



# PLAN DE MOBILITE DE COLMAR AGGLOMERATION 2026/2036



Source : Colmar Agglomération

Arrêt au Conseil Communautaire du 12 juin 2025

# SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>2</b>
<b>1. LE PLAN DE MOBILITÉ DÉMARCHE ET AMBITIONS.....</b>	<b>5</b>
Une Politique de Mobilité en Évolution .....	6
Cadre légal et réglementaire du Plan de Mobilité de Colmar Agglomération.....	8
Qu'est-ce que le plan de mobilité ? .....	12
Bilan du PDU 2012 - 2021.....	13
<b>2. ÉTAT DES LIEUX SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC .....</b>	<b>15</b>
Dynamiques territoriales et mobilité au sein de Colmar Agglomération .....	16
<b>Motorisation et mobilité .....</b>	<b>16</b>
<b>Mobilité Quotidienne à Colmar : Enjeux et Tendances .....</b>	<b>19</b>
État des lieux des infrastructures de transport et des pratiques de mobilité .....	21
<b>Structure et fonctionnement du réseau viaire.....</b>	<b>21</b>
<b>Organisation du réseau de transports collectifs.....</b>	<b>24</b>
<b>Modes actifs : analyse du maillage, des usages et du potentiel de développement.</b>	<b>27</b>
<b>Le stationnement : un levier important pour le report modal .....</b>	<b>30</b>
<b>Logistique urbaine et organisation des flux de marchandises.....</b>	<b>32</b>
<b>3. AXES STRATEGIQUES ENJEUX ET ORIENTATIONS.....</b>	<b>33</b>
Enjeux et orientations issus du diagnostic .....	34
L'Ambition du Plan de Mobilité .....	35
Les 7 leviers .....	36
<b>4 leviers principaux .....</b>	<b>36</b>

3 leviers secondaires .....	37
<b>4. LE PLAN D' ACTIONS DU PDM .....</b>	<b>45</b>
<b>5. LES DISPOSITIONS DU PLAN DE MOBILITE .....</b>	<b>108</b>
Évaluation financière du plan de mobilité.....	109
Suivi et évaluation du plan de mobilité .....	114

## Mot d'introduction – Plan de mobilité



Autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire, Colmar Agglomération s'investit dans le déploiement d'une ambition durable, au service de ses habitants et de ses usagers. Dans cette optique, nous avons élaboré un plan d'actions visant à répondre, d'ici 2036, aux besoins en mobilité dans un contexte de défis environnementaux et climatiques de plus en plus prégnants.

Développer et encourager les modes de déplacement doux, réfléchir les aménagements autrement en partageant l'espace public entre tous ses usagers de manière apaisée et inclusive : ces objectifs nous guident pour construire l'Agglomération de demain en matière de mobilité.

Cette nouvelle feuille de route s'inscrit pleinement dans les orientations de notre Plan climat air énergie territorial adopté en 2023.

Elle a été élaborée en concertation avec de nombreux acteurs du territoire : communes membres de Colmar Agglomération, collectivités du bassin de vie, Collectivité européenne d'Alsace, Région Grand Est, services de l'État, associations...

L'identification collective de la diversité des enjeux et des besoins en matière de mobilités a été le point de départ de notre réflexion, de laquelle a découlé la définition d'un plan d'actions destiné à améliorer le quotidien des habitants et des usagers. Notre plan de mobilité s'organise autour de 7 leviers, déclinés en 32 actions concrètes : encourager l'usage des modes actifs comme la marche et le vélo, avec le développement de voies dédiées et l'amélioration des interconnexions ; apaiser, sécuriser et fluidifier les déplacements avec des aménagements intégrant un partage multimodal de la voirie ; encourager les modes de transport partagés, avec un réseau de bus à l'offre significativement renforcée depuis septembre 2024, et à l'usage facilité par la refonte de la billettique intervenue en juin 2025, mais aussi avec le covoiturage et les réflexions sur l'autopartage et les parkings-relais ; enfin, associer tous les acteurs à cette démarche d'intérêt général, en accompagnant les entreprises et les administrations dans la définition de leurs plans de mobilité.

Avec ce plan de mobilité, Colmar Agglomération se projette résolument vers un avenir apaisé, respectueux de l'environnement et bénéfique pour la vie quotidienne de tous les habitants et usagers du territoire.

