

ETUDE POUR L'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE DE COLMAR AGGLOMERATION

Mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale



Table des matières

A. Synthèse de l'avis	5
B. Avis détaillé.....	5
1. Contexte et présentation générale du projet.....	5
1.1. Contexte réglementaire du plan de mobilité	5
1.2. Présentation du territoire et du contexte.....	5
1.3. Présentation du Plan de mobilité de l'agglomération	5
1.4. Analyse de la stratégie de mobilité du Plan d'actions	7
2. Articulation avec les documents de planification de rang supérieur.....	8
3. Le Plan de mobilité et son rapport environnemental	8
3.1. Analyse des incidences de la mise en œuvre du PDM sur le climat et la qualité de l'air	8
3.2. Analyse des incidences de la mise en œuvre du PDM sur l'environnement	11
C. Le Plan De Mobilité 2026 – 2036, fiches actions modifiées	24

Le présent mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité environnementale en date du 11 décembre 2025 comprend les réponses apportées par le maître d'ouvrage (Colmar Agglomération) aux différentes recommandations de la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Grand Est.

Il a été décidé de ne pas modifier l'étude d'impact, dans un souci de clarté du dossier porté à la connaissance du public dans le cadre de l'enquête publique au titre des articles L.123-1 et suivants du Code de l'environnement.

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

Enfin, la dernière partie présente les fiches actions du PDM complétées suite à l'avis de l'Autorité environnementale.

A. SYNTHÈSE DE L'AVIS



Recommandation page 4/19 : [...] l'Ae invite Colmar Agglomération à différer de quelques mois l'adoption de son projet de PDM et à en prolonger l'élaboration en s'appuyant sur un diagnostic plus précis et plus actuel et en élaborant un plan d'actions opérationnel, doté d'un dispositif robuste d'animation dans la durée et de suivi associant étroitement tous les autres acteurs du territoire

Afin de respecter les impératifs liés au calendrier d'adoption du Plan de Mobilité, Colmar Agglomération a choisi de maintenir l'échéance prévue. L'étude EMC² (Enquête Mobilité Certifiée Cerema) en cours viendra enrichir la réflexion des élus et contribuera à l'amélioration continue du dispositif de suivi du PDM.

Par ailleurs, ses résultats, à visée principalement informative, n'auront pas d'impact immédiat sur le contenu des actions du projet actuel et ne sauraient à eux seuls définir une politique de déplacements à l'échelle du territoire.



Recommandation page 4/19 : Présenter un bilan de l'accessibilité des réseaux de transports collectifs aux personnes à mobilité réduite et les actions d'amélioration sur la durée du PDM

Cette demande a déjà été prise en compte : un bilan de l'accessibilité des réseaux de transports collectifs aux personnes à mobilité réduite a été réalisé à partir des données disponibles lors de l'élaboration du PDM. Ces éléments figurent dans l'annexe « accessibilité ».



Recommandation page 4/19 : Mentionner pour chaque indicateur de suivi, les valeurs initiales et les cibles à atteindre

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



Recommandation page 4/19 : Inscrire un principe général et prioritaire d'évitement des milieux naturels les plus sensibles, dont ceux concernant la ressource en eau et les secteurs à risques, quels qu'ils soient, avant de prévoir des mesures de réduction, voire de compensation.

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

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

B. AVIS DÉTAILLÉ

1. CONTEXTE ET PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

1.1. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE DU PLAN DE MOBILITÉ

Pas de réponse à apporter

1.2. PRÉSENTATION DU TERRITOIRE ET DU CONTEXTE

Pas de réponse à apporter

1.3. PRÉSENTATION DU PLAN DE MOBILITÉ DE L'AGGLOMÉRATION

1.3.1. Bilan du Plan de déplacements urbains 2012

Pas de réponse à apporter

1.3.2. Contenu et objectifs

Pas de réponse à apporter

1.3.3. Diagnostic de mobilité



Recommandation page 9/19 : *Le dossier présente le réseau urbain de transport en commun (TRACE), les axes ferroviaires et routiers, le réseau de pistes cyclables ainsi que les parkings relais et de covoiturage. Il présente également les difficultés de circulation/sécurisation liés à ces axes. En revanche, il ne détaille pas le nombre et la localisation des gares desservies ainsi que leur fréquence de desserte, alors que les gares sont des éléments déterminants pour structurer les réseaux de transports collectifs urbaine et les réseaux cyclables. Il ne présente pas non plus les 15 lignes de bus régionales mentionnées au début du dossier.*

En effet, les voies ferrées peuvent jouer le rôle de colonne vertébrale pour les différents réseaux de transports. Le dossier ne détaille pas non plus le nombre d'arrêts des transports en commun, leur localisation et leur répartition sur le territoire, ainsi que la fréquence de leur desserte.

Sur le territoire, seule la gare de Colmar présente un caractère structurant pour l'organisation des réseaux de transports. Elle constitue un pôle structurant des mobilités, elle permet d'articuler les réseaux de transport à différentes échelles et organise les déplacements quotidiens et occasionnels sur le territoire.

La gare de Colmar concentre et met en relation le réseau ferroviaire régional et national (TER, TGV), le réseau de bus urbains (TRACE), les lignes interurbaines et régionales, les modes doux (marche, vélo) et les usages automobiles (dépose-minute, stationnement).

En centralisant les flux de déplacements, la gare de Colmar contribue à structurer l'accessibilité du territoire et à réduire les ruptures de mobilité entre les différents secteurs urbains et périurbains.

La place de la Gare concentre les TER régionaux, un volume important de lignes Fluo interurbaines et les lignes urbaines du réseau de transports en commun TRACE.

Les principales relations TER desservant Colmar sont :

- Strasbourg ↔ Colmar ↔ Mulhouse ↔ Bâle (axe ferroviaire principal alsacien, forte fréquence, déplacements domicile-travail)
- Colmar ↔ Metzeral / Vallée de Munster
- Colmar ↔ Sélestat / Strasbourg
- Colmar ↔ Mulhouse / Saint-Louis
- Colmar ↔ Belfort (via Mulhouse)

Ces lignes assurent la connexion régionale et transfrontalière, et structurent les rabattements en bus et cars vers la gare.

En complément, la gare de Colmar est le principal point d'arrêt et de correspondance des cars interurbains Fluo 68. La majorité de ces lignes s'arrêtent place de la Gare, intégrée au pôle d'échanges.

Les lignes interurbaines desservant la gare de Colmar sont les suivantes :

- Ligne R10 : Colmar ↔ Munster ↔ Stosswihr ↔ Soultzeren (Vallée de Munster)
- Ligne R13 : Colmar ↔ Orbey ↔ Le Bonhomme
- Ligne R15 : Colmar ↔ Labaroche ↔ Ammerschwihr
- Ligne R20 : Colmar ↔ Porte du Ried ↔ Marckolsheim
- Ligne R21 : Colmar ↔ Wettolsheim ↔ Herrlisheim-près-Colmar
- Ligne R23 : Colmar ↔ Neuf-Brisach ↔ Fessenheim
- Ligne R24 : Colmar ↔ Heiteren ↔ Fessenheim
- Ligne R25 : Colmar ↔ Sainte-Croix-en-Plaine ↔ Niederhergheim
- Ligne R29 : Colmar ↔ Widensolen ↔ Biesheim
- Ligne R32 : Colmar ↔ Ensisheim ↔ Munwiller

Ces lignes relient Colmar aux communes périurbaines, aux vallées vosgiennes, au Ried et au Rhin, et sont largement organisées en rabattement vers la gare.



Recommandation page 9/19 : *L'Autorité environnementale recommande à la collectivité de : compléter le diagnostic par la localisation des arrêts de transports en commun et ferroviaires, y compris les lignes de bus régionales, en y joignant une représentation cartographique et en précisant leur fréquence de desserte.*

La carte du réseau de transports en commun TRACE peut être transmise avec les fréquences de desserte des différentes lignes.

