restructuration du réseau depuis septembre 2024 laisse envisager une possible progression de la part modale en faveur des transports en commun, cependant il est difficile de mesurer précisément les effets car les données n'étant pas encore disponibles.

Le nouveau réseau comporte les lignes suivantes :

- 7 nouvelles lignes de bus (A à G) viennent remplacer les 10 anciennes lignes Trace (1 à 10).
- 4 lignes structurantes : lignes A, B, C et D
- 3 lignes de maillage : lignes E, F et G
- Des lignes spéciales scolaires remplacées pour certaines d'entre elles par des lignes régulières
- 1 navette Cœur de ville (gratuite), elle permet de relier les parkings à proximité du centre-ville et dessert 6 établissements scolaires ainsi que 2 pôles de loisirs avec une fréquence toutes les 15 min.
- Les lignes pénétrantes du réseau Fluo 68
- Le service FlexiTrace : transport à la demande du réseau Trace en semaine, en complément des lignes régulières régionales avec les extensions indiquées plus haut
- Le service Trace Mobile : transport spécial pour les personnes à mobilité réduite

### 3.5.5. Organisation du réseau de transport collectif

Le territoire de Colmar Agglomération bénéficie d'une desserte ferroviaire assurée par deux lignes de TER :

- En Nord-Sud par le TER200, qui relie Strasbourg/Mulhouse/Bâle
- Et vers l'Ouest par la ligne Colmar/Metzeral.

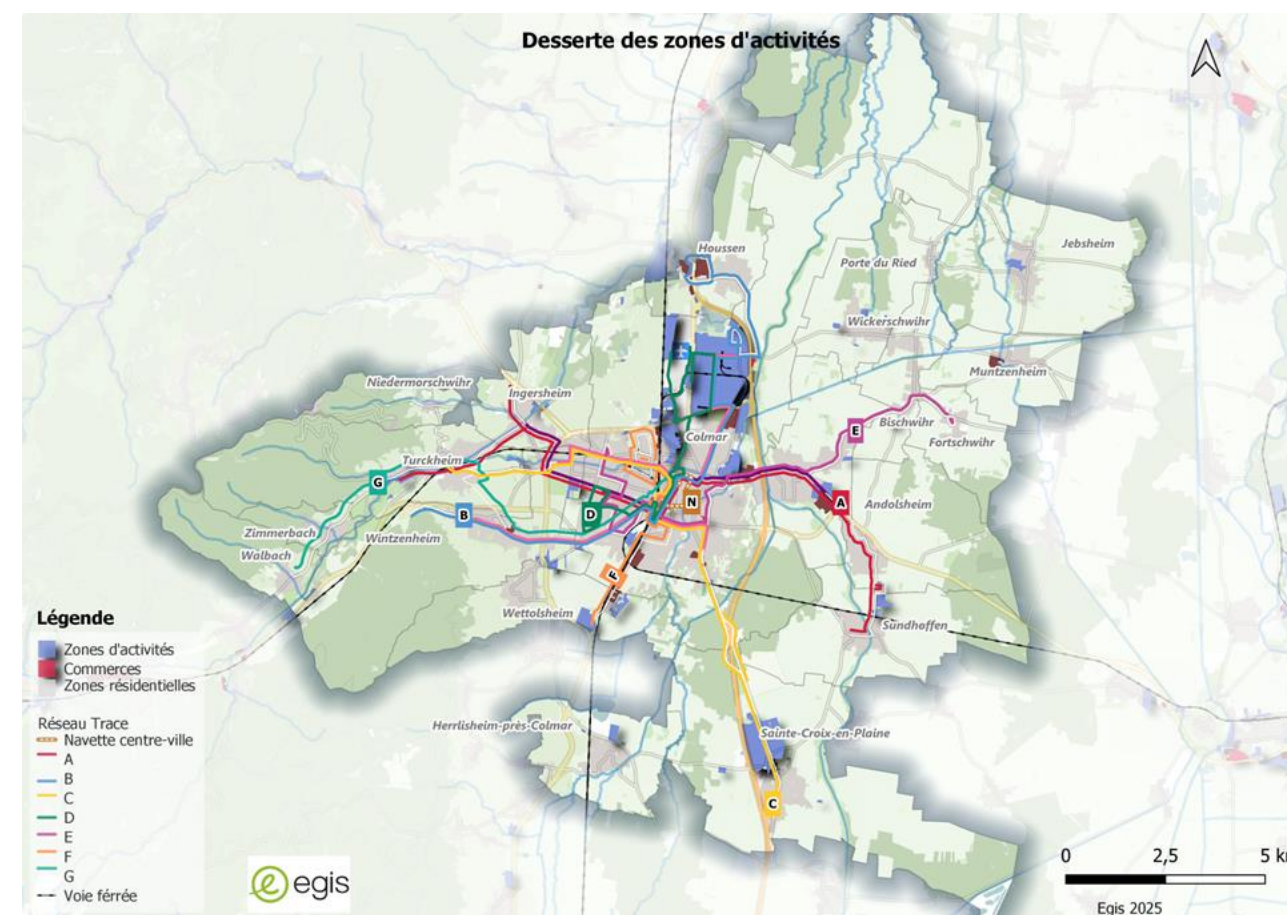
Cette offre est complétée par un réseau de transports collectifs urbains géré par la STUCE (Société des Transports Urbains de Colmar et Environs).

Afin d'améliorer l'attractivité et l'efficacité de ce réseau, une restructuration du réseau Trace a été mise en œuvre en septembre 2024. Cette refonte vise à mieux répondre aux attentes des usagers en proposant des lignes plus fréquentes, une organisation plus lisible et une offre simplifiée.

Les nouvelles lignes du réseau permettent également de répondre à l'évolution des besoins de la population et de l'urbanisme : nouveaux quartiers, zones commerciales, et zones d'activités (Sainte-Croix-en-Plaine, Aéroport, l'avenue de la Foire aux Vins...).



Source : c.colmar.fr



Le réseau TRACE

Le réseau de l'agglomération dispose de deux pôles d'échanges majeurs (l'arrêt gare et l'arrêt Théâtre). La convergence des lignes vers ces points stratégiques permet aux usagers de réaliser des correspondances dans le cadre de leurs déplacements. Les aménagements autour de ces pôles d'échanges permettent d'améliorer et de rendre plus attractive l'intermodalité sur le territoire.

À partir de juin 2025, Colmar Agglomération mettra en place un nouveau système de billetterie interoperable sur le réseau de transport TRACE. Ce projet, cofinancé par l'Union européenne à pour un budget total de 1,8 million d'euros, vise à moderniser l'ancien système de billetterie devenu obsolète.

#### Objectifs du nouveau système

- Interopérabilité : Permettre une compatibilité avec d'autres réseaux de transport, facilitant ainsi les correspondances et les déplacements multimodaux.
- Modernisation : Remplacer les équipements vieillissants pour améliorer la qualité de service et l'efficacité opérationnelle.
- Collecte de données : Optimiser l'exploitation du réseau grâce à une meilleure récupération et analyse des données d'utilisation.



#### Les principales nouveautés :

- Billet Sans Contact (BSC) rechargeable, destiné aux voyageurs occasionnels, le BSC remplace les billets papier jetables et coûtera 0,20 € à l'achat. Il peut contenir différents titres de transport comme le billet unité, le carnet de 10, le billet 72h, les billets groupe ainsi que les titres Alsa+ 24h et Alsa+ Groupe journée
- Carte Simplicités : conçue pour les voyageurs réguliers, cette carte sans contact et rechargeable remplace la carte à vue avec vignette. Avec deux options : nominative / et non nominative
- M-Ticket via l'application mobile : une option numérique pour les voyageurs souhaitant acheter et valider leur billet directement depuis leur smartphone

**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 : entre les communes et les zones d'activités plus complexes 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**

#### 3.5.6. Les modes actifs (piéton, cycle)

Selon les données de l'INSEE 2018, 15% des déplacements domicile-travail dans l'agglomération de Colmar sont réalisés en modes actifs, tels que la marche à pied et le vélo. Ce taux est supérieur à celui de Mulhouse (8%) et légèrement inférieur à celui de Strasbourg (19.8%). À Colmar, la part des déplacements en modes actifs pour motif travail est encore plus élevée, 22%, avec 13% pour la marche à pied et 9% pour le vélo. Le cyclotourisme est également très populaire, notamment grâce aux itinéraires Eurovélo et Véloroute d'Alsace.



Source : tourisme-colmar.com

#### Les aménagements cyclables

En termes d'infrastructures, à l'échelle de l'agglomération de nombreux aménagements cyclables existent. Ces aménagements sont plus ou moins qualitatifs.

Colmar a initié depuis quelques années l'aménagement d'une typologie d'aménagement cyclable surélevée par rapport à la chaussée. Cependant dans la quasi-totalité des communes les trottoirs sont identifiés comme lieu de circulation des cycles, et cela engendre des conflits d'usage sur un espace restreint entre les vélos, piétons, PMR, poussettes et des poubelles.

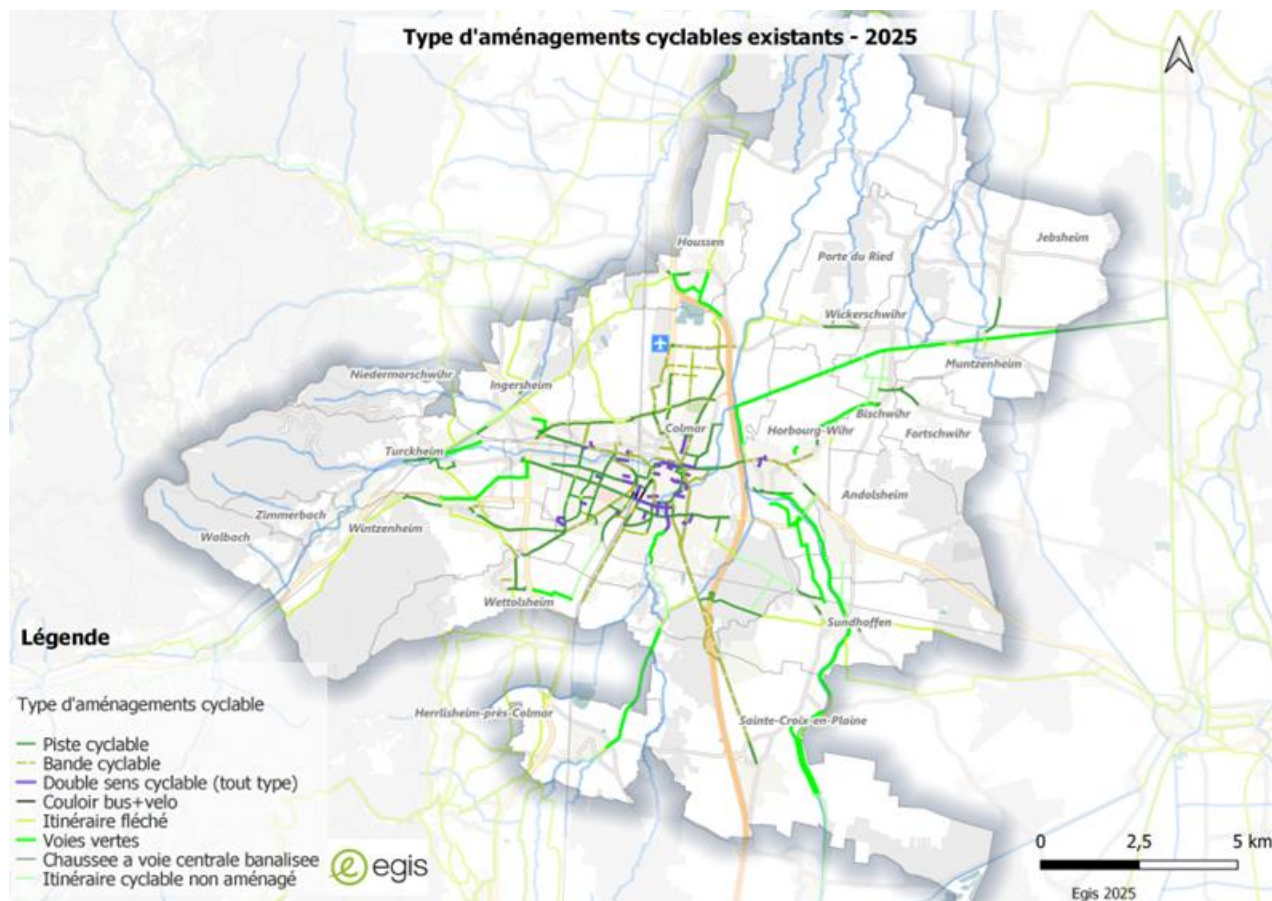
#### Vélo à Colmar : un bilan en demi-teinte selon le Baromètre des villes cyclables

En 2019 et 2021, une enquête nationale réalisée par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) a classé Colmar comme "moyennement favorable" pour la pratique du vélo, avec une note en baisse par rapport à 2017. Les principaux points d'amélioration concernent la sécurité des itinéraires sur les grands axes, les carrefours et le stationnement sécurisé pour vélo.

#### La marche à pied

À Colmar, 13% des trajets domicile-travail sont réalisés à pied, grâce à la proximité entre le lieu de résidence et le lieu de travail. Le centre de Colmar est accessible en moins de 10 minutes à pied depuis la première couronne.

La qualité des cheminements piétons (maillage, confort, jalonnement, etc.) joue un rôle important dans la pratique de la marche à pied. L'hyper-centre est apaisé avec des voiries piétonnisées mais celui-ci est entouré d'axes routiers structurants qui créent des coupures et génèrent un sentiment d'insécurité pour les piétons. De plus sur les trottoirs parfois étroits des conflits d'usage entre piétons, cyclistes et voitures stationnées sont parfois observés.



Les aménagements cyclables actuels

Sur le territoire, le réseau cyclable continue de se développer, le maillage est correct avec tout de même des discontinuités qui persistent et des franchissements à sécuriser, notamment dans les secteurs où les différents niveaux de compétences d'aménagement de la voirie se croisent.

Des efforts sont engagés pour améliorer les aménagements cyclables (sécurité, jalonnement, stationnement), et une politique de mobilités actives est mise en place, notamment via le schéma directeur des aménagements cyclables et l'extension de la piétonisation du centre-ville. Pour renforcer cette dynamique, une coordination plus claire entre les communes de l'agglomération est nécessaire afin de garantir un développement harmonieux et durable du réseau.

En termes d'aménagement piéton, les espaces et lieux fréquentés par les piétons (centre-ville, écoles...) bénéficient d'aménagements sécurisés et qualitatifs. Cependant la place de la voiture reste importante sur de nombreux axes du territoire créant des coupures pour les modes actifs

### 3.5.7. Le stationnement : un levier important pour le report modal

Le stationnement est un levier important dans l'usage de la voiture particulière, sa maîtrise et sa gestion permettrait un report modal vers les modes actifs ou les transports en commun, tout en contribuant à une meilleure occupation de l'espace urbain et à la réduction de la place de la voiture.

Dans le cas où il est aisé de se stationner à destination, le choix de l'utilisation de la voiture reste le plus avantageux. Pour inciter l'usage alternatif à la voiture, il est nécessaire de penser la tarification des parkings en lien avec leur usage ainsi que l'amélioration de la performance et l'efficacité des transports en commun. La localisation des espaces de stationnement peut jouer un rôle dans le choix des pratiques comme le covoiturage ou l'intermodalité.

#### Covoiturage et Parc relais : un potentiel à structurer

Colmar Agglomération dispose de six parkings dédiés au covoiturage, principalement situés à proximité des grands axes et des entrées de l'A35, comme sur la rue de la Semm ou la route de Bâle.

Le dernier en date a été inauguré à Wettolsheim en 2021. En parallèle, des pratiques informelles de covoiturage émergent sur le territoire, notamment près des centres commerciaux ou aux carrefours de la RD83.

Plusieurs zones présentent un potentiel de structuration, comme à Jepsheim (Grand Rue X RD112), Wintzenheim, Ingersheim (Place Charles de Gaulle), Andolsheim ou Sundhoffen (RD415). Le développement de nouveaux parkings devra intégrer des critères de perméabilité des sols pour répondre aux enjeux environnementaux.

Par ailleurs, l'agglomération ne dispose pas encore de véritables parkings relais connectés à une offre de transports en commun, à l'exception d'initiatives temporaires, comme les P+R saisonniers mis en place durant la période de Noël.

L'offre de stationnement à Colmar diffère de celle des autres communes de l'agglomération, principalement en termes de volume et d'usage. Colmar dispose d'un volume de stationnement important, répondant à tous les besoins, et parfois même surdimensionné. Cependant, 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.

Le stationnement illicite pose un problème dans les communes de l'agglomération hors Colmar. Bien que la pression sur le stationnement ne soit pas particulièrement ressentie, le stationnement sur les trottoirs, pose des problèmes en termes d'occupation de l'espace et pour la pratique de la marche.

Un enjeu futur est soulevé concernant l'évolution de ce phénomène d'appropriation d'espace, en lien avec la motorisation des ménages et la réglementation des PLU sur l'offre de stationnement dans les nouvelles constructions.

Le stationnement est un facteur décisif pour le report modal, et dans l'objectif de diminution des flux de voitures, le stationnement à destination reste un levier important. Il doit par ailleurs, être lié à une offre de transport en commun efficace ou de covoiturage.

### 3.5.8. Logique urbaine et organisation des flux de marchandises

Le transport de marchandises sur le territoire de Colmar Agglomération se décline en deux volets :

- Le fret interurbain
- Les livraisons en ville

Le fret concerne le transport de marchandises en lien avec les zones d'activités économiques, notamment la Zone Industrielle Nord et Sainte-Croix-en-Plaine

Les principaux générateurs de fret sur Colmar Agglomération sont les zones d'activités qui concentrent sites industriels et grandes enseignes. Le transport routier reste prédominant en raison de sa souplesse, notamment pour la livraison du dernier kilomètre.

Une étude menée en 2021 par Colmar Agglomération a évalué le potentiel du fret ferroviaire et fluvial. Elle conclut à un développement limité à court terme, même si des opportunités existent, notamment via le Port Rhénan en tant qu'opérateur de proximité.

Certaines infrastructures ferroviaires, aujourd'hui partiellement actives ou inexploitées, pourraient également être valorisées à plus long terme.

#### Centre-ville et livraisons : un équilibre à trouver

Plusieurs communes de Colmar Agglomération, dont Turckheim et Colmar, ont mis en place une réglementation spécifique pour les livraisons en centre-ville. À Colmar, les principales difficultés sont ponctuelles et concernent la zone piétonne, où la cohabitation entre véhicules de livraison, usagers et aménagements urbains reste délicate malgré des horaires dédiés (19h à 11h). Ces livraisons génèrent également des nuisances pour les riverains.

### 3.5.9. Projections 2026 - 2036

A l'échelle de Colmar Agglomération, la population connaît une évolution de +0,38 %/an depuis 2016, soit environ 450 habitants/an. En poursuivant cette évolution, **la population de Colmar Agglomération serait de 123 000 habitants en 2036.**

Population Colmar Agglomération	Insee 2016	Insee 2022	Hypothèse 2025	Hypothèse 2036
	113 620	116 520	117 900	122 900

L'augmentation du nombre d'habitants induit une augmentation du besoin en nombre de déplacements.

<sup>2</sup> Estimation basée sur l'Insee pour l'évolution de la population, les données EDVM de 2001 (seule donnée disponible à ce jour) pour la part modale (tous motifs) et le nombre de déplacement de 3,4 depl/j/personne (EDVM 2001).

Les évolutions sont estimées comme suit<sup>2</sup>

	2018	2025	2030	2036
<b>Population</b>	114 800	117 900	120 100	122 900
<b>Nombre de déplacement tous modes</b>	344 400	353 700	360 300	368 700

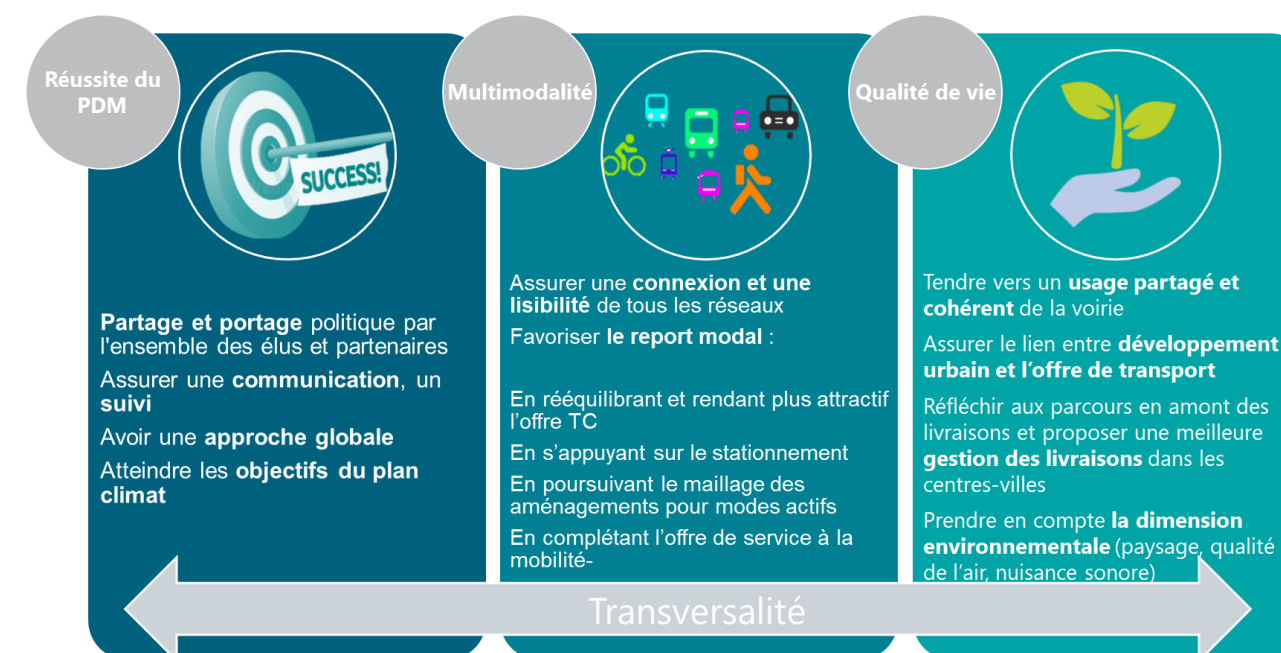
**En 2025, le nombre de déplacement quotidien est estimé à environ 354 000.**

**En 2036, le nombre de déplacement quotidien serait d'environ 369 000.**

### 3.5.10. Enjeux et orientations issus du diagnostic

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



Pour les horizons futurs, il est considéré une hausse des déplacements globaux d'environ 2% en lien avec la croissance démographique, mais une baisse de la mobilité individuelle passant de 3,4 à **3 déplacements par personne par jour** (moyenne nationale). Enfin **le trajet moyen parcouru sur le territoire est de 7,2 km**

### 3.6. L'AMBITION DU PLAN DE MOBILITE

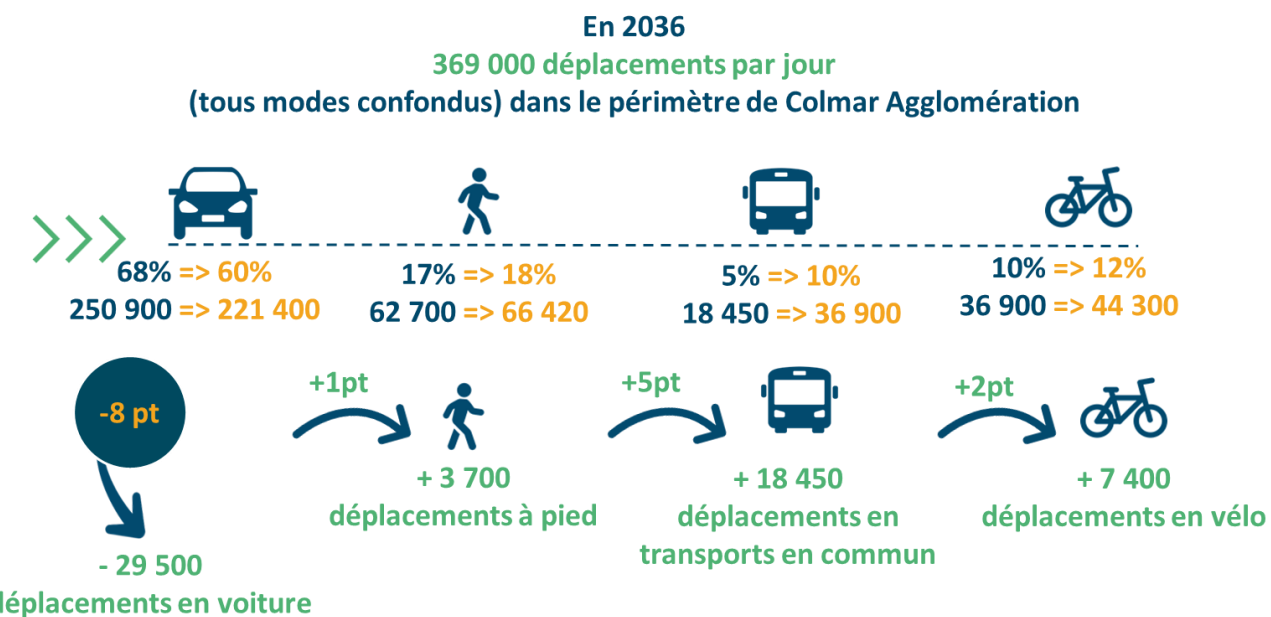
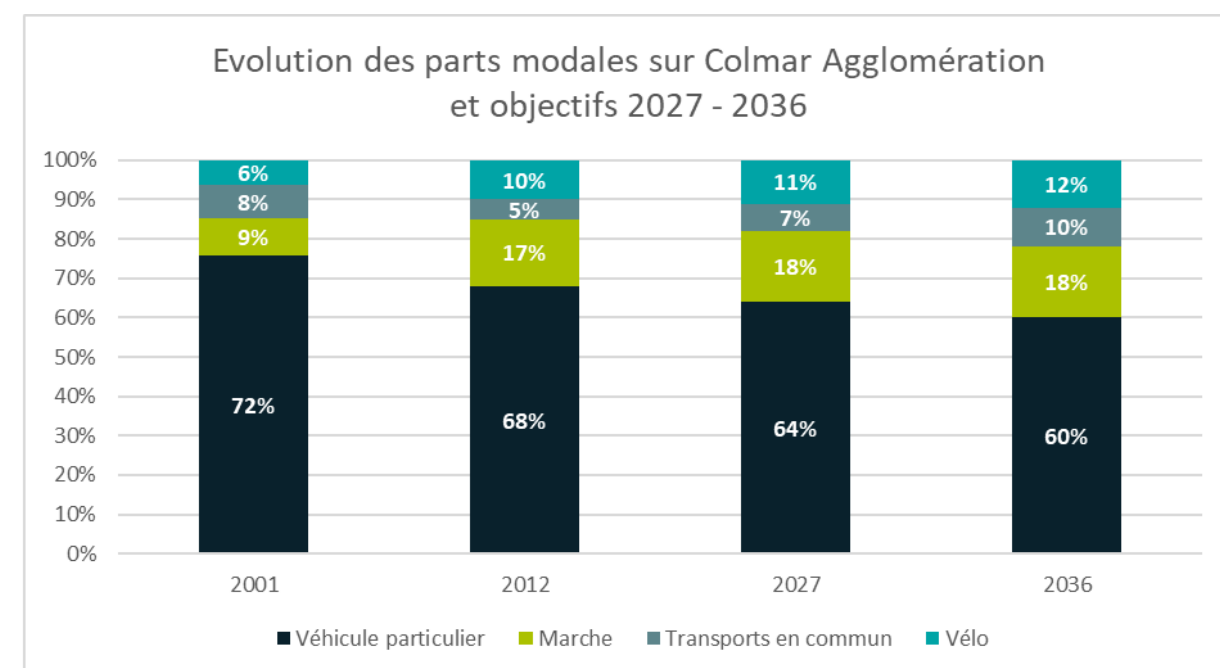
Le plan de mobilité s'inscrit dans la continuité des ambitions affichées par la Colmar Agglomération depuis le plan de déplacements urbains de 2012 : « **contribuer à la dynamique et à l'attractivité du territoire tout en offrant les conditions de mobilité durable pour tous** ».

Pour tendre vers cet objectif global, suivre et évaluer sa réalisation, des objectifs quantitatifs ont été définis.

Se fixer un objectif de parts modales permet de travailler collectivement selon une trajectoire et une cible à atteindre en matière de comportements de mobilité. Cet objectif s'avère particulièrement utile pour estimer les impacts attendus d'un plan de mobilité en termes de déplacements mais aussi d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants.

Les objectifs d'évolution des parts modales sont les suivantes :

- Diminuer la part du trafic automobile, avec un objectif de part modale de la voiture passant de 68 % (2012) à 60 % en 2036.
- D'augmenter la part modale de la marche, passant de moins de 17 % (2012) à 18 % en 2036, considérant 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 % (2012) à 10 % en 2036,
- D'augmenter la part modale du vélo, passant de 10 % (2012) à 12 % en 2036.



Ce qui se traduit comme suit en termes de km parcourus par jour en moins en voiture :

	2025	2030	2036	
Population	117 900	120 100	122 900	
nombre de déplacement tous modes	353 700	360 300	368 700	
nombre de déplacement vp (VPC+VPP)	226 722	223 386	213 109	
nombre de véhicules	161 944	159 561	152 220	
km parcourus/j	1 165 997	1 148 842	1 095 987	- 70 010

### 3.7. LE PLAN DE MOBILITE 2026 – 2036 : LEVIERS ET ACTIONS PROPOSEES

7 LEVIERS ET 32 ACTIONS

#### 1. Développer l'usage des modes actifs

1. Engager la suite du schéma des aménagements cyclables de Colmar Agglomération
2. Accompagner les communes pour la réalisation d'aménagements cyclables
3. Étude de jalonnement des pistes cyclables : fléchage et distance des bans communaux
4. Développer le stationnement vélo sur l'espace public Mener une réflexion avec les communes sur la mise en place de P+R sécurisés et de stationnement incluant le stationnement résident
5. Vélo libre-service (ex gare pour déplacement à la journée)
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
7. Aide à l'équipement de sécurité pour les cyclistes
8. Mise à disposition de matériel de réparation voir de points d'eau pour les cyclistes
9. Promouvoir les actions favorisant la marche à pied et l'accessibilité des PMR.
10. Développer la communication sur les modes actifs

#### 2. Améliorer le partage multimodal de la voirie

11. Mener une réflexion pour un partage multimodal de la voirie, notamment pour les routes départementales
12. Réfléchir aux franchissements des routes départementales de l'agglomération pour apaiser le trafic et aménager des continuités cyclables
13. Réfléchir au réaménagement les principales routes départementales en traversée d'agglomération

#### 3. Développer l'usage des transports collectifs

14. Renforcer l'efficacité de l'offre du réseau TRACE
15. Améliorer la vitesse commerciale des bus (en lien avec Action n°11 : aménagements ponctuels, système de priorité aux carrefours, etc.)
16. Mettre en place une billettique si possible interopérable avec tous les réseaux de transport en commun



17. Développer une appli mobile TRACE
18. Accompagner le développement de l'offre TC structurante au-delà de l'agglomération
19. Poursuivre les études de réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Colmar -
20. Favoriser l'usage des transports en commun par les touristes

#### 4. 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
22. Créer un réseau de P+R en lien avec le réseau TRACE.

#### 5. Développer le management de la mobilité

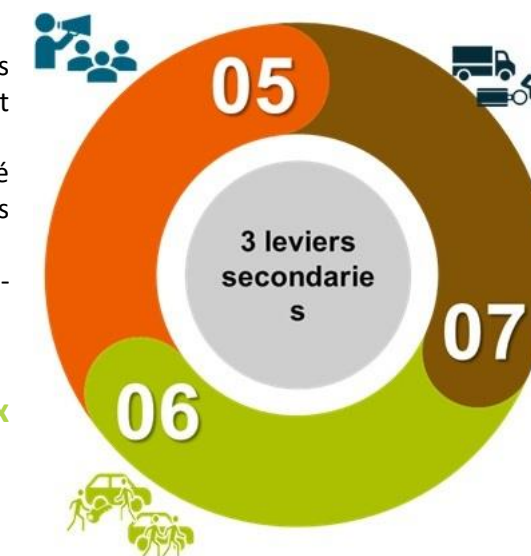
23. Accompagner les entreprises et administrations dans leurs démarches de Plan de Mobilité d'Administration et Plan de Mobilité d'Entreprise
24. Mettre en place un observatoire du Plan de Mobilité incluant notamment le bilan de l'accidentologie piétons et vélos
25. Réaliser une charte pour la qualité de l'air dans le Haut-Rhin sur l'agglomération en lien avec le PCAET

#### 6. Accompagner le développement des nouveaux usages de la voiture

26. Développer l'offre de covoiturage
27. Développer la flotte de véhicules en autopartage
28. Développer les bornes de recharges électriques en cohérence avec le Schéma Directeur départemental
29. Développer les points d'avitaillement en carburant alternatif

#### 7. Inciter au développement de la logistique durable

30. Améliorer la connaissance actuelle sur le transport de marchandises dans l'agglomération
31. Mise en œuvre d'une politique de logistique urbaine
32. Mobiliser les acteurs pour limiter l'impact de l'A35 sur la qualité de l'air/pollution sonore



3.7.1. Levier 1 : Développer l'usage des modes actifs – 10 actions

## DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

### Levier 01

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

##### DIAGNOSTIC

- Un fort intérêt à la pratique du vélo pour le travail et le tourisme
- La présence d'un réseau cyclable sur le territoire avec des évolutions majeures ces dernières années
- Présence de coupures cyclables notamment aux franchissements des rivières
- Le maillage cyclable incomplet limitant la desserte des communes
- Des points noirs cyclables sont identifiés en termes de sécurité notamment aux franchissements des voies ferrées et grands axes routiers

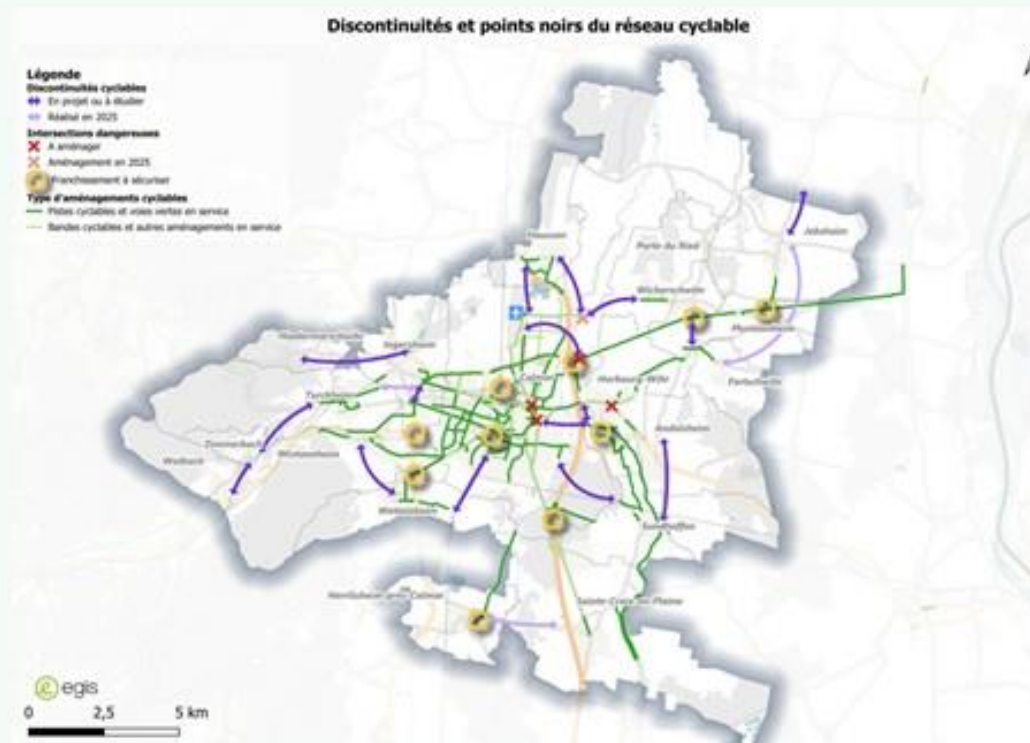
##### OBJECTIFS

- Développer le maillage via la création d'aménagements pour compléter les itinéraires,
- Aménager des itinéraires sécurisés pour les cyclistes
- Assurer un jalonnement et un entretien pour favoriser la pratique vélo ainsi que le développement de l'offre de stationnement vélo sécurisé sur le territoire

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Afin de favoriser l'usage du vélo, et de poursuivre les actions déjà engagées sur le territoire à travers le schéma directeur de planification des pistes cyclables, Colmar Agglomération veille à la cohérence et à la continuité des aménagements, en se basant sur les enjeux identifiés dans le diagnostic du Plan de Mobilité. **Son rôle et son application sur le territoire sont les suivants :**

- Assurer la maîtrise d'ouvrage des aménagements du schéma cyclable 2020 – 2026
- Mettre en place des groupes de travail avec les communes pour une réflexion collégiale sur les besoins post-2026. Ces groupes de travail permettront aux communes de partager leurs besoins, leurs contraintes et leurs ambitions, tout en bénéficiant d'un cadre de coopération et de mutualisation des ressources et des expertises.
- Assurer la coordination intercommunale, et la gouvernance du projet
- Relancer un nouveau schéma à compter de 2027 en concertation avec les communes de l'agglomération avec sur un budget similaire



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE



Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération  
CEA  
Communes

##### CONTENU DE L'ACTION



Études



Réalisa°

##### COÛTS

5 000 000€

## DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

### Levier 01

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

#### MESURES DÉJÀ MISES EN PLACE ET EXEMPLES

Le schéma directeur de planification des pistes cyclables intercommunales (2020-2026) comprend à ce jour de nombreux projets prévus pour 2026

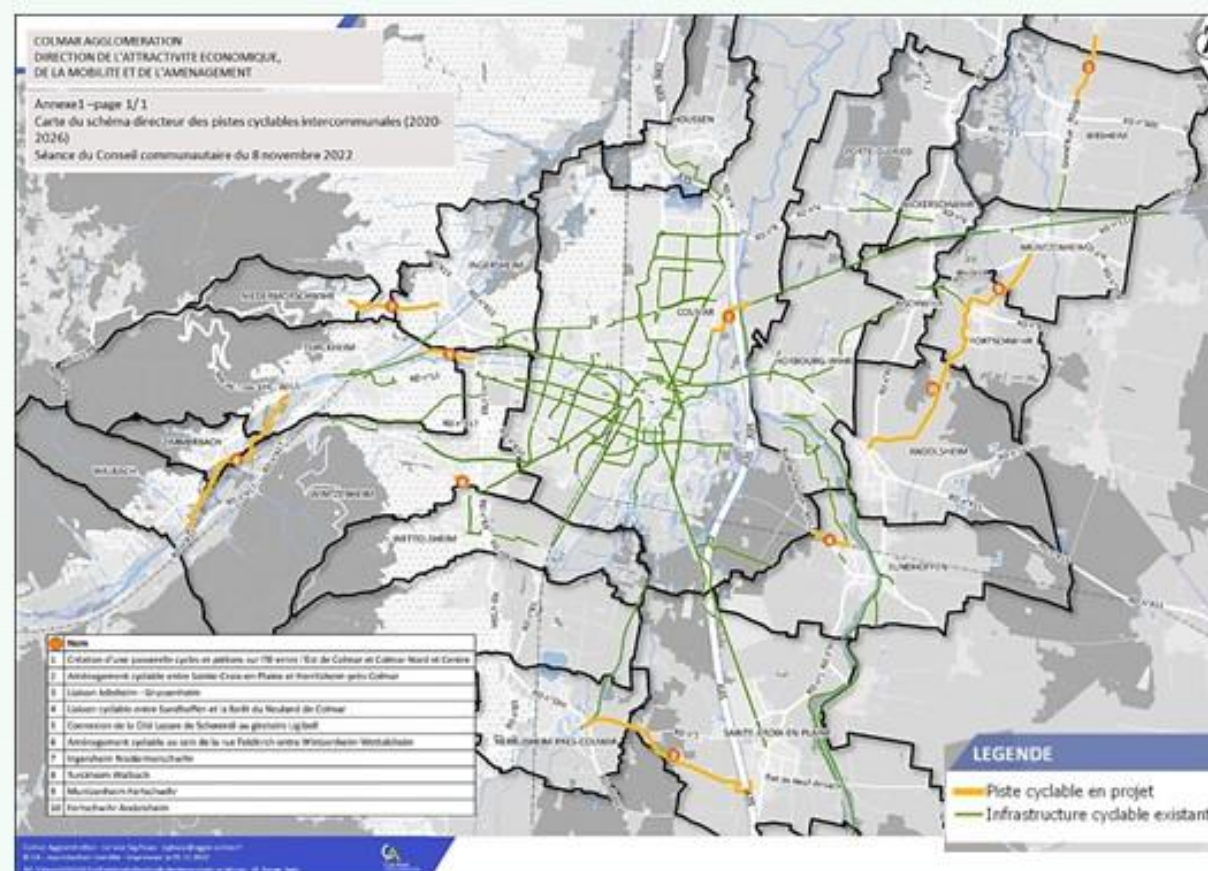
- **Passerelle Confluence** : itinéraire qui permet de connecter la piste cyclable le long du Canal de Colmar à la rue du Prunier avec un ouvrage de franchissement au niveau de l'ILL.
- **Itinéraire Grussenheim – Jebnheim** liaison cyclable entre les deux communes, à cheval sur deux territoires intercommunaux (Colmar Agglomération et Communauté de Communes du Ried de Marckolsheim), pilotée par cette dernière
- **Projets inscrits au Pacte Territorial de Relance et de Transition Écologique** : plusieurs projets cyclables supplémentaires sont intégrés dans ce cadre.

#### En 2023 :

- Phase étude
  - Turckheim - Wintzenheim
  - Wintzenheim - Wettolsheim
  - Ingersheim - Niedermorschwir
- Phase travaux :
  - Piste cyclable Sundhoffen - Colmar

#### 2024 - 2026

- Walbach – Zimmerbach – Turckheim
- Muntzenheim – Bischwihr.



Source : <https://www.agglo-colmar.fr/balades-velo-et-pistes-cyclables>

## DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

### Levier 01

#### 2 Accompagner les communes pour la réalisation d'aménagements cyclables

##### DIAGNOSTIC

- Un fort intérêt à la pratique du vélo pour le travail et le tourisme
- La présence d'un réseau cyclable sur le territoire avec des évolutions majeures ces dernières années
- Présence de coupures cyclables notamment aux franchissements des rivières
- Le maillage cyclable incomplet limitant la desserte des communes
- Des points noirs cyclables sont identifiés en termes de sécurité notamment aux franchissements des voies ferrées et grands axes routiers

##### OBJECTIFS

- Développer le maillage via la création d'aménagements pour compléter les itinéraires,
- Aménager des itinéraires sécurisés pour les cyclistes
- Assurer un jalonnement et un entretien pour favoriser la pratique vélo ainsi que le développement de l'offre de stationnement vélo sécurisé sur le territoire

##### MESURES A METTRE EN PLACE

L'accompagnement de Colmar Agglomération se traduit par plusieurs actions :

- Offrir un support d'ingénierie pour les communes qui en ont besoin afin de concevoir des aménagements,
- Élaborer une charte des aménagements cyclables afin d'harmoniser les aménagements et de garantir le confort et la sécurité des pratiquants
- Mise en place d'un dispositif de suivi pour évaluer l'efficacité des infrastructures déployées
- Réfléchir aux critères de qualité ouvrant droit à subvention (type de revêtement, site propre...)

##### Subvention par la Région Grand Est de pistes cyclables sous maîtrise d'ouvrage communale - 2024

- La Région Grand Est a alloué 1 139 680 € pour la réalisation de pistes cyclables sur la période 2024-2028 à l'exception des ouvrages de franchissement
- Cette enveloppe vise principalement les pistes cyclables sous maîtrise d'ouvrage communal, à condition que les projets soient suffisamment avancés et en synergie avec le réseau intercommunal.



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE

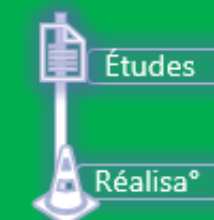


Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar  
Agglomération  
Communes  
Région Grand Est

##### CONTENU DE L'ACTION



##### COÛTS

Régie

## DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

### Levier 01

#### 2 Accompagner les communes pour la réalisation d'aménagements cyclables

##### MESURES DÉJÀ MISES EN PLACE ET EXEMPLES

- La communauté d'agglomération de Colmar a mis en place un dispositif de soutien aux communes sous forme de fond de concours pour la réalisation de projets d'investissement
- Projet de passerelle Confluence
- Plan pistes cyclables
- Le fonds de concours fonctionne comme une subvention pour couvrir une partie des coûts des projets initiés par les communes. L'objectif est : d'alléger la charge financière pesant sur les communes et de garantir une cohérence dans le développement territorial de l'agglomération

##### Exemple : Charte des aménagements cyclables

- La Métropole de Lyon a publié un "Guide de conception des aménagements cyclables" en 2019, visant à offrir des recommandations techniques pour la réalisation d'infrastructures cyclables sécurisées et adaptées aux besoins des usagers
  - Le guide traite à la fois les aménagements cyclables (piste cyclable, bande, couloir mixte, voie verte ...), le jalonnement / signal tricolore, les revêtements, le stationnement etc.

##### Sur la compétence Mobilité/Transport : 17 M€ sur la période 2023-2026

### Pistes cyclables

- Projet de passerelle Confluence: 2,5 M€ - 200 K€ de programmation en 2023
- Plan pistes cyclables : 2,2 M€ - 635 K€ prévus en 2023 pour Sundhoffen-Colmar et Muntzenheim-Fortschwihr

Débat d'orientations budgétaires pour 2023 sur la base du rapport d'orientations budgétaires, Colmar agglomération, p 59



Guide des aménagements cyclables - Métropole de Lyon 2019



Charte cyclable - Fédération française de cyclotourisme (FFVélo)

## DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

### Levier 01

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

##### DIAGNOSTIC

- Actuellement, le jalonnement des pistes cyclables hors trajets routiers est à améliorer sur le territoire. Certains itinéraires sont méconnus ne disposant pas d'une signalisation dédiée au vélo, tels que les chemins ruraux où la circulation des véhicules est faible. Ces derniers pourraient être aménagés et jalonnés pour proposer une offre alternative aux voiries non sécurisées où le trafic est important

##### OBJECTIFS

- Mettre en avant des itinéraires existants via un jalonnement continu indiquant le temps de parcours piéton et vélo afin de favoriser la pratique du vélo
- Guider l'utilisateur sur les itinéraires cyclables du réseau cyclable

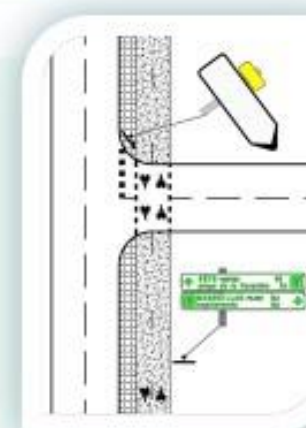
##### MESURES A METTRE EN PLACE

Au-delà des aménagements cyclables et du stationnement vélo, la signalisation sur les itinéraires de compétence communautaires ou communales est essentielle au développement de la pratique cyclable. Il s'agit d'accompagner le déploiement du réseau par l'implantation de panneaux de jalonnement. Dans cette optique, Colmar agglomération va financer une étude de jalonnement cyclable, cette étude doit :

- Relever l'ensemble des panneaux existants pour évaluer les besoins en signalisation,
- Proposer une signalisation adaptée aux différents types de parcours, avec une attention particulière aux carrefours pour renforcer la sécurité
- Suivre la mise en place du jalonnement et de l'ajuster en fonction des retours usagers

##### Détail de l'action

- Le financement des panneaux sera effectué par les communes et Colmar Agglomération
- La pose des panneaux sera effectuée par les communes en contrat de fourniture



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE



Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération  
CEA  
Communes

##### CONTENU DE L'ACTION



##### COÛTS

60 000€

## DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

### Levier 01

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

##### MESURES DÉJÀ MISES EN PLACE ET EXEMPLES

Afin de calibrer le jalonnement, il s'agit de définir les pôles et les directions que l'on souhaite signaler. La mise en place du jalonnement cyclable repose sur un principe de hiérarchisation des pôles à signaler.

- Pôles de niveau 1 (jalonnement principal) : les centres des communes ;
- Pôles de niveau 2 (jalonnement de proximité) : les pôles majeurs; gares
- Pôles touristiques (jalonnement touristique) : office de tourisme, musées... etc

##### Exemple de préconisations techniques sur le jalonnement cyclable

- En site propre, une implantation à 1 mètre du sol est optimale. Une implantation jusqu'à 2,30 mètres de hauteur est toutefois à privilégier en cas de vandalisme. Cette dernière hauteur est également à privilégier en ville et en milieu urbain plus dense.
- Les registres sont assemblés sur un mono-mât ou un bi-mâts et dégagent un gabarit piéton de 2m50 sous panneaux dans les zones urbaines contraintes.
- La face active est rétro-réfléchissante de classe I sur fond blanc avec lettrage, listel vert et symbole de type SC2.
- Le lettrage est de hauteur 40mm et de type L1 pour les noms des communes et de type L4 pour les services et quartiers.
- Les noms communs ne comportent pas de majuscule en début de mot.

Panneau de continuité



Panneau de jalonnement



Monomât



Bi-mât



## DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

### Levier 01

#### 4 Développer le stationnement vélo sur l'espace public et mener une réflexion avec les communes sur la mise en place de P+R vélos sécurisés et de stationnement incluant le stationnement résident

##### DIAGNOSTIC

- Il existe peu d'offre de stationnement sécurisé sur l'agglomération, on en retrouve au niveau des gares et dans les parkings en ouvrage.
- Avec l'évolution de la pratique des vélos électriques le stationnement sécurisé devient un besoin de plus en plus marqué. De même les logements/résidences de l'hyper-centre ne disposent pas forcément de suffisamment de place pour stocker des vélos.

##### OBJECTIFS

- Accompagner le développement du réseau cyclable et encourager la pratique du vélo en répondant aux besoins en stationnements sécurisés, pour lever les freins liés au manque d'infrastructures et à la crainte du vol.

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Pour faciliter la pratique du vélo il est nécessaire de mettre en œuvre à minima 2 actions clés :

- Le stationnement sécurisé des vélos,
- Des itinéraires confortables et sûrs,

Le stationnement sécurisé doit être en priorité dans les zones à forte affluence, telles que les gares, les centres-villes et les zones commerçantes. Ces stationnements doivent offrir des équipements anti-vol : des arceaux solides et des abris fermés, voire des consignes sécurisées.

Pour cette action, Colmar Agglomération propose la possibilité de financement annuel de quelques arceaux et/ ou boxe de stationnement, en donnant la priorité aux zones stratégiques

Une étude détaillée devra être menée pour identifier les emplacements et le nombre d'arceaux nécessaires sur le territoire. Les emplacements doivent être identifiés sur le SIG pour permettre d'avoir une vision globale de l'offre de stationnement sur le territoire

Durée de stationnement	Type de public	Usage	Stationnement recommandé
Courte (inférieure à 2h)	Chaland	Démarches administratives, petits achats	Arceaux
Moyenne (entre 2 et 6h)	Visiteurs, touristes	Visites, achats	Abris
Longue (supérieure à 6h)	Pendulaires (actifs, étudiants)	Travail, études la journée ou résidents la nuit et les WE	Boxes individuels, consignes à vélos, parc relais vélos et stations-vélos.

- Colmar agglomération :
  - Mettra en place un groupe de travail sur le stationnement vélo
  - Développera un réseau de parkings vélo



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE



Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération  
CEA  
Communes

##### CONTENU DE L'ACTION



##### COÛTS

50 000€

## DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

### Levier 01

#### 4 Développer le stationnement vélo sur l'espace public et mener une réflexion avec les communes sur la mise en place de P+R vélos sécurisés et de stationnement incluant le stationnement résident

#### MESURES DÉJÀ MISES EN PLACE ET EXEMPLES

##### Exemple des Abris vélo « La Ruche à vélo » Colmar

Afin de protéger les vélos, la ville de Colmar a investi dans 5 nouveaux abris sécurisés de 6 places chacun, rue Étroite. À l'aide de l'application mobile « La Ruche à vélo » les usagers peuvent se renseigner sur le service et vérifier le nombre de places restantes en temps réel. Cette application permet également de réserver une place à distance, garantissant ainsi un stationnement dès l'arrivée et facilitant l'accès aux infrastructures sécurisées.



Abris à vélos « La Ruche à Vélo » à Colmar

Exemple : en 2024, la commune de Horbourg-Wihr a installé des abris à vélos sécurisés, éclairés et couverts afin de protéger les vélos.

##### L'exemple des véloparcs à Strasbourg :

La Métropole de Strasbourg à travers une politique volontariste fait aujourd'hui référence au niveau national sur le sujet de l'usage du vélo. Récemment, elle a mis en place des parcs de stationnement vélos de grande capacité, accessibles via un abonnement. L'abonnement garantit aux usagers :

- Une place disponible,
- Une place sécurisée par vidéo-surveillance,
- Une place accessible 24h/24 et 7j/7,
- Des emplacements réservés pour les vélos électriques et les vélos cargos.



## DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

### Levier 01

#### 5 Vélo libre service (ex gare pour déplacement à la journée)

##### DIAGNOSTIC

- Actuellement, l'offre de location de vélo sur territoire de Colmar est assurée par des acteurs locaux privés ou associatif comme Vélodocteurs qui gère l'espace de location de vélos mis en place par la Ville de Colmar

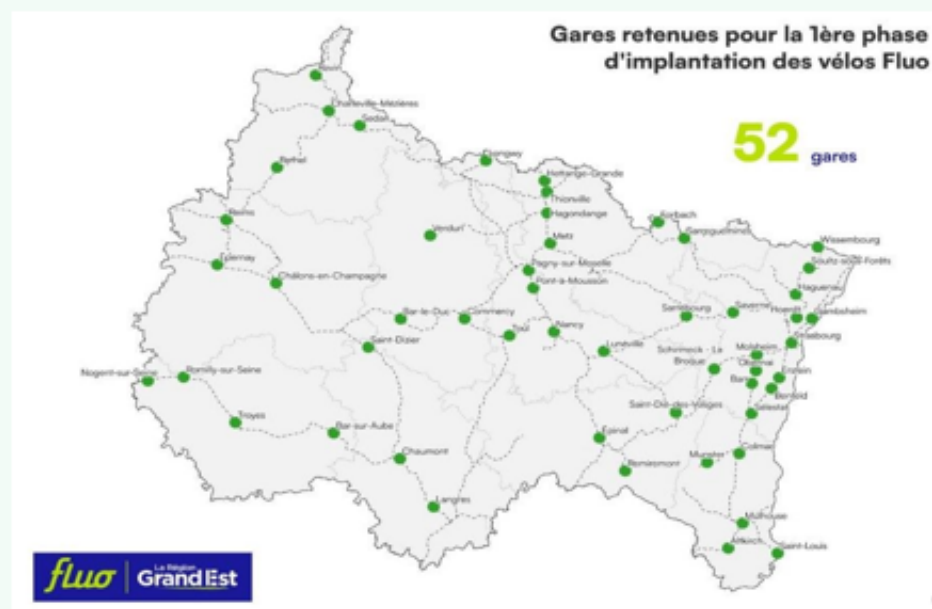
##### OBJECTIFS

- Rendre la pratique du vélo attractive
- Améliorer les services vélos dans le territoire
- Améliorer l'expérience usager et répondre aux besoins des cyclistes

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Afin de poursuivre les actions déjà engagées sur le territoire, il est pertinent de privilégier l'installation de vélo en libre service dans les gares afin d'assurer le rabattement vers et depuis le domicile.

**Dans cette optique Colmar Agglomération va assurer l'accompagnement de la RGE pour l'installation d'une 15<sup>e</sup> de vélos à assistance électrique en libre-service en gare côté Est**



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE



Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération  
 Communes RGE

##### CONTENU DE L'ACTION



##### COÛTS

Régie

## DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

### Levier 01

#### 5 Vélo libre service (ex gare pour déplacement à la journée)

##### MESURES DÉJÀ MISES EN PLACE ET EXEMPLES

La Région Grand Est a mis en place un plan vélo régional 2022 -2028 qui propose un service régional de location de vélo en libre-service en gare pour améliorer l'intermodalité Train + Vélo

Le service de location vélos Fluo en libre service est destiné principalement aux usagers des transports ferroviaires occasionnels avec une tarification simple au trajet.

Il s'agit d'un projet de mobilité où la Région souhaite s'appuyer sur les AOM pour les implantations locales. Dans ce cadre, Colmar Agglomération a formulé une candidature pour que la gare de Colmar puisse être retenue pour le déploiement de ce service.



*Possible emplacement pour la future station de la gare de Colmar*

## DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

### Levier 01

#### 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

##### DIAGNOSTIC

- La ville de Colmar offre une aide financière de 100€ pour l'achat de vélos traditionnels. Cette initiative vise à promouvoir l'utilisation de moyens de transport écologiques et à encourager les résidents à adopter des comportements responsables en matière de mobilité.
- Cependant cette aide concernant uniquement les résidents de Colmar n'est pas étendue à l'ensemble du périmètre de Colmar Agglomération

##### OBJECTIFS

- Encourager les résidents de Colmar Agglomération à adopter le vélo comme moyen de transport quotidien
- Faciliter l'accès aux vélos pour tous les résidents

##### MESURES A METTRE EN PLACE

###### Rôle de Colmar Agglomération & application sur le territoire

- Réflexion pour étendre l'offre d'aide à l'achat de vélos à toutes les communes de Colmar Agglomération :
  - Mettre en place une aide financière de 100€ pour l'achat de vélos mécaniques.
  - Mettre en place une aide financière de 500€ pour l'achat de vélos à assistance électrique.
- Proposer une prise en charge par l'employeur
  - Encourager les employeurs à contribuer à hauteur de 500€ pour l'achat de vélos à assistance électrique par leurs employés



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE

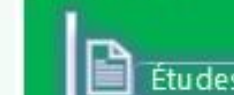


Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération  
Communes  
RGE

##### CONTENU DE L'ACTION



##### COÛTS

100 000 €  
Reconductible/a/n

## DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

### Levier 01

#### 7 Aide à l'équipement de sécurité pour les cyclistes

##### DIAGNOSTIC

- L'aide à l'équipement de sécurité pour les cyclistes permet d'améliorer la sécurité des usagers de la route et promouvoir l'utilisation du vélo comme mode de transport quotidien
- Sur le territoire des actions ont été engagées comme le financement d'équipements dans le cadre de l'opération « Cycliste brillez »

##### OBJECTIFS

- **Améliorer la sécurité des cyclistes : Fournir des équipements de sécurité pour réduire les risques d'accidents et protéger les cyclistes**
- **Informier et éduquer les cyclistes y compris les plus jeunes sur les bonnes pratiques de sécurité à vélo et les règles de circulation**

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Rôle de Colmar Agglomération & application sur le territoire

- Opération expérimentale en 2025 de distribution de casque de vélo aux élèves de CM1-CM2 des écoles de l'agglomération reconductible tous les 2 ans.
- Afin de poursuivre cette dynamique, Colmar Agglomération prévoit dans son budget, la possibilité d'accompagner des associations dans l'achat de matériel de sécurité (type gilet de sécurité ou autre matériel), pour encourager l'usage du vélo.



##### EXEMPLES

**Financement d'équipements dans le cadre de l'opération « Cycliste brillez » à Colmar**

- *L'opération « Cycliste, brillez » est une initiative mise en place pour améliorer la sécurité des cyclistes, en particulier pendant les périodes de faible luminosité comme l'automne et l'hiver. Cette action vise à sensibiliser les cyclistes à l'importance d'être bien visibles sur la route et à les équiper de manière adéquate pour prévenir les accidents.*



[HTTPS://WWW.CADRELAIRELMAR.ORG/CE-JEUDI-7-OCTOBRE-CYCLISTES-BRILLEZ/](https://www.cadrelairelmar.org/ce-jeudi-7-octobre-cyclistes-brillez/)



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE



Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar  
 Agglomération  
 Associations

##### CONTENU DE L'ACTION



Communicat°

Mise en place

##### COÛTS

40 000 €  
 Tous les deux ans

## DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

### Levier 01

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

##### DIAGNOSTIC

- Actuellement, l'agglomération de Colmar dispose de peu d'infrastructures permettant aux cyclistes de réaliser des réparations rapides ou de s'approvisionner en eau lors de leurs trajets.

##### OBJECTIFS

- L'objectif est d'améliorer le confort et l'autonomie des cyclistes en mettant à leur disposition des équipements pratiques sur l'ensemble du territoire.

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Quelques actions sont à envisager :

- Installer des stations de réparation et de recharge électrique de vélos aux points stratégiques : en centres-villes, lieux touristiques et itinéraires fréquentés, 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 (Action 3) en indiquant les points équipés de borne de recharge électrique
- Faire des expérimentations sur 1 à 3 communes volontaires (hors Colmar)
- Procéder à l'achat du matériel par Colmar Agglomération, tandis que l'entretien sera à la charge des communes.



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE



Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar  
 Agglomération  
 Communes  
 CeA

##### CONTENU DE L'ACTION



##### COÛTS

5000€ /  
 reconductible

## DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

### Levier 01

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

##### DIAGNOSTIC

- Certaines communes de l'Agglomération de Colmar disposent de zones partiellement piétonnes, en particulier dans les centres-villes et les zones commerçantes.
- À Colmar des tests de piétonnisation de la rue des Têtes

##### OBJECTIFS

- Encourager une mobilité inclusive et durable en améliorant l'environnement urbain pour qu'il soit plus praticable, sécurisé et accessible à tous, notamment aux piétons et aux personnes à mobilité réduite.

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Quelques actions sont à envisager :

Mettre en place un observatoire et un suivi :

- Créer un observatoire pour évaluer les aires et cheminements piétons au sein de Colmar Agglomération.
- Développer un volet communication :
  - Élaborer une stratégie de communication pour informer et sensibiliser les usagers sur les initiatives et les aménagements concernant les aires et cheminements piétons.
- Intégrer la végétalisation dans la réflexion :
  - Inclure des éléments de végétalisation dans la planification et la conception des aires et cheminements piétons pour améliorer le cadre de vie et l'attrait des espaces publics.
  - Un plan de végétalisation, déjà initié par Colmar, est en place et viendra en soutien de cette démarche.



Exemple : piétonnisation de la place de la Cathédrale - Colmar



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE



Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar  
Agglomération  
Communes  
CeA

##### CONTENU DE L'ACTION



##### COÛTS

Régie

## DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

### Levier 01

9

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

### MESURES DÉJÀ MISES EN PLACE ET EXEMPLES

#### Piétonisation envisagée sur Colmar :

- Rue Kléber,
- Rue des Têtes
- Rue de l'Eau

Depuis le 6 janvier 2025, un essai de piétonisation est en cours sur ces rues, accompagné d'une concertation pour évaluer les impacts et recueillir les avis des parties prenantes.



## DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

### Levier 01

#### 10 Développer la communication sur les modes actifs

##### DIAGNOSTIC

- La politique cyclable a besoin d'être partagée et connue de ses administrés. De nombreuses actions de communication sont possibles.
- De nombreuses initiatives ont déjà été mises en place comme le Défi vélo lancé par la Région "Au boulot j'y vais à vélo", et la mise en place de vélo cargo sur Wintzenheim pour le déplacement des élèves vers le périscolaire.

##### OBJECTIFS

- **Mettre en place une campagne de communication composée de plusieurs temps forts pour communiquer sur la réalisation d'aménagements et le maillage du territoire auprès du grand public.**

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Pour cette action, **Colmar Agglomération** mettra en œuvres les deux mesures suivantes :

- Mise à jour et amélioration de la carte des aménagements et équipements à destination des vélos et piétons à l'échelle de l'agglomération, en lien avec les services : SIG et communication
- Campagnes de communication pour inciter à l'usage des modes actifs avec des temps forts

Différents supports de communication sont à envisager. Il pourrait s'agir :

- Des différents journaux locaux
- Supports de communication numérique de CA
- De communiquer sur l'existence d'application digitale et cartographies dynamiques, sous forme de cartes consultables en ligne
- De communications ciblées sur les nouveaux aménagements et équipements, sur le site des communes ou des entités partenaires



ÉCHÉANCE



ÉCHELLE



Communale / Locale

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération  
Communes  
CeA

CONTENU DE L'ACTION



Communicat°

COÛTS  
Régie

## DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

### Levier 01

#### 10 Développer la communication sur les modes actifs

##### MESURES DÉJÀ MISES EN PLACE ET EXEMPLES

###### Exemples d'actions à poursuivre sur le territoire :

Les cartes Z disponibles en ligne en téléchargement pour atteindre un public plus large

Le défi « J'y vais » de Colmar Agglomération : a été initié afin d'encourager les résidents à adopter des modes de transport durables comme la marche, le vélo et les transports en commun. La communication autour de cette initiative utilise divers supports pour informer et motiver la participation, organise des événements locaux, et propose des récompenses pour les participants. En collaborant avec les écoles, les entreprises et les associations locales, le défi vise à sensibiliser la communauté aux avantages des déplacements actifs et à réduire l'usage des véhicules motorisés.



3.7.2. Levier 2 : Améliorer le partage multimodal de la voirie

## AMÉLIORER LE PARTAGE MULTIMODAL DE LA VOIRIE

### Levier 02

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

##### DIAGNOSTIC

- Un partage de la voirie peu équitable : des pénétrantes à Colmar possèdent un profil très routier créant des coupures pour les modes actifs comme l'avenue de l'Alsace, l'avenue du Général De Gaulle et la route de Rouffach avec des aménagements cyclables sur trottoirs ou des bandes cyclables peu sécurisées.
- Des difficultés de circulation sont identifiées aux heures de pointes en entrée/sortie de Colmar
- Des vitesses excessives observées dans les centre-bourg où les zones 30 ne sont pas respectées

##### OBJECTIFS

- Sécuriser les axes et carrefours à fort trafic pour l'ensemble des usagers, y compris les personnes à mobilité réduite, en mettant en œuvre des solutions adaptées
- Apaiser le trafic dans les centres-bourgs des communes pour réduire les vitesses excessives, en améliorant ainsi la sécurité des piétons et des cyclistes

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Pour cette action Colmar Agglomération se positionne comme l'interlocuteur de la CeA. Parmi les mesures à mettre en place :

- Réaménagement des pénétrantes à Colmar pour un partage multimodal de la voirie
- Parmi les axes à requalifier pour intégrer les modes actifs et un partage plus équilibré de l'espace public, en tenant compte des besoins de tous les usagers, y compris des personnes à mobilité réduite :
  - Avenue de la République
  - Avenue de l'Alsace
  - Av George Clémenceau
  - Rue de la Cavalerie
  - Pénétrante Horbourg-Wihr - Grand Rue
  - Etc.



Une perspective de Chaudou - Département de la Seine-Saint-Denis / Département de la Seine-Saint-Denis



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE



Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération  
 Communes  
 CeA

##### CONTENU DE L'ACTION



Études

##### COÛTS

Régie

## AMÉLIORER LE PARTAGE MULTIMODAL DE LA VOIRIE

### Levier 02

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

### MESURES DÉJÀ MISES EN PLACE ET EXEMPLES

#### Exemple : Boulevard Saint-Pierre inauguré en 2023 / aménagé en Chaucidou

- Les travaux de requalification du boulevard Saint-Pierre à Colmar ont transformé cet axe en un espace plus accueillant et fonctionnel pour les usagers.
- Ce projet a consisté en l'aménagement de voies sécurisées pour les piétons et les cyclistes, ainsi qu'une amélioration de la circulation routière. En intégrant davantage de végétation et du mobilier urbain, les travaux ont renforcé l'attractivité et le cadre de vie du boulevard.
- D'autres adaptations ont également été réalisées : sur le Bd Champs de Mars, Bd du Général Leclerc, ainsi que la mise en place de CVCB (Chaussée à voie centrale banalisée) à Porte du Ried



Boulevard Saint-Pierre 2024



Boulevard du Champs de Mars



Boulevard Saint-Pierre 2020 Boulevard Saint-Pierre 2024

## AMÉLIORER LE PARTAGE MULTIMODAL DE LA VOIRIE

### Levier 02

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

##### DIAGNOSTIC

- Un partage de la voirie peu équitable : des pénétrantes à Colmar possèdent un profil très routier créant des coupures pour les modes actifs comme l'avenue de l'Alsace, l'avenue du Général De Gaulle et la route de Rouffach avec des aménagements cyclables sur trottoirs ou des bandes cyclables peu sécurisées.
- Des difficultés de circulation sont identifiées aux heures de pointes en entrée/sortie de Colmar
- Des vitesses excessives observées dans les centre-bourg où les zones 30 ne sont pas respectées

##### OBJECTIFS

- **Sécuriser les axes et carrefours à fort trafic pour tous les modes actifs, en mettant en œuvre des solutions adaptées**
- **Apaiser le trafic dans les centres-bourgs des communes pour réduire les vitesses excessives, en améliorant ainsi la sécurité des piétons et des cyclistes**

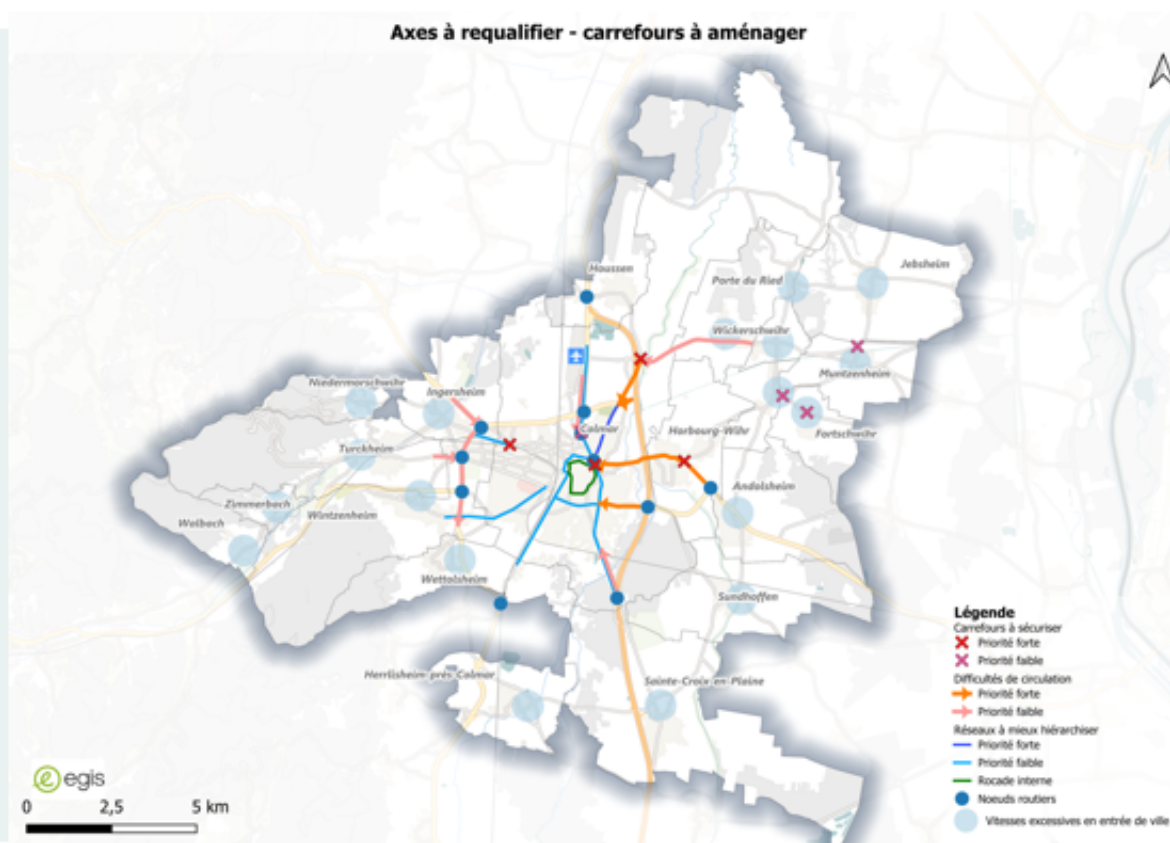
##### MESURES A METTRE EN PLACE

Pour cette action le rôle de Colmar Agglomération est de :

- Participer et mettre en place des groupes de travail (ex Grillenbreit, Ligibel)
- Porter attention à l'intégration des modes doux dans les franchissements
- Réfléchir à la végétalisation

##### Parmi les franchissements identifiés :

- Avenue d'Alsace au niveau du quartier du Grillenbreit,
- secteur du Ligibel (Colmar Logelbach : rond point avenue de l'Europe / D83 / Rte de Turckheim),
- fin de la rocade Ouest



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE

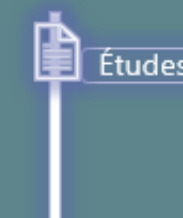


Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération  
 Communes  
 CeA

##### CONTENU DE L'ACTION



##### COÛTS Régie

## AMÉLIORER LE PARTAGE MULTIMODAL DE LA VOIRIE

### Levier 02

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

##### MESURES DÉJÀ MISES EN PLACE ET EXEMPLES

###### Sur l'III: la passerelle Confluence

- Le projet de la passerelle Confluence, reliant le canal de Colmar à Artzenheim, est un projet qui s'inscrit dans le schéma directeur de planification des pistes cyclables intercommunales (2020-2026), et vise à renforcer le maillage cyclable du territoire.
- Cette passerelle, réservée aux piétons et aux cyclistes, facilitera les déplacements entre Colmar et les communes de l'est du territoire, à travers un cheminement sécurisé et agréable pour traverser le canal. En plus d'améliorer l'accessibilité, le projet s'inscrit dans une démarche de valorisation des paysages naturels et des berges, renforçant ainsi l'attractivité de cette zone et permettant de nouvelles opportunités de balades et de loisirs pour les habitants et touristes

###### D'autres exemples dans le territoire :

- Réaménagement de la route d'Ingersheim avec intégration des vélos
- Réaménagement de la route de Colmar à Wintzenheim



Passerelle confluence  
<http://www.lalsace.fr/economie/2023/10/31/canal-de-colmar-artzenheim-la-passerelle-confluence-se-profile>



Des bandes cyclables de 1 m 50 de largeur, revêtues d'une teinte ocre ont été aménagées au niveau du pont de la route d'Ingersheim – DNA 2022

# AMÉLIORER LE PARTAGE MULTIMODAL DE LA VOIRIE

## Levier 02

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

#### DIAGNOSTIC

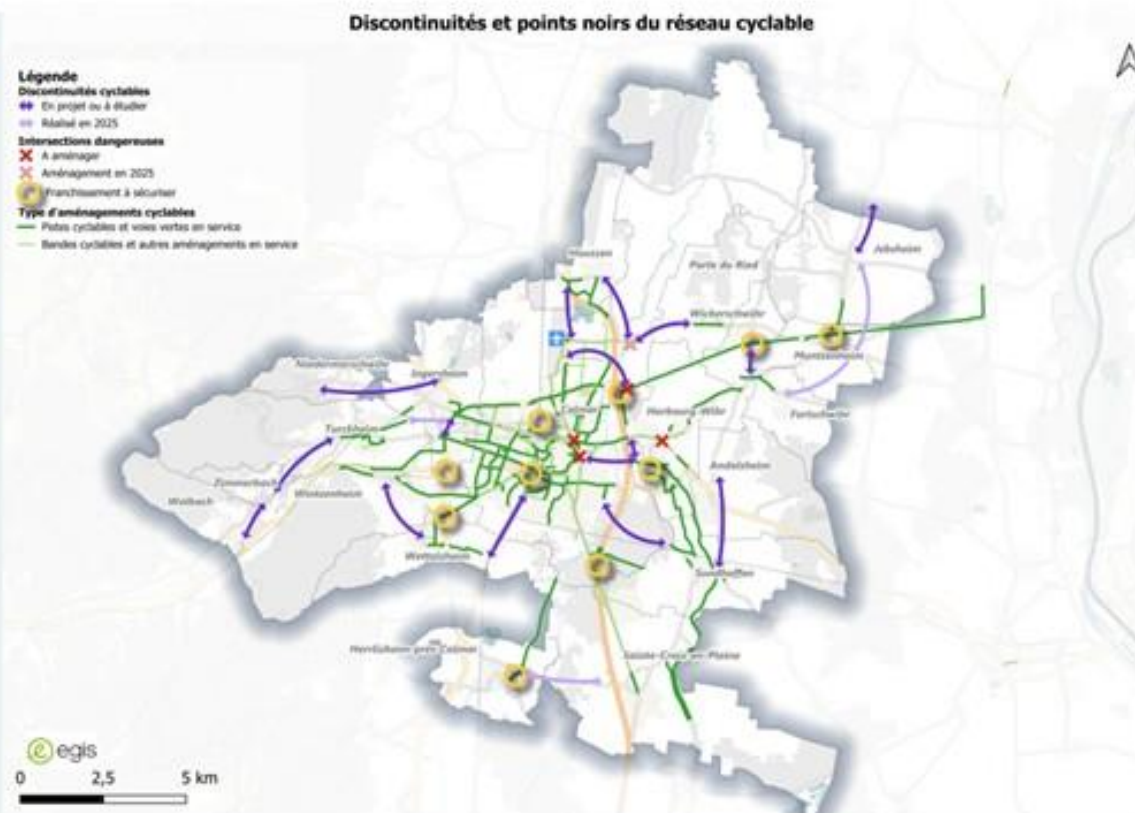
- Un partage de la voirie peu équitable : des pénétrantes à Colmar possèdent un profil très routier créant des coupures pour les modes actifs comme l'avenue de l'Alsace, l'avenue du Général De Gaulle et la route de Rouffach avec des aménagements cyclables sur trottoirs ou des bandes cyclables peu sécurisées.
- Des difficultés de circulation sont identifiées aux heures de pointes en entrée/sortie de Colmar
- Des vitesses excessives observées dans les centre-bourg où les zones 30 ne sont pas respectées

#### OBJECTIFS

- Sécuriser les axes et carrefours à fort trafic pour tous les modes actifs, en mettant en œuvre des solutions adaptées
- Apaiser le trafic dans les centres-bourgs des communes pour réduire les vitesses excessives, en améliorant ainsi la sécurité des piétons et des cyclistes

#### MESURES A METTRE EN PLACE

- Apaisement de la Rocade Ouest de Colmar, sous maîtrise d'ouvrage de la CeA, permettant d'apaiser le trafic dans les secteurs plus centraux, et aménager des continuités cyclables notamment en franchissement de Rocade et supprimer un passage à niveau
- Sécuriser les carrefours au niveau des pénétrantes à Colmar avec un partage équitable de la voirie entre les vélos, les piétons et les voitures pour éviter les conflits d'usage
- Réfléchir avec les communes et mettre en place des solutions pour baisser les vitesses



ÉCHÉANCE

ÉCHELLE

Communale / Locale

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération  
Communes  
CeA

CONTENU DE L'ACTION

Études

COÛTS

Régie

3.7.3. Levier 3 : Développer l'usage des transports collectifs

## DÉVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

### Levier 03

#### 14 Renforcer l'efficacité de l'offre du réseau Trace

##### DIAGNOSTIC

- En septembre 2024, le réseau de transport Trace a été restructuré. Cette refonte vise à répondre aux besoins des usagers avec des lignes plus fréquentes, une offre simplifiée et un réseau plus lisible.
- Toutes les lignes desservent la gare de Colmar et le pôle d'échange de théâtre.
- Le réseau TRACE est centré sur Colmar, ce qui rend les trajets transversaux entre communes plus compliqués.
- Les zones d'activités sont desservies, mais une fréquence plus élevée permettrait de favoriser davantage l'usage des TC

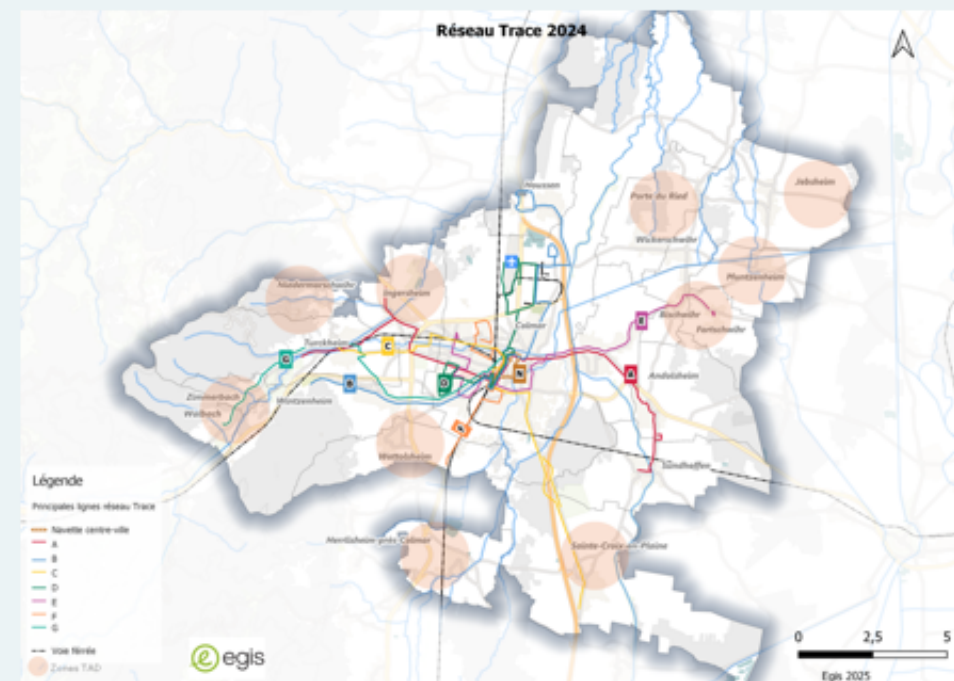
##### OBJECTIFS

- Renforcer l'usage des transports en communs
- Réduire l'écart de temps de parcours entre la voiture et les transports en commun afin d'améliorer la compétitivité des TC
- Réduire l'usage de la voiture individuelle
- Poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus dans une logique d'inclusion et de continuité du service pour les PMR.

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Pour cette action le rôle de Colmar Agglomération en collaboration avec la STUCE est de :

- Assurer le suivi de l'expérimentation du réseau pendant 2 ans
- Collecter et analyser les données de fréquentations avec la nouvelle billettique qui sera mise en place le 1<sup>er</sup> juin 2025
- Réaliser des enquêtes usagers
- Analyser les résultats de l'enquête menée sur le territoire alsacien (enquête EMC2)



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE



Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération  
 La STUCE

##### CONTENU DE L'ACTION



##### COÛTS

2,5M€ coût de la refonte du réseau

## DÉVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

### Levier 03

#### 15 Améliorer la vitesse commerciale des bus

##### DIAGNOSTIC

- L'écart de temps de parcours entre la voiture et les transports en commun tend à se réduire, même si la voiture reste plus rapide et compétitive, en l'absence de mesures restrictives liées au stationnement.