Eric STRAUMANN

Président de Colmar Agglomération

# 1. LE PLAN DE MOBILITÉ DÉMARCHE ET AMBITIONS



Source image : Colmar Agglomération

# Une Politique de Mobilité en Évolution



Source Office de tourisme de Colmar

En juillet 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 Wickerschwih.

Une évaluation à mi-parcours de ce PDU a été réalisé début 2018, près de cinq ans après son adoption. Ce PDU arrivant à son terme et dans une logique de continuité, un nouveau Plan de Mobilité (PDM) a été lancé en juin 2021. Ce présent document, constitue l'aboutissement de cette démarche. Il s'inscrit dans le cadre

réglementaire défini par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (loi LAURE), applicable aux agglomérations de plus de 100 000 habitants

Le PDM est un document en lien avec l'ensemble des documents de planification et doit être compatible avec divers documents de planification comme le PLU, le SCOT, et le PCAET.

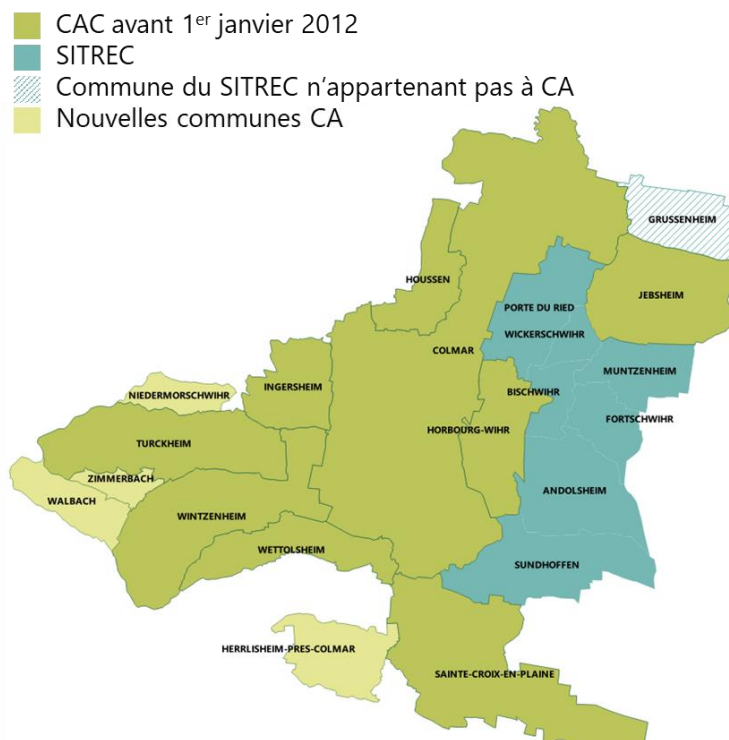


Figure 1 : Évolution du territoire de Colmar Agglomération (source : Colmar Agglomération)



Source : [aft-dev.com/actualites/evolution-mobilite](http://aft-dev.com/actualites/evolution-mobilite)

Conformément au code des transports définissant le contenu des Plans de Mobilité, **le présent Plan de Mobilité traitera de l'ensemble des thématiques suivantes :**

- Diminution du trafic automobile,
- Développement des moyens alternatifs à l'automobile (usages partagés des véhicules, transports en commun, marche à pied et vélos),
- Amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération,
- Organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs de stationnement (réglementation, tarification, P+R, aire de covoiturage, autopartage),
- Organisation du transport et de la livraison des marchandises (maintenir les activités commerciales et artisanales)
- Développement du management de la mobilité
- Déploiement de bornes de recharge pour favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables,
- Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements,
- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements,
- Renforcement de la cohésion sociale et urbaine (accès aux réseaux de transports publics pour les Personnes à Mobilité Réduite),
- 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.

## Cadre légal et réglementaire du Plan de Mobilité de Colmar Agglomération



### Les éléments ci-dessous retracent les grands faits ayant abouti à l'élaboration du Plan de Mobilité :

Le concept de PDU a été initié par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) en 1982, renforcé par la loi LAURE en 1996 et la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) en 2000. Ces lois ont introduit des objectifs tels que la diminution du trafic automobile, le développement des transports collectifs et des modes doux, et l'organisation du stationnement. La Loi LOM de 2019 a transformé le PDU en PDM, intégrant des volets relatifs aux modes actifs, à la logistique et à la mobilité électrique.