1.4. ANALYSE DE LA STRATEGIE DE MOBILITE DU PLAN D' ACTIONS

1.4.1. La stratégie de mobilité et ses objectifs



Remarque page 11/19 : *L'Ae recommande de remplacer l'année de référence par une année de référence plus récente (à minima 2018 voire 2021) et de compléter la mise en perspective de l'évolution des parts modales sur ces bases*

Les données retenues sont celles issues du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de 2012, car il s'agit des parts modales de l'ensemble des déplacements à l'échelle du territoire. À l'inverse, les données plus récentes de l'INSEE de 2018 se limitent aux déplacements domicile-travail-études, ce qui ne permet pas une comparaison cohérente et un suivi de l'évolutions des indicateurs à l'échelle du territoire



Recommandation pages 3/19 et 13/19 : *Le plan d'actions nécessiterait d'être plus opérationnel en fixant un calendrier prévisionnel de réalisation de chaque action, en apportant des précisions sur le financement notamment lorsque les mesures sont réalisées en régie, les modalités de pilotage et de suivi de chaque action à partir d'indicateurs permettant de s'assurer de leur bon avancement, ainsi que des cartes lisibles lorsque les objectifs y sont déclinés.*

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



Recommandation page 13/19 : *Ainsi, l'Ae considère que le plan d'actions n'est pas suffisamment opérationnel et doit être complété. Afin de rendre le PDM plus opérationnel, l'Ae recommande de compléter le plan d'actions :*

- en complétant les actions qui ne consistent qu'en des réflexions pour faire en sorte qu'elles débouchent sur des actions plus concrètes et
- en précisant le pilotage prévu pour donner suite aux réflexions et études à réaliser.

Les évolutions de part modale correspondent aux actions et budgets prévus, qui restent réalistes. À ce stade, il s'agit de lancer des études pour évaluer l'intérêt des actions, sans mise en œuvre immédiate. Les intitulés pourront être précisés et le nombre d'équivalents temps plein mobilisés indiqué.



Recommandation page 14/19 : *L'Ae recommande d'examiner la faisabilité d'actions concernant le développement du fret ferroviaire ou fluvial*

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

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



Recommandation page 14/19 : *[...] le plan d'actions pourrait être articulé avec les projets et infrastructures des territoires limitrophes (cohérence des pistes cyclables, localisations et accessibilité des parkings relais...)*

La recommandation de l'Ae est déjà prise en compte, puisque le plan d'actions est élaboré en concertation avec les territoires limitrophes. Plusieurs pistes cyclables du schéma actuel sont d'ailleurs réalisées en partenariat avec les communautés de communes voisines, ce qui garantit la cohérence et l'articulation des projets à l'échelle intercommunale.

1.4.2. La gouvernance et l'animation



Recommandation page 14/19 : *[...] Par ailleurs, le dossier devrait préciser le dispositif d'animation et le dispositif de suivi du PDM dans le temps, éléments majeurs pour sa réussite selon le bilan du précédent plan, ainsi qu'une évaluation du coût global de sa mise en œuvre.*

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

1.4.3. Le financement



Recommandation page 14/19 : [...] L'Ae recommande à la collectivité de compléter le dossier pour permettre la mise en œuvre du plan de mobilité en estimant :

- les moyens humains à mobiliser en régie et, dans la mesure du possible, ceux des partenaires à mobiliser ;
- l'étude des modalités du financement global du PDM et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient, conformément aux dispositions de l'article R.1214-1 du code des transports.

Colmar Agglomération va préciser les coûts en régie / compléter les équivalents temps plein.

1.4.4. Les indicateurs de suivi du PDM



Recommandation page 15/19 : L'Ae recommande à la collectivité de :

- mentionner pour chaque indicateur, les valeurs initiales et les cibles à atteindre ;
- préciser la source des données pour mesurer ces indicateurs ;
- regrouper l'ensemble des indicateurs de suivi dans un tableau unique de synthèse.

Colmar Agglomération précisera, pour chaque fiche-action, les valeurs initiales, les cibles à atteindre et la source des données. L'ensemble des indicateurs de suivi sera également regroupé dans un tableau de synthèse.

2. ARTICULATION AVEC LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION DE RANG SUPERIEUR

L'Ae n'a pas de remarque particulière sur ce point.

3. LE PLAN DE MOBILITE ET SON RAPPORT ENVIRONNEMENTAL

3.1. ANALYSE DES INCIDENCES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDM SUR LE CLIMAT ET LA QUALITE DE L'AIR

3.1.1. Consommation d'énergie



Recommandation page 15/19 : L'Ae recommande :

- de préciser la consommation énergétique finale du territoire en 2022, les secteurs les plus consommateurs et, si cela concerne le secteur des transports, les actions permettant de réduire ces consommations ;
- d'évaluer la réduction de consommation énergétique visée par la mise en œuvre du plan de mobilité.

○ Consommation énergétique finale du territoire en 2022

Les données de consommation énergétique finale, leur répartition par typologie (électrique, gaz naturel, produits pétroliers...), et leur répartition par secteur d'activités, tant sur le territoire de la Région Grand Est que sur le périmètre de Colmar Agglomération sont présentées au chapitre 4.1 « CONSOMMATION D'ENERGIE, EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE ET CLIMAT » du rapport d'évaluation environnementale.

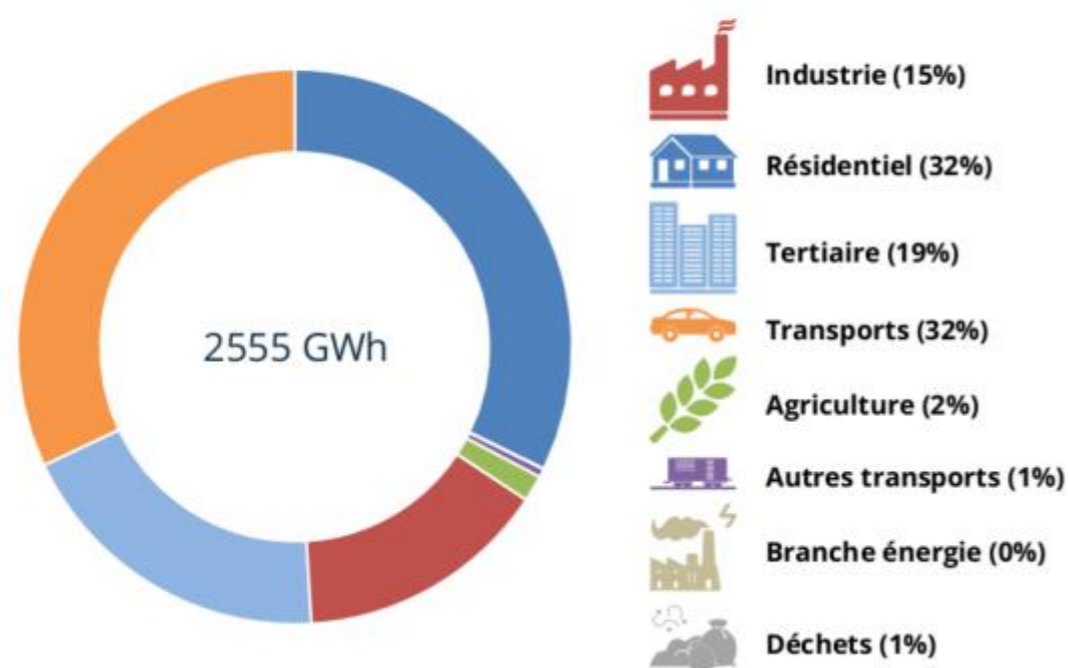
Pour préciser, la consommation énergétique finale à climat réel pour l'année 2022, pour le territoire de Colmar Agglomération, est de 2 606 GWh. L'évolution entre 2012 et 2022, ainsi que l'objectif à atteindre pour l'EPCI à 2030 est le suivant :

Evolution de la consommation d'énergie finale à climat réel (GWh)



La répartition par secteur est la suivante pour 2023 :

Consommation d'énergie finale... ...par secteur en 2023



Source : Les Chiffres-clés en un clin d'œil - Edition 2025 - CA Colmar Agglomération - Version du 18/09/2025

Le transport routier est donc un des contributeurs principaux en matière de consommation énergétique.