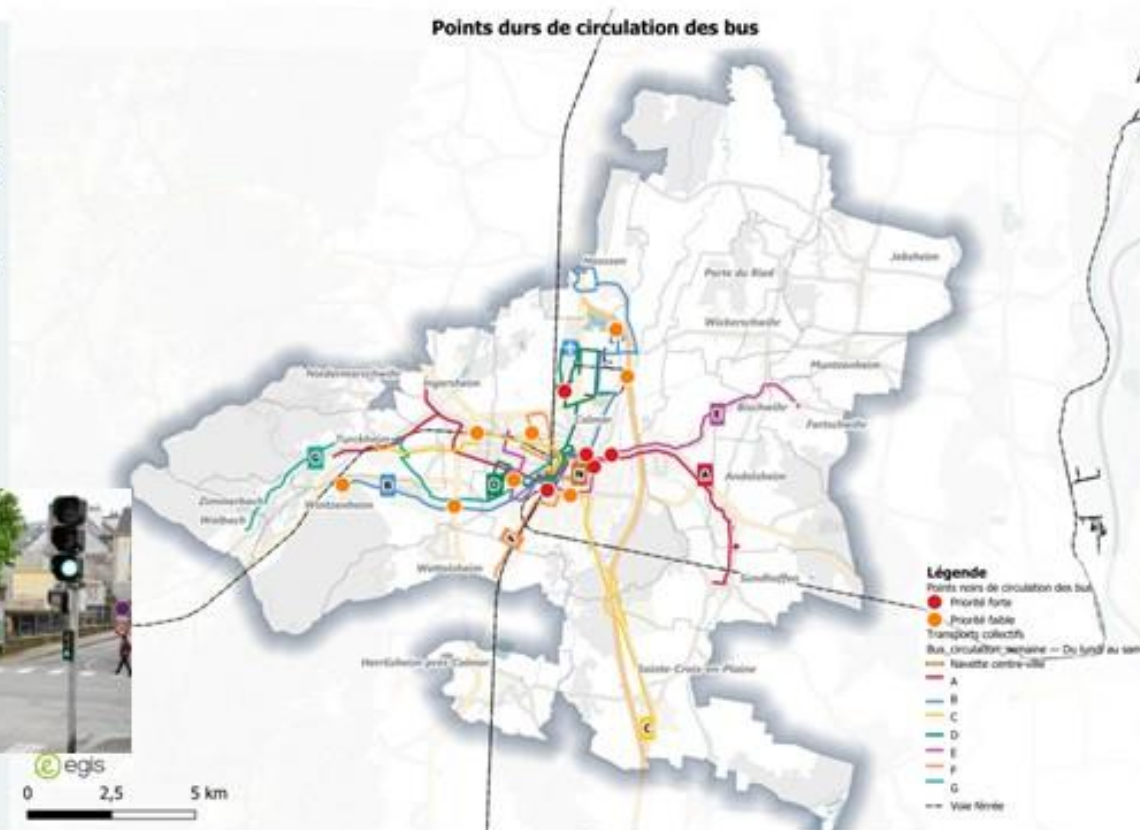
##### OBJECTIFS

- Renforcer l'usage des transports en communs
- Réduire l'écart de temps de parcours entre la voiture et les transports en commun afin d'améliorer la compétitivité des TC
- Réduire l'usage de la voiture individuelle

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Pour cette action, il s'agit de poursuivre les études en cours pour améliorer la priorité des bus aux feux de circulation, en amont des carrefours et de traiter les points durs de circulation, il s'agit de :

- Affiner l'analyse des points durs, à travers l'identification précise des carrefours / tronçons les plus critiques
- Mesurer les pertes de temps des bus
- Proposition de solutions pour chaque secteur



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE



Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar  
 Agglomération  
 La STUCE  
 Vialis

##### CONTENU DE L'ACTION



##### COÛTS

165 000 €  
 3 carrefours  
 concernés à ce  
 stade

## DÉVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

### Levier 03

#### 16 Mettre en place une billettique si possible interopérable avec tous les réseaux de transport en commun

##### DIAGNOSTIC

- À partir de juin 2025, Colmar Agglomération mettra en place un nouveau système de billettique interopérable sur le réseau de transport TRACE

##### OBJECTIFS

- Permettre une compatibilité avec d'autres réseaux de transport, facilitant ainsi les correspondances et les déplacements multimodaux.
- Remplacer les équipements vieillissants pour améliorer la qualité de service et l'efficacité opérationnelle.
- Optimiser l'exploitation du réseau grâce à une meilleure récupération et analyse des données d'utilisation.
- Garantir une solution de billettique adaptée aux besoins des personnes en situation de handicap et PMR, sur l'ensemble des réseaux de transport.

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Pour cette action, Colmar Agglomération en collaboration avec la STUCE et AEP Ticketing, assurera le pilotage de l'action pour une mise en œuvre à partir de juin 2025

À la suite de la mise en place de la nouvelle billettique, il est essentiel de suivre et d'évaluer continuellement le système, ainsi que de recueillir les retours d'expérience des usagers.

L'objectif est de garantir une transition fluide et une amélioration significative de l'expérience des usagers.

Voyager dans tout le département et toute l'Alsace  
 Les billets départementaux

Type	Description	Coût
Billet Alsacien - 12 mois Département 68	Ce billet permet de se déplacer à volonté sur tous les réseaux (Train, Tram, Bus, Métro) du département 68 pendant 12 mois à compter de sa validation. En vente à l'Agence commerciale Trace et chez les Agences Partnes Trace. Billet en vente sur la plateforme en ligne.	23,00 €
Billet Alsacien - 3 mois Département 68	Ce billet permet de se déplacer à volonté sur tous les réseaux (Train, Tram, Bus, Métro) du département 68 pendant 3 mois à compter de sa validation (soit pour 3000 à compter de sa validation) à la personne, quelle que soit l'heure de validation, à l'usage. En vente à l'Agence commerciale Trace et chez les Agences Partnes Trace. Billet en vente sur la plateforme en ligne.	7,50 €



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE



Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération  
 La STUCE

##### CONTENU DE L'ACTION



Réalisa®

Moyens humains

##### COÛTS

1,8 M€

## DÉVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

### Levier 03

#### 17 Développer une appli mobile TRACE performante

##### DIAGNOSTIC

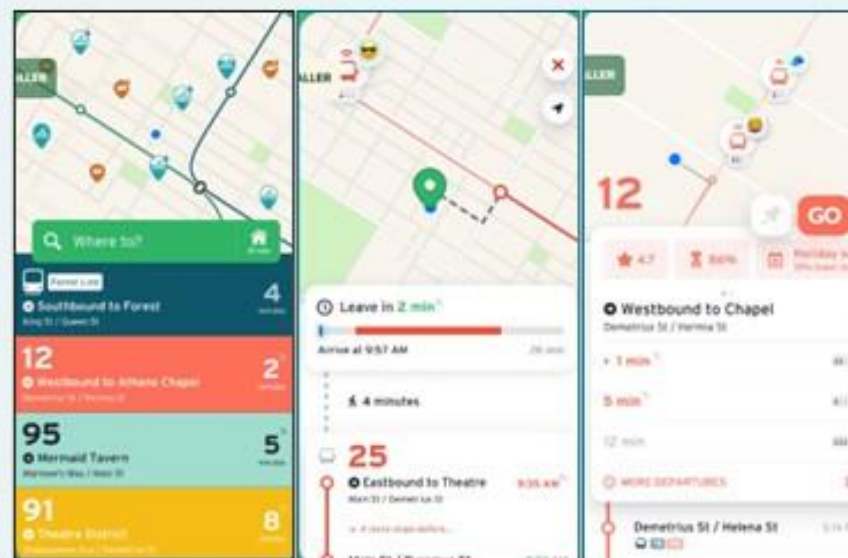
- L'application mobile TRACE est disponible pour les usagers. Elle permet de planifier et de calculer le temps des trajets. Toutefois, l'application ne fournit pas encore d'informations en temps réel, ce qui peut limiter sa fiabilité sur les horaires exacts et les perturbations éventuelles.

##### OBJECTIFS

- Améliorer l'expérience utilisateur pour leur permettre de planifier leurs trajets de manière plus efficace
- Permettre une meilleure gestion des flux de passagers et des ressources en temps réel, en ajustant les services en fonction de la demande et des conditions actuelles.
- Améliorer l'autonomie des personnes à mobilité réduite (PMR) grâce à une application adaptée à leurs besoins spécifiques

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Pour cette action, Colmar Agglomération en collaboration avec la STUCE, assurera le financement et le pilotage pour le développement de l'appli Trace en intégrant les informations en temps réel



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE

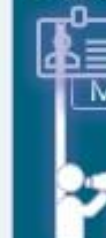


Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar  
 Agglomération  
 Région Grand Est

##### CONTENU DE L'ACTION



Mise en place

Communication

##### COÛTS

60 000€

## DÉVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

### Levier 03

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

##### DIAGNOSTIC

- Le développement de l'offre TC au-delà de l'agglomération représente une opportunité pour améliorer la connectivité au niveau de la région et de répondre aux besoins des usagers.
- Les liens entre l'offre de transport en commun urbain et interurbain sont peu lisibles même si la plateforme multimodale Fluo Grand Est permet de rechercher des itinéraires multimodaux.

##### OBJECTIFS

- Favoriser l'usage des TC au-delà de l'agglomération
- Améliorer l'attractivité des TC et des liens entre l'offre de TC urbain et interurbain

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Pour cette action, Colmar Agglomération participera aux réflexions qui concernent principalement :

- La ligne TER Colmar/Metzeral,
- L'étude de réouverture ligne ferrée Colmar/Breisach,
- L'étude sur le THNS
- Le SERM Mulhouse-Bâle.

Colmar Agglomération est déjà engagée dans ces réflexions.



Services Express régionaux Métropolitains (SERM) – SNCF Réseau



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE

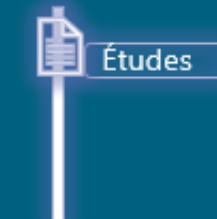


Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Région Grand Est  
 CeA  
 Colmar  
 Agglomération

##### CONTENU DE L'ACTION



##### COÛTS

Régie

## DÉVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

### Levier 03

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

##### DIAGNOSTIC

- Le réseau de l'agglomération dispose de deux pôles d'échanges majeurs (l'arrêt gare Colmar et l'arrêt Théâtre). La convergence des lignes vers ces points stratégiques permet aux usagers de réaliser des correspondances dans le cadre de leurs déplacements
- la place du 1er février à Horbourg-Wihr est également identifiée comme lieu d'intermodalité

##### OBJECTIFS

- Réaménager la gare de Colmar en un véritable pôle d'échange
- Offrir des services diversifiés et de qualité
- Renforcer la connectivité régionale

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Pour cette action, Colmar Agglomération apportera un accompagnement technique et financier

Dans ce cadre les réflexions à mener incluent :

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



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE



Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Région Grand Est  
Colmar  
Agglomération  
SNCF

##### CONTENU DE L'ACTION



##### COÛTS

60 000€

## DÉVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

### Levier 03

#### 20 Favoriser l'usage des transports en commun par les touristes (communication auprès des hôtels, etc.)

##### DIAGNOSTIC

- Colmar Agglomération accueille chaque année un flux important de visiteurs, notamment pendant les périodes de haute saison comme les marchés de Noël
- Cette fréquentation entraîne une pression sur les infrastructures de transport car l'accessibilité en voiture reste importante même si la pratique de cyclotourisme est fortement observée sur l'agglomération, notamment en lien avec les itinéraires Eurovélo et Véloroute d'Alsace présents sur le territoire.

##### OBJECTIFS

- Faciliter l'accès aux sites touristiques en TC
- Réduire les congestions pendant les périodes de forte affluence de touristes
- Créer un environnement agréable et un tourisme respectueux de l'environnement

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Pour cette action, Colmar Agglomération pilotera les mesures à mettre en place en lien avec son service du tourisme

Dans ce cadre les réflexions à mener incluent :

- La création de Pass Touristique « TC »
- La mise en place de cartes d'itinéraires TC vers les lieux touristiques
- L'amélioration de l'information voyageurs à destination des touristes
- Une réflexion pour la création de partenariats avec les acteurs locaux du tourisme : inclure le pass Transport\* avec les activités culturelles etc;

*Pass transport & tourisme: Un pass qui combine transport et tourisme pourrait être proposé, incluant des réductions sur les billets d'entrée des sites à visiter*



Source : [c.colmar.fr/navettes-gratuites-de-noel](http://c.colmar.fr/navettes-gratuites-de-noel)

À Colmar, durant la période des marchés de Noël, deux services de navettes facilitent les déplacements des visiteurs :

- Navettes de Noël du Pays des Étoiles
- Navette Parc Expo – Saint-Éloi



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE

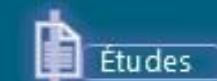


Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération Services de tourisme

##### CONTENU DE L'ACTION



Études



Communication

##### COÛTS

Régie

3.7.4. Levier 4 : Diminuer l'usage de la voiture

## DIMINUER L'USAGE DE LA VOITURE

### Levier 04

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

#### DIAGNOSTIC

- Le volume de stationnement est important sur Colmar répondant à tous les besoins.
- Il est difficile de connaître l'usage du stationnement sur Colmar, aucune enquête récente n'a été menée
- Le stationnement illicite pose problème dans les communes de l'agglomération hors Colmar.
- Le stationnement résidentiel sur les trottoirs gêne la pratique de la marche

#### OBJECTIFS

- Créer et maintenir un équilibre de l'offre de stationnement sur voirie pour des arrêts de courtes durées tout en offrant plus d'espace aux piétons dans les centres urbains.
- Encourager la rotation sur le stationnement de voirie et reporter le stationnement de moyenne et de longue durée dans les parkings en ouvrage et les **P+R**.
- Rééquilibrer l'usage de l'espace public entre piétons et voitures

Rapport de présentation

#### MESURES A METTRE EN PLACE

Une connaissance suivie de la demande en stationnement permet d'évaluer la pertinence du positionnement des espaces de stationnement et donc de repenser le stationnement en centre-ville, il est donc préconisé de :

- Réaliser un guide d'aménagement et d'occupation de l'espace public afin d'harmoniser les aménagements à l'échelle du territoire
- Retravailler sur le plan de circulation si besoin

#### Pour cette action Colmar Agglomération :

- Apportera une assistance technique aux communes qui engageront des démarches spécifiques, soit dans le cadre de démarches d'ensemble, soit de démarches plus ponctuelles sur certains quartiers ou dans le cadre de la réalisation de leurs projets
- Travaillera avec les communes dans le cadre de la révision de leur PLU et schéma de végétalisation de Colmar



Recommandation des places de stationnement public gratuit (source : ville de Colmar)



Zones de stationnement gratuit (source : site internet de la Ville de Colmar)

Plan Local d'Urbanisme Colmar

#### 3.2. LE STATIONNEMENT

4. Objectifs

Le site dispose d'un grand offre de stationnement soit sur voirie ou en parking ou à long ou à court terme. Plus de 1 000 places sont prévues dans différents parkings.

PLACES GRATUITES A COLMAR								
ANNEE	TYPE	PROJET	DATE	PROJET	DATE	PROJET	DATE	
2017	Place	Place de la République	2017	Place	Place de la République	2017	Place	Place de la République
2018	Place	Place de la République	2018	Place	Place de la République	2018	Place	Place de la République
2019	Place	Place de la République	2019	Place	Place de la République	2019	Place	Place de la République
2020	Place	Place de la République	2020	Place	Place de la République	2020	Place	Place de la République
2021	Place	Place de la République	2021	Place	Place de la République	2021	Place	Place de la République
2022	Place	Place de la République	2022	Place	Place de la République	2022	Place	Place de la République
2023	Place	Place de la République	2023	Place	Place de la République	2023	Place	Place de la République
2024	Place	Place de la République	2024	Place	Place de la République	2024	Place	Place de la République
2025	Place	Place de la République	2025	Place	Place de la République	2025	Place	Place de la République

Source : [c.colmar.fr/navettes-gratuites-de-noel](https://c.colmar.fr/navettes-gratuites-de-noel)



#### ÉCHÉANCE



#### ÉCHELLE



Communale / Locale

#### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar  
Agglomération  
Communes

#### CONTENU DE L'ACTION



#### COÛTS Régie

## DIMINUER L'USAGE DE LA VOITURE

### Levier 04

- 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

#### MESURES DÉJÀ MISES EN PLACE ET EXEMPLES

Certains axes ont été réaménagés pour améliorer l'espace public en transformant des places de stationnement, notamment :

- Place de la Cathédrale
- Avenue du Général de Gaulle,
- Bd Champs de Mars

#### D'autres exemples dans le territoire :

- Réaménagement de la route d'Ingersheim avec intégration des vélos
- Réaménagement de la route de Colmar à Wintzenheim



Place de la Cathédrale – Colmar Agglomération

#### Neutralisation des places aménagées dans les 5m à 10m en amont du passage piétons :

- L'étude stationnement à réaliser dans le cadre de cette action devra intégrer les nouvelles dispositions de la loi LOM qui demande l'obligation de la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons ( action à réaliser avant le 31 décembre 2026)
- Remplacement du stationnement des véhicules par du stationnement vélo



#### Rue des écoles

- L'objectif est de réduire le nombre de véhicules stationnés devant les écoles le matin/soir et d'inciter les enfants à la marche à pied.



## DIMINUER L'USAGE DE LA VOITURE

### Levier 04

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

##### DIAGNOSTIC

- Les parkings- relais ont un rôle d'interface pour les usagers routiers qui souhaitent poursuivre un déplacement en zone urbaine via le réseau TC plutôt que de le terminer en voiture.
- L'agglomération ne possède pas de parking relais (P+R) associé à un réseau de transport en commun performant.
- Des pratiques de covoiturage informelles existent sur le territoire, et il serait pertinent d'identifier des lieux adaptés pour structurer cette offre

##### OBJECTIFS

- Favoriser le rabattement des usagers routiers vers les transports en commun en positionnant les parcs relais à l'interface des principaux axes irriguant le territoire
- Réduire la voiture dans les centres urbains

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Pour cette action, Colmar Agglomération travaillera avec les communes qui ont un projet de P+R afin de mener une réflexion sur la faisabilité du projet ainsi que sur les services à proposer pour l'attractivité du P+R

- Un travail en cours avec les communes d'Andolsheim et Horbourg-Wihr pour un projet de P+R qualitatif avec des services

Par ailleurs, une réflexion est en cours pour identifier les opportunités d'implantation de P+R et étudier la faisabilité de leur réalisation (exemple parking du centre de Repos et de Soin rue de Riquewihr à l'ouest de Colmar)

Concernant le financement, Colmar Agglomération étudie les possibilités de financement de l'opération

##### 4 points majeurs conditionnent la réussite du parking-relais :

- Pertinence du positionnement en lien avec le réseau routier
- Efficacité de la desserte TC
- Tarification attractive
- Sécurisation des véhicules

Source : [c.colmar.fr/navettes-gratuites-de-noel](http://c.colmar.fr/navettes-gratuites-de-noel)



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE



Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération  
Communes

##### CONTENU DE L'ACTION



##### COÛTS

En fonction de  
chaque projet

## DIMINUER L'USAGE DE LA VOITURE

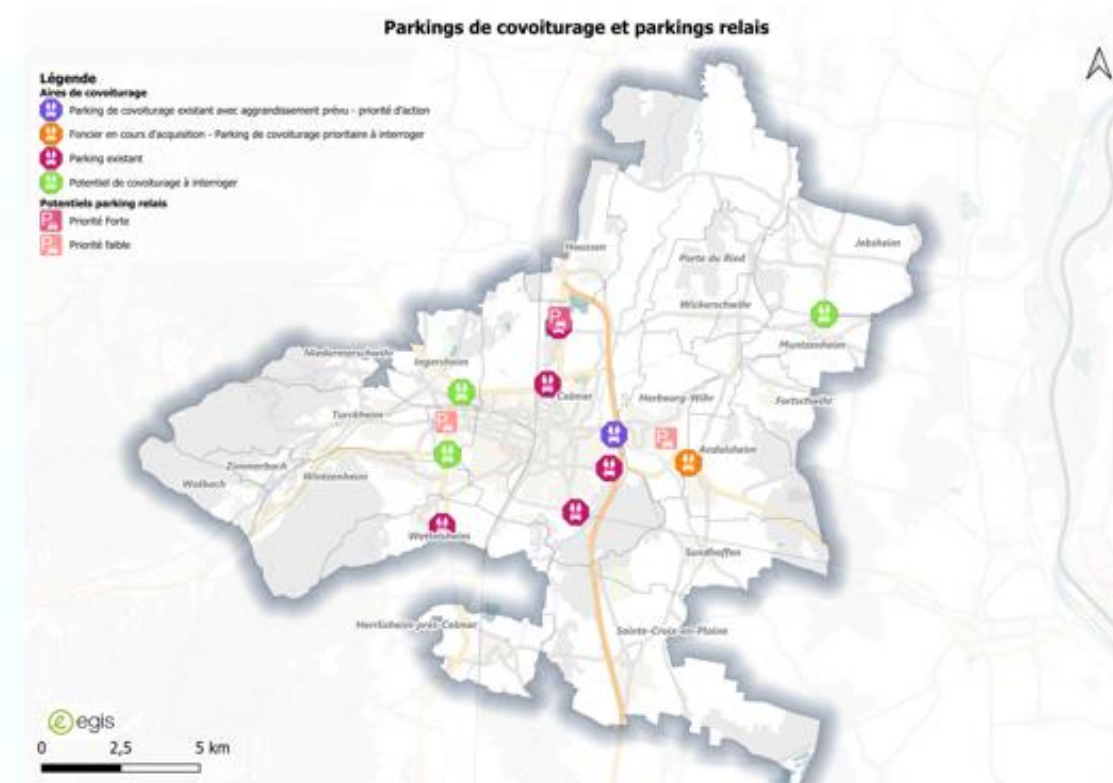
### Levier 04

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

#### MESURES DÉJÀ MISES EN PLACE ET EXEMPLES

À l'échelle du territoire on peut identifier plusieurs sites stratégiques pour l'implantation des P+R :

- À Horbourg-Wihr / Andolsheim en lien avec la ligne A et E
  - A Turckheim en lien avec la ligne TER, ligne A et la rocade Ouest
  - À l'entrée Nord de Colmar au niveau de l'échangeur A35 / RD83 et en lien avec la ligne B et D
  - Réflexions sur le Carré Liberté
  - Agrandissement du P+R Rue de la Semm à Colmar
- La capacité des parkings P+R est estimée à environ 20 à 30 places.



Andolsheim- D415



Axe Ingersheim / Colmar, P+R du pôle santé

3.7.5. Levier 5 : Développer le management de la mobilité

## DÉVELOPPER LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ

### Levier 05

#### 23 Accompagner les entreprises et administrations dans leurs démarches de Plan de Mobilité d'Administration et Plan de Mobilité d'Entreprise

##### DIAGNOSTIC

- Colmar Agglomération s'inscrit dans une dynamique en faveur d'une mobilité durable avec un objectif de réduction de la circulation automobile en encourageant le report modal
- Les engagements climatiques de Colmar Agglomération nécessite la mobilisation de l'ensemble des acteurs du territoire , en particulier les entreprises et les administrations, dont les déplacements domicile-travail des employés représentent un flux quotidien conséquent

##### OBJECTIFS

- **L'objectif est d'aller plus loin dans cette dynamique en faveur d'une mobilité durable et d'accompagner les entreprises et les administrations dans la mise en place de plan de mobilité pour les salariés**

##### MESURES A METTRE EN PLACE

- Pour cette action , Colmar Agglomération procédera à :
- L'identification des partenaires : entreprises et administrations à accompagner dans l'élaboration de leur plan de mobilité
  - L'organisation des échanges avec les entreprises et les administrations (CeA, Cité administrative, Lonza,...) pour la mise en place de leur PDE/PDA et de leur journée de la mobilité.
  - La mise en place d'un plan de mobilité d'administration pour la communauté d'agglomération de Colmar et la Ville de Colmar

*Pour l'élaboration d'un plan de mobilité d'administration / entreprise , il est nécessaire de réaliser :*

- *Un diagnostic des déplacements : consiste à réaliser un diagnostic des déplacements Domicile- Travail et professionnels des employés de l'entreprise en question.*
- *Des Ateliers de travail : ils visent à recueillir diverses informations et à réfléchir collectivement aux solutions à mettre en œuvre. Ces ateliers participatifs faciliteront l'adhésion au plan de mobilité par la suite*
- *Élaboration d'un plan d'actions avec des recommandations*
- *Suivi et évaluation du PDE / PDA*



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE



Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération  
 Employeurs du territoire  
 Ville de Colmar

##### CONTENU DE L'ACTION



##### COÛTS

Régie

## DÉVELOPPER LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ

### Levier 05

23

### Accompagner les entreprises et administrations dans leurs démarches de Plan de Mobilité d'Administration et Plan de Mobilité d'Entreprise



#### MESURES DÉJÀ MISES EN PLACE ET EXEMPLES

##### Exemple Vialis : Plan de déplacement entreprise

###### Contexte

- Vialis, fournisseur de gaz et d'électricité pour l'agglomération de Colmar, a élaboré en 2013 un Plan de Déplacement Entreprise pour ses 230 employés (données 2013). Cette initiative a été lancée suite au bilan carbone de l'entreprise, qui a révélé que les déplacements des salariés représentent la principale source de ses émissions de carbone.

###### Actions déployées :

- Mise à disposition de vélos « Vialib » pour le déplacement des salariés en journée (pause déjeuner, déplacements professionnels etc. ) , avec mise à disposition de casque, gilet de sécurité... et abri à vélos dédié
- Mise à disposition de voitures électriques, et GNV pour le covoiturage entre salariés, notamment les weekends pour les déplacements personnels, avec deux objectifs :
  - les collaborateurs circulent avec un véhicule respectueux de l'environnement et sont fiers d'être dotés d'un véhicule atypique,
  - Ce véhicule, marqué aux couleurs de l'entreprise, est vecteur d'image pour Vialis dans les rues de la ville
- Organisation d'évènements autour de « éco-mobilité » pour inciter les salariés à se rendre sur le lieu de travail en TC et modes actifs , ex : matinées « Tous au boulot à vélo », challenges intersalariés, animation « auto : STOP »

###### Résultats des actions :

- Contribution à la performance de l'entreprise
- Une économie de 43 euros par mois pour les salariés habitant Colmar ou à moins de 3km et 172 euros pour ceux habitant à 20 km de Colmar, a été estimée quant aux actions de sensibilisation menées en 2013.

###### Bénéfices sociaux, environnementaux et/ou de gouvernance

- Réduction des émissions de CO2 de 6% entre 2010 et 2012
- Renforcement de la cohésion de groupe

## DÉVELOPPER LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ

### Levier 05

#### 24 Mettre en place un observatoire du Plan de Mobilité incluant notamment le bilan de l'accidentologie piétons et vélos

##### DIAGNOSTIC

- L'accidentalité montre qu'il y a une disparité entre les accidents à Colmar et hors Colmar. La gravité des accidents est plus élevée hors Colmar, la part d'accidents mortels représente 9% des accidents hors agglomération contre 4% à Colmar. Les accidents sont principalement localisés sur les routes départementales.
- L'accidentologie sur Colmar Agglomération est globalement en baisse entre 2014 et 2023,

##### OBJECTIFS

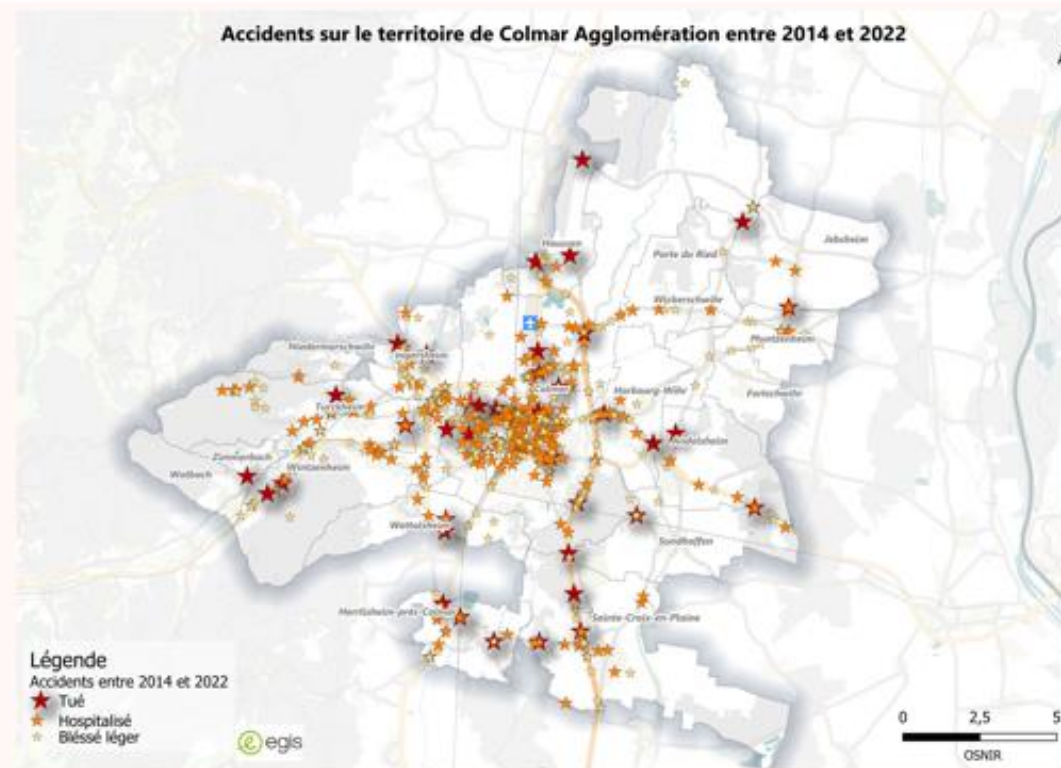
- Analyser au mieux la mise en œuvre des actions du Plan de Mobilité et mesurer l'impact de ces actions sur le territoire
- Maintenir un haut niveau de mobilisation des partenaires sur le long terme

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Pour cette action, Colmar Agglomération assurera l'élaboration et le pilotage de l'observatoire sur la base des informations disponibles à l'échelle nationale sur le site interministériel de la sécurité routière pour la partie accidentologie

. Afin de le réaliser il est nécessaire :

- D'identifier les objectifs et les indicateurs
- D'assurer le suivi régulier et la collecte de données
- Mettre en place un système de suivi afin d'avoir une évaluation en continu
- Maintenir une communication régulière sur les actions, les résultats afin de renforcer l'implication des acteurs
- Mettre à jour les données de l'accidentologie et faire le bilan annuel qui inclut les piétons et les vélos
- D'adapter les politiques publiques si nécessaire



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE



Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération

##### CONTENU DE L'ACTION



Études

##### COÛTS

Régie



## DÉVELOPPER LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ

### Levier 05

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

##### DIAGNOSTIC

A travers la délibération du conseil communautaire du 8 juin 2023, et conformément à la loi n°2015-992 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, du 17 août 2015, Colmar Agglomération a adopté son plan climat-air-énergie territorial (PCAET). Le PCAET constitue un projet territorial qui vise à :

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

##### OBJECTIFS

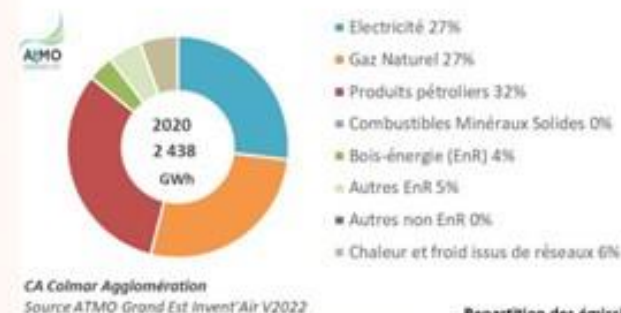
- L'objectif n'est pas seulement de s'inscrire dans un cadre prédéfini, mais bien de créer localement les conditions pour sa mise en œuvre et répondre aux enjeux du changement climatique

##### MESURES A METTRE EN PLACE

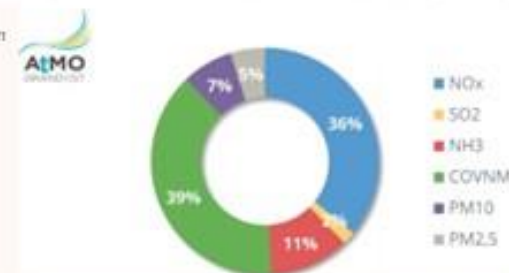
La création d'une charte de la qualité de l'air, accompagnée d'un partage des actions mises en œuvre par tous les EPCI du Haut-Rhin

Pour cette action, Colmar Agglomération procédera à l'élaboration de la charte en co-construction avec les autres EPCI du Haut-Rhin.

Consommations énergétiques finales par source (en 2020)



Repartition des émissions de polluants atmosphériques (en 2020)



PLAN DE MOBILITE - COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE COLMAR



ÉCHÉANCE



ÉCHELLE



Communale / Locale

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération

CONTENU DE L'ACTION



COÛTS  
Régie

## DÉVELOPPER LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ

### Levier 05

25

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

#### MESURES DÉJÀ MISES EN PLACE ET EXEMPLES

##### Choix des axes stratégiques et prochaines étapes de la démarche PCAET

Au regard du diagnostic territorial de Colmar Agglomération, certains secteurs apparaissent comme étant particulièrement consommateurs d'énergies et/ou émetteurs de pollutions atmosphériques. Ils représentent par conséquent des gisements de réduction de Gaz à effet de Serre et d'amélioration de la qualité de l'air.

En concertation avec les différentes instances de pilotage de la démarche et les acteurs du territoire, cinq axes stratégiques prioritaires ont été identifiés (cf. encadré ci-dessous).

La charte pour la qualité de l'air doit s'inscrire dans les objectifs du PACET, tout en étant pédagogique et facile à communiquer au grand public.



3.7.6. Levier 6 : Accompagner le développement des nouveaux usages de la voiture

## ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES NOUVEAUX USAGES DE LA VOITURE

### Levier 06

#### 26 Développer l'offre de covoiturage

##### DIAGNOSTIC

- L'usage de la voiture individuelle est prédominant dans le territoire, et il paraît difficile aujourd'hui de trouver une alternative TC pour tous les besoins. Dans ce contexte, le covoiturage apparaît comme une véritable solution à développer. Cependant, la bonne localisation et le bon niveau de service des aires de co-voiturage sont deux éléments clés du dispositif.
- Des pratiques de covoiturage informelles existent déjà et l'enjeu est d'identifier les emplacements favorables pour répondre à cette demande.

##### OBJECTIFS

- **Inciter au covoiturage pour diminuer le trafic automobile et les congestions associées.**
- **Offrir une alternative à l'autosolisme pour les habitants qui sont contraints d'utiliser leur voiture compte tenu des contraintes du territoire.**

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Au niveau des points stratégiques en entrée de Colmar des places de covoiturage pourraient être mise en œuvre comme sur les communes de :

- Jepsheim au niveau de l'intersection entre la Grand Rue et la RD112 en direction de Colmar,
- Le long de la RD83, étude en cours en lien avec la mise à 2x2 voies de la rocade, du stationnement en lien avec la pratique de covoiturage est observé sur la Commune de Wintzenheim, de même dans le centre d'Ingersheim, sur la place Charles De Gaulle
- Sur Andolsheim et Sundhoffen la pratique est observée sur les parkings des salles des fêtes. Le potentiel d'intégrer un parking de covoiturage sur la RD415 est à interroger en lien avec le P+R.

Afin de développer la pratique du covoiturage, Colmar Agglomération a mis en place une aide financière au covoiturage de **40 000 €**

	<b>M6k1 :</b> Signale que l'arrêt ou le stationnement est réservé aux véhicules des usagers pratiquant le covoiturage.	
<b>SAUF</b>	<b>M6k2 :</b> Signale que l'arrêt ou le stationnement n'est autorisé que pour les véhicules des usagers pratiquant le covoiturage.	
<b>COVOITURAGE</b>	<b>CE52 :</b> Aires et/ou emplacements de stationnement aménagés pour la pratique du covoiturage.	
	<b>ID39 :</b> Covoiturage.	



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE



Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération  
 Blablacar Daily  
 Employeurs du territoire

##### CONTENU DE L'ACTION



##### COÛTS

80 000 €  
 reconductible

## ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES NOUVEAUX USAGES DE LA VOITURE

### Levier 06

#### 26 Développer l'offre de covoiturage

##### MESURES DÉJÀ MISES EN PLACE ET EXEMPLES

Quatre parkings de covoiturage ont été aménagés à ce jour :

- Route de Strasbourg, après le rond-point de la statue de la Liberté, en direction de Strasbourg
- Rue Frédéric Chopin, près de l'AFPA.
- Rue de la Semm, à la hauteur du rond-point.
- Route de Bâle, avant le passage à niveau, en direction de Mulhouse.

D'autres parkings servent également à cette pratique encouragée par la Ville :

- L'Orangerie, près de l'hypermarché Leclerc à l'entrée d'Horbourg-Wihr.
- Le parking Dreyfus, avenue de la Liberté.
- Le parking des Carolingiens, rue des Carolingiens



Depuis le 1er janvier 2024, Colmar Agglomération soutient financièrement le développement du covoiturage sur son territoire afin d'encourager les automobilistes à partager leurs trajets du quotidien avec l'application BlaBlaCar Daily. Grâce à cette aide, les conducteurs reçoivent en moyenne 2 € à chaque covoiturage et le trajet ne coûte que 0,50 € pour le passager. Colmar Agglomération est la 7e collectivité alsacienne à déployer ce service.

L'expérimentation de l'application BlaBlaCar Daily en 2024 a été reconduite en 2025



- **Nombre total de trajets (au 03/06/2025) :** 29 783 trajets effectués depuis le 01/01/2024.
- **Financement par Colmar Agglomération :** 20 261 trajets financés pour un montant total de 42 878€.
- **Distance totale parcourue :** 88 321km parcourus.

## ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES NOUVEAUX USAGES DE LA VOITURE

### Levier 06

#### 27 Développer la flotte de véhicules en autopartage

##### DIAGNOSTIC

- Colmar dispose d'un service de voiture partagées accessible en libre-service « Citiz ». À Colmar, une convention existante prévoit sept places dédiées à l'autopartage, situées dans les parkings de la gare Est et Ouest, ainsi qu'à Haslinguer, Saint Joseph, et rue de l'Est.

##### OBJECTIFS

- En mutualisant les véhicules et en réduisant la dépendance à la voiture, l'autopartage est une solution de mobilité innovante et vertueuse pour faire face aux enjeux environnementaux et contribuer au mieux-vivre en ville

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Pour cette action Colmar Agglomération pourra déterminer les besoins de développement en collaboration avec les communes

Une négociation est en cours avec Citiz afin de renforcer l'offre d'autopartage



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE



Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération Communes

##### CONTENU DE L'ACTION



##### COÛTS

Régie

## ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES NOUVEAUX USAGES DE LA VOITURE

### Levier 06

#### 28 Développer les bornes de recharges électriques en cohérence avec le Schéma Directeur départemental

##### DIAGNOSTIC

- En matière de mobilité électrique, le PDM peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables (SDIRVE) lorsque les communes ont transféré à l'AOM la compétence correspondante. Ceci doit permettre de garantir que le développement d'une offre de recharge contribue effectivement à une politique de mobilité globalement vertueuse et durable.

##### OBJECTIFS

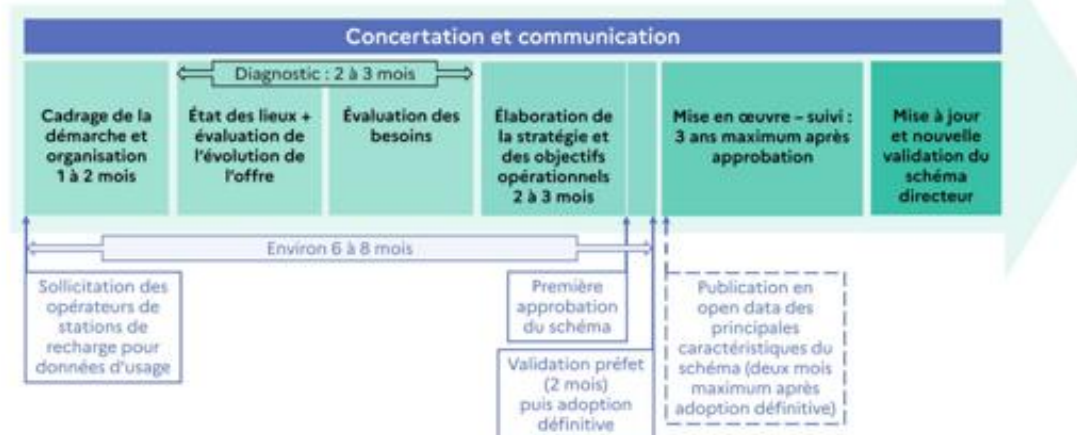
- La mise en avant de l'écomobilité dans le territoire
- Répondre à la demande croissante en véhicules électriques
- Évaluer l'infrastructure déjà déployée
- Anticiper les besoins futurs en infrastructures

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Afin de répondre à la croissance du parc de véhicules électriques, la loi LOM a créé la possibilité pour les collectivités et établissements publics titulaires de la compétence IRVE d'élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public, l'objectif est d'aboutir à une offre :

- Coordonnée entre les maîtres d'ouvrage publics et privés ;
- Cohérente avec les politiques locales de mobilité, de protection de la qualité de l'air et du climat, d'urbanisme et d'énergie ;
- Adaptée à l'évolution des besoins de recharge pour le trafic local ou de transit

**Colmar Agglomération va lancer une étude de diagnostic, suivie d'une procédure de mise en concurrence**



Source : Guide schémas directeurs pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques – Ministère de la Transition Écologique

##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE

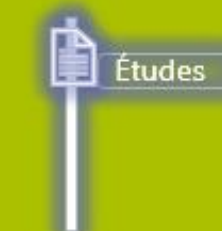


Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération  
 Territoire Énergie Alsace

##### CONTENU DE L'ACTION



##### COÛTS

50 000€

## ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES NOUVEAUX USAGES DE LA VOITURE

### Levier 06

#### 28 Développer les bornes de recharges électriques en cohérence avec le Schéma Directeur départemental

##### DIAGNOSTIC MESURES DÉJÀ MISES EN PLACE ET EXEMPLES

De nombreuses bornes de recharge électrique ont déjà été installées sur le territoire. La carte ci-jointe indique l'emplacement des différentes bornes et est accessible en ligne

Le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer a publié un décret du 12 janvier 2017 visant à uniformiser les dispositions relatives aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques.

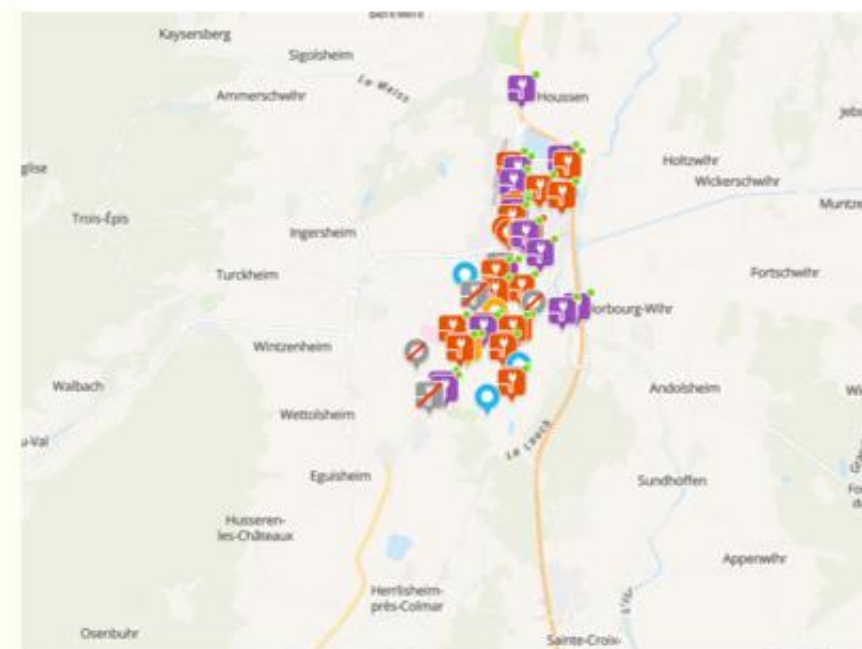
Ce décret a pour objectif de permettre l'accessibilité aux bornes de recharge à tous.

Le décret adopte les standards européens de prises à installer sur les bornes de recharge de véhicules électriques accessibles au public :

- le connecteur type 2 pour la normale (de 3,7 à 22 kW)
- le tri-standard pour la rapide (au-delà de 22 kW) jusqu'à la fin 2024.

Passée cette échéance, seuls les chargeurs Combo 2 et type 2 seront exigés.

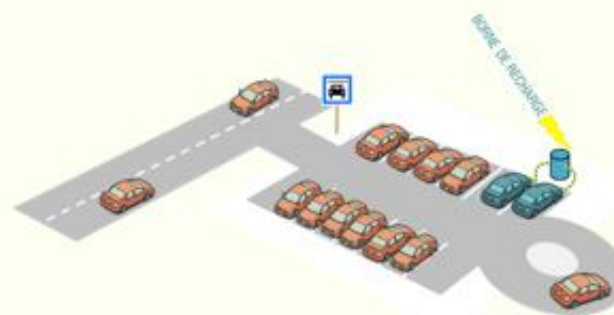
#### Carte des bornes de recharge à Colmar



<https://fr.charge-map.com/cities/colmar-FR>

#### Aires de covoiturage et P+R

Les aires de covoiturage et P+R visent également à accueillir les véhicules particuliers sur une durée moyenne à longue. Ce temps ne peut pas être mis à profit pour les véhicules à propulsion thermique, à l'inverse des véhicules électriques rechargeables pour lesquels ce temps peut permettre la recharge partielle des batteries. Un service qui est encore rare sur le territoire national et limite le développement du parc de véhicules électriques.



## ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES NOUVEAUX USAGES DE LA VOITURE

### Levier 06

#### 29 Développer les points d'avitaillement en carburant alternatif

##### DIAGNOSTIC

- En septembre 2023, la Commission Européenne a annoncé un plan de 352 millions d'euros pour développer les infrastructures pour les carburants alternatifs. Un moyen d'accélérer sur les questions de mobilité durable
  - « les carburants alternatifs sont des sources d'énergie utilisées pour remplacer les carburants fossiles dans les transports, ce qui peut aider à décarboner le secteur routier. » Parlement européen
  - Le gaz naturel est utilisé comme carburant par les bus de transport public du réseau Trace de Colmar Agglomération, ainsi qu'une partie des véhicules de la Ville et la navette « cœur de ville » est un véhicule électrique

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Les institutions européennes distinguent plusieurs grandes catégories de carburants alternatifs :

- Les combustibles renouvelables, fabriqués à base de matière organique, comme les biocarburants ;
- Les combustibles à base de gaz naturel comme le GPL et le GNV
- Les carburants pour les véhicules à zéro émission (électricité, hydrogène, ammoniac).

Colmar Agglomération va étudier les sources potentielles de carburant alternatif

##### OBJECTIFS

- Offrir des solutions de mobilités plus respectueuses de l'environnement.



ÉCHÉANCE



ÉCHELLE



Communale / Locale

MAÎTRISE  
D'OUVRAGE

PCAET

CONTENU DE  
L'ACTION



COÛTS

Régie

3.7.7. Levier 7 : Inciter au développement de la logistique durable

## INCITER AU DÉVELOPPEMENT DE LA LOGISTIQUE DURABLE

### Levier 07

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

##### DIAGNOSTIC

- Un des principaux enjeux en termes de livraison est de repenser la livraison du dernier kilomètre notamment dans l'hyper-centre de Colmar. Le mode de transport utilisé est à interroger car les camions ne sont plus adaptés à la typologie du centre. Aujourd'hui des entreprises commencent à utiliser de nouveaux modes de livraison par vélo cargo mais cela reste une pratique marginale. Cette solution répond principalement aux besoins des livraisons de faible volume de marchandises.

##### OBJECTIFS

- Diminuer le trafic des poids lourds
- Réduire les nuisances en ville
- S'inscrire dans les objectifs de réduction des émissions de polluants

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Une étude devra être menée afin d'améliorer la connaissance actuelle sur le transport de marchandise, il s'agit de :

- Connaître les besoins,
- Identifier les contraintes,
- Identifier les principaux acteurs du territoire

Pour cette action, Colmar Agglomération pourra être en mesure :

- de conduire et financer cette étude avec l'appui des différentes communes afin de dresser un état des lieux complet sur le transport de marchandise en ville
- D'étudier les pratiques des villes voisines
- De proposer d'adhérer au programme Interlud+



<https://www.banquedesterritoires.fr>



Programme d'accompagnement et de financement des EPCI engagés dans la réalisation d'actions issues de feuilles de route.



##### ÉCHÉANCE



##### ÉCHELLE



Communale / Locale

##### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération  
Communes

##### CONTENU DE L'ACTION



##### COÛTS

35 000€

## INCITER AU DÉVELOPPEMENT DE LA LOGISTIQUE DURABLE

### Levier 07

#### 31 Mise en œuvre d'une politique de logistique urbaine

##### DIAGNOSTIC

- Les difficultés de livraison sont principalement observées dans la zone piétonne de Colmar centre. Bien que les livraisons soient autorisées de 19h à 11h, la cohabitation avec les touristes, terrasses, navettes, piétons et cyclistes reste problématique.
- Livraisons sur le reste du territoire : Ailleurs, les livraisons sont concentrées dans les grandes zones d'activité avec peu de problèmes notables. Les difficultés sont liées à la circulation des poids lourds sur des voies inadaptées en raison de mauvaises indications GPS.

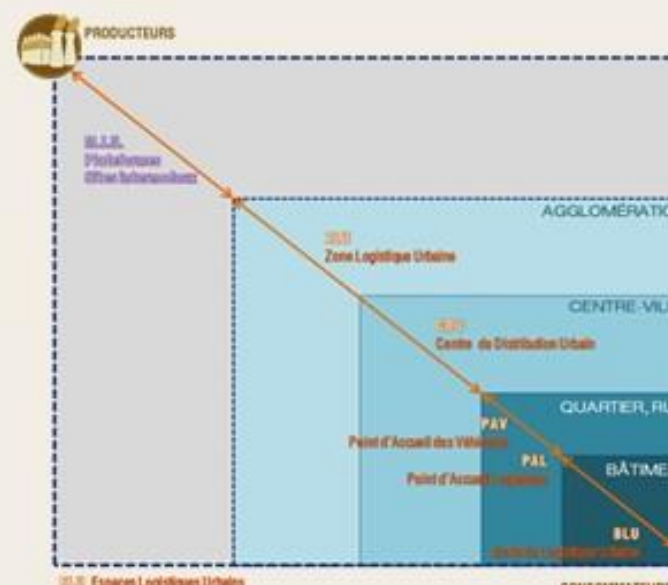
##### OBJECTIFS

- Diminuer le trafic des poids lourds
- Réduire les nuisances en ville pour les riverains
- S'inscrire dans les objectifs de réduction des émissions de polluants

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Pour cette action, il s'agit de repenser toute la politique de la logistique urbaine, et d'étudier de nouvelles solutions de logistique permettant de s'adapter aux différentes contraintes en ville  
 Parmi les actions à entreprendre en lien avec l'action précédente (7.1) :

- Identifier les secteurs circulés par des poids lourds et assurer de bonnes conditions de circulation
- Réfléchir à une évolution de la réglementation d'accès des poids lourds au centre-ville de Colmar et des autres communes  
 Expérimenter de nouvelles solutions de livraisons décarbonées avec certains corps de métier
- Optimiser la distribution en rationalisant les tournées et les types de véhicules employés
- Mener une réflexion sur la politique dernier kilomètre



Source : CRET-LOG d'après étude PREDIT - AFMV

ÉCHÉANCE



ÉCHELLE



Communale / Locale

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar  
 Agglomération  
 Ville de Colmar  
 CCI  
 Logisticien

CONTENU DE L'ACTION



COÛTS

30 000 €

## INCITER AU DÉVELOPPEMENT DE LA LOGISTIQUE DURABLE

### Levier 07

#### 32 Mobiliser les acteurs pour limiter l'impact de l'A35 sur la qualité de l'air/pollution sonore

##### DIAGNOSTIC

- Colmar Agglomération est traversée du nord au sud par l'Autoroute A35 qui permet de relier Mulhouse à Strasbourg
- En 2023, l'autoroute A35 supporte entre 62050 véhicules par jour deux sens confondus sur sa partie nord et 57 390 sur sa partie centrale au nord de l'échangeur avec la RD415.

##### OBJECTIFS

- Diminuer le trafic des poids lourds
- Réduire les nuisances en ville pour les riverains
- S'inscrire dans les objectifs de réduction des émissions de polluants

##### MESURES A METTRE EN PLACE

Pour cette action il s'agit d'engager une réflexion sur les moyens de réduire l'impact du trafic de l'A35 sur le territoire de l'agglomération



ÉCHÉANCE



ÉCHELLE



Communale / Locale

MAÎTRISE D'OUVRAGE

CeA  
 État  
 Gendarmerie

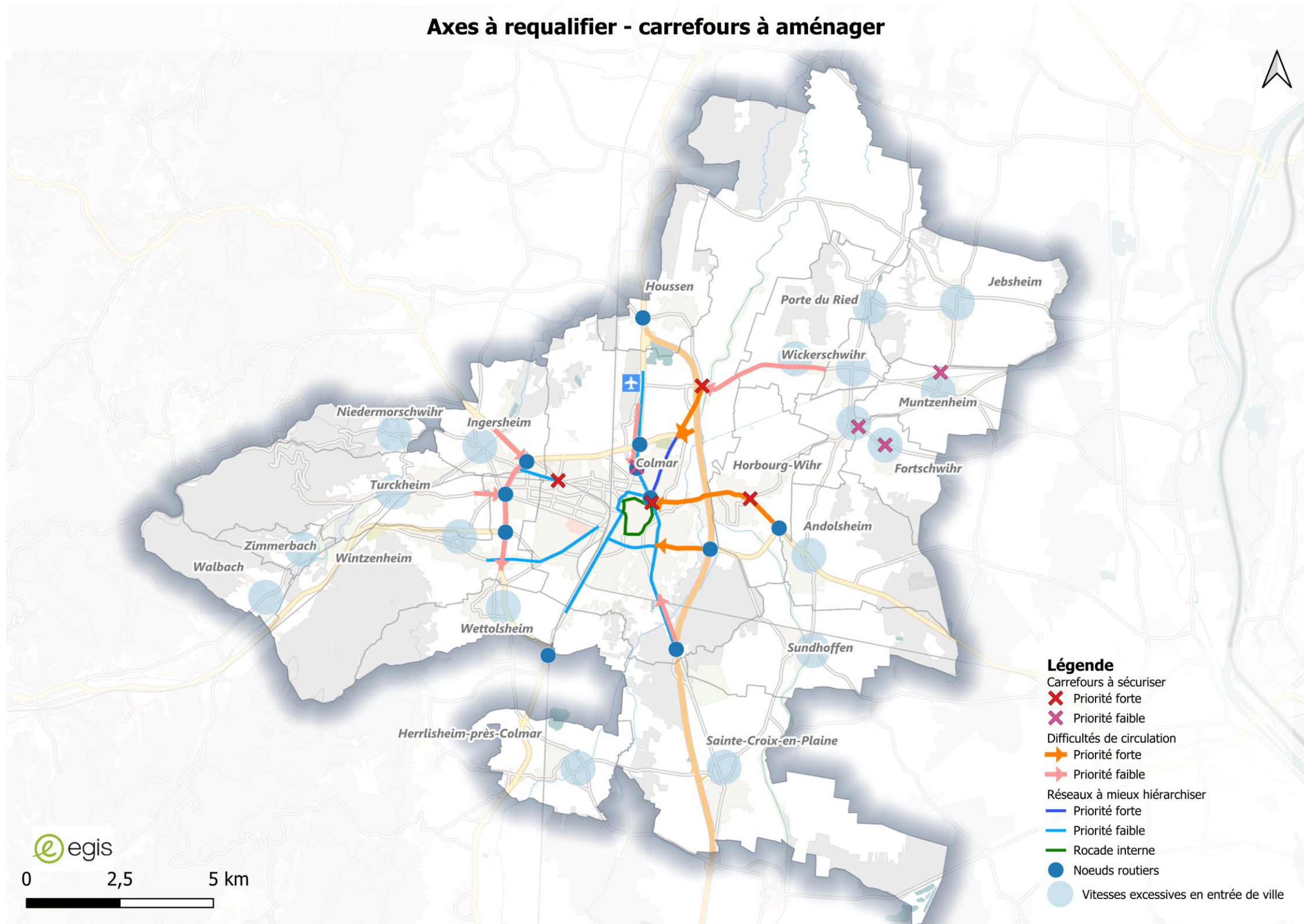
CONTENU DE L'ACTION

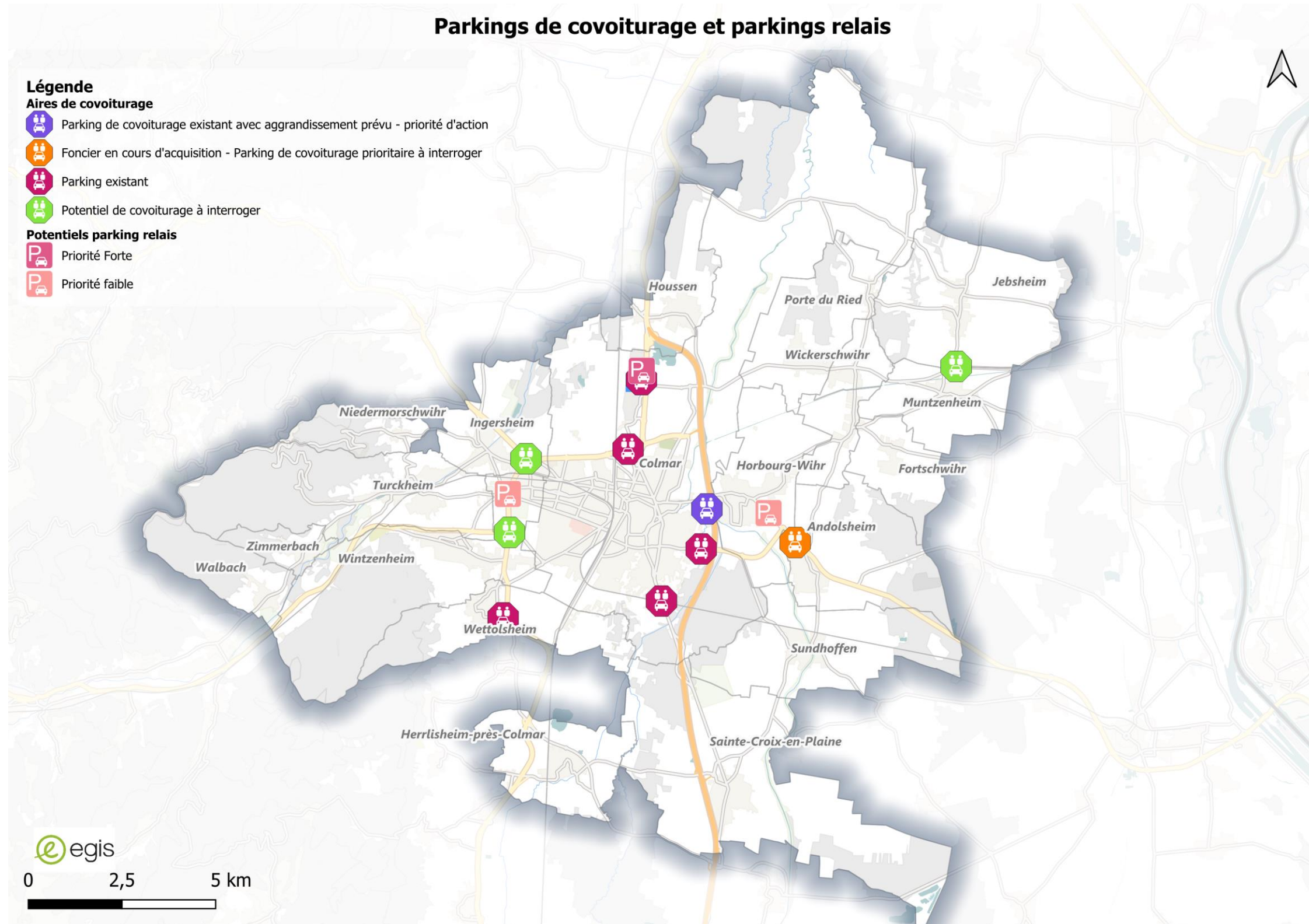


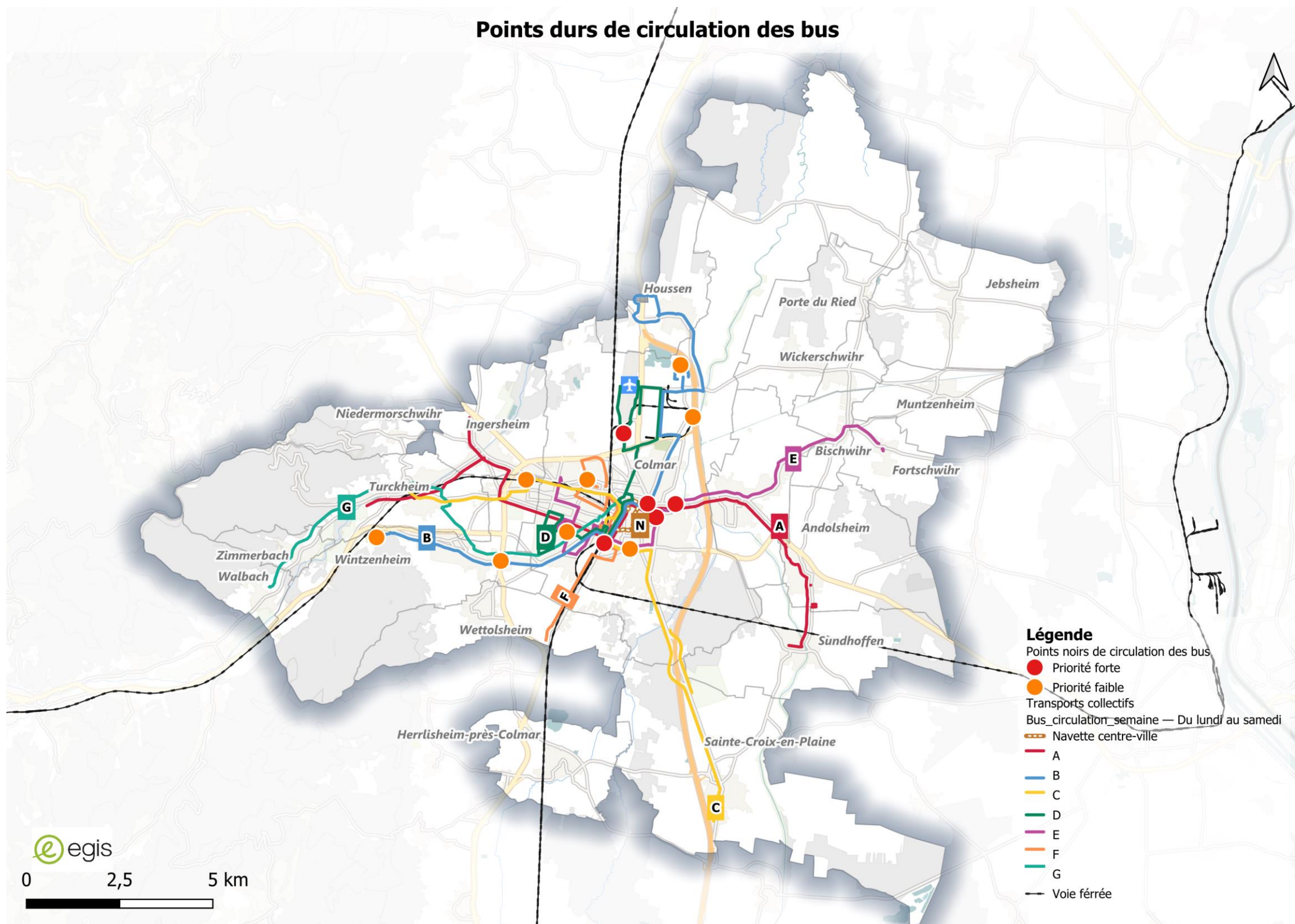
COÛTS  
 Régie

### 3.7.8. Localisation de principe des actions

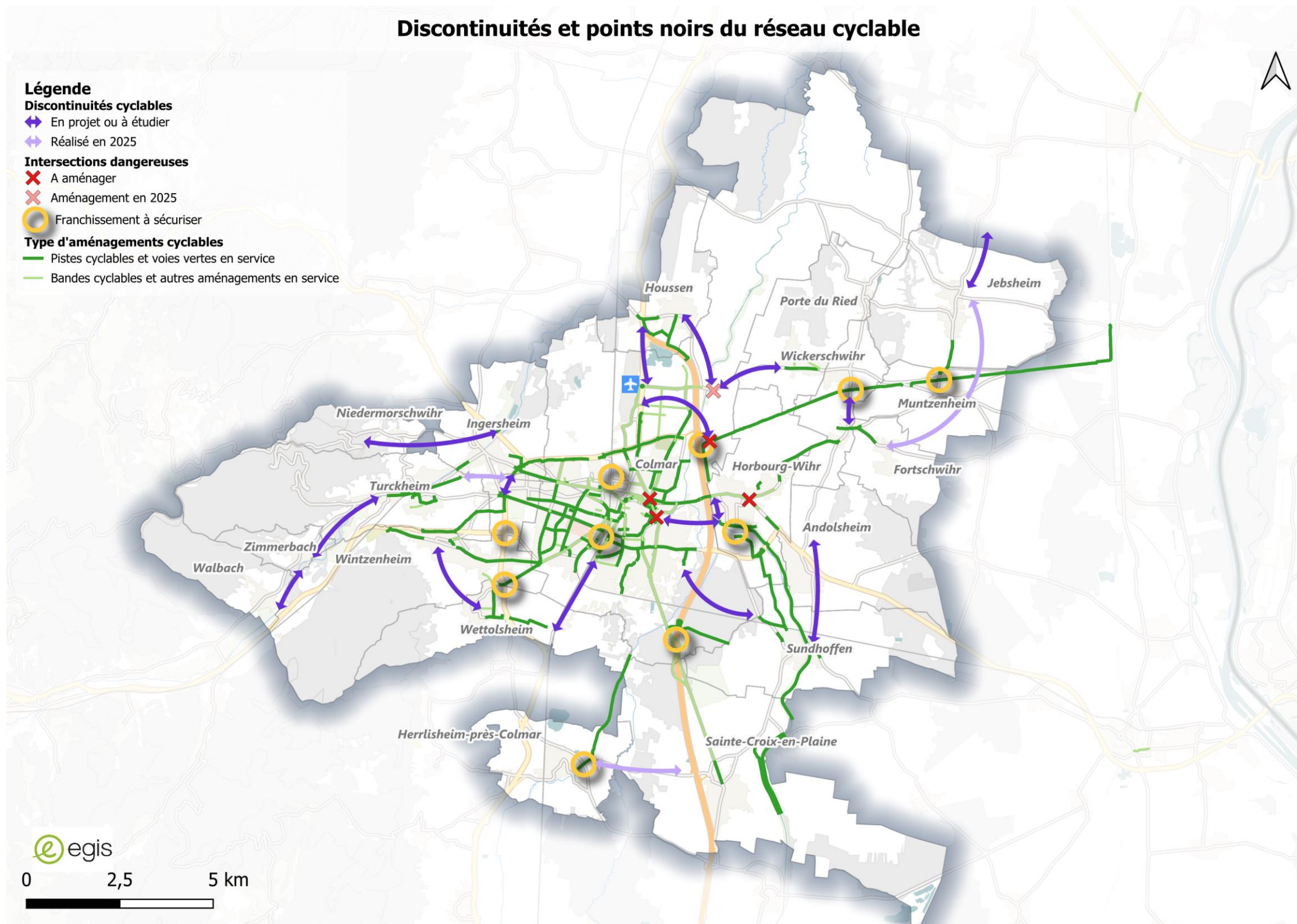
Note : La mise en œuvre des actions fera l'objet d'études spécifiques détaillées. Les schémas ci-après en présentent une localisation de principe







### Discontinuités et points noirs du réseau cyclable



## 4. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

### 4.1. CONSOMMATION D'ENERGIE, EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE ET CLIMAT

#### 4.1.1. Notions générales concernant les énergies, les émissions de gaz à effet de serre et le climat

##### Gaz à Effet de Serre (GES)

Les Gaz à Effet de Serre (GES) sont des gaz qui absorbent une partie des rayons solaires en les redistribuant sous la forme de radiations au sein de l'atmosphère terrestre. Ils sont à l'origine du phénomène appelé effet de serre.

Les principaux gaz contribuant à l'effet de serre sont : la vapeur d'eau (H<sub>2</sub>O), le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), le méthane (CH<sub>4</sub>), l'ozone (O<sub>3</sub>), le protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O), l'hydrofluorocarbures (HFC), le perfluorocarbures (PFC) et l'hexafluorure de soufre (SF<sub>6</sub>). La quantification des émissions en gaz à effet de serre s'exprime en équivalent CO<sub>2</sub>.

##### Politiques, plans et programmes liés au climat

Les différentes politiques tant à l'échelle internationale (Protocole de Kyoto 1997, Accord de Paris 2015), nationale (Loi énergie climat du 8 novembre 2019) ou territoriale (via notamment le Plan Climat Air Energie Territorial [PCAET] de Colmar Agglomération et le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires [SRADDET]) visent à réduire les émissions de gaz à effet de serre en vue de répondre à l'urgence climatique.

##### Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)

Introduite par la Loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV), la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique.

La stratégie nationale bas-carbone (SNBC) révisée, adoptée par décret en avril 2020, intègre ce nouvel objectif de long terme. Elle donne des orientations pour mettre en oeuvre la transition vers une économie bas-carbone dans tous les secteurs d'activité, réduire les émissions sur le territoire et plus généralement l'empreinte carbone de la France. Elle prévoit de doubler le puits de carbone grâce aux contributions de la forêt, de l'agriculture et des technologies de captage et stockage géologique de CO<sub>2</sub>. La SNBC identifie cinq leviers pour décarboner les mobilités : la demande de transport, le report modal, le taux de remplissage, l'efficacité énergétique et l'intensité carbone des énergies utilisées. Chacun d'eux devra être mobilisé pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

##### Consommation énergétique finale

La consommation énergétique finale représente la consommation d'énergie, par combustion ou sous forme d'électricité, de toutes les branches de l'économie, à l'exception des quantités consommées par les producteurs et transformateurs d'énergie (exemple : consommation propre d'une raffinerie de pétrole). Elle ne prend pas en compte les pertes de distribution (exemple : pertes en lignes électriques).

#### 4.1.2. Diagnostic territorial

##### ● A l'échelle de la région Grand Est

La consommation énergétique finale du Grand Est à climat réel a passé de 184 687 Gwh en 2019 à 174 877 Gwh en 2022 (une baisse de 6%) représentant ainsi 9.6% de la consommation nationale en 2022.

En 2022, les produits pétroliers, le gaz naturel et l'électricité ont représenté respectivement 33 %, 23 % et 23 % de la consommation énergétique finale de la région.

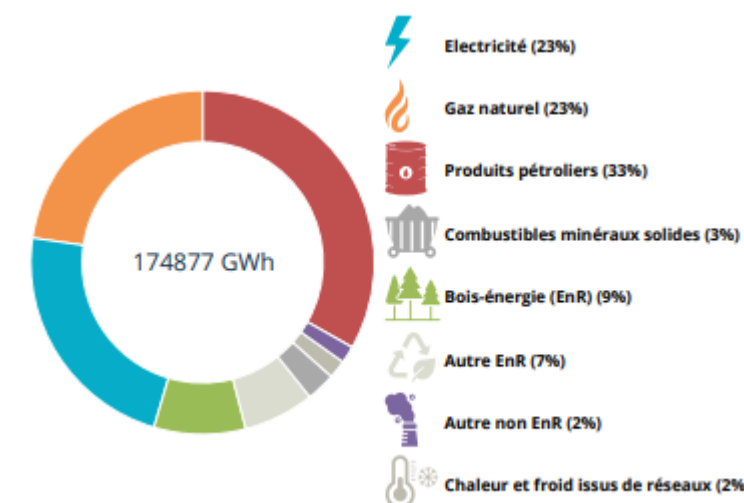


Figure 1 Répartition de la consommation d'énergie finale par type d'énergie en 2022 dans la région du Grand Est (source : Observatoire climat-air-énergie Grand Est)

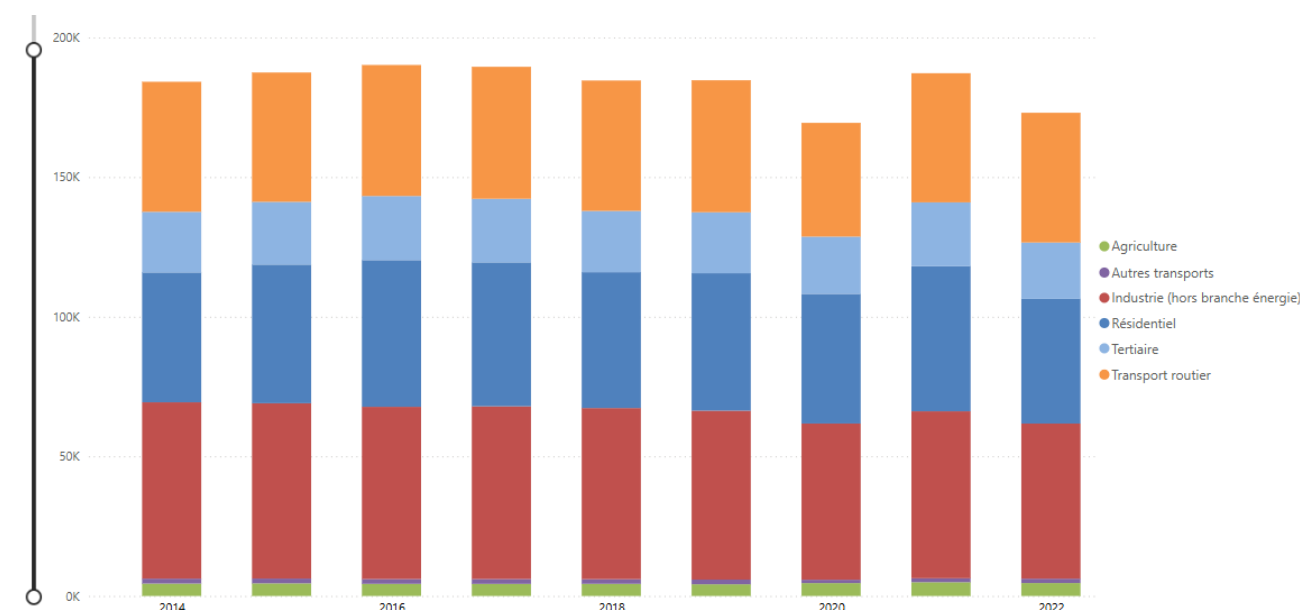
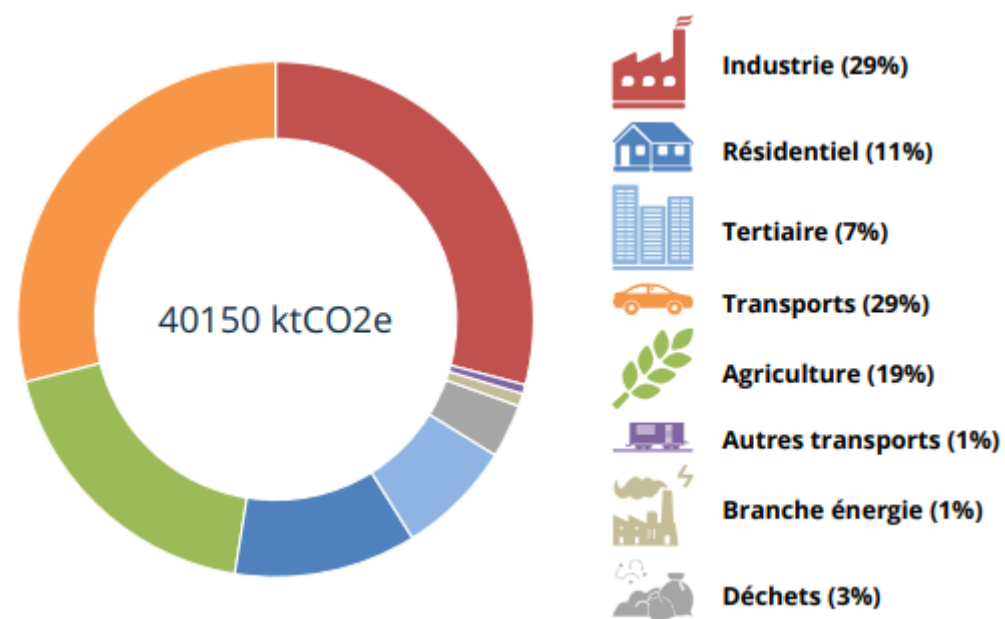


Figure 2 Répartition de la consommation d'énergie finale par secteurs en 2022 dans la région du Grand Est (source : Observatoire climat-air-énergie Grand Est)

Concernant les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), elles sont en baisse sur le territoire régional, malgré une légère hausse entre 2015 et 2017. Les émissions de GES en 2022 dans la région Grand Est est de l'ordre de 40 150 KtCO<sub>2</sub>. Le niveau d'émissions se situe en-dessous de celui de la trajectoire définie par la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) pour ce territoire.

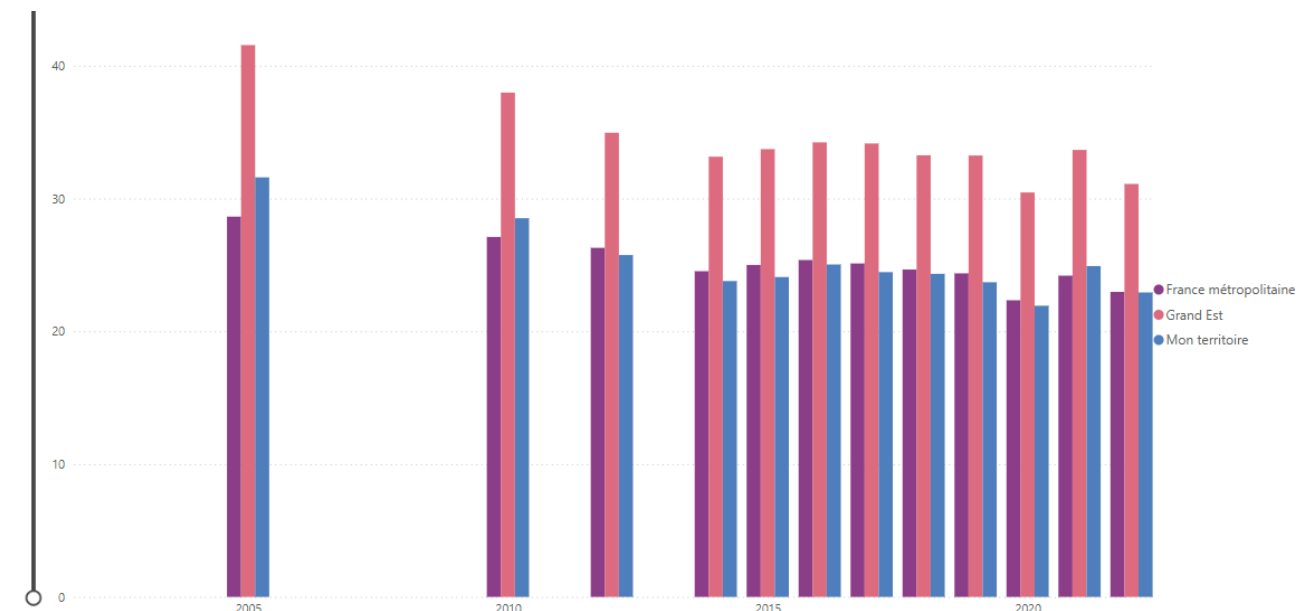


**Figure 3 Répartition des émissions de GES par secteurs en 2022 dans la région du Grand Est (source : Observatoire climat-air-énergie Grand Est)**

En 2022, l'industrie, le transport et l'agriculture ont représenté respectivement 29 %, 29 % et 19 % des émissions GES de la région.

**A l'échelle du territoire local**

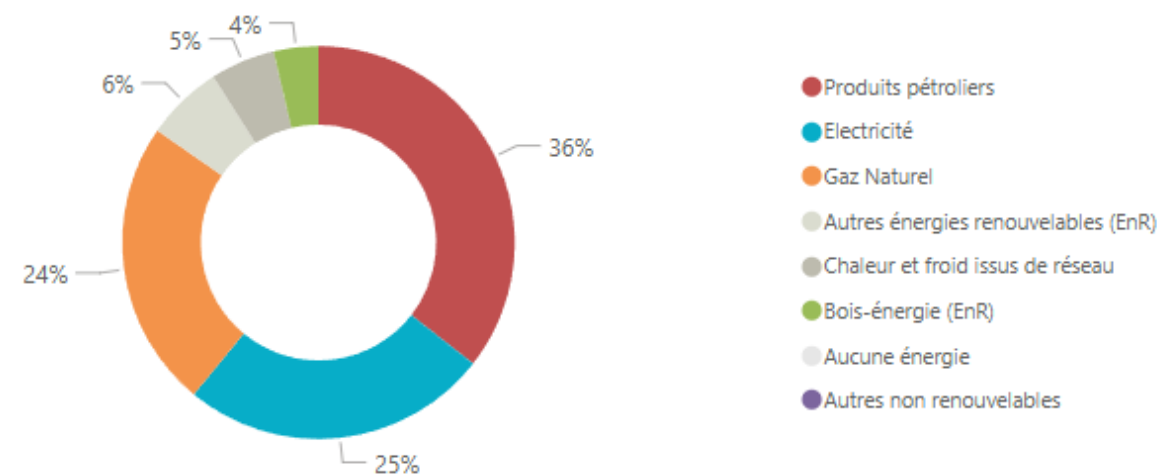
La consommation énergétique finale par habitant sur le territoire de Colmar Agglomération est en baisse depuis 2005. Elle est passée en 15 ans de 32 MWh par habitant en 2005 à 23 MWh par habitant en 2022, soit une baisse de 9 MWh (-28 %).



**Figure 4 Évolution de la consommation énergétique finale à climat réel par habitant sur le territoire de Colmar Agglomération entre 2005 et 2022 (source : ATMO Grand Est Invent'Air)**

En 2016, les consommations énergétiques totales sur le territoire de Colmar Agglomération s'élevaient à environ 2 609 GWh, une consommation en baisse de 22 % par rapport à 2005.

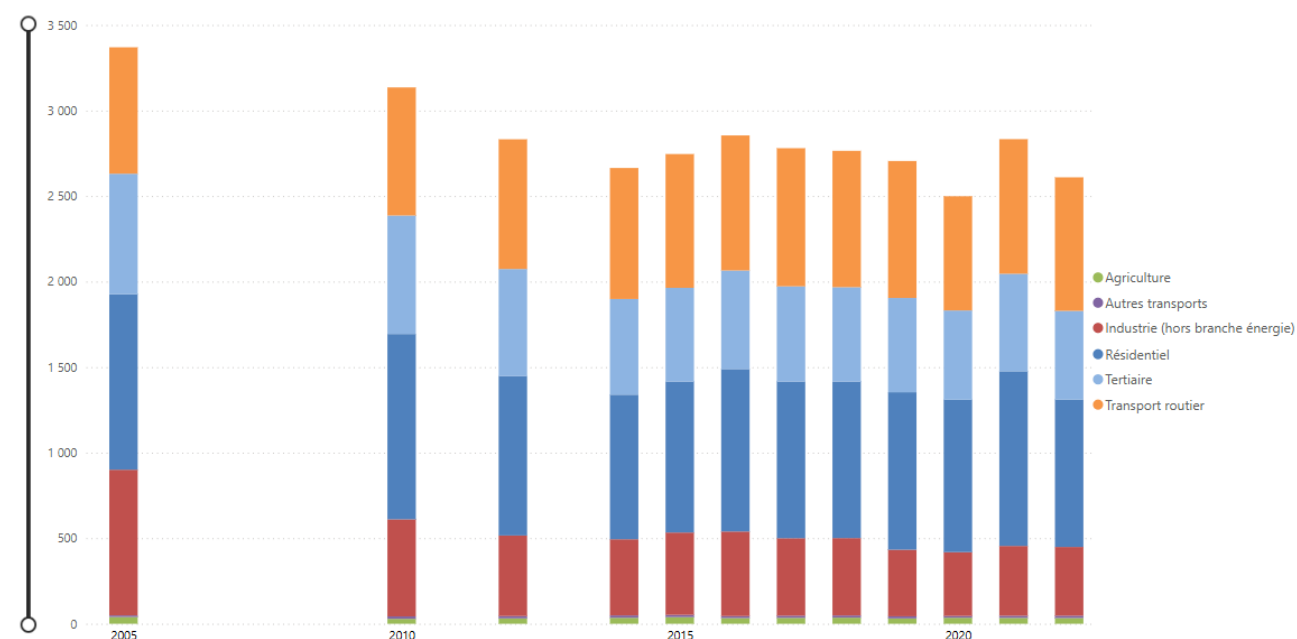
Ces consommations énergétiques correspondaient majoritairement à l'utilisation d'énergies fossiles (36 %). Par ailleurs, 25 % des consommations finales étaient dues à la consommation d'électricité, et la filière bois-énergie, les réseaux de chaleur et de froid, ainsi que les autres énergies renouvelables représentaient respectivement 4 %, 5 % et 6 % des consommations énergétiques totales sur le territoire.