- > **Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) 1982 :** introduit le concept de plan de déplacements urbains. L'article 28 formalise les préoccupations liées aux déplacements dans les périmètres urbains, définissant les principes d'organisation des transports, de la circulation et du stationnement.
- > **Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) et Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) :** la loi LAURE rend obligatoire les Plans de Déplacements Urbains (PDU) pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Et la loi SRU (2000) modifie les thèmes obligatoires des PDU, incluant la sécurité des déplacements, la réduction du trafic automobile, le développement des transports collectifs et non polluants, l'organisation du stationnement, et l'encouragement des entreprises à élaborer des plans de mobilité. Elle renforce également la cohérence entre les politiques urbaines et de



- > **La concertation du PDM renforcée**, les gestionnaires d'infrastructures de transport deviennent personnes publiques associées à l'élaboration du plan, entérinant ainsi une pratique déjà répandue. Le plan doit également être soumis pour avis aux AOM limitrophes afin d'améliorer la collaboration au-delà du ressort territorial. Ceci s'inscrit dans la même logique que la création du bassin de mobilité et du contrat opérationnel de mobilité.
- > **Une nouvelle relation juridique pour mieux intégrer la dimension climat, air et énergie**, la LOM réaffirme le rôle du PDM dans l'atteinte des objectifs de réduction de gaz à effets de serre, et de s'inscrire aux engagements de la France en matière de lutte contre le réchauffement climatique. Dans cet esprit, la loi crée une relation entre le PDM et le plan climat, air, énergie territorial (PCAET).
- > **Trois thématiques mises en avant :**
  - Les modes actifs, avec un volet obligatoire sur la continuité et la sécurité des itinéraires cyclables et piétons.
  - La logistique urbaine, avec un schéma volontaire de desserte fluviale ou ferroviaire afin de préserver les infrastructures et garantir la capacité future à agir et à développer l'intermodalité (Art. L. 1214-2-2 du Code des transports).
  - La mobilité électrique, avec la possibilité d'intégrer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules électriques
- > **Plus de réactivité pour les mesures relatives à la circulation et au stationnement**

**Le Plan de Mobilité devient obligatoire pour les AOM qui contiennent ou recoupent des agglomérations de plus de 100 000 habitants.**



*Trace-Colmar.fr*



Source : [ecologie.gouv.fr](https://ecologie.gouv.fr)

- > 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 verdir 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,

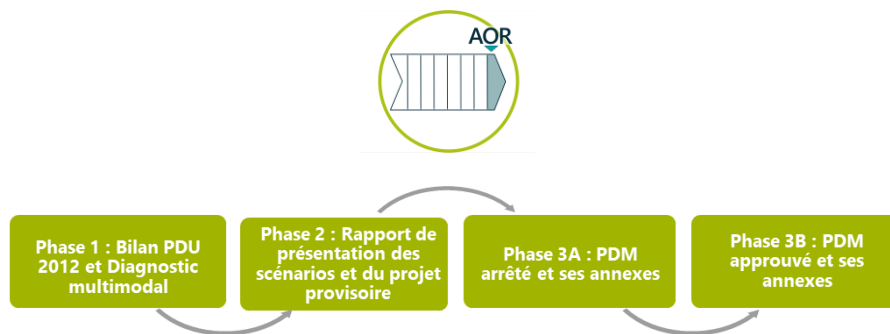
La loi "Climat et résilience" a inscrit également **la lutte contre l'artificialisation des sols** dans les grands objectifs de l'urbanisme avec le principe du Zéro Artificialisation Net (ZAN) d'ici 2050. L'article L. 101-2-1 du code de l'urbanisme en précise les leviers dont celui de la renaturation des sols artificialisés avec cette définition : "La renaturation d'un sol, ou désartificialisation, consiste en des actions ou des opérations de restauration ou d'amélioration de la fonctionnalité d'un sol, ayant pour effet de transformer un sol artificialisé en un sol non artificialisé".

## Qu'est-ce que le plan de mobilité ?

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.

### ■ Les étapes de l'élaboration du Plan De Mobilité

La réalisation de ce Plan de Mobilité a été divisé en quatre temps. Une première phase de bilan du PDU et de diagnostic multimodal du territoire permettant de réaliser un état des lieux de la mobilité à l'échelle de l'agglomération. La phase suivante constituait la proposition et l'analyse de scénarios pour déterminer un projet provisoire. La 3ème phase a permis de détailler et de hiérarchiser les actions. La dernière phase est l'approbation du PDM suite aux concertations menées par l'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 représentants 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 est 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 scénarios 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.