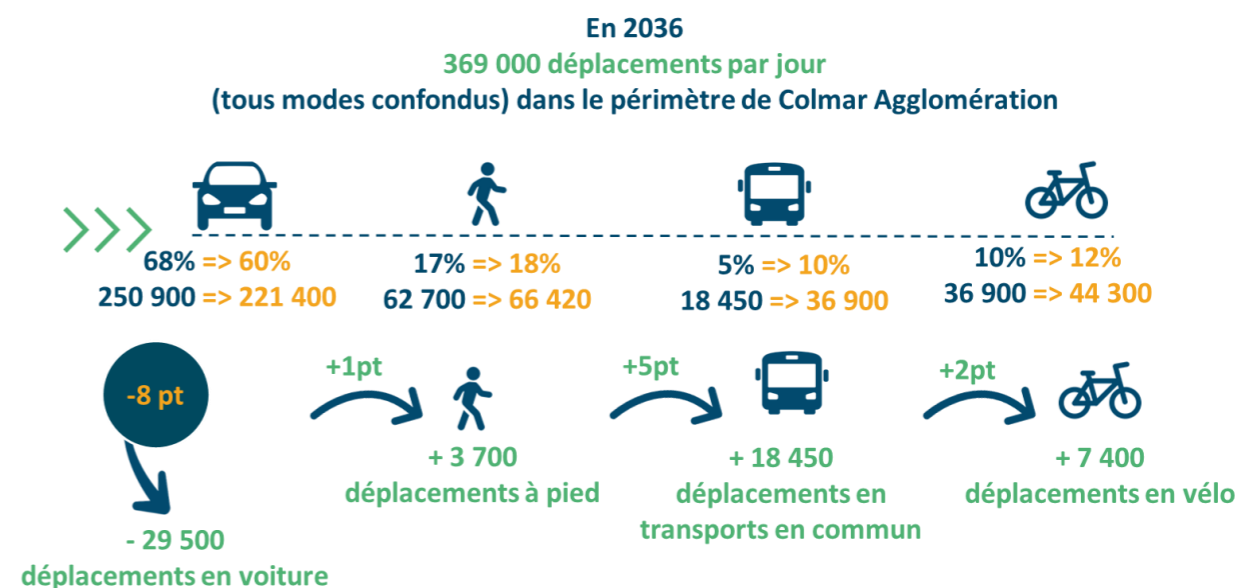
● Evaluation de la réduction de la consommation énergétique par la mise en œuvre du PDM

Rappel des objectifs visés

Pour mémoire, les actions au PDM permettant de réduire les consommations d'énergie et les émissions de GES (gaz à effet de serre) liées au transport sont présentées au chapitre 7.3. de l'évaluation environnementale.

Les ambitions visées par le Plan de mobilité sont synthétisées au § 3.6.

Elles sont les suivantes :



Ce qui induira une réduction de -70 010 km parcourus / jour en voiture, par comparaison entre la situation 2025 et la situation 2036.

Méthodologie d'évaluation des émissions routières

Les émissions routières ont été évaluées à l'aide du logiciel CopCEREMA selon la méthodologie COPERT (COmputer Programme to Calculate Emissions from Road Transport), dans sa version COPERT 5.8. CopCerema est un outil développé par le Cerema pour calculer les émissions du trafic routier à l'échelle du tronçon.

Le développement de COPERT est réalisé par EMISIA SA pour l'Agence Européenne pour l'Environnement (EEA) dans le cadre du consortium European Topic Centre for Air Pollution and Climate Change Mitigation.

Cette méthodologie permet de quantifier les polluants émis pour un parc de véhicules à un horizon choisi (jusqu'en 2050) en fonction du type et de l'âge des véhicules (y compris transport en commun), du kilométrage parcouru et de la vitesse moyenne.

Elle comprend une bibliothèque de facteurs d'émissions unitaires qui expriment la quantité de polluants émis par un véhicule donné, sur un parcours donné d'un kilomètre, pour une année donnée. Ces facteurs d'émissions unitaires, exprimés en g/km, sont fonction de la catégorie du véhicule (voitures particulières, véhicules utilitaires légers, poids-lourds, bus, etc.), de son mode de carburant (essence, diesel), de sa cylindrée (ou de son poids total autorisé en charge pour les poids lourds), de sa date de mise en circulation (normes Euro) et de son âge, de sa vitesse et des conditions de circulation. Toutes ces caractéristiques sont déterminées par des parcs roulants. Pour déterminer ces émissions unitaires, des mesures des émissions sont effectuées en laboratoire pour différents cycles représentatifs de conditions réelles de circulation.

L'évaluation des émissions routières reposent sur trois intrants présentant chacun un certain nombre d'incertitudes :

- Le trafic routier retenu sur le réseau routier étudié ;
- Les facteurs d'émissions sont incertains ou agrégés et ne prennent pas en compte avec assez de précision les spécificités locales (conditions météorologiques, topographie et état des routes, etc.) ou unitaires des véhicules (entretien, type de conduite, etc.) ;
- Les parcs roulants sont représentatifs des données nationales et ne considèrent pas les spécificités d'ancienneté, de typologie et d'usage relatives à la sectorisation géographique. Par ailleurs, les parcs prévisionnels reposent sur des anticipations statistiquement probables mais souvent altérées a posteriori par des évolutions conjoncturelles, politiques et sociétales.

Le cumul de ces incertitudes doit conduire à utiliser les valeurs déterminées avec prudence en favorisant davantage une analyse relative des résultats plutôt qu'une analyse absolue.

Malgré les incertitudes existantes sur les résultats, la méthodologie COPERT constitue, à ce jour, la référence en termes d'évaluation des émissions routières et son utilisation fait aujourd'hui l'objet d'un consensus au niveau européen.

Hypothèses considérées et résultats

- Comparaison entre les horizons 2025 et 2036. - le calcul porte sur l'évitement permis par jour à l'issue du PDM, soit 70 010 km parcourus / jour en moins en voiture ;
- Considération de véhicules VL ;
- Vitesse moyenne de 50 km/h pour tenir compte de la variabilité des vitesses possibles entre milieu urbain et péri-urbain.

Kilomètres évités / j	- 70 010
Consommation évitée (t/j)	3,28
Consommation évitée sur l'année 2036 / 2025	1 202 tonnes

3.1.2. Lutte contre le changement climatique par la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et lutte contre la pollution de l'air



Recommandation page 16/19 : L'Ae recommande d'évaluer la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques visée par la mise en œuvre du plan de mobilité.

Sur la base des mêmes hypothèses que présentées précédemment et le même logiciel CopCEREMA, les résultats sont les suivants :

Emissions évitées en 2036

GES (eqCO₂)	t/j	10,21
Dioxyde de carbone - CO₂	t/j	10,09
Méthane - CH₄	g/j	354,25
Protoxyde d'azote - N₂O	g/j	391,23
Monoxyde de carbone - CO	kg/j	12,13
Oxydes d'azote - NO_x	kg/j	9,04
Dioxyde d'azote - NO₂	kg/j	2,69
COVNM	g/j	280,28
Benzène	g/j	17,99
Dioxyde de soufre - SO₂	g/j	55,32
PM10	kg/j	2,26
PM2,5	kg/j	1,21
Arsenic - As	mg/j	72,83
Nickel - Ni	mg/j	649,82
Chrome - Cr	g/j	2,56
Benzo(a)pyrène	mg/j	53,29
Acénaphène	mg/j	707,56
Acénaphylène	mg/j	529,29

Anthracène	mg/j	137,00
Benzo(a)anthracène	mg/j	80,43
Benzo(b)fluoranthène	mg/j	57,25
Benzo(ghi)pérylène	mg/j	111,27
Benzo(j)fluoranthène	mg/j	31,07
Benzo(k)fluoranthène	mg/j	40,95
Chrysène	mg/j	119,59
Dibenzo(a,h)anthracène	mg/j	9,08
Fluoranthène	mg/j	810,20
Indéno(1,2,3-cd)pyrène	mg/j	52,63
Phénanthrène	mg/j	1 820,57
Pyrène	mg/j	623,74

○ Principe prioritaire de l'évitement

L'évitement doit impérativement constituer la mesure prioritaire à mettre en œuvre, avant la réduction et la compensation, conformément à la séquence "éviter, réduire, compenser" (ERC).

Ce principe est déjà inscrit au dossier d'évaluation environnementale au chapitre 7.6.2.

Cette démarche sera ensuite à nouveau appliquée dans le cadre des études relatives à chaque projet constituant le Plan de mobilité.

Les mesures de réduction (qui s'appliquent dès lors que l'évitement n'est pas possible) inscrites au dossier d'évaluation environnementale restent d'actualité, de même que la définition d'éventuelles mesures compensatoires en fonction des impacts résiduels des projets, après mise en œuvre des mesures d'évitement et de réduction. Concernant la biodiversité, l'objectif à atteindre est une absence de perte nette, voire un gain de biodiversité.

○ Composition des continuités écologiques et milieux naturels correspondants

Les corridors écologiques, réservoirs de biodiversité et milieux associés sont présentés dans l'état initial du milieu naturel, au chapitre 4.7.3 de l'évaluation environnementale.

Pour ce qui concerne les continuités écologiques, le rapport d'évaluation environnementale, finalisé en juin 2025, s'est basé sur les données du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) Alsace approuvé en 2014.

La modification du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Grand Est a été adoptée par le Conseil régional en décembre 2025, puis approuvée par le Préfet de région en date du 16 mars 2026. La présente partie s'attache donc à actualiser les données présentées dans l'évaluation environnementale pour tenir compte de l'approbation récente du SRADDET modifié, qui remplace les anciennes cartographies SRCE et introduit une trame verte et bleue régionale multi-trames.