**Figure 5 Répartition des consommations énergétiques finales par secteur sur le territoire de Colmar Agglomération (source : ATMO Grand Est Invent'Air)**

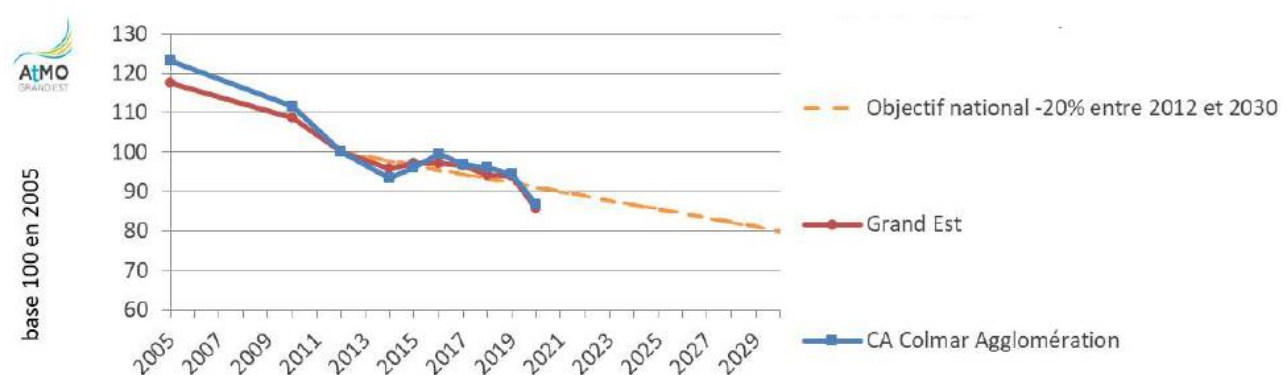
Les consommations énergétiques du territoire ont connu une baisse de 22 % entre 2005 et 2022. Cette baisse est principalement causée par le secteur de l'industrie, qui a connu la plus forte baisse (- 57 % entre 2005 et

2020). Cette baisse peut s'expliquer par une amélioration des procédés techniques, un changement de combustible, ou encore une diminution voire une cessation de l'activité industrielle.



**Figure 6 Evolution de la consommation énergétique finale à climat réel en Gwh par secteur entre 2005 et 2022 sur le territoire de Colmar Agglomération (source : ATMO Grand Est Invent'Air)**

Concernant les énergies renouvelables (EnR), leur part a considérablement augmenté en 15 années passant de 101 GWh 9,21% en 2005 à 26,36% en 2022. De plus, la part des autres EnR a augmenté de 586 % (17,5 en 2005 à 120 GWh en 2020).



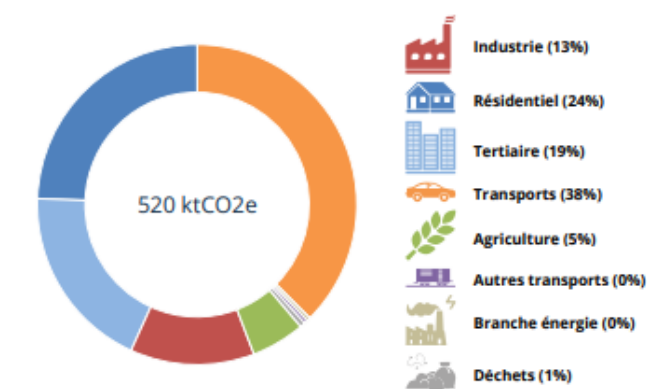
**Figure 7 Évolution de la consommation énergétique finale à climat réel et objectif de réduction nationale (source : ATMO Grand Est Invent'Air V2022)**

Jusqu'en 2015, la consommation énergétique de Colmar Agglomération était en dessous des objectifs nationaux de réduction. Depuis cette date, la courbe est ascendante et repasse au-dessus de ce niveau ; augmentations essentiellement liées aux secteurs du transport et du résidentiel. On constate que la courbe repasse en dessous des objectifs nationaux en 2020. Mais, une nuance doit être apportée vis-à-vis du

contexte sanitaire qui a impacté les secteurs les plus consommateurs (transports, résidentiel, tertiaire et industrie manufacturière).

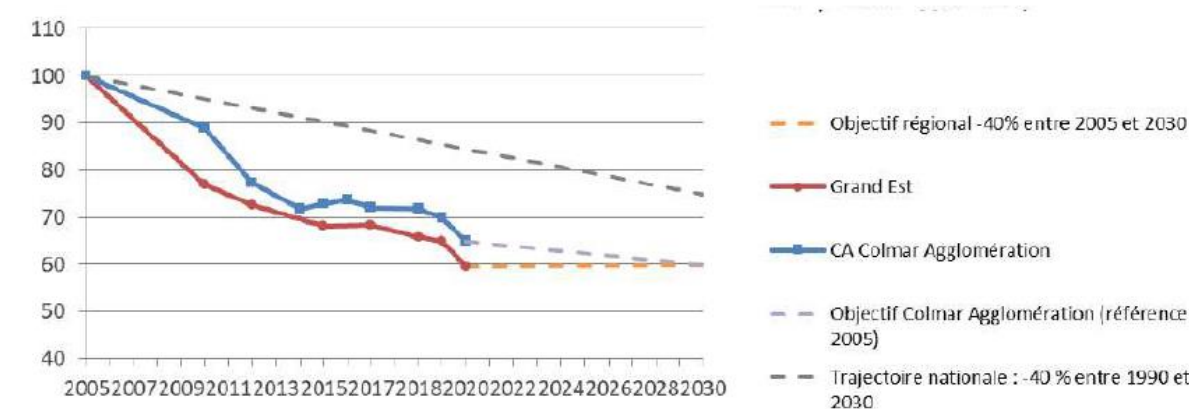
Concernant les émissions de gaz à effet de serre (GES), en 2022 les émissions totales sur ce territoire ont été d'environ 520 kt CO<sub>2</sub> eq. **Les secteurs les plus émetteurs de GES** correspondaient aux secteurs les plus consommateurs d'énergie : **le transport routier (38 %)**, suivi par les secteurs résidentiel (24 %) et tertiaire (19%), et enfin l'industrie (13 %). Le secteur agricole peu consommateur d'énergie émettait cette même année 5 % des GES du territoire, notamment du méthane et du protoxyde d'azote.

Ces émissions de GES étaient dues en grande partie à la combustion d'énergies fossiles (87 %) répartie entre les produits pétroliers (55 %) et le gaz naturel (32 %).



**Figure 8 Répartition des émissions de GES par secteur sur le territoire de Colmar Agglomération (source Observatoire du climat Grand Est)**

Depuis 2014, consécutivement à la hausse des consommations énergétiques, les émissions de GES ont également connu une augmentation et connaissent une progression de 2,5 % entre 2015 et 2016. Colmar Agglomération reste en avance sur les objectifs nationaux de réduction des GES mais, depuis 2014, l'écart avec la trajectoire nationale tend à se réduire.



**Figure 9 Évolution des émissions GES et objectif de réduction (source : ATMO Grand Est Invent'Air V2022)**

#### 4.1.3. Les engagements du territoire en matière de maîtrise des consommations d'énergie et d'émissions de GES

##### Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Grand Est Territoires

Le SRADDET définit la stratégie à l'horizon 2050 pour l'aménagement et le développement durable de la région Grand Est. Le SRADDET Grand Est Territoires a été approuvé en date du 24 janvier 2020. Celui-ci fixe 30 objectifs organisés autour de deux axes stratégiques que sont l'urgence climatique et les inégalités territoriales. On mentionnera tout particulièrement l'objectif suivant du SRADDET et relatif aux consommations d'énergies et aux émissions de GES : Objectif 1 – « Devenir une région à énergie positive et bas carbone à l'horizon 2050 ».

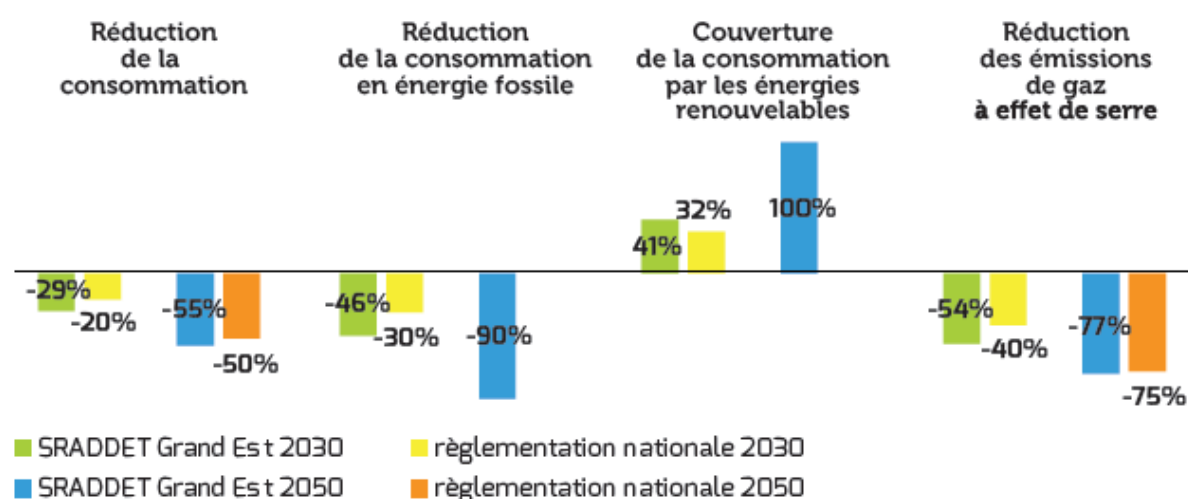


Figure 10 Objectifs de réduction des consommations d'énergie et des émissions de GES du SRADDET (source : SRADDET Grand Est)

Le diagramme ci-dessus reprend les objectifs de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 puis 2050, à l'échelle régionale d'une part (SRADDET), et à celle du territoire métropolitain d'autre part (réglementation nationale).

Les objectifs de réduction des consommations totales d'énergie prévoient à ces deux échelles une baisse progressive de la consommation énergétique, aboutissant à une réduction d'environ la moitié des consommations énergétiques totales actuelles à l'horizon 2050.

L'atteinte de cet objectif est conditionnée selon le SRADDET par une forte réduction des consommations en énergies fossiles d'ici 2050 (diminution de près de 90 % des consommations actuelles d'énergies fossiles), compensée par un usage des énergies renouvelables, qui occupent en 2050 la totalité du mix énergétique dans les objectifs régionaux.

Ces modifications de la consommation énergétique des territoires s'accompagnent dans les objectifs énoncés d'une réduction des émissions de gaz à effet de serre avoisinant les 50 % des émissions actuelles en 2030, et les 75 % en 2050.

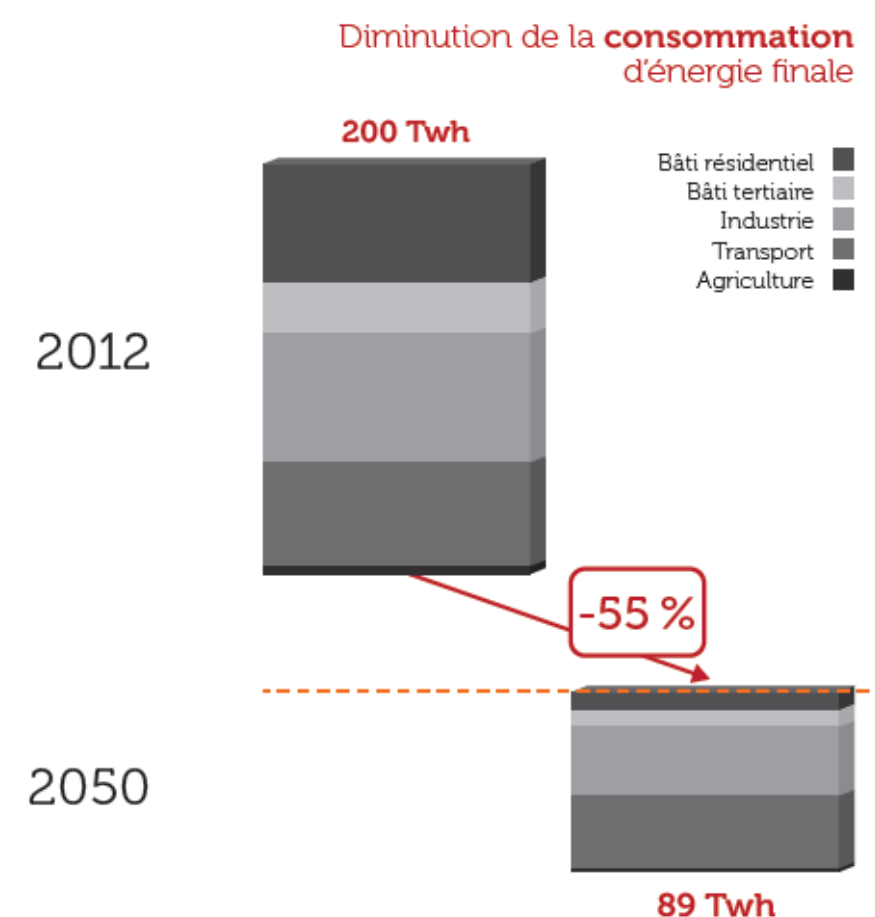


Figure 11 Objectifs de réduction des consommations d'énergie pour la région Grand Est (source : SRADDET Grand Est)

Les deux barres de diagramme présentées sur la figure ci-dessus sont, à gauche, la consommation d'énergie finale de 2012, et à droite, la consommation d'énergie finale projetée pour 2050. La réduction de moitié comparé à celle de 2012 est prévue. En proportion, les efforts sont ciblés sur le bâti résidentiel et le bâti tertiaire, et de manière moins marquée sur les autres secteurs : industrie, transport et agriculture.

L'objectif de réduction de la consommation d'énergie finale à l'échelle du SRADDET est ici exprimée à l'horizon 2050, et est comparé à la consommation enregistrée pour l'année 2012. La réduction de 55 % de la consommation finale fixée pour 2050 est majoritairement supportée par le secteur du bâti résidentiel. Les autres secteurs que sont le bâti tertiaire, l'industrie, le transport et l'agriculture, voient leur consommation d'énergie finale diminuer d'environ la moitié de leur consommation de 2012.

### Le Plan Climat Air-Énergie Territorial (PCAET) de Colmar Agglomération

Le PCAET est un outil de planification qui prend en compte l'ensemble de la problématique climat-air-énergie autour de plusieurs objectifs : la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), l'adaptation au changement climatique, la sobriété énergétique, la qualité de l'air, le développement du stockage du carbone et celui des énergies renouvelables.

Le Conseil Communautaire de Colmar Agglomération a acté par délibération, le 8 juin 2023, l'adoption de son plan climat-air-énergie territorial (PCAET) qui succédera le PCAET de Colmar datant de juillet 2017.

Le PCAET de Colmar Agglomération reprend les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de consommation énergétique aux horizons 2026, 2030 et 2050 du SRADDET Grand Est et les transpose en actions à mettre en place sur le territoire.

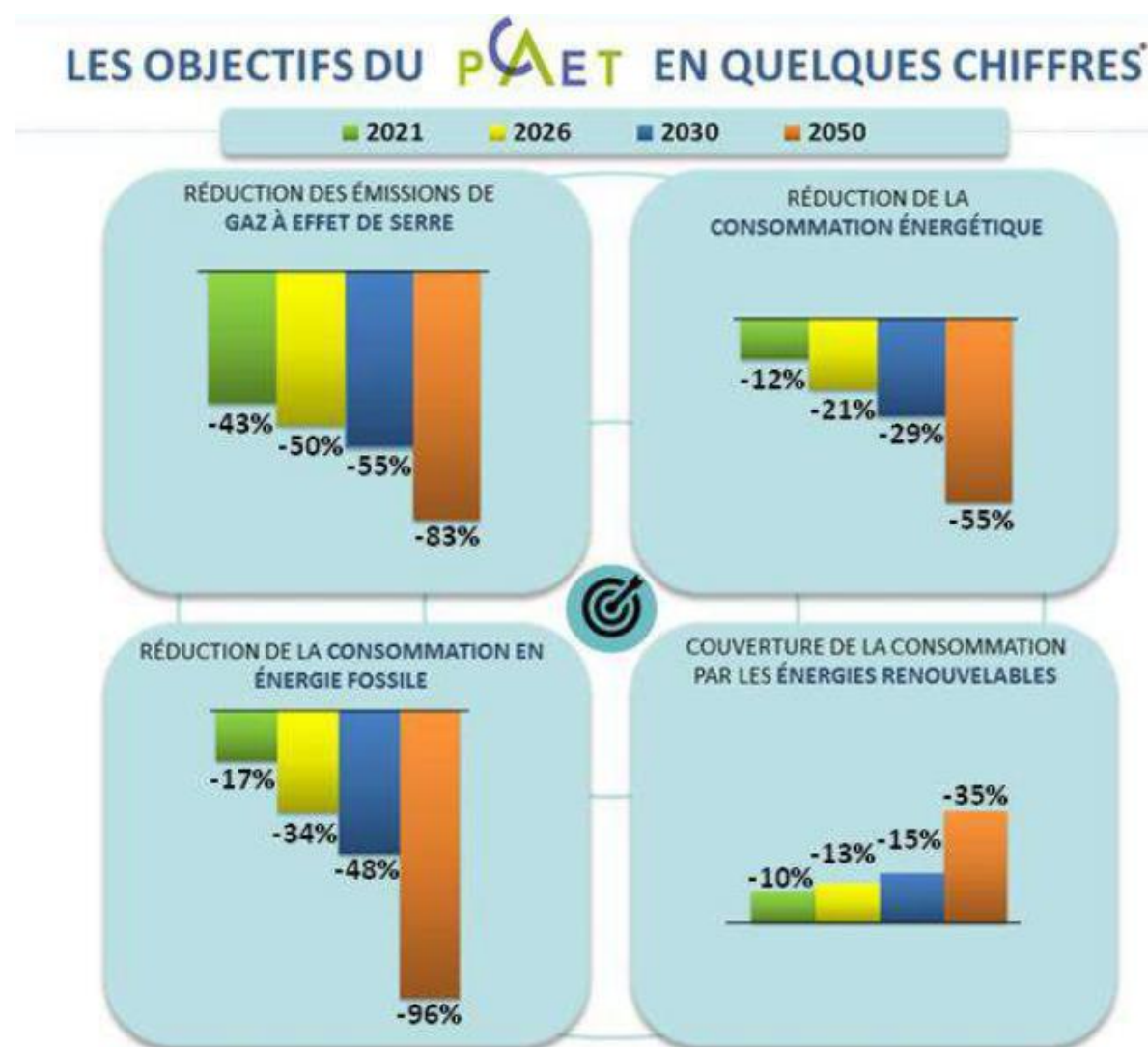


Figure 12 Objectifs de réduction des émissions de GES et des consommations énergétiques du PACET (PACET de Colmar agglomération, Février 2023)

Trois actions du PCAET concernent les transports et la mobilité, et contribuent à la réduction des émissions de GES sur le territoire :

- Action n° 4 : Améliorer et développer les transports en commun ;
- Action n° 5 : Faciliter l'usage des modes de transport doux et propres ;
- Action n° 6 : Lutter contre l'autosolisme.

Domaines	Unité	Diagnostic (2020)	2021	2026	2030	2050
<b>Consommations énergétiques et production d'énergies renouvelables</b>						
Consommation énergétique finale (/2012)	GWh	2 438	2 473	2 220	1 995	1 264
Production d'énergies renouvelables et de récupération	GWh	237	244	278	306	444
<b>Émissions de GES et de polluants atmosphériques</b>						
Émissions de GES (/2005)	kt CO <sub>2</sub> eq	397	352	308	278	105
Émissions de PM <sub>2,5</sub> (/2005)	tonnes	270,7	162,4	138,1	119,1	51,4
Émissions de NO <sub>x</sub> (/2005)	tonnes	2030,2	1035,4	771,5	568,4	365,4
Émissions de SO <sub>2</sub> (/2005)	tonnes	299,2	65,8	56,9	47,8	14,9
Émissions de COVNM (/2005)	tonnes	1531,9	827,2	750,6	674,0	444,2
Émissions de NH <sub>3</sub> (/2005)	tonnes	244,6	229,9	220,2	210,4	188,4

Figure 13 Objectifs globaux de réduction de Colmar Agglomération (source : PCAET de Colmar Agglomération, février 2023)

Les consommations énergétiques du territoire sont en baisse du fait de la forte diminution des consommations d'énergie liées au secteur industriel. Les secteurs du résidentiel et des transports routiers sont à la fois les plus consommateurs en énergie et les plus émetteurs de GES. On observe une baisse continue, à la fois des consommations énergétiques et des émissions de GES, depuis 2005, mais leur augmentation récente (depuis 2014) doit faire l'objet d'une vigilance particulière.

## 4.2. QUALITE DE L'AIR

### 4.2.1. Qualité de l'air dans le Grand Est

#### 4.2.1.1. Surveillance permanente de la qualité de l'air dans le Grand Est

##### ○ Réseau de surveillance

La surveillance permanente de la qualité de l'air dans la région Grand Est est réalisée par ATMO Grand Est, association disposant en 2024 de 67 stations de mesures, de moyens de mesure mobiles ou temporaires et d'outils de modélisation.

##### ○ Indice ATMO

ATMO Grand Est définit quotidiennement l'indice ATMO, qui agrège plusieurs polluants et délivre une indication globale de la qualité de l'air. Par ailleurs, un projet d'ouverture d'une station à Chaumont est en cours, afin de renforcer la surveillance dans une zone du Grand Est encore peu couverte.

#### A l'échelle de la Région Grand Est

Sur la Région Grand Est, en prenant en compte l'ensemble des agglomérations de plus de 100 000 habitants, les indices de qualité de l'air se répartissent avec une bonne majorité d'indices « bon » à « très bon » (76 %), une part de 16 % des indices « moyen », seulement 7 % d'indices « médiocre » et 1 % de « mauvais ».

Le bilan qualité de l'air Grand Est du rapport 2024 indique une stabilisation des moyennes annuelles en dioxyde d'azote due en partie notamment à la modernisation des véhicules et à l'augmentation des voitures électriques et hybrides rechargeables, qui représentent maintenant 3,4 % du parc automobile.

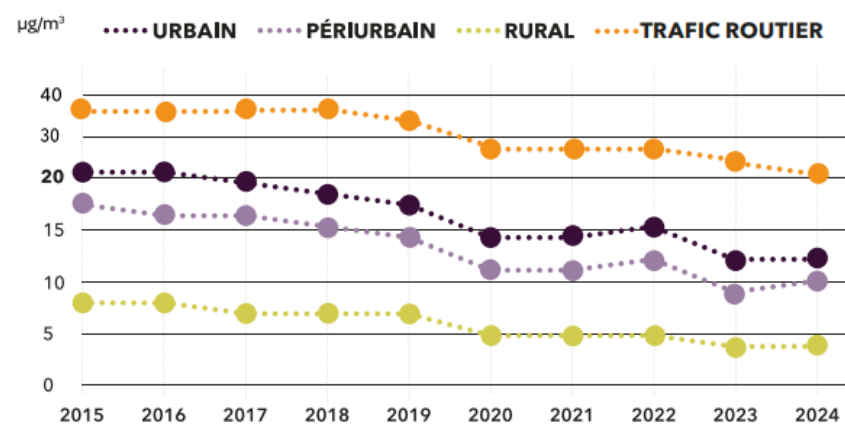


Figure 14 Évolution des moyennes annuelles en NO2 en situation de fond et sous influence du trafic routier (2015-2024) (Source : Atmo Grand Est)

Quant aux particules (PM10 et PM2,5), les niveaux sont restés globalement identiques à 2023. L'hiver doux et pluvieux a cependant limité les épisodes de pollution liés aux PM10.

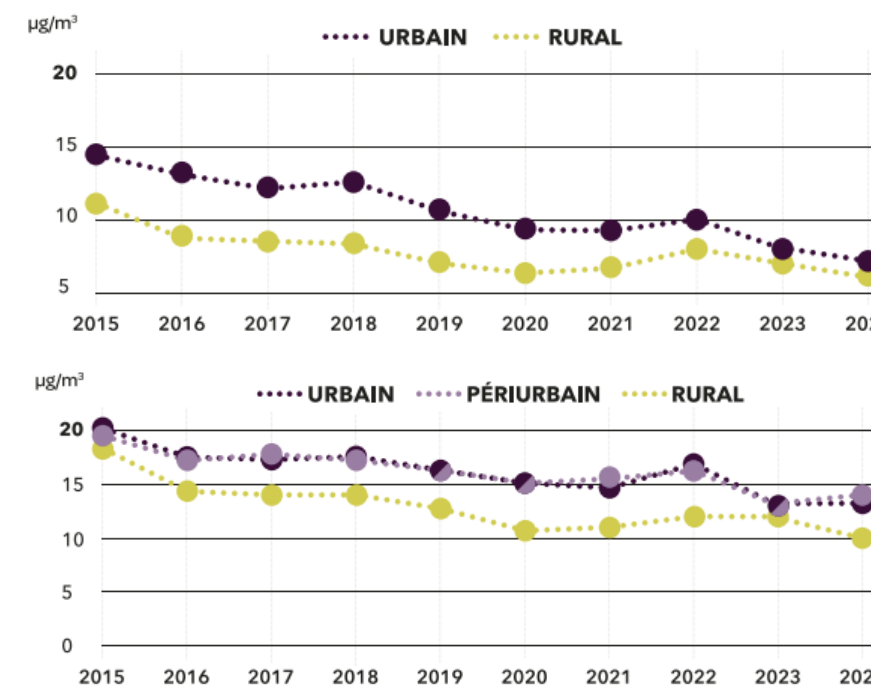


Figure 15 Évolution des moyennes annuelles en PM2,5 (en haut) et en PM10 (en bas) en situation de fond (2015-2024) (source : Atmo Grand Est)

L'ozone a été moins présent en 2024 grâce à un été pluvieux et peu ensoleillé. Cependant, au cours des dix dernières années, les niveaux moyens d'ozone ont augmenté entre autres en raison de la hausse des températures liée au changement climatique.

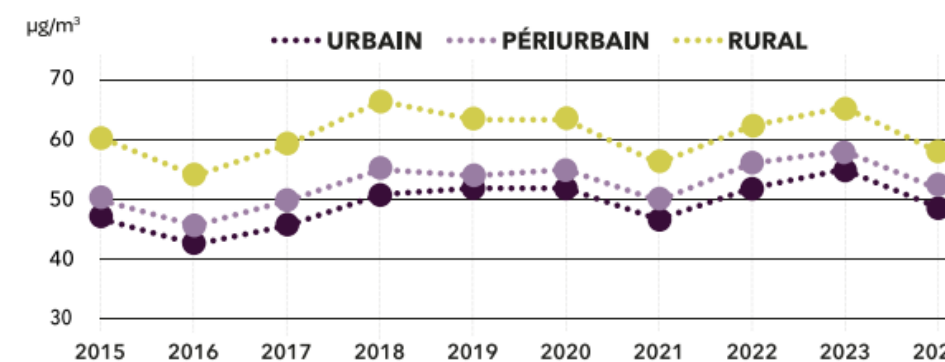
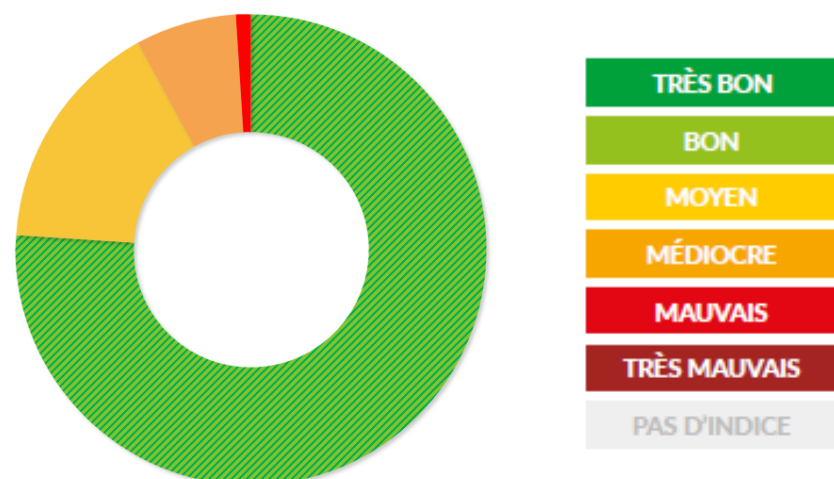


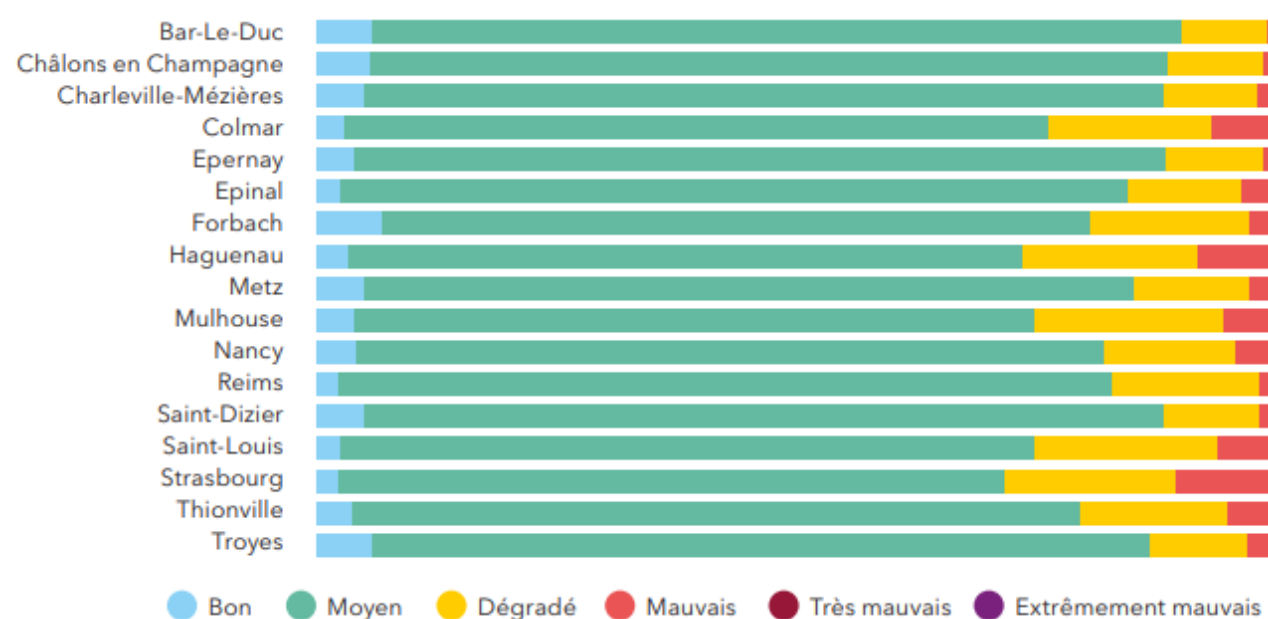
Figure 16 Évolution des moyennes annuelles en O3 en situation de fond (2015-2024) (source : Atmo Grand Est)

### A l'échelle de Colmar Agglomération

En 2022, la qualité de l'air dans l'agglomération de Colmar a été « très bonne » à « bonne » pendant 68 % de l'année, « moyenne » à « médiocre » 31 % et « mauvaise » 1 % du temps.



Répartition des indices ATMO en région Grand Est (source : ATMO Grand Est)



Bilan des indices de qualité de l'air sur les principales agglomérations du Grand Est en 2024 (source : ATMO Grand Est)

### Surveillance permanente dans l'agglomération de Colmar

Deux stations permettent un suivi de la qualité de l'air sur l'agglomération colmarienne :

- la station Colmar-Centre, qui est une station de type urbaine (station de fond urbain) ;
- la station Colmar-Sud, qui est une station de type péri-urbaine. Elle mesure les teneurs en ozone (station de fond rural).

En 2020, les Composés Organiques Volatils Non Méthaniques (COVNM) sont les plus émis sur Colmar Agglomération, représentant 39 % des émissions de polluants, il est suivi par le dioxyde d'azote (NOx) qui représentent 36 % des émissions de polluants. Viennent ensuite l'ammoniac (NH3) avec 11 %, les particules fines PM10 (7 %) et PM2.5 (5 %), et le dioxyde de soufre (SO2), quant à lui est peu émis sur le territoire (2 %).

Émissions de polluants sur le territoire de Colmar Agglomération en 2020		
COVNM	1 082 tonnes	39 %
Oxyde d'azote	1 001,2 tonnes	36 %
Ammoniac	316,9 tonnes	11 %
PM10	202,6 tonnes	7 %
PM2.5	136,9 tonnes	5 %
Dioxyde de soufre	51,8 tonnes	2 %

Figure 17 Répartition des émissions de polluants atmosphérique sur le territoire de CA en 2020 (PCAET, 2023)

#### 4.2.2. Émissions polluantes

##### ● Émissions polluantes régionales

###### Oxydes d'azote (NO et NO<sub>2</sub>)

Les deux sources principales d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) pour la Région Grand Est sont le transport routier et le secteur industriel, qui représentaient respectivement 35 % et 21 % des émissions totales en 2024.

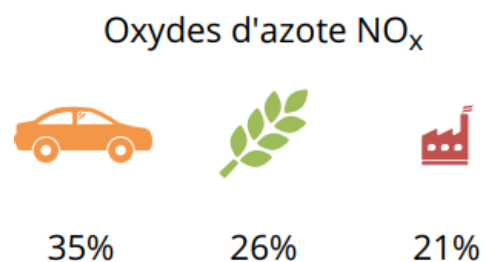


Figure 18 Contribution des différents secteurs d'activité aux émissions de NO<sub>x</sub> en région Grand Est en 2024 (source : ATMO Grand Est)

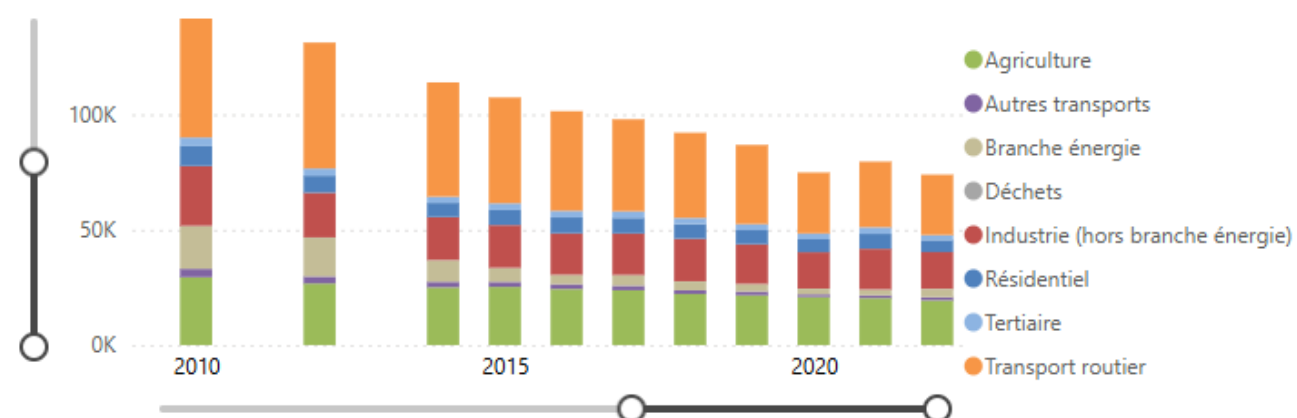


Figure 19 Évolution des émissions de NOx par secteur entre 2010-2022 pour le territoire CA (source : Atmo Grand-Est – Invent'Air 2024)

###### Particules en suspension (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>)

###### ● Particules PM<sub>10</sub>

Les deux sources principales de particules PM<sub>10</sub> (particules fines de diamètre inférieur à 10 micromètres) pour la région Grand Est sont l'agriculture et le secteur résidentiel/tertiaire, qui représentaient respectivement 39 % et 42 % des émissions totales en 2024. Une baisse de ces émissions a été observée entre 2005 et 2024.

###### ● Particules PM<sub>2,5</sub>

Les deux sources principales de particules PM<sub>2,5</sub> (particules fines de diamètre inférieur à 2,5 micromètres) pour la région Grand Est sont le secteur résidentiel/tertiaire et l'agriculture, qui représentaient respectivement 68 % et 15 % des émissions totales. Une légère baisse de ces émissions a été observée entre 2005 et 2022.

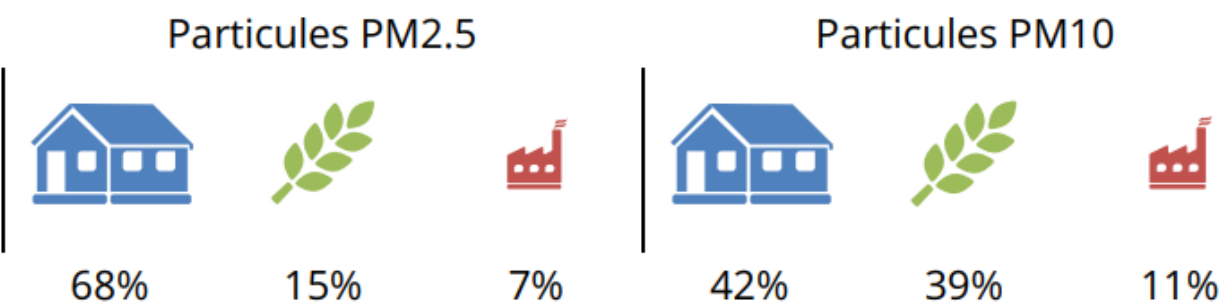


Figure 20 Contribution des différents secteurs d'activité aux émissions de PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub> en région Grand Est en 2024 (source : ATMO Grand Est)

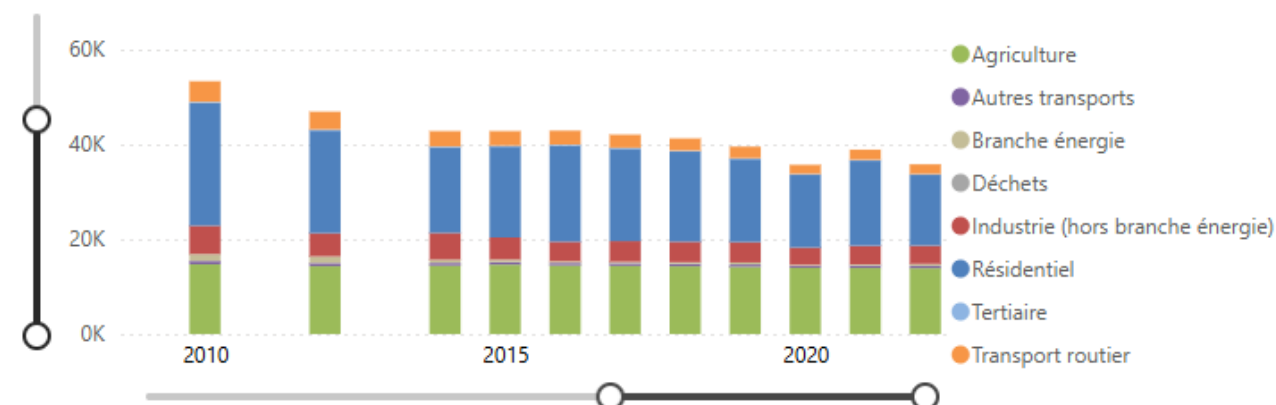


Figure 21 Évolution des émissions de PM<sub>10</sub> par secteur entre 2010-2022 pour le territoire CA (source : Atmo Grand-Est – Invent'Air 2024)

### Soufre (SO<sub>2</sub>)

Entre 2005 et 2022, les émissions de ce polluant ont été divisées par 5, on note toutefois une légère augmentation des émissions entre 2019 et 2020 (+ 16 %). Néanmoins, au regard des niveaux d'émissions et de la transition qui s'opère, les niveaux de dioxyde de soufre devraient atteindre les objectifs de réduction à court, moyen et long terme.

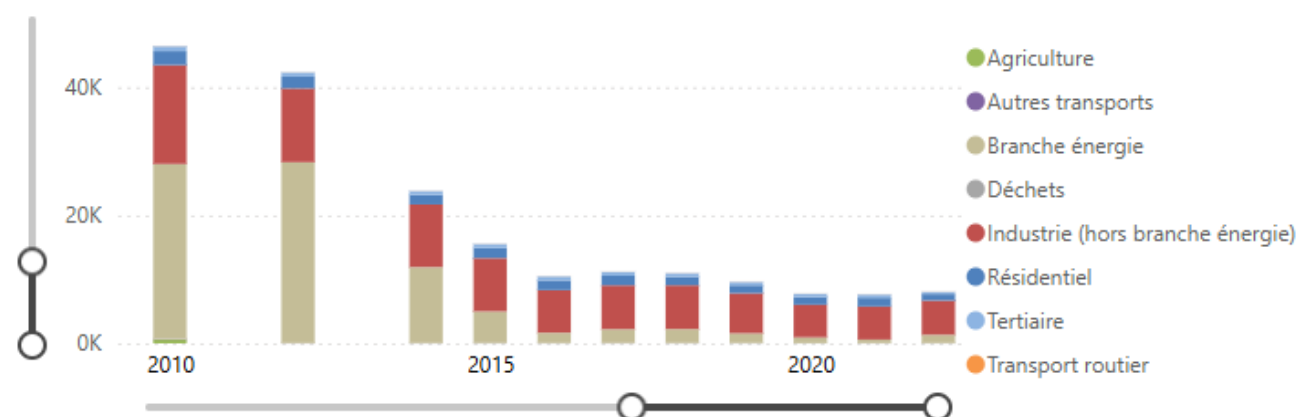


Figure 22 Évolution des émissions SO<sub>2</sub> par secteur entre 2010-2022 pour le territoire CA (source : Atmo Grand-Est – Invent'Air 2024)

Concernant les sources d'émissions du dioxyde de soufre, elles sont en grande majorité issues des produits pétroliers (73 %). Cette source principale, comme toutes les autres, a fortement diminué (- 87 %), entre 2005 et 2020. Les émissions issues des énergies renouvelables, des énergies non renouvelables et de bois-énergie ont quant à elle augmenté, respectivement de 63 %, 62 % et 27 %.

### Ozone

L'ozone est un polluant qui se forme à partir d'autres polluants (oxydes d'azote et composés organiques volatils) sous l'action du rayonnement solaire.

Sur la période 2017-2019, les secteurs ayant les niveaux les plus élevés se trouvent à l'Est de la région et concernent principalement les départements de la Moselle, de la Meurthe-et-Moselle, du Bas-Rhin et du Haut-Rhin.

### Émissions polluantes sur l'agglomération de Colmar

Les 2 principaux polluants atmosphériques émis sur le territoire de Colmar Agglomération sont les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM)<sup>3</sup>, suivi de l'ammoniac (NH<sub>3</sub>) et particules fines (PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>).

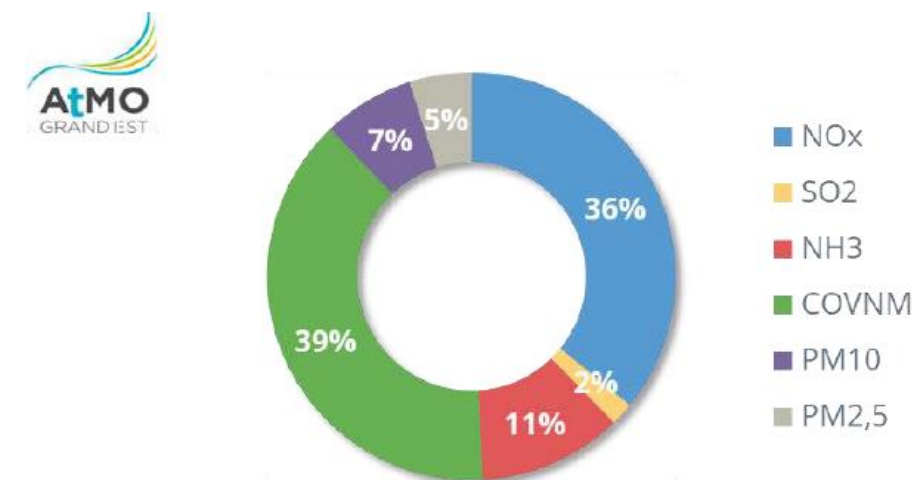


Figure 23 Répartition des émissions de polluants atmosphériques en 2020 (source : Synthèse du diagnostic du PCAET de Colmar Agglomération, février 2023)

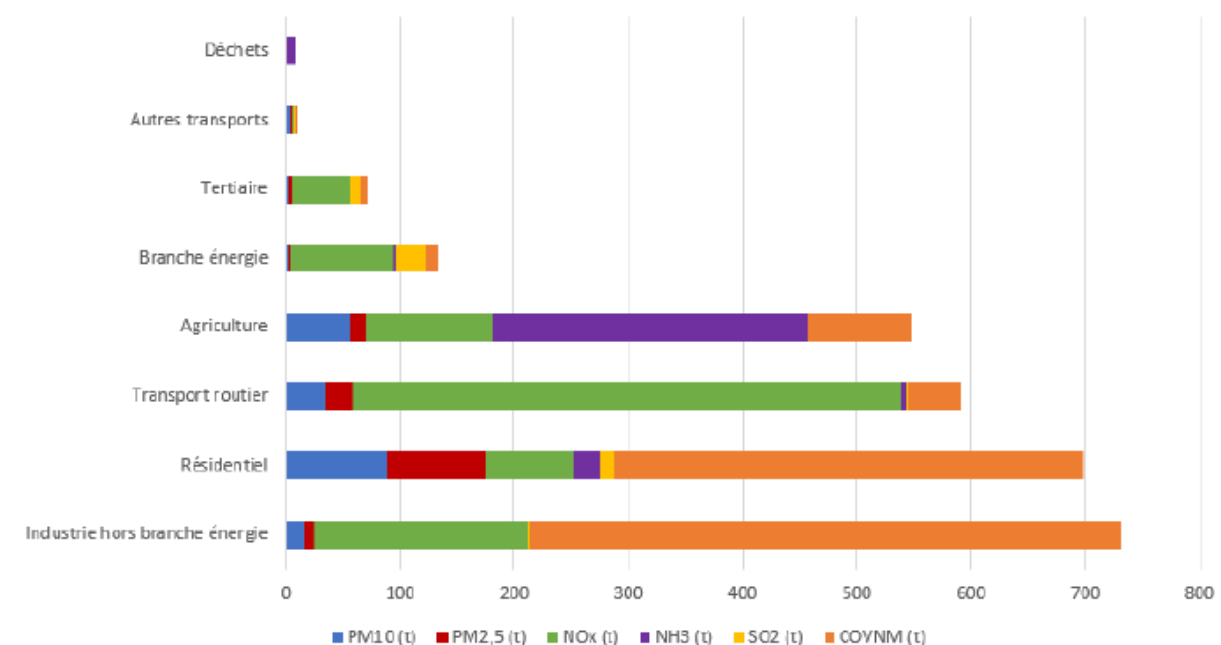


Figure 24 Émissions de polluants atmosphériques par secteur en 2020 (source : Synthèse du diagnostic du PCAET de Colmar Agglomération, février 2023)

<sup>3</sup> Les COVNM peuvent agir comme des précurseurs dans l'apparition d'ozone.

**L'oxyde d'azote (NOx), provenant aux 2/3 des transports routiers** et les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), émis majoritairement par les secteurs résidentiel et l'industrie (hors branche énergie), représentent à eux seuls 75 % des émissions de polluants sur le territoire. **Les émissions d'oxyde d'azote sont plutôt orientées à la baisse en lien avec le renouvellement du parc routier, mais cet effet bénéfique est en partie contrebalancé par une augmentation du kilométrage parcouru.**

Les émissions des six polluants susmentionnés sont en baisse depuis 2005 à l'exception de l'ammoniac (NH<sub>3</sub>), en hausse de 30 % et émis à 87 % par le secteur agricole (épandage d'urée). Il convient de souligner que la combinaison d'ammoniac et d'oxyde d'azote, issu du trafic routier, est responsable d'épisodes de pollutions aux particules.

Bien que globalement en baisse depuis 2005, les émissions de particules PM<sub>10</sub> (particules fines de diamètre inférieur à 10 micromètres) et PM<sub>2,5</sub> (particules fines de diamètre inférieur à 2,5 micromètres) sont en augmentation entre 2019 et 2020 dans le secteur branche énergie. Le transport routier représente, quant à lui, le troisième secteur d'émissions avec 17 % des PM<sub>10</sub> et 18 % des PM<sub>2,5</sub>.

Les émissions de particules PM<sub>10</sub> (particules fines de diamètre inférieur à 10 micromètres) et PM<sub>2,5</sub> (particules fines de diamètre inférieur à 2,5 micromètres) sont en baisse depuis 2005. Le transport routier représente, quant à lui, le deuxième secteur d'émissions avec 17 % des PM<sub>10</sub> et 18 % des PM<sub>2,5</sub>. Depuis 2014 on constate globalement une baisse des émissions des polluants atmosphériques à l'exception du dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), de l'ammoniac (NH<sub>3</sub>) et des composés organiques volatils non méthaniques (COVNM).

Depuis 2014 une reprise des émissions de polluants atmosphériques est constatée, à l'exception du dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>), émis principalement par la combustion de fioul lourd et de charbon.

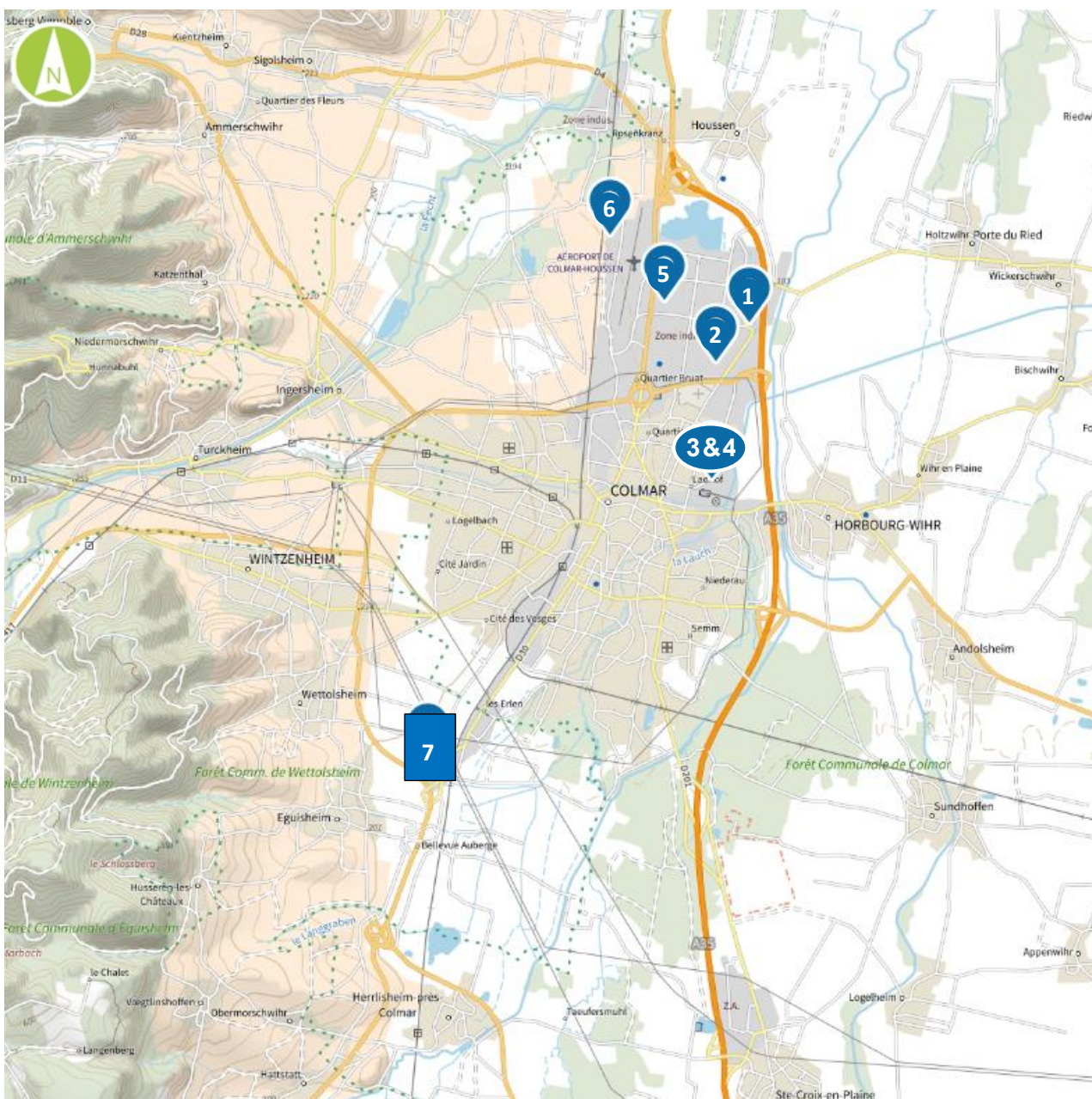
Le transport routier est responsable de quasiment 2/3 des émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et participe également à la diffusion de particules fines (PM<sub>2,5</sub> et PM<sub>10</sub>) dont les émissions sont en partie non liées à l'énergie (usure des pneumatiques et des plaquettes de frein) et des COVNM.

#### 4.2.3. Sources d'émissions dans l'agglomération de Colmar

10 sources d'émissions industrielles, recensées au titre des émissions dans l'air, sont situées sur le territoire de Colmar Agglomération. Elles sont résumées dans le tableau ci-après et localisées sur le plan suivant.

Numéro	Nom	Commune	Activité	Principaux polluants recensés
1	SITDCE - CENTRE DE VALORISATION ENERGETIQUE 174 rue du Ladhoff 68000 Colmar	Colmar	Traitement et élimination des déchets non dangereux	Dioxyde de carbone (CO <sub>2</sub> )
2	LIEBHERR FRANCE SAS 2 AVENUE JOSEPH REY 68005 Colmar	Colmar	Fabrication de machines pour l'extraction ou la construction	Composés organiques volatils non méthaniques (COVNM)
3	FREUDENBERG PERFORMANCE MATERIALS 20 RUE AMPERE 68000 Colmar	Colmar	Fabrication de non-tissés, sauf habillement	Composés issus de la chimie organique (aldéhyde formique, alcool méthylique, acétaldéhyde, ...)
4	KERMEL 20 RUE AMPERE 68000 Colmar	Colmar	Fabrication de fibres artificielles ou synthétiques	Composés organiques volatils non méthaniques (COVNM)
5	CAPSUGEL 10 RUE TIMKEN 68000 Colmar	Colmar	Activités manufacturières	Hydrofluorocarbures (HFC)
6	LIEBHERR Component Colmar (COC) 49 rue Frédéric HARTMANN 68025 Colmar	Colmar	Fabrication de moteurs et turbines, à l'exception des moteurs d'avions et de véhicules	Oxydes d'azote (NO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> )
7	RICOH INDUSTRIE France 144 RTE DE ROUFFACH 68920 Wettolsheim	Wettolsheim	Fabrication d'ordinateurs et d'équipements périphériques	Composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), hydrochlorofluorocarbures (HCFC)

**Figure 25** Établissements inscrits au registre des émissions polluantes dans l'air sur le territoire de Colmar Agglomération (source : Géorisques – données 2021)



**Figure 26** Sources d'émissions polluantes dans l'air sur le territoire de Colmar Agglomération (source : Inventaire Registre des Emissions Polluantes (IREP) – Géorisques – données 2021)

Au-delà de ces sources industrielles, les trafics routiers et le secteur résidentiel / tertiaire constituent les principales sources d'émissions de polluants atmosphériques sur le territoire.

#### 4.2.4. Situation de Colmar Agglomération au regard de la réglementation

Sur le territoire de Colmar Agglomération, les moyennes annuelles sont inférieures au seuil de qualité pour tous les polluants depuis 2002. Ceci traduit un air globalement de bonne qualité.

Toutefois, l'air peut s'avérer être ponctuellement d'une qualité inférieure au niveau de recommandation, ce qui nécessite l'information de la population. C'est notamment le cas pour les particules (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) et l'ozone, comme les données de qualité de l'air issues des bilans annuels de la qualité de l'air élaborés par Atmo Grand-Est, permettent de le constater :

**Tableau 1** Moyenne annuelle de concentration des polluants dans l'air (source : Atmo Grand Est)

Polluant mesuré	Station	Objectif qualité	2007	2009	2011	2013	2015	2017	2019	2021	2023
<b>S02</b>	Colmar centre	50 µg/m <sup>3</sup>	6	3	5	2	0	2	1	1	1
<b>PM10</b>	Colmar centre	30 µg/m <sup>3</sup>	30	26	23	23	21	17	16	14	12
<b>NO2</b>	Colmar centre	40 µg/m <sup>3</sup>	33	33	30	30	30	19	29	21	19
<b>O3</b>	Colmar Sud	120 µg/m <sup>3</sup>	49	49	47	49	52	49	54	50	59
<b>Benzène</b>	Colmar centre	2 µg/m <sup>3</sup>	2	1,5	1,3	1,2	/	0,77	0,9	0,6	/

**Tableau 2** Nombre de jours de dépassement des normes de qualité (Atmo Grand Est)

Polluant	2007	2009	2011	2013	2015	2017	2019	2021	2023
<b>O3 &gt; 180 µg/m<sup>3</sup></b>	1	1	2	1	6	0	0	0	0
<b>Particules &gt; 50 µg/m<sup>3</sup> (moyenne sur 24h)</b>	37	25	22	17	9	12	1	5	4
<b>NO2 &gt; 200 µg/m<sup>3</sup> (moyenne sur 24h)</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0

#### 4.2.5. Les engagements du territoire en matière de pollution atmosphérique

##### Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Grand Est Territoires

Le SRADDET Grand Est Territoires décline les objectifs européens et nationaux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), de consommations d'énergie et de qualité de l'air, à l'échelle régionale.

On mentionnera tout particulièrement l'objectif suivant du SRADDET Grand Est et relatif aux émissions polluantes atmosphériques :

Objectif 15 – « Améliorer la qualité de l'air, enjeu de santé publique ».

Cet objectif du SRADDET engage la région à respecter les lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) d'ici 2030 sur la concentration en particules fines et ultrafines, ainsi que sur la réduction à la source des émissions de polluants.

Cet engagement se traduit par les objectifs présentés ci-après.

##### Objectifs par secteurs d'activités

téqCO <sub>2</sub>	Scénario GE 2030/2014	Scénario GE 2050/2014
Résidentiel	-40%	-90%
Tertiaire	-30%	-68%
Agriculture	-56%	-66%
Transport	-30%	-68%
Industrie (dont GES non liés à l'énergie)	-57%	-81%
Déchets	-12%	-22%

Figure 27 Trajectoires de réduction des émissions de GES par secteur (source : SRADDET Grand Est)

##### Objectifs par type de polluant

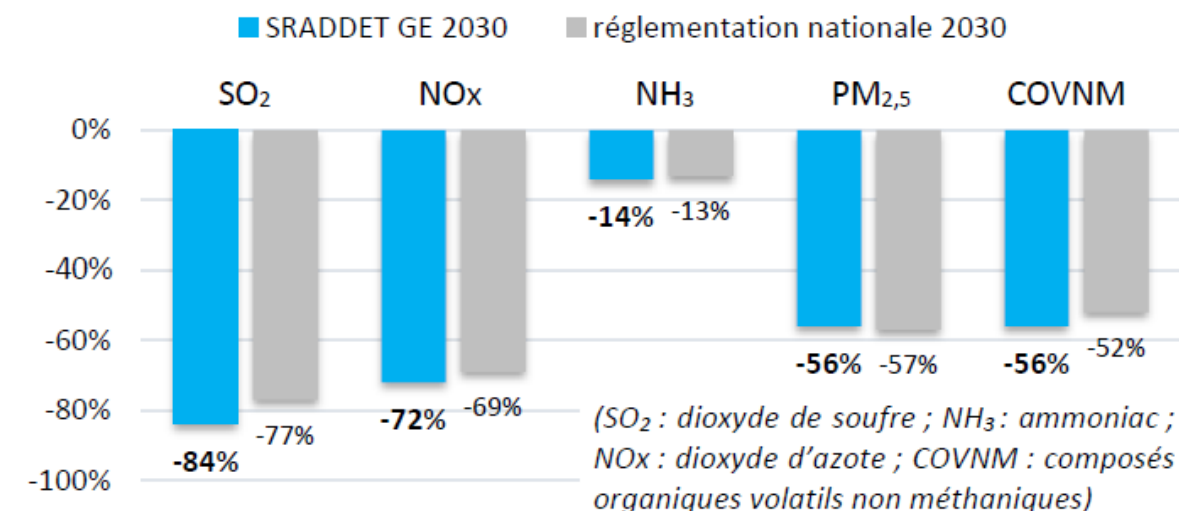


Figure 28 Objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques du SRADDET Grand Est Territoires (source : SRADDET Grand Est)

OBJECTIFS QUANTITATIFS DE REDUCTION DES EMISSIONS DE POLLUANTS ATMOSPHERIQUES (par rapport à 2005)				
	2021	2026	2030	2050
SO <sub>2</sub>	-78%	-81%	-84%	-95%
NO <sub>x</sub>	-49%	-62%	-72%	-82%
NH <sub>3</sub>	-6%	-10%	-14%	-23%
PM <sub>2,5</sub>	-40%	-49%	-56%	-81%
COVNM	-46%	-51%	-56%	-71%

Figure 29 Paliers à atteindre en 2021 et 2026 avant atteinte des objectifs 2030 et 2050 du SRADDET Grand Est Territoires (source : SRADDET Grand Est)

### Le Plan Air-Climat-Energie Territorial (PCAET) de Colmar Agglomération

Le PCAET de Colmar Agglomération porte une démarche collective autour de plusieurs objectifs : la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), l'adaptation au changement climatique, la sobriété énergétique, la qualité de l'air, ainsi que le développement des énergies renouvelables.

Il s'organise autour de 9 objectifs stratégiques et opérationnels :

- réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
- renforcement du stockage de carbone sur le territoire, notamment dans la végétation, les sols et les bâtiments ;
- maîtrise de la consommation d'énergie finale ;
- production et consommation des énergies renouvelables, valorisation des potentiels d'énergies de récupération et de stockage ;
- livraison d'énergies renouvelables et de récupération par les réseaux de chaleur ;
- productions bio sourcées à usages autres qu'alimentaires ;
- réduction des émissions de polluants atmosphériques et de leur concentration ;
- évolution coordonnée des réseaux énergétiques ;
- adaptation au changement climatique.

Ce document reprend les objectifs de réduction des émissions de polluants aux horizons 2026, 2030 et 2050 du SRADDET et les transpose en actions à mettre en place sur le territoire.

**3 actions du PCAET concernent les transports et la mobilité, et contribuent à l'objectif de réduction des émissions polluantes sur le territoire :**

- **Action n° 4 : Améliorer et développer les transports en commun ;**
- **Action n° 5 : Faciliter l'usage des modes de transport doux et propres ;**
- **Action n° 6 : Lutter contre l'autosolisme.**

	Objectif de réduction des émissions de polluants atmosphériques <b>pour 2026</b> (en t/an)					
	PM10	PM2,5	NOx	SO <sub>2</sub>	COVNM	NH <sub>3</sub>
Résidentiel	80,4	87,2	60,0	14,0	284,5	15,6
Tertiaire	2,4	2,4	39,0	10,7	3,9	0,3
Transport routier	31,2	24,5	370,1	1,2	30,9	4,0
Autres transports	2,8	1,1	3,0	0,3	1,0	0,1
Agriculture	51,4	13,6	85,7	0,1	63,6	191,6
Déchets	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,7
Industrie hors branche énergie	15,0	8,0	143,6	2,0	359,1	0,2
Industrie branche énergie	1,5	1,3	70,1	28,7	7,6	1,8
<b>Plafonds d'émissions</b>	<b>184,7</b>	<b>138,1</b>	<b>771,5</b>	<b>56,9</b>	<b>750,6</b>	<b>220,2</b>

Figure 30 Objectifs détaillés de réduction des émissions polluantes sur le territoire de Colmar Agglomération pour 2026 (source : PCAET de Colmar Agglomération, février 2023)

	Objectif de réduction des émissions de polluants atmosphériques <b>pour 2030</b> (en t/an)					
	PM10	PM2,5	NOx	SO <sub>2</sub>	COVNM	NH <sub>3</sub>
Résidentiel	69,3	75,2	44,2	11,7	255,4	14,9
Tertiaire	2,0	2,1	28,7	9,0	3,5	0,3
Transport routier	26,9	21,1	272,7	1,0	27,8	3,8
Autres transports	2,4	1,0	2,2	0,3	0,9	0,1
Agriculture	44,4	11,7	63,1	0,1	57,1	183,1
Déchets	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,4
Industrie hors branche énergie	13,0	6,9	105,8	1,7	322,5	0,2
Industrie branche énergie	1,3	1,1	51,6	24,1	6,8	1,7
<b>Plafonds d'émissions</b>	<b>159,4</b>	<b>119,1</b>	<b>568,4</b>	<b>47,8</b>	<b>674</b>	<b>210,4</b>

Figure 31 Objectifs détaillés de réduction des émissions polluantes sur le territoire de Colmar Agglomération pour 2030 (source : PCAET de Colmar Agglomération, février 2023)

	Objectif de réduction des émissions de polluants atmosphériques <b>pour 2050</b> (en t/an)					
	PM10	PM2,5	NOx	SO <sub>2</sub>	COVNM	NH <sub>3</sub>
Résidentiel	29,9	32,4	28,4	3,7	168,3	13,3
Tertiaire	0,9	0,9	18,5	2,8	2,3	0,3
Transport routier	11,6	9,1	175,3	0,3	18,3	3,4
Autres transports	1,1	0,4	1,4	0,1	0,6	0,1
Agriculture	19,2	5,1	40,6	0,0	37,6	163,9
Déchets	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,7
Industrie hors branche énergie	5,6	3,0	68,0	0,5	212,5	0,2
Industrie branche énergie	0,5	0,5	33,2	7,5	4,5	1,5
<b>Plafonds d'émissions</b>	<b>68,8</b>	<b>51,4</b>	<b>365,4</b>	<b>14,9</b>	<b>444,2</b>	<b>188,4</b>

Figure 32 Objectifs détaillés de réduction des émissions polluantes sur le territoire de Colmar Agglomération pour 2050 (source : PCAET de Colmar Agglomération, février 2023)

La surveillance permanente de la qualité de l'air par ATMO Grand Est et son indice ATMO montrent une qualité de l'air globalement bonne. Aucun dépassement des valeurs réglementaires en moyenne annuelle n'est observé. Cependant des dépassements ponctuels sont relevés, notamment pour les particules fines et l'ozone. Une vigilance doit également être portée aux oxydes d'azote et aux COVNM à l'échelle de l'agglomération. Les secteurs des transports routiers et du résidentiel sont principalement responsables des émissions polluantes, mais sont globalement en baisse ces dernières années. 7 entreprises sources de polluants atmosphériques sont recensées sur le territoire de Colmar Agglomération.

A l'échelle nationale, comme à l'échelle régionale et locale, des engagements et objectifs ont été fixés en matière d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des émissions polluantes. Ces éléments concernent tous les territoires, et portent des objectifs qui vont au-delà du simple respect de la réglementation (obligation d'amélioration de la qualité de l'air).

### 4.3. ORGANISATION DU TERRITOIRE DE COLMAR AGGLOMERATION

#### ● Populations communales

Ce paragraphe a pour objet d'évaluer les cibles potentielles des émissions polluantes situées dans le domaine d'étude.

La densité moyenne de population de l'ensemble des communes de Colmar Agglomération est de 476 habitants au km<sup>2</sup>, plus de deux fois supérieure à la densité moyenne dans le Haut-Rhin qui était de 217 habitants par km<sup>2</sup> en 2021.

Commune	Densité (hab/km <sup>2</sup> )
Andolsheim	194
Bischwihr	356
Colmar	1047
Fortschwihr	252
Herrlisheim-près-Colmar	245
Horbourg-Wihr	674
Houssen	350
Ingersheim	639
Jepsheim	54
Muntzenheim	203
Niedermorschwihr	171
Porte du Ried (regroupement des communes de Holtzwihr et de Riedwihr)	158
Sainte-Croix-en-Plaine	120
Sundhoffen	156
Turckheim	237
Walbach	175
Wettolsheim	204
Wickerschwihr	326
Wintzenheim	435
Zimmerbach	381
<b>MOYENNE</b>	<b>476</b>

Figure 33 Densité de population des communes de Colmar Agglomération (source : INSEE – Populations légales 2022)

Les populations des communes regroupées au sein de Colmar Agglomération sont données dans le tableau ci-après.

Commune	Population (nombre d'habitants)
Andolsheim	2 255
Bischwihr	1 144
Colmar	69 756
Fortschwihr	1 208
Herrlisheim-près-Colmar	1 887
Horbourg-Wihr	6 352
Houssen	2 350
Ingersheim	4 755
Jepsheim	1 406
Muntzenheim	1 320
Niedermorschwihr	573
Porte du Ried (regroupement des communes de Holtzwihr et de Riedwihr)	1 882
Sainte-Croix-en-Plaine	3 095
Sundhoffen	1 957
Turckheim	3 911
Walbach	957
Wettolsheim	1 809
Wickerschwihr	741
Wintzenheim	8 261
Zimmerbach	862
<b>SOMME</b>	<b>116 521</b>

Figure 34 Population des communes de Colmar Agglomération (source : INSEE – Populations légales 2022)

#### ● Évolution de la population

Depuis 2015, la population de moins de 30 ans diminue (-7% en 6 ans) contrairement aux personnes de plus de 60 ans (+13% en 6 ans). En 2021 les moins de 30 ans représentent 34% de la population alors que 6 ans auparavant cette tranche d'âge correspondait à 36%, à l'inverse les plus de 60 ans représentent en 2021 28% de la population de l'agglomération alors qu'elle n'était de 24% en 2015.

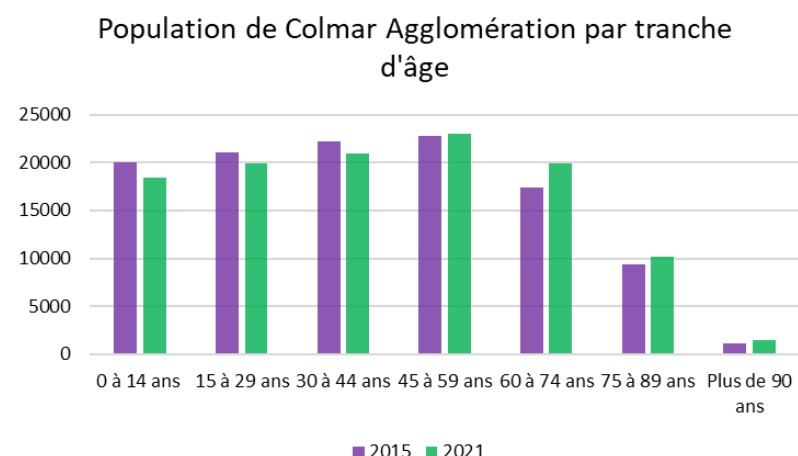


Figure 35 Population par tranche d'âge (Source : INSEE)

### Offre de transport en commun existante

On dénombre aujourd'hui trois offres de transport ferroviaire à savoir la connexion Ligne à Grande Vitesse (LGV) Est et Rhin Rhône, les deux Lignes de Train Express Régionale Strasbourg – Mulhouse – Bâle (TER 200) et la ligne Colmar-Metzeral. Il y a également une offre bus de la Région Grand-Est avec 15 lignes de bus régulières ainsi que des lignes pour les scolaires.

Enfin, il y a l'offre de Transport Urbain TRACE qui permet un maillage plus précis du territoire, proposant 7 lignes régulières depuis septembre 2024 où un nouveau réseau a été mis en place, un service à la demande et un service pour les personnes à mobilité réduite, ainsi qu'une Navette Cœur de ville.

### Emplois et activités économiques

#### Les emplois concentrés dans Colmar

Colmar Agglomération compte près de 54 310 emplois dans la zone en 2021. À l'échelle de la Collectivité Européenne d'Alsace, les emplois de Colmar Agglomération représentent 8% des emplois dans la collectivité. Ils se concentrent principalement dans Colmar, 78% des emplois de l'Agglomération s'y trouvent. 8 communes concentrent 95,6% des emplois de Colmar Agglomération à savoir Colmar, Wintzenheim, Sainte-Croix-en-Plaine, Wettolsheim, Horbourg-Wihr, Turckheim, Houssen et Ingersheim.

#### Les établissements

On compte près de 10 000 établissements dans Colmar Agglomération (7% des établissements de la CEA). Plus précisément, il y a un nombre important d'établissement dans le secteur du Commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration (31,8%) suivi par les activités spécialisées et de services administratifs et de soutien (17,5%) et l'administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale représentent 14,6%.

Tableau 3 Activités marchandes hors agriculture. Source : Insee, Répertoire des entreprises et des établissements (Sirene) en géographie au 01/01/2021

	Nombre	%
<b>Ensemble</b>	<b>9980</b>	<b>99,9</b>
Industrie manufacturière, industries extractives et autres	605	6,1
Construction	1038	10,4
Commerce de gros et de détail, transports, hébergement et restauration	3174	31,8
Information et communication	207	2,1
Activités financières et d'assurance	434	4,3
Activités immobilières	499	5
Activités spécialisées, scientifiques et techniques et activités de services administratifs et de soutien	1751	17,5
Administration publique, enseignement, santé humaine et action sociale	1462	14,6
Autres activités de services	810	8,1

On note également des filières encore trop sous-valorisées comme par exemple l'agriculture. Le tourisme se retrouve sur la ligne des commerces. Le tourisme va de pair avec une politique de déplacements et des transports en faveur de l'accueil touristique, notamment sur certains points stratégiques tel que le centre historique de Colmar, Turckheim.

### Pratiques de déplacements

En l'absence d'une enquête spécifique aux déplacements, récente, les données du recensement de l'INSEE nous donnent une première grille de lecture quant au choix du mode de déplacement dans le cadre des flux domicile – travail. La voiture personnelle reste le mode de transport le plus utilisé à hauteur de 72% en moyenne pour les déplacements domicile-travail dans Colmar Agglomération. Pour rappel en France, la part modale de la voiture pour ce type de déplacement est de 70,4%.

La marche et les transports en commun viennent en seconde et troisième position avec 8,55% et 8,42%.

Sur la commune de Colmar les modes actifs et les transports en commun sont plus utilisés. A l'inverse en moyenne sur les autres communes de l'agglomération, la part de la voiture augmente au détriment des modes actifs et transports en commun.

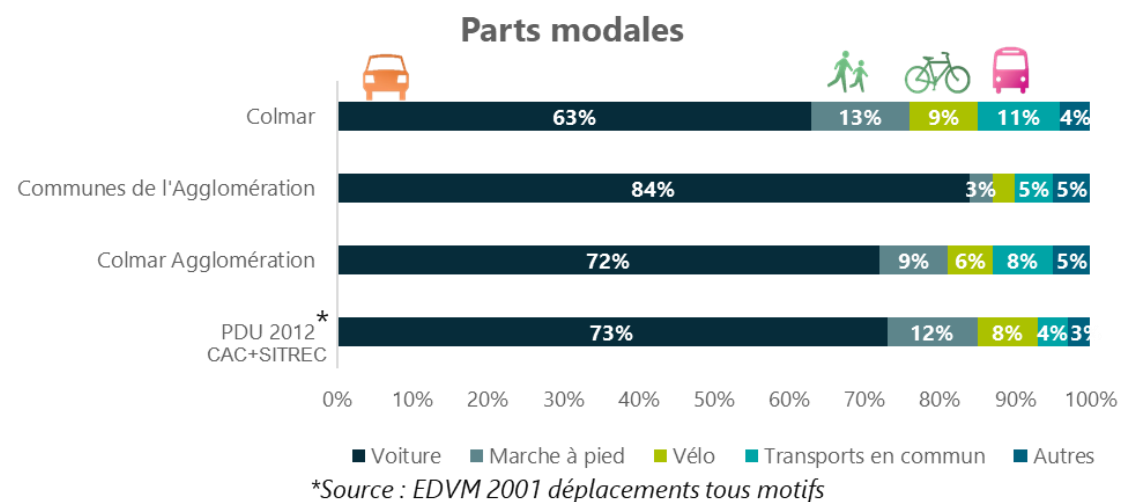


Figure 36 Parts modales domicile-travail Colmar Agglomération (INSEE 2018)

La voiture reste le mode privilégié depuis plusieurs années, la tendance est même légèrement à la hausse (avec plus 3 points depuis 2006). Le transport en commun reste constant, par contre la marche à pied et le vélo ont tendance à diminuer pour les trajets domicile-travail. Le constat global est tout de même une stabilité des parts modales sur les douze dernières années. L'analyse des données post-crise sanitaire permettra dans l'avenir de mesurer d'éventuels impacts et leur inscription dans la durée.

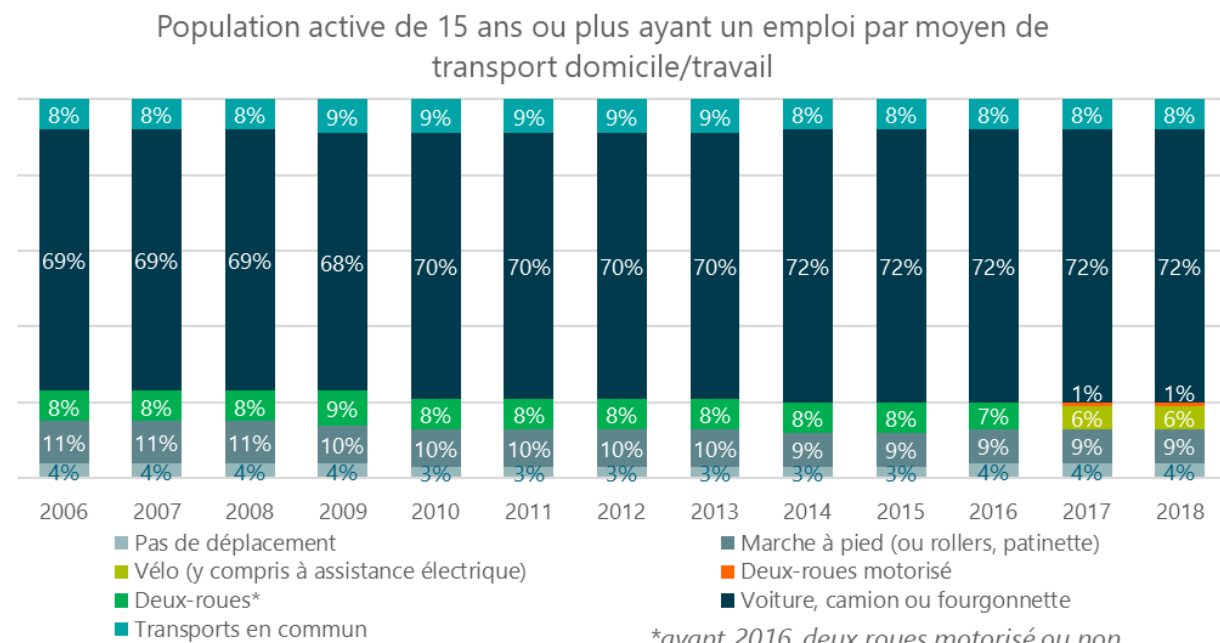


Figure 37 Évolution des parts modales domicile-travail sur Colmar Agglomération (INSEE 2006-2018)

## ○ Réseau de modes de transport actifs

### ■ Aménagements cyclables

A l'échelle de l'agglomération de nombreux aménagements cyclables existent. Ces aménagements sont plus ou moins qualitatifs. Colmar a initié depuis quelques années l'aménagement d'une typologie d'aménagement cyclable surélevée par rapport à la chaussée. Les voies vertes ainsi que les voies partagées vélo/tracteur permettent la pratique du vélo de manière plus sécurisée.

Cependant dans la quasi-totalité des communes des trottoirs sont identifiés comme lieu de circulation des cycles, ce qui engendre des conflits d'usage sur un espace restreint entre les vélos, piétons, PMR, poussettes et des poubelles.



Aménagement Rue de l'Est



Véloroute du canal du Rhône au Rhin



Rue de Sundhoffen \_Andolsheim



Rue Clémenceau – Wintzenheim

Photos terrain : Aménagements vélos. Source : EGIS juillet 2021

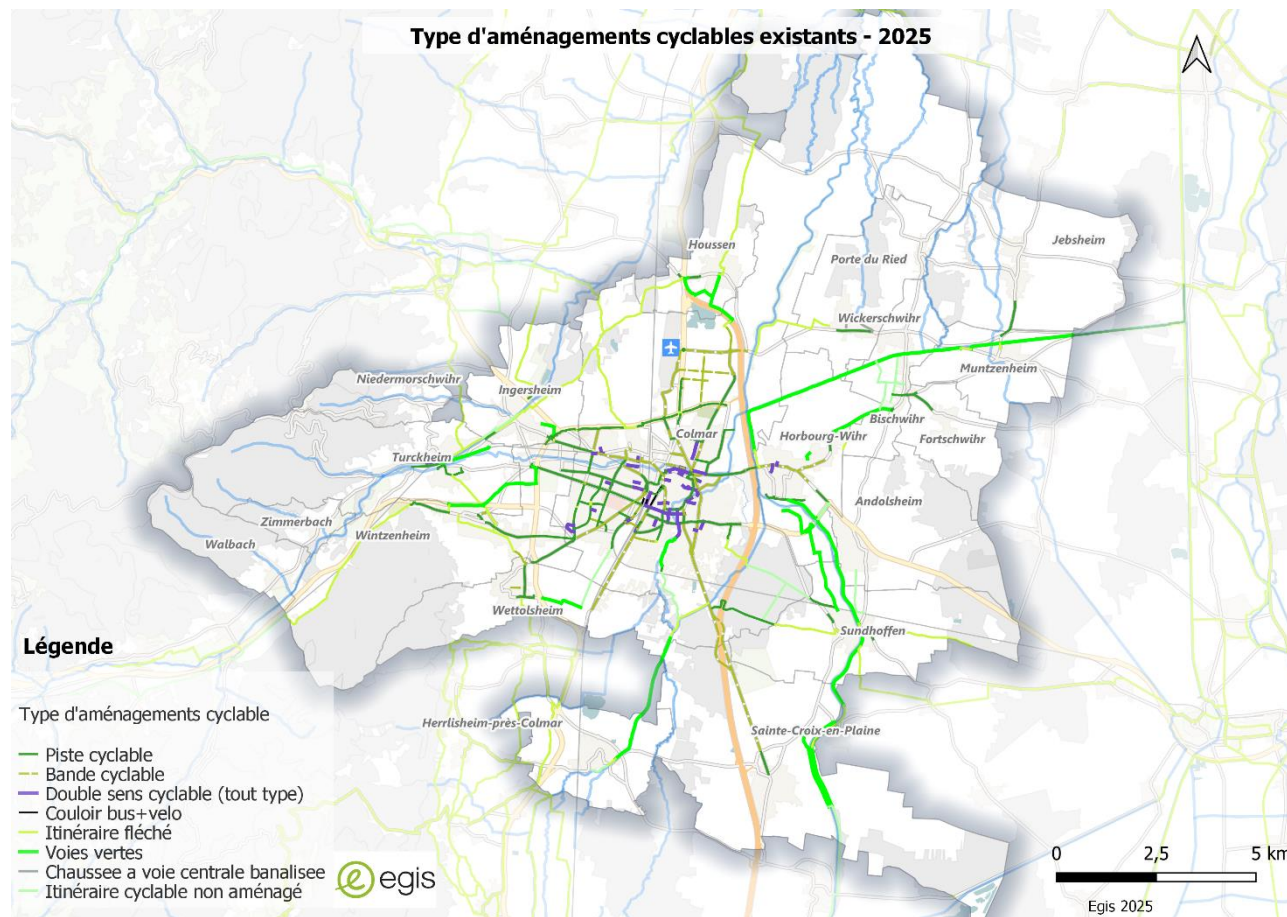


Figure 38 Carte des aménagements cyclables \_ Colmar Agglomération

■ Itinéraires cyclables

Aujourd’hui l’agglomération dispose de 6 itinéraires cyclables touristiques, à cela s’ajoute les itinéraires en lien avec les Eurovélo 5 et 15 nord-sud. Les boucles cyclables proposées par l’agglomération ne sont pas exclusivement composées d’aménagements cyclables confortables et sécurisés. Certains itinéraires passent par des départementales (pour des traversées ou courtes distances) sans aménagements dédiés (exemple : la D9 et D112 pour l’itinéraire au fil de l’eau).

Ce sont notamment des itinéraires à vocation touristique et de loisirs mais les aménagements de certains de ces itinéraires peuvent être utilisés dans le cadre des déplacements domicile – travail ou études.