## Bilan du PDU 2012 - 2021

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 2012-2020 a été approuvé il y a 9 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. Celle-ci répertoriait les actions réalisées et/ou ayant atteint leur objectifs, les actions en cours de réalisation ainsi que les actions à réaliser. Le PDM reprend ainsi l'état d'avancement évalué en 2018 et réalise le bilan final du PDU pour identifier la situation de référence.

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

L'état d'avancement du PDU a été évalué à partir du bilan à mi-parcours de 2018, des observations faites, analyse du recueil de données et à la suite des entretiens et ateliers réalisés. Ce bilan final fait état de la mise en œuvre des actions listées dans le PDU. Le tableau ci-contre reprend l'ensemble des axes et actions ainsi que leur niveau d'avancement jugé à 2021.

### 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

plus jugées comme réalisées. De nombreuses actions sont toujours en cours de développement et d'amélioration.



Figure 2 : Notation par axe

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.	■

Tableau 1 : Niveau d'avancement des actions listées dans le PDU

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

### Les actions non réalisées, axes à enjeux ?

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

La mise en place d'un système de vélo partagé (action n°14) n'a pas été réalisée.

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

Le bilan complet regroupant l'ensemble des actions et leur analyse sont disponibles en annexe.

### 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. Cela a rendu l'évaluation difficile et peu concluante.

## 2. ÉTAT DES LIEUX SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

Source : Magazine de la ville de  
Colmar - 292 Fév. 2024 P. 12

# Dynamiques territoriales et mobilité au sein de Colmar Agglomération

## Quelques Chiffres de la dynamique démographique

- **Population** : 116 521 habitants (2022)
- **Croissance démographique** : +3% depuis 2018
- **Densité de population** : 465 habitants par km<sup>2</sup> (2021)  
niveau national : 106,5 habitants/km  
niveau régional : 96,8 habitants/km
- **Nombre de communes** : 20

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. Cette organisation spatiale favorise le 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.

Par ailleurs, 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.

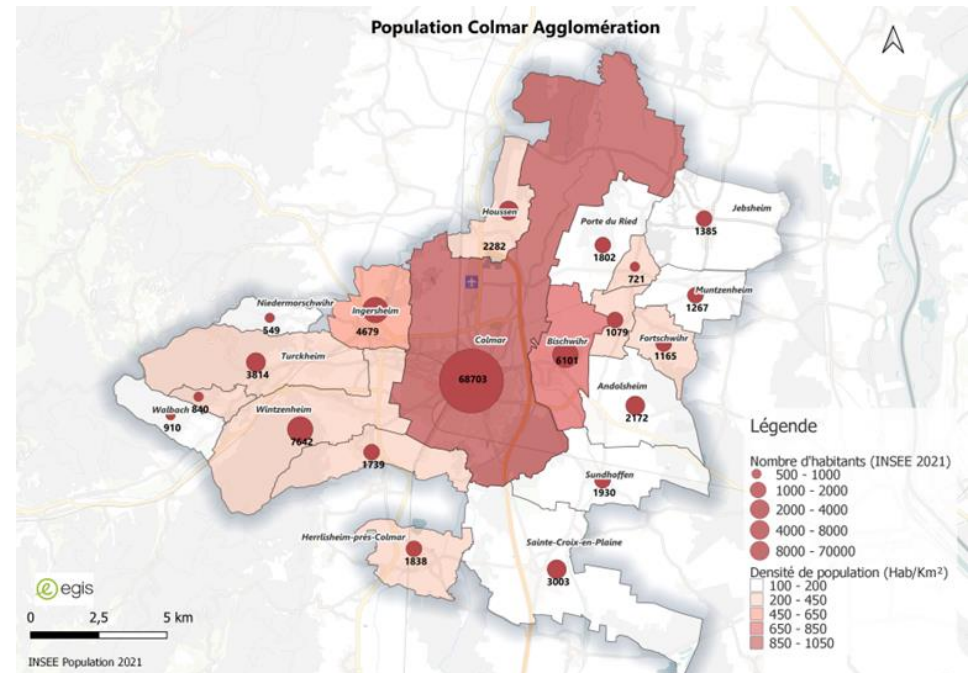


Figure 3 : Population de Colmar Agglomération Insee 2021

## Motorisation et mobilité

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.