3.2. ANALYSE DES INCIDENCES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PDM SUR L'ENVIRONNEMENT

3.2.1. Les continuités écologiques et les milieux naturels



Recommandation page 17/19 : L'Ae recommande de :

- *inscrire dans le PDM, le rappel du principe général et prioritaire d'évitement des milieux naturels les plus sensibles avant de prévoir des mesures de réduction voire de compensation ;*
- *préciser la composition des continuités écologiques et les milieux naturels correspondants ;*
- *présenter une analyse de la mise en œuvre du PDM sur les habitats naturels des espèces protégées faisant l'objet d'un PNA ;*
- *analyser la compatibilité du PDM avec la charte du Parc naturel régional des Ballons des Vosges.*

Les principaux corridors écologiques et réservoirs de biodiversité recensés sur le territoire de Colmar Agglomération sont listés dans les tableaux ci-après et présentés sur la carte des trames vertes et bleues en page suivante.

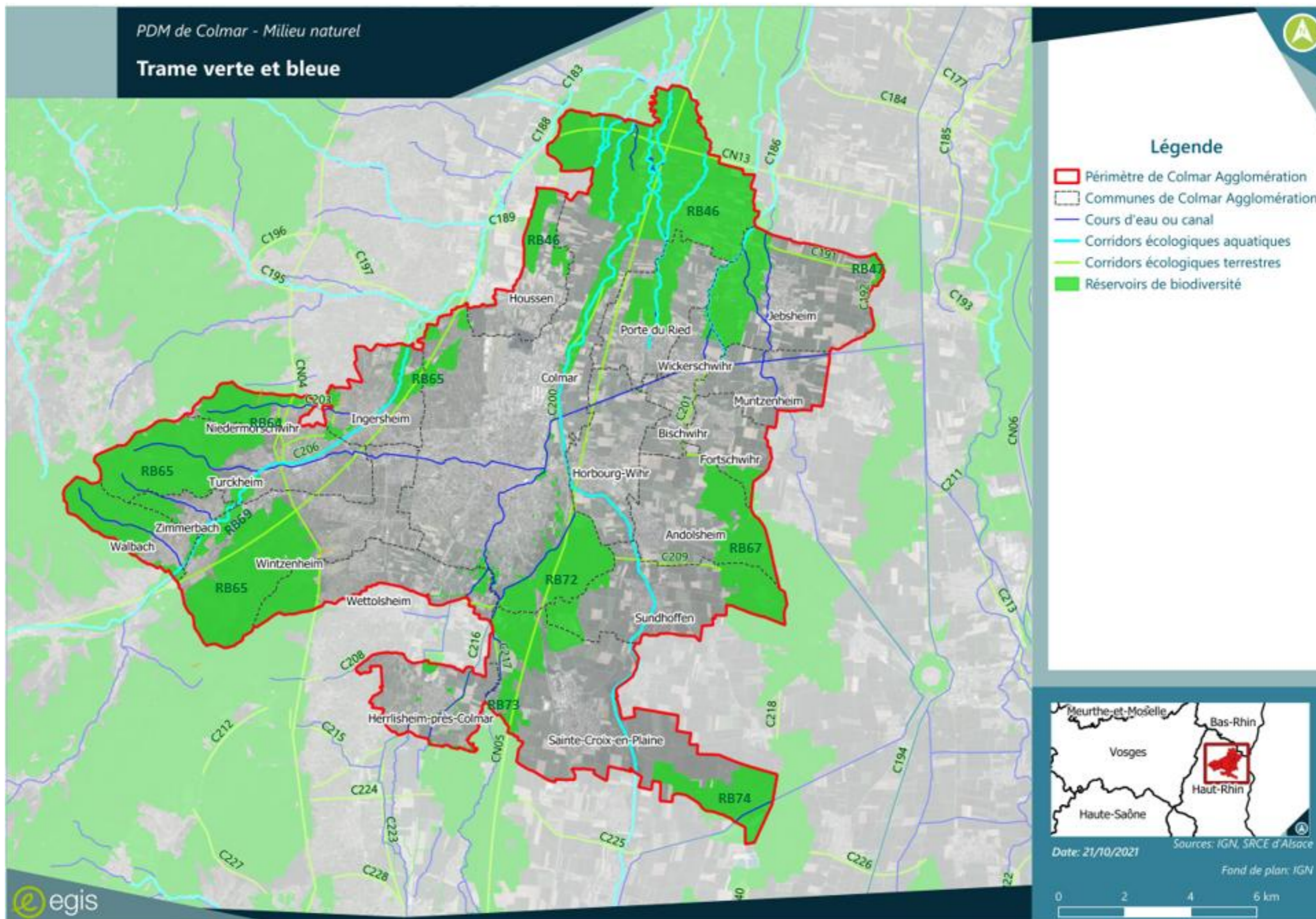
Par rapport aux corridors et réservoirs de biodiversité identifiés dans le SRCE de 2014, les zonages ont localement évolué, conduisant à augmenter les surfaces couvertes par un enjeu de trame verte et bleue multi-trames (sous-trame forestière, sous-trame zones humides et sous-trame de milieux ouverts et vignes). Ainsi, au Nord de Colmar, ou encore au Sud-Ouest de Colmar (au niveau de Wintzenheim et Turckheim), les zones à enjeu de trames vertes et bleues ont été augmentées en terme de surfaces.

Réservoirs de biodiversité			
Identifiant	Nom du réservoir	Superficie au sein du périmètre Colmar Agglomération	Type de milieu dominant
RB46	Ried Centre Alsace	2 931.47 ha	Forêts alluviales et boisements humides
RB47	Bande rhénane Kunheim - Gerstheim	22.93 ha	Forêts alluviales et boisements humides
RB64	Coteaux de Niedermorschwihr	75.21 ha	Cultures annuelles et vignes
RB65	Zone inondable du cône de la Fecht	2 880.23 ha	Forêts alluviales et boisements humides
RB67	Forêt domaniale de Colmar/Niederwald	700.76 ha	Milieux forestiers
RB69	Basse vallée de la Fecht	183.37 ha	Milieux ouverts humides
RB72	Ried de la Lauch et de la Vieille Thur	1 267.86 ha	Forêts alluviales et boisements humides
RB73	Forêt communale de Rouffach	92.16 ha	Forêts alluviales et boisements humides
RB74	Forêts communales de Dessenheim, Weckolsheim	374.63 ha	Milieux forestiers

Corridors écologiques				
Identifiant	Support du corridor	Espèces privilégiées	Principales routes fragmentantes	Enjeux
C189	Réseau de haies	Tarier des prés, Chat sauvage	RN83	A préserver
C190	Néant	Tarier des prés, Chat sauvage	-	A remettre en bon état
C191	Néant	Chevêche d'Athéna, Hypolaïs icterine, Chat sauvage	-	A remettre en bon état
C192	Réseau de haies	Chat sauvage	-	A préserver
C200	Cours d'eau	Crapaud calamite, Hypolaïs icterine, Chat sauvage	RD4, RD418, RD415	A préserver
C201	Cours d'eau	Chat sauvage	RD4, RD111	A remettre en bon état
C202	Lisière forestière	Lézard vert	-	A préserver
C205	Néant	Lézard vert	-	A remettre en bon état
C206	Cours d'eau	Sonneur à ventre jaune, Tarier des prés, Chat sauvage	RD415, RD1B, RD10	A préserver
C208	Cours d'eau	Coronelle lisse, Chat sauvage	RD83	A remettre en bon état
C209	Néant	Crapaud calamite, Coronelle lisse, Chat sauvage	-	A remettre en bon état
C216	Cours d'eau	Chat sauvage	RD83, RD1B	A remettre en bon état
C217	Cours d'eau	Chat sauvage	-	A préserver
LGT13	Continuité forestière	Grand Tétrás	-	A préserver