Figure 39 Extrait de la carte des itinéraires cyclables \_ Source : Alsace à vélo 2019

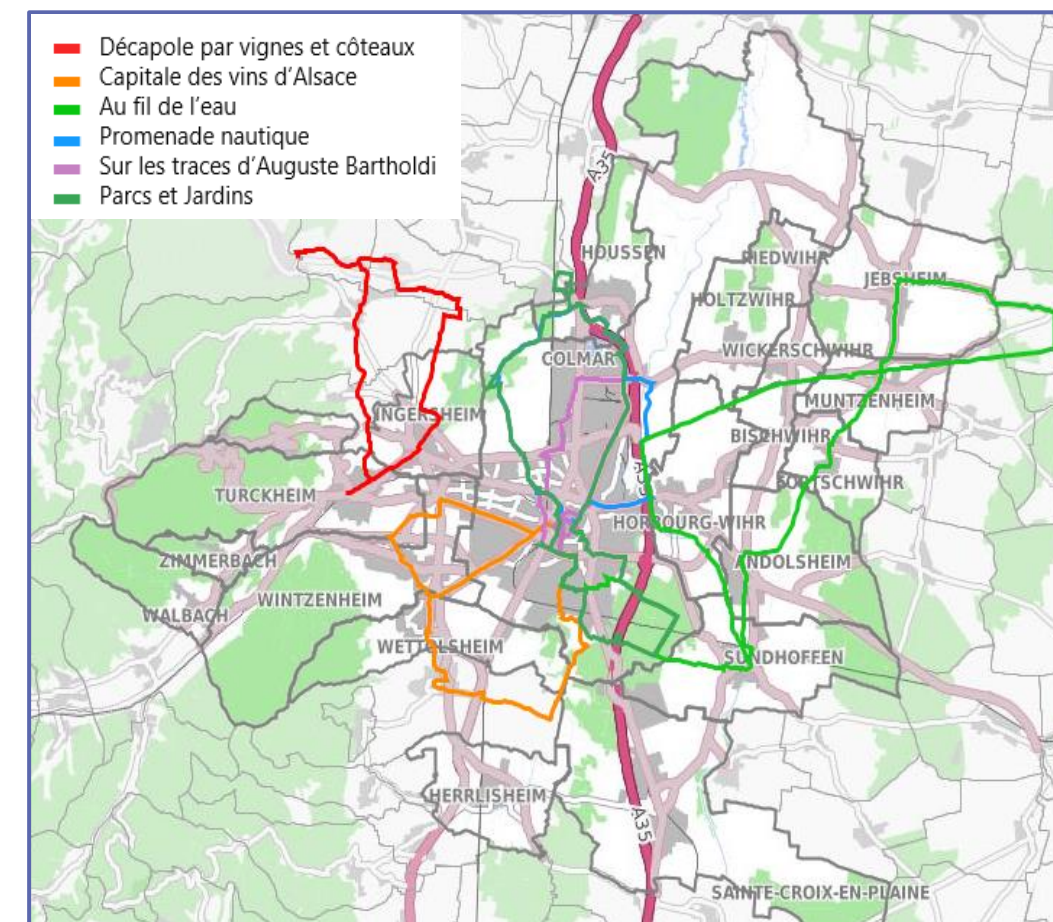
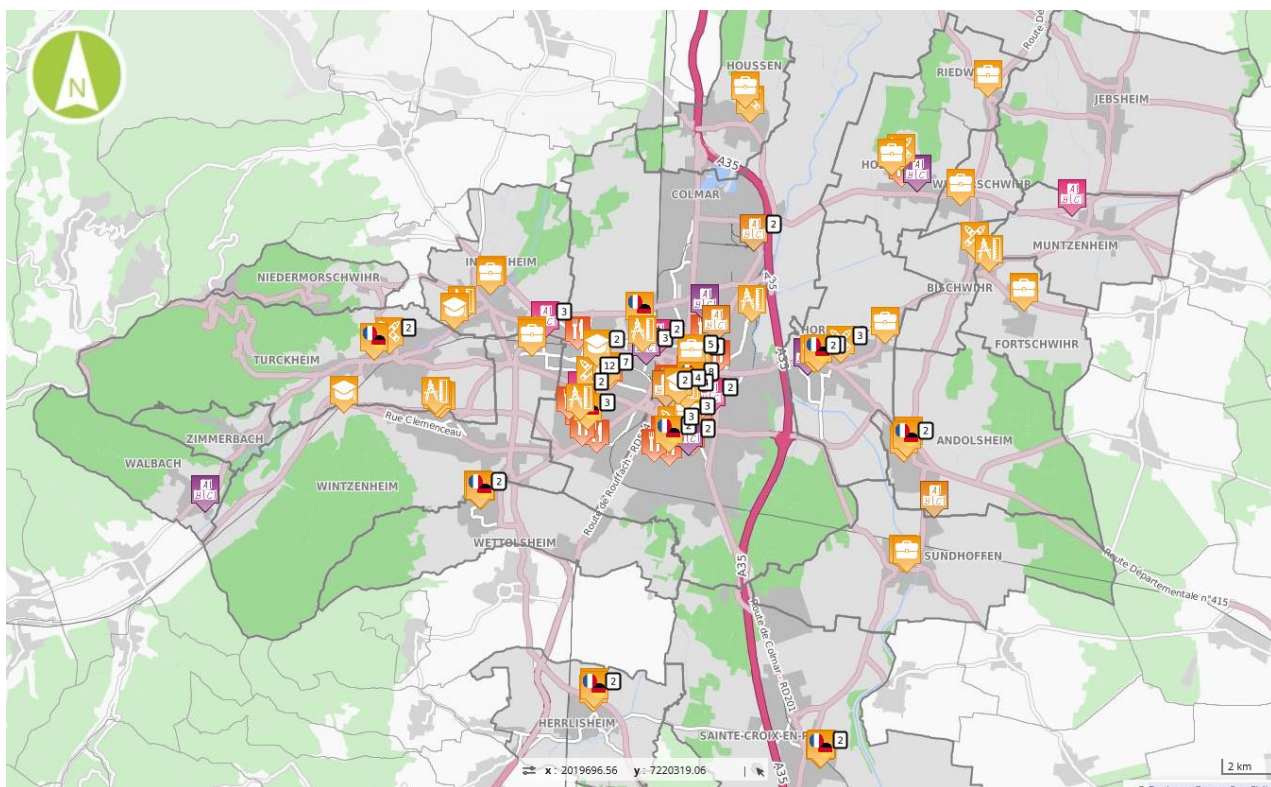


Figure 40 Boucles cyclables Colmar Agglomération

### ● Établissements vulnérables

Les populations considérées comme vulnérables sont les jeunes enfants, les personnes âgées, ainsi que les enfants ou adultes atteints de problèmes pulmonaires et/ou cardiaques chroniques.

Les établissements dits « sensibles » et recevant ces populations (crèches, écoles maternelles, hôpitaux, cliniques, maisons de retraite ...) se concentrent essentiellement sur le territoire de la commune de Colmar. Ils se répartissent également dans les bourgs des autres communes de Colmar Agglomération.



- |                   |                                |                                  |
|-------------------|--------------------------------|----------------------------------|
| Ecole maternelle  | Restauration scolaire (Colmar) | Relais d'assistantes maternelles |
| Ecole élémentaire | Collège                        | Crèche municipale                |
| Ecole bilingue    | Lycée                          | Crèche associative               |
|                   |                                | Crèche privée                    |

**Figure 41** Établissements vulnérables sur le territoire de Colmar Agglomération (source : Géo Colmar Agglo)

## 4.4. NUISANCES SONORES

### 4.4.1. Notions et mesures du bruit lié aux déplacements

#### ● Le bruit

Le bruit est vécu comme l'une des premières nuisances à la qualité de vie. Il est considéré comme une gêne lorsqu'il perturbe les activités habituelles comme la conversation, l'écoute de la radio ou de la télévision, ou le sommeil. Ses effets sur la santé sont d'ordre physique (système auditif), physiologique (perturbation du sommeil) et psychologique (diminution de l'attention, de la capacité de mémorisation, de la santé mentale ...).

#### ● Cartes de bruit et indices acoustiques

Les indicateurs  $L_{den}$  et  $L_n$  sont des indices de pression acoustique. L'indice  $L_{den}$  représente le niveau d'exposition totale au bruit, en tenant compte du niveau sonore moyen sur les différentes périodes de la journée (24h). L'indice  $L_n$  représente le niveau sonore moyen déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit.

Les cartes de bruit appartiennent à 3 catégories :

- cartes de type « a » : zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport (indicateurs  $L_n$  et  $L_{den}$ ) ;
- cartes de type « b » : secteurs affectés par le bruit, arrêtés par le préfet ;
- cartes de type « c » : zones où les niveaux sonores calculés dépassent les seuils réglementaires.

Les cartes de bruit du territoire de Colmar sont consultables au § 4.4.3.

Indicateurs de bruit	Valeurs limites en dB(A)			
	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
$L_{den}$	55	68	73	71
$L_n$	-	62	65	60

**Figure 42** Valeurs sonores réglementaires (source : PPBE Colmar)

### 4.4.2. Classement sonore des infrastructures de transport terrestre

Conformément au Code de l'Environnement (articles L. 571-10 et R. 571-32 à R. 571-43), dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres (routier et ferroviaire) en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Ce dispositif réglementaire préventif permet de

repérer les secteurs les plus affectés par le bruit. Toutes les voies supportant un trafic supérieur à 5 000 TMJA<sup>4</sup> sont concernées.

Le décret 95-21 du 9 janvier 1995, modifiant le Code de l'Urbanisme, et l'arrêté du 30 mai 1996 (article L.571-34 du Code de l'Environnement), précisent les modalités d'application de ce classement. Celui-ci va de la classe 1 (voie bruyante) à la classe 5 (voie peu bruyante). Des règles portant sur l'isolement acoustique des bâtiments nouveaux sont fixées dans ces secteurs en fonction du classement.

Le classement des infrastructures de transports terrestres et la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure sont définis en fonction des niveaux sonores de référence dans le tableau suivant :

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence Laeq (6 h-22 h) en dB (A)	Niveau sonore de référence Laeq (22 h-6 h) en dB (A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	L > 81	L > 76	d = 300 m
2	76 < L < 81	71 < L < 76	d = 250 m
3	70 < L < 76	65 < L < 71	d = 100 m
4	65 < L < 70	60 < L < 65	d = 30 m
5	60 < L < 65	55 < L < 60	d = 10 m

Le classement des infrastructures de transport terrestre de Colmar Agglomération est déterminé par arrêté n° 2023-001- BRUIT du 25 avril 2023 et portant classement des infrastructures de transports terrestres du département du Haut-Rhin.

Carte en page ci-après

Pour les lignes ferroviaires conventionnelles, les valeurs limites des niveaux sonores de référence du tableau ci-dessus sont à augmenter de 3 dB(A), en application de l'arrêté du 8 novembre 1999 susvisé

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence Laeq (6 h-22 h) en dB (A)	Niveau sonore de référence Laeq (22 h-6 h) en dB (A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	L > 84	L > 79	d = 300 m
2	79 < L < 84	74 < L < 79	d = 250 m
3	73 < L < 79	68 < L < 74	d = 100 m
4	68 < L < 73	63 < L < 68	d = 30 m
5	63 < L < 68	58 < L < 63	d = 10 m

<sup>4</sup> TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel - Unité de mesure du trafic routier.

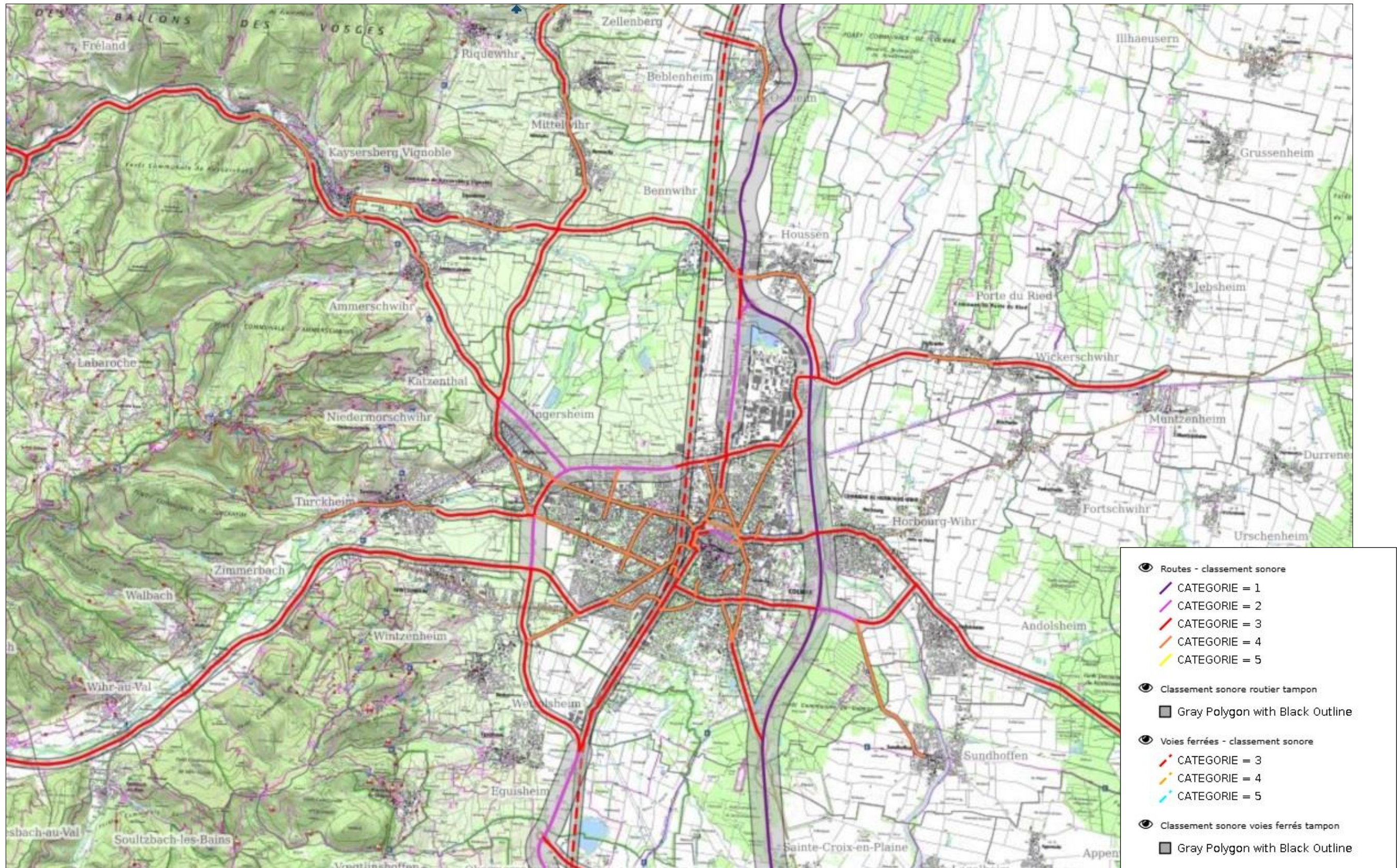


Figure 43 Classement sonore des infrastructures de transport terrestre sur l'agglomération colmarienne (source : DDT Haut-Rhin, révision de 2023)

#### 4.4.3. Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

Un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) est un document élaboré en vue du traitement du bruit dans l'environnement. Il tient notamment compte du bruit des routes, des voies ferrées, des aéroports et des industries en s'appuyant sur les cartes de bruit stratégiques.

Le territoire de Colmar Agglomération est concerné par 2 PPBE :

- le PPBE 2024 – 2029 (4<sup>ème</sup> échéance) du réseau routier communal de Colmar, a été approuvé en Conseil Municipal le 24 juin 2024
- Le PPBE 2024 – 2029 (4<sup>ème</sup> échéance) du Haut-Rhin, approuvé le 27 juin 2024 ;

##### 4.4.3.1. Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures routières et ferroviaires de l'État dans le Haut-Rhin

Les infrastructures concernées par le PPBE de l'Etat dans le Haut-Rhin sont les suivantes :

- Routes nationales concédées :
  - A36 traversant les communes de Mulhouse, Lutterbach, Morschwiller-le-Bas, Burnhaupt-le-Bas, Burnhaupt-le-Haut, Diefmatten, Soppe-le-Bas >> Non concerné
- lignes ferroviaires :
  - ligne L115000 de Saint-Hyppolite à Saint-Louis >> concerné
  - ligne L001000 de Mulhouse au territoire de Belfort >> Non concerné

Ce PPBE relève de la compétence de la Collectivité Européenne d'Alsace (CEA).

##### 4.4.3.2. Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier communal de Colmar

Ce PPBE ne concerne que les voies gérées par la Ville de Colmar.

Les voies supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules sont les suivantes :

- les avenues de Fribourg, Clémenceau, Poincaré, liberté, Joseph Rey ;
- les rues du Nord, Golbéry, de Bâle ;
- Pont de la gare, pont de la rue d'Altkirch ;

Au total, sur le ban communal de Colmar, 774 personnes sont exposées à des bruits routiers supérieurs à la valeur de 68 dB(A) sur une journée de 24h et 190 personnes sont exposées à des niveaux de bruit routiers supérieurs à la valeur de 62 dB(A) en période nocturne.

Exposition aux routes gérées par la Ville de Colmar > 3 millions véh/an			
Lden dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
> valeur limite de 68	774	0	3

Exposition aux routes gérées par la Ville de Colmar > 3 millions véh/an			
Ln dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
> valeur limite de 62	190	0	3

Les établissements concernés aux abords de voies gérées par la commune :

Nom de l'établissement	Adresse	Voie concernée
Collège et lycée Saint André	19 rue Rapp	Rue du Nord
Groupe scolaire Serpentine	5 rue Serpentine	Avenue Georges Clémenceau / Route de Bâle
Institut Médico-éducatif (IME) – site Catherinettes	27 rue Golbéry	Rue Golbéry

Figure 44 Populations exposées au bruit sur Colmar (source : PPBE de Colmar de 2024)

Les cartes de type « a » Lden et « c » élaborées dans le cadre des Cartes de Bruit Stratégique (CBS) de la 4<sup>ème</sup> échéance sont présentées dans les planches suivantes. Ces cartes correspondent à des « extraits » au droit de l'agglomération de Colmar et couvrent l'ensemble des infrastructures quel que soit le PPBE, avec d'une part :

- Le réseau ferroviaire
- Le réseau routier communal et départemental

Source : <https://www.haut-rhin.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Bruit-des-infrastructures-de-transport/Routes-et-voies-ferrees/Cartes-de-bruit-strategiques-CBS/Cartes-de-bruit-strategiques-2023-4eme-echeance/CBS-tous-reseaux>, éditées le 5 mai 2025

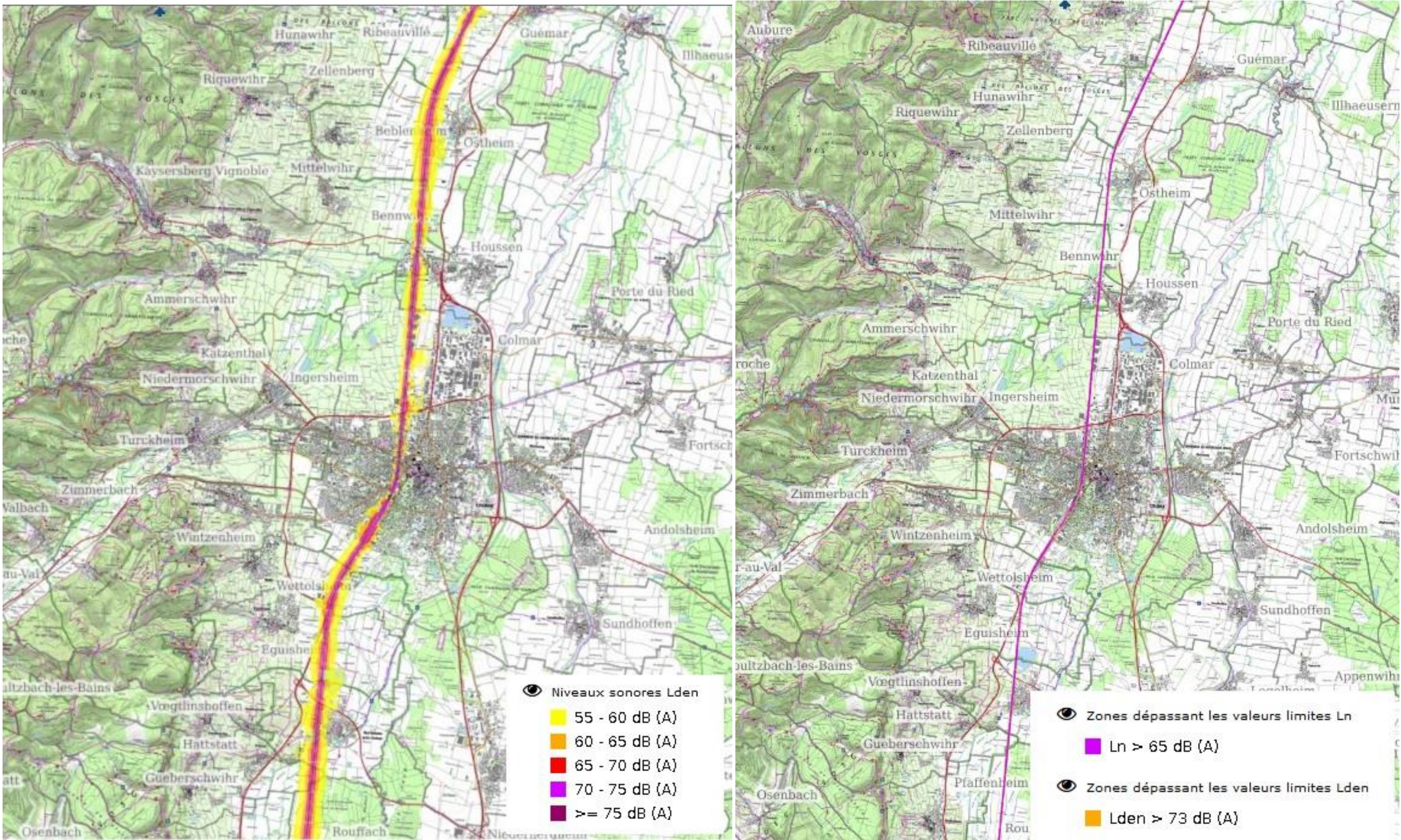


Figure 45 Carte de type « a » indice Lden et c sur le réseau ferroviaire (source : DDT Haut-Rhin)

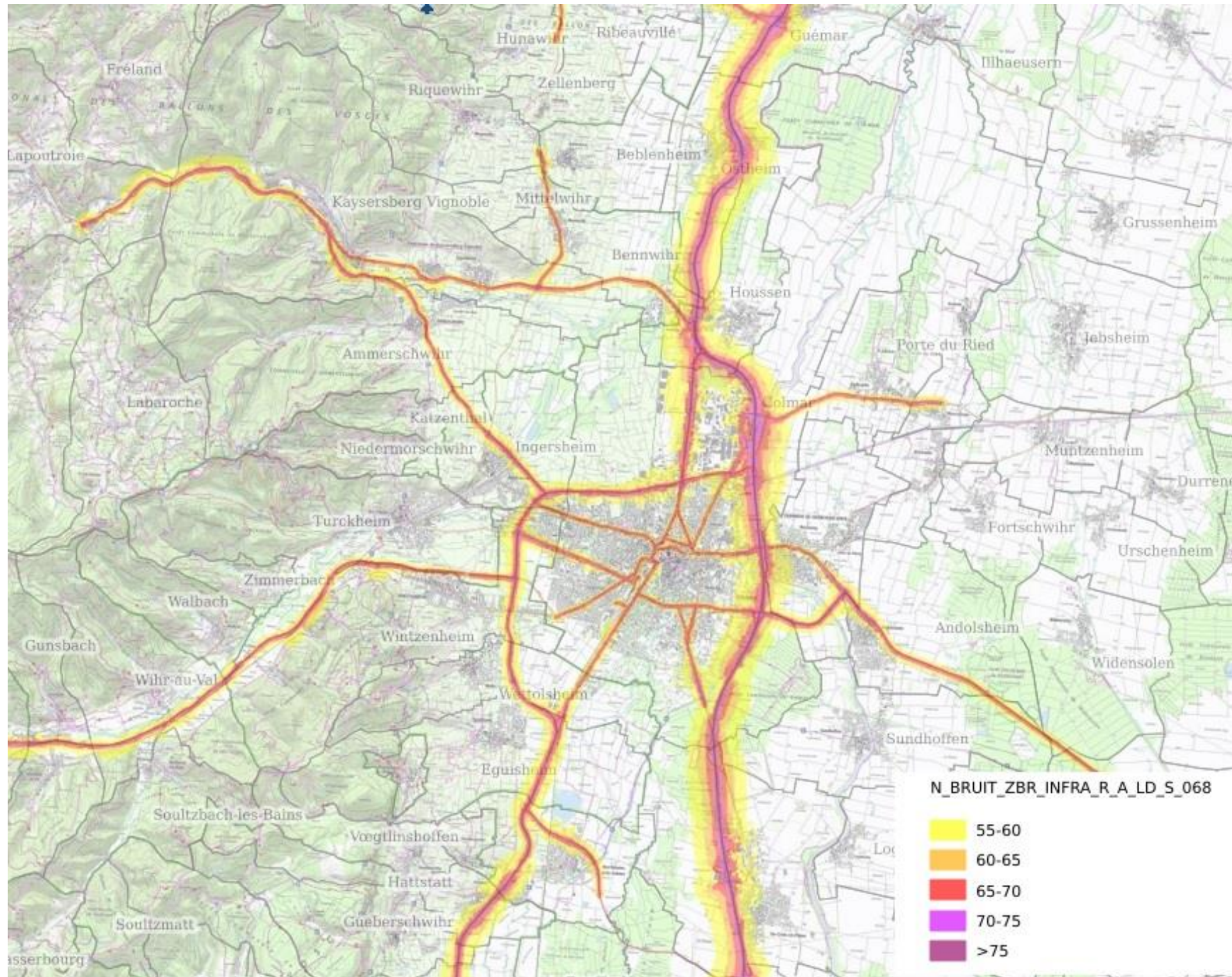


Figure 46 : Carte de type « a » / indice Lden du réseau routier non concédé, vue générale (source : DDT Haut-Rhin)

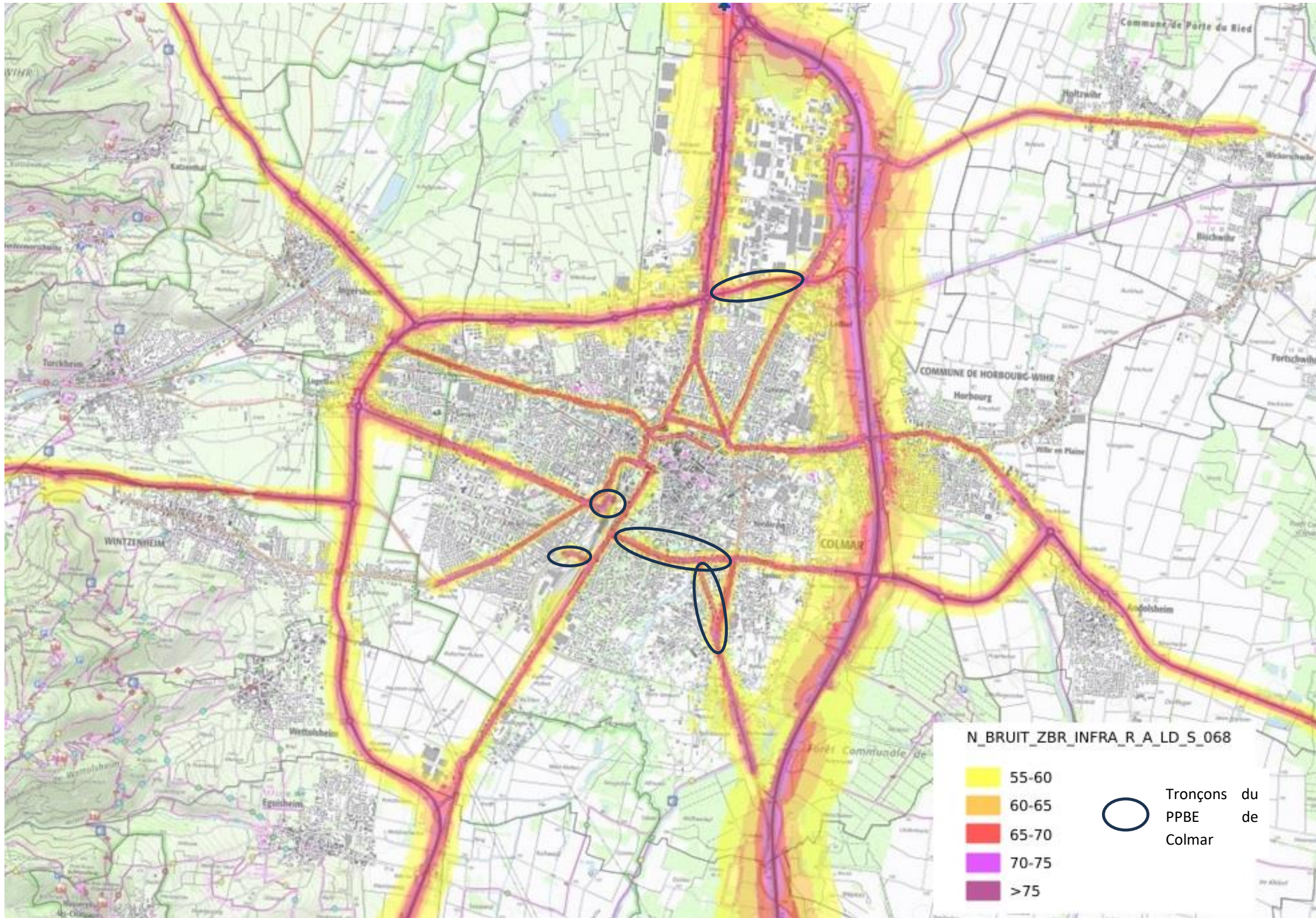


Figure 47 Carte de type « a » / indice Lden du réseau routier non concédé, zoom sur Colmar (source : DDT Haut-Rhin)

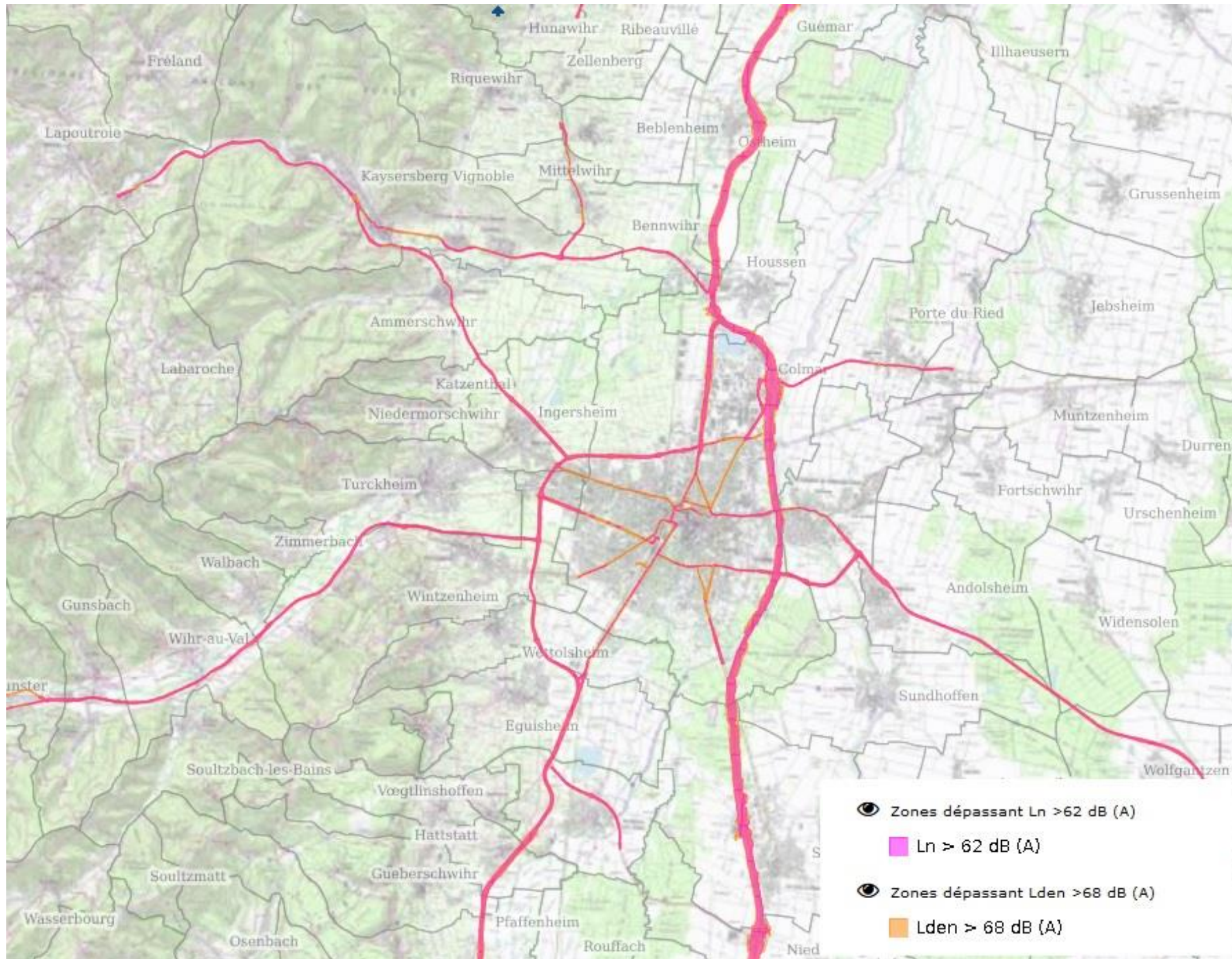


Figure 48 Carte de type « c » du réseau routier non concédé (source : DDT Haut-Rhin)

#### 4.4.3.3. Les engagements du territoire en matière de nuisances sonores liées au transport terrestre

##### ● A l'échelle du département

Les actions prévues au titre du PPBE par l'Etat pour la période 2024-2029 prennent les formes suivantes :

- renouvellement des couches de roulement avec un matériau classé « modéré » dans la catégorie des bruits ;
- construction d'écrans de protection phonique ;
- réfection d'écrans de protection phonique préexistants ;
- renouvellement d'appareils de voie ferroviaire ;
- renouvellement voie ballast sur voies ferroviaires ;
- révision du classement sonore des voies.

##### ● A l'échelle de Colmar

Les actions prévues au titre du PPBE de Colmar pour la période 2024-2029 s'articulent autour de 5 grands axes :

- Des mesures législatives et réglementaires applicables aux nouvelles constructions ;
- Des études et documents de planification ;
- Des actions limitant les nuisances sonores à la source par la régulation et la baisse du trafic ;
- Un volet opérationnel d'aménagement des espaces publics et des voiries ;
- Des actions sur les constructions et les aménagements en dehors des espaces publics ;

#### 4.4.4. Nuisances sonores liées à l'aérodrome de Colmar-Houssen

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Colmar-Houssen vise à organiser l'urbanisation proche du site en préservant l'activité aéroportuaire, de manière à ne pas augmenter les populations exposées aux nuisances sonores.

Quatre zones, différenciées par le degré de nuisance sonore, sont généralement définies :

- zone A : gêne très forte ( $L_{den}$  supérieur ou égal à 70) ;
- zone B : gêne forte ( $L_{den}$  supérieur à une valeur choisie entre 65 et 62) ;
- zone C : gêne modérée ( $L_{den}$  supérieur à une valeur choisie entre 57 et 55) ;
- zone D : gêne faible, obligatoire sur les dix plus grands terrains ( $L_{den}$  supérieur à 50).

Elles figurent sur le plan de zonage du PEB présenté ci-contre.

Les communes du territoire de Colmar Agglomération concernées par ce PEB sont Colmar et Houssen. L'aérodrome dispose également d'une « Charte de l'environnement de l'aéroport de Colmar », définissant les engagements de bonne conduite pris par les usagers de l'aérodrome, par l'exploitant et les par les visiteurs.

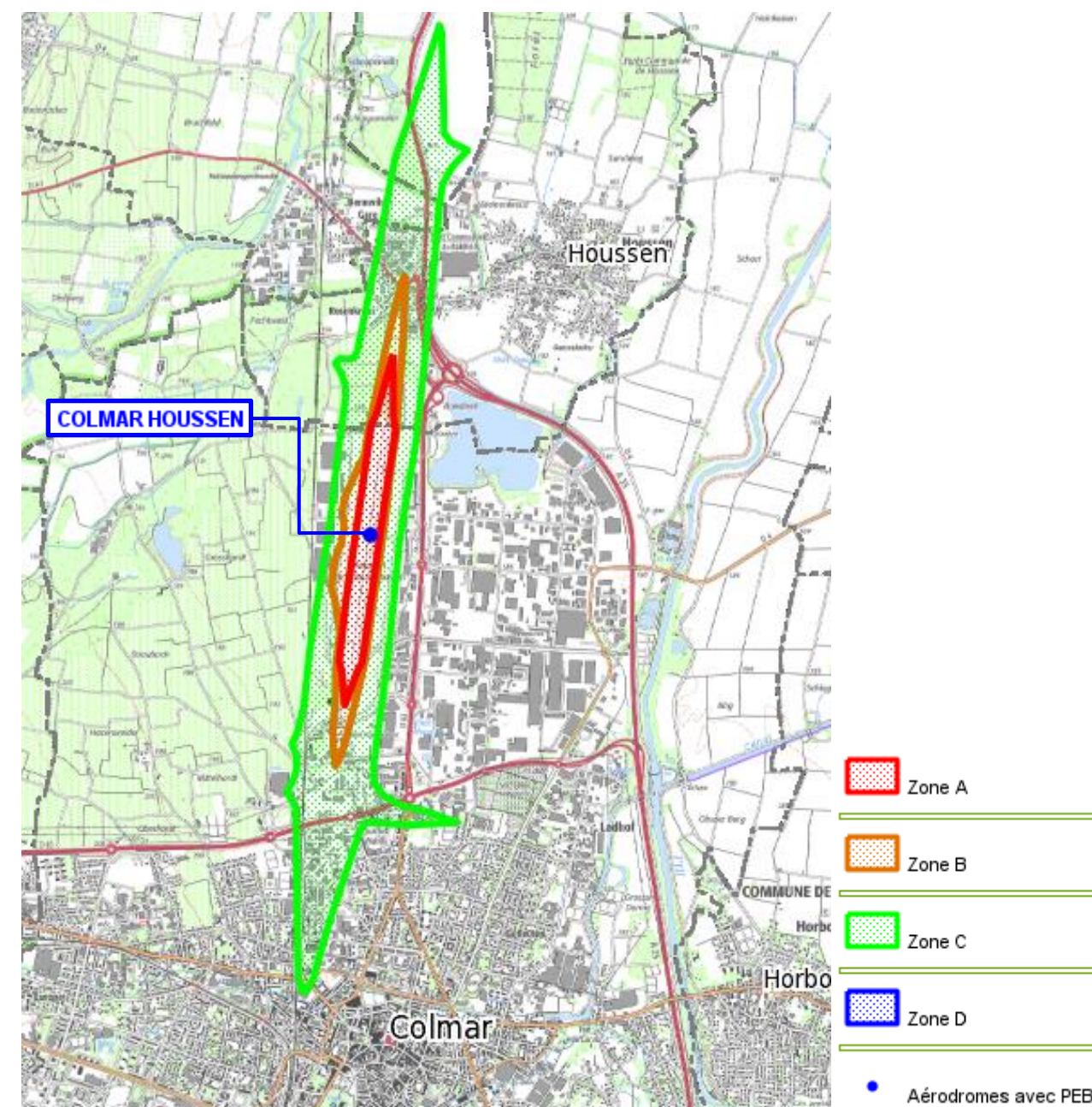


Figure 49 Plan de zonage du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Colmar-Houssen (source : DGAC)

**Les infrastructures routières et ferroviaires sont identifiées comme des sources de bruit et de nuisances.**

**Les principales artères routières sont concernées :**

- ✓ l'A35 et la D83, voies de contournement de Colmar
- ✓ Les pénétrantes : D415, D417, D30, D201, D415, D418
- ✓ Les grandes artères de Colmar

**Le territoire est par ailleurs partiellement concerné par le PEB lié à l'aérodrome de Colmar-Houssen.**

## 4.5. CONSOMMATION D'ESPACE

### ● L'occupation des sols

Le territoire de Colmar Agglomération s'inscrit à la fois dans la zone de plaine du Ried Centre Alsace, dans le début du Massif Vosgien au niveau de la Vallée de la Fecht, et dans la zone de piémont viticole marquant le pied de ce même massif.

Ainsi, 4 zones différentes se distinguent par leur type d'occupation des sols majoritaire, d'Est en Ouest :

- l'espace de plaine à l'Est, dominé par les grandes cultures (notamment le maïs), parsemé de bourgs de villages et de forêts de feuillus ;
- la tache urbaine formée par la ville de Colmar et par ses communes périurbaines, accompagnée de la zone industrielle Nord ;
- la zone de piémonts, largement dominée par les vignes et exploitations viticoles, dans laquelle sont également réparties des zones de tissu urbain discontinu correspondant aux bourgs des communes ;
- la zone majoritairement forestière de la vallée de la Fecht à l'Ouest, présentant des boisements mixtes et de conifères sur les flancs de vallée, ainsi que des vignes et bourgs de villages sur la partie basse du flanc Sud de la vallée.

L'occupation des sols est présentée sur la carte en page suivante.

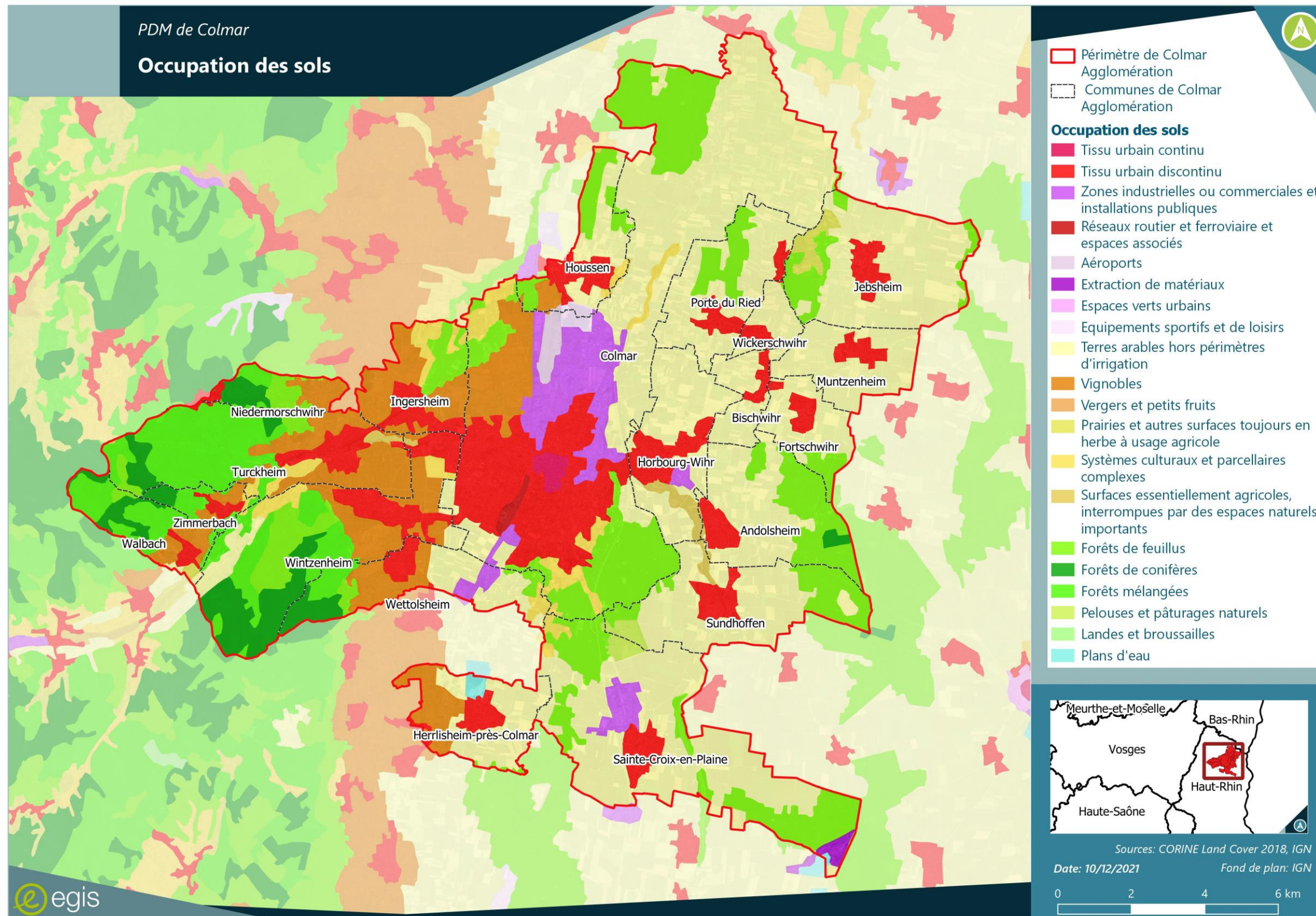


Figure 50 Occupation des sols de Colmar Agglomération

## ○ Evolutions constatées

La consommation foncière constitue une problématique majeure du fait de ses impacts sur les espaces agricoles et naturels et sur les paysages, mais aussi sur le fonctionnement territorial (tendance à l'étalement urbain induisant des déplacements plus longs et émetteurs de GES, ...).

Le conseil municipal a approuvé la modification n°3 du PLU le 4 avril 2023. La procédure a été réalisée afin d'intégrer de nouveaux objectifs pour agir en faveur d'une ville plus verte, capable de s'adapter au changement climatique et continuant d'offrir un cadre de vie de qualité à ses habitants.

### A l'échelle de Colmar

Ainsi, d'après le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Commune de Colmar, sur la période 2000-2012, les espaces artificialisés ont progressé, essentiellement au détriment des territoires agricoles.

Type d'occupation des sols	Taux de progression période 2000-2012
<b>Habitat</b>	+ 6 %
<b>Equipements publics</b>	+ 24 %
<b>Secteurs de grandes emprises (zones économiques)</b>	+ 36 %
<b>Espaces de cultures annuelles</b>	- 2,4 %
<b>Espaces de cultures permanentes (prairies, ...)</b>	- 4,7 %

**Figure 51** Progression des espaces artificiels et agricoles sur le territoire communal de Colmar (source : PLU Colmar)

Au total, sur le ban communal de Colmar, la consommation d'espaces agricoles et naturels représente 67,5 ha entre 2003 et 2014 et se localise essentiellement en façades Est et Sud de la ville de Colmar.

Les principales modifications apportées dans la 3<sup>ème</sup> modification du PLU consiste à :

- Mieux intégrer les fossés dans les projets urbains pour garantir leur bonne fonctionnalité hydraulique et écologique ;
- Végétaliser les projets en zone urbaine UC pour mieux accompagner la densification ;
- Améliorer l'aménagement des nouveaux quartiers et remettre la qualité du cadre de vie au cœur des projets
- Encourager la pratique du vélo ;
- Adapter le tissu bâti au changement climatique et mieux protéger le réseau hydrographique.

### A l'échelle de Colmar Agglomération

Entre 2006 et 2013, le taux de croissance de la population de Colmar Agglomération, de +0,38 %, est positif. Les consommations d'espaces agricoles, naturels et forestiers ont suivi cette augmentation démographique nécessitant une adaptation de l'offre des logements et des infrastructures.

Le diagnostic du Plan Local de l'Habitat (PLH) 2020-2025 de Colmar Agglomération souligne le fait que la consommation foncière liée à la production de logements neufs sur le territoire est en accord avec les

prescriptions du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Colmar Rhin Vosges. En effet, le SCoT fixe un cadrage foncier à ne pas dépasser concernant le développement des nouveaux logements : de l'ordre de 478,5 ha maximum sur 20 ans.

Les densités suivantes devront être respectées :

	Densités moyennes
<b>Ville centre</b>	50 logements/ hectare
<b>Villes couronnes</b>	40 logements/ hectare
<b>Pôles pluricommunaux</b>	40 logements/ hectare
<b>Pôles secondaires</b>	30 logements/ hectare
<b>Villages</b>	20 logements/ hectare

Conso foncière en extension à vocation habitat issue du tableau par communes (2016-2036)	
<b>Secteur Vallée</b>	58,8 Ha
Villages	36,9 Ha
Pôles relais pluri-communaux	16,8 Ha
Pôle secondaire de proximité	5,1 Ha
<b>Colmar</b>	130,0 Ha
<b>Villes Couronnes</b>	142,5 Ha
Villages	53,9 Ha
Pôles secondaires de proximité	19,5 Ha
Villes couronnes	69,1 Ha
<b>Bande rhénane</b>	147,1 Ha
Villages	108,8 Ha
Pôles relais pluri-communaux	32,2 Ha
Pôle secondaire de proximité	6,1 Ha



**Figure 52** Objectifs de consommation foncière sur le territoire du SCoT Colmar Rhin Vosges (source : SCoT Colmar Rhin Vosges – Document d'Orientation et d'Objectifs)

Les consommations foncières sur les différents secteurs de l'aire urbaine de Colmar Agglomération se structurent comme suit :

- pour la ville de Colmar (qui représente 1/3 de la consommation foncière du territoire), la consommation foncière moyenne est de 6,72 hectares/an, soit 104 % des objectifs du SCoT pour la période 2016-2036 ;
- pour les villes couronnes (Wintzenheim, Horbourg-Wihr, Ingersheim et Turckheim), la consommation foncière moyenne est de 3,46 ha/an soit une correspondance parfaite avec les préconisations du SCoT ;
- le périurbain Est, qui se distingue du reste du territoire par une prédominance du logement individuel, a le plus consommé d'espace (7,7 hect./an).

Le territoire de Colmar Agglomération présente 4 zones distinctes en termes d'occupation des sols, d'Est en Ouest : une zone de plaines, une zone urbaine, une zone de piémonts viticoles, et une zone majoritairement forestière.

La croissance démographique marquée sur le territoire a conduit à une consommation foncière liée à la production de logements neufs d'environ 20 ha/an. Ceci participe à l'artificialisation des sols qui progresse, au détriment des territoires agricoles.

La production de logements neufs, facteur de consommation de ces espaces, s'inscrit toutefois en cohérence avec les prescriptions du SCoT Colmar Rhin Vosges

## 4.6. PAYSAGE ET PATRIMOINE

### 4.6.1. Paysage

Le territoire de Colmar Agglomération se situe sur trois unités paysagères décrites par l'Atlas des paysages d'Alsace :

- l'unité paysagère « Plaine et Rieds » ;
- l'unité paysagère « Piémonts viticoles » ;
- l'unité paysagère « Hautes Vosges ».

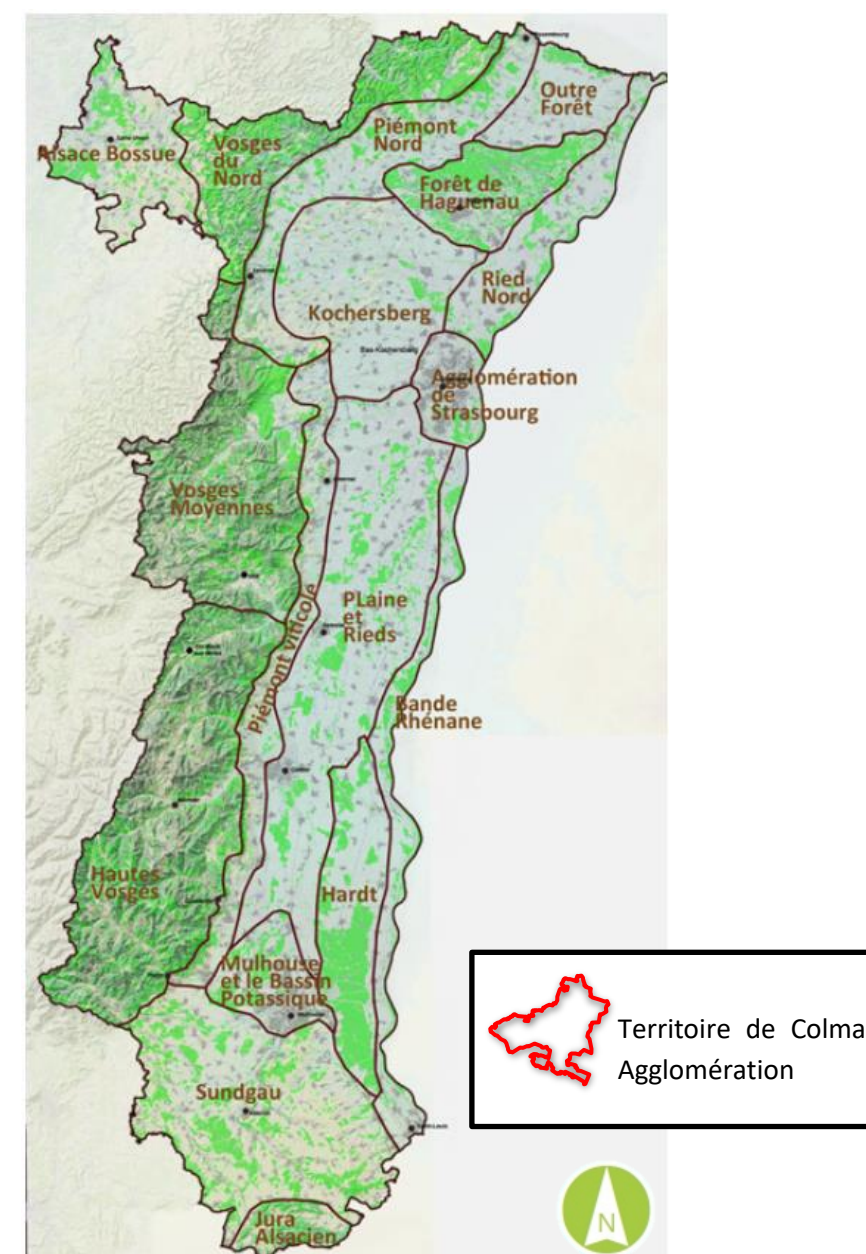


Figure 53 Unités paysagères de l'Alsace (source : Atlas des paysages d'Alsace)

#### ● Plaine et Rieds

La Plaine et les Rieds offrent une imbrication subtile de vastes étendues plates de grandes cultures, habitées de villages, et des rieds plus humides et arborés, innervés par l'Ille et ses affluents. Il s'agit d'un paysage de grandes cultures vaste, tendu et ouvert.

Les villages sont répartis régulièrement sur l'ensemble de la Plaine, avec une certaine densité, espacés souvent de 1 à 3 kilomètres. Ils ponctuent ainsi l'ensemble de l'unité. Certains se succèdent linéairement sur des grandes étendues en cultures tel un chapelet relié par une route.



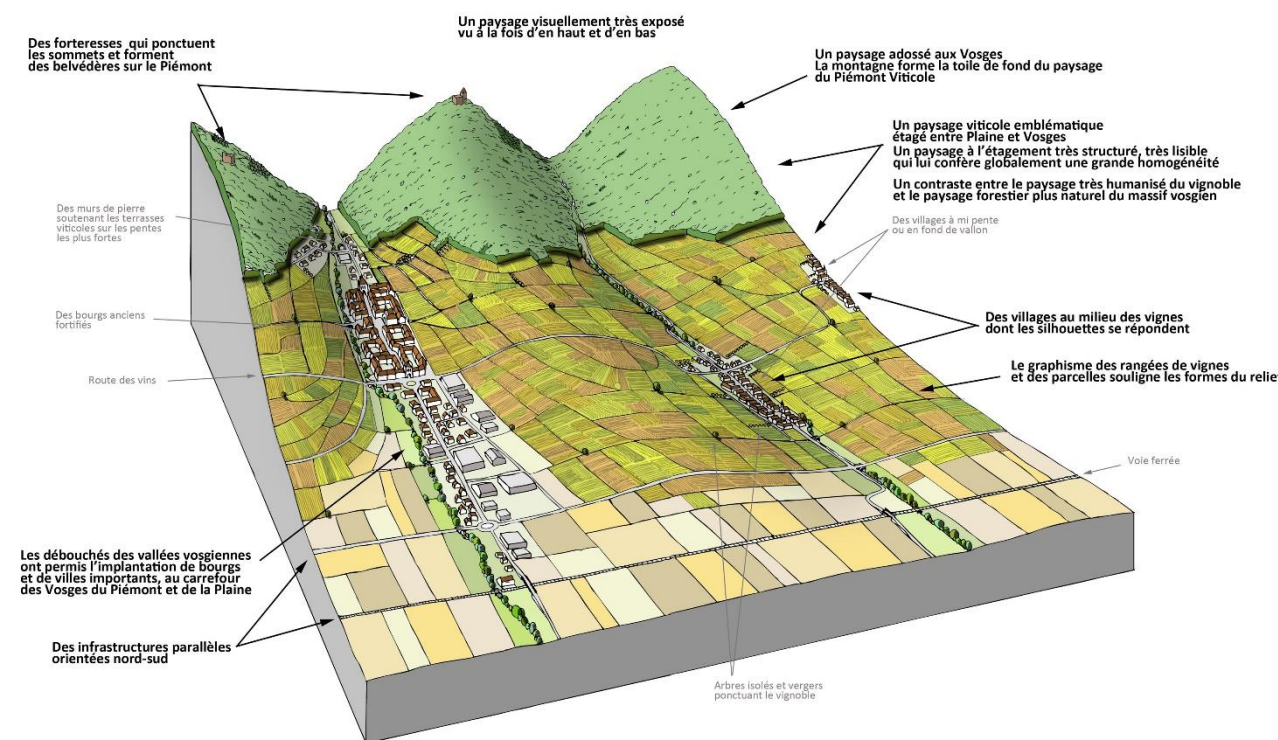
**Figure 54** Bloc-diagramme de l'unité paysagère « Plaine et Rieds »  
 (source : Atlas des paysages d'Alsace)

### ● Piémont viticole

Le piémont viticole forme un long contrefort, imposant et continu, orienté Nord-Sud, adossé au versant boisé des Vosges. Il offre un paysage très graphique, en belvédère sur la Plaine d'Alsace, animé de villages bien circonscrits.

Le relief du Piémont est modulé par les nombreux cours d'eau formant autant de portes d'entrée dans le massif montagneux. C'est à l'entrée de ces vallées que se sont installées des places fortes qui défendaient l'accès aux différentes vallées vosgiennes. Ces noyaux urbains se trouvent aujourd'hui noyés dans un tissu lâche de zones résidentielles et industrielles formant d'importantes nappes urbaines. Cette expansion urbaine a tendance à se renforcer à proximité des pôles urbains structurants, surtout au niveau de l'agglomération de Colmar.

Par ailleurs, il s'agit d'un territoire marqué par des infrastructures organisées en un maillage dense de chemins et de routes, dont les infrastructures structurantes suivent globalement une orientation Nord-Sud. L'A35 notamment longe sur toute sa longueur la limite Est du Piémont.



**Figure 55** Bloc-diagramme de l'unité paysagère « Piémont viticole »  
 (source : Atlas des paysages d'Alsace)

## Hautes Vosges

Le territoire d'étude est également situé à l'entrée de l'unité paysagère des Hautes Vosges par la vallée de la Fecht, avec notamment les communes de Zimmerbach et Walbach qui s'inscrivent dans le bas de la vallée et sont entourées de paysages caractéristiques de cette unité paysagère.

Les Hautes Vosges forment un massif cristallin, très boisé, parcouru de profondes vallées-couloirs industrielles, orientées Est-Ouest, dominées de hauts sommets ouverts où les hautes chaumes offrent des belvédères impressionnants.

La Vallée de la Fecht est l'une des six grandes vallées principales qui entaillent les Hautes Vosges. Dans ces vallées principales, les villages sont étirés le long des infrastructures de transport.

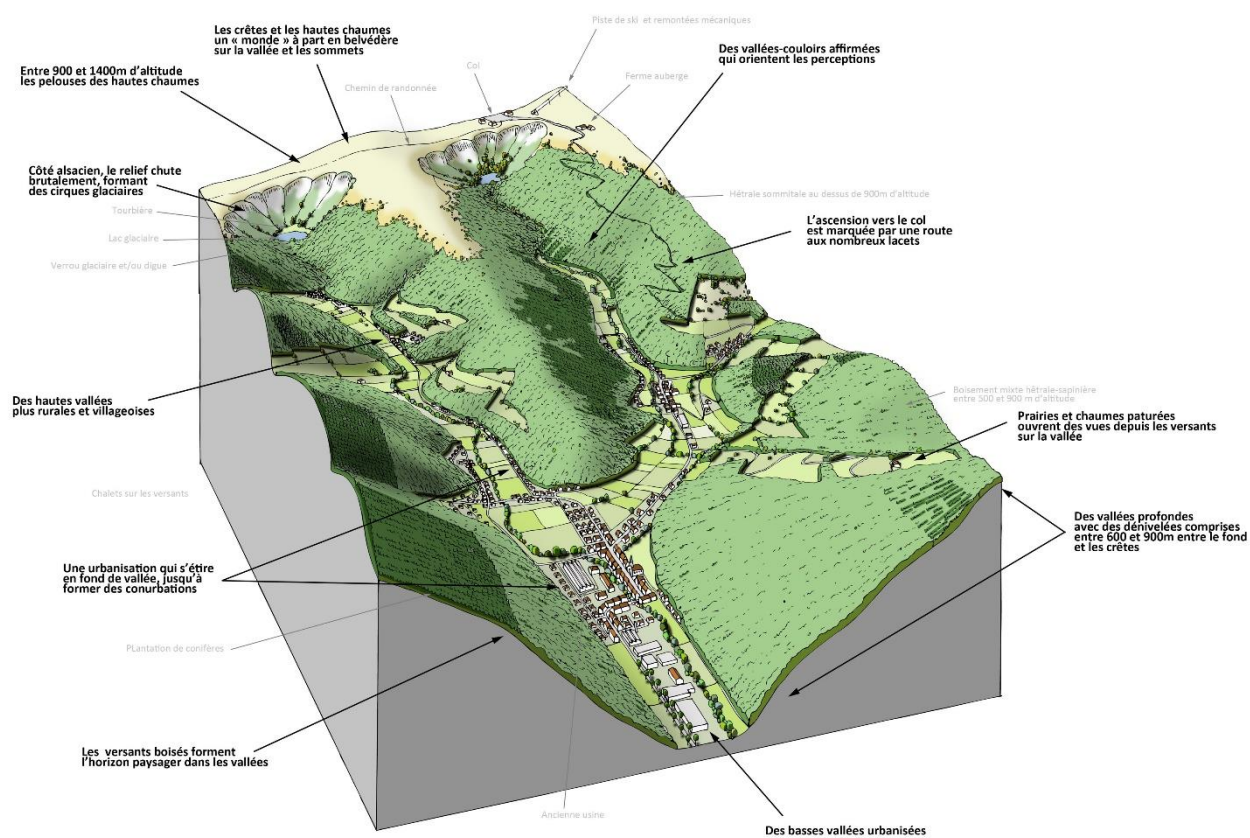


Figure 56 Bloc-diagramme de l'unité paysagère « Hautes Vosges »  
 (source : Atlas des paysages d'Alsace)

## 4.6.2. Patrimoine historique et culturel

### Patrimoine archéologique

Conformément au Code du Patrimoine, des zones de présomption de prescription archéologique (ZAPPA) peuvent être définies. Dans ces zones, les projets d'aménagement affectant le sous-sol sont présumés faire l'objet de prescriptions archéologiques préalablement à leur réalisation (article L. 522-5 du Code du patrimoine) et doivent être soumis au service régional de l'archéologie (SRA), pour avis au titre de l'archéologie préventive, selon les seuils définis dans l'arrêté.

Sur le territoire de Colmar Agglomération, 4 communes du périmètre d'études sont concernées par des zonages archéologiques : Colmar, Horbourg-Wihr, Wettolsheim et Wintzenheim. Leurs ZPPA sont présentés ci-après.

Il est à noter que les communes de Horbourg-Wihr, Colmar et Turckheim ont été concernées par une ou plusieurs opérations archéologiques entre 1985 et 2005, avec respectivement 11, 9 et 1 opérations archéologiques réalisées sur cette période.

Par ailleurs, d'autres communes du territoire colmarien présentent des zones archéologiques sensibles, secteurs dans lesquels le SRA recommande de le consulter dans le cadre de toutes les demandes de permis de construire, de démolir, de certificat d'urbanisme et déclaration de travaux, afin de lui permettre de prendre toutes les mesures nécessaires à l'étude scientifique ou à la protection du patrimoine archéologique.

Ces secteurs plus sensibles seront à prendre en compte dans la conception du Plan de Mobilité de Colmar.

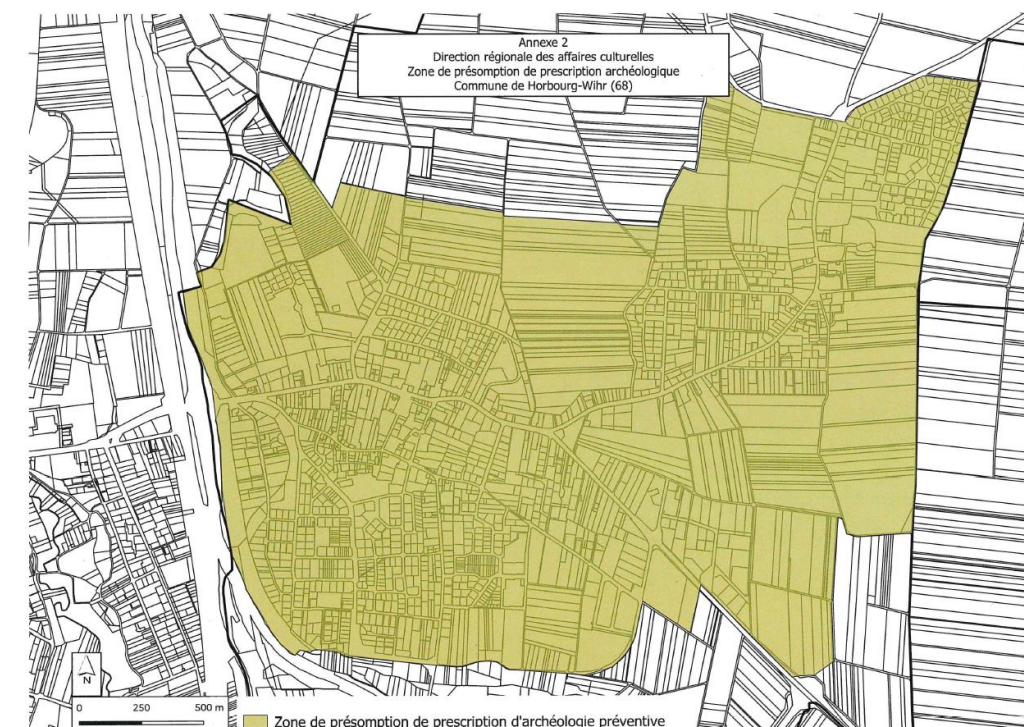


Figure 57 ZPPA de Horbourg-Wihr (source : Arrêté préfectoral n° 2021/A316 du 13 août 2021)

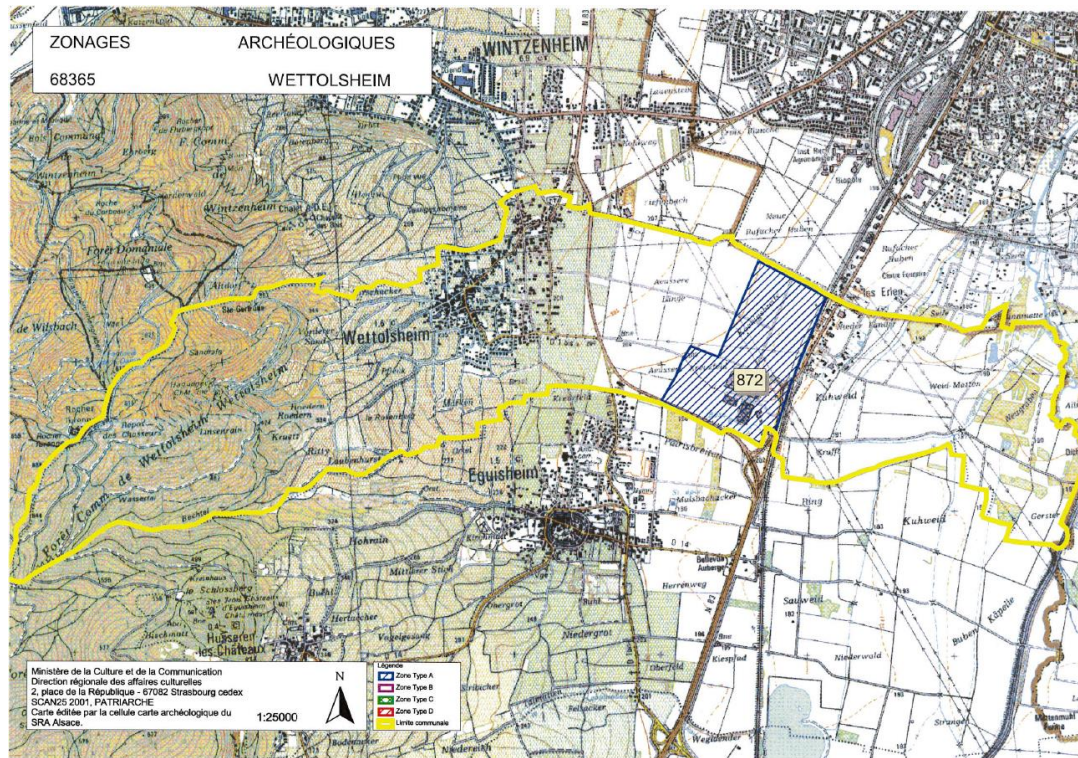


Figure 58 ZPPA de Wettolsheim (source : Arrêté préfectoral n° 2003/145 du 25 juin 2003)

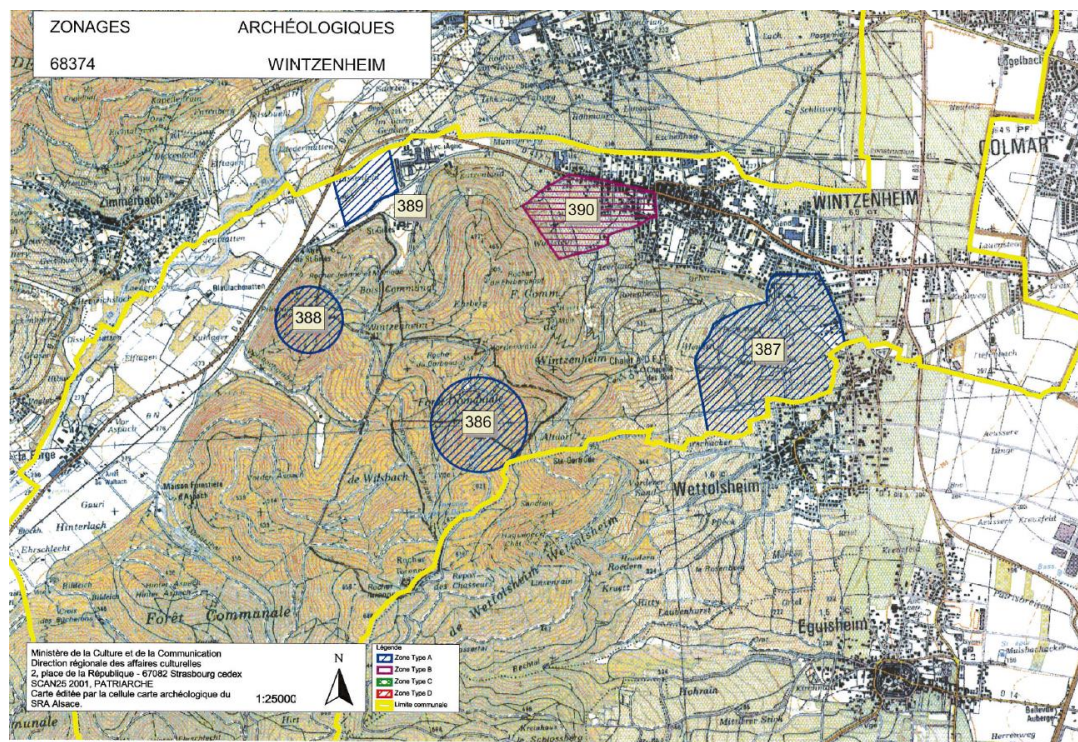


Figure 59 ZPPA de Wintzenheim (source : Arrêté préfectoral n° 2003/143 du 25 juin 2003)

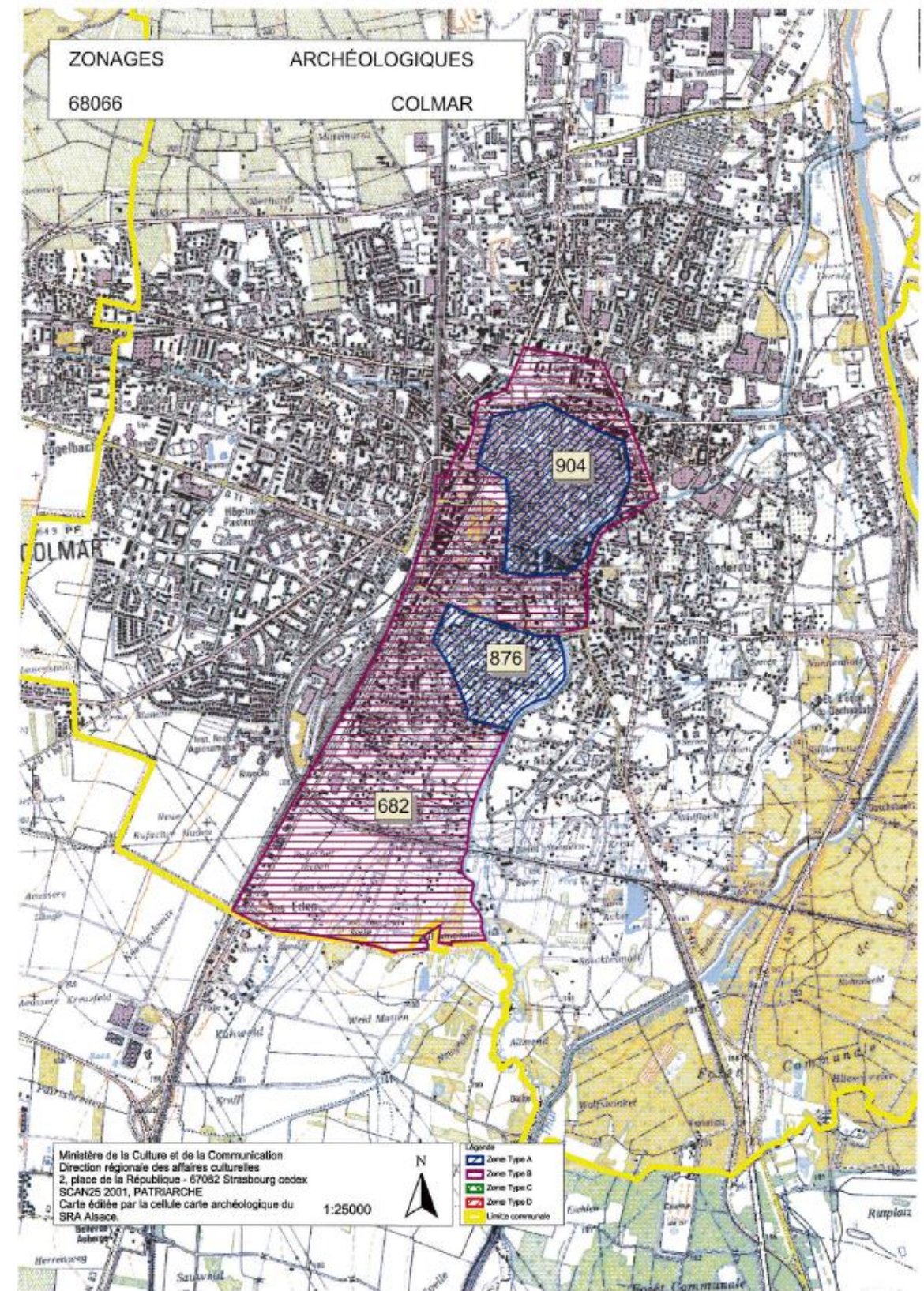


Figure 60 ZPPA de Colmar (source : Arrêté préfectoral n° 2003/123 du 25 juin 2003)

### ● Sites patrimoniaux remarquables

Les sites patrimoniaux remarquables (SPR) correspondent à des villes, des villages ou des quartiers dont la conservation, la restauration, la réhabilitation ou la mise en valeur présente, au point de vue historique, architectural, archéologique, artistique ou paysager, un intérêt public. Ils peuvent également être des espaces ruraux et paysages qui forment avec ces villes, villages ou quartiers un ensemble cohérent, ou qui sont susceptibles de contribuer à leur conservation ou à leur mise en valeur.

Le territoire de Colmar Agglomération compte un site patrimonial remarquable nommé « Site Patrimonial Remarquable de Colmar » et situé dans le centre-ville de Colmar.

Ce site correspond à l'ancien secteur sauvegardé de Colmar, devenu un SPR depuis 2016. Il bénéficie d'un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) qui encadre les opérations de rénovation et d'aménagement réalisables dans ce périmètre.

Le PSMV définit les règles d'architecture, d'urbanisme et d'aménagement de nature à assurer la conservation, la restauration et la mise en valeur de l'ensemble urbain classé comme secteur sauvegardé. Il se substitue dans cette zone au Plan Local d'Urbanisme (PLU) en vigueur.

### ● Sites inscrits ou classés

Les articles L.341-1 à 22 du Code de l'Environnement relatifs à la réorganisation de la protection des monuments naturels et des sites de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, prévoient deux niveaux de protection des sites :

- le classement, une protection forte où tous les travaux sont soumis à autorisation du Ministère des Affaires Culturelles ;
- l'inscription, une protection plus souple où les travaux sont soumis à l'avis de l'inspecteur des sites, mais ne peuvent y être interdits qu'après classement.

Le territoire de Colmar Agglomération compte 2 sites inscrits :

- le site inscrit « ensemble urbain », situé dans le centre-ville de Colmar ;
- le site inscrit « quartiers anciens urbains », situé dans le bourg de Turckheim.

### ● Monuments historiques

Environ 60 immeubles inscrits ou classés sont recensés au titre des Monuments Historiques sur le territoire de Colmar Agglomération. Ces monuments se concentrent essentiellement dans le centre-ville de Colmar et au niveau du bourg de Turckheim. D'après l'Office de Tourisme de Colmar et sa région, la Ville de Colmar est dotée de l'une des plus vastes zones piétonnes d'Europe, qui permet l'accès à la vieille ville dotée de ruelles pavées, bordées d'édifices médiévaux à colombages ou du début de l'époque de la Renaissance. Le patrimoine de la commune de Turckheim se distingue par son enceinte fortifiée et par ses trois portes datant du XIV<sup>ème</sup> siècle.

Le tableau ci-après liste les 52 monuments présents sur le territoire de l'agglomération colmarienne.

Commune	Nombre de monuments	Intitulé
Herrlisheim-près-Colmar	3	Cimetière israélite, Eglise catholique Saint-Michel, Remparts (anciens), Maison
Wintzenheim	6	Gîte d'étape romain, Château de Hohlandsbourg, Château de Pflixbourg (ruines), Ferme Saint-Gilles, Synagogue, Chapelle Sainte-Thérèse-de-l'Enfant-Jésus
Walbach	1	Château
Colmar	30	Loge maçonnique, Château d'eau, Cour d'Appel, Immeuble, Villa Boeschlin, Maisons, Cour d'Assises, Enceinte médiévale (vestiges), Maison Kern, Hôpital (ancien), Maison Fleischhauer, Immeuble actuellement ministère de la Justice, Chancellerie (ancienne), Cour des Ribeaupierre (ancienne), Maison Schongauer, Arcades, Collégiale Saint-Martin (ancien), Eglise protestante Saint-Matthieu, Grenier gothique (ancien), Musée Bartholdi, Maison Adolphe, Corps de garde (ancien), Maison Pfister, Couvent Sainte-Catherine, Musée d'Unterlinden, Couvent des Dominicains, Hôtel de Reiset (ancien), Poêle des Laboureurs (ancien), Gare centrale des voyageurs, Calvaire du cimetière
Turckheim	10	Abbaye de Munster, Hôtel de Ville, Hôtel des Deux-Clefs, Eglise catholique Sainte-Anne, Maison, Corps de Garde, Enceinte fortifiée urbaine (vestiges), Porte de Brand, Porte de Munster, Porte de France
Ingersheim	1	Mairie (ancienne)
Jebsheim	1	Eglise protestante Saint-Martin

Figure 61 Immeubles classés ou inscrits au titre des Monuments Historiques sur le territoire de Colmar Agglomération (source : Atlas des patrimoines)

**Le territoire de l'agglomération colmarienne s'inscrit à l'interface de 3 grandes unités paysagères : « Plaine et Rieds », « Piémont viticole » et « Hautes Vosges », ce qui lui confère une grande richesse sur le plan paysager.**

**Sur le plan historique, 3 communes ont fait à ce jour l'objet d'opérations archéologiques : Horbourg-Wihr, Colmar, Turckheim. Toutefois, l'ensemble des sites et vestiges archéologiques ne sont pas connus.**

**52 monuments historiques sont recensés sur le territoire. La plupart d'entre eux sont présents sur les bans communaux de Colmar, Turckheim et Wintzenheim.**

**Le territoire recense par ailleurs 2 sites inscrits et 1 site patrimonial remarquable, présents sur les communes de Colmar et Turckheim.**

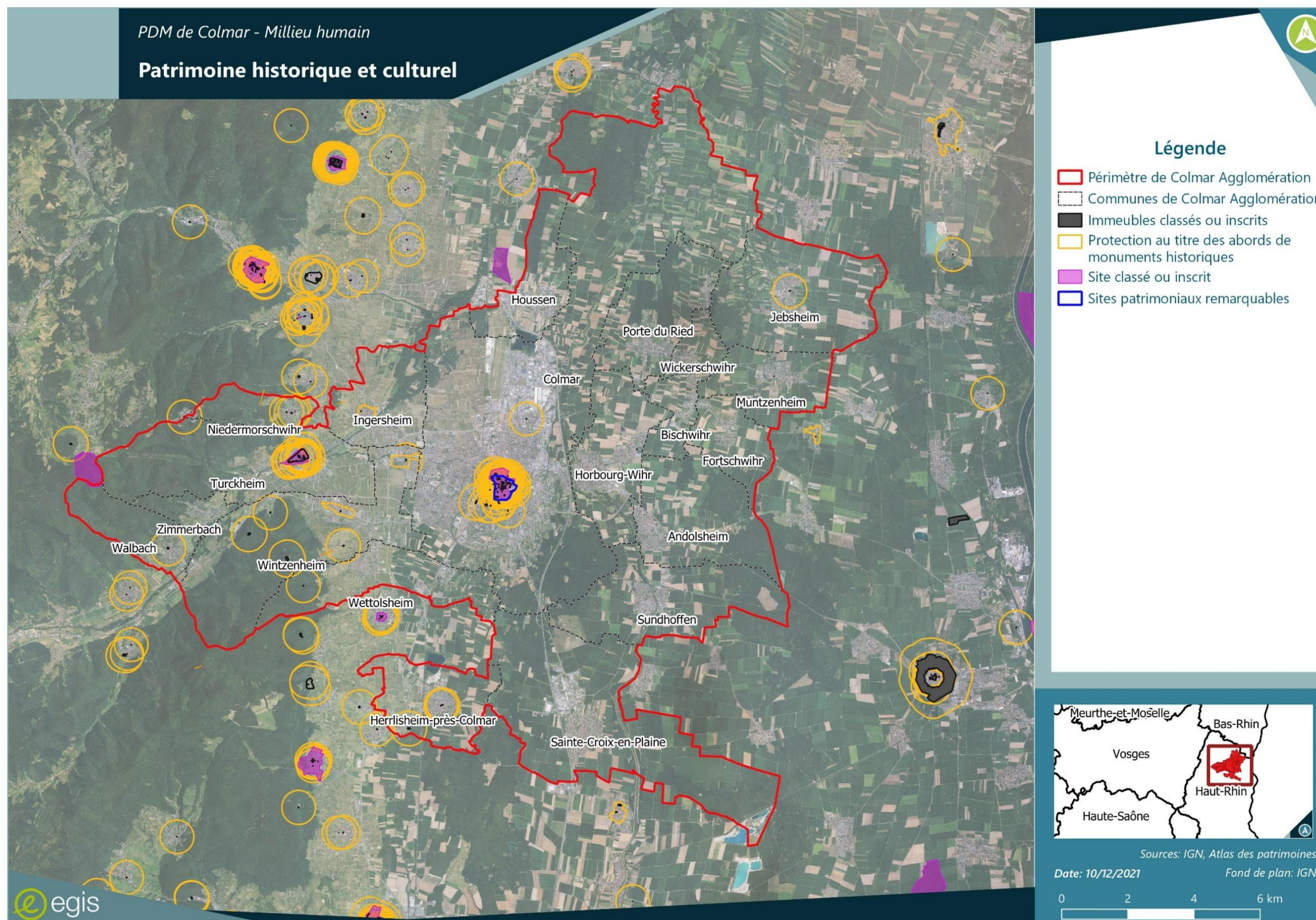


Figure 62 Patrimoine historique et culturel de Colmar Agglomération

## 4.7. BIODIVERSITE ET CONTINUITES ECOLOGIQUES

### 4.7.1. Périmètres d'inventaire

Les zones d'inventaire identifient les territoires dont l'intérêt écologique est reconnu, sans toutefois leur apporter de protection juridique directe.