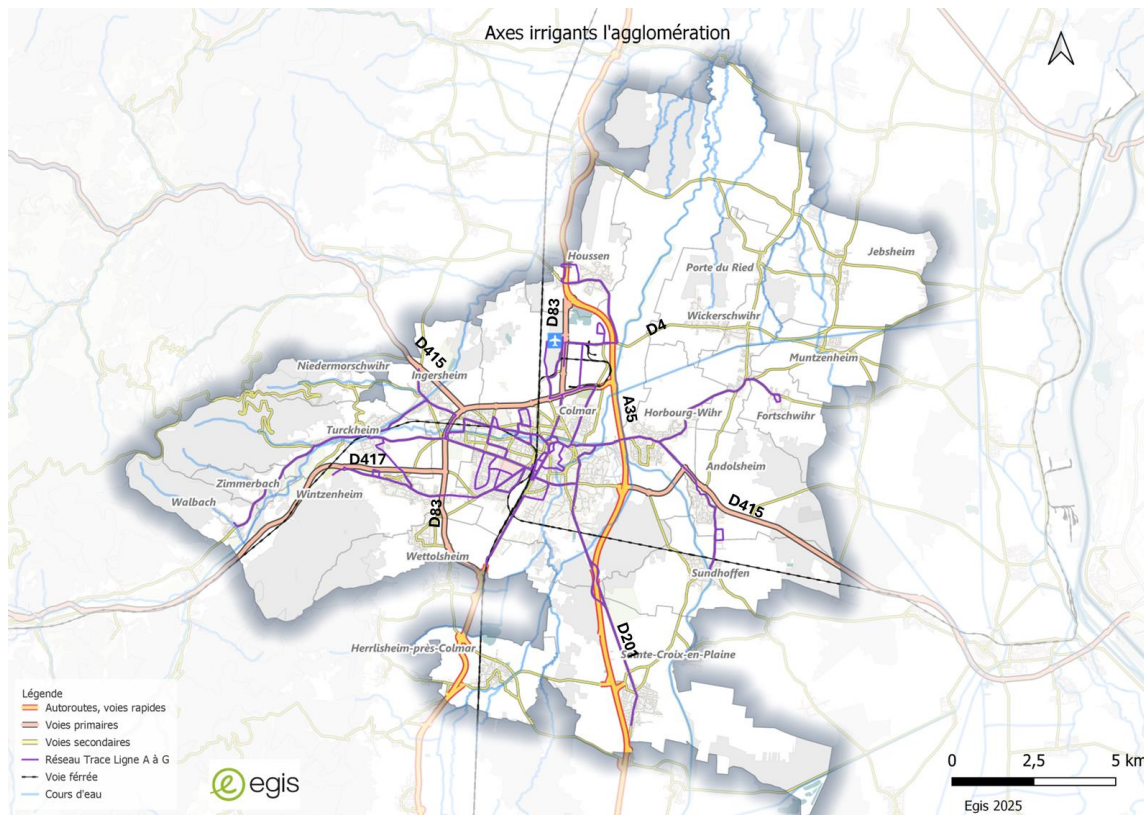


Figure 6 : Axes irrigant l'agglomération

## Une situation stratégique 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-Brigau en Allemagne, Bâle en Suisse et plusieurs vallées vosgiennes. Il combine des espaces urbains, périurbains et ruraux, avec des contrastes géographiques entre la plaine à l'est et le piémont viticole vallonné à l'ouest. Il est structuré par des barrières naturelles (cours d'eau) et artificielles (voies ferrées, axes routiers).

Le territoire bénéficie donc d'une position stratégique, 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

Cette configuration est renforcée par un réseau de transports en communs 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 régulières, un service à la demande, une navette centre-ville et des solutions pour les personnes à mobilité réduite.