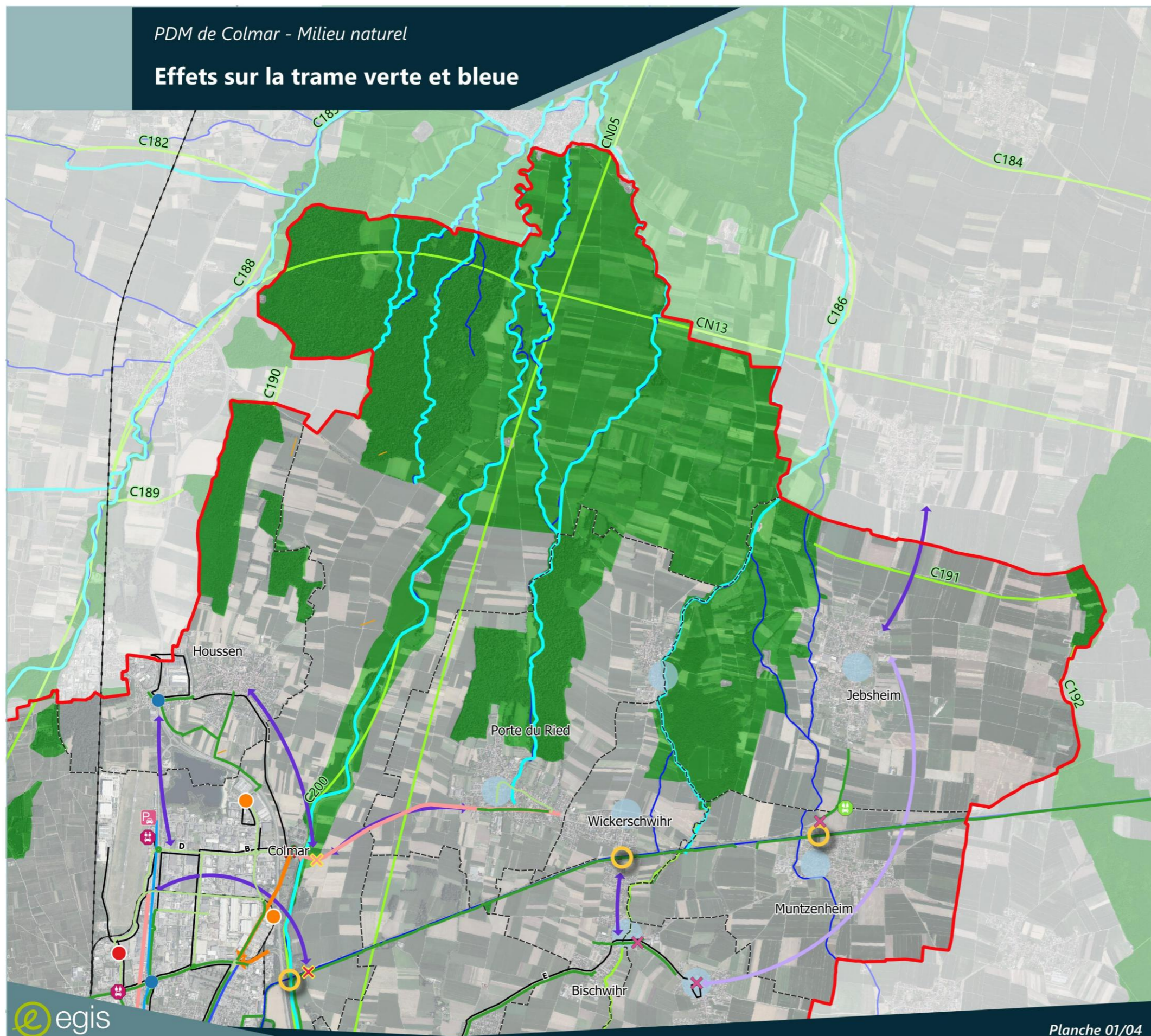
La précision des zones à enjeux de trames vertes et bleues lors de l'approbation du SRADDET Grand Est en mars 2026 ne modifie pas l'appréciation des impacts du projet de PDM de Colmar Agglomération sur les continuités écologiques, telle que présentée dans le rapport d'évaluation environnementale (cf. carte Effets sur les trames vertes et bleues ci-après).

Lors de la mise en œuvre opérationnelle de chaque projet constituant le PDM, l'enjeu multi-trames sera pris en compte, en veillant à ne pas fragmenter davantage les corridors écologiques identifiés.



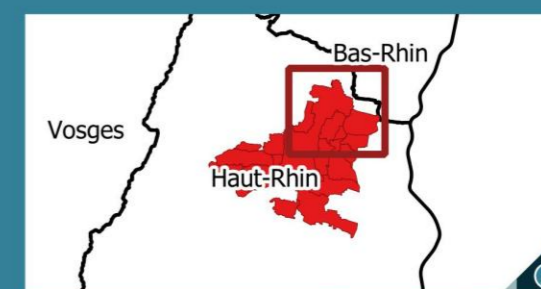
PDM de Colmar - Milieu naturel

Effets sur la trame verte et bleue



Légende

-  Périmètre de Colmar Agglomération
-  Communes de Colmar Agglomération
-  Cours d'eau ou canal
-  Corridors écologiques aquatiques
-  Corridors écologiques terrestres
-  Réservoirs de biodiversité

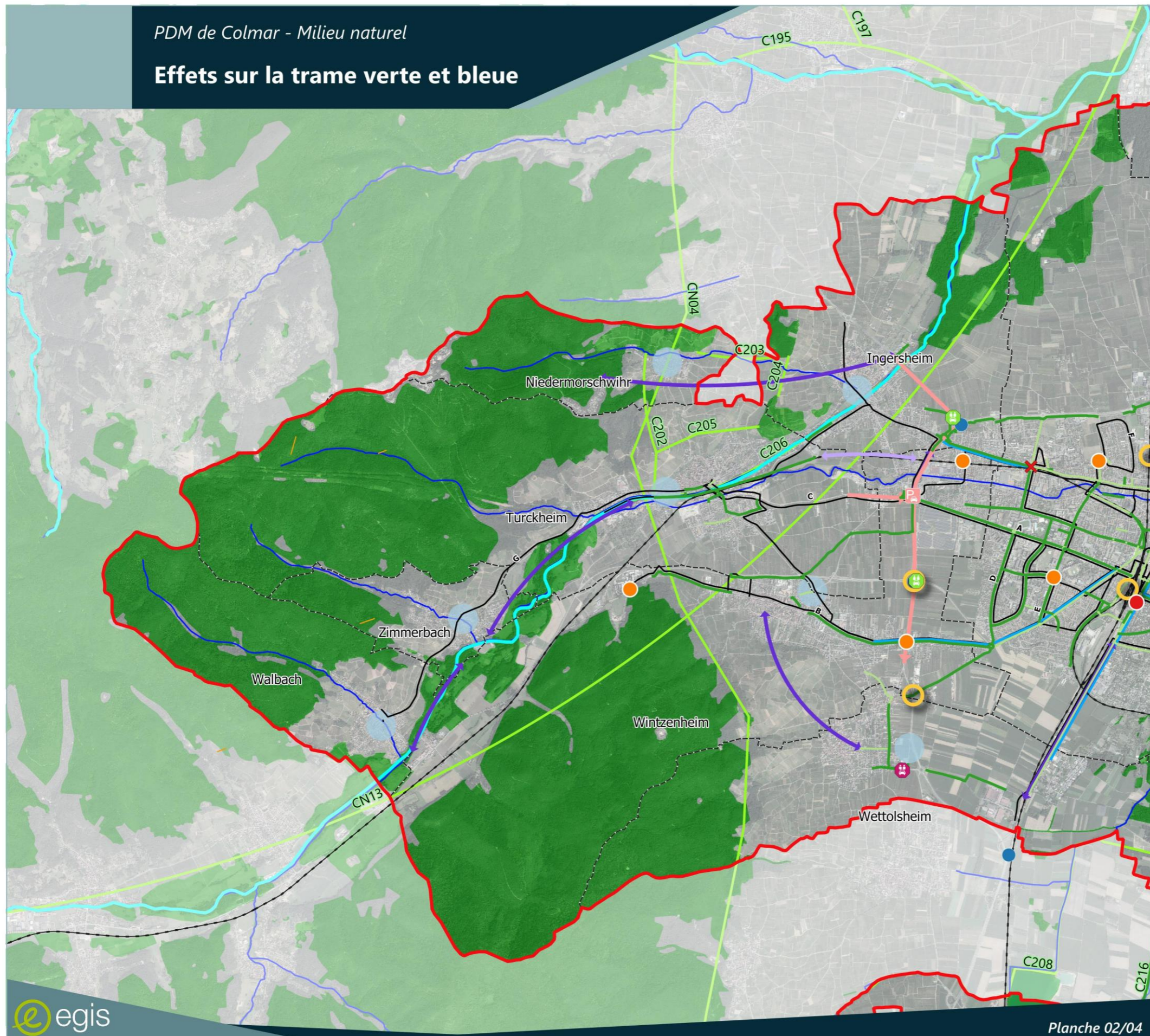


Date: 21/10/2021 Sources: IGN, SRADET
Fond de plan: IGN



PDM de Colmar - Milieu naturel

Effets sur la trame verte et bleue



Légende

- Périmètre de Colmar Agglomération
- Communes de Colmar Agglomération
- Cours d'eau ou canal
- Corridors écologiques aquatiques
- Corridors écologiques terrestres
- Réservoirs de biodiversité