#### 4.7.1.1. Les Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

L'inventaire des ZNIEFF a pour but d'identifier et de décrire des secteurs en bon état de conservation dont le potentiel biologique s'avère important (secteurs terrestre, fluvial et marins particulièrement intéressants sur le plan écologique). Les ZNIEFF sont réparties entre les ZNIEFF de type I et les ZNIEFF de type II, généralement plus vastes que ces dernières.

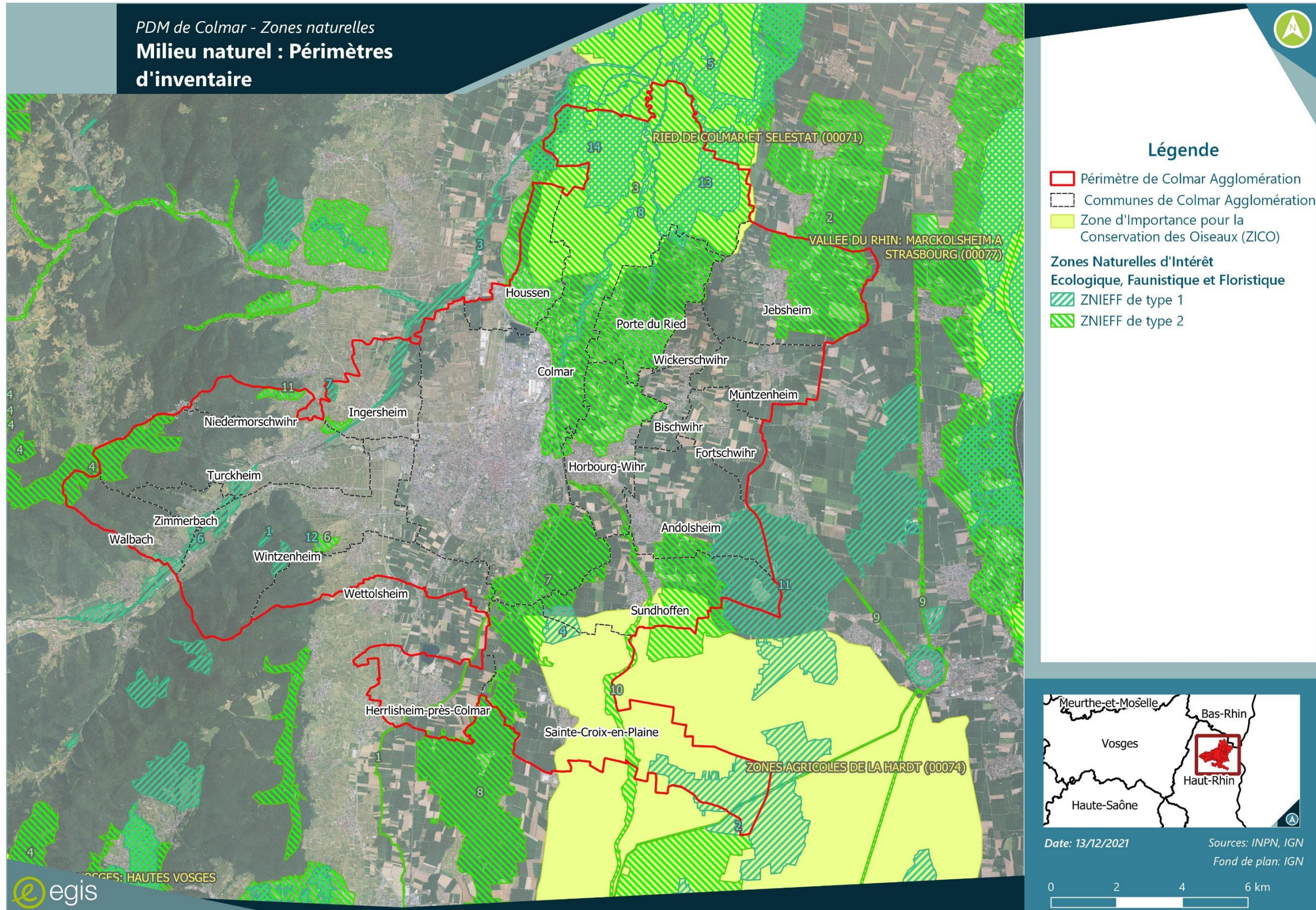
Colmar Agglomération compte 14 ZNIEFF de type I et 12 ZNIEFF de type II sur son territoire. Elles sont présentées sur la carte en page 44 et résumées dans le tableau en page 45. Les numéros affichés sur chaque ZNIEFF sur la carte correspondent aux numéros utilisés dans le tableau.

#### 4.7.1.2. Les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)

L'inventaire des ZICO concerne les sites d'intérêt majeur utilisés par les oiseaux pour la reproduction, l'hivernage ou les haltes migratoires et qui hébergent des effectifs d'oiseaux sauvages jugés d'importance européenne.

Sur le territoire de Colmar Agglomération, 2 ZICO sont présentes :

- « Ried de Colmar et Sélestat » ;
- « Zones agricoles de la Hardt ».



PDM de Colmar - Zones naturelles  
**Milieu naturel : Périmètres  
 d'inventaire**

N°	IDENTIFIANT	NOM - ZNIEFF 1
1	420030097	Chênaie thermophile de la Roche du Corbeau à Wintzenheim
2	420030246	Gravière Buttermilch à Sainte-Croix-en-Plaine et Niederhergheim
3	420030430	Cours et boisements riverains de la Fecht de Turckheim à Illhaeusern
4	420030243	Pelouses sèches du Rittplatz à Sainte-Croix-en-Plaine et Sundhoffen
5	420030437	Cours d'eau phréatiques, prairies et boisements du Ried Centre-Alsace au Sud de l'Illwald
6	420030078	Prairies et cours de la Fecht de Gunsbach à Turckheim
7	420013006	Colline calcaire du Florimont à Ingersheim
8	420030420	Cours de l'ill du Canal de Colmar à Illkirch-Graffenstaden
9	420012977	Forêt sèche de la Hardt à Dessenheim, Weckolsheim, Sainte-Croix-en-Plaine et Hettenschlag
10	420030224	Chênaie thermophile du Hohlandsbourg à Wintzenheim
11	420012976	Forêt sèche du Kastenwald
12	420030083	Affleurements rocheux de l'Oberschoflit à Wintzenheim
13	420030434	Ried du Riedbrunnen à Colmar et Illhaeusern
14	420030440	Forêt alluviale de Colmar et cours d'eau phréatiques associés

ID	IDENTIFIANT	NOM - ZNIEFF 2
1	420030391	Cours de la Lauch de Issenheim à Sainte-Croix-en-Plaine
2	420030444	Milieus agricoles à Grand Hamster de la plaine du Haut-Rhin
3	420030443	Zone inondable de l'ill de Colmar à Illkirch-Graffenstaden
4	420030275	Hautes Vosges haut-rhinoises
5	420030076	Coteau calcaire du Letzenberg à Turckheim et Ingersheim
6	420030082	Coteau du Rotenberg à Wintzenheim
7	420030369	Forêts alluviales de la Thur et de l'ill à Colmar et Sainte-Croix-en-Plaine
8	420030370	Forêt alluviale de la Thur de Oberentzen à Sainte-Croix-en-Plaine
9	420030374	Canaux de la Hardt : canal déclassé du Rhône au Rhin, Canal Vauban et Rigole de Widensolen
10	420030375	Cours de l'ill de Meyenheim à Horbourg-Wihr
11	420030085	Coteau du Sommerberg à Niedermorschwihr
12	420030371	Milieus agricoles de la Hardt de Logelheim à Andolsheim

Figure 63 Zonage d'inventaire écologique sur le territoire de Colmar Agglomération

#### 4.7.1.3. Les zones humides

Source : DREAL Grand Est

##### ● Zones Humides Spéciales (ZHS) et Zones Humides Remarquables (ZHR)

Les zones humides spéciales correspondent aux Zones Humides Remarquables (ZHR) du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhin Meuse (SDAGE Rhin Meuse) et aux zones humides prioritaires aux SAGE. Les ZHR correspondent aux zones humides intégrées dans les réserves naturelles, les Espaces Naturels Sensibles (ENS), les ZNIEFF, les sites Natura 2000 ... Elles font l'objet de dispositions particulières dans le SDAGE Rhin-Meuse.

Ces zones humides remarquables sont présentes sur le territoire de Colmar Agglomération au niveau de la Vallée de la Fecht, au Sud-Est de la ville de Colmar, et également de manière plus diffuse dans les communes situées au Nord du territoire. Les 16 ZHR recensées sur le territoire sont résumées dans le tableau ci-après et présentées sur la carte en page suivante. Les numéros utilisés sur la carte sont rappelés dans ce tableau.

N°	Nom du site	Surface (ha)	Communes
1	Ried de la Lauch et de la Vieille Thur	298,9	Sainte-Croix-en-Plaine, Colmar
2	Silberruntz (affluent Lauch)	2,3	Colmar
3	Lit majeur de la Fecht – Zimmerbach	120,9	Wintzenheim, Walbach, Zimmerbach, Turckheim
4	Fecht (vallée principale)	6,1	Wintzenheim, Walbach, Zimmerbach, Turckheim
5	Zone inondable du cône de la Fecht	269,4	Ingersheim, Colmar
6	Fecht : les limites communales d'Ingersheim et d'Ammerschwyr à la confluence avec la Weiss	1,7	Ingersheim
7	La Blind	6,4	Fortschwyr, Bischwyr, Muntzenheim, Wickerschwyr, Jepsheim, Colmar
8	Anciens méandres de l'Ill	206,3	Colmar
9	Forêt domaniale de l'Orch et forêt communale de Holtzwihr	196,5	Holtzwihr
10	Bois de Jepsheim	109,8	Jepsheim
11	Zwischen den strassen / Oberweide	266,9	Jepsheim
12	Orchbach	5,2	Holtzwihr, Colmar
13	Forêt communale de Colmar	712,7	Houssen, Colmar
14	Ried gris inondable agricole : Lindenmatten et Linden	415,9	Holtzwihr, Colmar
15	Ried noir agricole	267,5	Colmar
16	Brunnenwasser, Breitbrunnenwasser et réseau amont	10,4	Colmar

##### ● Zones Humides effectives (ZHE)

Il existe deux niveaux de réalisation de cartographie des zones humides effectives :

- La cartographie des zones humides effectives dites Loi sur l'eau répondant à la définition des zones humides de l'article L. 211-1 du Code de l'environnement à savoir : "On entend par ZH les terrains exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce salée ou saumâtre, de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année"
- La cartographie des zones humides effectives dites Loi sur l'eau et arrêté du 24 juin 2008 modifié pour lesquelles des inventaires ont été réalisés.

##### ● Milieux potentiellement humides

Cette carte des milieux potentiellement humides de la France métropolitaine modélise les enveloppes qui, selon les critères géomorphologiques et climatiques, sont susceptibles de contenir des zones humides au sens de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié.

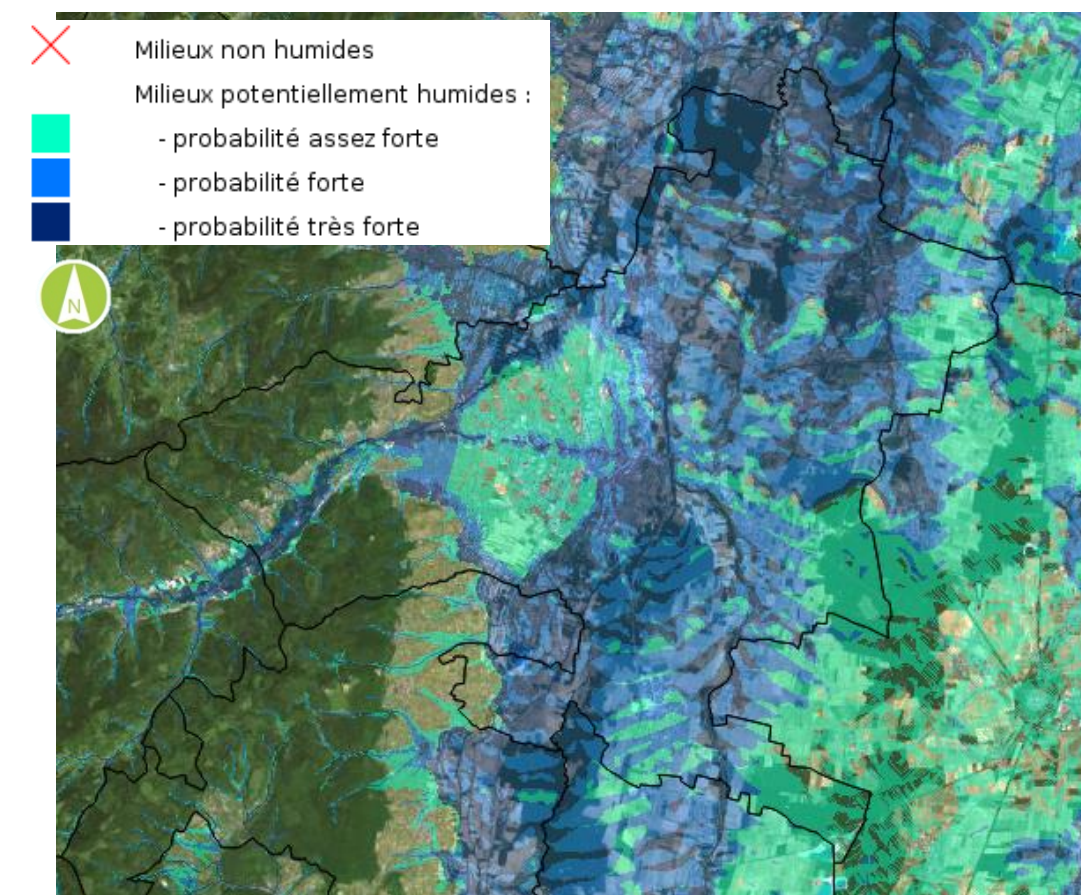


Figure 64 Milieux potentiellement humides sur le territoire de Colmar Agglomération (source : [www.sig.reseau-zones-humides.org](http://www.sig.reseau-zones-humides.org))

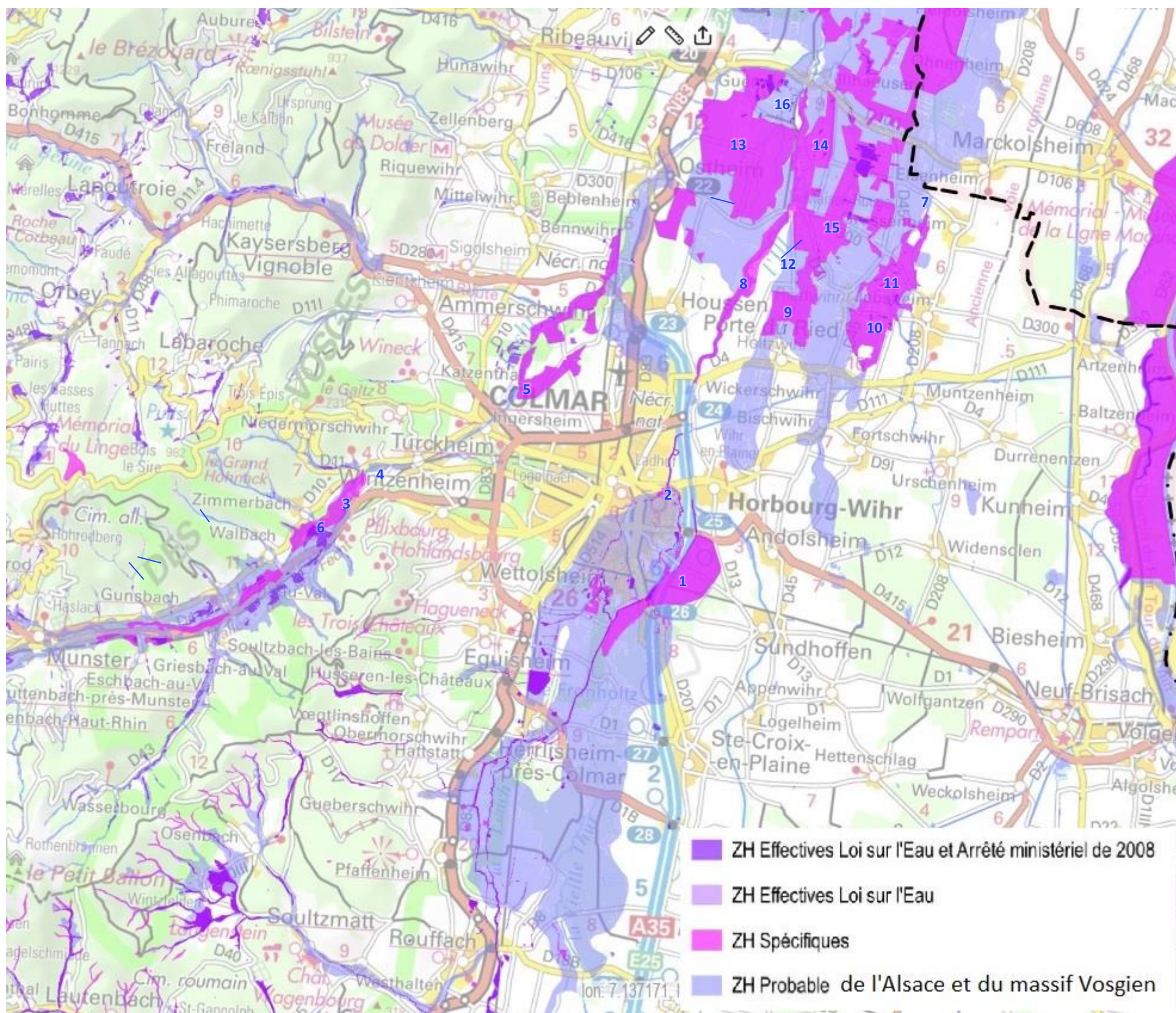


Figure 65 Zones humides sur le territoire de Colmar Agglomération

#### 4.7.2. Périmètres de protection

##### 4.7.2.1. Réseau Natura 2000

Le réseau écologique européen Natura 2000 regroupe un ensemble de sites naturels, à travers toute l'Europe, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales et de leurs habitats.

Il est composé des Zones de Protections Spéciales (ZPS) relevant de la directive « Oiseaux » et des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) relevant de la directive « Habitats ».

À l'échelle du territoire de Colmar Agglomération, 6 sites Natura 2000 ont été recensés. Ils sont résumés dans le tableau ci-dessous et présentés sur la carte en page suivante.

Identifiant	Nom du site	Directive « Oiseaux » / « Habitats »	Communes
FR4211807	Hautes-Vosges, Haut-Rhin	Directive « Oiseaux » (ZPS)	Walbach, Turckheim
FR4213813	Ried de Colmar à Sélestat, Haut-Rhin	Directive « Oiseaux » (ZPS)	Jepsheim, Wickerswihr, Porte du Ried, Colmar
FR4201813	Hardt nord	Directive « Habitat » (ZSC)	Sainte-Croix-en- Plaine, Sundhoffen
FR4201806	Collines sous-vosgiennes	Directive « Habitat » (ZSC)	Wintzenheim, Ingersheim
FR4201805	Promontoires siliceux	Directive « Habitat » (ZSC)	Niedermorschwihr
FR4202000	Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Haut-Rhin	Directive « Habitat » (ZSC)	Porte du Ried, Colmar

**Figure 66** Sites Natura 2000 sur le territoire de Colmar Agglomération (source : DREAL Grand Est)

Les ZSC « Sites à chauves-souris des Vosges haut-rhinoises » (FR4202004) et « Secteur alluvial Rhin-Ried-Bruch, Bas-Rhin » (FR4201797) se situent à proximité du périmètre d'étude mais ne l'intersectent pas. Ils ont été rappelés, avec les ZSC présentes dans le périmètre, dans le tableau en légende de la carte en page suivante.

##### 4.7.2.2. Les arrêtés de Protection Biotope

Les Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APPB) ont pour objectif, la protection des biotopes nécessaires à l'alimentation, la reproduction, le repos ou la survie des espèces animales ou végétales protégées par la loi.

Aucun APPB n'est recensé sur le territoire de Colmar Agglomération.

##### 4.7.2.3. Les Parcs et Réserves

Le périmètre du Parc Naturel Régional (PNR) des Ballons des Vosges recoupe le territoire des communes de Walbach, Wintzenheim, et Wettolsheim.

Par ailleurs, la réserve biologique du Niederwald est présente dans le Nord du ban communal de Colmar.

Ces deux périmètres faisant l'objet d'une protection de leurs espaces naturels sont présentés sur la carte en page suivante.

Aucun périmètre d'engagement national, comme les zones Ramsar ou les réserves de biosphère, n'a été recensé sur le territoire de l'agglomération colmarienne.

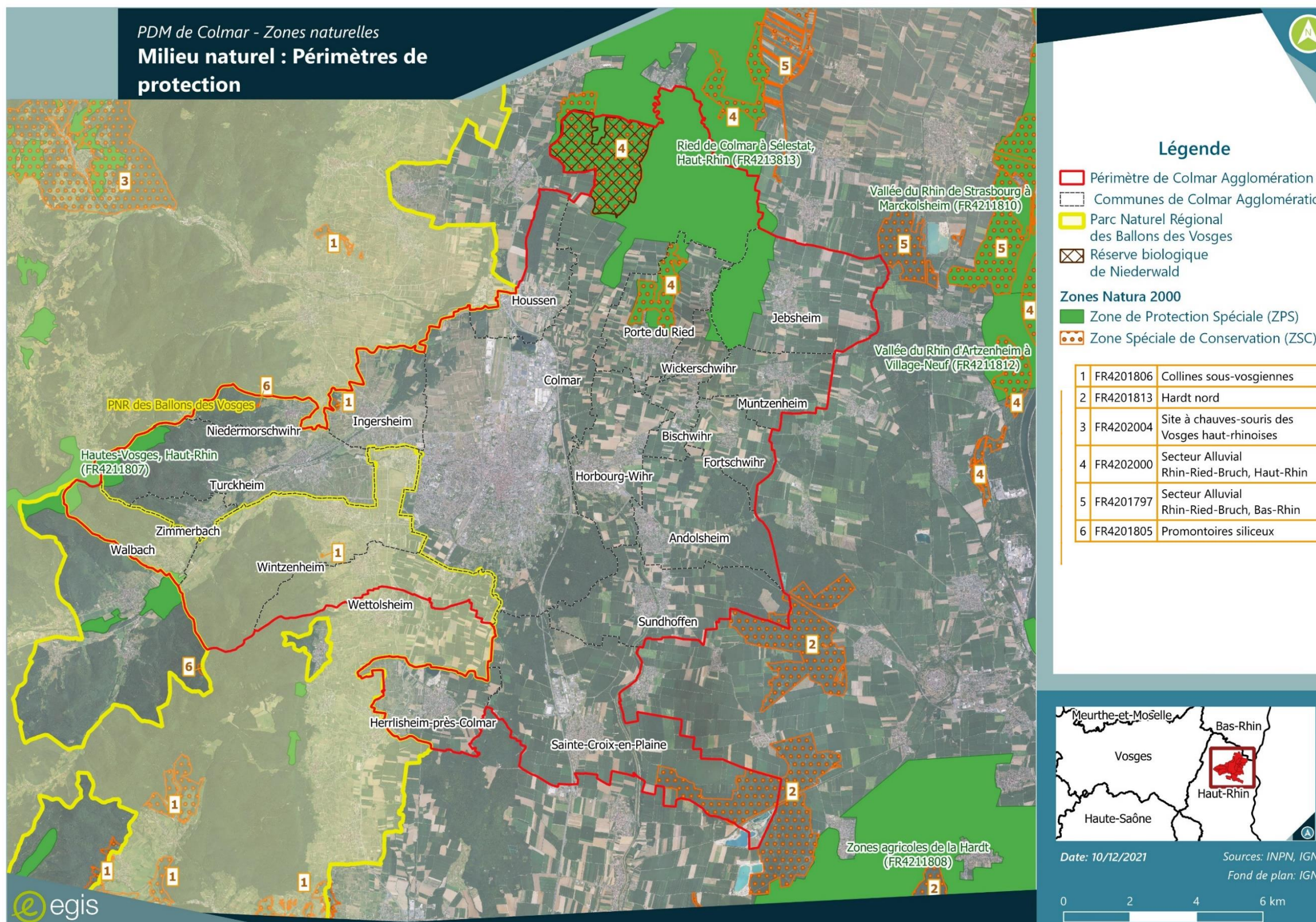


Figure 67 Périmètres de protection de la biodiversité sur le territoire de Colmar Agglomération

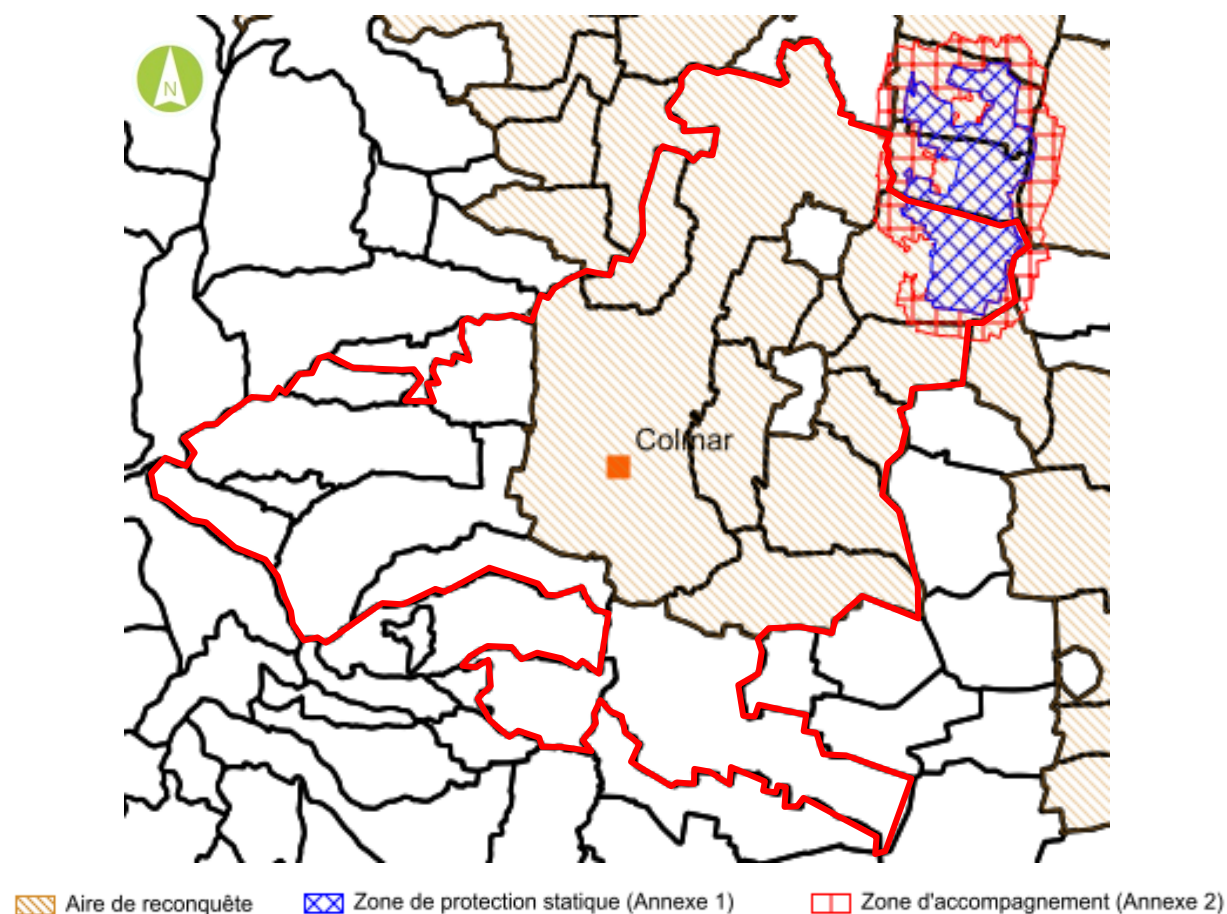
#### 4.7.2.4. Les Plans Nationaux d'Actions (PNA)

Un Plan National d'Actions (PNA) a pour objectif la conservation des espèces menacées et participe à l'intérêt collectif de stopper la perte de la biodiversité.

##### ● PNA Grand hamster

Présent seulement en Alsace, région qui constitue la limite ouest dans son aire de répartition, le Hamster commun a presque disparu de France. L'objectif général du plan national d'actions (PNA) en faveur du hamster commun et de la biodiversité de la plaine d'Alsace est de fédérer l'ensemble des actions, des acteurs œuvrant à la protection de cette espèce emblématique de la plaine d'Alsace.

Les communes de Jepsheim, Colmar et Muntzenheim sont concernées par le périmètre de la zone d'accompagnement pour le PNA Grand hamster. 8 autres communes du territoire de Colmar Agglomération sont concernées par l'aire de reconquête de cette espèce protégée.

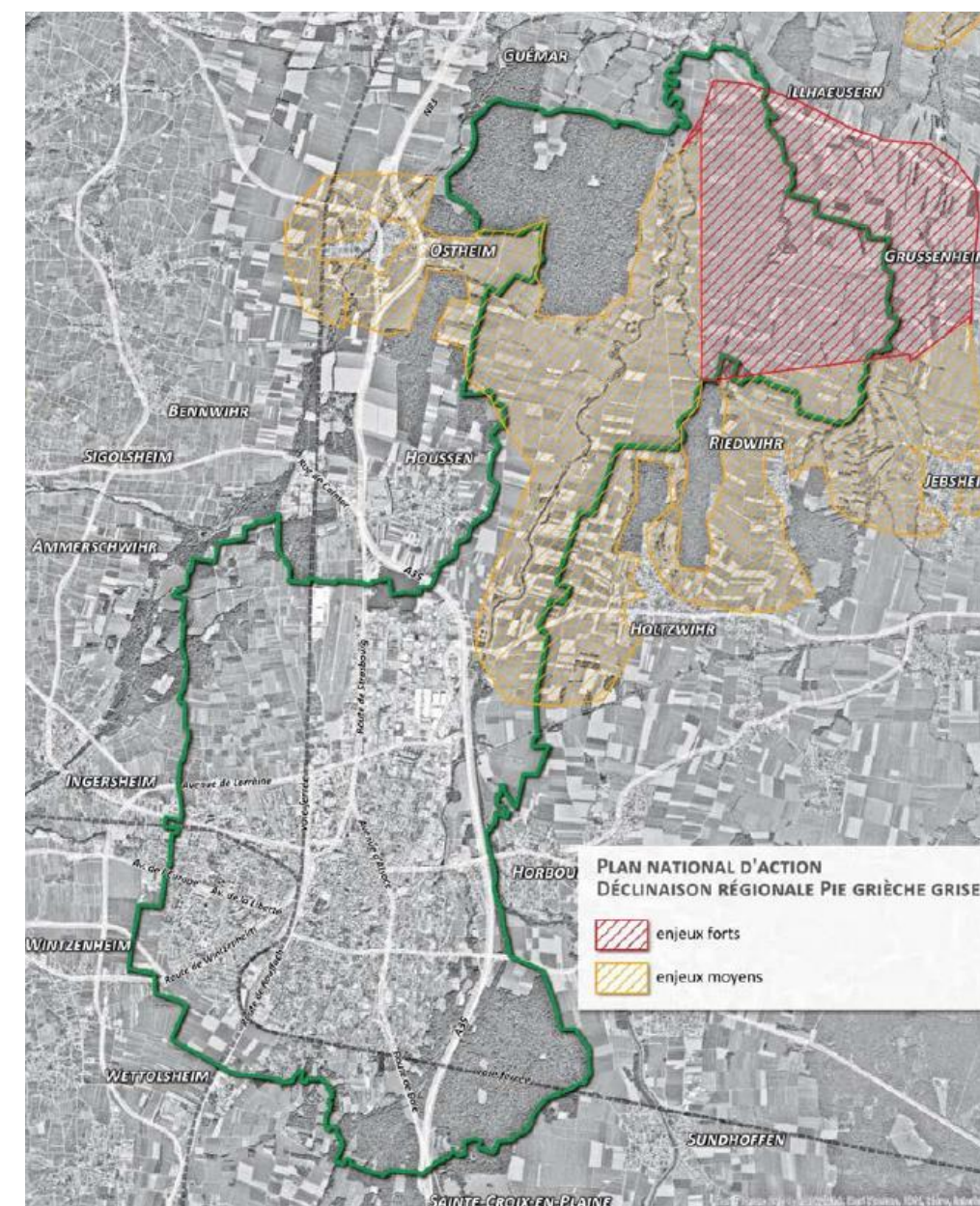


**Figure 68** Zonages associés au PNA Grand hamster (source : Cartographie interactive DREAL Grand Est)

##### ● PNA Pie-grièche grise

Un PNA Pie-grièches a également été développé pour assurer de manière appropriée et durable la conservation des espèces menacées que sont la pie-grièche à tête rousse, la pie-grièche à poitrine rose, la pie-grièche méridionale et la pie-grièche grise.

Les communes de Colmar, Houssen, Jepsheim et Porte du Ried sont concernées par les périmètres du PNA de la Pie-grièche grise.

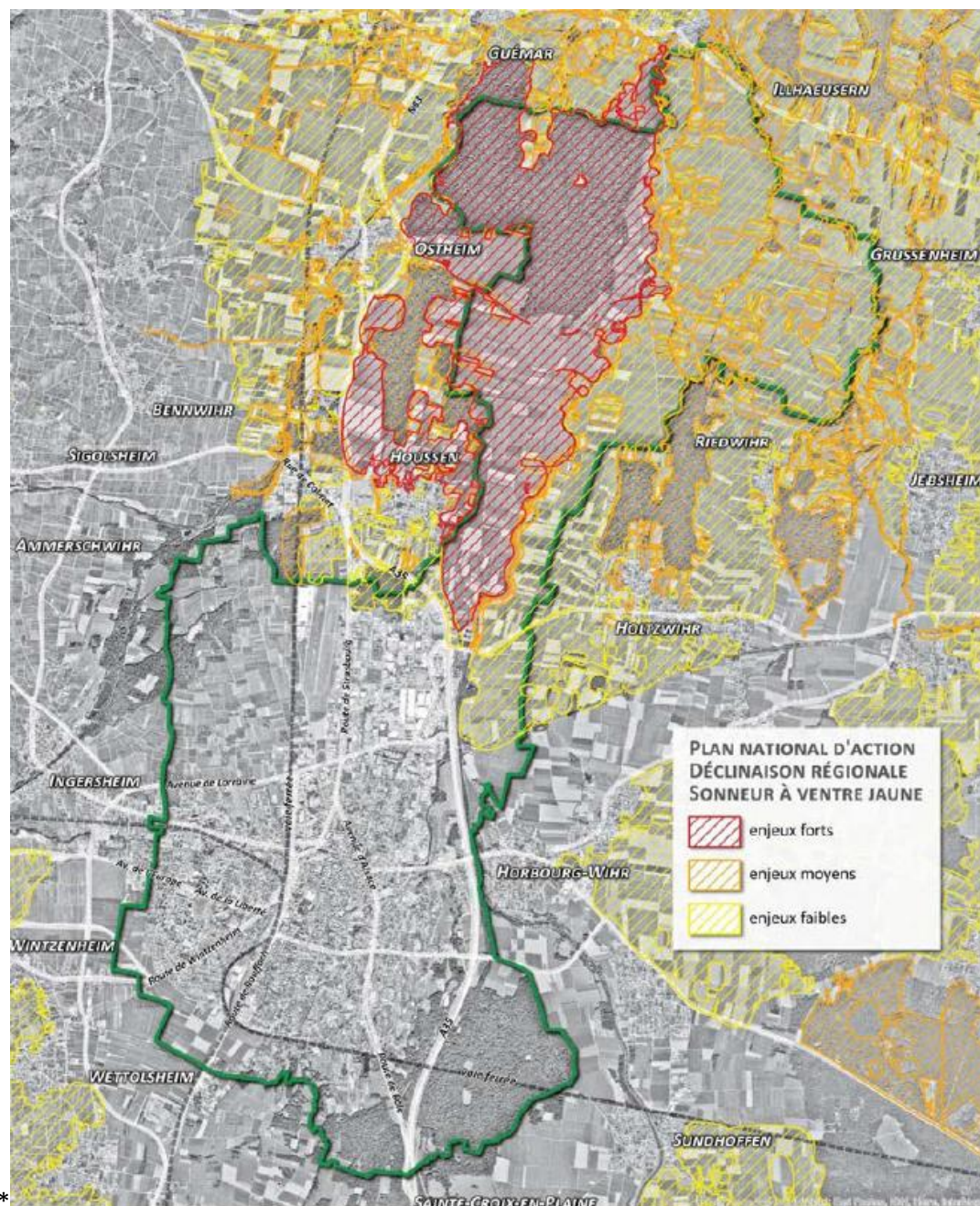


**Figure 69** Périmètres du Plan National d'Actions pour la Pie-grièche grise (source : PLU de Colmar)

### ● PNA Sonneur à ventre jaune

Le Sonneur à ventre jaune, espèce d'amphibien menacée, bénéficie aussi d'un PNA.

Le Nord du ban communal de Colmar, ainsi que celui de Houssen, sont concernés par des enjeux forts pour le PNA Sonneur à ventre jaune.

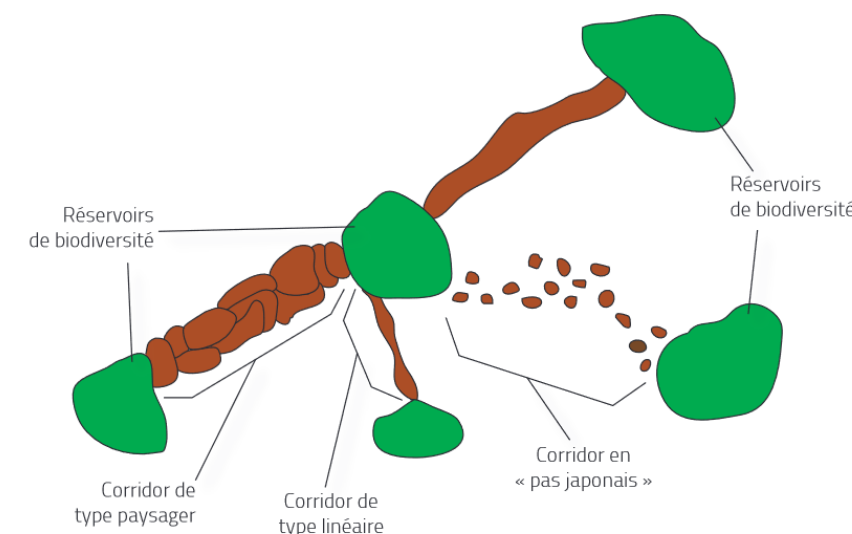


**Figure 70** Périmètres du Plan National d'Actions pour le Sonneur à ventre jaune  
(source : PLU de Colmar)

### 4.7.3. Corridors et continuités écologiques : les Trames Vertes et Bleues (TVB)

#### 4.7.3.1. Cadre réglementaire et définition

La Trame Verte et Bleue (TVB) vise à enrayer le déclin de la biodiversité au travers de la préservation et de la restauration des continuités écologiques. Les continuités écologiques correspondent à l'ensemble des zones vitales (réservoirs de biodiversité) et des éléments qui permettent à une population d'espèces de circuler et d'accéder aux zones vitales (corridors écologiques).



**Figure 71** Illustration du concept de réseau écologique  
(source : SRCE d'Alsace – Cemagref (d'après Bennet 1991))

#### 4.7.3.2. La trame verte et bleue

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) d'Alsace, adopté en 2014, a été intégré au SRADDET en 2020. Il est l'outil de mise en œuvre de la Trame Verte et Bleue (TVB) dans le Grand Est. Il doit répondre aux objectifs suivants :

- identifier les composantes de la trame verte et bleue ;
- identifier les enjeux régionaux et définir les priorités régionales d'action à travers un plan d'action stratégique ;
- proposer les outils adaptés à sa mise en œuvre afin de maintenir, restaurer ou remettre en bon état fonctionnel les continuités écologiques.

Les enjeux de ces trames sont le maintien de la fonctionnalité du réseau de réservoirs et corridors existant d'une part (préservation) et la remise en bon état fonctionnel de ceux qui le nécessitent d'autre part (restauration), en garantissant le maintien de la qualité des milieux, tout en prenant en compte les besoins spécifiques des espèces qui y sont associées.

Ce schéma a permis de définir une cartographie sur le territoire alsacien du réseau de réservoirs et corridors à préserver ou à restaurer, que reprend le SCoT Colmar Rhin Vosges (2017).

Globalement, le territoire alsacien est composé de milieux naturels contrastés, allant des landes et tourbières quasi-subarctiques des Hautes-Chaumes des Vosges jusqu'aux forêts denses et alluviales des bords du Rhin. Entre ces deux extrêmes, se succèdent des milieux également riches et originaux, composés de zones humides d'intérêt international, national, ou régional, associées à la plaine du Rhin ou à certains de ses affluents vosgiens : les milieux aquatiques ont une très grande importance en plaine d'Alsace. Les collines sous-vosgiennes, quant à elles, présentent des particularités géologiques et climatiques auxquelles correspondent des associations végétales de grande valeur.

Les principaux corridors écologiques et réservoirs biologiques recensés sur le territoire de Colmar Agglomération sont recensés dans les tableaux ci-après et présentés sur la carte en page suivante.

Ces milieux sont à préserver à l'échelle du PDM de Colmar, qui devra par ailleurs veiller à ne pas accentuer l'effet de fragmentation des corridors écologiques causé par les espaces urbains, les infrastructures routières et les infrastructures ferroviaires existantes.

Réservoirs de biodiversité			
Identifiant	Nom du réservoir	Superficie totale	Type de milieu dominant
<b>RB46</b>	Ried Centre Alsace	13 015 ha	Forêts alluviales et boisements humides
<b>RB47</b>	Bande rhénane Kunheim - Gerstheim	5 777 ha	Forêts alluviales et boisements humides
<b>RB64</b>	Coteaux de Niedermorschwihr	75 ha	Cultures annuelles et vignes
<b>RB65</b>	Zone inondable du cône de la Fecht	339 ha	Forêts alluviales et boisements humides
<b>RB67</b>	Forêt domaniale de Colmar/Niederwald	1 714 ha	Milieux forestiers
<b>RB69</b>	Basse vallée de la Fecht	373 ha	Milieux ouverts humides
<b>RB72</b>	Ried de la Lauch et de la Vieille Thur	837 ha	Forêts alluviales et boisements humides
<b>RB73</b>	Forêt communale de Rouffach	1 251 ha	Forêts alluviales et boisements humides
<b>RB74</b>	Forêts communales de Dessenheim, Weckolsheim	1 063 ha	Milieux forestiers

Corridors écologiques				
Identifiant	Support du corridor	Espèces privilégiées	Principales routes fragmentantes	Enjeux
<b>C189</b>	Réseau de haies	Tarier des prés, Chat sauvage	RN83	A préserver
<b>C190</b>	Néant	Tarier des prés, Chat sauvage	-	A remettre en bon état
<b>C191</b>	Néant	Chevêche d'Athéna, Hypolaïs icterine, Chat sauvage	-	A remettre en bon état
<b>C192</b>	Réseau de haies	Chat sauvage	-	A préserver
<b>C200</b>	Cours d'eau	Crapaud calamite, Hypolaïs icterine, Chat sauvage	RD4, RD418, RD415	A préserver
<b>C201</b>	Cours d'eau	Chat sauvage	RD4, RD111	A remettre en bon état
<b>C202</b>	Lisière forestière	Lézard vert	-	A préserver
<b>C205</b>	Néant	Lézard vert	-	A remettre en bon état
<b>C206</b>	Cours d'eau	Sonneur à ventre jaune, Tarier des prés, Chat sauvage	RD415, RD1B, RD10	A préserver
<b>C208</b>	Cours d'eau	Coronelle lisse, Chat sauvage	RD83	A remettre en bon état
<b>C209</b>	Néant	Crapaud calamite, Coronelle lisse, Chat sauvage	-	A remettre en bon état
<b>C216</b>	Cours d'eau	Chat sauvage	RD83, RD1B	A remettre en bon état
<b>C217</b>	Cours d'eau	Chat sauvage	-	A préserver
<b>LGT13</b>	Continuité forestière	Grand Tétras	-	A préserver

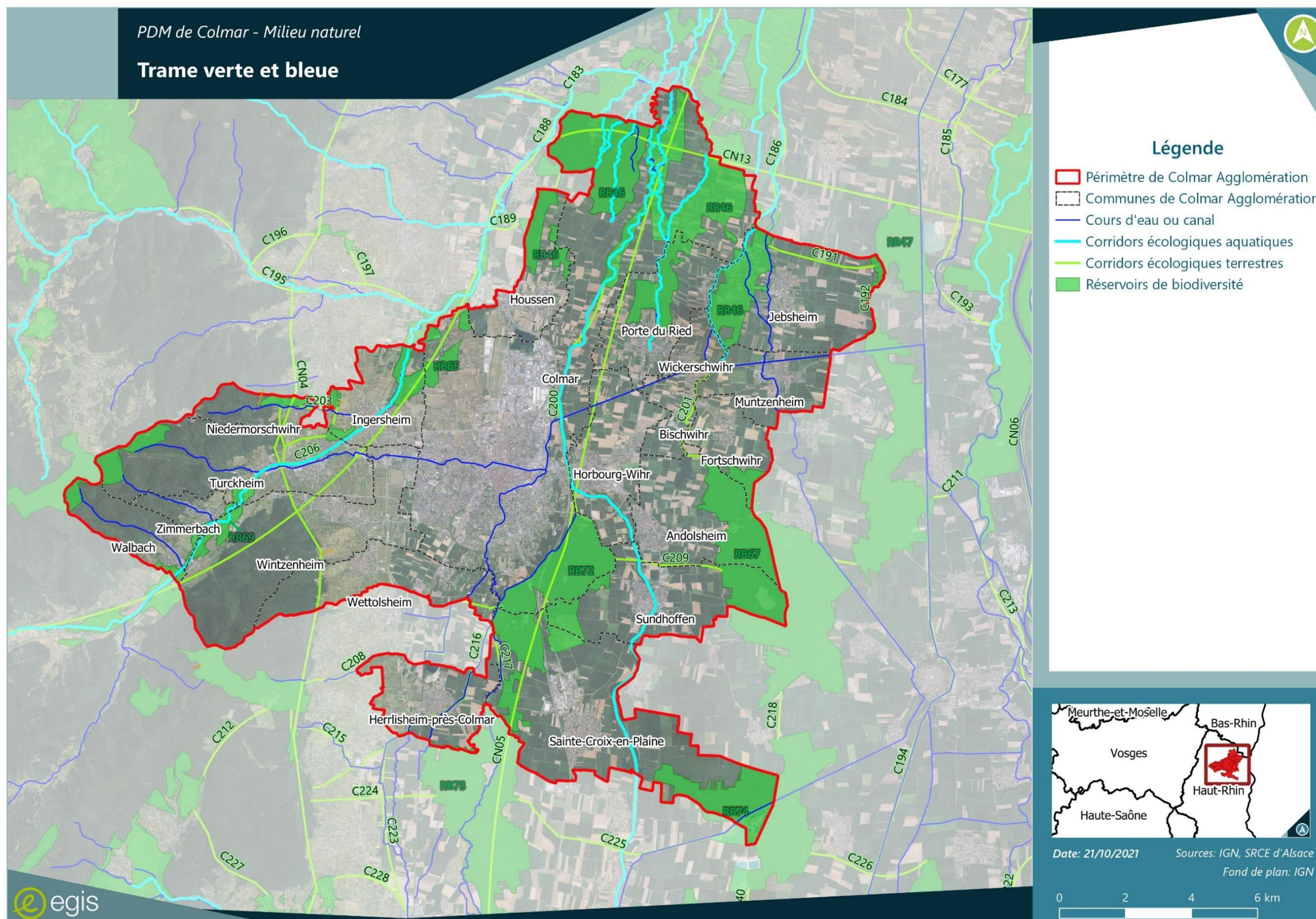


Figure 72 Trame verte et bleue sur le territoire de Colmar Agglomération

#### 4.7.3.3. Trame noire

Le terme de « trame noire » fait référence à un réseau écologique propice à la vie nocturne du fait d'une moindre luminosité. En effet, la lumière artificielle nocturne possède un pouvoir d'attraction ou de répulsion sur les animaux vivant la nuit, elle constitue un facteur de perturbation majeur pour la faune et la flore et peut influencer le comportement de la biodiversité à plusieurs dizaines de kilomètres à la ronde.

L'éclairage des voies publiques est le principal contributeur à ce halo de lumière. Il est également facteur d'étirement ou de dispersion de ce halo hors zone urbaine, lorsque certains axes majeurs sont éclairés.

On considère ainsi que l'éclairage est source de 4 types de perturbation pour la biodiversité :

- piège de certaines espèces attirées par la luminosité (insectes nocturnes) ;
- source de fragmentation des habitats par aveuglement des mammifères nocturnes et renforcement du risque de collision avec des véhicules ;
- perturbation de la migration des oiseaux ;
- source de dérèglement biologique des plantes, qui sont très sensibles à la lumière.

**Le territoire de Colmar Agglomération compte 28 ZNIEFF, 2 ZICO, et de nombreuses zones humides remarquables ou zones à dominante humide, qui sont essentiellement des terres arables ou des forêts et fourrés humides.**

**On note la présence de 6 sites Natura 2000, du PNR des Ballons des Vosges, et de la réserve biologique du Niederwald.**

**Des corridors écologiques et des réservoirs de biodiversité s'inscrivent sur tout le territoire de Colmar Agglomération.**

**Les sous-trames majoritaires de ces réseaux écologiques sont les cultures annuelles et vignes, ainsi que les boisements humides et forêts.**

**Les enjeux de rupture des continuités écologiques sont localisés autour des infrastructures de transport (A35, routes départementales) et des extensions d'aires urbaines sur plusieurs communes. Une attention particulière devra être portée à cet enjeu, particulièrement présent aux intersections des infrastructures de transport et des éléments de la trame verte (corridors écologiques, réservoirs de biodiversité).**

○ Usage des eaux souterraines

**4.8. RESSOURCES EN EAU**

**4.8.1. Eaux souterraines**

○ **Masses d’eaux souterraines**

Deux masses d’eaux souterraines sont présentes au droit du territoire de Colmar Agglomération : la masse d’eau franco-allemande « Pliocène de Haguenau et nappe d’Alsace », et le « Socle Vosgien ». Alors que le Pliocène de Haguenau et nappe d’Alsace constitue le réservoir le plus important (35 milliards de m<sup>3</sup> du côté français), le « Socle vosgien » présente des réserves faibles.

○ **Qualité des eaux souterraines**

Dans le cadre de la Directive Cadre sur l’Eau (DCE), des objectifs de qualité des masses d’eaux « Pliocène de Haguenau et nappe d’Alsace » et « Socle vosgien » sont fixés à différents horizons, un état des lieux est également réalisé.

Ces objectifs et l’état des lieux sont présentés dans le Schéma Directeur d’Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) 2022-2027, Approuvé le 18 mars 2022 pour la période 2022-2027.

Les objectifs et les qualités actuelles des masses d’eaux « Pliocène de Haguenau et nappe d’Alsace » et « Socle vosgien » sont présentés ci-après.

**Tableau 4 État initial et objectifs de qualité des masses d’eaux souterraines (source : SDAGE Rhin-Meuse 2022-2027)**

Masse d’eau	Etat chimique		Etat quantitatif		Motif du report
	Etat masse d’eau	Obj. DCE SDAGE 2022-2027	Etat masse d’eau	Obj. DEC SDAGE 2022-2027	
<b>Pliocène de Haguenau et nappe d’Alsace (CG001 / FRCG101)</b>	Pas Bon (2019)	Atteinte du bon état en 2027	Bon (2019)	Atteinte du bon état en 2027	Chlorures
		Atteinte du bon état en 2027			Nitrates, phytosanitaires interdits et autorisés
<b>Socle vosgien (CG003 / FRCG103)</b>	Bon (2019)	Atteinte du bon état en 2027	Bon (2019)	Atteinte du bon état en 2027	-

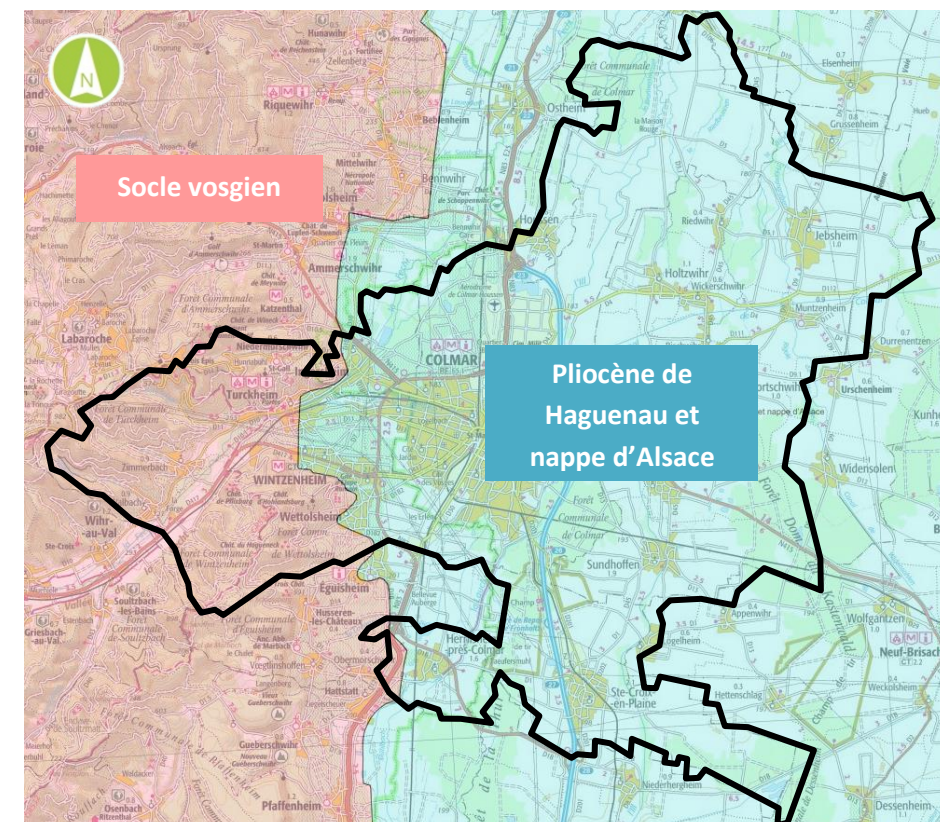
**Nappe d’Alsace**

La nappe phréatique correspondant à la masse d’eaux souterraines « Pliocène de Haguenau et nappe d’Alsace » s’étend sur une superficie de 2 735 km<sup>2</sup> et stocke environ 35 milliards de m<sup>3</sup> sur le territoire alsacien.

Accessible à faible profondeur, elle permet de couvrir une grande partie des besoins en eau potable, alimente les industries fortes consommatrices d’eau de bonne qualité et contribue à l’existence de milieux naturels typiques. Les prélèvements d’eau dans la nappe du Rhin en Alsace peuvent ainsi atteindre 500 millions de m<sup>3</sup> par an, avec globalement 10 % pour l’alimentation en eau potable, 70 % pour un usage industriel, et 20 % pour un usage agricole.

**Socle vosgien**

La nappe phréatique associée au Socle vosgien est à l’origine de sources situées au niveau du piémont et de l’entrée des Vosges, et alimente plusieurs communes.



**Figure 73** Masses d’eaux souterraines (source : Infoterre)

La nappe phréatique fournit en eau potable l’ensemble de l’agglomération colmarienne. On recense actuellement 20 captages publics utilisés ou sous Déclaration d’Utilité Publique (DUP) pour l’alimentation en eau potable sur le territoire de Colmar Agglomération.

Commune	Nombre de captages
Colmar	2
Jebnheim	1
Sundhoffen	4
Houssen	1
Wintzenheim	1
Turckheim	5
Walbach	6

Figure 74 Localisation des captages pour l'alimentation en eau potable sur les communes de Colmar Agglomération (source : DDT Haut-Rhin)

● **Sensibilité et vulnérabilité des eaux souterraines**

Au niveau de l'agglomération de Colmar, la nappe est peu protégée en raison de la présence de terrains superficiels perméables (formations superficielles limoneuses ou argileuses plus ou moins présentes), et se situe à faible profondeur, ce qui lui confère une forte vulnérabilité accentuée par les fortes relations qui existent entre la nappe et les cours d'eau. En effet, de multiples pollutions (diffuses ou ponctuelles, d'origine industrielle, agricole ou domestique, ...) peuvent s'infiltrer dans la nappe, soit directement, soit par pollution des eaux superficielles.

Il est à noter que les masses d'eau souterraines à risque et en lien fonctionnel avec des Zones Spéciales de Conservation (ZSC) ou des Zones de Protection Spéciale (ZPS), présentant donc une sensibilité accrue, font l'objet de contrôles opérationnels additionnels.

Le Programme de surveillance du SDAGE intègre également depuis 2009 la surveillance au titre de la « Directive nitrates » et également la surveillance au titre de la politique nationale de protection des captages d'eau potable vis-à-vis des pollutions diffuses, et notamment agricoles, par la mise en place d'un réseau spécifique de suivi des captages identifiés comme prioritaires, en lien avec des enjeux identifiés localement.

Aucune zone de captage prioritaire n'a été identifiée sur le territoire de Colmar Agglomération. La plus proche se trouve à environ 3 km au Sud-Ouest du périmètre, il s'agit du « Forage communal de Lettgrueben et de l'hôpital ».

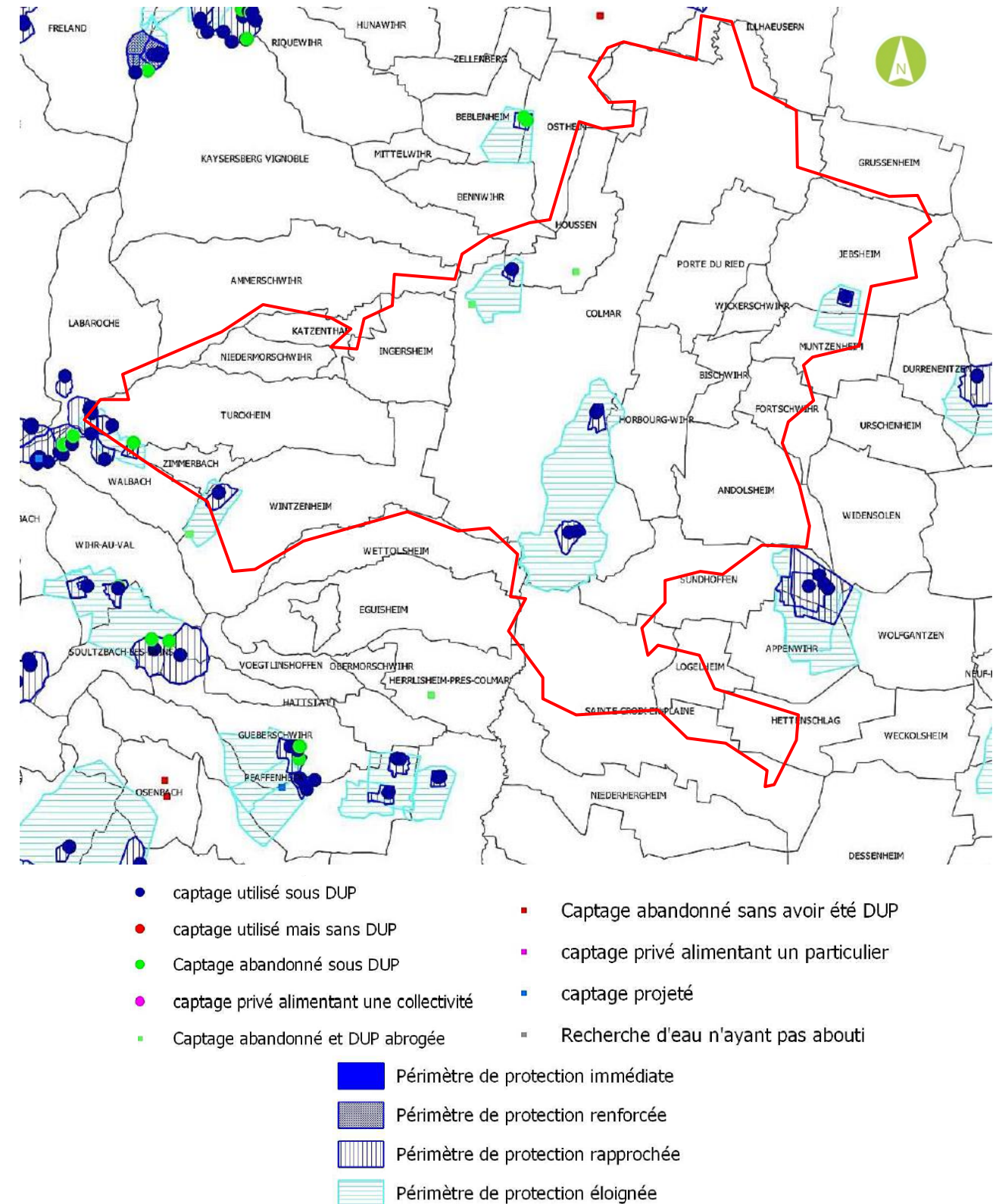


Figure 75 Localisation des captages pour l'alimentation en eau potable sur le territoire de Colmar Agglomération (source : DDT Haut-Rhin)

#### 4.8.2. Eaux superficielles

##### ● Bassins versants et réseau hydrographique

Le territoire de Colmar Agglomération s’inscrit dans le bassin versant Ill-Nappe-Rhin.

Le territoire de Colmar Agglomération est principalement marqué par l’Ill et ses principaux affluents, la Fecht et la Lauch, ainsi que par de nombreux ruisseaux dans sa partie Nord. Par ailleurs, le Logelbach traverse Colmar dans sa partie Ouest.

Les masses d’eau superficielles présentes sur le territoire ainsi que leur référence au SDAGE sont indiqués dans le tableau ci-dessous et sur le plan ci-contre. Les mêmes numéros utilisés dans ce tableau sont rappelés sur la carte de l’hydrographie du territoire en page 138.

Numéro	Masse d’eau rivière	Référence masse d’eau SDAGE
1	ILL 5	FRCR20
2	ILL 4	FRCR19
3	FECHT 3	FRCR86
4	CANAL VAUBAN	FRCR15
5	VIEILLE THUR	FRCR81
6	LAUCH 3	FRCR78
7	LOGELBACH	FRCR83
8	CANAL DE COLMAR	FRCR12
9	ORCHBACH	FRCR108
10	BLIND	FRCR106
11	BREITBRUNNENWASSER	FRCR710
12	RIGOLE DE WIDENSOHLEN	FRCR14
13	FECHT 2	FRCR86

Figure 76 Masses d’eau superficielles DCE présentes sur le territoire de Agglomération (source : SIERM)

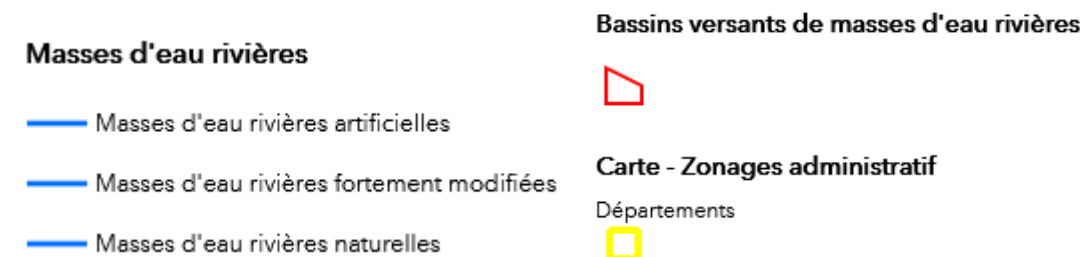
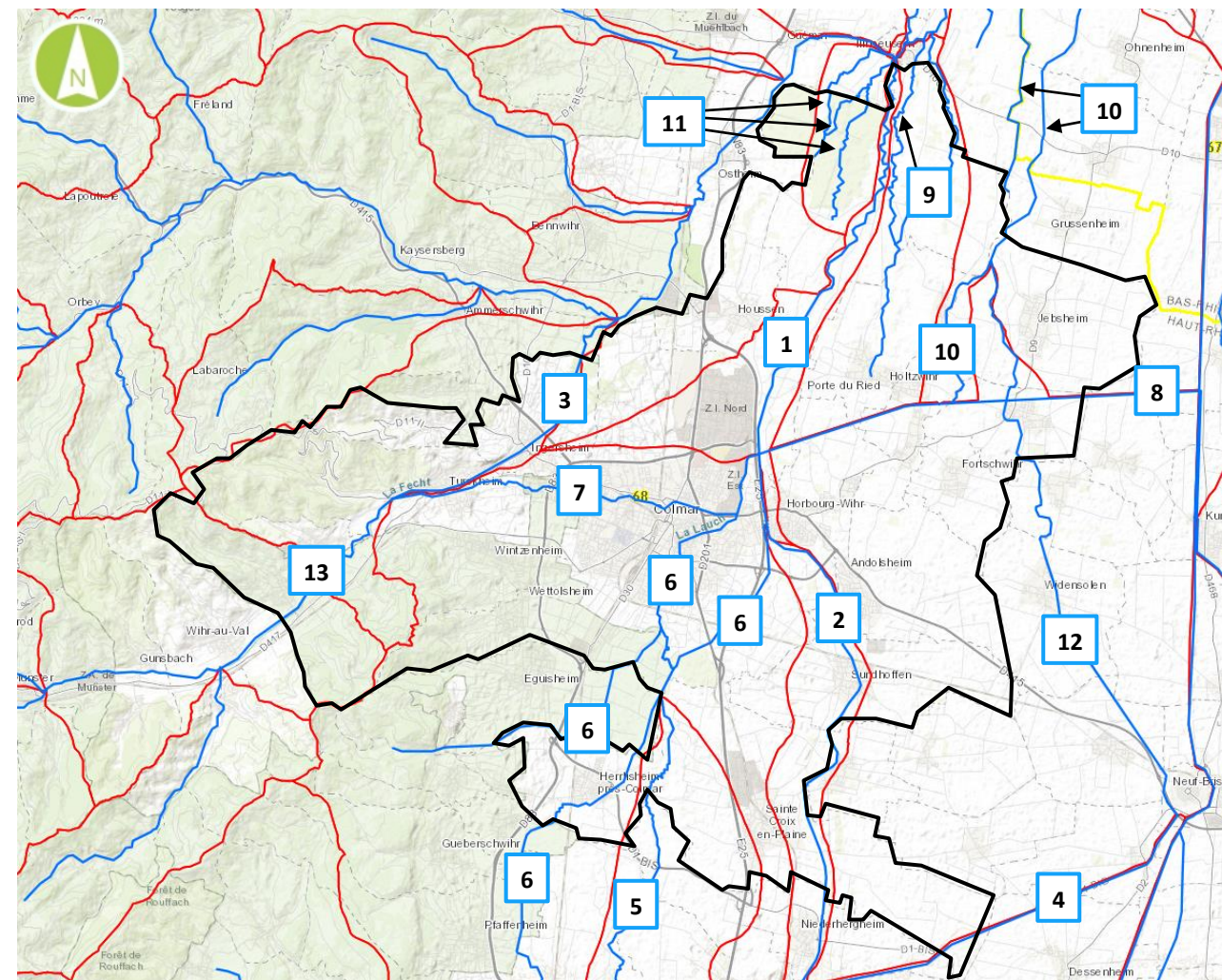


Figure 77 Réseau hydrographique sur le territoire de Agglomération (source : SIERM)

### ● Classement des cours d'eau

Le long des cours d'eau, de nombreux ouvrages (barrages, écluses, seuils, moulins) existent et constituent potentiellement des obstacles à la continuité écologique.

Les cours d'eau sont classés au titre de la continuité écologique (article L.214-17 du Code de l'Environnement) selon 2 listes :

- Liste 1 : traduit un objectif de préservation de cours d'eau en bon état actuellement ou de cours d'eau nécessitant une protection complète des poissons migrateurs amphihalins ;
- Liste 2 : traduit un objectif de reconquête des cours d'eau, parties de cours d'eau ou canaux dans lesquels il est nécessaire d'assurer le transport suffisant des sédiments et la circulation des poissons migrateurs.

Sur le périmètre de Colmar Agglomération, l'ILL 4 et l'ILL 5 sont classés en liste 1 ; la Fecht 3 est classée en liste 2. L'Orchbach, la Blind, le Breitbrunnenwasser ainsi que la Fecht 2 sont tous classés en listes 1 et 2.

### ● Qualité des eaux superficielles

Les eaux superficielles présentent des qualités variables, selon l'indicateur observé (état chimique, état chimique sans substances ubiquistes ou état écologique). Ces niveaux de qualité sont indiqués par cours d'eau dans le tableau ci-dessous :

Cours d'eau	État chimique (données 2019)	État chimique sans substances ubiquistes (2019)	État ou potentiel écologique (2019)
ILL 5	Moins que Bon	Moins que Bon	Mauvais état
ILL 4	Moins que Bon	Moins que Bon	Etat médiocre
FECHT 3	Bon état	Bon état	Etat moyen
CANAL VAUBAN	Bon état	Bon état	Etat moyen
VIEILLE THUR	Moins que Bon	Moins que Bon	Etat bon
LAUCH 3	Moins que Bon	Moins que Bon	Mauvais état
LOGELBACH	Moins que Bon	Bon état	Bon état
CANAL DE COLMAR	Moins que Bon	Bon état	Bon état
ORCHBACH	Non déterminé	Non déterminé	Etat médiocre
BLIND	Bon état	Bon état	Bon état
BREITBRUNNENWASSER	Bon état	Bon état	Etat bon
RIGOLE DE WIDENSOHLEN	Moins que Bon	Non déterminé	Etat moyen
FECHT 2	Non déterminé	Non déterminé	Bon état

État des masses d'eaux superficielles en 2015-2017 (source : SDAGE 2022-2027)

Cours d'eau	Statut	Objectif global d'état	Échéance globale	Motifs de dérogation globale
ILL 5	MEN	OMS	2027	FT, CN
ILL 4	MEN	BP	2027	FT
FECHT 3	MEN	BP	2021	FT
CANAL VAUBAN	MEN	OMS	2027	FT
VIEILLE THUR	MEN	BE	2027	FT, CN
LAUCH 3	MEFM	OMS	2027	FT
LOGELBACH	MEN	BP	2021	FT
CANAL DE COLMAR	MEA	BP	2021	FT, CD
ORCHBACH	MEN	BE	2027	FT, CN
BLIND	MEN	BE	2021	FT, CN
BREITBRUNNENWASSER	MEN	BE	2027	FT
RIGOLE DE WIDENSOHLEN	MEA	OMS	2027	FT, CN
FECHT 2	MEFM	BE	2021	FT, CD

MEN : Masse d'eau naturelle

BE : Bon état

FT : Faisabilité technique

MEFM : Masse d'eau fortement modifiée

BP : Bon potentiel

CN : Conditions naturelles

MEA : Masse d'eau artificielle

OMS : Objectif moins strict

CD : Coûts disproportionnés

#### Objectifs de qualité des masses d'eaux superficielles en 2015-2017 (source : SDAGE Rhin-Meuse 2022-2027)

La totalité des cours d'eau ou canaux présents sur le territoire de Colmar Agglomération ont vu leur objectif d'état reporté à 2021 ou 2027 et quatre d'entre eux se sont vu assigner un objectif moins strict. Ce sont les témoins d'une qualité dégradée sur la plupart des cours d'eau, excepté pour la Blind et potentiellement la masse d'eau superficielle Fecht 2.

La définition des masses d'eau visées par un Objectif moins strict (OMS) au cycle 3 (2022-2027) résulte d'une combinaison de plusieurs approches :

- les masses d'eau faisant l'objet d'un OMS issu de l'analyse du temps de mise en oeuvre et du financement des mesures ;
- les masses d'eau faisant l'objet d'un OMS issu d'une approche spécifique par paramètre ou élément de qualité ;
- les masses d'eau faisant l'objet d'un OMS évident, c'est-à-dire issu de la révision de la liste des masses d'eau candidates aux OMS du cycle 2.

### ● Usage des eaux superficielles

Le réseau hydrographique du secteur de Colmar est classé en deuxième catégorie piscicole du classement administratif départemental lié à la réglementation halieutique.

Les cours d'eau du territoire, généralement destinés à un usage touristique (pêche, nautisme, ...), apportent également de fortes aménités paysagères et écologiques.

### ● Sensibilité et vulnérabilité des eaux superficielles

Les pressions qui s'exercent sur les cours d'eau sont liées au rejet des eaux usées domestiques, aux rejets industriels, et à l'entraînement des matières polluantes par ruissellement. La proximité des cours d'eau avec les espaces urbains (villes, bourgs, espaces périurbains, zones industrielles ...) augmente la vulnérabilité des cours d'eau à cette exposition.

Le rejet des eaux domestiques passe par les stations d'épuration, qui présentent des rendements en constante augmentation. Les rejets liés à la viticulture vont, eux, le plus souvent dans les stations d'épuration intercommunales, capables de traiter cette surcharge organique ponctuelle.

L'activité agricole et l'activité industrielle sont également à l'origine de pollutions des cours d'eau.

**Le territoire de Colmar Agglomération s'inscrit au niveau des masses d'eau du « Pliocène de Haguenau et nappe d'Alsace », en mauvais état du fait des concentrations en nitrates, phytosanitaires et chlorures, et du « Socle Vosgien » (bon état de la masse d'eau souterraine).**

**La nappe d'Alsace présente une forte vulnérabilité de par sa faible profondeur et sa couverture relativement perméable.**

**L'approvisionnement du territoire en eau potable est réalisé par le biais de 20 captages publics.**

**Le réseau hydrographique est dense, formé de multiples ruisseaux drainés par l'Ill et ses principaux affluents, la Fecht et la Lauch. Il présente un état de qualité moyen à mauvais, lié à des pollutions industrielle, agricole et domestique des eaux superficielles.**

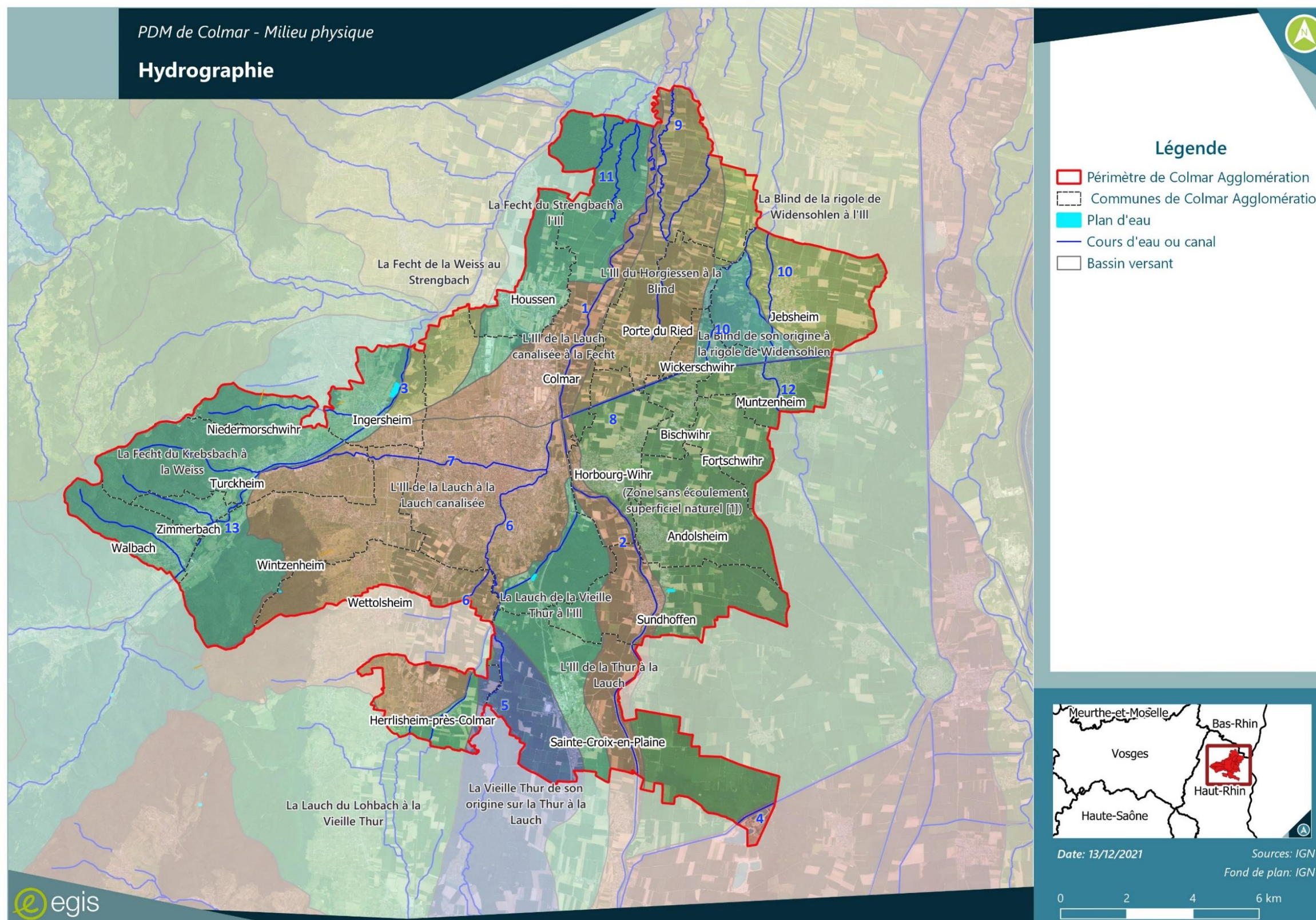


Figure 78 Hydrologie de Colmar Agglomération

## 4.9. RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

### 4.9.1. Risques naturels

#### ● Risque sismique

L'ensemble du territoire de Colmar Agglomération est classé en aléa sismique modéré (zone de sismicité 3).

#### ● Risque d'inondation

Le risque naturel le plus présent sur le territoire est le risque inondation, avec la totalité des communes concernées et disposant d'un Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI). Ce risque est doublé d'un risque relatif à la rupture de digue (inondation soudaine). Certaines communes sont également concernées par des épisodes de coulées de boues.

Les PPRI couvrant les communes du territoire sont les suivants :

- PPRI du bassin versant de la Lauch, approuvé par arrêté préfectoral du 23 juin 2006 ;
- PPRI du bassin versant de l'Ill, approuvé par arrêté préfectoral du 27 décembre 2006 et modifié par arrêté préfectoral du 10 décembre 2019 ;
- PPRI du bassin versant de la Fecht, par arrêté préfectoral du 14 mars 2008.