## Mobilité Quotidienne à Colmar : Enjeux et Tendances

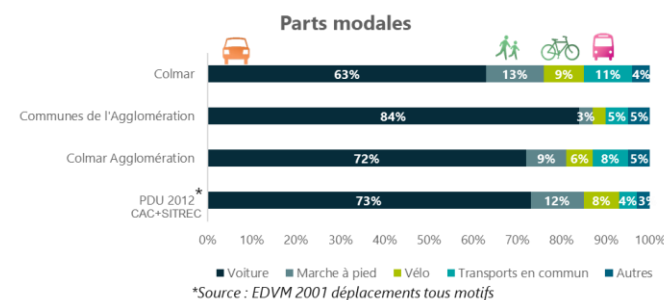
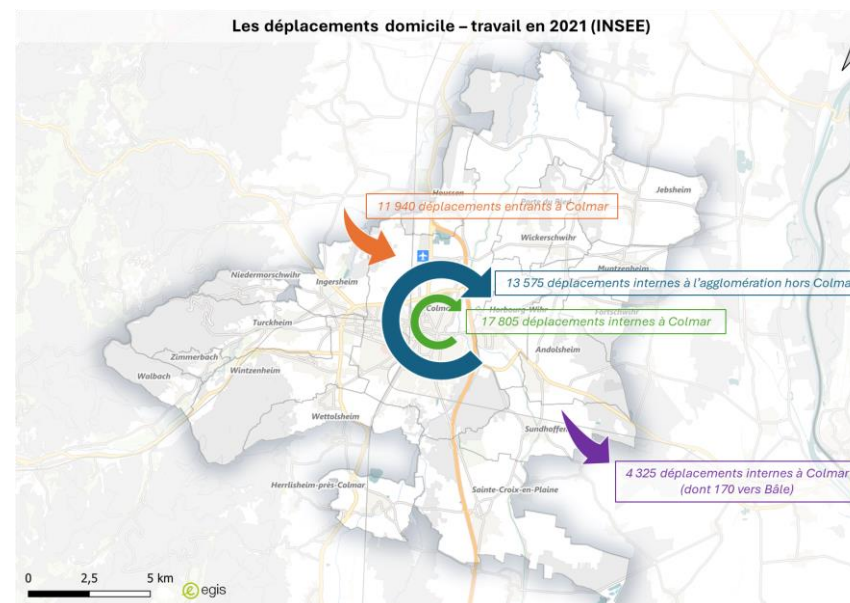
Les déplacements domicile-travail représentent plus de 47 000 déplacements par jour sur l'agglomération. La majorité de ces flux (91 %) sont internes ou dirigés vers l'agglomération, notamment vers Colmar, où 37 % des actifs résident et travaillent. On peut aussi noter une très forte interaction entre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

Les navettes domicile-étude représentent 21 580 déplacements quotidiens. Colmar concentre la majorité des flux en raison de la présence de nombreux établissements scolaires (écoles, collèges, lycées) hormis pour l'enseignement supérieur où Strasbourg et Mulhouse concentrent l'essentiel des déplacements étudiants,

Concernant les pratiques de mobilité, la voiture reste largement majoritaire pour les trajets domicile-travail (72 %), au-dessus de la moyenne nationale. La marche et les transports en commun représentent environ 8,5 % chacun. Les communes hors Colmar utilisent moins les modes alternatifs. Depuis 2006, les parts modales sont restées stables, bien que l'usage de la voiture ait légèrement augmenté.



## Synthèse

Le territoire de Colmar Agglomération se caractérise par une forte densité par rapport à la moyenne régionale, avec 86 % de la population répartie dans huit communes de plus de 2 000 habitants, organisées autour du pôle central de Colmar.

Le territoire connaît un développement croissant de la périurbanisation, tandis que les services et les emplois restent largement centralisés dans le cœur urbain.

Les flux domicile-travail se font majoritairement à l'intérieur de l'agglomération 65 %, avec une prédominance de l'usage de la voiture individuelle. Cette dépendance à l'automobile s'explique en partie par un réseau de transports en commun urbains peu compétitif face à la voiture.

À l'inverse, le réseau TER, notamment sur l'axe Strasbourg–Bâle, offre une alternative crédible. Ces constats appellent à une réorganisation des mobilités, en faveur d'une offre plus cohérente, multimodale et mieux adaptée aux besoins quotidiens des usagers.