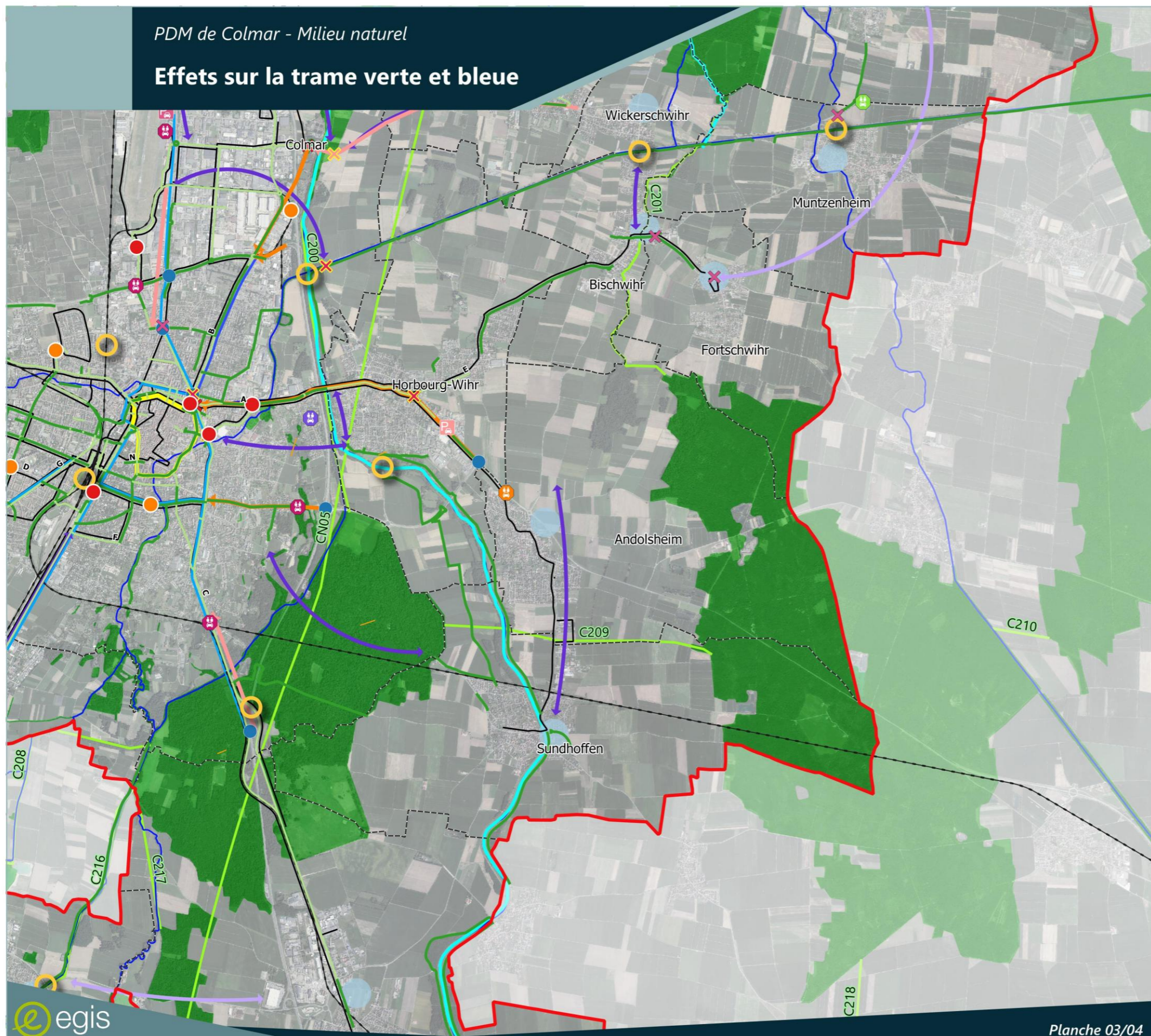


Date: 21/10/2021 Sources: IGN, SRADET
Fond de plan: IGN





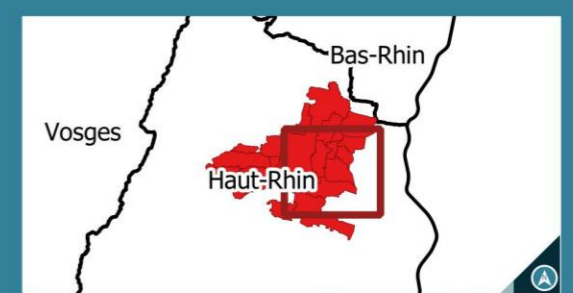
PDM de Colmar - Milieu naturel

Effets sur la trame verte et bleue



Légende

-  Périmètre de Colmar Agglomération
-  Communes de Colmar Agglomération
-  Cours d'eau ou canal
-  Corridors écologiques aquatiques
-  Corridors écologiques terrestres
-  Réservoirs de biodiversité