Commune	Inondation par débordement	Coulées de boue	Remontée de nappe	Rupture de digue
Andolsheim	X		X	X
Bischwihr	X		X	
Colmar	X		X	
Fortschwihr	X		X	
Herrlisheim-près-Colmar	X		X	
Horbourg-Wihr	X		X	X
Houssen	X		X	X
Ingersheim	X	X	X	X
Jebsheim	X		X	
Muntzenheim	X		X	
Niedermorschwihr	X	X		
Porte du Ried (communes de Holtzwihr et de Riedwihr)	X		X	
Sainte-Croix-en-Plaine	X		X	X
Sundhoffen	X		X	X
Turckheim	X	X		X
Walbach	X	X		

Commune	Inondation par débordement	Coulées de boue	Remontée de nappe	Rupture de digue
Wettolsheim	X	X	X	X
Wickerschwihr	X		X	
Wintzenheim	X	X	X	X
Zimmerbach	X	X		

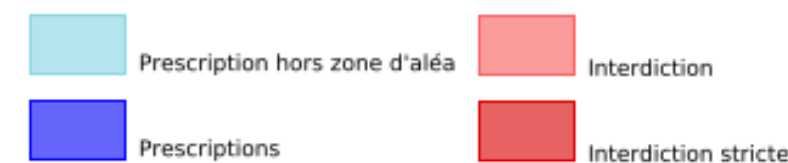
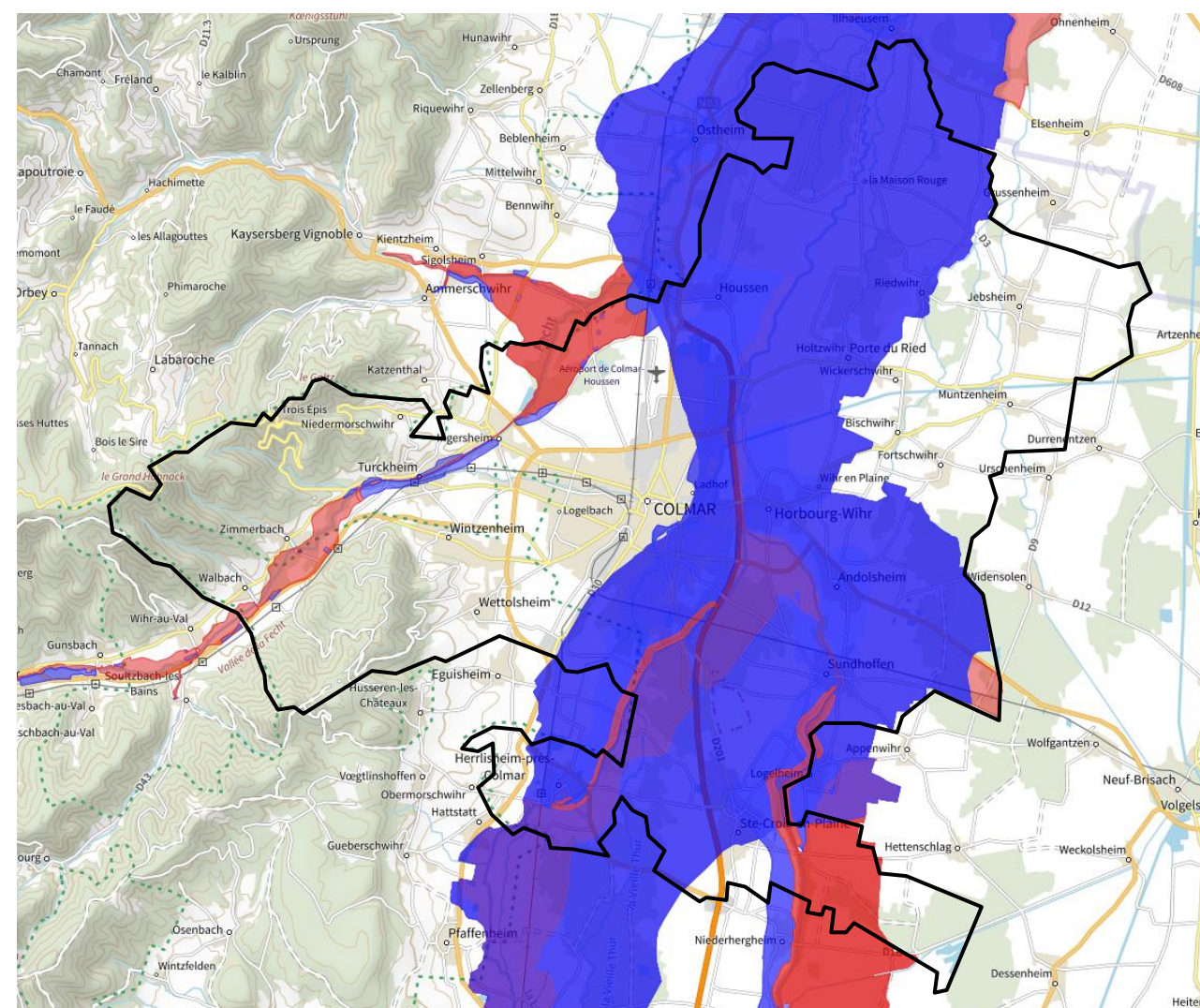
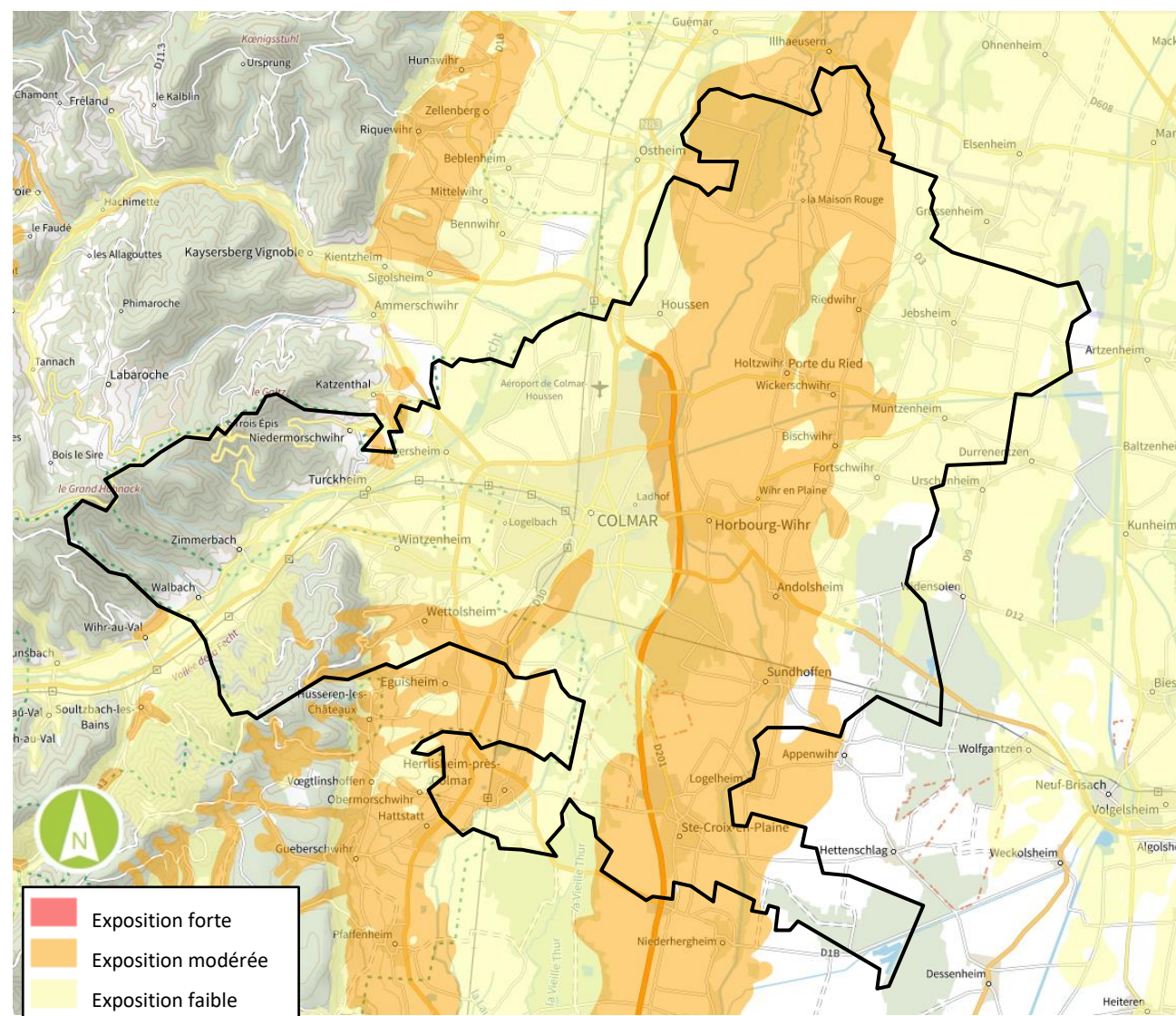


Figure 79 Zonages réglementaires des PPRI sur le territoire de Colmar Agglomération (source : Géorisques)

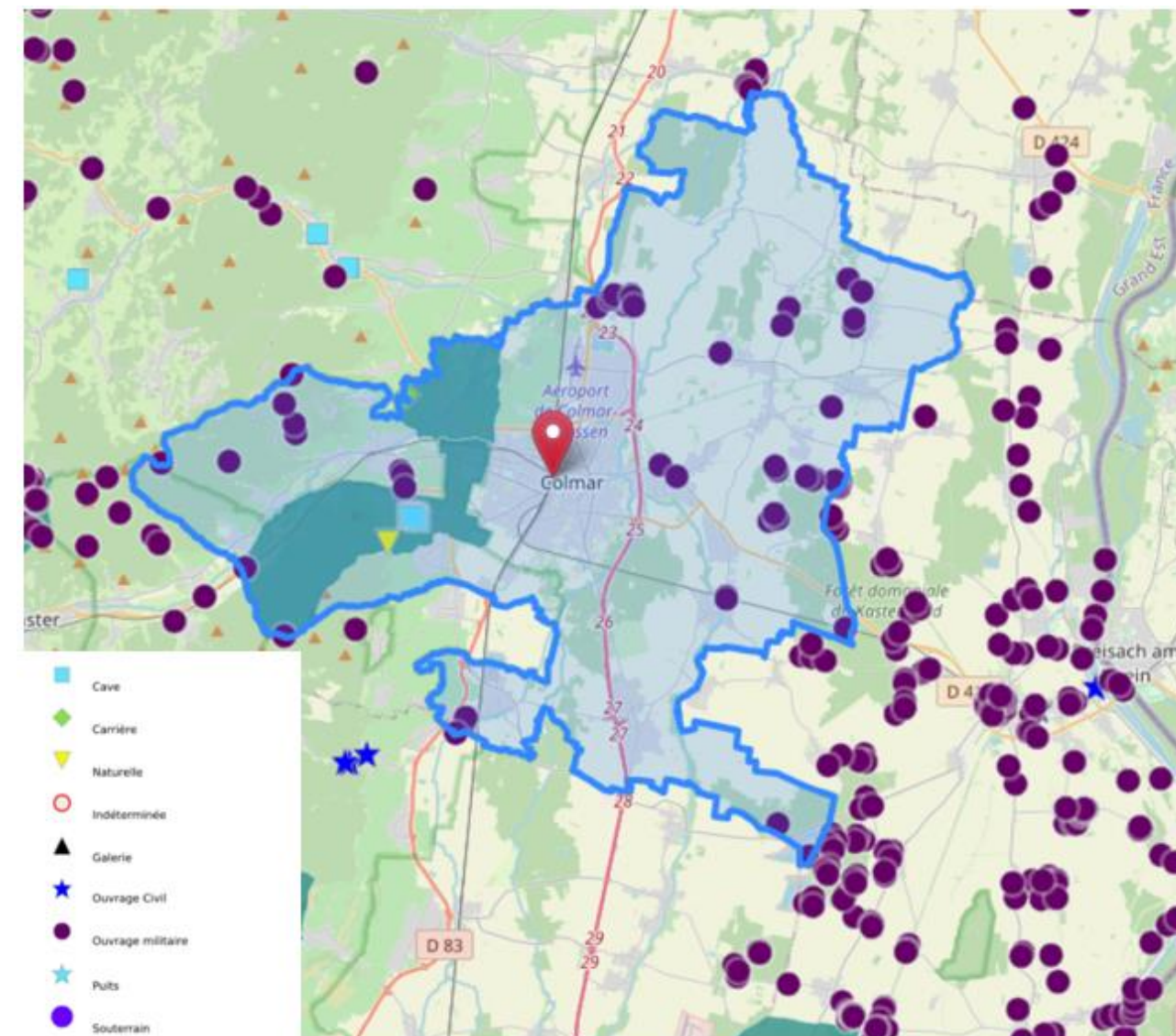
**Risques de mouvements de terrain**

Les risques liés aux mouvements de terrain et aux cavités souterraines sont relativement bien représentés. En effet, l'aléa lié au risque de retrait-gonflement des argiles est globalement faible sur le territoire de Colmar Agglomération, mais devient modéré au niveau de la commune de Wettolsheim et dans le Sud de la commune de Colmar, ainsi qu'à l'Est de l'A35 en parcourant le territoire de Colmar Agglomération sur un axe Nord-Sud.



**Figure 80** Aléa lié au phénomène de retrait-gonflement des argiles (source : Géorisques)

Le territoire de Colmar Agglomération compte au total 72 cavités souterraines. La majorité d'entre elles sont des ouvrages militaires, cependant sur la commune de Wintzenheim certaines correspondent à des caves.



**Figure 81** Cavités souterraines (source : Géorisques)

La répartition des cavités souterraines parmi les communes de Colmar Agglomération s'établit de la manière suivante :

Commune	Cavités souterraines
<b>Andolsheim</b>	6 (ouvrages militaires)
<b>Bischwihr</b>	0
<b>Colmar</b>	0
<b>Fortschwihr</b>	10 (ouvrages militaires)

Commune	Cavités souterraines
Herrlisheim-près-Colmar	3 (ouvrages militaires)
Horbourg-Wihr	10 (ouvrages militaires)
Houssen	9 (ouvrages militaires)
Ingersheim	2 (carrière, indéterminé)
Jepsheim	4 (ouvrages militaires)
Muntzenheim	1 (ouvrage militaire)
Niedermorschwihr	2 (ouvrages militaires)
Porte du Ried (regroupement des communes de Holtzwihr et de Riedwihr)	2 (ouvrages militaires)
Sainte-Croix-en-Plaine	2 (ouvrages militaires)
Sundhoffen	3 (ouvrages militaires)
Turckheim	6 (ouvrages militaires)
Walbach	1 (ouvrage militaire)
Wettolsheim	0
Wickerschihr	1 (ouvrage militaire)
Wintzenheim	10 (caves, ouvrages militaires, cavité naturelle)
Zimmerbach	0
<b>TOTAL</b>	<b>72</b>

Figure 82 Cavités souterraines recensées sur le territoire de Colmar Agglomération  
 (source : Géorisques)

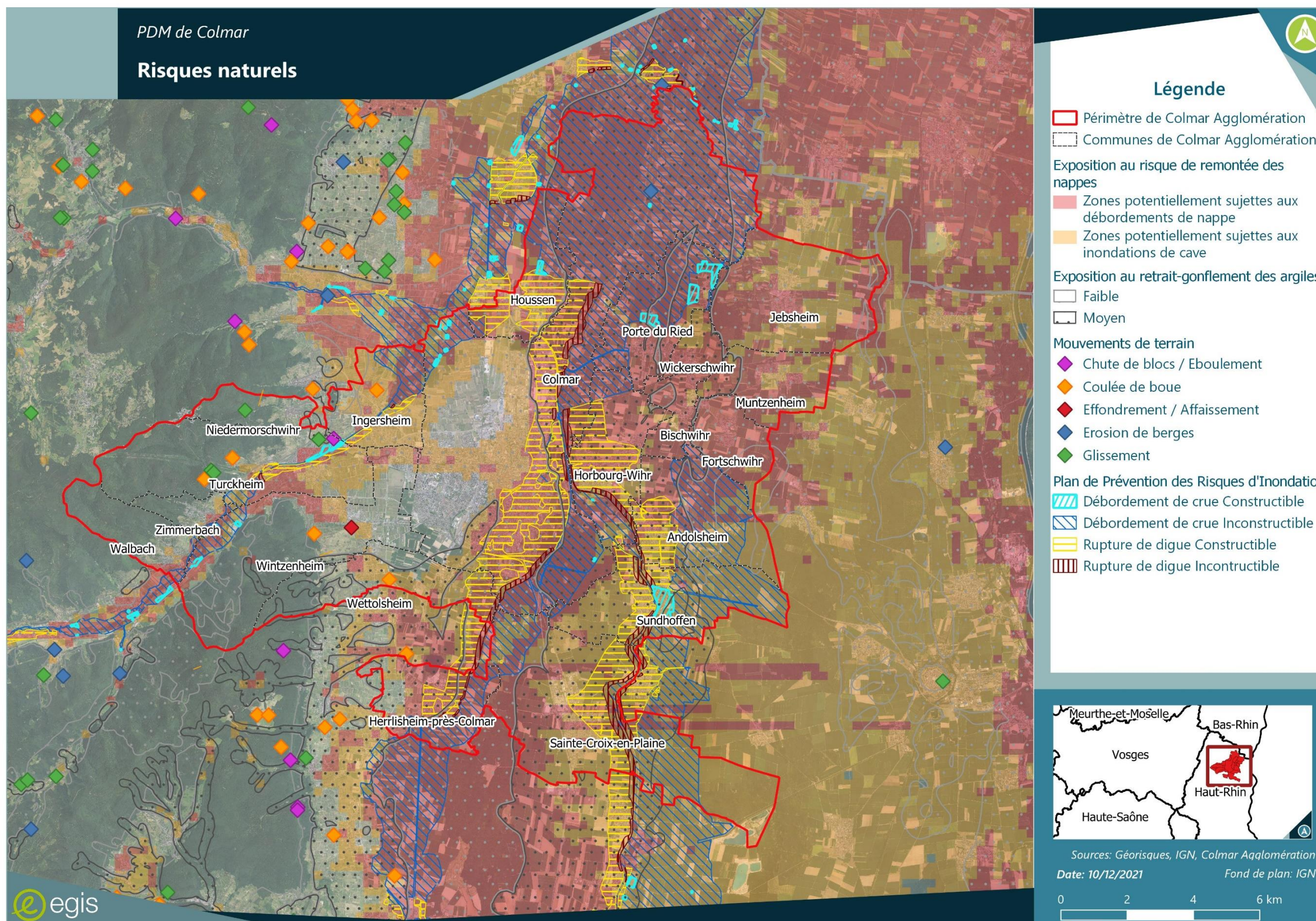


Figure 83 carte des risques naturels

#### 4.9.2. Risques technologiques

##### ● Risque industriel

Les risques technologiques et industriels se concentrent essentiellement autour du territoire communal de Colmar. Bien qu'aucun établissement classé SEVESO n'est recensé sur le territoire de Colmar Agglomération, 50 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sont recensées sur le territoire de Colmar Agglomération. Leur répartition sur les 20 communes du territoire est présentée dans le tableau ci-dessous, ainsi que sur la carte en page 67.

Commune	Nombre d'ICPE
Andolsheim	0
Bischwihr	0
Colmar	32
Fortschwihr	0
Herrlisheim-près-Colmar	2
Horbourg-Wihr	2
Houssen	0
Ingersheim	2
Jebnheim	2
Muntzenheim	1
Niedermorschwihr	0
Porte du Ried (regroupement des communes de Holtzwihr et de Riedwihr)	1
Sainte-Croix-en-Plaine	4
Sundhoffen	0
Turckheim	2
Walbach	0
Wettolsheim	1
Wickerschwihr	0
Wintzenheim	1
Zimmerbach	0
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>

Figure 84 ICPE recensées sur le territoire de Colmar Agglomération (source : Géorisques)

Il est à noter pour rappel que le territoire de Colmar Agglomération n'est concerné par aucun site SEVESO ni aucun Plan de Prévention des Risque Technologiques (PPRT) associé.

##### ● Risque lié au transport de matières dangereuses

La situation dans le couloir de transports porté par l'A35 ainsi que sa proximité avec l'Allemagne favorisant les échanges transverses engendrent un risque lié au transport de matières dangereuses (TMD).

Le territoire colmarien est concerné par un risque lié au transport routier de matières dangereuses sur l'autoroute A35. De plus, d'après le Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs (DICRIM) de Colmar (2010), les axes routiers suivants peuvent être concernés par le transport de matières dangereuses : la RD 83, la RD 30, la RD 201, la RD 401, la RD 417, la RD 11, la RD 418, la RD 13, et la RD 1 B II.

Le territoire est également concerné par un risque lié au transport ferroviaire de matières dangereuses sur la ligne Strasbourg-Bâle (L115000).

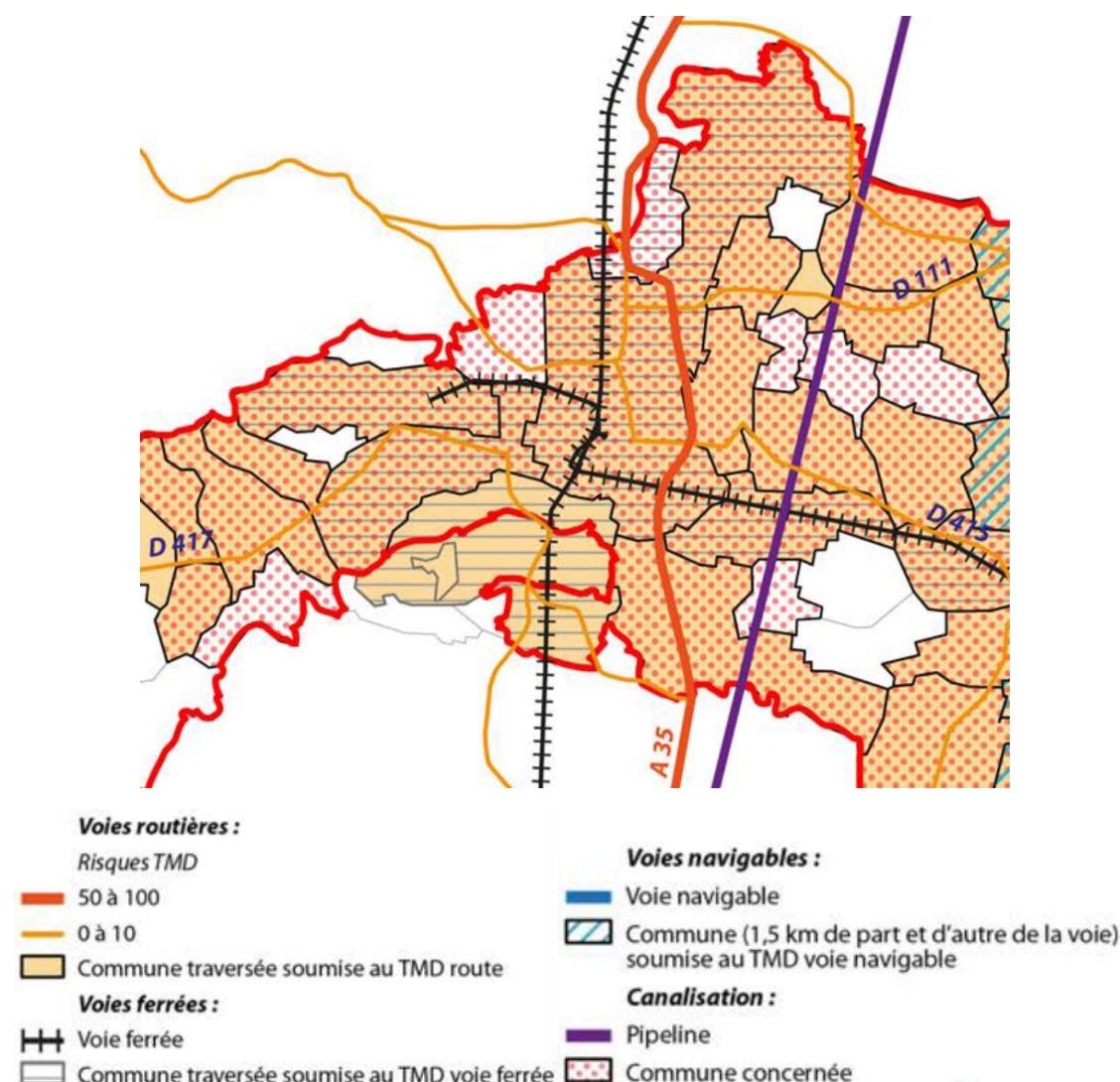


Figure 85 Risque de Transport de Matières Dangereuses (TMD) sur le territoire de Colmar Agglomération (source : SCoT Colmar Rhin Vosges)

Par ailleurs, des canalisations de transport de matières dangereuses sont présentes sur le territoire de Colmar Agglomération.

Une canalisation de transport d'hydrocarbures traverse les communes de Jebnheim, Muntzenheim, Fortschwihr, Andolsheim, Sundhoffen et Sainte-Croix-en-Plaine dans leur partie Est.

Un réseau de canalisations de transport de gaz naturel longe le territoire sur un axe Nord-Sud à l'Est et traverse le territoire de l'agglomération de Colmar d'Est en Ouest, il passe au travers des communes de Jebnheim, Muntzenheim, Fortschwihr, Bischwihr, Andolsheim, Horbourg-Wihr, Porte du Ried, Colmar, Housen, Ingersheim, Turckheim, et Wintzenheim.

Ces canalisations de transport de matières dangereuses sont présentées sur la carte en page 148.

### ● Risque de pollution des sols

Plusieurs listes et inventaires permettent de dresser un état des lieux du risque de pollution des sols sur le territoire de Colmar Agglomération.

- La base de données BASOL concerne les sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif. Le recensement est réalisé par la préfecture et la DREAL. Les sites n'appelant plus d'action de la part des pouvoirs publics chargés de la réglementation sur les installations classées sont transférés de la base de données BASOL dans une autre base de données nommée BASIAS.
- Les SIS sont des Secteurs d'Information sur les Sols. Ils comprennent les terrains où la connaissance de la pollution des sols justifie, notamment en cas de changement d'usage, la réalisation d'études de sols et la mise en place de mesures de gestion de la pollution pour préserver la sécurité, la santé ou la salubrité publique et l'environnement. Ces SIS sont prévus dans le cas où la pollution est avérée mais mal connue (profondeur, emplacement précis, voire nature détaillée des polluants). Ainsi, les risques de pollution et de transfert de pollution seront systématiquement pris en compte sur les terrains situés sur les SIS.

En ce qui concerne la pollution des sols, le territoire de Colmar Agglomération recense :

- 19 sites pollués ou potentiellement pollués (BASOL) ;
- 2 SIS.

La localisation de ces sites est indiquée sur la carte en page 67.

**Le territoire de Colmar Agglomération est fortement marqué par le risque d'inondation, qui touche toutes les communes (inondation par débordement 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 Zone Industrielle 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.**

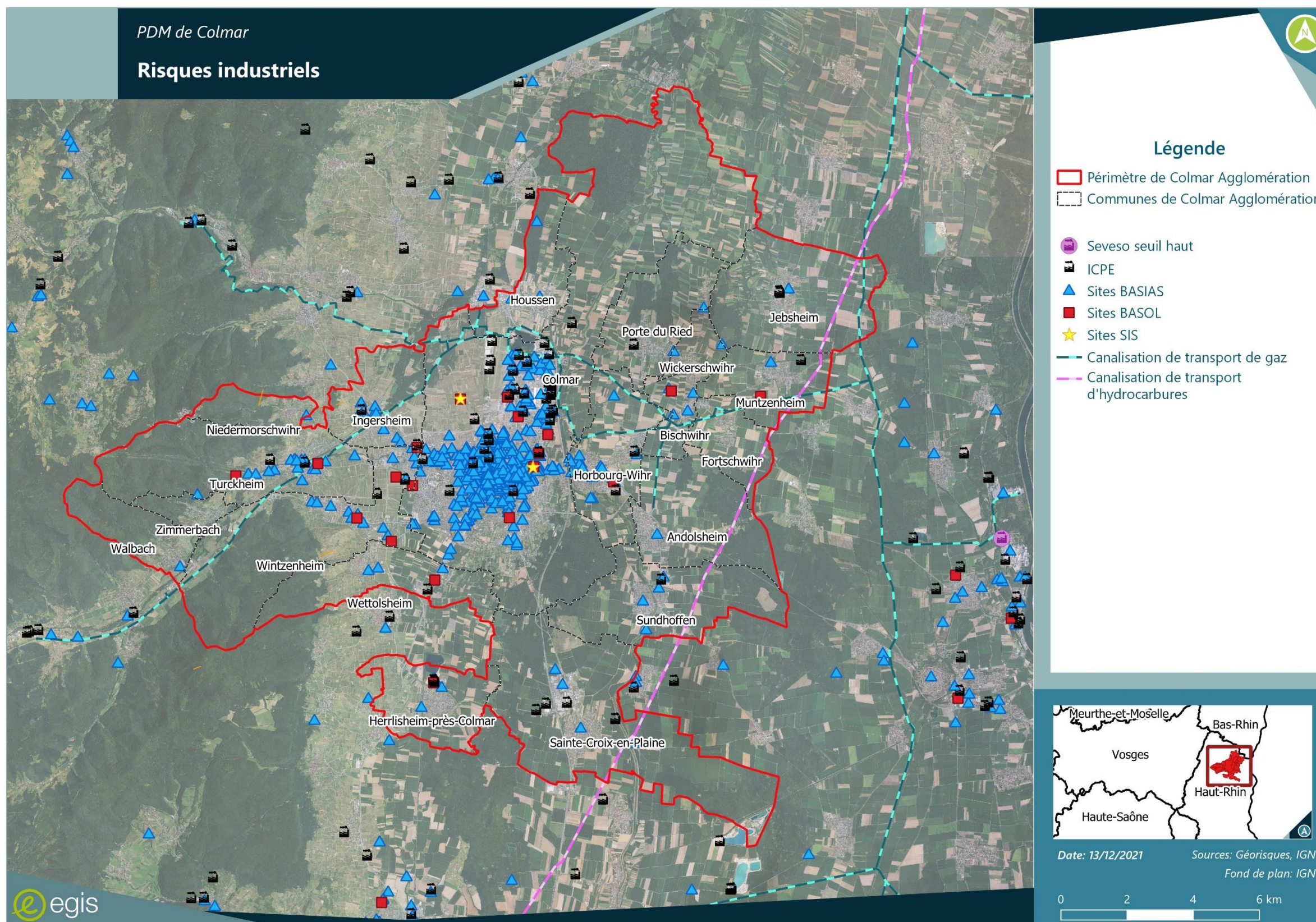


Figure 86 Carte des risques industriels

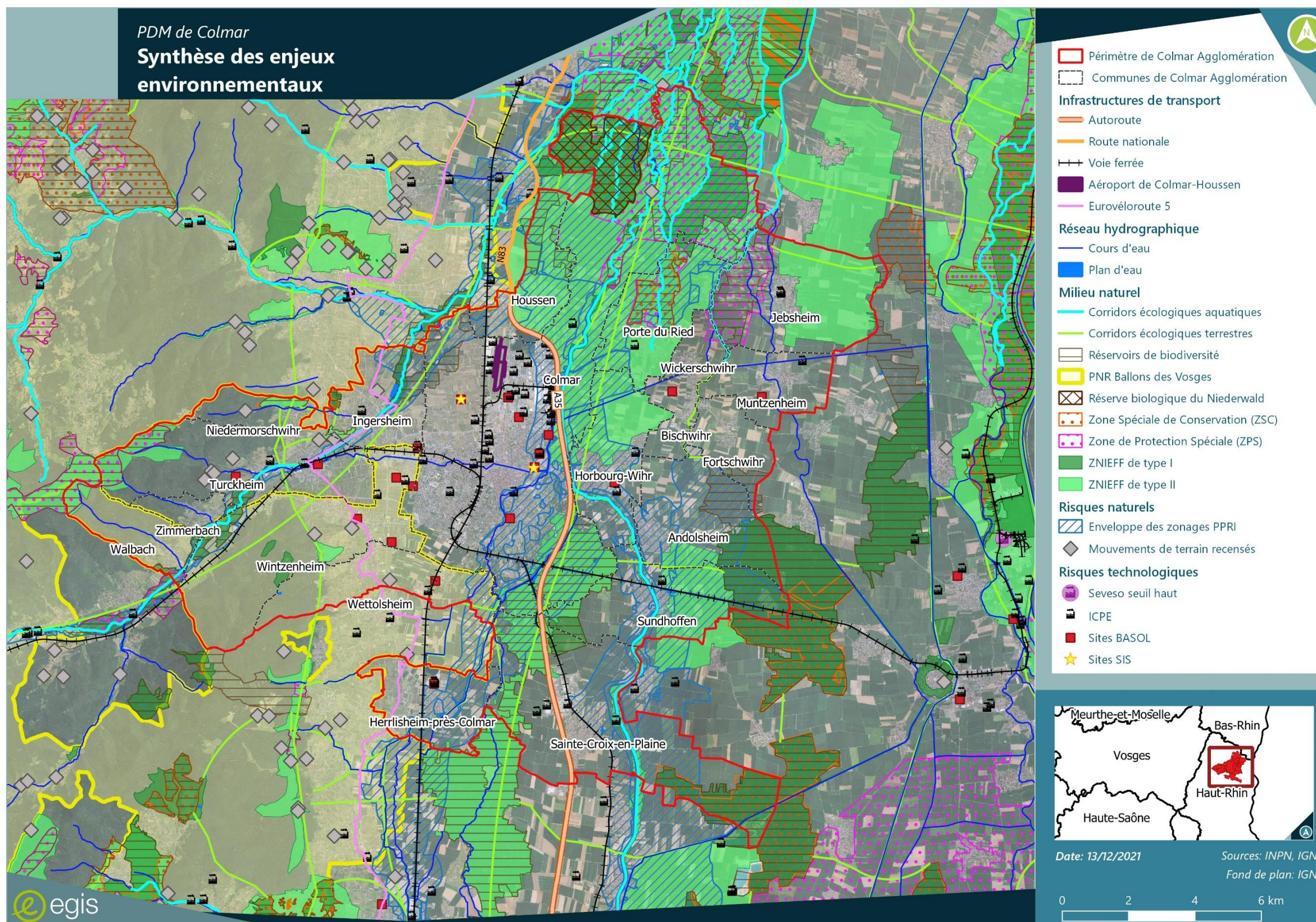


Figure 87 cartes des enjeux environnementaux

#### 4.10. SYNTHÈSE ET HIERARCHISATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU TERRITOIRE AU REGARD DES OBJECTIFS DU PDM

Thématique	Nature de l'enjeu	Niveau d'enjeu
Qualité de l'air	<p>La surveillance permanente de la qualité de l'air assurée par ATMO Grand Est et son indice ATMO montrent une qualité de l'air globalement bonne sur Colmar Agglomération.</p> <p>Aucun dépassement des valeurs réglementaires en moyenne annuelle n'est observé. Cependant des dépassements ponctuels sont relevés, notamment pour les particules fines et l'ozone. Une vigilance doit également être portée aux oxydes d'azote et aux COVNM à l'échelle de l'agglomération.</p> <p>Le secteur du transport routier est identifié comme une des sources notables d'émissions polluantes, en particulier sur les oxydes d'azote et les poussières (PM10 et PM2,5).</p> <p>De fait 3 actions au PCAET (plan climat-air-énergie territorial) de Colmar Agglomération concerne le secteur des transports et de la mobilité</p>	Moyen
Nuisances sonores	<p>Les infrastructures routières et ferroviaires (ligne L115000 de Saint-Hyppolite à Saint-Louis) sont identifiées comme des sources de bruit et de nuisances. Les principales artères routières sont aussi concernées, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'A35 et la D83, voies de contournement de Colmar</li> <li>- Les pénétrantes : D415, D417, D30, D201, D415, D418</li> <li>- Les grandes artères dans la ville de Colmar</li> </ul> <p>Le territoire est par ailleurs partiellement concerné par le PEB lié à l'aérodrome de Colmar-Houssen.</p>	Moyen à localement fort (en bordure des axes routiers structurants et de la voie ferroviaire)
Consommation d'énergie et émissions de GES	<p>Les consommations énergétiques du territoire sont globalement en baisse, mais cela est à attribuer à la forte diminution enregistrée dans le secteur industriel.</p> <p>A l'échelle de Colmar Agglomération, les secteurs du résidentiel et des transports routiers constituent aujourd'hui les postes à la fois les plus consommateurs en énergie et les plus émetteurs de gaz à effet de serre (GES).</p> <p>Les thématiques consommation d'énergie, émissions en GES et pratiques de mobilité étant liées, des objectifs de réduction des GES à l'horizon 2030 puis 20250 sont définis :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Grand Est</li> <li>- puis décliné au PCAET de Colmar Agglomération</li> </ul>	Enjeu fort au regard des objectifs nationaux et locaux sur les GES

Thématique	Nature de l'enjeu	Niveau d'enjeu	
Consommation d'espaces	<p>Il est constaté une progression de l'artificialisation au détriment des territoires agricoles.</p> <p>La croissance démographique sur le territoire a conduit à une consommation foncière liée à la production de logements neufs.</p> <p>Il convient également de noter un 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.</p> <p>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.</p>	Moyen	
Paysage et patrimoine	Paysage	Paysage riche structuré par la présence de trois unités paysagères Plaine et Rieds, Piémonts viticoles, et Hautes Vosges en bandes orientées Nord-Sud.	Moyen
	Patrimoine archéologique	Des zones de de présomption de prescription archéologique (ZAPPA) sont définies sur le territoire de Colmar Agglomération. Le cas échéant, le service régional d'archéologie devra être sollicité selon la nature des travaux	Faible à moyen
	Patrimoine culturel	52 monuments historiques sont recensés sur le territoire, la plupart présents sur Colmar, Turckheim et Wintzenheim. Le territoire recense par ailleurs 2 sites inscrits et 1 site patrimonial remarquable situé dans le centre-ville de Colmar. Ce patrimoine architectural devra être pris en compte pour toute réalisation de travaux : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans le périmètre de protection d'un monument historique ou d'un site patrimonial remarquable, il conviendra de solliciter une autorisation préalable au titre du code du patrimoine et la consultation de l'architecte des bâtiments de France (ABF)</li> <li>- En site inscrit une déclaration sera à effectuer quatre mois avant le début de leur réalisation</li> </ul>	Moyen, ponctuellement fort (dans le périmètre d'un monument historique et dans le SPR de Colmar centre)
Biodiversité et continuités écologiques	Périmètres d'inventaire	Le territoire de Colmar Agglomération compte 28 ZNIEFF, 2 ZICO, et de nombreuses zones humides remarquables (recensées au SDAGE), effectives (selon la législation Loi sur l'Eau) mais aussi probables au regard du contexte local (mais restant à confirmer par des inventaires de terrain).	Fort
	Périmètres protégés	Présence de 6 sites Natura 2000, du PNR des Ballons des Vosges, et de la réserve biologique du Niederwald.	Fort

Thématique		Nature de l'enjeu	Niveau d'enjeu
	Continuités écologiques	Présence de corridors écologiques et de réservoirs de biodiversité sur tout le territoire de Colmar Agglomération. Enjeux de rupture des continuités écologiques autour des infrastructures de transport (A35, routes départementales) et des extensions urbaines.	<b>Fort</b>
Ressources en eau	Eaux souterraines	Le territoire de Colmar Agglomération s'inscrit au niveau des masses d'eau du « Pliocène de Haguenau et nappe d'Alsace », en mauvais état du fait des concentrations en nitrates, phytosanitaires et chlorures, et du « Socle Vosgien » (bon état de la masse d'eau souterraine). La nappe d'Alsace présente une forte vulnérabilité de par sa faible profondeur et sa couverture relativement perméable.  Une attention particulière devra être apportée en cas d'interception d'un périmètre de protection rapproché de captage d'alimentation en eau potable	<b>Moyen à localement fort (Périmètres de protection des captages AEP)</b>
	Eaux superficielles	Le territoire bénéficie d'un réseau hydrographique dense : présence de l'Ill et de ses principaux affluents, la Fecht et la Lauch, ainsi que de nombreux ruisseaux et 1 canal traversant Colmar. Aujourd'hui la plupart des cours d'eau présente une qualité dégradée et un objectif de bon état reporté à 2027	<b>Moyen</b>
Risques naturels et technologiques	Risques naturels	Le territoire de Colmar Agglomération est fortement marqué par le risque d'inondation : - risque d'inondation par débordement de cours d'eau >> toutes communes concernées - risque d'inondation par rupture de digue >> 9 communes concernées - risque d'inondation par remontée de nappe >> 16 communes concernées. On mentionnera également la présence de cavités souterraines (ouvrages militaires).	<b>Fort</b>
	Risques technologiques	Des ICPE sont présentes dans la zone Industrielle au Nord de Colmar, et de manière plus diffuse sur les autres communes du territoire. Par contre, il n'est recensé aucun site SEVESO ni périmètre de danger associé. Un risque lié au transport de matières dangereuses existe sur l'A35, plusieurs RD et la ligne ferroviaire L115000. Enfin, on note la présence de canalisations de transport d'hydrocarbures et de gaz naturel. Pollution des sols : 19 sites BASOL et 2 SIS recensés.	<b>Faible à moyen</b>

	Niveau d'enjeu
	Fort
	Moyen
	Faible
	Négligeable

## 5. EVOLUTION DE L'ENVIRONNEMENT EN CAS DE NON MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE MOBILITÉ DE COLMAR

L'objectif de ce chapitre est d'établir l'évolution probable de l'environnement et de la santé humaine, en l'absence de mise en œuvre du Plan de Mobilité.

L'évaluation des incidences du projet sur l'environnement est traitée de manière précise dans la partie 7 «Effets notables de la mise en œuvre du PDM de Colmar Agglomération sur l'environnement, mesures pour éviter, réduire et compenser les incidences négatives sur l'environnement, et modalités de suivi» de la présente étude d'impact.

### 5.1. CONSOMMATION D'ÉNERGIE ET ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

Dans le cas où les trajectoires et objectifs énoncés par les stratégies et réglementations régionales et nationales sont respectés, le territoire deviendra d'ici 2050 plus sobre en énergie, moins émetteur en gaz à effet de serre et passera à un mix énergétique dominé par les énergies renouvelables plutôt que par les énergies fossiles comme c'est le cas aujourd'hui. La consommation d'énergie globale se verra réduite de moitié en 2050, tandis que les émissions de gaz à effet de serre seront réduites de moitié en 2030, puis des trois quarts en 2050.

Toutefois, en l'absence de Plan de Mobilité (PDM), il sera plus complexe d'atteindre les objectifs du SRADDET de la région Grand Est, du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Colmar, et du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Colmar – Rhin - Vosges en matière de réduction des consommations d'énergie fossile et d'émission en GES sur le territoire. En effet le Plan de Mobilité est un outil permettant de décliner ces objectifs et actions de manière plus opérationnelle dans le domaine des transports et pratiques de mobilités.

### 5.2. QUALITÉ DE L'AIR

Le développement du nombre de déplacements, principalement lié à la poursuite de croissance démographique sur l'agglomération colmarienne ainsi que l'effet de l'étalement urbain, peut laisser envisager une augmentation des émissions polluantes.

Celle-ci devrait néanmoins être pour partie modérée par le renouvellement du parc roulant et les plus faibles émissions attendues sur les véhicules de nouvelle génération. La transition des véhicules motorisés à combustible issu des énergies fossiles vers des véhicules électriques à l'horizon 2035, ainsi que la mobilisation d'un mix énergétique dans lequel les énergies renouvelables prennent une part importante, participeront à une amélioration de la qualité de l'air en réduisant les émissions polluantes (particules fines, hydrocarbures, métaux lourds, ...) ainsi que les gaz à effet de serre.

Le système de vigilance sur la qualité de l'air actuellement en place par Atmo Grand-Est permettra de suivre l'évolution de la qualité de l'air et ces améliorations attendues dans le futur.

Par ailleurs, même en l'absence de PDM, les objectifs, les orientations, les actions du SRADDET, du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) du Colmar Agglomération, du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Colmar-Rhin-Vosges et du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLU) devraient participer à la diminution des émissions de polluants atmosphériques ainsi qu'à la réduction de l'exposition des habitants aux sources de pollution.

Toutefois, la mise en œuvre d'un PDM, permet de renforcer les actions visant à réduire les émissions de polluants d'origine routière (oxydes d'azote et particules PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>). Il contribue – certes à son échelle – à l'atteinte des objectifs nationaux et internationaux de réduction des consommations énergétiques et à la réduction des émissions en GES.

### 5.3. NUISANCES SONORES

L'ambiance sonore sur le territoire est dégradée à proximité des infrastructures de transport terrestre que sont l'autoroute A35, la voie ferrée et les axes routiers structurants (routes départementales). L'aérodrome de Colmar-Houssen, bien que d'étendue réduite, participe également au bruit perçu localement.

En l'absence de PDM, le nombre de véhicules individuels en service ne diminuerait pas ou peu. Les modes de transports moins bruyants (modes actifs tels que le vélo et la marche) ne seraient pas assez encouragés. Aussi, les effets conjugués de la croissance démographique, de l'augmentation associée des besoins en déplacements, de l'étalement urbain et du poids toujours prédominant de la voiture particulière, ne laissent présager aucune amélioration des nuisances sonores à terme sans PDM.

### 5.4. CONSOMMATION D'ESPACE

Au rythme actuel, bien que la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers suit une trajectoire en accord avec les plans et schémas locaux, elle reste bien réelle et consomme progressivement des espaces agricoles périphériques à Colmar.

Ce territoire présente un attrait géographique certain, aussi l'évolution au fil de l'eau tend vers une poursuite du développement de l'urbanisation. Celui-ci s'effectuera néanmoins dans le respect des dispositions des PLU des communes d'accueil et du SCOT lors du dépôt des permis d'aménager ou de construire.

### 5.5. PAYSAGE ET PATRIMOINE

Aucune évolution majeure du paysage n'est attendue sans mise en œuvre du projet. Des mesures ou prescriptions de mise en valeur paysagère de certaines parties des communes, inscrites dans les documents d'urbanisme, pourront participer à des améliorations locales.

Aucune évolution sur le patrimoine culturel ou historique n'est attendu sans mise en œuvre du projet. La préservation du paysage et du patrimoine reposera essentiellement sur les outils de protection déjà engagés (sites inscrits et classés, prescriptions aux monuments historiques, charte UNESCO, etc.).

## 5.6. BIODIVERSITE ET CONTINUITES ECOLOGIQUES

De nombreuses ZNIEFF et zones Natura 2000 sont recensées sur le périmètre de Colmar Agglomération. Ces zones devront être préservées.

Les corridors écologiques et réservoirs de biodiversité, eux aussi nombreux sur le territoire, devront être préservés voire améliorés, de manière à favoriser les déplacements écologiques.

En effet, en l'absence de mesures en faveur de la biodiversité, les destructions d'individus de la faune par collision au niveau des infrastructures de transport, ainsi que leur dérangement voire leur destruction par la consommation progressive des espaces naturels refuges de la biodiversité en lien avec l'artificialisation des sols, poursuivront leur tendance actuelle qui a au cours des dernières années poussé au déclin un certain nombre d'espèces.

L'absence du PDM engendrerait peu d'effets sur cette thématique, car il ne propose pas de leviers sur la préservation de la biodiversité. En la matière, le SRADDET reste le document de référence.

## 5.7. RESSOURCES EN EAU

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.

## 5.8. RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

Le risque d'inondation est élevé dans la partie Est du projet. Les effets liés aux changements climatiques auront pour conséquence une augmentation de la moyenne annuelle des températures et des précipitations, et donc potentiellement une intensification et une augmentation en fréquence des événements d'inondation par débordement de cours d'eau par exemple, même si de nombreuses incertitudes existent quant à la vitesse prévisionnelle des changements, ainsi que leurs intensités.

## 6. JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS POUR LE PDM DE COLMAR AGGLOMÉRATION

### 6.1. L'ÉLABORATION DU PDM : RAPPEL DE LA DÉMARCHÉ

#### 6.1.1. Le contexte

Colmar Agglomération a approuvé son premier Plan de Déplacements Urbains (PDU) par délibération de son Conseil Communautaire le 28 juin 2012. La démarche d'élaboration de ce PDU avait été engagée volontairement par la Communauté d'Agglomération (CAC) et le Syndicat Intercommunal des Transports des Environs de Colmar (SITREC). Le 1er janvier 2016 la CAC change de nom et devient Colmar Agglomération. Elle accueille également six nouvelles communes. Il s'agit d'Andolsheim, Bischwihr, Fortschwihr, Muntzenheim, Porte du Ried (regroupement des communes de Holtzwihr et de Riedwihr) et Wickerswihr.

Une évaluation à mi-parcours de ce PDU a été réalisée début 2018, près de cinq ans après son adoption. Ce PDU arrivant à son terme, Colmar Agglomération s'est lancé dans la réalisation d'un nouveau plan de mobilité en juin 2021. L'élaboration d'un tel plan est une obligation réglementaire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, fixée en 1996 par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (dite « loi LAURE »). Depuis le précédent PDU de 2012, le contexte réglementaire s'est encore étoffé avec de nouvelles lois à prendre en compte, notamment les évolutions tous les 5 ans depuis 1996 avec les lois SRU, Grenelle I et II, ALUR, MAPTAM, NOTRe et en décembre 2019 avec la loi LOM, le Plan de Déplacements Urbains devient Plan De Mobilité (PDM).

Ce Plan De Mobilité se doit d'être un document en lien avec l'ensemble des documents de planification, et d'être compatible notamment avec le Schéma de COhérence Territoriale (SCoT) et le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité du Territoire (SRADDET), et prendre en compte le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) 2023.

#### 6.1.2. Une démarche itérative

Le Plan de Mobilité est un document de planification et de programmation en matière de mobilité. Il a une vocation prospective et détermine les orientations en matière de mobilité au sein du territoire de Colmar Agglomération à l'horizon 2036.

La réalisation de ce Plan de Mobilité s'est déroulée en quatre temps. La première phase a consisté à établir le bilan du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de 2012 et le diagnostic multimodal du territoire permettant de réaliser un état des lieux de la mobilité à l'échelle de l'agglomération. La phase suivante constituait l'élaboration d'un projet provisoire (définition des objectifs et leviers associés). La 3ème phase a permis de détailler et de hiérarchiser les actions. La dernière phase sera l'approbation du PDM par le conseil communautaire de Colmar Agglomération.

La démarche du Plan de Mobilité a permis de mobiliser l'ensemble des acteurs du territoire autour d'un projet commun et partagé. Dans ce cadre, des ateliers et des entretiens ont été organisés avec différents services et acteurs impliqués dans les enjeux de mobilité.

Les communes ont été associées à la démarche dans le cadre d'ateliers géographiques. Ces ateliers ont permis d'obtenir les ressentis des communes en termes de mobilité. Quatre ateliers ont été réalisés les 7 et 8 octobre 2021. Le découpage a été le même que celui des ateliers qui ont eu lieu dans le cadre de l'étude de restructuration du réseau trace, réalisée en parallèle.

Atelier 1	Atelier 2	Atelier 3	Atelier 4
Colmar	Houssen Porte du Ried Bischwihr Fortschwihr Muntzenheim Wickerschwihr Jebsheim	Horbourg-Wihr Andolsheim Herrlisheim près Colmar Ste Croix en Plaine Sundhoffen	Ingersheim Niedermorschwihr Turckheim Walbach Wettolsheim Wintzenheim Zimmerbach

À la suite de la phase de diagnostic et des ateliers, la phase 2 a été initiée afin de déterminer les enjeux et de proposer des objectifs (ou leviers d'actions) pour le Plan de Mobilité.

Sur cette base, un plan d'actions concret et réaliste a été élaboré afin de répondre aux objectifs fixés pour le territoire de Colmar Agglomération pour les dix prochaines années.

### 6.1.3. Bilan du PDU 2012-2021

Le PDU de 2012 comprenait a élaboré 21 fiches actions autour de 5 axes :

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

Une évaluation de mi-parcours du PDU a eu lieu en février 2018. Un nouvel état d'avancement a été fait en 2021 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. Ce bilan final fait état de la mise en œuvre des actions listées dans le PDU.

#### Constats :

Les principales évolutions sur le territoire sont notamment la mise en place de la navette, et 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 de 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 globalement 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.

**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.**

## 6.2. PRESENTATION DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION

Entre 2021 et 2025, un projet provisoire est construit sur la base :

- du bilan du PDU 2012,
- du diagnostic de mobilité (ou état des lieux de la mobilité sur le territoire)
- des retours de la concertation

Les réflexions ont conduit à la définition des actions et évolutions suivantes.

Leviers	Actions validées	Obligatoire	Actions antérieures	Modification	Raisons
1. Développer l'usage des modes actifs	1. Engager la suite du schéma des aménagements cyclables de Colmar Agglomération	X	1. Engager la suite du schéma des aménagements cyclables de Colmar Agglomération		
	2. Accompagner les communes pour la réalisation d'aménagements cyclables		2. Accompagner les communes pour la réalisation d'aménagements cyclables		
	3. Étude de jalonnement des pistes cyclables : fléchage et distance des bans communaux		3. Elaboration d'une charte pour harmoniser les aménagements cyclables, afin que les différents acteurs du territoire puissent s'appuyer sur un référentiel commun et améliorer ainsi la continuité des itinéraires qui peuvent dépendre des maîtres d'ouvrage différents	Simplification en "étude de jalonnement"	
	4. Développer le stationnement vélo sur l'espace public Mener une réflexion avec les communes sur la mise en place de P+R sécurisés et de stationnement incluant le stationnement résident	X	4. Développer le stationnement vélo sur l'espace public Mener une réflexion avec les communes sur la mise en place de P+R sécurisés et de stationnement incluant le stationnement résident		
	5. Vélo libre-service (ex gare pour déplacement à la journée)		5. Etudier l'opportunité et la faisabilité d'un service de location de vélo	Modification de l'action centrée sur la gare	Expérimentation avec l'opportunité d'un développement sur la gare par la RGE
	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		6. Inciter à l'acquisition de vélos au sein de Colmar Agglomération	Même action, changement de terminologie	
	7. Aide à l'équipement de sécurité pour les cyclistes		7. Promouvoir les actions favorisant la marche à pied et l'accessibilité des PMR.		
	8. Mise à disposition de matériel de réparation voir de points d'eau pour les cyclistes		10. Mise à disposition de matériel de réparation voir de points d'eau pour les cyclistes		
	9. Promouvoir les actions favorisant la marche à pied et l'accessibilité des PMR.	X	7. Promouvoir les actions favorisant la marche à pied et l'accessibilité des PMR.		
	10. Développer la communication sur les modes actifs	X	9. Développer la communication sur les modes actifs		
2. Améliorer le partage multimodal de la voirie			8. Inciter une meilleure prise en compte des modes actifs dans les Plans Locaux d'Urbanisme (systématiser la prise en compte du stationnement vélos et intégrer les emprises nécessaires pour un maillage vélos / piéton).	Supprimée	Ressort communal. Action qui sera faite automatiquement dans le cadre de l'élaboration des PLU. Colmar Agglo intervient en tant que Personne Publique Associée (PPA)
			11. Mise en place d'abris "refuge" en pleine nature le long des pistes cyclables	Supprimée	Jugé inutile et coûteux et peut donner lieu à des squats ou des dégradations non souhaitables
	11. Mener une réflexion pour un partage multimodal de la voirie, notamment pour les routes départementales	X	3. Adapter les plans de circulation communaux aux évolutions des villes et des pratiques de mobilité	Changement de terminologie	
	12. Réfléchir aux franchissements des routes départementales de l'agglomération pour apaiser le trafic et aménager des continuités cyclables		1. Aménagement de la rocade ouest de Colmar permettant d'apaiser le trafic dans les secteurs plus centraux, d'aménager des continuités cyclables notamment en franchissement de rocade et supprimer un passage à niveau	Même action, changement de terminologie	
	13. Réfléchir au réaménagement des principales routes départementales en traversée d'agglomération	X	2. Réaménager les principales routes départementales en traversée de Colmar	Changement de terminologie	
		4. Apaiser le trafic dans les zones à enjeux (écoles, cœur de villages, quartiers,...)	Supprimée	Ressort communal	
		5. Définir une hiérarchisation de la voirie à l'échelle de l'agglomération avec des préconisations d'aménagement pour chaque type d'axes	Supprimée	Ressort communal	

Leviers	Actions validées	Obligatoire	Actions antérieures	Modification	Raisons
3. Développer l'usage des transports collectifs	14. Renforcer l'efficacité de l'offre du réseau TRACE		1. Renforcer et optimiser l'offre du réseau TRACE		
	15. Améliorer la vitesse commerciale des bus (en lien avec Action 11 : aménagements ponctuels, système de priorité aux carrefours, etc. )		2. Améliorer la vitesse commerciale des bus (en lien avec Action 11 : aménagements ponctuels, système de priorité aux carrefours, etc. )		
	16. Mettre en place une billettique interopérable avec tous les réseaux de transport en commun*	X	3. Mettre en place une billettique interopérable avec tous les réseaux de transport en commun		
	17. Développer une appli mobile TRACE performante		7. Poursuivre et améliorer la digitalisation de l'information voyageurs et des services, notamment dans une approche plus globale de la mobilité et en ciblant l'ensemble des usagers	Même action, changement de terminologie	
	18. Accompagner le développement de l'offre TC structurante au-delà de l'agglomération		4. Accompagner le développement de l'offre TC structurante au-delà de l'agglomération		
	19. Poursuivre les études de réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Colmar -		5. Poursuivre les études de réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Colmar -		
	20. Favoriser l'usage des transports en commun par les touristes		8. Favoriser l'usage des transports en commun par les touristes		
			6. Inciter à une meilleure prise en compte des transports en commun dans les Plans Locaux d'Urbanisme (emplacements réservés, zones urbanisées à proximité des dessertes structurantes de transport en commun)	Supprimée	Ressort communal. Action qui sera faite automatiquement dans le cadre de l'élaboration des PLU. Colmar Agglo est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et Personne Publique Associée (PPA)
4. 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*	X	1. réduire le stationnement automobile dans les secteurs où l'offre en ouvrage ou sur voirie est suffisante afin de développer d'autres usages*		
			2. Définir des secteurs où les normes de stationnement sur fond privés doivent être réduites grâce à la bonne desserte en transport public	Supprimée	Ressort communal et action recentrée sur le domaine public
	22. Créer un réseau de P+R en lien avec le réseau TRACE*	X	3. Créer un réseau de P+R en lien avec le réseau TRACE*		
			4. Réaliser une étude d'opportunité d'une ZFE sur l'agglomération en lien avec le PCAET	Supprimée	Si elle se fait ce sera le PCAET qui gèrera cette partie
5. Développer le management de la mobilité	23. Accompagner les entreprises et administrations dans leurs démarches de Plan de Mobilité d'Administration et Plan de Mobilité d'Entreprise	X	2. Accompagner les entreprises et administrations dans leurs démarches de Plan de Mobilité d'Administration et Plan de Mobilité d'Entreprise		
			1. Mettre en œuvre un Plan de Mobilité d'Administration pour la ville de Colmar et Colmar Agglomération	Intégré au point précédent	
	24. Mettre en place un observatoire du Plan de Mobilité incluant notamment le bilan de l'accidentologie piétons et vélos*	X	4. Mettre en place un observatoire du Plan de Mobilité incluant notamment le bilan de l'accidentologie piétons et vélos*		
	25. Réaliser une charte pour la qualité de l'air dans le Haut-Rhin sur l'agglomération en lien avec le PCAET				Ajouté
			3. Réaliser des actions de promotion et de sensibilisation notamment en milieu scolaire	Supprimée	Supprimée pour manque de moyens humains
6. Accompagner le	26. Développer l'offre de covoiturage		1. Développer l'offre de covoiturage		
	27. Développer la flotte de véhicules en autopartage*	X	2. Développer la flotte de véhicules en autopartage*		
	28. Développer les bornes de recharges électriques en cohérence avec le Schéma Directeur départemental*	X	3. Développer les bornes de recharges électriques en cohérence avec le Schéma Directeur départemental*		

Leviers	Actions validées	Obligatoire	Actions antérieures	Modification	Raisons
	29. Développer les points d'avitaillement en carburant alternatif*	X	4. Développer les points d'avitaillement en carburant alternatif*		
7. Inciter au développement de la logistique durable	30. Améliorer la connaissance actuelle sur le transport de marchandises dans l'agglomération	X	1. Améliorer la connaissance actuelle sur le transport de marchandises dans l'agglomération		
	31. Mise en œuvre d'une politique de logistique urbaine		2. Réfléchir à une évolution de la politique poids lourds en centre-ville de Colmar		
			3. Expérimentation de livraisons décarbonnées avec certains corps de métiers	Intégré au point précédent	
	32. Mobiliser les acteurs pour limiter l'impact de l'A35 sur la qualité de l'air / pollution sonore			Ajouté	

### 6.3. MOTIFS POUR LESQUELS LE PDM A ETE RETENU

Le Plan De Mobilité 2026 – 2036 :

- tient compte des objectifs tant nationaux fixés dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), que territoriaux au travers du PCAET de Colmar Agglomération,
- tout en considérant l'impact limité du Plan de Déplacements Urbains de 2012 sur les comportements, ainsi que des retours des concertations qui ont été conduites avec les différents acteurs impliqués et des ateliers organisés avec le public à l'échelle des communes.

La révision du plan de mobilité n'a toutefois pas fait l'objet de scénarios

## 7. EFFETS NOTABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDM DE COLMAR AGGLOMÉRATION SUR L'ENVIRONNEMENT, MESURES POUR ÉVITER, RÉDUIRE ET COMPENSER LES INCIDENCES NÉGATIVES SUR L'ENVIRONNEMENT, ET MODALITÉS DE SUIVI

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

- « 5° L'exposé :
  - a) 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.

Les incidences notables probables sur l'environnement sont regardées en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces incidences. Elles prennent en compte les incidences cumulées du plan ou programme avec d'autres plans ou programmes connus ;
  - b) De l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 ;
- 6° La présentation successive des mesures prises pour :
  - a) Éviter les incidences négatives sur l'environnement du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement et la santé humaine ;
  - b) Réduire l'impact des incidences mentionnées au a) ci-dessus n'ayant pu être évitées ;
  - c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évitées ni suffisamment réduites. S'il n'est pas possible de compenser ces incidences, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.

Les mesures prises au titre du b du 5° sont identifiées de manière particulière. »

Le présent chapitre présente ainsi l'analyse des incidences potentiellement attendues à la mise en œuvre du PDM et les mesures d'évitement, réduction et compensation prises en conséquence, en particulier sur les zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan (soit les secteurs susceptibles d'être impactés).

### 7.1. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PDM SUR LA QUALITÉ DE L'AIR ET MESURES

#### 7.1.1. Impacts potentiels bruts

Les actions proposées au Plan de Mobilité concourent toutes à la maîtrise et à l'amélioration de la qualité de l'air, par la réduction de l'usage de la voiture individuelle et donc des émissions associées (oxydes d'azote et poussières PM 2.5 et PM10).

En effet rappelons que les leviers ont les objectifs suivants :

- Développer l'usage des modes actifs (piéton et cycle)
- Diminuer l'usage de la voiture notamment par la rationalisation des espaces de stationnement en faveur des autres modes
- Améliorer le partage multimodal de la voirie
- Développer l'usage des transports collectifs
- Accompagner le développement des nouveaux usages de la voiture (covoiturage, recharge électrique, carburant alternatif)
- ...

La poursuite des aménagements et de la sécurisation des modes de déplacements actifs (piéton cycle), l'amélioration du partage multimodal de la voirie et de l'espace public, le développement du stationnement vélo sur l'espace public, l'incitation à l'usage des transports collectifs, sont autant d'actions en faveur :

- d'un report modal du véhicule personnel vers des transports de mobilité douce et décarbonée (marche, vélos) >> effets positifs par évitement d'émissions de polluants dans l'air ;
- d'un report modal du véhicule personnel vers le transport collectif (réseau TRACE) >> effets positifs par la réduction globale des consommations en énergie fossile et de fait des émissions de polluants dans l'air

**Cette diminution des émissions (par rapport à une situation au fil de l'eau sans PDM), permettra de limiter l'exposition des populations à la pollution de l'air, notamment à proximité des axes routiers structurants et supportant de fortes charges de trafic.**

Le PDM prévoit également l'élaboration d'une charte de qualité de l'air en co-construction avec les autres acteurs concernés. Cette action vise notamment à se doter :

- de moyens complémentaires de suivis et d'analyses des données sur l'air
- et d'identifier les actions complémentaires de réduction des émissions pouvant être menées

→ Impact potentiel Brut : **Positif**

#### 7.1.2. Mesures ERC

En l'absence d'impact négatif relatif à la mise en œuvre du PDM sur la qualité de l'air, il n'est pas proposé de mesures d'évitement ou de réduction.

## 7.2. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PDM SUR LES NUISANCES SONORES ET MESURES

### 7.2.1. Impacts potentiels bruts

La poursuite du Schéma des aménagements cyclables de Colmar Agglomération et le développement du stationnement vélo sur l'espace public ainsi que l'apaisement de certains secteurs à enjeux représentent des actions qui contribuent à la diminution de l'usage de la voiture et à l'amélioration de l'environnement sonore de manière générale.

La création de parcs-relais afin d'organiser le stationnement en rabattement du réseau TRACE, le renforcement des pôles & points d'échange multimodaux, l'optimisation du système de billetterie, l'amélioration des temps de parcours bus par des aménagements ponctuels en vue de résorber les points noirs de circulation sont des actions qui devraient augmenter l'attractivité du réseau de transport en commun. Les incitations au report modal de la voiture particulière vers le transport en commun (qui est plus capacitaire) aura aussi pour effet de diminuer les flux de trafic routier.

D'une manière générale, le développement de politiques locales en faveur des modes actifs et des transports en commun, et les réflexions conduites en vue d'un usage apaisé de l'espace public entrainera une augmentation des déplacements moins bruyants et améliorera l'ambiance sonore des quartiers, notamment ceux localisés en bordures des axes routiers structurants.

Toutefois, si un apaisement général de l'ambiance sonore est attendu le long des axes routiers, il conviendra de ne pas en créer de nouveaux lors des opérations d'aménagement.

Les phases travaux pourront également constituer des sources de nuisances sonores. Il s'agira néanmoins d'une incidence temporaire et de durée limitée.

Ces points de vigilance seront traités en particulier dans le cadre des éventuelles études d'impacts (soumission dépendant des caractéristiques du projet) et des dossiers réglementaires des opérations (permis d'aménager notamment).

→ **Impact potentiel Brut : Positif**

### 7.2.2. Mesures ERC

#### ■ Mesure de réduction :

- Réflexion en concertation avec les communes concernant l'implantation définitive des parcs relais en vue de limiter les nuisances sonores pour les riverains ;
- Pour ce qui concerne les projets de transport structurants nouveaux (la ligne TER Colmar/Metzeral, la réouverture de la ligne ferroviaire Colmar/Breisach, le Transport à Haut Niveau de Service (THNS), le Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) Mulhouse-Bâle), les études d'impact de ces projets devront comprendre des campagnes de mesures de terrain et des modélisations acoustiques afin, le cas échéant, de définir les mesures de réduction et compensation appropriées aux effets induits

## 7.3. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PDM SUR LES CONSOMMATIONS ENERGETIQUES, LES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE ET LE CLIMAT, ET MESURES

### 7.3.1. Impacts potentiels bruts

Comme pour la qualité de l'air, d'une manière générale, toutes les actions au PDM concourront à une diminution des consommations énergétiques et des émissions en GES générés par les déplacements du quotidien (par rapport à une situation sans PDM).

On distingue 3 orientations majeures :

Le PDM, à l'horizon 2036 prévoit une **mutation de la structure du parc de véhicules** (levier 6, actions 26 à 29). L'objectif est d'augmenter :

- la part des véhicules moins carbonés (motorisations GNV, GPL, électriques ou autres),
- le développement de la flotte de véhicules en autopartage et le covoiturage

Les actions en faveur de **l'usage des modes actifs** (levier 1, actions 1 à 10) participent à la diminution de GES grâce aux reports modaux du transport routier vers des transports de mobilité douce et décarbonée (marche, vélos).

En parallèle, les actions en faveur de **l'usage des transports collectifs (plus capacitaires)** (levier 3, actions 14 à 20), la création de parcs-relais en lien avec le réseau TRACE (levier 4, action 22) va aussi réduire l'usage de la voiture particulière et donc des consommations énergétiques et émissions de GES.

Par ailleurs, le PDM Colmar Agglomération se doit d'être compatible avec le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Colmar Agglomération. Le PCAET de Colmar Agglomération élabore des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour le transport routier (évolution des parts modales, augmentation de la part des véhicules électriques).

Le programme d'action du PCAET déploie ainsi de nombreuses mesures en faveur de l'usage des modes de transport doux et propres, en substitution de l'autosolisme. La plupart des mesures s'inscrivent dans le PDM du Colmar Agglomération. Celui-ci intègre de nombreuses mesures en faveur de l'intermodalité et de la multimodalité, avec le développement de la marche, du vélo (schéma des aménagements cyclable), des transports en commun, et des alternatives à l'autosolisme (covoiturage, parking relais).

L'ensemble de ces objectifs et mesures opérationnelles permettront de réduire les externalités négatives liées aux véhicules à motorisation thermique, et viseront l'atteinte de l'objectif de réduction de 30 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport routier d'ici 2030 et de 74% à l'horizon de 2050.

Les principaux risques d'incidences concernent les conditions d'approvisionnement en carburants alternatifs ainsi que les émissions de gaz à effet de serre engendrées par les filières utilisées (nucléaire ou thermique « non nucléaire »), qui constituent un impact délocalisé de consommation énergétique et d'émissions carbone.

→ **Impact potentiel Brut : Positif**

### 7.3.2. Mesures ERC

#### ■ Mesure de réduction :

- Privilégier des matériaux bas-carbone ayant un impact faible sur l'environnement sur les trottoirs et les pistes cyclables ;
- Prévoir des revêtements clairs dans le cadre des aménagements urbains pour limiter les îlots de chaleur ;
- Renforcer la végétalisation après travaux.

## 7.4. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PDM SUR LA CONSOMMATION D'ESPACE ET MESURES

### 7.4.1. Impacts potentiels bruts

Les effets attendus sont de deux ordres :

- Des effets positifs par réduction de consommation d'espaces

Le choix de hiérarchiser et d'organiser l'usage des réseaux routiers doit permettre d'adapter le dimensionnement des voies aux usages et besoins effectifs

De la même manière, le développement de stratégies différenciées de stationnement à l'échelle de l'agglomération doit permettre de libérer l'espace public en faveur des transports collectifs et des modes doux, au détriment de la voiture particulière

- Des effets négatifs possibles sur les projets d'infrastructures structurantes nouvelles

Le développement de l'offre TC structurante au-delà de l'agglomération (la ligne TER Colmar/Metzeral, la réouverture de la ligne ferroviaire Colmar/Breisach, le Transport à Haut Niveau de Service (THNS), le Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) Mulhouse-Bâle) ainsi que la mise en œuvre des aménagements cyclables et les aires de stationnements (vélos, covoiturage, parcs relais) peuvent entraîner dans certains cas une artificialisation de l'espace.

De plus, le renforcement de l'accessibilité de certains territoires, à l'au-delà de l'agglomération, en particulier par l'arrivée du THNS, risque de générer un développement urbain (attractivité du territoire).

→ **Impact potentiel Brut : Moyen**

### 7.4.2. Mesures ERC

#### ■ Mesure d'évitement :

- Prendre en compte les espaces naturels et agricoles lors de l'élaboration des tracés des nouveaux itinéraires et privilégier autant que possible l'implantation sur des espaces déjà artificialisés ;
- Privilégier une localisation des éventuelles futures constructions (P+R, parking co-voiturage...) au sein des enveloppes urbaines déjà artificialisées ;

#### ■ Mesure de réduction :

- Limiter l'imperméabilisation par l'utilisation de matériaux poreux (revêtement, etc.) pour la réalisation des pistes cyclables, et les sols végétalisés pour les zones de stationnement de type P+R, covoiturage...;
- Privilégier un stationnement en épi ce qui permet de diminuer la surface utilisée et de prévoir plus de stationnements pour les vélos ;
- Fixer des exigences en matière de qualité de traitement des abords notamment en termes de place du végétal pour réduire le niveau d'artificialisation ;

#### ■ Mesure de compensation :

- Le cas échéant, compenser la perte de surface imperméabilisée ;

Les cartes en pages suivantes permettent de localiser les actions prévues au PDM par rapport aux espaces urbanisés et aux infrastructures existantes.

PDM de Colmar

## Plan De Mobilité 2026-2036

### Légende

#### Axes à requalifier - carrefours à aménager

##### Carrefours à sécuriser

✗ Priorité forte

✗ Priorité faible

##### Difficultés de circulation

➔ Priorité forte

➔ Priorité faible

— Rocade interne

● Noeuds routiers

● Vitesses excessives en entrée de ville

##### Réseaux à mieux hiérarchiser

— Priorité faible

— Priorité forte

##### Point durs de circulation des bus

● Priorité forte

● Priorité faible

##### Transport collectif

— Bus circulation semaine - du lundi au samedi

— Voie ferrée

#### Discontinuités et points noirs du réseau cyclable

##### Discontinuités cyclables

↔ En projet ou à étudier

↔ Réalisé en 2025

##### Intersections dangereuses

✗ A aménager

✗ Aménagement en 2025

⊙ Franchissement à sécuriser

##### Type d'aménagements cyclables

— Pistes cyclables et voies vertes en service

— Bandes cyclables et autres aménagements en service

#### Parkings de covoiturage et parkings relais

##### Aire de covoiturage

🚗 Parking de covoiturage existant avec aggrandissement prévu - priorité d'action

🏠 Foncier en cours d'acquisition - Parking de covoiturage prioritaire à interroger

🚗 Parking existant

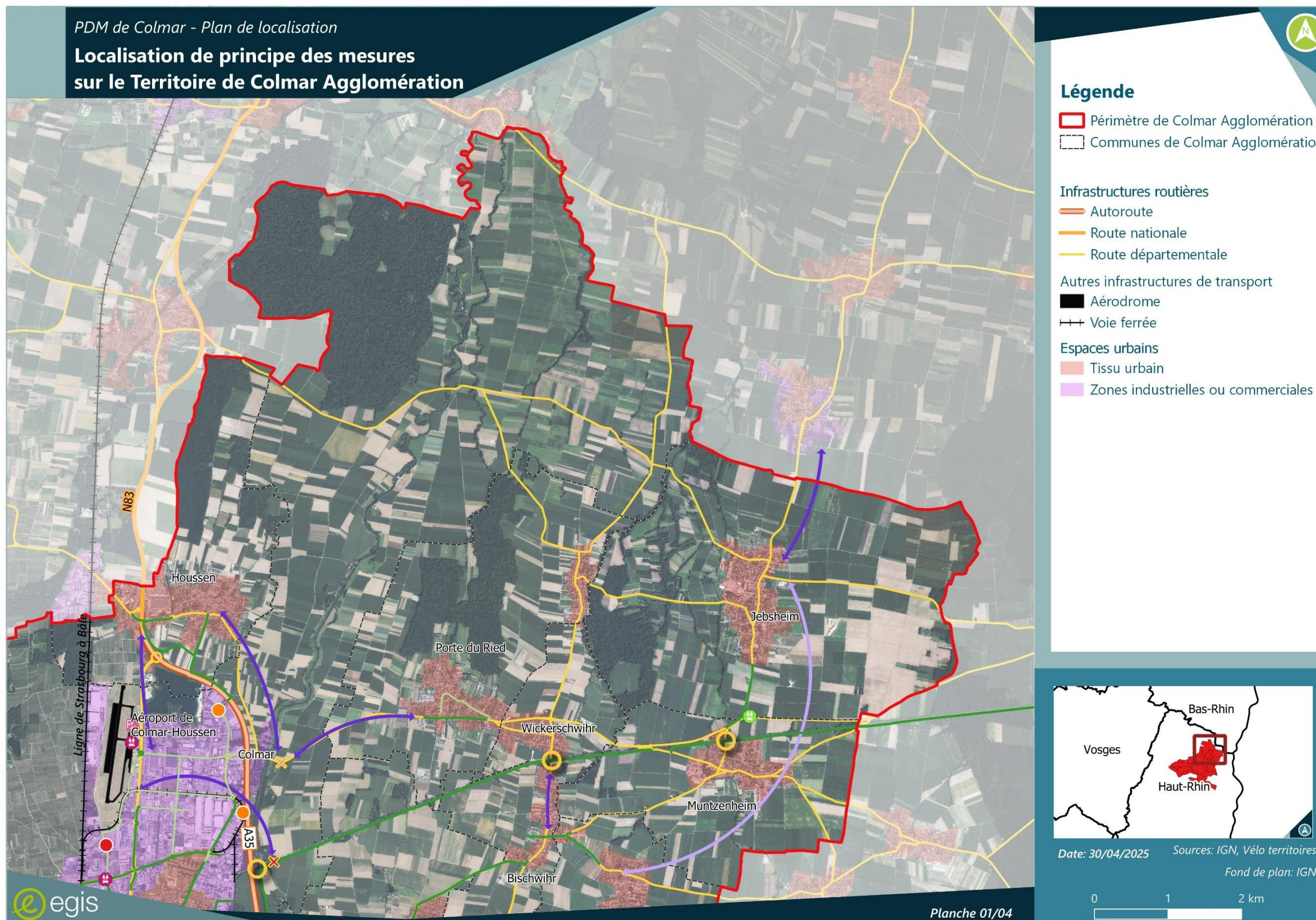
🚗 Potentiel de covoiturage à interroger

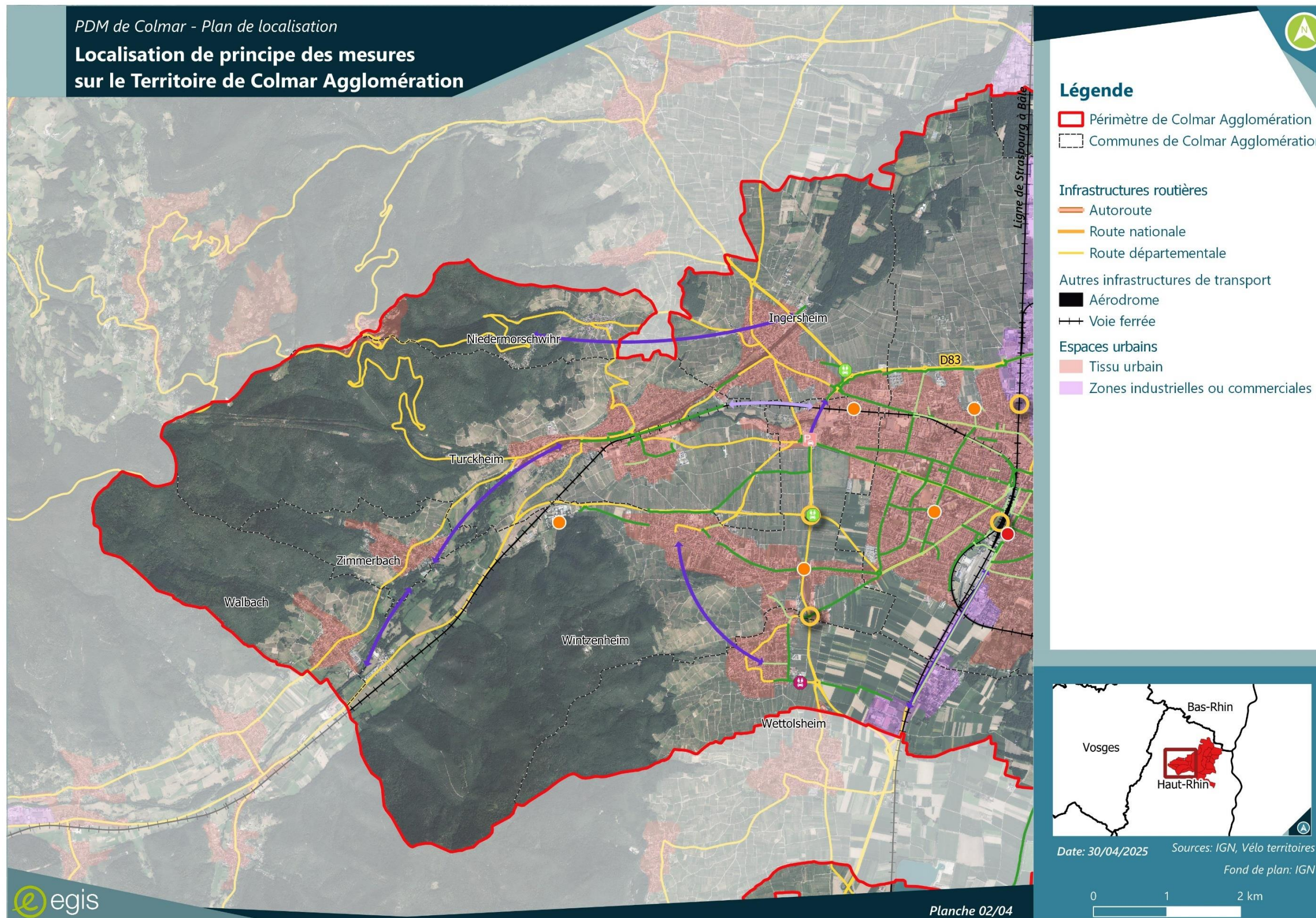
##### Potentiels parking relais

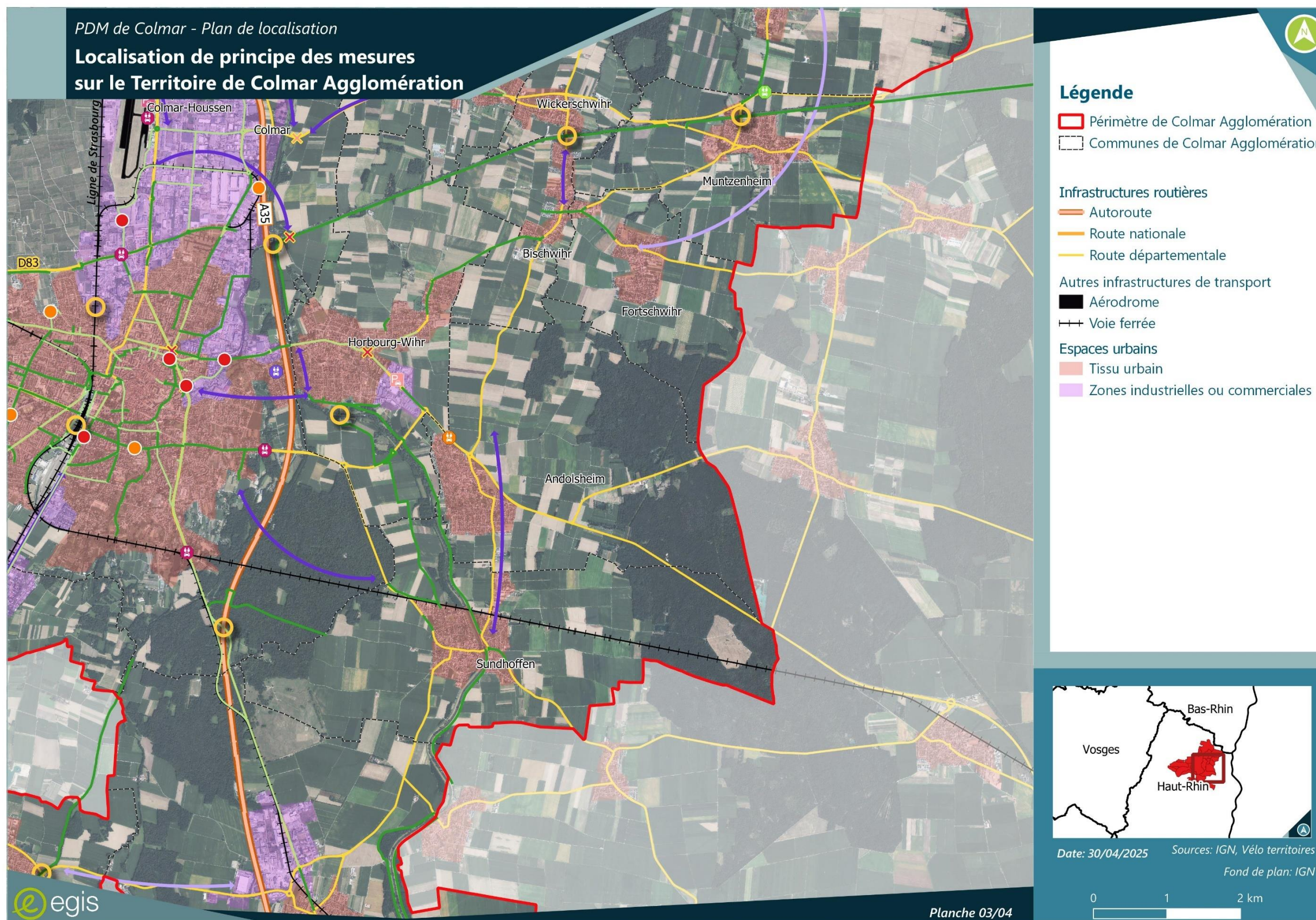
P Priorité Forte

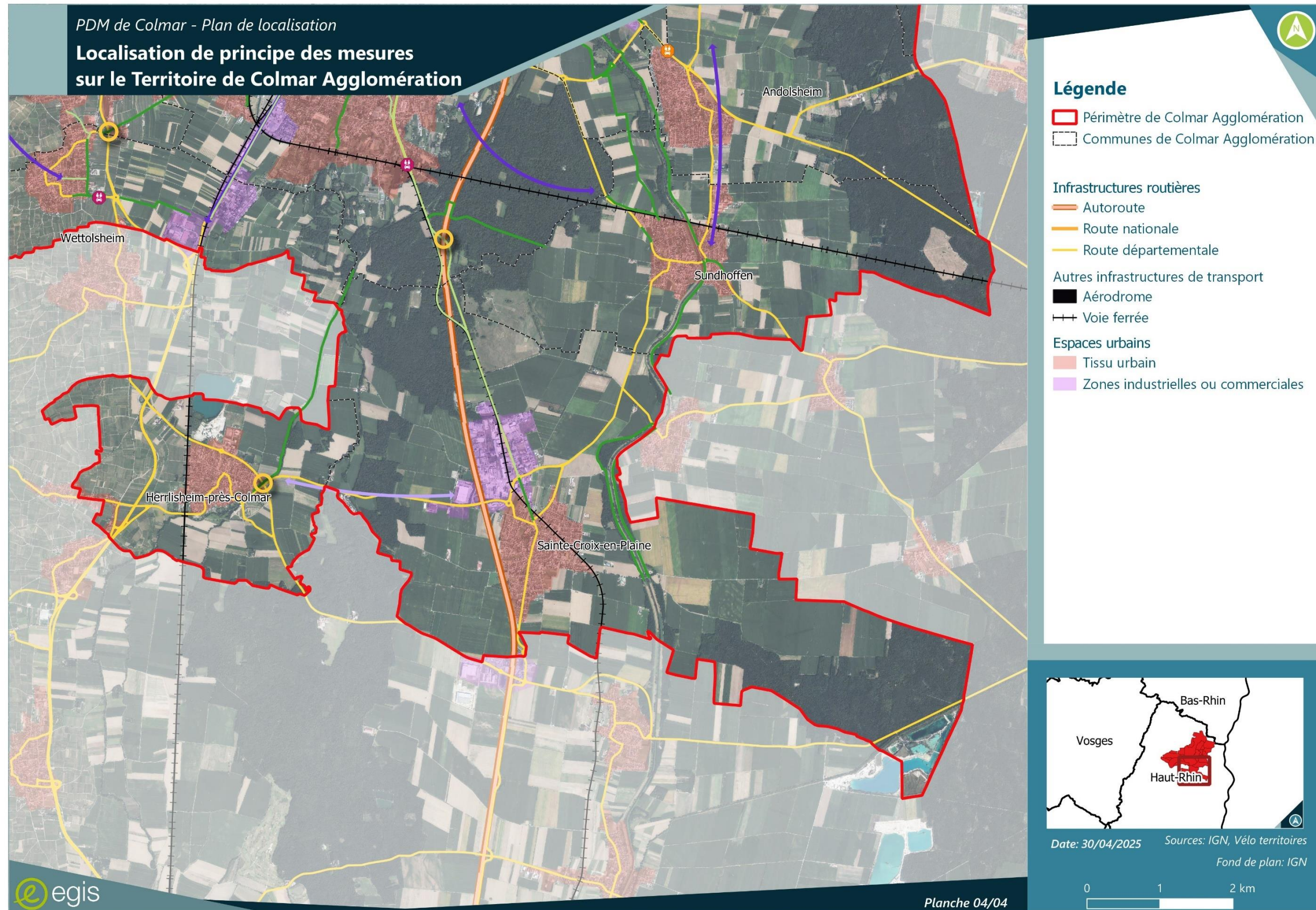
P Priorité faible

Figure 88 : Localisation de principe des actions du PDM sur le territoire de Colmar agglomération









## 7.5. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PDM SUR LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE ET MESURES

### 7.5.1. Impacts potentiels bruts

Par l'apaisement de la circulation dans les secteurs à enjeux (A35 par exemple), par le développement de l'usage des modes actifs (aménagement cyclables, partage de la voirie, développement de stationnement vélo, la sensibilisation des usagers) mais aussi avec l'étude de réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Colmar, ces requalifications des espaces publics pourront être le support d'une valorisation de l'environnement paysager, patrimonial et architectural. Par ailleurs, ces aménagements publics seront accompagnés de mobiliers urbains (stationnements vélos, bancs, espaces verts aménagés) qui devront faire l'objet d'une réflexion globale pour une intégration harmonieuse dans l'espace urbain.