*Source stock.adobe.com*

# État des lieux des infrastructures de transport et des pratiques de mobilité

## Structure et fonctionnement du réseau viaire

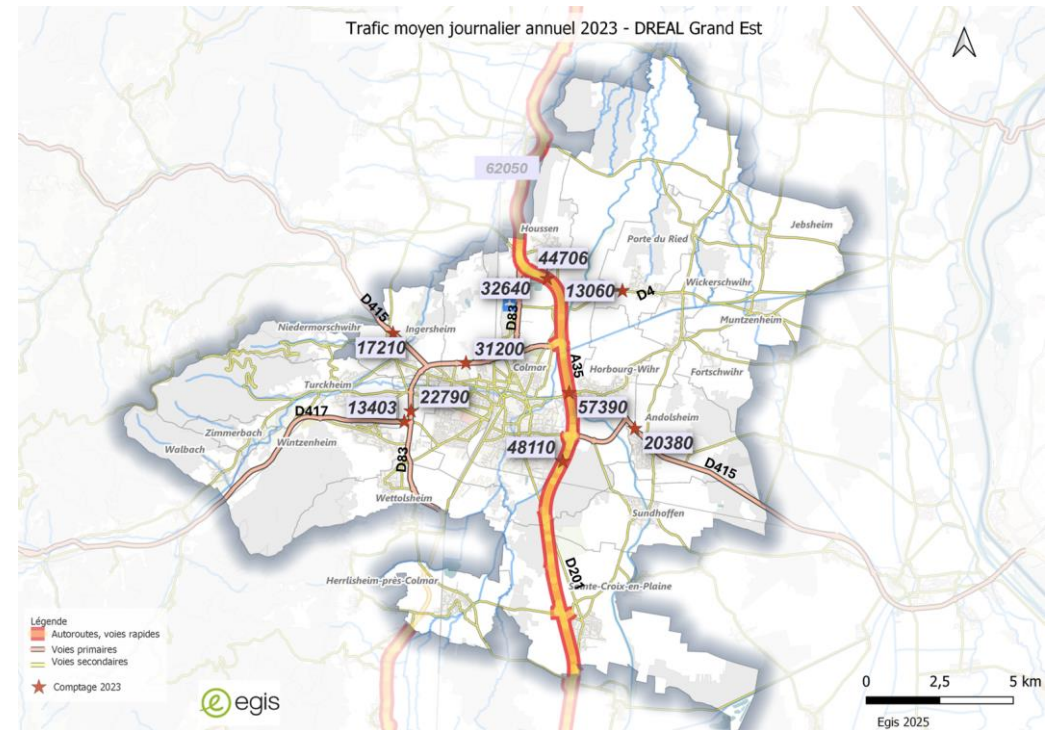
L'organisation viaire du territoire est en étoile autour de Colmar avec des axes majeurs comme la A35 à l'est et la rocade RD83 à l'ouest. Colmar est connectée aux autres communes par des pénétrantes structurantes, souvent en 2x2 voies, qui créent des coupures urbaines.

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



Figure 7 L'échangeur de la Semm (n°25) sur l'autoroute A35 - L'Alsace

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.

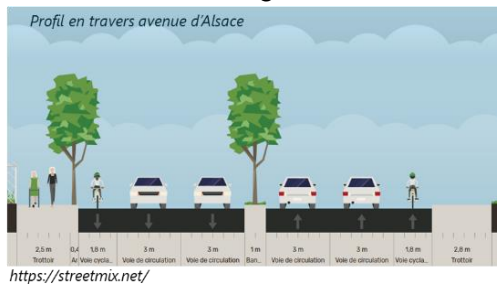


## Partage de la voirie

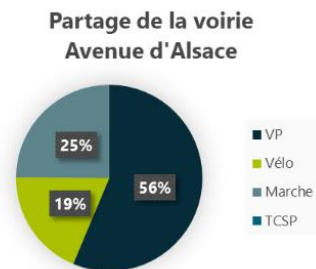
Les voiries en entrée et en traversée des communes sont souvent très larges, plus ou moins dotées d'aménagements cyclables où la circulation des voitures y est aisée. Ce type de profil routier génère un sentiment d'insécurité pour les riverains, piétons et cyclistes, due

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.