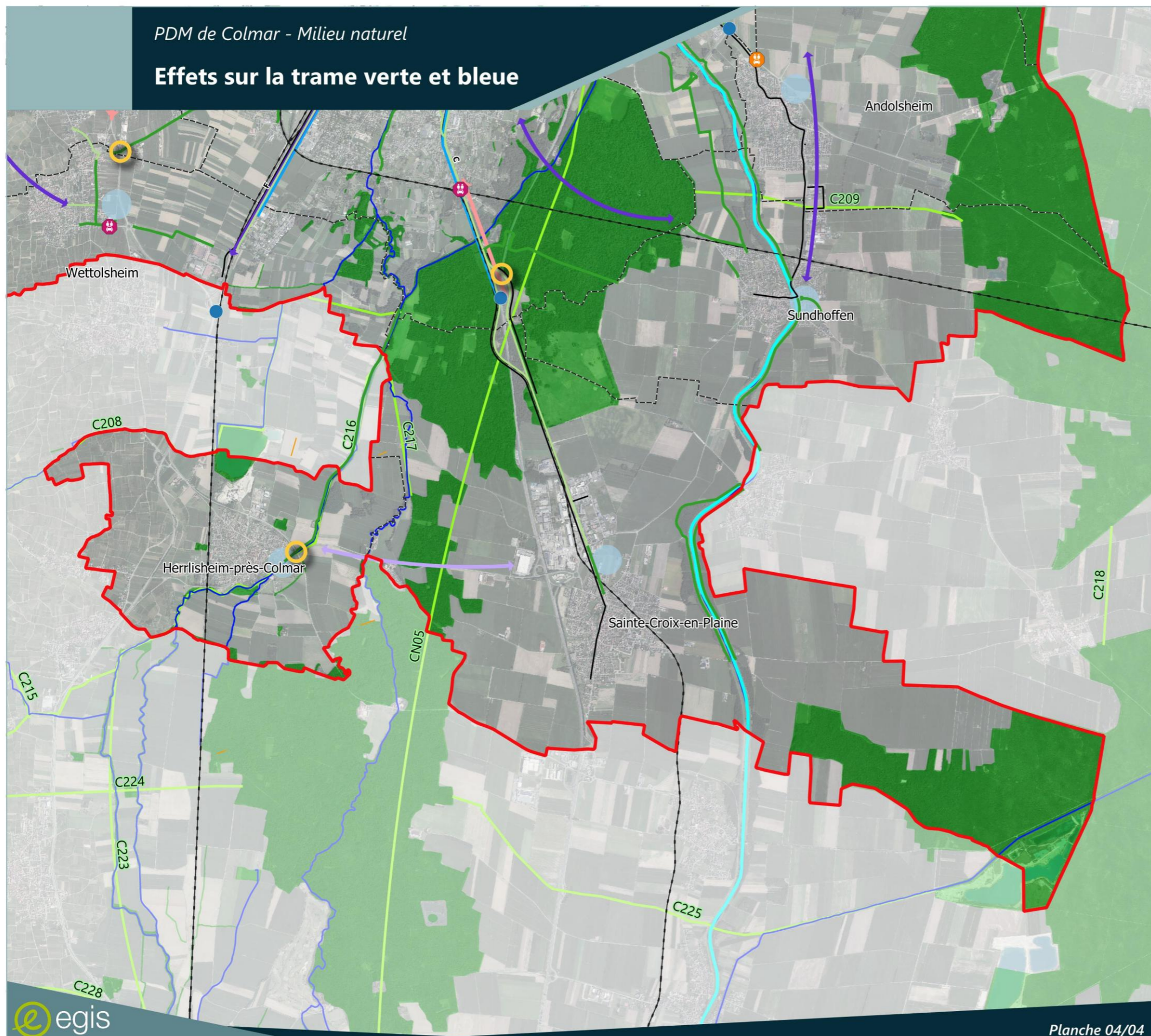


Date: 21/10/2021 Sources: IGN, SRADDET
Fond de plan: IGN




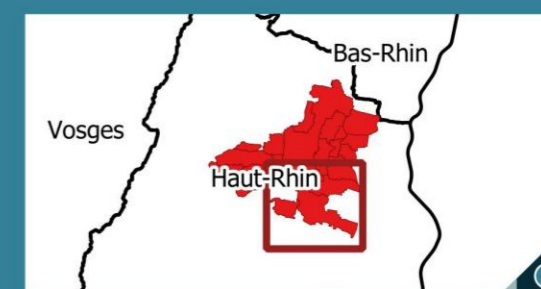
PDM de Colmar - Milieu naturel

Effets sur la trame verte et bleue



Légende

-  Périmètre de Colmar Agglomération
-  Communes de Colmar Agglomération
-  Cours d'eau ou canal
-  Corridors écologiques aquatiques
-  Corridors écologiques terrestres
-  Réservoirs de biodiversité



Date: 21/10/2021 Sources: IGN, SRADET
Fond de plan: IGN



La compatibilité du projet de PDM de Colmar Agglomération avec les éléments de trame verte et bleue du SRADDET Grand Est modifié, approuvé en mars 2026, a été vérifiée.

Le SRADDET Grand Est 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 précisent la manière de mettre en œuvre ces objectifs par les documents et acteurs ciblés par le SRADDET.

Le SRADDET Grand Est fixe notamment des objectifs et règles visant :

- la préservation et la restauration des continuités écologiques (TVB),
- la limitation de la fragmentation des milieux naturels,
- la sobriété foncière et la réduction de l'artificialisation,
- l'intégration de l'adaptation au changement climatique comme fil rouge.

Le PDM de Colmar Agglomération prend en compte les objectifs du SRADDET mis à jour, notamment pour ce qui concerne l'enjeu de trames vertes et bleues, mais aussi les autres objectifs, comme la recherche de la sobriété foncière et de la réduction de l'imperméabilisation, que ce soit dans la rédaction de ses objectifs et dans le plan d'action.

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

○ Incidences du PDM sur les PNA

Les PNA (Plans Nationaux d'Actions) sont présentés au chapitre 4.7.2.4 de l'état initial de l'évaluation environnementale. Pour mémoire, le territoire de Colmar Agglomération est concerné par trois PNA : le PNA Grand Hamster, le PNA Pie-grièche grise et le PNA Sonneur à ventre jaune. Ils font chacun l'objet de la définition de leurs zones de présence (avec hiérarchisation sur 2 ou 3 niveaux selon les espèces) qui permettent de mettre en évidence les zones prioritaires pour la conservation de ces espèces et l'application des mesures proposées par les PNA.

Comme indiqué au chapitre 7.6, 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) engendrant ainsi moins d'imperméabilisation.

Toutefois, pour chaque projet ou aménagement envisagé, une analyse préalable sera systématiquement réalisée afin d'identifier les enjeux tant floristiques que faunistiques, et en particulier les espèces protégées et habitats d'espèces protégées en présence.

Ces enjeux seront pris en compte dans le cadre des études de conception de chacun des projets, selon la démarche ERC précédemment décrite.

En cas d'impact sur des espèces ou habitats d'espèces protégées, les projets solliciteront une dérogation aux interdictions de destruction d'espèces protégées ou d'habitats d'espèces protégées au titre des articles L. 411-1 et 2 du Code de l'Environnement.

○ Compatibilité du PDM avec la charte du Parc naturel régional des Ballons des Vosges

La charte du Parc est un document stratégique d'orientations indiquant des sensibilités patrimoniales (naturelles, culturelles, paysagères) et des enjeux de développement économique durable à prendre en compte dans les projets et la gestion du territoire.

La charte est déclinée en Vocations pour chacun des secteurs figurant sur le plan du Parc, en Orientations ou grands objectifs à atteindre (sur 2012 – 2027) et en Mesures ou la manière d'atteindre les objectifs. A noter qu'une révision de la charte est en cours pour la période 2027 – 2042.

Créé en 1989 à l'initiative des deux régions Grand Est et Bourgogne Franche-Comté, le Parc naturel régional des Ballons des Vosges regroupe 201 communes réparties sur quatre départements : les Vosges, le Haut-Rhin, le Territoire-de-Belfort et la Haute-Saône.

Le territoire de Colmar Agglomération recoupe le périmètre du parc au droit des seules communes de Walbach, Wintzenheim et Wettolsheim.

Les dispositions ci-après s'appliquent donc au droit des communes précitées.

VOCATIONS (axes du projet politique)	ORIENTATIONS (objectifs stratégiques)	MESURES (objectifs opérationnels)	SOUS-MESURES	PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET	
Gouvernance	0 : Développer une gouvernance adaptée : impliquer les acteurs et les partenaires dans la mise en œuvre de la charte	0.1. Adapter le mode de gouvernance du Syndicat mixte		Le PDM n'est pas directement concerné par ces dispositions.	
		0.2. Adapter une gouvernance aux trois grands secteurs du Parc			
		0.3. Mettre en place un dispositif d'évaluation de la charte en continu, collectif et partagé			
Un équilibre homme et nature	ORIENTATION 1 : Conserver la richesse biologique et la diversité des paysages sur l'ensemble du territoire	1.1. Agir pour la biodiversité et favoriser les continuités écologiques	1.1.1. Contribuer à la mise en place des Trames Verte et Bleue	La mise en œuvre des projets du PDM s'effectuera dans le principe de la préservation du patrimoine naturel. Lors de la création de 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 études détaillées de chacun des projets, dans le respect des objectifs et des orientations du PNR quand le périmètre de celui-ci est recoupé.	
			1.1.2. Gérer de manière exemplaire les espaces protégés et développer une coordination entre les gestionnaires		
			1.2. Protéger et gérer les paysages pour les maintenir ouverts et diversifiés		1.2.1. Harmoniser les politiques de gestion des paysages
			1.2.2. Contribuer au maintien de paysages ouverts et diversifiés		1.2.3. Améliorer l'image du territoire labellisé Parc
			1.2.3. Améliorer l'image du territoire labellisé Parc		
	ORIENTATION 2 : Généraliser des démarches globales d'aménagement économes de l'espace et des ressources	2.1. Favoriser la vitalité et économiser l'espace par un urbanisme durable	2.1.1. Rendre les documents d'urbanisme cohérents avec les enjeux de la charte	Le PDM n'est pas directement concerné par ces dispositions. Toutefois, le PDM participe à la mise en place d'une ville durable, notamment par un meilleur partage de l'espace public et des aménagements adaptés, et en redéfinissant les usages de la voiture. Le PDM a pour ambition d'améliorer le cadre de vie en réduisant les nuisances, en améliorant la sécurité routière, en réaménageant certaines voies.	
			2.1.2. Appliquer la démarche d'urbanisme durable		
			2.1.3. Garder une longueur d'avance en matière d'urbanisme		
		2.2. Économiser l'énergie et développer les énergies renouvelables	2.2.1. Économiser l'énergie dans les bâtiments	Le PDM prévoit des bornes de recharge électriques, ce qui favorisera le développement de l'usage des voitures électriques. Le PDM n'a pas pour objet l'économie d'énergie au sein des bâtiments.	
			2.2.2. Développer les énergies renouvelables		
2.2.3. Mettre en cohérence et généraliser des actions territorialisées en faveur du climat	Le PDM a pour objectif de favoriser les mobilités moins émissives (transports 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. A noter que plusieurs actions du PDM visent 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).				