Enfin, toutes les actions qui visent le développement des transports alternatifs à la route, une meilleure cohérence et accessibilité de la chaîne de déplacement, une information de qualité ... seront favorables à la valorisation de la ville et du patrimoine urbain, au travers du tourisme notamment.

Toutefois, certains aménagements devront tenir dans leur conception de leur situation particulière dès lors que celui-ci recoupe un périmètre de monuments historiques, de sites inscrits, ou encore concerne le centre-ville de Colmar classé en site patrimonial remarquable.

Les cartes en pages suivantes permettent de localiser les actions prévues au PDM par rapport aux enjeux du patrimoine culturel.

→ Impact potentiel Brut : **Faible**

### 7.5.2. Mesures ERC

#### ■ Mesure d'évitement :

- Prendre en compte l'esthétisme de l'aire de stationnement vélo et choisir des équipements qui s'intègrent au mieux dans le cadre environnant, qu'il soit bâti ou paysager. L'habillage de ces aires peut également contribuer à une meilleure qualité des espaces publics et souligner une identité graphique locale ;
- Si possible, éviter les secteurs sensibles d'un point de vue paysager ;

#### ■ Mesure de réduction :

- Pour chaque projet définir des mesures d'intégration paysagère et architecturale ;
- En zone de zones de présomption de prescription archéologique (ZAPPA), réalisation d'un dossier de saisine au titre de l'archéologie préventive (article R.523-12 du Code du Patrimoine)
- En périmètre de monument historique et au sein du SPR, la réalisation de travaux sera soumise à autorisation préalable (article L.621-32 du Code du Patrimoine)

PDM de Colmar

## Plan De Mobilité 2026-2036

### Légende

#### Axes à requalifier - carrefours à aménager

##### Carrefours à sécuriser

✖ Priorité forte

✖ Priorité faible

##### Difficultés de circulation

➔ Priorité forte

➔ Priorité faible

— Rocade interne

● Noeuds routiers

● Vitesses excessives en entrée de ville

##### Réseaux à mieux hiérarchiser

— Priorité faible

— Priorité forte

##### Point durs de circulation des bus

● Priorité forte

● Priorité faible

##### Transport collectif

— Bus circulation semaine - du lundi au samedi

— Voie ferrée

#### Discontinuités et points noirs du réseau cyclable

##### Discontinuités cyclables

↔ En projet ou à étudier

↔ Réalisé en 2025

##### Intersections dangereuses

✖ A aménager

✖ Aménagement en 2025

⊙ Franchissement à sécuriser

##### Type d'aménagements cyclables

— Pistes cyclables et voies vertes en service

— Bandes cyclables et autres aménagements en service

#### Parkings de covoiturage et parkings relais

##### Aire de covoiturage

🚗 Parking de covoiturage existant avec aggrandissement prévu - priorité d'action

🏠 Foncier en cours d'acquisition - Parking de covoiturage prioritaire à interroger

🚗 Parking existant

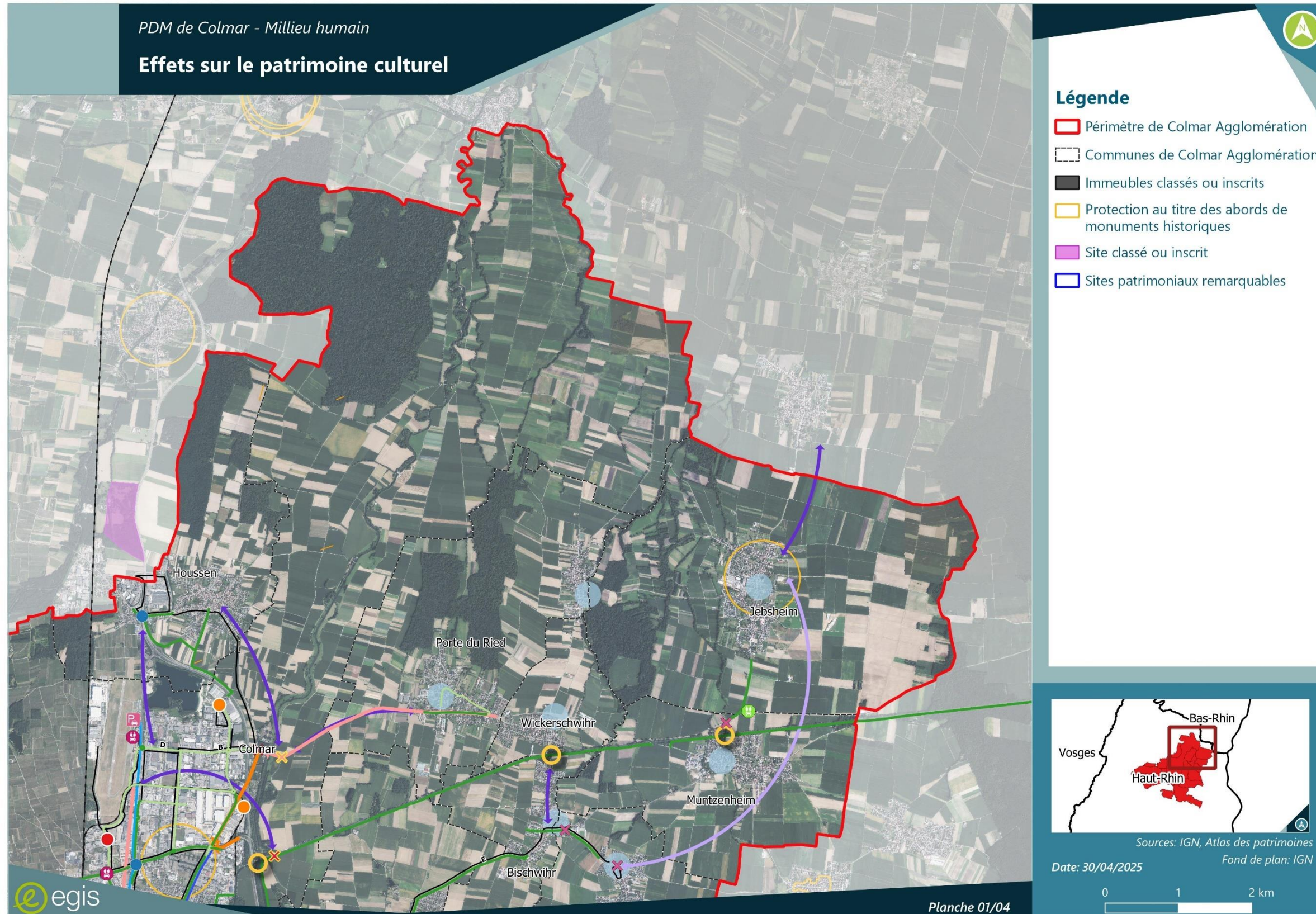
🚗 Potentiel de covoiturage à interroger

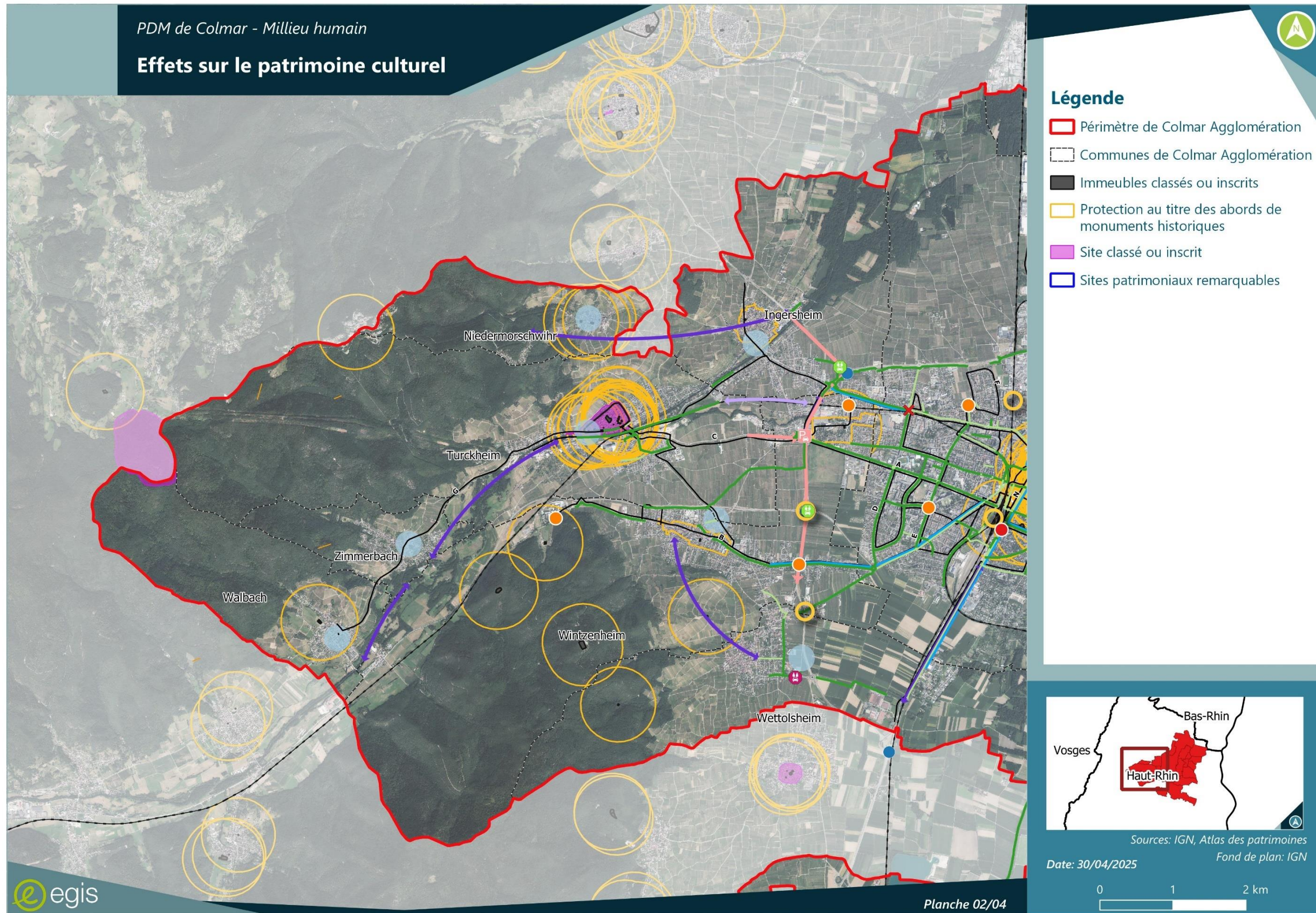
##### Potentiels parking relais

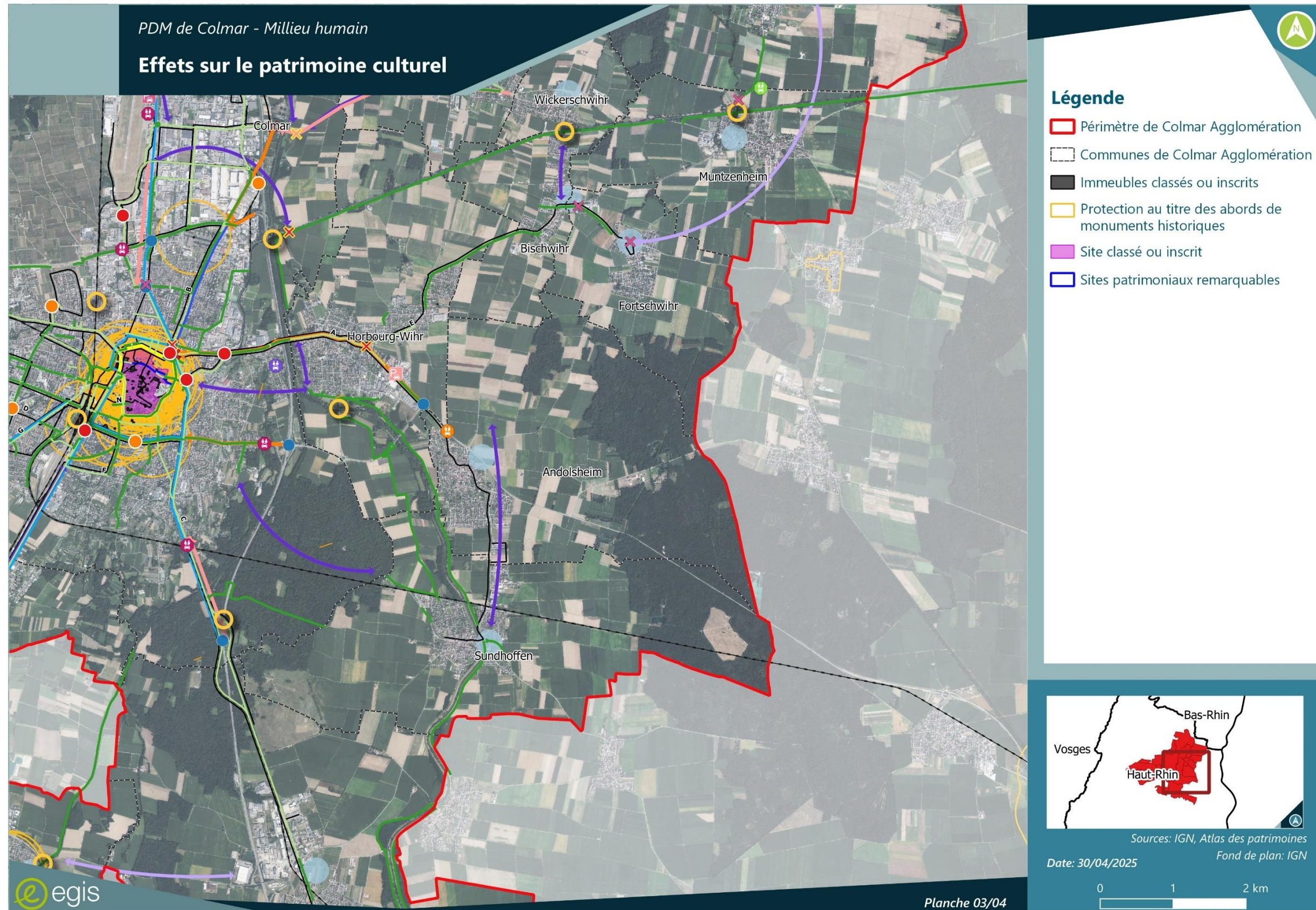
P Priorité Forte

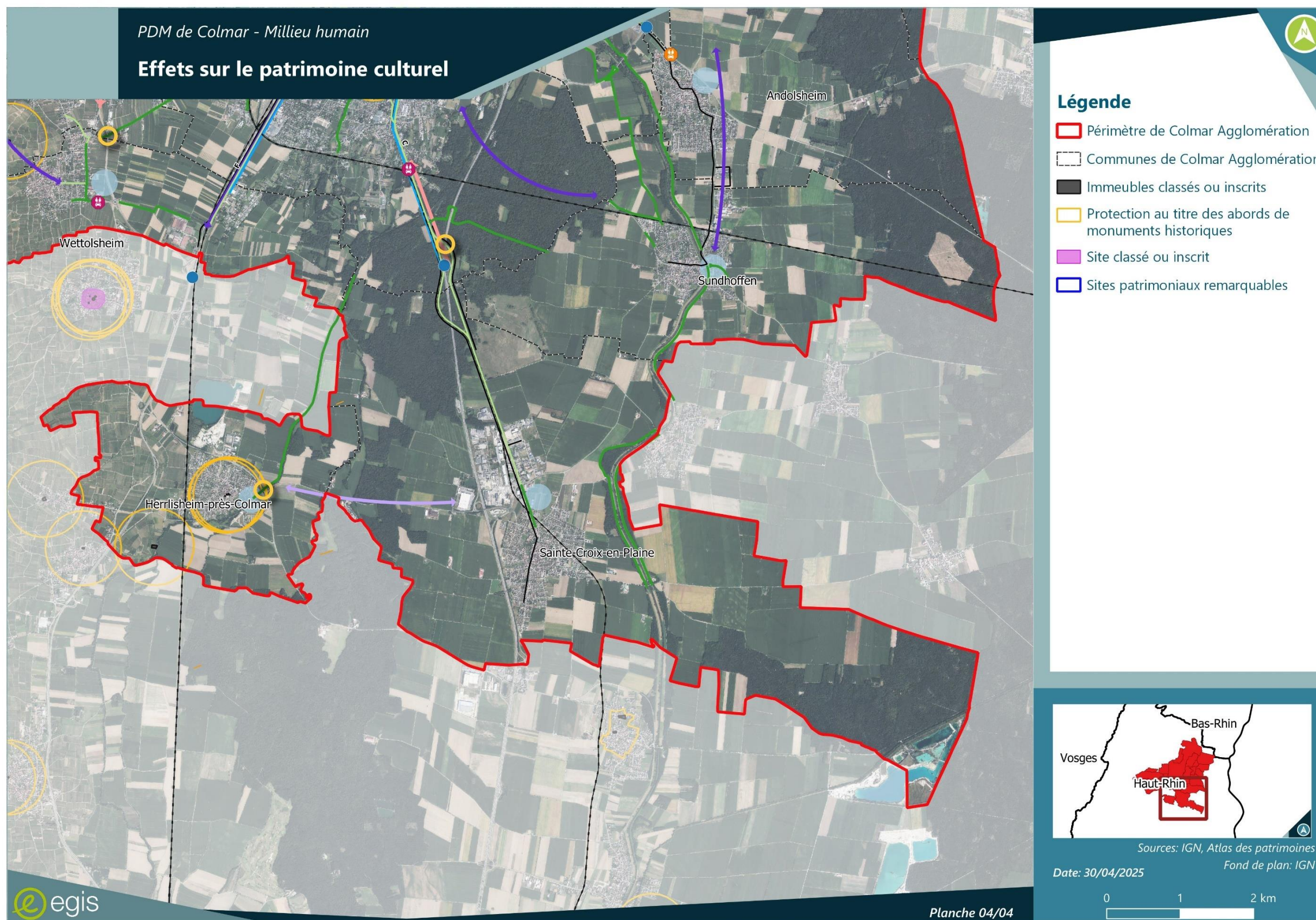
P Priorité faible

Figure 89 : Effets du PDM sur le patrimoine culturel









## 7.6. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PDM SUR LA BIODIVERSITE ET LES CONTINUITES ECOLOGIQUES, ET MESURES

### 7.6.1. Impacts potentiels bruts

En incitant aux reports modaux, les actions du PDM contribuent à réduire les nuisances sur l'air et l'environnement sonore, et par voie de conséquence, aussi à réduire les incidences sur les milieux naturels entourant les réseaux d'infrastructures.

Toutefois, les projets impliquant la construction d'infrastructures nouvelles, ou la requalification d'axes existants impliquant des élargissements ou des aménagements complémentaires, sont susceptibles d'avoir une incidence sur les milieux naturels et la biodiversité. Il s'agit notamment des actions suivantes :

- Action 1 : Mettre en œuvre le schéma des aménagements cyclables de Colmar Agglomération ;
- Actions 11, 12 et 13 relatives au réaménagement des routes, notamment départementales ;
- Action 18 : Accompagner le développement de l'offre TC structurante au-delà de l'agglomération
- Action 22 : Créer un réseau de P+R en lien avec le réseau TRACE
- Action 26 : Développer l'offre de covoiturage (parking covoiturage)

Ces travaux peuvent affecter les espèces protégées tant floristique que faunistique, ou leurs habitats, en cas :

- d'emprise sur des espaces naturels ou agricoles
- de rupture de continuités écologiques tant terrestre qu'aquatique (traversée de cours d'eau)
- de fragmentation des milieux et habitats
- de dérangement en raison de l'augmentation de la fréquentation humaine induite

Ces effets sont potentiels dès lors que des travaux sont prévus.

Ils seront d'autant plus forts dans les milieux identifiés comme présentant des enjeux de biodiversité :

- Zones humides,
- Zones Natura 2000
- Parc naturel et réserve biologique
- Et dans une moindre mesure ZNIEFF, ZICO...

D'une manière générale, nous constatons qu'il y a peu d'infrastructures nouvelles sur les secteurs identifiés à forts enjeux de biodiversité ou non déjà urbanisés, mis à part l'ajout de quelques connexions cyclables complémentaires.

En effet, les actions et projets inscrits au PDM du Colmar Agglomération s'appuient généralement sur des infrastructures existantes (voies ferrées, chemins ruraux, requalification d'espaces déjà minéralisés) et engendreront donc peu d'imperméabilisation.

Lors de la création de ces nouveaux tronçons cyclables (Schéma directeur de planification des pistes cyclable 2027), une attention sera à porter sur leur intégration dans le milieu naturel pour atténuer l'effet fragmentant même négligeable.

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation seront traitées dans le cadre des éventuelles études d'impacts (soumission dépendant des caractéristiques du projet) et/ou des dossiers réglementaires des opérations (demande d'autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'Eau, demande de dérogation espèces protégées (dit « CNPN »), permis d'aménager au titre du code de l'urbanisme ...). Celles-ci détailleront les mesures mises en place pour garantir la continuité écologique des milieux et éviter leur fragmentation. Les mesures présentées ci-après sont des mesures de principes qui seront donc développées lors des études détaillées des projets.

*L'évaluation simplifiée des incidences du PDM sur les sites Natura 2000 est présentée dans le chapitre 8.*

→ **Impact potentiel Brut : Faible**

### 7.6.2. Mesures ERC

#### ■ Mesure d'évitement :

- Prendre en compte les espaces naturels et agricoles, les continuités écologiques/ trame verte et bleue et les zones humides lors de l'élaboration des tracés des nouveaux itinéraires cyclables et des nouvelles infrastructures de transport en commun (THNS notamment) ;

#### ■ 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 (inventaires faune, flore et de délimitation des zones humides)
- Limiter l'imperméabilisation par l'utilisation de matériaux poreux (revêtement, etc.) ;
- En cas de création sur des espaces naturels, agricoles ou forestiers, porter une attention particulière au traitement de ces sites (végétalisation, traitement des lisières, limitation de l'imperméabilisation ...)
- 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 (banquette ou autre...)
- Réaliser les travaux aux périodes les moins critiques pour la faune et la flore (si des arbres doivent être abattus par exemple, éviter les périodes de reproduction de l'avifaune ou d'hibernation des chiroptères) ;
- Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière, etc.) ;
- Intervention d'un écologue en préalable à chaque abattage d'arbre ou démolition de bâti ;
- Renforcer la végétalisation après travaux et choisir des espèces de végétaux adaptées au futur climat, à la biodiversité locale, aux enjeux de pollen et de consommation d'eau ;

#### ■ Mesure de compensation :

- Une compensation en termes d'aménagement et de gestion de la biodiversité sera déployée le cas échéant en fonction des impacts résiduels des projets, après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction ; Cette compensation sera à prévoir lors d'attente à des habitats d'espèces protégées, des stations floristiques d'espèces protégées ou encore à des zones humides.

Les cartes en pages suivantes présentent successivement les effets du PDM sur :

- les zonages de protection (Natura 2000, le PNR des Ballons des Vosges, et la réserve biologique de Niederwald)
- les continuités écologiques au SRADDET
- les zones humides ou potentiellement humides.

PDM de Colmar

## Plan De Mobilité 2026-2036

### Légende

#### Axes à requalifier - carrefours à aménager

##### Carrefours à sécuriser

✗ Priorité forte

✗ Priorité faible

##### Difficultés de circulation

➔ Priorité forte

➔ Priorité faible

— Rocade interne

● Noeuds routiers

● Vitesses excessives en entrée de ville

##### Réseaux à mieux hiérarchiser

— Priorité faible

— Priorité forte

##### Point durs de circulation des bus

● Priorité forte

● Priorité faible

##### Transport collectif

— Bus circulation semaine - du lundi au samedi

— Voie ferrée

#### Discontinuités et points noirs du réseau cyclable

##### Discontinuités cyclables

↔ En projet ou à étudier

↔ Réalisé en 2025

##### Intersections dangereuses

✗ A aménager

✗ Aménagement en 2025

⊙ Franchissement à sécuriser

##### Type d'aménagements cyclables

— Pistes cyclables et voies vertes en service

— Bandes cyclables et autres aménagements en service

#### Parkings de covoiturage et parkings relais

##### Aire de covoiturage

🚗 Parking de covoiturage existant avec aggrandissement prévu - priorité d'action

🏠 Foncier en cours d'acquisition - Parking de covoiturage prioritaire à interroger

🚗 Parking existant

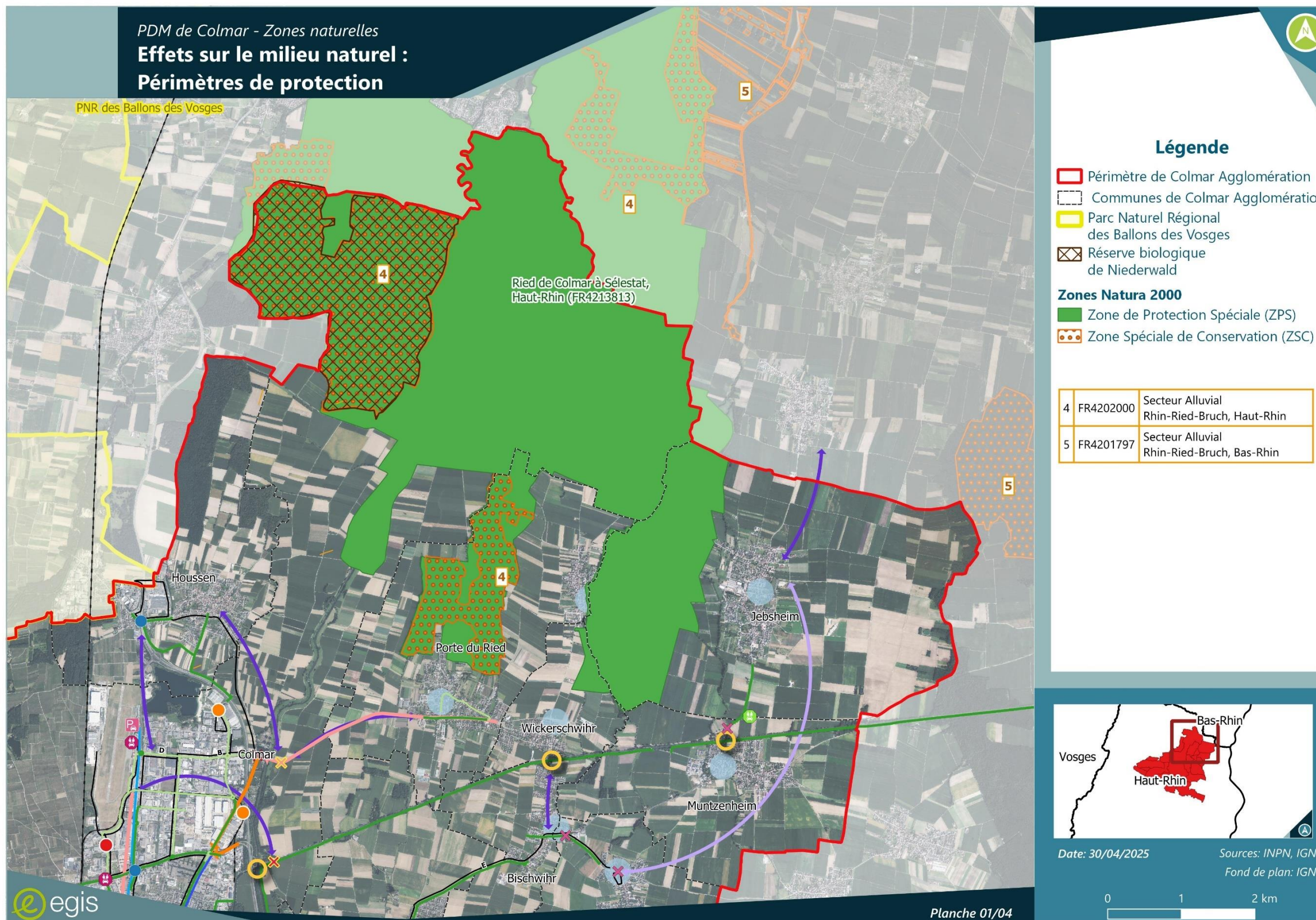
🚗 Potentiel de covoiturage à interroger

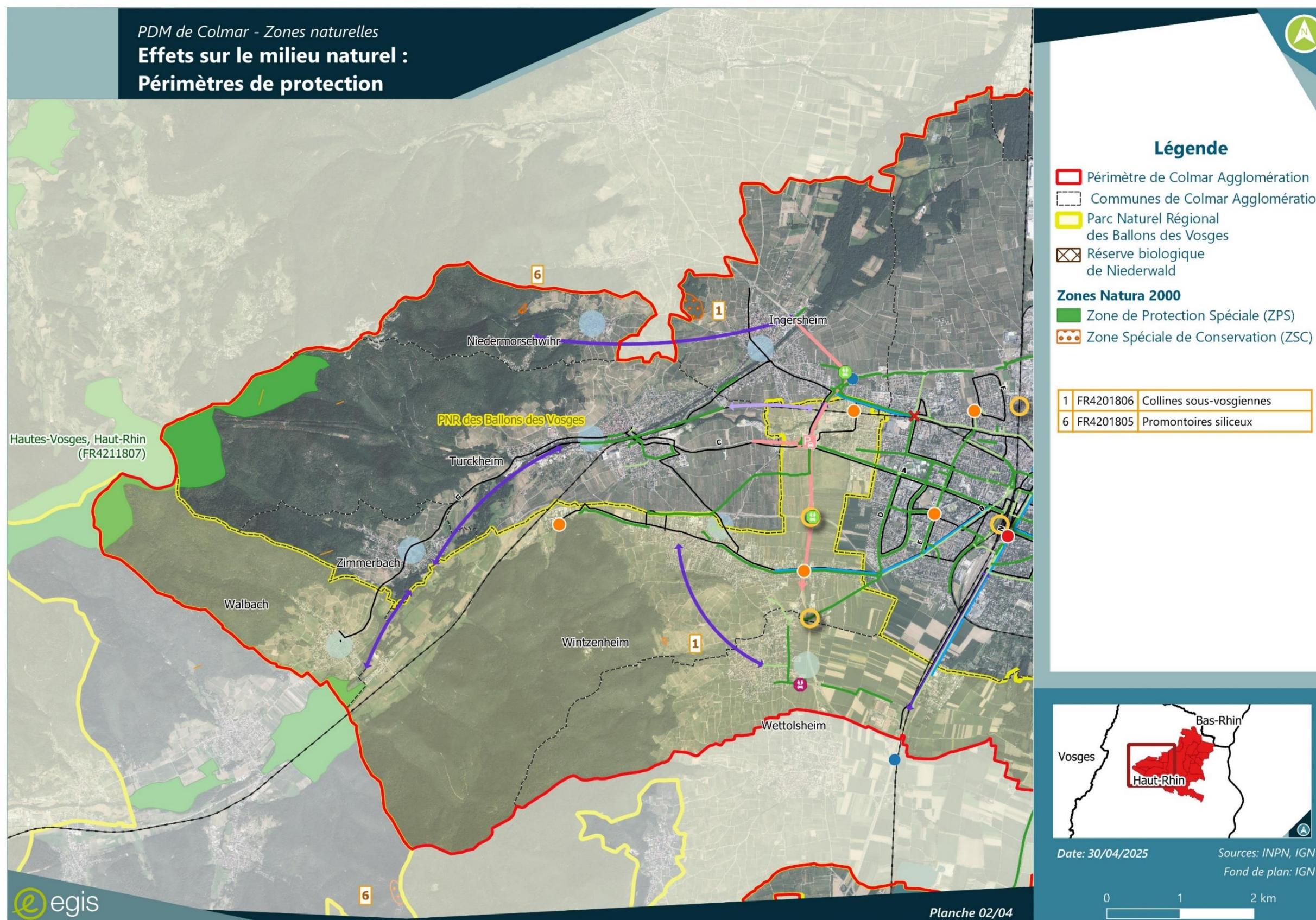
##### Potentiels parking relais

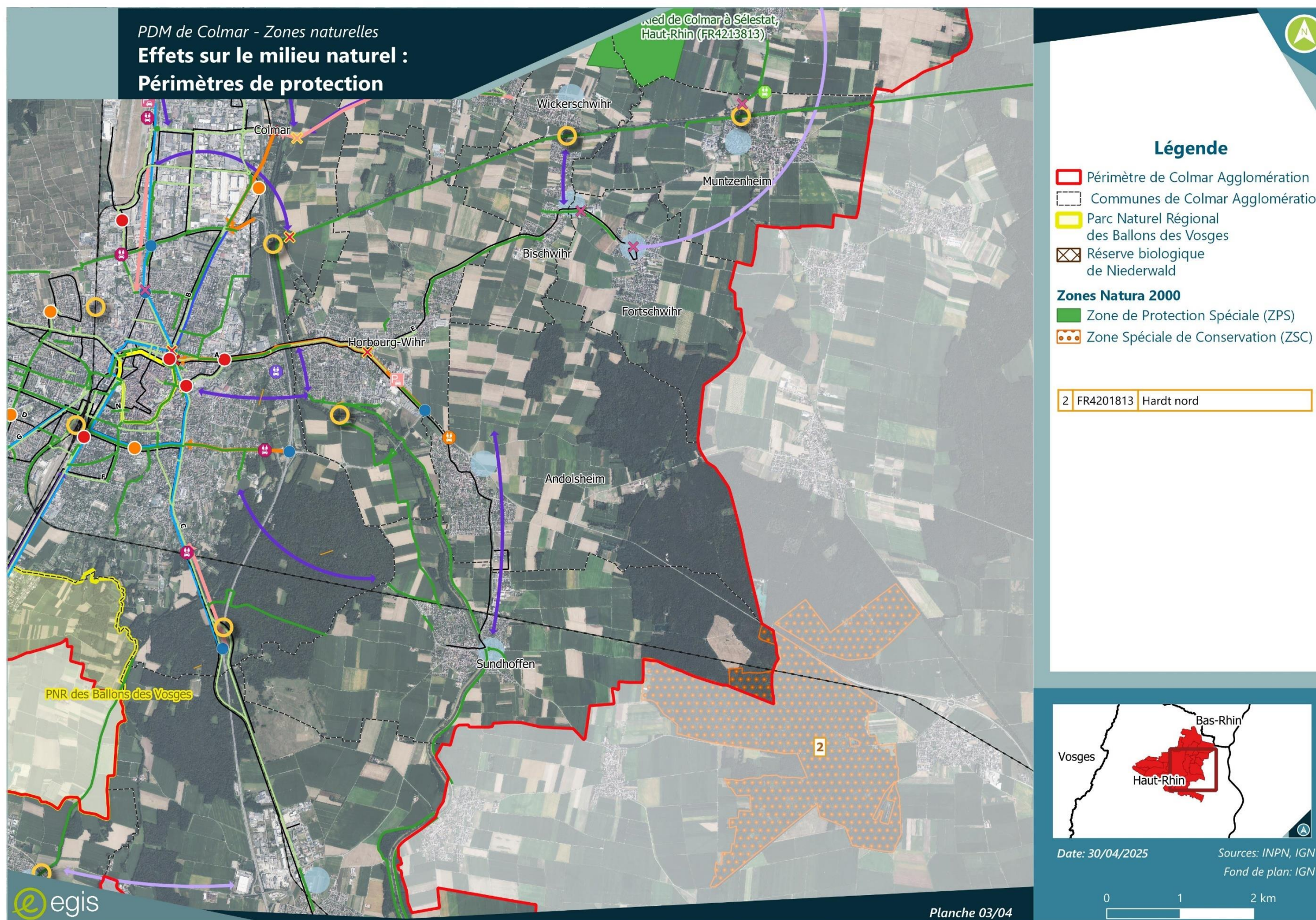
P Priorité Forte

P Priorité faible

Figure 90 : Effet du PDM sur les sites Natura 2000, le PNR et la Réserve biologique







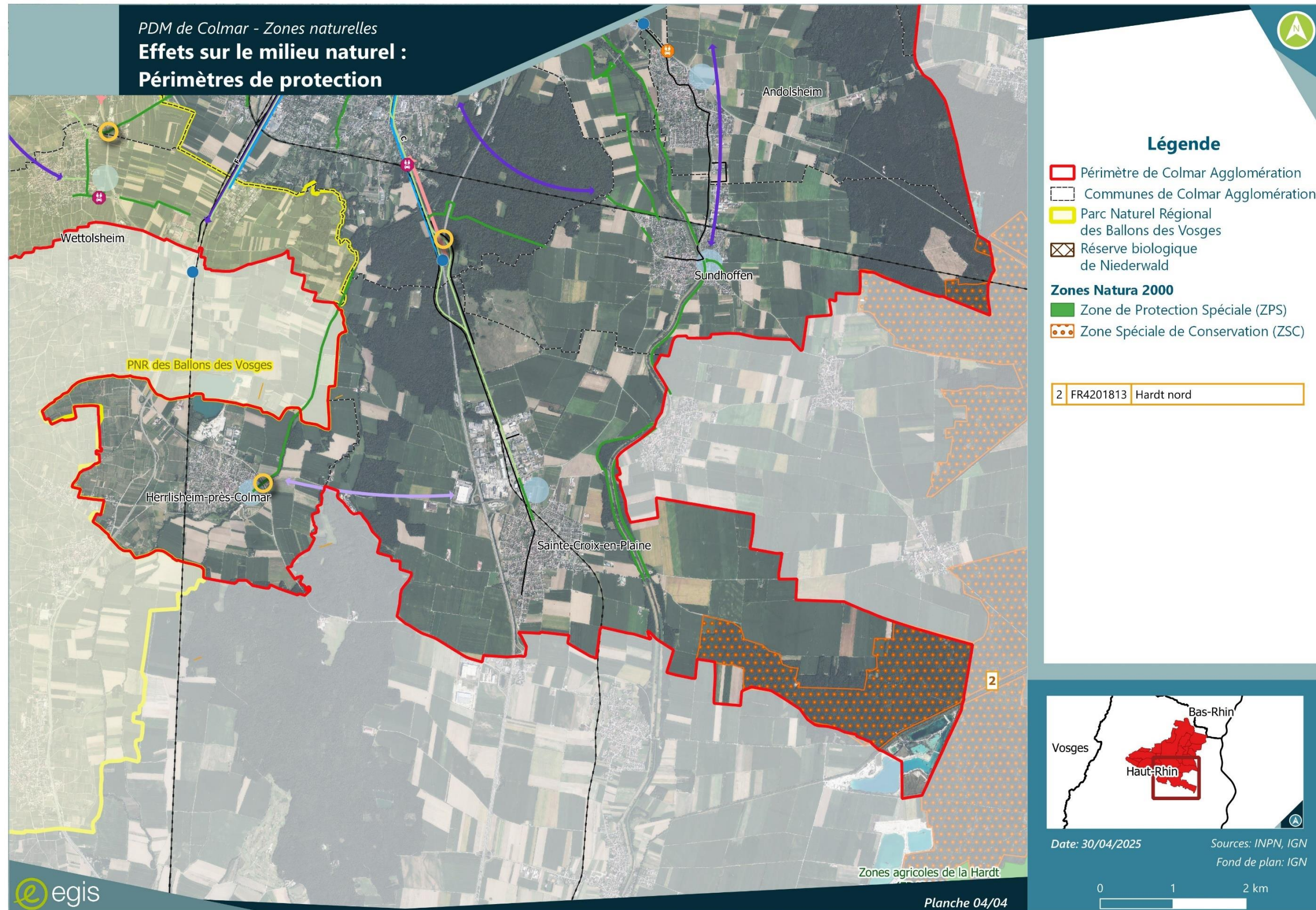
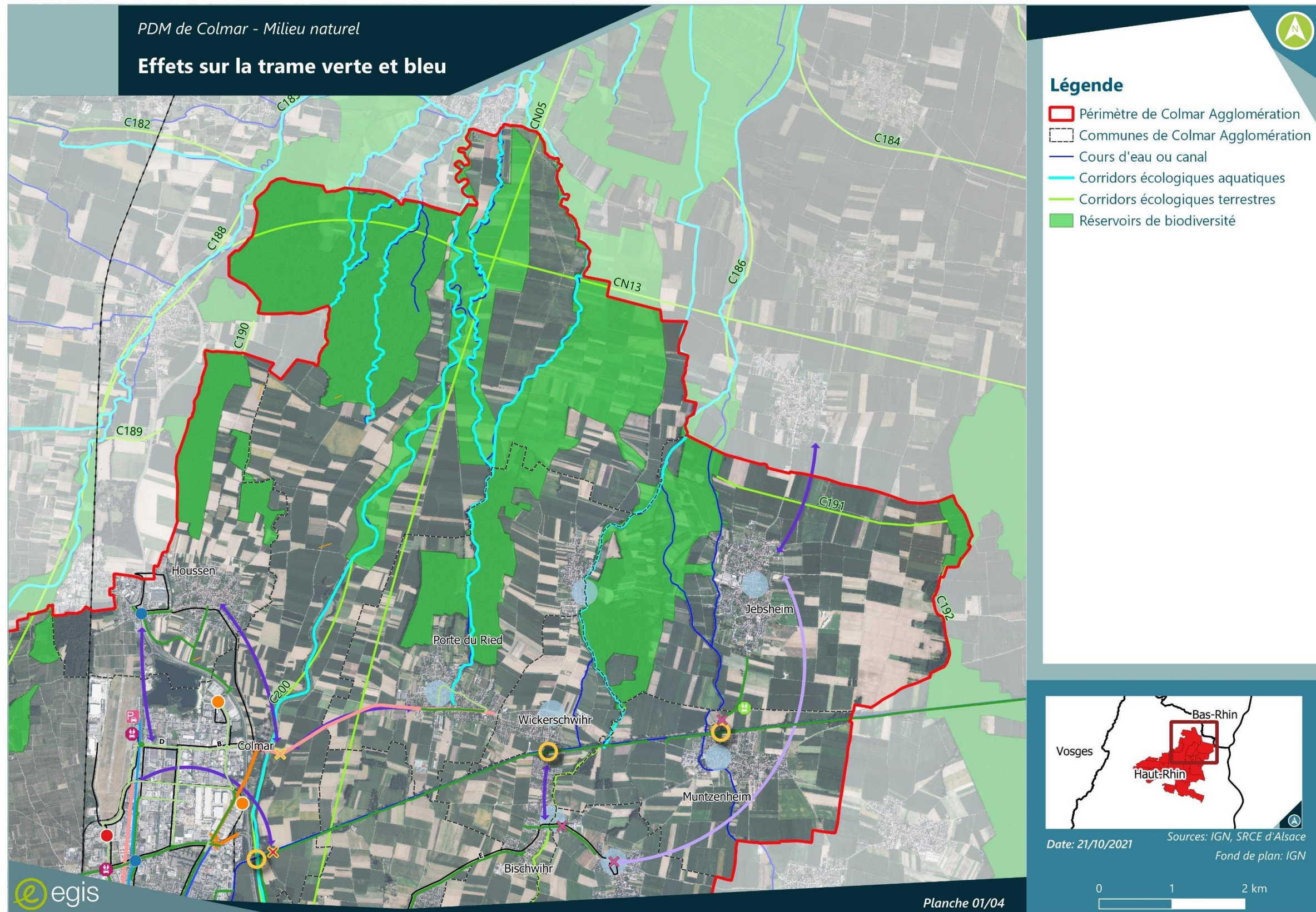
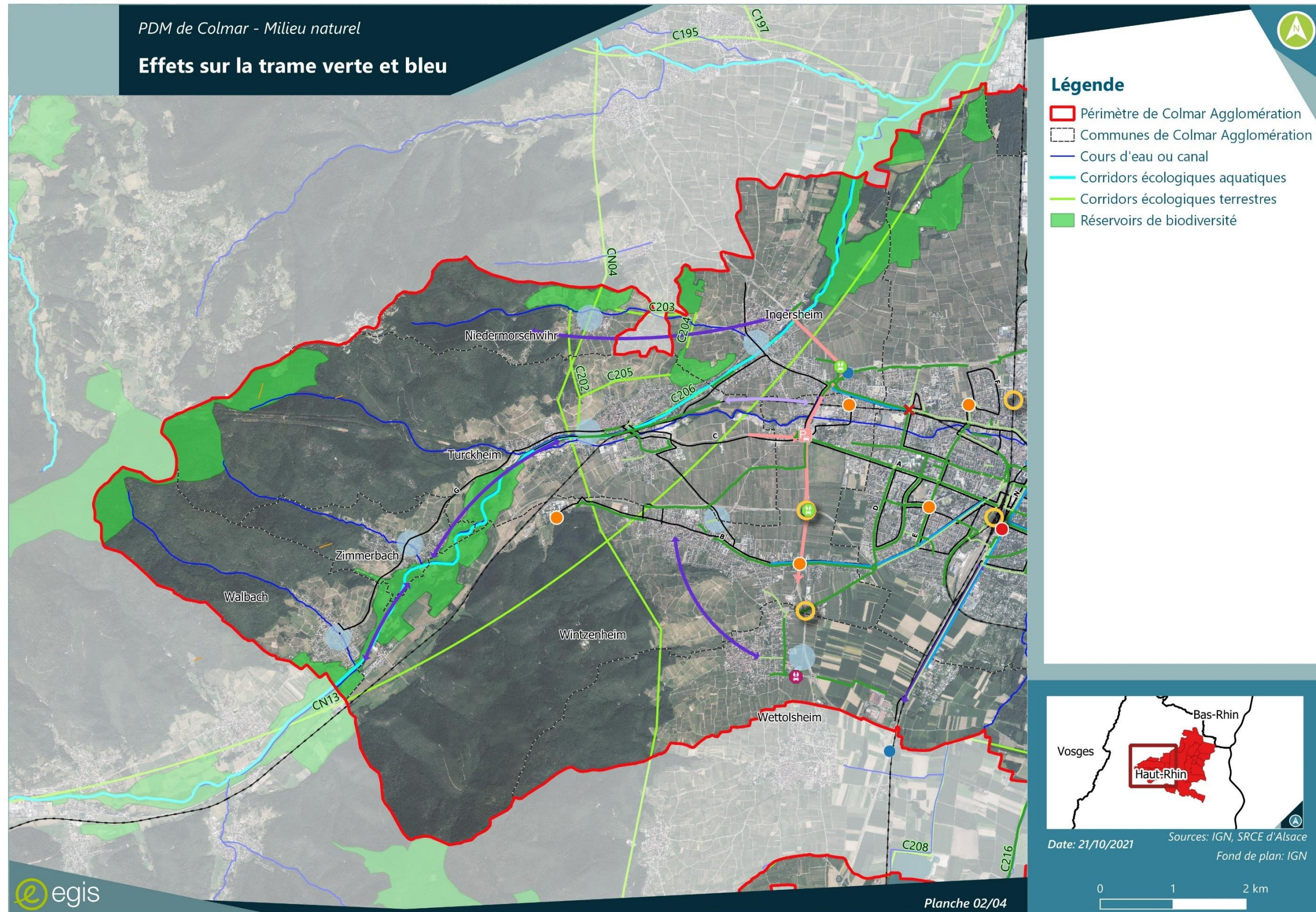
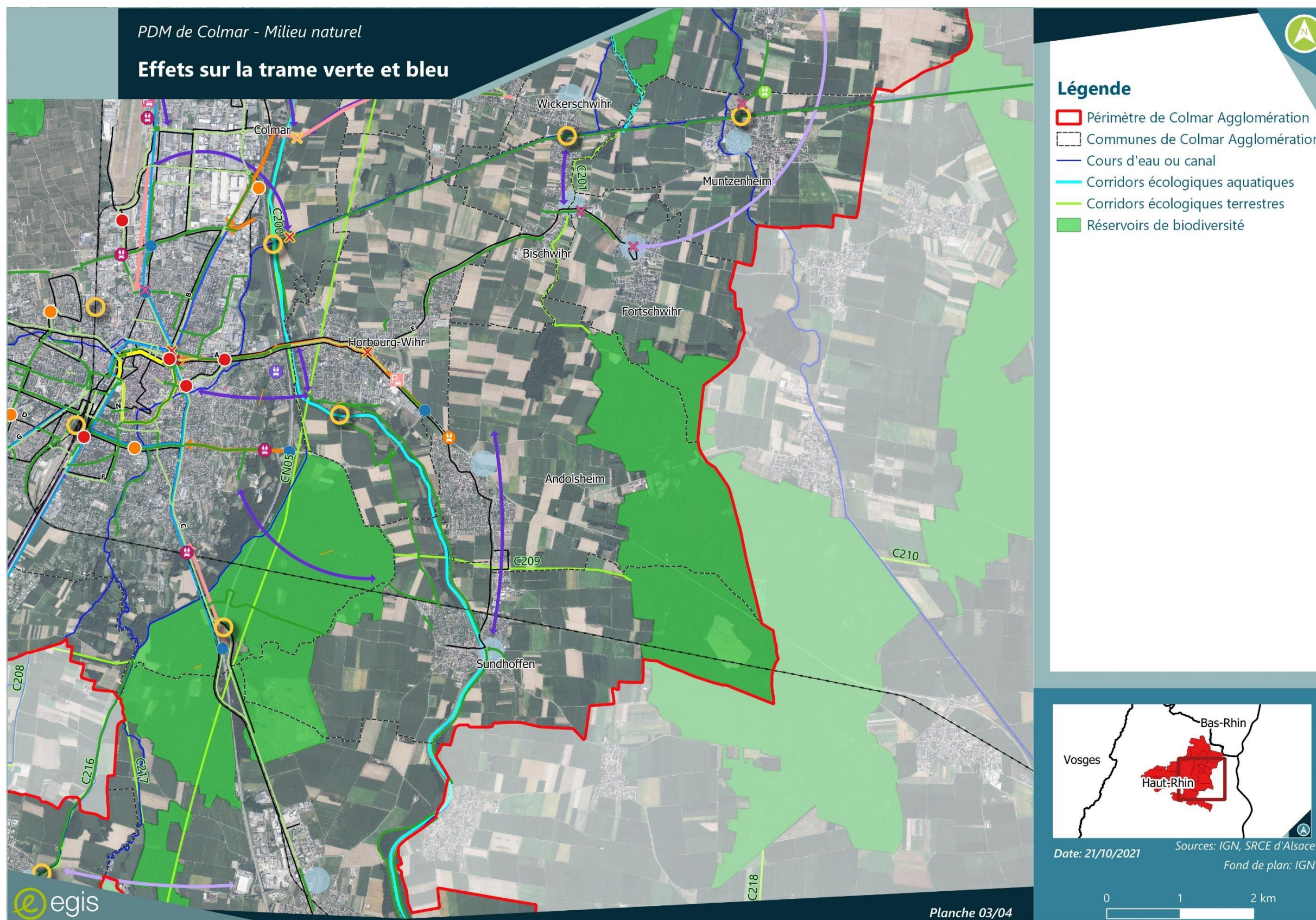


Figure 91 : Effets du PDM sur les continuités écologiques, trame verte et bleue







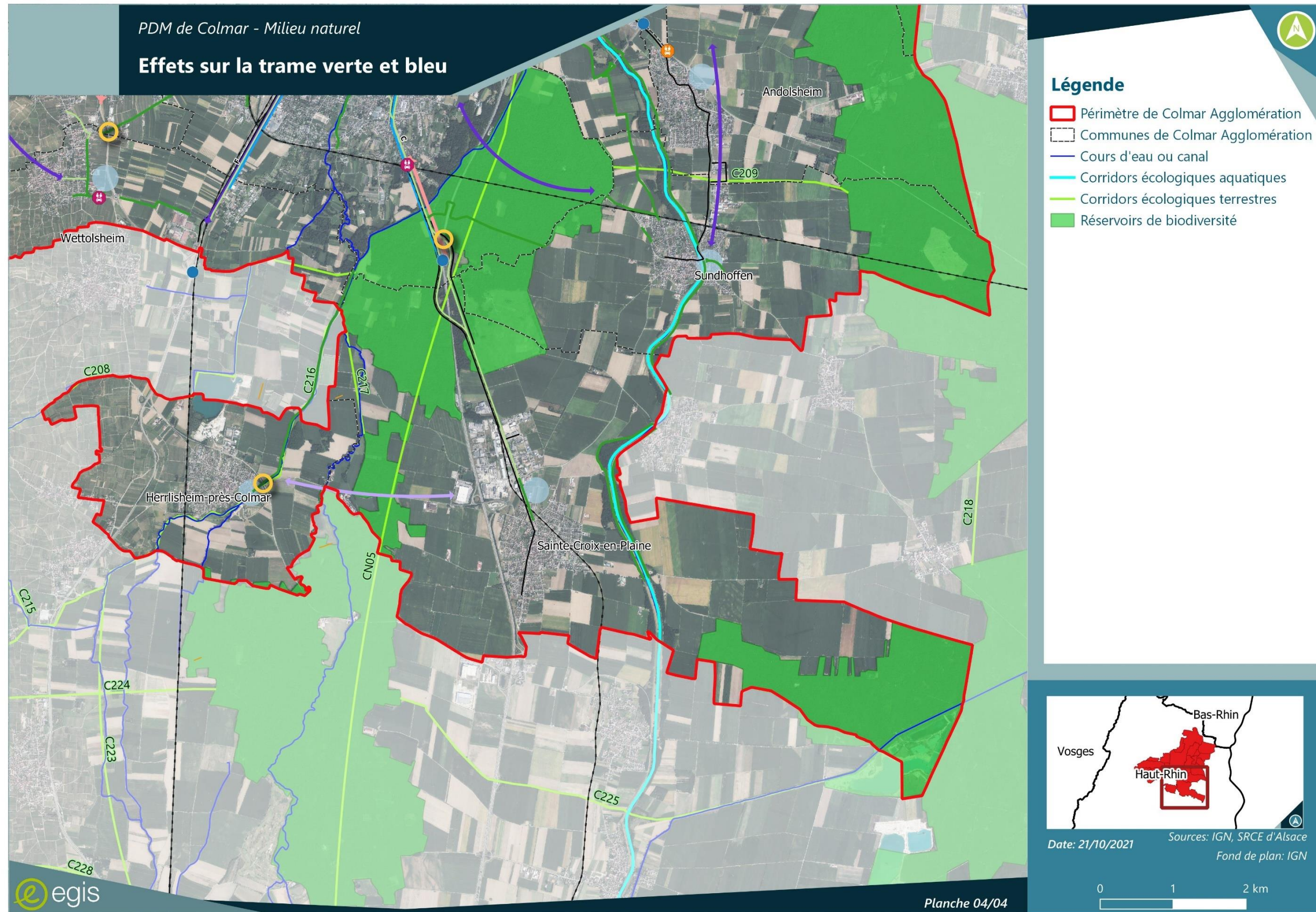
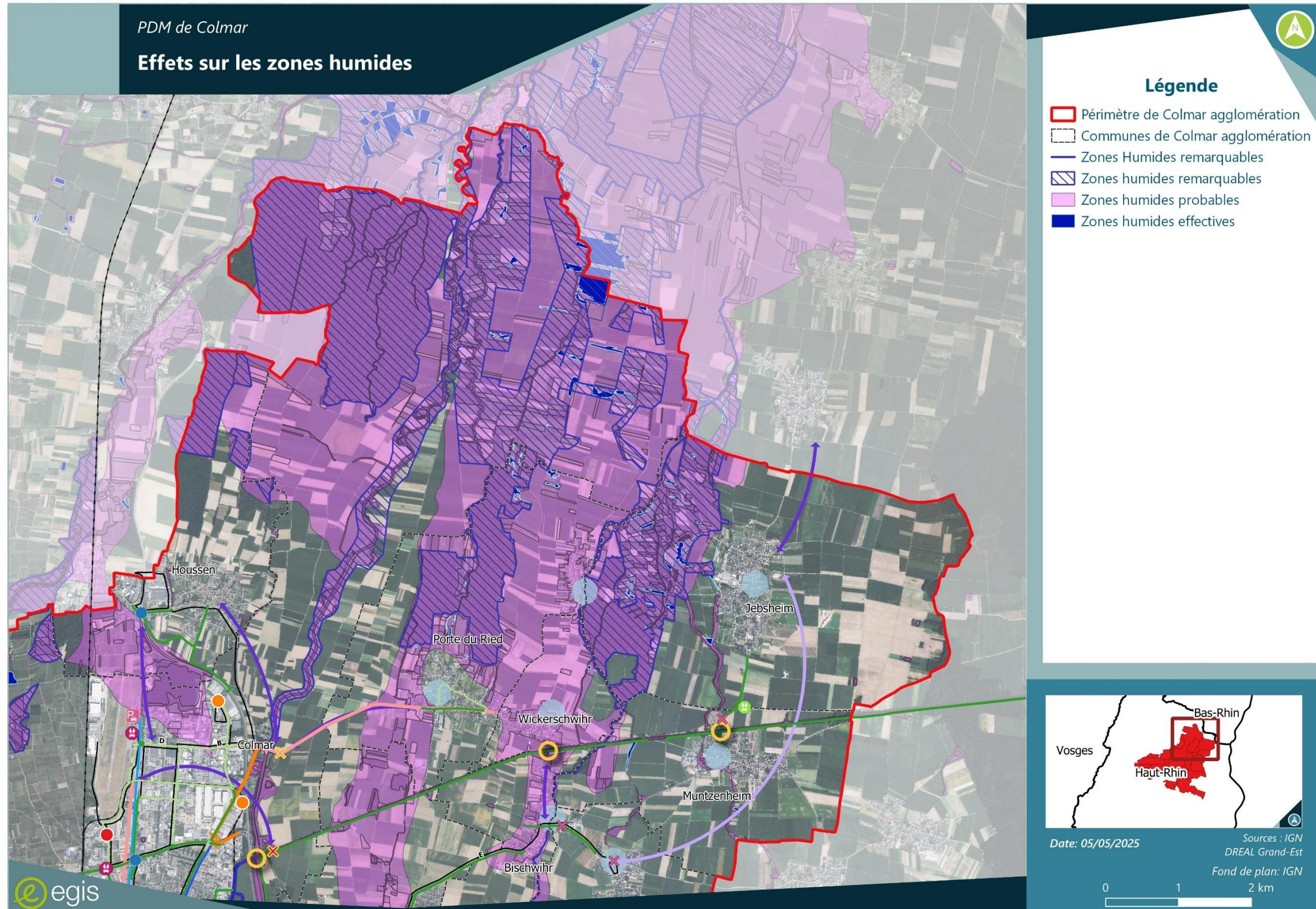
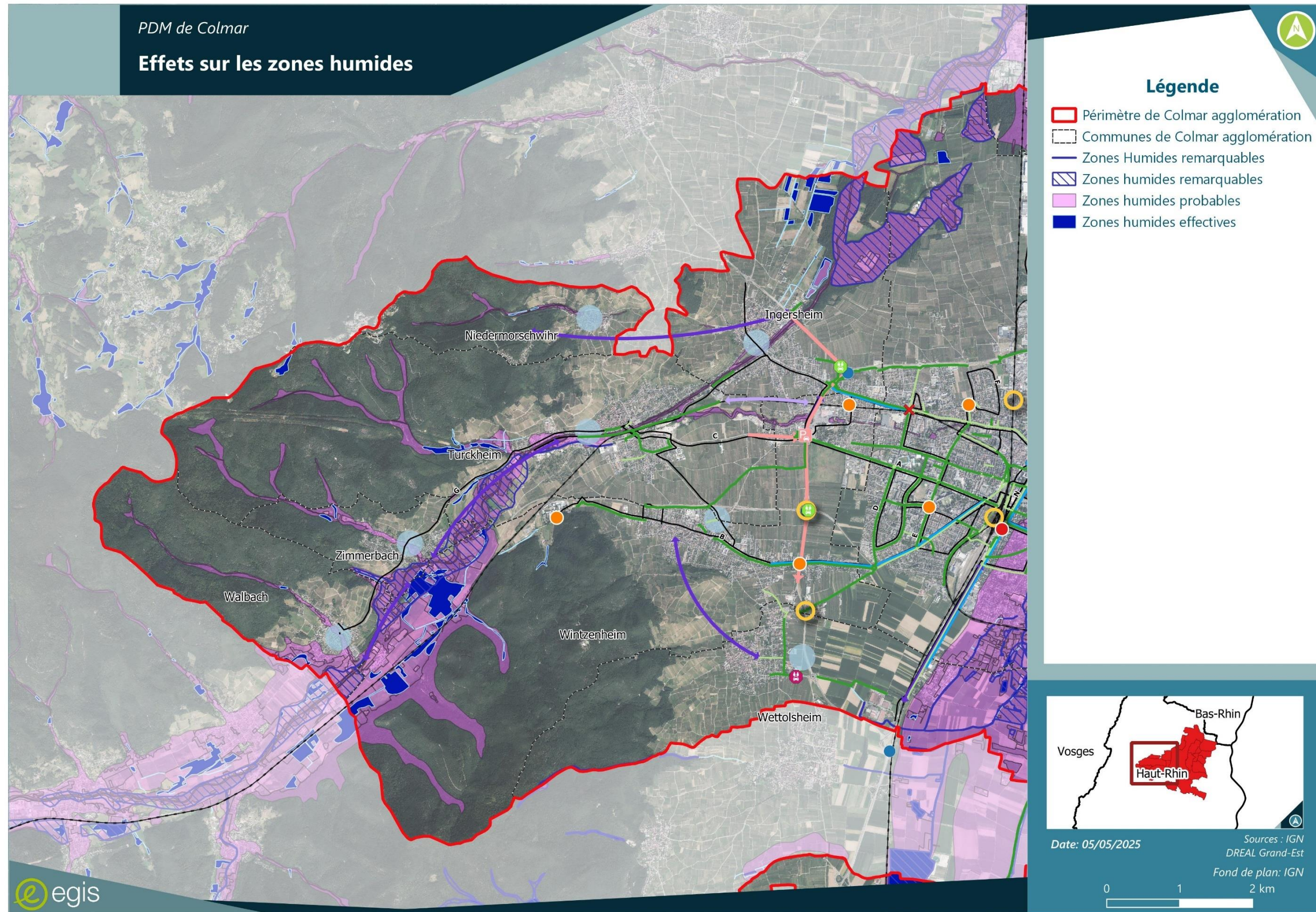
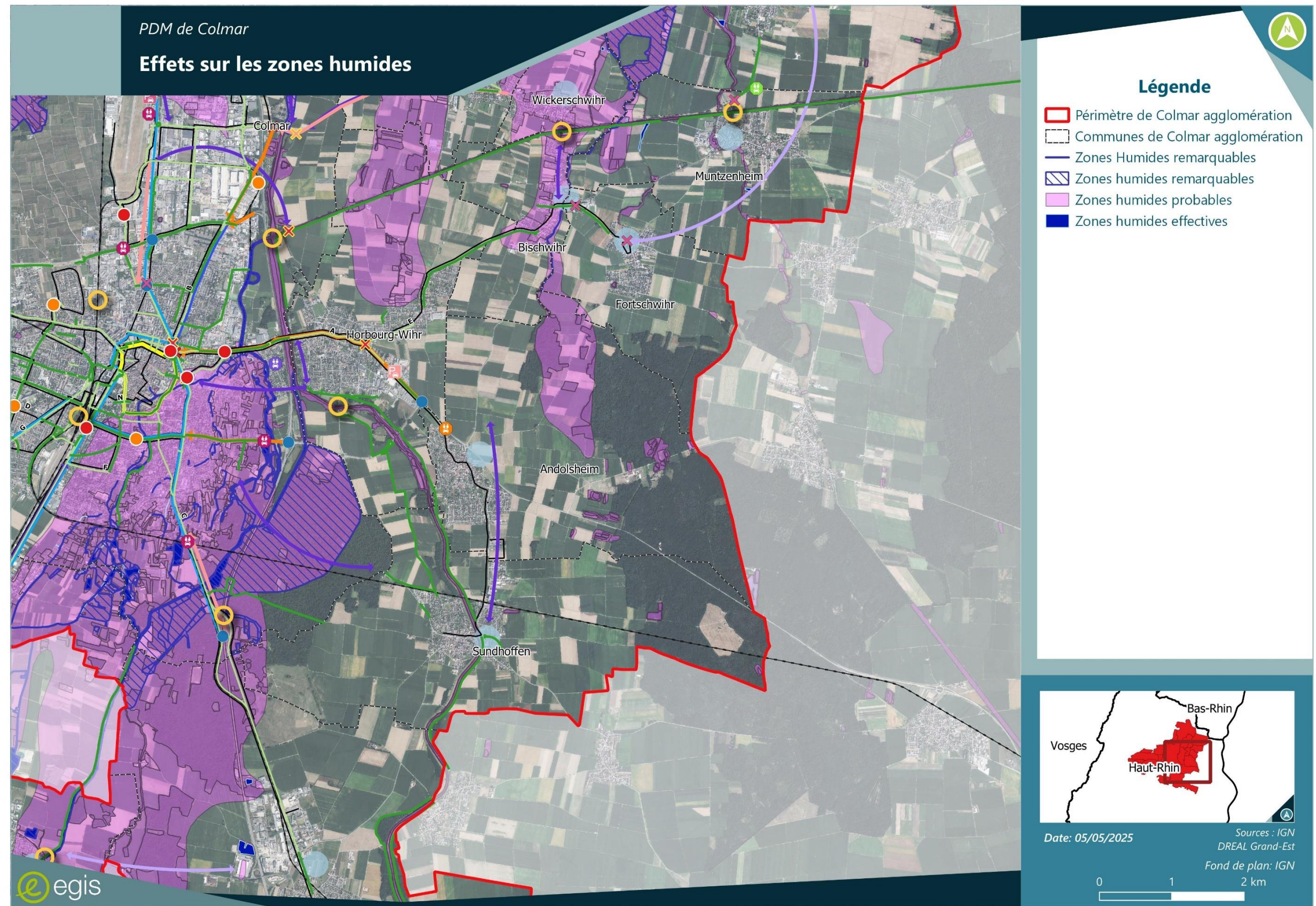
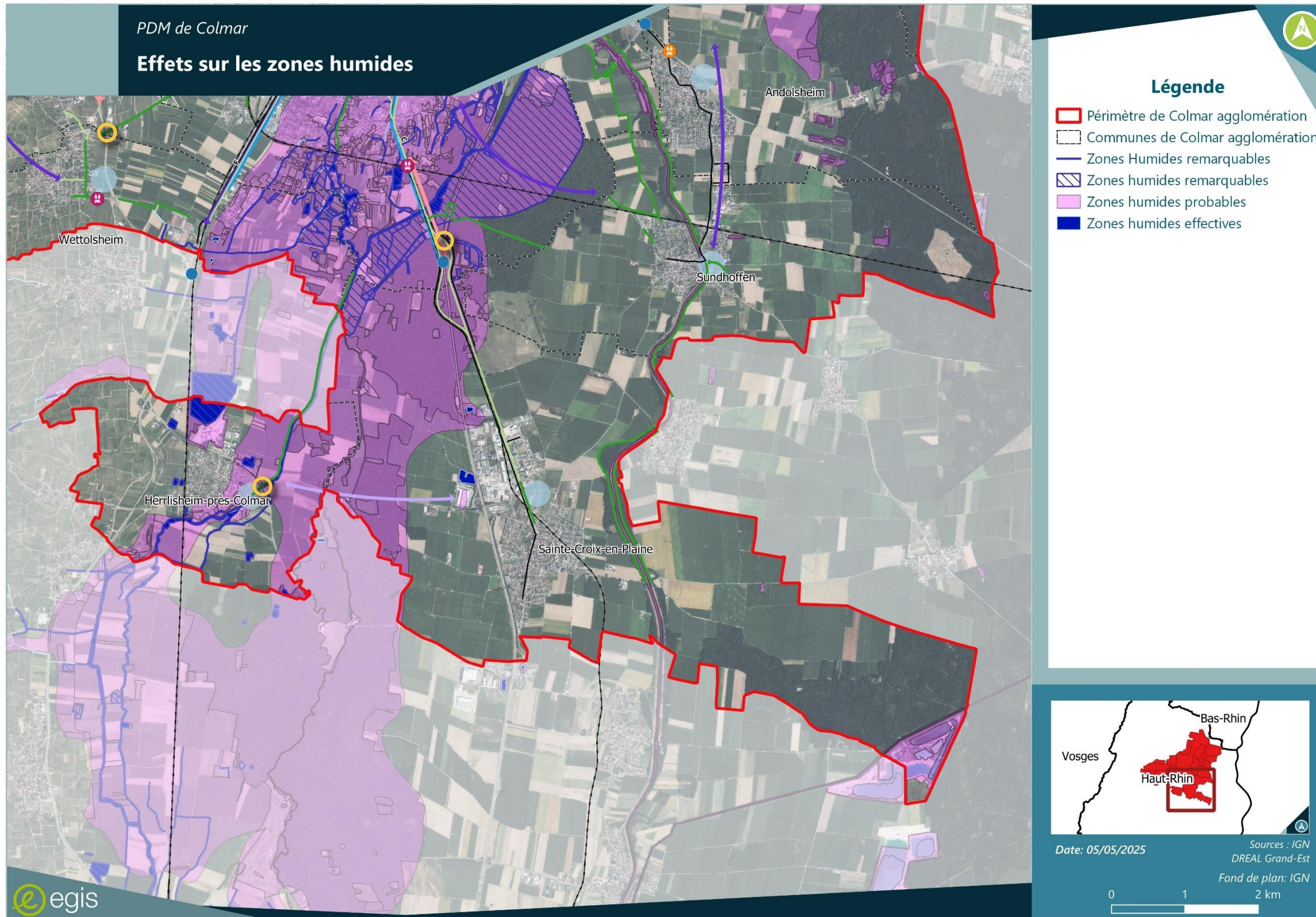


Figure 92 : Effets du PDM sur les zones humides ou potentiellement humides









## 7.7. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PDM SUR LA RESSOURCE EN EAU ET MESURES

### 7.7.1. Impacts potentiels bruts

La réduction du trafic routier recherchée par les actions du PDM permettra de limiter les pollutions des eaux (polluants émis en moins grande quantité).

Les actions menées en faveur de la mobilité douce (amélioration des connexions cyclable) auront peu d'incidence sur la ressource en eau (pas de risque de pollution, imperméabilisation limitée). Une attention particulière sera cependant nécessaire sur la typologie des matériaux utilisés (matériaux poreux pour le revêtement des pistes cyclables).

En revanche, la création d'infrastructures nouvelles (de transport, de parc-relais, la création ou l'élargissement d'un ouvrage de franchissement au-dessus d'un cours d'eau) aurait pour conséquences potentielles, en cas de besoin en emprises complémentaires :

- d'accélérer l'imperméabilisation des sols et d'accroître le ruissellement,
- de présenter un risque de pollution accidentelle,
- d'artificialiser les cours d'eau ou leurs abords en cas de nouveaux franchissements,
- de perturber les écoulements de surface ou vers les nappes souterraines.

Les réaménagements en place (requalification de voiries existantes, réaménagements de carrefours) présentent un risque moindre mais non nul, notamment en phase travaux.

La gestion des eaux pluviales de ces projets et de leur retour au milieu naturel devra ainsi être traitée attentivement.

Des périmètres de captage d'alimentation en eau potable (AEP) sont potentiellement concernés par des travaux (captages du Dornig à Colmar, captages de Kabis et nouveaux forages à Saint Louis, captages de Jebnheim et environs). En cas de travaux en périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable, ceux-ci s'effectueront dans le respect des prescriptions des arrêtés de déclaration d'utilité publique.

Extraits :

En périmètre de protection rapproché :

§ 2.2.2 [...] « **Doivent être déclarés avant toute exécution**, en vue de la fixation des conditions particulières de réalisation imposées pour la protection des eaux souterraines :

- l'ouverture et le remblaiement d'excavations susceptibles de mettre en cause la protection des eaux souterraines ;

- **la construction ou la modification de voies de communications ainsi que leurs conditions d'utilisation.** »

§ 2.2.3 « **Peuvent être interdits ou réglementés et doivent, de ce fait, être déclarés dans les mêmes conditions qu'au paragraphe 2.2.2, toutes activités ou tous faits susceptibles de porter atteinte directement ou indirectement à la qualité de l'eau.** ».

En périmètre de protection éloigné, si le projet n'est pas soumis à des autorisations ou déclarations réglementaires permettant la prescription de mesures particulières pour la protection des eaux souterraines, celui-ci devra être porté à connaissance afin, le cas échéant, de définir les prescriptions y afférentes.

Ces points de vigilance seront traités en particulier dans le cadre des études d'impacts et les dossiers réglementaires des opérations.

→ **Impact potentiel Brut : Faible**

### 7.7.2. Mesures ERC

#### ■ Mesure de réduction :

- Intégration de la gestion et traitement des eaux pluviales aux opérations ;
- En phase travaux, mise en œuvre de mesures permettant de limiter les risques de pollution et leur conséquence le cas échéant (entretien des engins, pas d'installation de chantier ni de stockage de produits polluants à proximité des cours d'eau ou en périmètre de protection rapproché de captage AEP, présence de kit de dépollution à fin d'intervention en cas de pollution accidentelle...).
- En périmètre de protection de captage d'alimentation en eau potable, si le projet n'est pas soumis à des autorisations ou déclarations réglementaires permettant la prescription de mesures particulières pour la protection des eaux souterraines, celui-ci devra être porté à connaissance afin, le cas échéant, de définir les prescriptions y afférentes

Les cartes en pages suivantes permettent de localiser les actions prévues au PDM par rapport aux enjeux de la ressource en eau.

PDM de Colmar

## Plan De Mobilité 2026-2036

### Légende

#### Axes à requalifier - carrefours à aménager

##### Carrefours à sécuriser

✘ Priorité forte

✘ Priorité faible

##### Difficultés de circulation

➔ Priorité forte

➔ Priorité faible

— Rocade interne

● Noeuds routiers

● Vitesses excessives en entrée de ville

##### Réseaux à mieux hiérarchiser

— Priorité faible

— Priorité forte

##### Point durs de circulation des bus

● Priorité forte

● Priorité faible

##### Transport collectif

— Bus circulation semaine - du lundi au samedi

— Voie ferrée

#### Discontinuités et points noirs du réseau cyclable

##### Discontinuités cyclables

↔ En projet ou à étudier

↔ Réalisé en 2025

##### Intersections dangereuses

✘ A aménager

✘ Aménagement en 2025

⦿ Franchissement à sécuriser

##### Type d'aménagements cyclables

— Pistes cyclables et voies vertes en service

— Bandes cyclables et autres aménagements en service

#### Parkings de covoiturage et parkings relais

##### Aire de covoiturage

🚗 Parking de covoiturage existant avec aggrandissement prévu - priorité d'action

🏠 Foncier en cours d'acquisition - Parking de covoiturage prioritaire à interroger

🚗 Parking existant

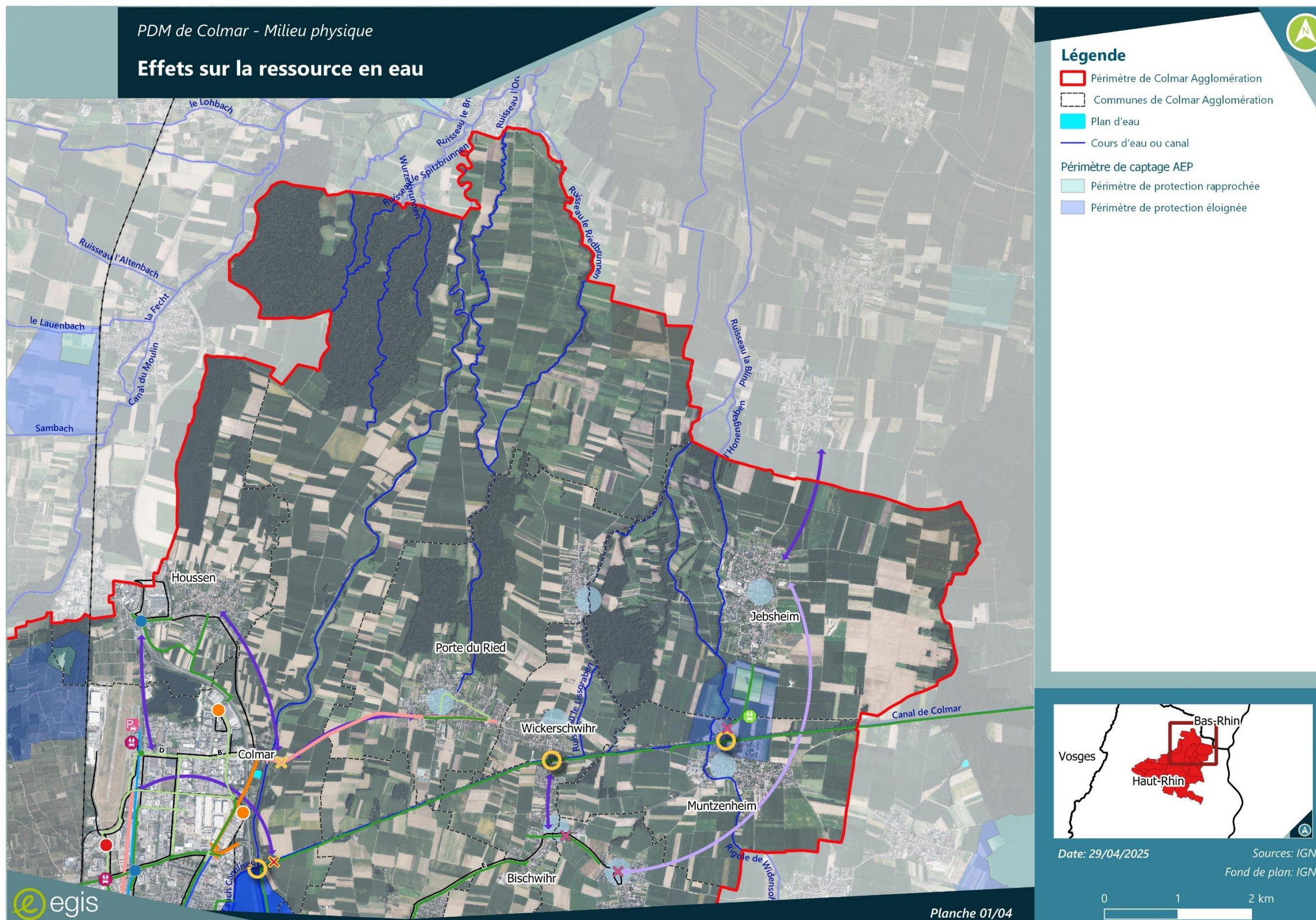
🚗 Potentiel de covoiturage à interroger

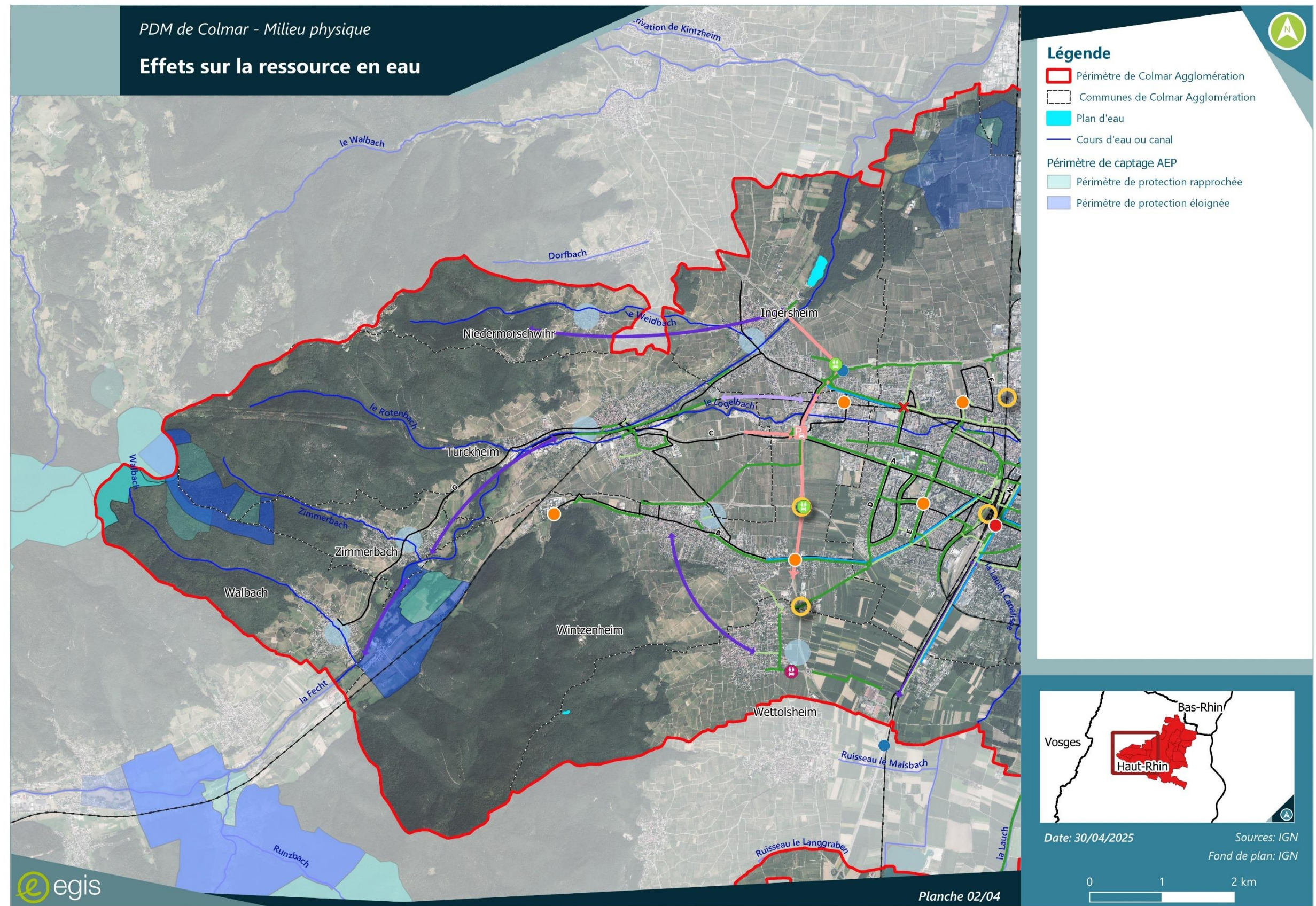
##### Potentiels parking relais

P Priorité Forte

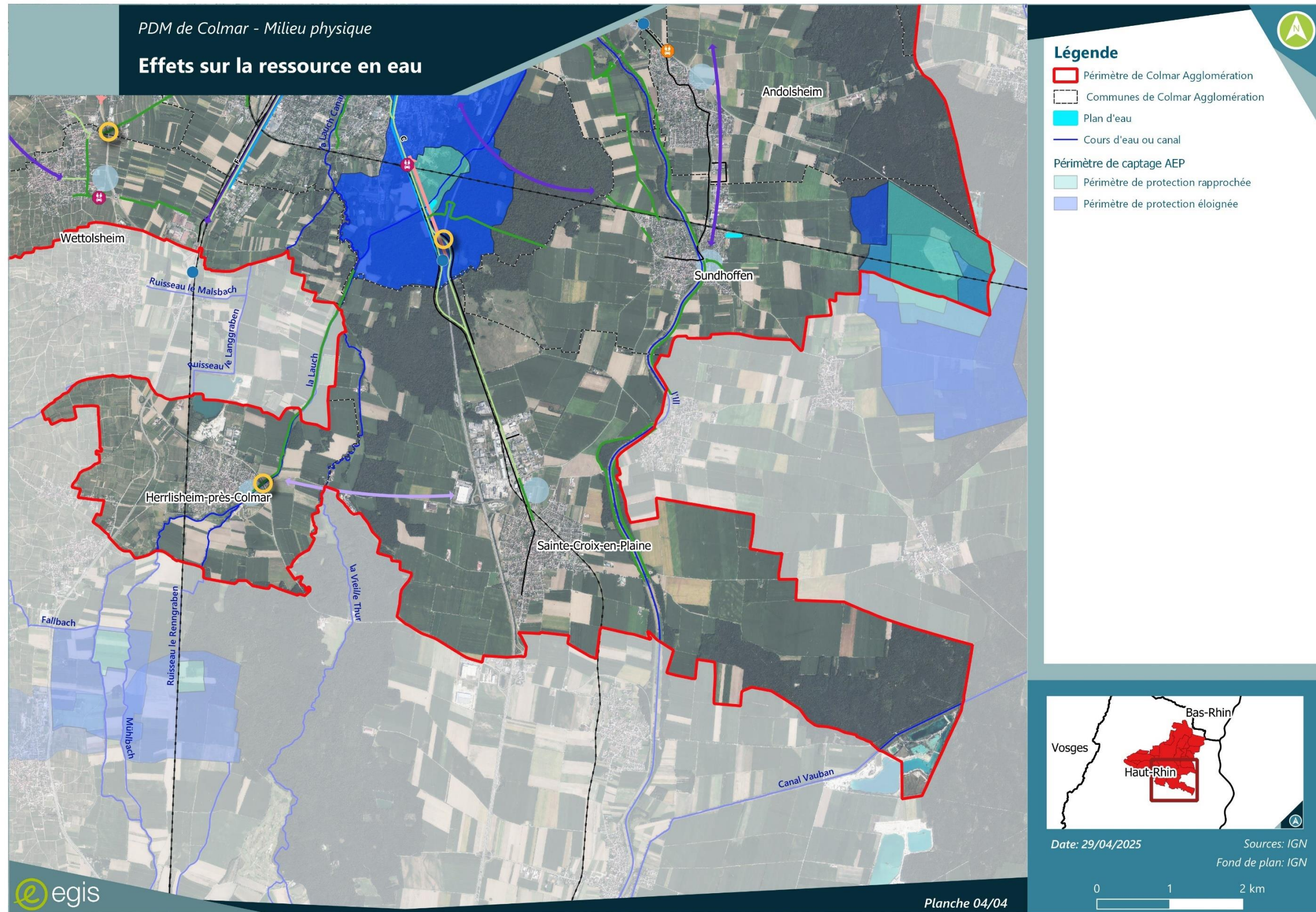
P Priorité faible

Figure 93 : Effets du PDM sur la ressource en eau









## 7.8. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PDM SUR LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES, ET MESURES

### 7.8.1. Impacts potentiels bruts

Lorsque des infrastructures ou équipements générant potentiellement un afflux d'usagers se trouvent en zone soumise à aléas, il génère une augmentation de l'exposition au risque visant la sécurité des usagers.

En ce qui concerne plus spécifiquement le risque inondation, on rappellera que celui-ci concerne près de la moitié du territoire de Colmar Agglomération, par débordement de la Lauche, l'III et la Fecht.

L'imperméabilisation des sols ou la modification des écoulements sont des facteurs aggravant potentiellement le risque inondation et ainsi la sécurité des riverains. Ce risque sera différent selon la typologie et l'ampleur des travaux en zone inondable :

La création d'infrastructures nouvelles (de transport, de parc-relais, la création ou l'élargissement d'un ouvrage de franchissement au-dessus d'un cours d'eau) peut avoir pour conséquences potentielles :

- d'accélérer l'imperméabilisation des sols et d'accroître le ruissellement,
- de créer un obstacle à l'écoulement des crues par rehaussement de la chaussée, des trottoirs et autres équipements,
- de perturber les écoulements au niveau des franchissements de cours d'eau.

Les réaménagements en place (requalification de voiries existantes, réaménagements de carrefours) présentent un risque moindre mais non nul, notamment en phase travaux.

Les aménagements cyclables présentent un risque faible vis-à-vis de l'aggravation des risques de crues et des risques naturels en général.

Chaque opération d'aménagement peut localement être concernée un risque en fonction de sa localisation (risque inondation, technologique, ou mouvement de terrain). Par conséquent, les travaux devront intégrer dès l'amont l'existence de ces contraintes afin de ne pas accroître le niveau d'exposition aux risques.

→ Impact potentiel Brut : **Faible**

### 7.8.2. Mesures ERC

#### ■ Mesure de réduction :

Pour ce qui concerne les aménagements en zone inondable :

- Prise en compte des différents risques naturels dans les études de conception
- Principe de non-aggravation du risque inondation dans les études de conception

En cas de création ou d'élargissement d'ouvrage de franchissement de cours d'eau / passerelle :

- Adaptation du calendrier des travaux pour une intervention en période d'étiage ;
- Maintien de l'écoulement des eaux (amont / aval) lors de la réalisation des travaux ;
- Maintien de la transparence hydraulique de l'ouvrage

#### ■ Mesure de compensation

- En cas d'impact résiduel en zone inondable, il devra le cas échéant être prévu des mesures de compensation hydraulique

## 7.9. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PDM SUR LA SANTE ET MESURES

### 7.9.1. Impacts potentiels bruts

Les effets pouvant avoir une incidence directe ou indirecte sur la santé humaine sont en particulier liés aux nuisances acoustiques et à la pollution de l'air.

Considérant que les actions au PDM permettront :

- une diminution des émissions (par rapport à une situation au fil de l'eau sans PDM) et ainsi de limiter l'exposition des populations à la pollution de l'air ;
- un apaisement général de l'ambiance sonore ;

notamment à proximité des axes routiers, un effet bénéfique sur la santé est attendu.

Par ailleurs, mentionnons que plusieurs actions au PDM concourent directement à la sécurisation des déplacements, notamment les actions 11 à 13 du levier 2 et relatives au partage multimodal de la voirie, la sécurisation des axes et carrefours pour les modes doux.

En complément des actions portant sur l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement seront également favorables aux modes actifs. Les actions de sensibilisation et de mobilisation des acteurs prévues notamment dans les leviers 1, 4 et 5 permettront un usage plus important de ces modes. Signalons notamment les actions à destination des personnes à mobilité réduite (PMR), levier 1, action 9.

Enfin, deux actions permettront de suivre l'efficacité des mesures et les bénéfices attendus du PDM :

- Action 24 : Mettre en place un observatoire du Plan de Mobilité incluant notamment le bilan de l'accidentologie 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

→ **Impact potentiel Brut : Positif**

### 7.9.2. Mesures ERC

En l'absence d'impact négatif relatif à la mise en œuvre du PDM sur la santé publique, il n'est pas proposé de mesures d'évitement ou de réduction spécifique. Pour ce qui concerne les nuisances sonores, les mesures sont celles-présentées au § 7.2

## 7.10. SYNTHÈSE DES INCIDENCES ET DES MESURES DES ACTIONS DU PDM

Le tableau ci-après présente une synthèse de l'analyse des effets probables sur l'environnement action par action du PDM. Il s'agit d'une évaluation semi-quantitative afin d'évaluer l'intensité attendue de l'action sur la thématique environnementale. Ces éléments sont donnés à titre indicatifs afin d'évaluer globalement la stratégie et ses effets. Ils ne peuvent être directement reliés aux objectifs chiffrés du PDM en raison des incertitudes et du niveau de détail des actions.

L'échelle d'appréciation est la suivante :

++	Amélioration significative de l'enjeu environnemental du territoire
+	Amélioration potentielle ou faible de l'enjeu environnemental du territoire
0	Pas d'impact attendu de l'action sur l'enjeu environnemental du territoire
-	Dégradation faible potentielle de l'enjeu environnemental mais avec possibilité de prise en compte au sein des opérations d'aménagement (mesures ERC)
--	Dégradation significative de l'enjeu environnemental du territoire

**Tableau 5 Synthèse des impacts potentiels des actions du PDM Colmar Agglomération**

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
<b>Levier 01 : Développer l'usage des modes actifs</b>									
1 : Engager la suite du schéma des aménagements cyclables de Colmar Agglomération	++	++	++	-	+	-	0	0	+
2 : Accompagner les communes pour la réalisation d'aménagements cyclables	++	++	++	-	+	-	0	0	+
3 : Étude de jalonnement des pistes cyclables : fléchage et distance des bords communaux	+	0	+	0	+	0	0	0	+
4 : Développer le stationnement vélo sur l'espace public et mener une réflexion avec les communes sur la mise en place de P+R vélos sécurisés et de stationnement incluant le stationnement résident	++	++	++	0	+	0	0	0	+
5 : Vélo libre-service (ex gare pour déplacement à la journée)	++	++	++	0	+	0	0	0	+
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	+

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
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	+
<b>Levier 02 : Améliorer le partage multimodal de la voirie</b>									
11 : Mener une réflexion pour un partage multimodal de la voirie, notamment pour les routes départementales	++	++	++	0	+	0	0	0	+
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	+
<b>Levier 03 : Développer l'usage des TC</b>									
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 structurante au-delà de l'agglomération (réflexions)	++	-	++	-	-	-	-	0	+
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	+
<b>Levier 04 : Diminuer l'usage de la voiture</b>									
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	+	+

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
22 : Créer un réseau de P+R en lien avec le réseau TRACE	++	-	+	-	-	0	-	0	+
<b>Levier 05 : Développer le management de la mobilité</b>									
23 : Accompagner les entreprises et administrations dans leurs démarches de Plan de Mobilité d'Administration et Plan de Mobilité d'Entreprise	+	+	+	0	0	0	0	0	+
24 : Mettre en place un observatoire du Plan de Mobilité incluant notamment le bilan de l'accidentologie piétons et vélos	0	0	0	0	0	0	0	0	+
25 : Réaliser une charte pour la qualité de l'air dans le Haut-Rhin sur l'agglomération en lien avec le PCAET	++	0	+	0	0	0	0	0	+
<b>Levier 06 : Accompagner le développement des nouveaux usages de la voiture</b>									
26 : Développer l'offre de covoiturage	++	++	+	-	0	0	0	0	+
27 : Développer la flotte de véhicules en autopartage	+	+	+	0	0	0	0	0	+
28 : Développer les bornes de recharges électriques en cohérence avec le Schéma Directeur départemental	++	+	+	0	0	0	0	0	+
29 : Développer les points d'avitaillement en carburant alternatif	+	0	++	0	0	0	0	0	0
<b>Levier 07 : Inciter au développement de la logistique durable</b>									
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	+

## 8. EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

L'évaluation des incidences du Plan de Mobilité sur les sites et le réseau Natura 2000 ne consiste pas à évaluer chaque opération, mais les effets du plan dans sa globalité. L'importance réelle des incidences dépendra de la nature exacte des opérations, de leur localisation et des modalités de leur mise en œuvre.

La réalisation de nouvelles opérations doit généralement obéir à des principes réglementaires très stricts, qui peut comprendre :

- La réalisation d'une étude d'impact ;
- La réalisation, si besoin, d'un dossier loi sur l'eau, qui peut être sous le régime de déclaration ou d'autorisation ;
- La réalisation d'autres études réglementaires comme les dossiers de demande d'autorisation de défrichement, permis d'aménager...

L'évaluation environnementale tient lieu de dossier d'évaluation des incidences Natura 2000 si elle satisfait aux prescriptions de l'article R. 414-23, à savoir qu'elle comprend :

- \* Une présentation simplifiée du document de planification accompagnée d'une carte permettant de localiser l'espace terrestre ou marin sur lequel il peut avoir des effets et les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés par ces effets ; lorsque des travaux, ouvrages ou aménagements sont à réaliser dans le périmètre d'un site Natura 2000, un plan de situation détaillé est fourni ;
- \* Un exposé sommaire des raisons pour lesquelles le document de planification, le programme, le projet, la manifestation ou l'intervention est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000 ; dans l'affirmative, cet exposé précise la liste des sites Natura 2000 susceptibles d'être affectés, compte tenu de la nature et de l'importance du document de planification, ou du programme, projet, manifestation ou intervention, de sa localisation dans un site Natura 2000 ou de la distance qui le sépare du ou des sites Natura 2000, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, des caractéristiques du ou des sites Natura 2000 et de leurs objectifs de conservation.

Cet exposé sommaire des incidences sur le réseau Natura 2000 est précisément l'objet de ce chapitre.

### 8.1. PRESENTATION DES SITES NATURA2000

À l'échelle du territoire de Colmar Agglomération, 6 sites Natura 2000 ont été recensés. Ils sont résumés dans le tableau ci-dessous :

**Tableau 6 Sites Natura2000 sur le territoire du CA**

Identifiant	Nom du site	Directive « Oiseaux » / « Habitats »	Communes
FR4211807	Hautes-Vosges, Haut-Rhin	Directive « Oiseaux » (ZPS)	Walbach, Turckheim

Identifiant	Nom du site	Directive « Oiseaux » / « Habitats »	Communes
FR4213813	Ried de Colmar à Sélestat, Haut-Rhin	Directive « Oiseaux » (ZPS)	Jebsheim, Wickerswihr, Porte du Ried, Colmar
FR4201813	Hardt nord	Directive « Habitat » (ZSC)	Sainte-Croix-en-Plaine, Sundhoffen
FR4201806	Collines sous-vosgiennes	Directive « Habitat » (ZSC)	Wintzenheim, Ingersheim
FR4201805	Promontoires siliceux	Directive « Habitat » (ZSC)	Niedermorschwihr
FR4202000	Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Haut-Rhin	Directive « Habitat » (ZSC)	Porte du Ried, Colmar

### 8.2. SITES A PROXIMITE DU PERIMETRE DU PDM

Les 6 sites Natura 2000 du tableau précédent intersectent le périmètre de Colmar Agglomération.

Un plan de localisation est présenté ci-après.

#### 8.2.1. ZPS « Hautes-Vosges, Haut-Rhin » (FR4211807)

Située dans la partie orientale du massif vosgien, la ZPS des Hautes-Vosges du Haut-Rhin s'étend sur 23 688 ha et concerne 69 communes. La désignation de la zone est justifiée par la présence de 16 espèces de l'annexe I de la Directive 79/409/CEE dite « Directive Oiseaux » notamment le Grand Tétrás, la Gélinothe des bois, la Chouette de Tengmalm, la Chevêchette d'Europe, le Grand-duc d'Europe, le Pic noir, le Pic cendré, le Faucon pèlerin, la Bondrée apivore et la Pie-grièche écorcheur.

Les principales menaces sont :

- Modification des pratiques culturales (y compris la culture perenne de produits forestiers non ligneux : oliviers, vergers, vignes)
- Plantation forestière en terrain ouvert (espèces allochtones)
- Sentiers, chemins, pistes cyclables (y compris route forestière)
- Les infrastructures : routes, autoroutes, lignes électriques et téléphoniques
- L'urbanisation et habitations isolées
- La fréquentation humaine notamment par activités sportives et randonnées
- ...

#### 8.2.2. ZPS « Ried de Colmar à Sélestat, Haut-Rhin » (FR4213813)

Le ried est l'une des plus grandes zones humides de l'Europe de l'Ouest. En 1996, la Commission européenne a rappelé que le Ried était considéré comme une zone prioritaire au sein du réseau de sites Natura 2000 pour les oiseaux.

Le ried du Haut-Rhin est utilisé par les oiseaux pour leur nidification mais également lors de leur migration. Il s'agit de la partie haut-rhinoise d'une ZICO au contour régional.

Ainsi le site abrite plusieurs espèces nicheuses de l'annexe I de la directive oiseau (le Martin pêcheur, le Pic noir, le Pic mar, le Pic cendré, la Pie grièche écorcheur, la Bondrée apivore, le Milan noir et le Râle des genêts ...).

Le site accueille la nidification de deux espèces rares : le Courlis cendré et le râle d'eau ainsi que la Pie grièche grise, la Chouette chevêche, et le Cochevis huppé.

Pour ce qui concerne les oiseaux nicheurs, l'un des enjeux majeurs du site est la conservation ou la restauration des populations de Courlis cendré (le tiers environ des Courlis alsaciens trouve refuge dans les rieds) et de celle du Râle des genêts. En outre, l'Alsace et notamment la plaine de l'Ill a une responsabilité particulière dans la conservation du Pic mar, dont elle abrite une proportion notable des effectifs de la Communauté européenne.

Pour les oiseaux migrants, le ried du Haut-Rhin avec celui du Bas-Rhin, constitue une entité cohérente au regard de l'accueil de l'avifaune migratrice, complémentaire en termes de fonctionnalité, aux zones de protection spéciales rhénanes. En effet, les rieds sont inondés d'une lame d'eau relativement peu profonde en saison hivernale et printanière ; ils offrent de ce fait des ressources alimentaires aux espèces migratrices, entre autres, aux oies, canards, laridés et limicoles.

Les principales menaces recensées sur ce site sont les suivantes :

- Mise en culture (y compris augmentation de la surface agricole) ;
- Cultures annuelles pour la production alimentaire ;
- Utilisation de biocides, d'hormones et de produits chimiques, fertilisation ;
- Espèces exotiques envahissantes ;
- Modifications du fonctionnement hydrographique ;
- Irrigation ;
- Élimination des haies et bosquets ou des broussailles ;
- Plantation forestière en terrain ouvert (espèces allochtones) ;
- Routes, sentiers et voies ferrées ;
- Pêche de loisirs ;
- Chasse ;
- Autres activités de plein air et de loisirs ;
- Pollution des eaux de surfaces (limniques et terrestres, marines et saumâtres).

### 8.2.3. ZSC « Secteur Alluvial Rhin-Ried-Bruch, Haut-Rhin » (FR4202000)

Ce site Natura 2000 est l'un des maillons essentiels du réseau de continuités écologiques de la trame verte et bleue. Il a été identifié comme un réservoir de biodiversité majeur au sein du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). La richesse de ce territoire a également été reconnue par la désignation des milieux rhénans au titre de la Convention internationale de RAMSAR. Ainsi la zone RAMSAR « Rhin Supérieur / Oberrhein » constitue l'un des 16 sites RAMSAR transfrontaliers identifiés dans le monde.

L'importance ornithologique de la vallée du Rhin dépend de la qualité des sites de nidification existants mais aussi de l'accueil réservé aux nombreuses espèces migrant vers le sud.

Ceci implique une gestion particulière des milieux afin d'offrir des conditions optimales :

- gestion forestière de la forêt alluviale,
- conservation ou restauration des milieux humides : roselières, bras morts, prairies alluviales,
- quiétude des oiseaux.

Cette gestion doit bien sûr être réalisée en concertation avec les organismes chargés de l'entretien et de la sécurisation de la navigation sur le Rhin ainsi que de l'exploitation des ouvrages hydroélectriques.

Le secteur Rhin - Ried - Bruch est un site alluvial d'importance internationale, rivalisant en Europe avec la vallée du Danube.

L'eau, omniprésente sur la zone, qu'elle soit due aux épanchements saisonniers de l'Ill ou aux remontées phréatiques de la nappe alluviale du Rhin, permet l'expression d'une réelle biodiversité que l'on constate dans la multiplicité des habitats d'intérêt communautaire (14) et des espèces inscrites à l'annexe II de la Directive.

Ce secteur alluvial présente un intérêt ornithologique remarquable (reproduction, hivernage et migration de nombreuses espèces) et est inscrit à l'inventaire des Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO).

Les principales menaces recensées sur ce site sont les suivantes :

- Mise en culture (y compris augmentation de la surface agricole) ;
- Utilisation de biocides, d'hormones et de produits chimiques, fertilisation
- Sentiers, chemins, pistes cyclables (y compris route forestière)
- Les infrastructures : routes, autoroutes, lignes électriques et téléphoniques
- L'urbanisation, les zones d'activités
- ...

### 8.2.4. ZSC « Collines sous-vosgiennes » (FR4201806)

Les collines sous-vosgiennes calcaires haut-rhinoises abritent plusieurs habitats d'intérêt communautaire, des espèces d'intérêt communautaire ainsi que des espèces protégées par la législation française.

Elles sont majoritairement recouvertes de pelouses thermoxérophiles à orchidées entrecoupées de landes sèches et de maigres forêts.

Les pelouses et landes sèches sont relativement vulnérables au piétinement et au passage répété des véhicules. En l'absence d'entretien, les landes tendent à se fermer par l'apparition d'espèces de la fruticée. A contrario un entretien pastoral ou agricole trop intensif tend à banaliser la faune et la flore.

Enfin, les pressions foncières représentent ici une menace constante envers ces milieux remarquables. Aujourd'hui, cette menace est toutefois limitée car depuis le 10 mars 2005, l'Institut National des

Appellations d'Origine n'accorde plus de droits à plantation sur des parcelles incluses dans le périmètre Natura 2000 des Collines Sous-vosgiennes.

Les principales menaces recensées sur ce site sont les suivantes :

- Plantation forestière en terrain ouvert et fertilisation ;
- Urbanisation continue
- Activités de loisirs (alpinisme, escalade, spéléologie) ;
- Nuisances et pollutions sonores ;
- Abandon des systèmes pastoraux, sous-pâturage
- Piétinement et surfréquentation

#### 8.2.5. ZSC « Hardt nord » (FR4201813)

Écosystème xérique particulier et unique de grand intérêt géobotanique par la présence de chênaies sessiliflore et pubescente sèches continentales, et d'enclaves de pelouses steppiques planitiaires, rarissimes en Europe occidentale, conditionnées par un climat local très sec (pluviométrie inférieure à 500 mm par an) et un matériau pédologique très drainant (alluvions grossières du Rhin). Ce site inscrit pour partie à l'inventaire des ZICO présente une avifaune riche et à forte valeur patrimoniale : la ZPS de la forêt domaniale de la Harth a été désignée le 18 janvier 2005, celle des zones agricoles de la Hardt le 6 janvier 2005.

Les principales menaces recensées sont les suivantes :

- Élimination des arbres morts ou dépérissants ;
- Extraction de sable et graviers ;
- Plantation forestière en terrain ouvert (espèces allochtones) ;
- Prélèvements sur la faune terrestre ;
- Pillage de stations floristiques ;
- Manœuvres militaires ;
- Mise en culture (y compris augmentation de la surface agricole) ;
- Utilisation de biocides, d'hormones et de produits chimiques ;
- Fertilisation ;
- Irrigation ;
- Extraction de sable et graviers ;
- Routes, autoroutes ;
- Randonnée, équitation et véhicules non-motorisés ;
- Compétition (flore)
- Dégâts provoqués par les herbivores (gibier inclus).

#### 8.2.6. ZSC « Promontoires siliceux » (FR4201805)

Il s'agit d'un site très éclaté sur plusieurs zones géographiques et qui ne présente qu'une espèce animale inscrite à l'annexe II de la directive, et sept habitats d'intérêt communautaire ou prioritaire très rares en Alsace.

D'une superficie de 188 ha, la zone Natura 2000 des promontoires siliceux se situe dans les Vosges méridionales et concerne 12 bans communaux, majoritairement dans la vallée de la Thur. Seule la zone géographique du Waldmatten à Niedermorschwihr est concerné (0,64 ha environ).

Le site est constitué d'une mosaïque de milieux naturels étroitement imbriqués, avec notamment des milieux rocheux à forte naturalité, des éboulis et des pelouses rupicoles très originales. Ces dernières constituent des clairières naturelles refuges pour de nombreuses espèces, subissant en général peu de pression humaine. Ces complexes rocheux sont entourés de forêt, avec des types d'habitats diversifiés, en particulier : hêtraie sapinière, chênaie et enfin ripisylve.

Les promontoires siliceux sont relativement à l'abri des équipements forestiers et des pressions foncières agricoles puisque leurs sols, superficiels, constituent un obstacle à toute culture. Par contre, d'un point de vue paysager, ces formations sont très fragiles du fait de leur enclavement et risquent de disparaître, faute de lumière, si la gestion forestière aboutit à une substitution des peuplements feuillus par des plantations de résineux.

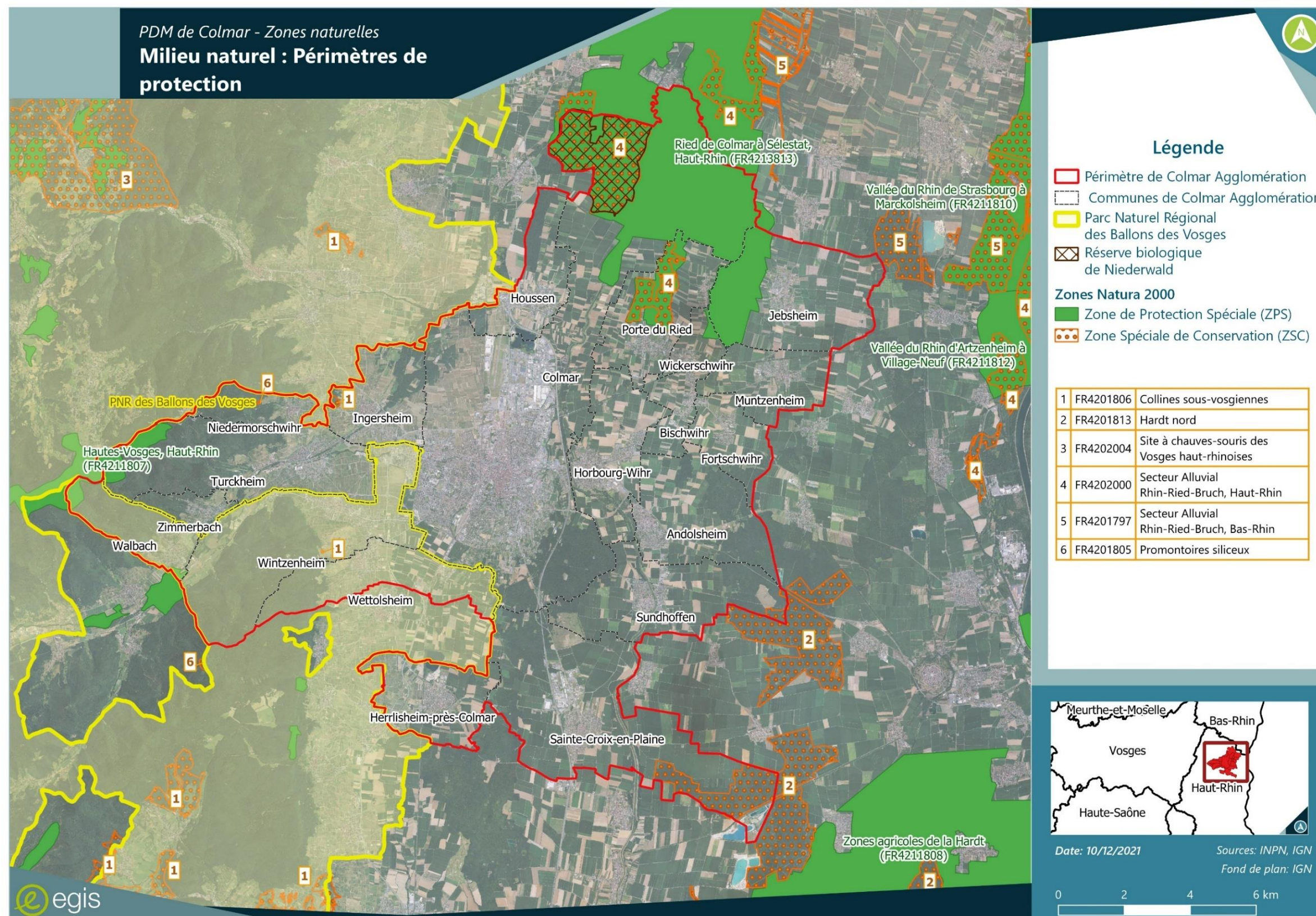


Figure 94 Sites Natura 2000 à proximité de l'emprise du projet

### 8.3. INCIDENCES POTENTIELS DES PROJETS DU PDM SUR LES SITES NATURA2000 IDENTIFIEES

Le Plan de Mobilité du Colmar Agglomération présente plusieurs aménagements pouvant induire des incidences sur les sites Natura 2000 présentés précédemment. Les projets évoqués dans certaines actions devront s'assurer du respect de la réglementation, notamment au niveau des incidences Natura 2000 et des espèces protégées.

#### 8.3.1. Actions du PDM susceptibles d'affecter les sites Natura 2000

Les projets impliquant la construction d'infrastructures nouvelles, ou la requalification d'axes existants, sont susceptibles d'avoir une incidence sur le réseau Natura 2000. Il s'agit notamment des actions suivantes :

- Action 1 : Mettre en œuvre le schéma des aménagements cyclables de Colmar Agglomération ;
- Actions 11, 12 et 13 relatives au réaménagement des routes, notamment départementales ;
- Action 18 : Accompagner le développement de l'offre TC structurante au-delà de l'agglomération (participation aux réflexions sur la ligne TER Colmar/Metzeral, à l'étude de réouverture Colmar/Breisach et aux études sur le THNS, SERM Mulhouse-Bâle)
- Action 22 : Créer un réseau de P+R en lien avec le réseau TRACE
- Action 26 : Développer l'offre de covoiturage (parking covoiturage)

**Toutefois, même si les tracés définitifs ne sont pas connus à ce stade, nous constatons par comparaison entre la localisation des actions et les périmètres des sites Natura 2000, que finalement le PDM a très peu, voire pas d'emprise directe sur ces sites.**

En pages suivantes sont présentées les actions du PDM au regard des périmètres des sites Natura 2000.

Il conviendra néanmoins donc d'être vigilant, dans la mise en œuvre de chaque action, à ce qu'elles aient un impact limité sur les zones Natura 2000 (démarche ERC ci-après).

Une analyse plus fine de l'impact de chaque projet sera produite dans le cadre leur élaboration. Elle devra comprendre une approche écologique globale afin d'estimer au plus juste les incidences des ouvrages sur les habitats et le fonctionnement écologique de ces territoires et d'anticiper d'éventuelles mesures compensatoires.

#### 8.3.2. Incidences positives par réduction d'impact sur les zones Natura 2000

En incitant aux reports modaux, à la pratique de l'autopartage, du covoiturage, en développant les offres de déplacements multimodales, en favorisant l'usage des modes actifs marche/vélos pour la vie quotidienne et pour les déplacements touristiques, mais aussi en encourageant aux mobilités durables auprès de la population, les actions du PDM auront des effets bénéfiques sur les émissions de gaz à effet de serre et la qualité de l'air, ce qui contribue indirectement à la non-dégradation des milieux (baisse des rejets polluants dans les milieux aquatiques et les sols) et donc à la préservation des zones Natura 2000.

### 8.4. MESURES ERC LORS DES ETUDES DETAILLEES DES PROJETS SUR LES SITES NATURA 2000

#### ■ Choix de l'emplacement des sites de projets :

- Dans la mesure du possible, s'inscrire sur des emprises déjà anthropisées (friches industrielles, délaissés routiers, infrastructure existante, etc.) sur lesquels aucun périmètre de protection ou d'inventaires du patrimoine naturel n'est répertorié, ces sites étant moins susceptibles d'accueillir une biodiversité remarquable ;

#### ■ Mesure de réduction :

##### ■ Liée à la conception :

- Lors des études détaillées des projets, engager les inventaires nécessaires en vue de la connaissance fine des milieux susceptibles d'être impactés (inventaires faune, flore et de délimitation des zones humides)
  - En cas de création sur des espaces naturels, agricoles ou forestiers, porter une attention particulière au traitement de ces sites (végétalisation, traitement des lisières, limitation de l'imperméabilisation ...)
  - 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 (banquette ou autre...)
  - Limiter l'imperméabilisation par l'utilisation de matériaux poreux (revêtement, etc.) en particulier pour les pistes cyclables ;
- ##### ■ En phase travaux :
- Réaliser les travaux aux périodes les moins critiques pour la faune et la flore (si des arbres doivent être abattus par exemple, éviter les périodes de reproduction de l'avifaune ou d'hibernation des chiroptères) ;
  - Limiter les nuisances en phase chantier (bruit, lumière, etc.) ;
  - Intervention d'un écologue en préalable à chaque abattage d'arbre ou démolition de bâti ;
  - Mesures visant la dissémination des espèces exotiques envahissantes en phase travaux
  - Renforcer la végétalisation après travaux et choisir des espèces de végétaux adaptées au futur climat, à la biodiversité locale, aux enjeux de pollen et de consommation d'eau ;

#### ■ Mesure de compensation :

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

## 8.5. CONCLUSION SUR LES INCIDENCES POTENTIELLES DU PDM SUR LES SITES NATURA 2000

Le Plan de Mobilité de Colmar Agglomération aura pour effet de faire évoluer les mobilités vers les transports collectifs, partagés et les modes actifs. En incitant aux reports modaux (et donc à un usage moindre de la voiture individuelle), 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 participe, dans une certaine mesure, à réduire les pressions sur les sites Natura 2000.

D'autre part, même si les tracés définitifs ne sont pas connus à ce stade, nous constatons par comparaison entre la localisation des actions et les périmètres des sites Natura 2000, que finalement le PDM a très peu, voire pas d'emprise directe sur ces sites.

**Aussi, le PDM n'engendrera pas d'incidences susceptibles de remettre en cause les habitats et espèces ayant conduit à la désignation des Natura 2000.**

PDM de Colmar

## Plan De Mobilité 2026-2036

### Légende

**Axes à requalifier - carrefours à aménager**

**Carrefours à sécuriser**

- ✘ Priorité forte
- ✘ Priorité faible

**Difficultés de circulation**

- ➔ Priorité forte
- ➔ Priorité faible
- ➔ Rociade interne
- Noeuds routiers
- Vitesses excessives en entrée de ville

**Réseaux à mieux hiérarchiser**

- Priorité faible
- Priorité forte

**Point durs de circulation des bus**

- Priorité forte
- Priorité faible

**Transport collectif**

- Bus circulation semaine - du lundi au samedi
- Voie ferrée

**Discontinuités et points noirs du réseau cyclable**

**Discontinuités cyclables**

- ↔ En projet ou à étudier
- ↔ Réalisé en 2025

**Intersections dangereuses**

- ✘ A aménager
- ✘ Aménagement en 2025
- Franchissement à sécuriser

**Type d'aménagements cyclables**

- Pistes cyclables et voies vertes en service
- Bandes cyclables et autres aménagements en service

**Parkings de covoiturage et parkings relais**

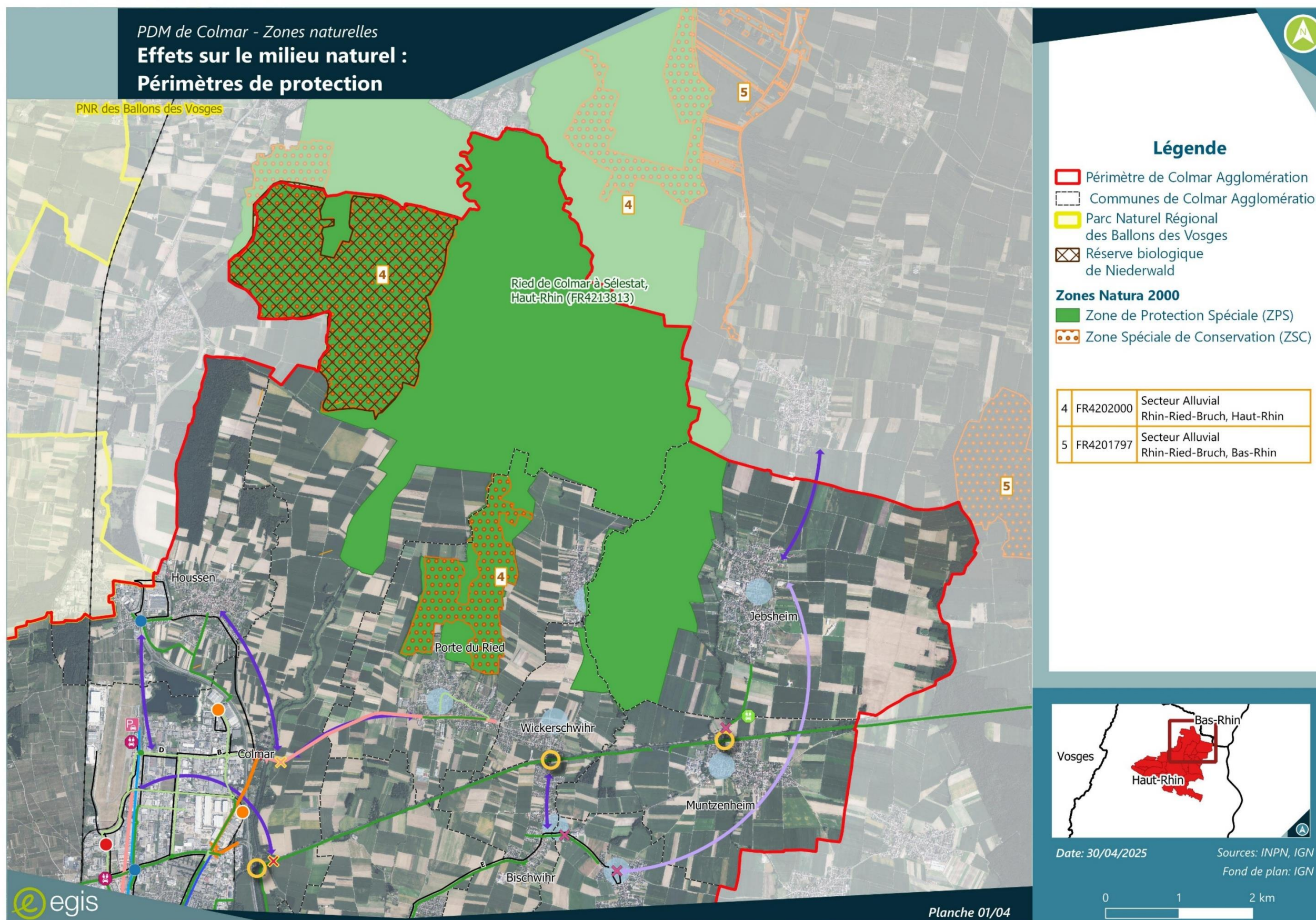
**Aire de covoiturage**

- Parking de covoiturage existant avec aggrandissement prévu - priorité d'action
- Foncier en cours d'acquisition - Parking de covoiturage prioritaire à interroger
- Parking existant
- Potentiel de covoiturage à interroger

**Potentiels parking relais**

- Priorité Forte
- Priorité faible





PDM de Colmar - Zones naturelles  
**Effets sur le milieu naturel :  
 Périmètres de protection**



**Légende**

- Périmètre de Colmar Agglomération
- Communes de Colmar Agglomération
- Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges
- Réserve biologique de Niederwald

**Zones Natura 2000**

- Zone de Protection Spéciale (ZPS)
- Zone Spéciale de Conservation (ZSC)

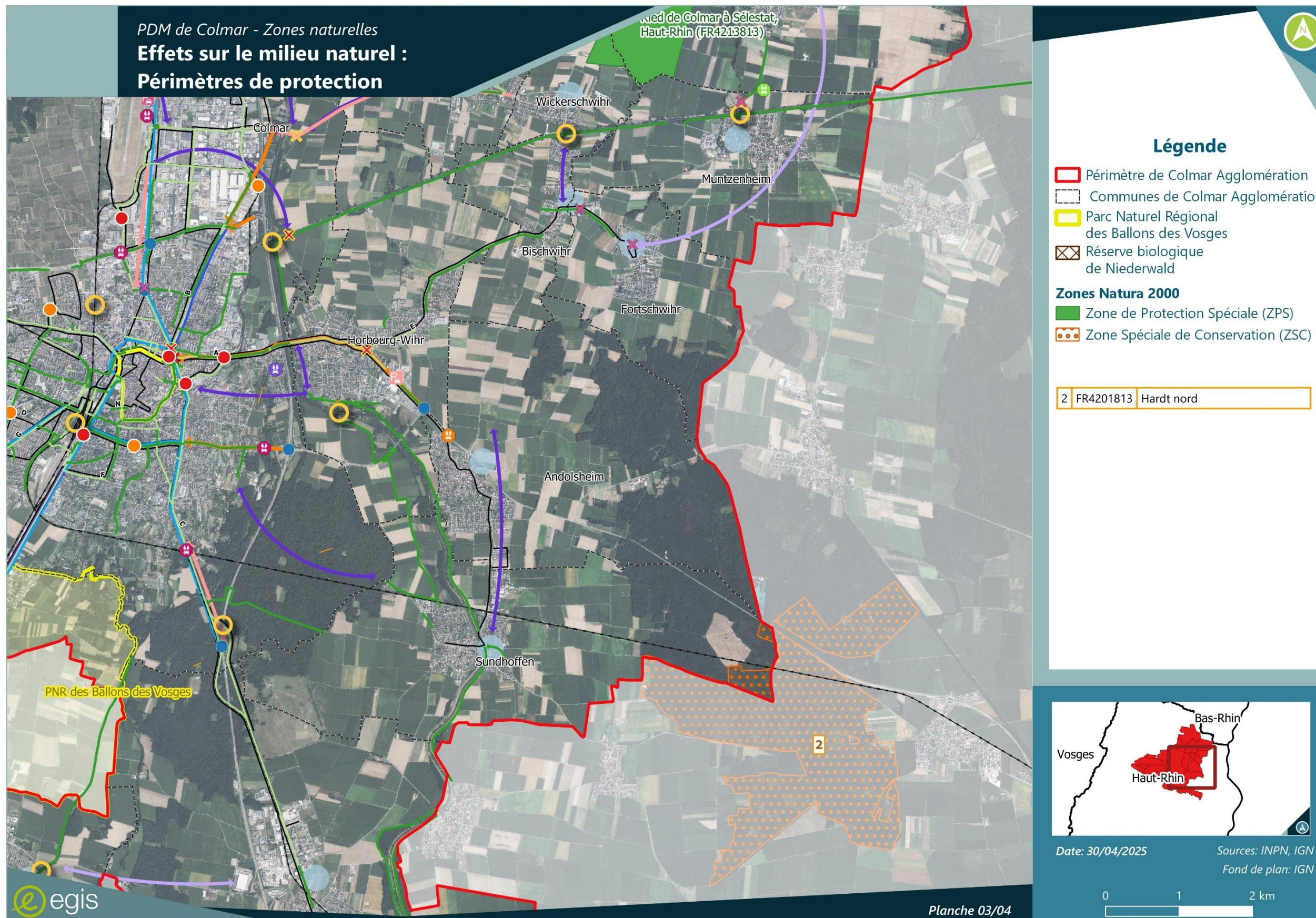
1	FR4201806	Collines sous-vosgiennes
6	FR4201805	Promontoires siliceux

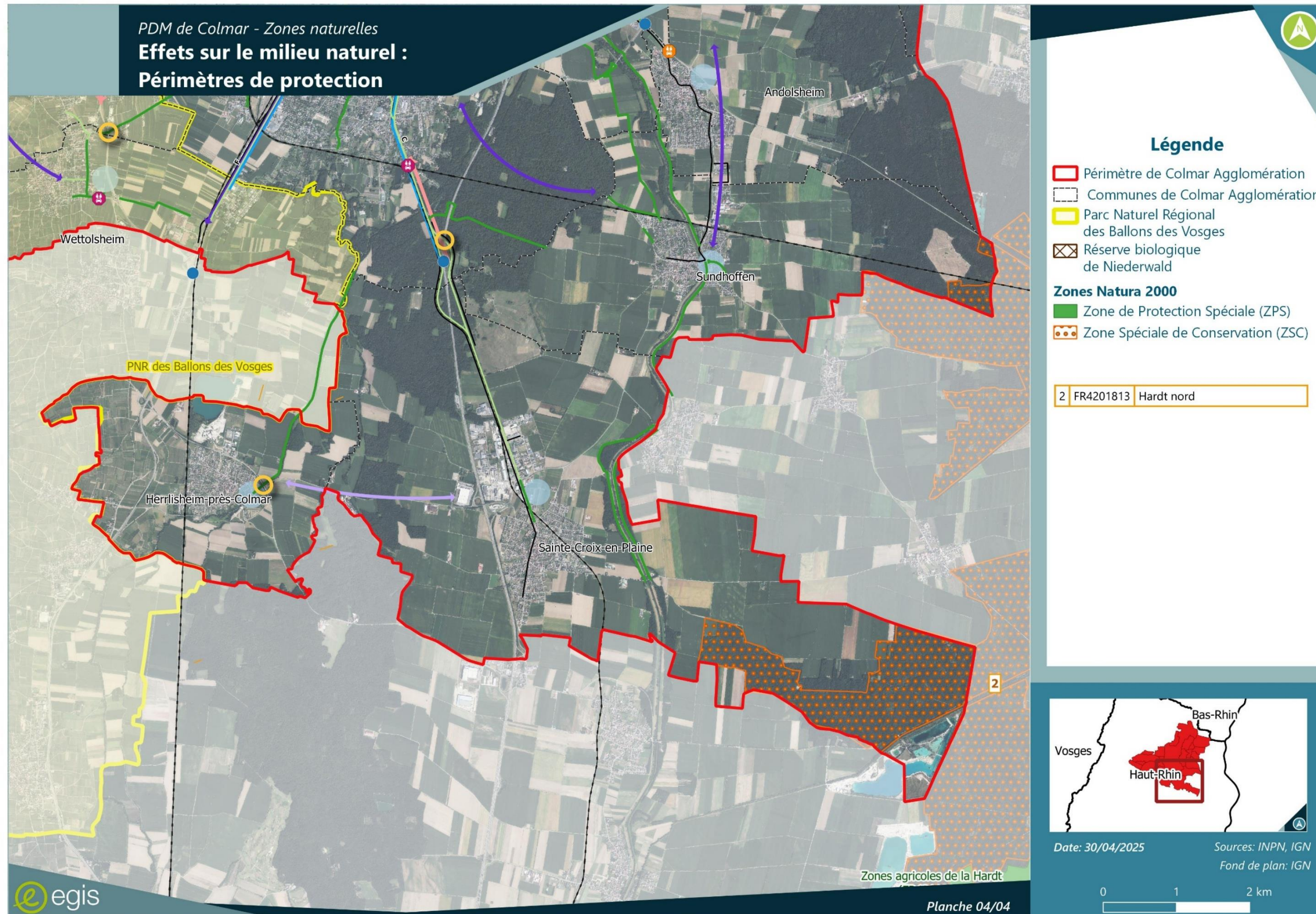


Date: 30/04/2025  
 Sources: INPN, IGN  
 Fond de plan: IGN



Planche 02/04





## 9. INDICATEURS ET MODALITES DE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDM ET DES MESURES ENVIRONNEMENTALES

### 9.1. OBJECTIFS DU SUIVI

Si l'évaluation à cinq ans d'un Plan de Mobilité repose sur une obligation du Code des transports, le suivi de la mise en œuvre des actions permet quant à lui d'anticiper cette évaluation.

Dès l'approbation du Plan de Mobilité, un dispositif annuel de suivi sera mis en place. Il permettra de suivre l'avancement de la mise en œuvre des actions inscrites dans le Plan de Mobilité, d'évaluer leur efficacité et d'apprécier leur efficacité au regard des objectifs fixés, notamment en matière d'accessibilité, de transition écologique, de performance des services et d'amélioration du cadre de vie.

S'inscrivant dans une logique d'amélioration continue, le suivi constitue un outil de pilotage essentiel pour les collectivités. Il offre une vision claire de l'état d'avancement du plan, permet de repérer les éventuels freins à la mise en œuvre, d'ajuster les actions si nécessaire et d'assurer une meilleure transparence vis-à-vis des partenaires et usagers.

Le dispositif mis en place s'appuie sur des indicateurs quantitatifs et qualitatifs, adaptés aux spécificités locales, et articulés autour de plusieurs axes et leviers du Plan de Mobilité

Le suivi annuel constituera un véritable outil de pilotage pour la mise en œuvre du Plan de Mobilité. Au-delà du simple contrôle de l'avancement, ce dispositif vise plusieurs objectifs complémentaires :

- Renforcer l'appropriation collective du Plan, tant sur le plan technique que politique, en maintenant une dynamique régulière d'échange entre les partenaires. Cela favorisera une mise en œuvre concertée et continue des actions engagées, ainsi qu'un dialogue autour des thématiques transversales liées à la mobilité.
- Poursuivre l'implication des habitants, en intégrant leurs retours et leurs perceptions dans l'analyse des actions déployées. Cette participation permettra de mieux comprendre les leviers et les freins au changement de comportement, et d'enrichir l'approche globale du Plan.
- Identifier les ajustements nécessaires au plan d'actions, les soumettre à la concertation, et procéder aux arbitrages utiles pour améliorer son efficacité. L'objectif est d'optimiser les impacts du Plan de Mobilité sur les pratiques de déplacement, tout en s'adaptant aux évolutions du territoire.

Cela permettra d'animer en continu la mise en œuvre partenariale du Plan de Mobilité, en favorisant le partage de l'information, en proposant des mesures correctrices ou en trouvant des solutions appropriées en cas de difficultés éventuelles.

### 9.2. FORMALISATION DU SUIVI

Le dispositif doit permettre une appropriation et alimenter les échanges entre l'ensemble des parties prenantes, soit le maître d'ouvrage (Colmar Agglomération) et les partenaires (État, Région Grand Est, autres EPCI, communes, commerçants, riverains, tissu associatif, entreprises, etc.). C'est pourquoi la liste d'indicateurs de suivi se doit d'être relativement synthétique et stable dans le temps pour appréhender efficacement le respect de la trajectoire initiale.

Le PDM de Colmar Agglomération 2026 – 2036 fera l'objet d'au minimum deux publications :

- Une publication à mi-parcours (2031);
- Une publication de bilan (fin 2036).

Il pourra être accompagné par des publications intermédiaires (fréquence à définir) et sera susceptible d'être rendu public (modalités à définir).

Le dispositif sera également intégré à une démarche plus globale d'observation territoriale pour mettre en perspective l'évolution des effets du plan avec les dynamiques inhérentes à l'ensemble du territoire et des autres programmations (SCOT, PCAET, PLUi, etc.).

### 9.3. ORGANISATION TECHNIQUE DU SUIVI

Pour alimenter et anticiper dans les meilleures conditions l'évaluation réglementaire du Plan de Mobilité à cinq ans, il est nécessaire de définir des indicateurs, dans le cadre d'un suivi à minima annuel des actions.

Pour rappel, les entretiens et ateliers menés à l'issue du PDU 2012-2021 révèlent un consensus parmi les acteurs sur le fait que celui-ci était peu connu, et qu'il a manqué d'animation et de suivi régulier, notamment en ce qui concerne ses indicateurs, ce qui a rendu son évaluation difficile et peu concluante

A partir de ce constat, il a été décidé de mettre en place **un observatoire du Plan de Mobilité incluant notamment le bilan de l'accidentologie piétons et vélos. Cet observatoire est intégré dans le plan d'action du PDM dont il constitue l'action 24 du levier 5 (Développer le management de la mobilité).**

Colmar agglomération assurera l'élaboration et le pilotage de l'observatoire. Afin de le réaliser il est nécessaire :

- D'identifier les objectifs et les indicateurs de performance
- D'assurer le suivi régulier et la collecte de données
- Recueillir les retours des différents acteurs
- Mettre en place d'un système de suivi afin d'avoir une évaluation en continu
- Maintenir une communication régulière sur les actions, les résultats afin de renforcer l'implication des acteurs
- Mettre à jour les données de l'accidentologie et faire le bilan annuel qui inclut les piétons et les vélos
- D'adapter les politiques publiques en conséquence

Afin de renseigner les indicateurs, plusieurs types de démarche pourront être lancées (enquête ménage, enquête cordon, etc.). Il s'agira également de mobiliser des données provenant d'instances spécifiques traitant de certains thèmes (accidentologie, stationnement, usage du vélo, tourisme, etc.).

## 9.4. LES INDICATEURS DE SUIVI

### 9.4.1. Indicateurs de mise en œuvre du PDM

Les indicateurs sont du type :

- Nombre de Plan de Mobilités Entreprises réalisés ;
- Nombre de km d'itinéraires cyclables réalisés ;
- Nombre de places « P+R » mises en œuvre ;
- Nombre de places de covoiturage créées ou aménagées ;
- Report modal tous modes (marche, vélo, voiture, transport en commun)
- Suivi de l'accidentologie
- Etc.

### 9.4.2. Indicateurs relatifs au suivi des impacts du Plan

Des indicateurs de suivi de la consommation d'espaces et en particulier des ENAF (espaces agricoles, naturels et forestier) sont proposés au § 9.5 ci-après.

Ces indicateurs pourront à terme être complétés sur les thématiques suivantes :

- Air-Climat-Energie :
  - o Populations exposées (ISA, par polluant, dépassement des seuils réglementaires et sanitaires) ;
  - o Émissions et concentrations des polluants réglementaires ;
  - o Émissions de GES et respect des objectifs de réduction (% réduction par rapport à une année référence) ;
- Cadre de vie :
  - o Populations exposées aux zones de dépassement (Iden) ;
- Consommation d'espaces :
  - o La consommation d'espaces végétalisés (ou non-bâti) en milieu urbain ;
  - o La mesure de l'ouverture à l'urbanisation consécutive aux actions du Plan de Mobilité, en particulier dans les secteurs faisant l'objet d'aménagements nouveaux (P+R, connexions cyclables, développement de l'offre TC structurante au-delà de l'agglomération ...) ;
  - o ...

C'est-à-dire après :

- réalisation des différentes études amont
- et mise en place des actions 32 et 25.

## 9.5. CRITERES D'EVALUATION DES FICHES-ACTIONS DU PLAN DE MOBILITE DE COLMAR AGGLOMERATION

Ci-après, est présentée la liste des critères permettant de suivre

- l'atteinte des objectifs fixés par le PDM
- les effets du PDM sur l'environnement et évolution

La périodicité de mise à jour est généralement annuelle, sauf pour :

- les actions 14 et 15 pour lesquelles il est proposé une évaluation tous les deux ans
- l'action 9, périodicité proposée tous les 5 ans
- l'évaluation des parts modales tous modes : périodicité proposée tous les 5 ans

**Tableau 7 Liste des actions et de leurs indicateurs de suivi et d'évaluation**

Action du PDM	Intitulé de l'action	Indicateurs
<b>1. Développer l'usages des modes actifs</b>		
1	Mettre en œuvre le schéma des aménagements cyclables de Colmar Agglomération	Mise en œuvre du schéma Surface de foncier consommé en ENAF Intégration des enjeux écologiques dans le choix des linéaires Comptages des vélos, sur le réseau cyclable structurant et sur le réseau de maillage Evolution de la part modale de l'usage du vélo dans les déplacements et en nombre de kilomètres parcourus
2	Accompagner les communes pour la réalisation d'aménagements cyclables	Nombre de communes accompagnées Nombre de projets réalisés avec appui Montant des aides / subvention accordées
3	Étude de jalonnement des pistes cyclables : fléchage et distance des bans communaux	Avancement de l'étude et de la mise en œuvre
4	Développer le stationnement vélo sur l'espace public et mener une réflexion avec les communes sur la mise en place de P+R vélos sécurisés et de stationnement incluant le stationnement résident	Nombre d'arceaux / box vélos réalisés sur le territoire
5	Vélo libre-service (ex gare pour déplacement à la journée)	Nombre de vélos en libre-service installés Mesure de l'utilisation du service / fréquentation
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	Avancement de l'étude Nombre d'aides à l'achat de vélos attribuées Taux de bénéficiaires par commune
7	Aide à l'équipement de sécurité pour les cyclistes	Nombre d'aides attribuées
8	Mise à disposition de matériel de réparation voire de points d'eau	Nombre de services mis en place Mesure de l'utilisation du service / fréquentation
9	Promouvoir les actions favorisant la marche à pied et l'accessibilité des PMR	Diagnostic d'accessibilité Nombre de projets/ aménagements réalisés Evolution de la part modale de la marche à pied dans les déplacements
10	Développer la communication sur les modes actifs	Nombre de campagnes de communication réalisées Nombre d'événements ou d'animations organisés Taux de participation aux actions de sensibilisation
<b>2. Améliorer le partage multimodal de la voirie</b>		
11	Mener une réflexion pour un partage multimodal de la voirie, notamment pour les routes départementales	Avancement de l'étude / ateliers / concertation / partenaires impliqués Comptage des véhicules (trafic automobile) et évolution Linéaire de voies aménagées avec une augmentation des espaces dédiés aux modes actifs Evolution de la part modale de l'usage de la voiture individuelle, des transports en commun, du vélo et de la marche à pied dans les déplacements sur le territoire

Action du PDM	Intitulé de l'action	Indicateurs
12	Réfléchir aux franchissements des routes départementales de l'agglomération pour apaiser le trafic et aménager des continuités cyclables	Avancement de l'étude / ateliers / concertation / partenaires impliqués Linéaire de voies aménagées avec une augmentation des espaces dédiés aux modes actifs Comptage des véhicules (trafic automobile et vitesse) et évolution Nombre de franchissement sécurisés / nombre de franchissement à sécuriser Accidentologie : Nombre d'accidents et gravité (tués et blessés graves ou légers), selon le mode de déplacement (voiture, vélo, marche, etc.) Evolution de la part modale de l'usage de la voiture individuelle, des transports en commun, du vélo et de la marche à pied dans les déplacements sur le territoire
13	Réfléchir au réaménagement des principales routes départementales en traversée de l'agglomération	Avancement de l'étude / ateliers / concertation / partenaires impliqués Linéaire de voies aménagées avec une augmentation des espaces dédiés aux modes actifs Comptage des véhicules (trafic automobile et vitesse) et évolution Nombre de franchissement sécurisés / nombre de franchissement à sécuriser Accidentologie : Nombre d'accidents et gravité (tués et blessés graves ou légers), selon le mode de déplacement (voiture, vélo, marche, etc.) Evolution de la part modale de l'usage de la voiture individuelle, des transports en commun, du vélo et de la marche à pied dans les déplacements sur le territoire
<b>3. Développer l'usage des transports collectifs</b>		
14	Renforcer et optimiser l'offre du réseau TRACE	Données de fréquentations du réseau Taux de fiabilité Enquêtes usagers Evolution de la part modale de l'usage des transports en commun
15	Améliorer la vitesse commerciale des bus (en lien avec Action n°11) : aménagements ponctuels, système de priorité aux carrefours, etc.	Nombre de carrefours traités / nombre de carrefours à traiter Analyse des temps de parcours à travers les données SAE
16	Mettre en place une billettique si possible interopérable avec tous les réseaux de TC	Suivi de la mise en service Données de fréquentation
17	Développer une appli mobile TRACE performante	État d'avancement du développement de l'application jusqu'à mise en service Nombre de téléchargement Taux de satisfaction des usagers
18	Accompagner le développement de l'offre de TC structurante au-delà de l'agglomération (réflexions)	Conclusions des réflexions Nombre de projet suivis Surface de foncier consommé en ENAF
19	Poursuivre les études de réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Colmar	Avancement de l'étude : phases validées Nombre d'ateliers / concertation réalisés
20	Favoriser l'usage des TC par les touristes	Actions mises en place / expérimentations Évènements et campagnes de communication Retour des usagers et des acteurs du tourisme

Action du PDM	Intitulé de l'action	Indicateurs
<b>4. Diminuer l'usage de la voiture</b>		
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	Avancement de l'étude sur le stationnement Nombre de communes accompagnées dans leur projet/réflexion sur le stationnement
22	Créer un réseau en P+R en lien avec le réseau TRACE	Nombre de P+R réalisés / Nombre de P+R prévus Nombre de places en P+R Surface de foncier consommé en ENAF
<b>5. Développer le management de la mobilité</b>		
23	Accompagner les entreprises et administrations dans leurs démarches de Plan de Mobilité d'Administration et Plan de Mobilité d'Entreprise	Nombre d'entreprises accompagnées dans l'élaboration de leur PDMA Avancement du PDMA de la ville de Colmar et de CA
24	Mettre en place un observatoire du Plan de Mobilité incluant notamment le bilan de l'accidentologie piétons et vélos	Mise en place de l'observatoire (oui/non)
25	Réaliser une charte pour la qualité de l'air dans le Haut-Rhin sur l'agglomération en lien avec le PCAET	Réalisation de la charte (oui/non)
<b>6. Accompagner le développement des nouveaux usages de la voiture</b>		
26	Développer l'offre de covoiturage	Nombre d'aires/parkings créés, partenariats avec des plateformes Nombre de trajets réalisés par an, données des opérateurs, usagers ... Surface de foncier consommé en ENAF GES économisés
27	Développer la flotte de véhicules en autopartage	Nombre de véhicules en autopartage Nombre d'abonnés aux services d'autopartage et nombre de locations
28	Développer les bornes de recharges électriques en cohérence avec le Schéma Directeur départemental	Avancement de l'étude de diagnostic pour l'emplacement des bornes de recharges Nombre de bornes mises en place / nombre de bornes à implanter Surface de foncier consommé en ENAF
29	Développer les points d'avitaillement en carburant alternatif	Avancement des réflexions sur le sujet Nombre de bornes mises en place / nombre de bornes à implanter Surface de foncier consommé en ENAF
<b>7. Inciter au développement de la logistique durable</b>		
30	Améliorer la connaissance actuelle sur le transport de marchandises dans l'agglomération	Avancement de l'étude de logistique urbaine
31	Mise en œuvre d'une politique de logistique urbaine	Avancement de l'étude / expérimentations sur le territoire
32	Mobiliser les acteurs pour limiter l'impact de l'A35 sur la qualité de l'air / pollution sonore	Conclusion des réflexions Mesures de bruit et de qualité de l'air en bordure de l'A35, et évolution

## 10. ARTICULATION DU PDM DE COLMAR AGGLOMÉRATION AVEC LES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES DU TERRITOIRE

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 (cf. article R. 122-17 du code de l'environnement).

L'analyse de l'articulation d'un Plan de Mobilité avec les autres documents, plans et programmes d'urbanisme et d'environnement s'appuie sur différentes pièces constitutives.

L'analyse du rapport de compatibilité et de prise en compte s'attache aux orientations, objectifs et dispositions, selon les documents de rang supérieur, susceptibles de concerner le champ d'application du Plan de Mobilité dans un principe d'indépendance des législations.

C'est ainsi que d'après l'article L. 1214-7 du code transports :

*« Le plan de mobilité est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre Ier du code de l'urbanisme et avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII dudit code, avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et avec le schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales.*

*Le plan de mobilité est compatible avec le plan climat-air-énergie territorial mentionné à l'article L. 229-26 du code de l'environnement lorsque le plan climat-air-énergie territorial recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Le plan de mobilité prend en compte le ou les plans climat-air-énergie territoriaux ne recouvrant qu'une partie du périmètre du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.*

[...].

*Le plan de mobilité prend en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et est compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma, dans les conditions prévues par l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales. »*

Par conséquent, le PDM de Colmar Agglomération doit être compatible avec :

- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la région Grand Est ;
- Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Colmar Agglomération élaboré en 2023 ;
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) COLMAR-RHIN-VOSGES ;
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhin – Meuse ;

### 10.1. LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES (SRADDET) DE LA REGION GRAND EST

Créé par la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) du 7 août 2015, le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) organise la stratégie régionale pour l'avenir des territoires à moyen et long terme (2030 et 2050).

Le SRADDET de la région Grand Est a été adopté par le Conseil Régional le 22 novembre 2019.

Le SRADDET fixe 30 objectifs organisés autour de deux axes stratégiques qui répondent aux deux enjeux prioritaires de nos territoires, que sont l'urgence climatique et les inégalités territoriales. Les 30 règles générales et leurs mesures d'accompagnement (MA) précisent la manière de mettre en œuvre les objectifs du SRADDET par les documents et acteurs ciblés par le SRADDET.

Le PDM Colmar Agglomération prend en compte les objectifs du SRADDET (voir tableau page suivante), que ce soit dans la rédaction de ses objectifs et dans le plan d'action. De même, il est compatible avec les règles du SRADDET et la réalisation des actions du PDM ne contrarient pas la réalisation des règles du SRADDET.

Axe	Action	Objectif	Articulation avec les actions du PDM
<p><b>Axe 1 : Changer de modèle pour un développement vertueux de nos territoires</b></p>	<p><b>CHOISIR UN MODELE ENERGETIQUE DURABLE</b></p>	<p>Objectif 1 : Devenir une région a énergie positive et bas carbone à l'horizon 2050</p>	<p>Action 1 : Mettre en œuvre le schéma des aménagements cyclables de Colmar Agglomération</p> <p>Action 2 : Accompagner les communes pour la réalisation d'aménagements cyclables</p> <p>Action 4 : Développer le stationnement vélo sur l'espace public et mener une réflexion sur la mise en place de P+R vélos sécurisés</p> <p>Action 11 : Mener une réflexion pour un partage multimodal de la voirie, notamment pour les routes départementales</p> <p>Action 14 : Renforcer l'efficacité de l'offre du réseau TRACE</p> <p>Action 18 : Accompagner le développement de l'offre TC structurante au-delà de l'agglomération</p> <p>Action 22: Créer un réseau en P+R en lien avec le réseau TRACE</p> <p>Action 26 : Développer l'offre de covoiturage</p> <p>Action 27 : Développer la flotte de véhicules en autopartage</p> <p>Action 28 : Développer les bornes de recharges électriques en cohérence avec le Schéma Directeur départemental</p> <p>Action 29 : Développer les points d'avitaillement en carburant alternatif</p>
		<p>Objectif 3 : Rechercher l'efficacité énergétique des entreprises et accompagner l'économie verte</p>	<p>Action 23 : Accompagner les entreprises et administrations dans leurs démarches de Plan de Mobilité d'Administration et Plan de Mobilité d'Entreprise</p>
	<p><b>VALORISER NOS RICHESSES NATURELLES ET LES INTÉGRER DANS NOTRE DÉVELOPPEMENT</b></p>	<p>Objectif 11 : Économiser le foncier naturel, agricole et forestier</p>	<p>Action 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</p>
	<p><b>VIVRE NOS TERRITOIRES AUTREMENT</b></p>	<p>Objectif 13 : Développer l'intermodalité et les mobilités nouvelles au quotidien</p>	<p>Action 1 : Mettre en œuvre le schéma des aménagements cyclables de Colmar Agglomération</p> <p>Action 2 : Accompagner les communes pour la réalisation d'aménagements cyclables</p> <p>Action 4 : Développer le stationnement vélo sur l'espace public. Mener une réflexion avec les communes sur la mise en place de P+R sécurisés et de stationnement incluant le stationnement résident</p> <p>Action 5 : Vélo libre-service (ex gare pour déplacement à la journée)</p> <p>Action 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</p> <p>Action 9 : Promouvoir les actions favorisant la marche à pied et l'accessibilité des PMR</p> <p>Action 11 : Mener une réflexion pour un partage multimodal de la voirie, notamment pour les routes départementales</p> <p>Action 12 : Réfléchir aux franchissements des routes départementales de l'agglomération pour apaiser le trafic et aménager des continuités cyclables</p> <p>Action 13 : Réfléchir au réaménagement les principales routes départementales en traversée d'agglomération</p> <p>Action 14 : Renforcer l'efficacité de l'offre du réseau TRACE</p>

Axe	Action	Objectif	Articulation avec les actions du PDM
			Action 18 : Accompagner le développement de l'offre TC structurante au-delà de l'agglomération Action 19 : Poursuivre les études de réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Colmar - Action 2 : Favoriser l'usage des transports en commun par les touristes Action 22: Créer un réseau en P+R en lien avec le réseau TRACE Action 26 : Développer l'offre de covoiturage Action 27 : Développer la flotte de véhicules en autopartage
		Objectif 15 : Améliorer la qualité de l'air, enjeu de santé publique	Action 1 : Mettre en œuvre le schéma des aménagements cyclables de Colmar Agglomération Action 25 : Réaliser une charte pour la qualité de l'air dans le Haut-Rhin sur l'agglomération en lien avec le PCAET Action 32 : Mobiliser les acteurs pour limiter l'impact de l'A35 sur la qualité de l'air/pollution sonore
<b>Axe 2 : Déposer les frontières et renforcer la cohésion pour un espace européen connecté</b>	<b>CONNECTER LES TERRITOIRES AU-DELA DES FRONTIERES</b>	Objectif 20 : Valoriser les flux et devenir une référence en matière de logistique multimodale	Action 30 : Améliorer la connaissance actuelle sur le transport de marchandises dans l'agglomération Action 31 : Mise en œuvre d'une politique de logistique urbaine
	<b>SOLIDARISER ET MOBILISER LES TERRITOIRES</b>	Objectif 22 : Moderniser les infrastructures de transport tous modes et désenclaver les territoires	Action 11 : Mener une réflexion pour un partage multimodal de la voirie, notamment pour les routes départementales Action 12 : Réfléchir aux franchissements des routes départementales de l'agglomération pour apaiser le trafic et aménager des continuités cyclables Action 13 : Réfléchir au réaménagement les principales routes départementales en traversée d'agglomération Action 14 : Renforcer et optimiser l'offre du réseau TRACE Action 15 : Améliorer la vitesse commerciale des bus (en lien avec Action 11 : aménagements ponctuels, système de priorité aux carrefours, etc.) Action 18 : Accompagner le développement de l'offre de TC structurante au-delà de l'agglomération Action 19 : Poursuivre les études de réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Colmar
		Objectif 24 : Organiser les gouvernances et associer les acteurs du territoire	Action 2 : Accompagner les communes pour la réalisation d'aménagements cyclables Action 10 : Développer la communication sur les modes actifs Action 16 : Mettre en place une billettique si possible interopérable avec tous les réseaux de TC Action 17 : Développer une appli mobile TRACE performante Action 20 : Favoriser l'usage des TC par les touristes Action 24 : Mettre en place un observatoire du Plan de Mobilité incluant notamment le bilan de l'accidentologie piétons et vélos Action 23 : Accompagner les entreprises et administrations dans leurs démarches de Plan de Mobilité d'Administration et Plan de Mobilité d'Entreprise Action 32 : Mobiliser les acteurs pour limiter l'impact de l'A35 sur la qualité de l'air / pollution sonore

## 10.2. LE PLAN CLIMAT AIR ÉNERGIE TERRITORIAL (PCAET) DE COLMAR AGGLOMERATION

Le Plan climat air énergie territorial de Colmar Agglomération a été approuvé en juin 2023, fixe cinq axes stratégiques déclinés en 25 objectifs stratégiques. Le PCAET a fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Axe stratégique	Objectifs	Articulation avec les actions du PDM
<b>Axe 1 : Les bâtiments et l'habitat</b>	Action 1 : Sensibiliser et conseiller sur la rénovation énergétique	Le PDM prévoit des aménagements dans l'espace public dont l'impact environnemental est le plus faible possible.
	Action 2 : Développer des dispositifs d'aides à la rénovation énergétique à destination des particuliers et des entreprises	Il prévoit également de développer les postes en carburant alternatif et les bornes de recharges électriques
	Action 3 : Favoriser le développement de la production d'énergies renouvelables sur le bâti	Le PDM n'a toutefois pas pour objet la rénovation énergétique des bâtiments
<b>Axe 2 : Les transports – La Mobilité</b>	Action 4 : Améliorer et développer les transports en commun	Le PDM est en adéquation avec cet axe et vise au développement d'offres et de services moins carbonés : en poursuivant le développement du réseau de transports en commun, en renforçant la place des modes actifs dans les déplacements par un meilleur partage de l'espace public et des aménagements adaptés, et en redéfinissant les usages de la voiture.
	Action 5 : Faciliter l'usage des modes de transport doux et propres	En effet, Le PDM prévoit de donner à la marche et au vélo toute leur place, de favoriser le covoiturage et le développement de bornes de recharges électrique et les stations d'énergie alternatives
	Action 6 : Lutter contre l'autosolisme	
<b>Axe 3 : Exemplarité de la Collectivité</b>	Action 7 : Agir en faveur d'un urbanisme durable	Le PDM participe à la transition écologique en développant des mobilité décarbonées, et en promouvant le développement d'actions concrètes en matière d'éducation et la sensibilisation à la mobilité durable.
	Action 8 : Optimiser la gestion de l'éclairage public	Une des actions du PDM vise à 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 (action 6)
	Action 9 : Optimiser la gestion du patrimoine bâti	Le PDM a pour ambition d'améliorer le cadre de vie en réduisant les nuisances, en améliorant la sécurité routière, en réaménageant certaines voies, ce qui concourt à une meilleure prise en compte de la santé dans les pratiques de mobilités.
	Action 10 : Sensibiliser les agents aux écogestes	
	Action 11 : Développer la politique d'achats durables	
<b>Axe 4 : Sensibilisation et Communication</b>	Action 12 : Promouvoir la démarche PCAET et les outils mis à disposition par la collectivité	Le PDM prévoit de promouvoir le développement d'actions concrètes en matière d'éducation à la mobilité durable (action 10)
	Action 13 : Sensibiliser les partenaires à l'adhésion au PCAET	Une de ses actions (action 24) consiste à mettre en place un observatoire du Plan de Mobilité incluant notamment le bilan de l'accidentologie piétons et vélos
	Action 14 : Sensibiliser le grand public à l'adhésion au PCAET	
<b>Axe 5 : Agir dans d'autres domaines</b>	Action 15 : Augmenter les capacités de résilience du territoire face au changement climatique	<p>Le PDM a pour objectif de favoriser les mobilités moins émissives (transport en commun, cycle, marche à pied). Cela contribuera à diminuer les émissions de polluants dans l'air et les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>A noter que plusieurs actions du PDM vise à diminuer la consommation en énergie fossile et à favoriser d'autres usages de la voiture (covoiturage, autopartage, bornes de recharge électrique, points d'avitaillement en carburant alternatif).</p> <p>On notera 2 actions plus particulièrement en lien avec la santé publique :</p> <p>25. Réaliser une charte pour la qualité de l'air dans le Haut-Rhin sur l'agglomération en lien avec le PCAET</p> <p>32. Mobiliser les acteurs pour limiter l'impact de l'A35 sur la qualité de l'air / pollution sonore</p>
	Action 16 : Préserver et favoriser la biodiversité	
	Action 17 : Favoriser les circuits courts alimentaires	
	Action 18 : Promouvoir l'économie circulaire	
	Action 19 : Réduire les déchets et optimiser leur gestion	
	Action 20 : Favoriser le stockage du carbone	
	Action 21 : Développer une gestion agricole, viticole et forestière durable	
	Action 22 : Préserver la ressource en eau	
	Action 23 : Développer des zones de nature urbaines	
	Action 24 : Livraison d'énergies renouvelables et de récupération par les réseaux de chaleur	
	Action 25 : Développer les grands projets d'énergies renouvelables	

### **10.3. LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCoT) COLMAR-RHIN-VOSGES**

Le SCoT « Colmar Rhin Vosges » a été approuvé le 14 décembre 2016 et amendé le 19 décembre 2017.

L'articulation entre la mobilité et le développement urbain constitue une des quatre orientations fondamentales du SCoT permettant de renforcer cette armature urbaine. Son objectif est de concilier les choix de développement avec la maîtrise des déplacements en faisant du développement des transports collectifs le fondement du projet d'aménagement et de développement durable du SCoT.

Il est à souligner que le SCoT Colmar-Rhin-Vosges est entré en révision depuis 2023. Le bilan de la mise en œuvre du SCoT 2016-2022 ainsi que la prescription de la procédure de révision a été approuvé par le Comité syndical en décembre 2022.

Le tableau ci-dessous fait le lien entre les orientations de Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCoT en vigueur et les actions du PDM.

Axes du PADD du SCoT		Articulation avec les leviers du PDM
<b>Axe 1 Répondre aux besoins résidentiels en s'assurant de la maîtrise de l'étalement urbain</b>	- Développer et conforter l'armature urbaine du territoire	Levier 1. Développer l'usage des modes actifs (actions 1 à 10)
	- Gérer le sol de façon économe	
	- Répondre aux besoins résidentiels et de mixité sociale	
<b>Axe 2 Trouver un équilibre entre choix de développement et préservation du paysage et des fonctionnalités environnementales du territoire</b>	- Valoriser le paysage	- Levier 4 : Diminuer l'usage de la voiture (actions 21 et 22)
	- Assurer le fonctionnement hydraulique du territoire et la préservation de la ressource en eau	- Levier 5 : développer le management de la mobilité
	- Préserver et restaurer le bon fonctionnement écologique du territoire et accroître la biodiversité	24. Mettre en place un observatoire du Plan de Mobilité incluant notamment le bilan de l'accidentologie piétons et vélos*
	- Prendre en compte les risques	25. Réaliser une charte pour la qualité de l'air dans le Haut-Rhin sur l'agglomération en lien avec le PCAET
	- Limiter et lutter contre les pollutions et les nuisances	- Levier 7 : Inciter au développement de la logistique durable
<b>Axe 3 Structurer le développement économique</b>	- La place et le rôle du territoire dans le Rhin Supérieur	Levier 7 : Inciter au développement de la logistique durable (actions 30 et 31)
	- Assurer le développement économique	
	- Développer la compétitivité des zones économiques	
	- Agriculture et développement agricole	
	- Assurer le développement touristique du territoire	
<b>Axe 4 Concilier choix de développement et déplacement</b>	- Développer les transports collectifs	Levier 1. Développer l'usage des modes actifs (actions 1 à 10)
	- Intermodalité et stationnement	Levier 2 : Améliorer le partage multimodal de la voirie (actions 11 à 13)
	- Adapter et améliorer les réseaux viaires	Levier 3 : Développer l'usage des transports en commun (actions 13, 14, 15, 16, 17, 18 et 19)
	- Articuler l'urbanisation et les transports	Levier 4 : Diminuer l'usage de la voiture (actions 21 et 22)
	- Écarter le trafic de transit des pôles urbains denses	Levier 5 : développer le management de la mobilité (actions 23 à 25) Levier 6 : Accompagner le développement des nouveaux usages de la voiture (actions 26 à 29).

## 10.4. LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) RHIN-MEUSE

Approuvé le 18 mars 2022 pour la période 2022-2027, le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhin-Meuse est un document cadre en lien avec l'eau et les milieux aquatiques.

Réalisé sous le pilotage du Comité de bassin Rhin-Meuse et suite à la réalisation d'un état des lieux, ce document répond à 3 objectifs :

- définir les orientations permettant de satisfaire les grands principes d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau ;
- fixer les objectifs de qualité et de quantité à atteindre pour chaque masse d'eau ;
- déterminer les dispositions nécessaires pour prévenir la détérioration et assurer la protection et l'amélioration de l'état des eaux et des milieux aquatiques.

L'objectif du SDAGE est d'atteindre à l'horizon de 2027 respectivement 50 % et 62 % des masses d'eau de surfaces en bon état/potentiel écologique, ainsi que 28 % et 47 % des masses d'eau de surface en bon état chimique, pour le district du Rhin d'une part et du district de la Meuse d'autre part.

Concernant les eaux souterraines, le document souhaite atteindre, en 2027, pour le district du Rhin, 67 % en bon état chimique (33% sont déjà en bon état chimique en 2015) et l'ensemble en bon état quantitatif (seule une masse d'eau souterraine a un objectif de bon état quantitatif reporté à 2027).

Des objectifs de réduction et de suppression de plus d'une quarantaine de substances ou familles de substances en fonction de leur dangerosité sont également fixés et les normes en vigueur doivent être respectées sur les zones protégées.

Le secteur de projet est soumis aux dispositions du SDAGE du bassin Rhin-Meuse 2022-2027. La compatibilité du projet avec le SDAGE en vigueur a été vérifiée.

Aucune orientation du PDM n'interfère directement avec la gestion de l'eau sur le territoire de Colmar Agglomération. La mise en œuvre de certaines actions aura toutefois des incidences indirectes sur la qualité des eaux puisque le développement des transports collectifs et la promotion des modes doux devraient permettre de maîtriser la croissance du trafic automobile et donc limiter d'autant les charges de polluants retrouver dans les eaux de ruissellement. Par ailleurs, le PDM envisage quelques aménagements (cyclables, stationnement vélos, réaménagements des principales routes départementales, création d'un réseau de Parcs- Relais) qui seront à l'origine de volumes supplémentaires d'eaux de ruissellement et d'éventuelles pollutions associées en lien avec les surfaces imperméabilisées. Une grande vigilance sera de mise vis-à-vis de l'imperméabilisation et de la gestion des eaux pluviales envisagées dans le cadre de ces projets pour ne pas compromettre la compatibilité des projets avec le SDAGE Rhin-Meuse.

## 11. METHODOLOGIE UTILISEE POUR LA REALISATION DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PDM DE COLMAR AGGLOMERATION

### 11.1. METHODOLOGIE D'EVALUATION DES INCIDENCES DU PDM SUR L'ENVIRONNEMENT

#### 11.1.1. Démarche d'élaboration de l'évaluation environnementale

Le rapport environnemental du Plan de Mobilité de Colmar Agglomération s'articule autour de 10 pièces réglementaires au sens de l'article R.122-20 du Code de l'Environnement :

- Le résumé non technique (chapitre 2 du présent dossier) ;
- La présentation générale du plan ou programme indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, son contenu et son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification (chapitres 3 et 10 du présent dossier) ;
- Une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné (chapitres 4 et 5 du présent dossier) ;
- Les solutions de substitution permettant de répondre à l'objet du plan (chapitre 6 du présent dossier) ;
- L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan a été retenu (chapitre 6 du présent dossier) ;
- L'évaluation des effets notables probables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement (chapitre 7 du présent dossier) ;
- La présentation des mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives du plan (chapitre 7 du présent dossier) ;
- Évaluation d'incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du Code de l'Environnement (chapitre 8 du présent dossier) ;
- La présentation des modalités, critères et indicateurs de suivi du plan (chapitre 9 du présent dossier) ;
- Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales (chapitre 11 du présent dossier).

**La méthode d'évaluation environnementale s'inspire en grande partie de celle des études d'impacts sur l'environnement. Elle en diffère cependant fortement par la portée stratégique plutôt qu'opérationnelle d'un Plan de Mobilité. Elle s'inscrit dans une démarche globale, visant une bonne prise en compte des préoccupations environnementales dans les projets de territoire et participant à leur équilibre général.**

## 11.2. METHODE DE RECUEIL DES DONNEES POUR L'ETAT INITIAL DU TERRITOIRE

Le travail de recensement des données constitue le préalable à la compréhension des enjeux du territoire de Colmar Agglomération.

Ces données ont été collectées auprès des acteurs ayant une bonne connaissance de chacun des thèmes (institutions, administrations régionales, départementales, communales et organismes divers) par contact direct ou par la consultation des sites internet (institutionnels ou non).

Il convient également d'indiquer que pour le volet socio-démographie et les enjeux de mobilités et déplacements ont fait l'objet d'une étude spécifique réalisée par EGIS pour le compte de Colmar Agglomération. Celle-ci a aussi servi d'entrant pour l'état des lieux sur ces thématiques (ETUDE POUR L'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE DE COLMAR AGGLOMERATION – DIAGNOSTIC).

Les divers sites internet consultés ont été notamment :

- Géoportail ([www.geoportail.gouv.fr](http://www.geoportail.gouv.fr))
- DREAL Grand Est (<https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/cartographies-interactives-a15483.html>)
- Infoterre (<http://infoterre.brgm.fr>)
- Gest'Eau (<https://www.gesteau.fr/>)
- Site Atlasanté : [carteaux.atlasante.fr/apropos](http://carteaux.atlasante.fr/apropos)
- Atlas des patrimoines (<http://atlas.patrimoines.culture.fr/atlas/trunk/>)
- Géoportail de l'urbanisme (<https://www.geoportail-urbanisme.gouv.fr/>)
- Géorisques (<https://www.georisques.gouv.fr/>)
- Site Prefecture du Haut-Rhin – CSB tous réseaux (<https://www.haut-rhin.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Bruit-des-infrastructures-de-transport/Routes-et-voies-ferrees/Cartes-de-bruit-strategiques-CBS/Cartes-de-bruit-strategiques-2023-4eme-echeance/CBS-tous-reseaux>)
- Préfecture de la Région Grand Est : [Les Zones Humides \(ZH\) en Grand-Est - Ma carte IGN](https://macarte.ign.fr/carte/8uyDzz/Les-Zones-Humides-ZH-en-Grand-Est) (<https://macarte.ign.fr/carte/8uyDzz/Les-Zones-Humides-ZH-en-Grand-Est>)
- INSEE (<https://insee.fr/fr/accueil>)
- INPN (<https://inpn.mnhn.fr/accueil/index>)
- SCOT Colmar Rhin Vosge (<https://www.scot-crv.fr/scot/presentation-scot.htm>)
- Atmo Grand Est
- PCAET de Colmar Agglomération, février 2023
- ...

## 11.3. METHODE D'ANALYSE DES EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet de PDM 2026 – 2036 est porté par Colmar Agglomération. Il définit 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 et les objectifs à atteindre.

La mise en œuvre des actions fera l'objet d'études spécifiques détaillées. A ce stade les actions ne font l'objet que d'une localisation de principe. Aussi, l'évaluation des impacts a été menée de manière qualitative, à dire d'expert, par superposition de la cartographie des enjeux avec la localisation des actions.

## 11.4. LIMITES DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

La démarche d'évaluation environnementale a permis de garantir :

- Une approche globale, itérative et progressive ;
- Une approche stratégique et spatialisée dans la mesure du possible.

**L'exercice global d'évaluation environnementale du Plan de Mobilité est à manier avec précaution, en intégrant ses limites. Il s'agit en effet d'un document de programmation d'actions ; il est difficile d'aller au-delà d'une analyse qualitative pour une majorité des actions prévues. Il est également difficile de prendre en compte l'intégralité des effets locaux. En effet, il ne s'agit pas ici d'évaluer chaque opération inscrite au Plan de Mobilité, mais bien des effets du plan dans sa globalité.** L'importance réelle des incidences dépendra de la nature exacte des opérations, de leur localisation et des modalités de leur mise en œuvre.

La réalisation de nouvelles opérations - pourra selon leurs caractéristiques et le contexte local dans lequel celles-ci s'inscrivent - être soumis à procédures administratives, notamment :

- études d'impacts (soumission dépendant des caractéristiques du projet)
- demande d'autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'Eau, demande de dérogation espèces protégées (dit « CNPN ») au titre du code de l'environnement
- autorisation de travaux aux abords de monuments historique au titre du code de l'urbanisme
- permis d'aménager au titre du code de l'urbanisme....