VOCATIONS (axes du projet politique)	ORIENTATIONS (objectifs stratégiques)	MESURES (objectifs opérationnels)	SOUS-MESURES	PRISE EN COMPTE DANS LE PROJET
		2.3. Organiser les mobilités pour s'adapter au changement climatique	2.3.1. Organiser les principaux flux routiers à l'échelle du Parc 2.3.2. Renforcer et améliorer l'offre de transports collectifs 2.3.3. Agir pour la qualité des aménagements de voies et de la gestion des infrastructures	Le PDM s'inscrit pleinement dans cet objectif. En effet rappelons que les leviers ont les objectifs suivants : <ul style="list-style-type: none"> ■ 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)
Une économie relocalisée	ORIENTATION 3 : Asseoir la valorisation économique sur les ressources locales et la demande de proximité	3.1. Encourager la qualité environnementale des entreprises par des démarches collectives		Le PDM participe à cet objectif, notamment au travers de l'action 23 suivante : Accompagner les entreprises et administrations dans leurs démarches de Plan de Mobilité d'Administration et Plan de Mobilité d'Entreprise.
		3.2. Dynamiser les filières locales en valorisant durablement les ressources naturelles du Parc	3.2.1. Promouvoir et soutenir une agriculture durable de qualité	Le PDM n'est pas concerné par ces dispositions.
			3.2.2. Soutenir une sylviculture proche de la nature et valoriser localement les bois	
			3.2.3. Accompagner le développement de la filière éco-construction	
		3.3. Mieux accueillir les visiteurs du territoire et promouvoir une image « Ballons des Vosges »	3.3.1. Organiser les fréquentations et l'accueil	Le PDM n'est pas concerné par ces dispositions.
			3.3.2. Organiser les activités de sports et de loisirs dans les espaces naturels	
Des habitants enracinés dans le territoire et solidaires	ORIENTATION 4 : Renforcer le sentiment d'appartenance au territoire	4.1. Améliorer et mutualiser la connaissance des patrimoines et des enjeux du territoire		Le PDM n'a pas pour objet d'augmenter la connaissance du patrimoine des territoires.
		4.2. Informer, sensibiliser et éduquer pour faire évoluer les comportements	4.2.1. Donner aux décideurs et gestionnaires les clefs pour agir	Le PDM n'est pas directement concerné par ces dispositions.
			4.2.2. Renforcer l'éducation et la responsabilité des jeunes générations	Toutefois, le PDM prévoit de promouvoir le développement d'actions en matière d'éducation à la mobilité durable (action 10)
			4.2.3. Informer et sensibiliser les habitants et les visiteurs du Parc	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.
			4.2.4. Inscrire le Syndicat mixte du Parc dans une démarche d'éco-responsabilité	
		4.3. Renforcer les échanges, l'ouverture aux autres et contribuer à la diversité culturelle	4.3.1. Renforcer les liens de solidarité	Le PDM n'est pas concerné par cette disposition.
			4.3.2. Favoriser la diversité culturelle	
			4.3.3. Favoriser la coopération interrégionale, transfrontalière et internationale	
4.4. Communiquer pour mieux faire connaître le Parc		Le PDM n'est pas concerné par cette disposition.		

>> Le PDM est cohérent avec les orientations de gestion du Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges.

3.2.2. Les sites Natura 2000

L'Ae n'a pas de remarque sur ce point.

3.2.3. La ressource en eau



Recommandation page 18/19 : L'Ae recommande d'inscrire dans le PDM, un rappel du principe général et prioritaire d'évitement des milieux sensibles pour la ressource en eau potable avant de prévoir des mesures de réduction voire de compensation.

Les impacts et mesures sur la ressource en eau sont présentés au chapitre 7.7. de l'évaluation environnementale.

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

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

3.2.4. Lutte contre les nuisances sonores



Recommandation page 18/19 : L'Ae recommande de préciser les mesures à mettre en œuvre dans le PDM pour lutter contre les nuisances sonores des infrastructures existantes, et le cas échéant pour limiter le développement de nouvelles infrastructures

Sur la réduction des nuisances sonores existantes :

Concernant la réduction des nuisances sonores existantes, il convient d'indiquer :

- la trajectoire bus qui vise à remplacer à compter de 2032 les bus actuels roulant au GNV par des bus électriques,
- et l'existence du mur anti-bruit sur l'A35 au niveau de Houssen (travaux finalisés en 2022).

Sur les projets d'infrastructures nouvelles :

Les projets de transports nouveaux concernés directement sur le territoire de Colmar Agglomération sont les suivants :

- la réouverture de la ligne ferroviaire Colmar/Breisach (et au-delà jusqu'à Fribourg-en-Brigau) : à ce jour, aucune date précise de réouverture n'est arrêtée pour cette ligne. Les acteurs du projet évoquent désormais un objectif "à l'horizon 2030", sans calendrier opérationnel validé ;
- le Transport à Haut Niveau de Service (THNS) : liaison par bus rapide entre Colmar et Breisach am Rhein.

Par ailleurs, le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) Mulhouse-Bâle peut avoir une influence indirecte sur le territoire de Colmar Agglomération. Le territoire associé à ce projet couvre un vaste périmètre à l'échelle du Sud Alsace, autour de Mulhouse, jusqu'à Saint-Louis et Bâle, en intégrant les bassins de vie du Sundgau, du Rhin et des vallées vosgiennes.

Les autres projets d'infrastructures sont des aménagements en place.

Les PPBE (Plans de prévention du bruit dans l'environnement) :

Les PPBE ont pour objet l'identification, le traitement et la résorption des nuisances sonores des infrastructures de transport. 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.

Pour rappel, au chapitre 4.4.3 de l'état initial de l'évaluation environnementale, les différents PPBE concernant le territoire de Colmar Agglomération et les actions visées par ces plans sont présentés. Il s'agit :

- du PPBE 2024-2029 (4^{ème} échéance) du réseau routier communal de Colmar, approuvé en Conseil Municipal le 24 juin 2024 ;
- du PPBE 2024-2029 de la Collectivité Européenne d'Alsace (CeA) approuvé le 30 juin 2025 ;
- du PPBE 202-2029 de l'Etat dans le Haut-Rhin, approuvé le 27 juin 2024 ;
- et enfin du Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Colmar-Houssen.

(Les paragraphes ci-dessous tiennent compte du retour de la DDT68/STRS du 14/11/2025)

Sur le territoire de Colmar Agglomération, l'infrastructure concernée par le PPBE de l'Etat est la voie ferroviaire de Saint-Hippolyte à Saint-Louis. Les infrastructures concernées par le PPBE de la CeA sont toutes les routes départementales et l'autoroute A35.

Le PPBE communal de Colmar ne concerne que les voies gérées par la Ville.

Le 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.

■ A l'échelle du département :

Les actions prévues au titre du PPBE par l'État prennent les formes suivantes :

- mise à jour du classement sonore ;
- amélioration du volet "bruit" dans les documents d'urbanisme ;
- réfection des chaussées (autoroute concédée) ;
- réfection d'écrans de protection phonique préexistants (niveau national) ;
- renouvellement d'appareils de voie ferroviaire ;
- renouvellement de voie ballaste sur voie ferroviaire ;
- solution de réduction du bruit sur l'infrastructure ferroviaire et sur le matériel roulant.

Les actions prévues au titre du PPBE de la CeA prennent les formes suivantes :

- maîtrise du trafic (restriction d'accès à certains types de véhicules, intégration des mobilités douces et alternatives dans les projets d'aménagements, création d'itinéraires cyclables et des aires de covoiturage) ;
- réduction réglementaire de la vitesse ;
- aménagements ponctuels de voirie ;
- maintenance régulière des voiries ;
- projet de contournement d'agglomération ;
- réalisation de buttes de terres, écrans anti-bruit pour limiter la propagation du bruit entre la route et les bâtiments.

■ A l'échelle de Colmar

Les actions prévues au titre du PPBE de Colmar 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.

3.2.5. Les risques technologiques et naturels



Recommandation page 19/19 : L'Ae recommande d'inscrire dans le PDM, un rappel de ce principe général et prioritaire d'évitement des secteurs à risque, quels qu'il soient, avant de prévoir des mesures de réduction voire de compensation

De même que pour les autres thématiques, l'évitement sera prioritairement recherché. Cette mesure sera inscrite explicitement au PDM.

Cette démarche sera également conduite dans le cadre des études relatives à chaque projet concerné, en particulier lors de la réalisation des études d'impact et des dossiers réglementaires des opérations individuelles.

La prise en compte des différents risques dans la conception des aménagements, avec en particulier :

- en zone inondable un principe de non-aggravation du risque,
- lors de franchissement de cours d'eau / passerelle : le maintien de l'écoulement des eaux (amont / aval), la transparence hydraulique de l'ouvrage,
- et enfin, en cas d'incidence résiduelle, la mise en œuvre de mesures de compensation hydraulique,

interviendra après recherche de l'évitement des zones à risques potentiels, conformément à la séquence "éviter, réduire, compenser" (ERC).

C. LE PLAN DE MOBILITE 2026 – 2036, FICHES ACTIONS MODIFIEES