Avenue d'Alsace

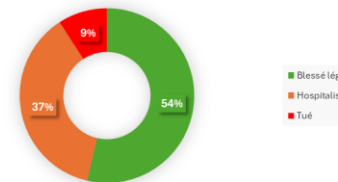


## Accidentologie

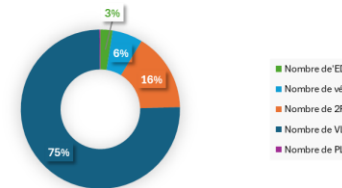
Concernant, l'accidentologie il a été constaté une baisse globale des accidents entre 2014 et 2022, avec une majorité impliquant des véhicules légers. Les accidents mortels sont plus fréquents hors Colmar, et la part de vélos impliqués est plus élevée à Colmar.

### Accidentologie hors Colmar

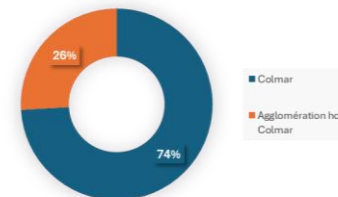
Gravité des accidents entre 2014 et 2022



Véhicules impliqués dans les accidents entre 2014 et 2022

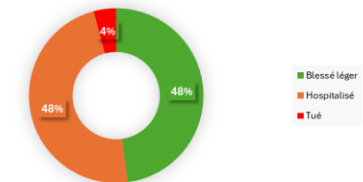


Répartition de l'accidentologie vélo sur l'agglomération entre 2014 et 2022

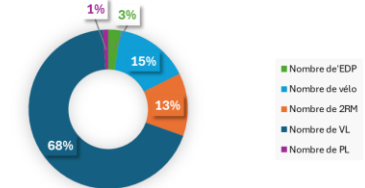


### Accidentologie Colmar

Gravité des accidents entre 2014 et 2022



Véhicules impliqués dans les accidents entre 2014 et 2022



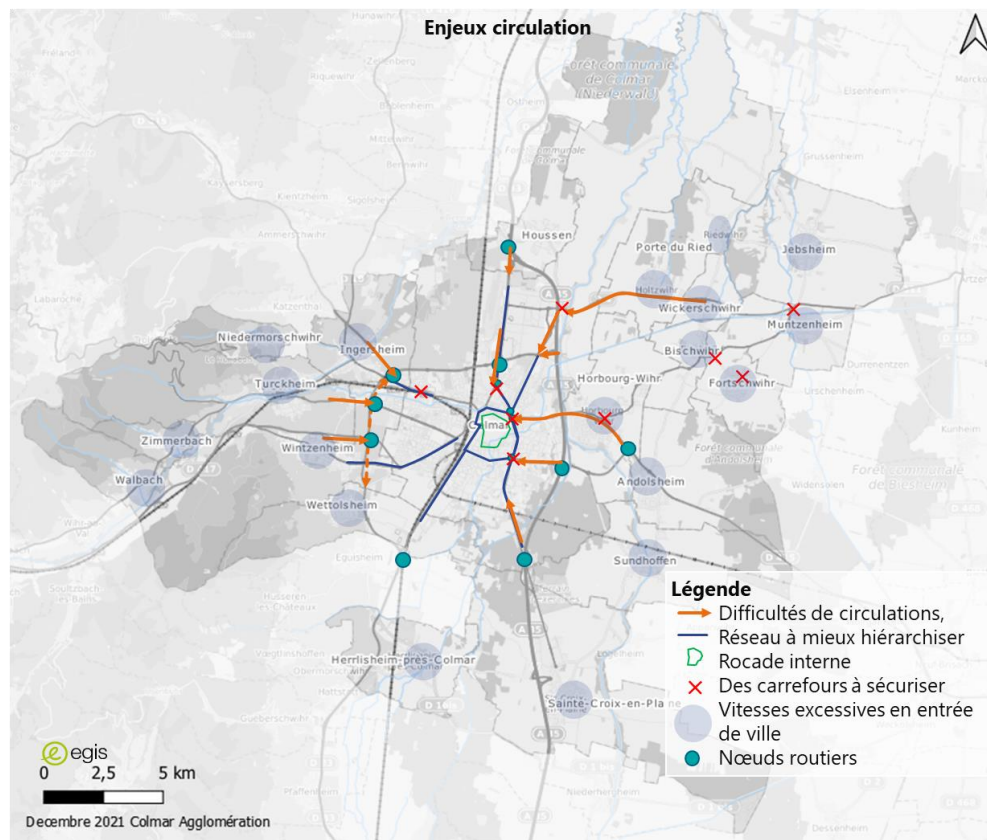
## Synthèse

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.



## Organisation du réseau de transports collectifs

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).

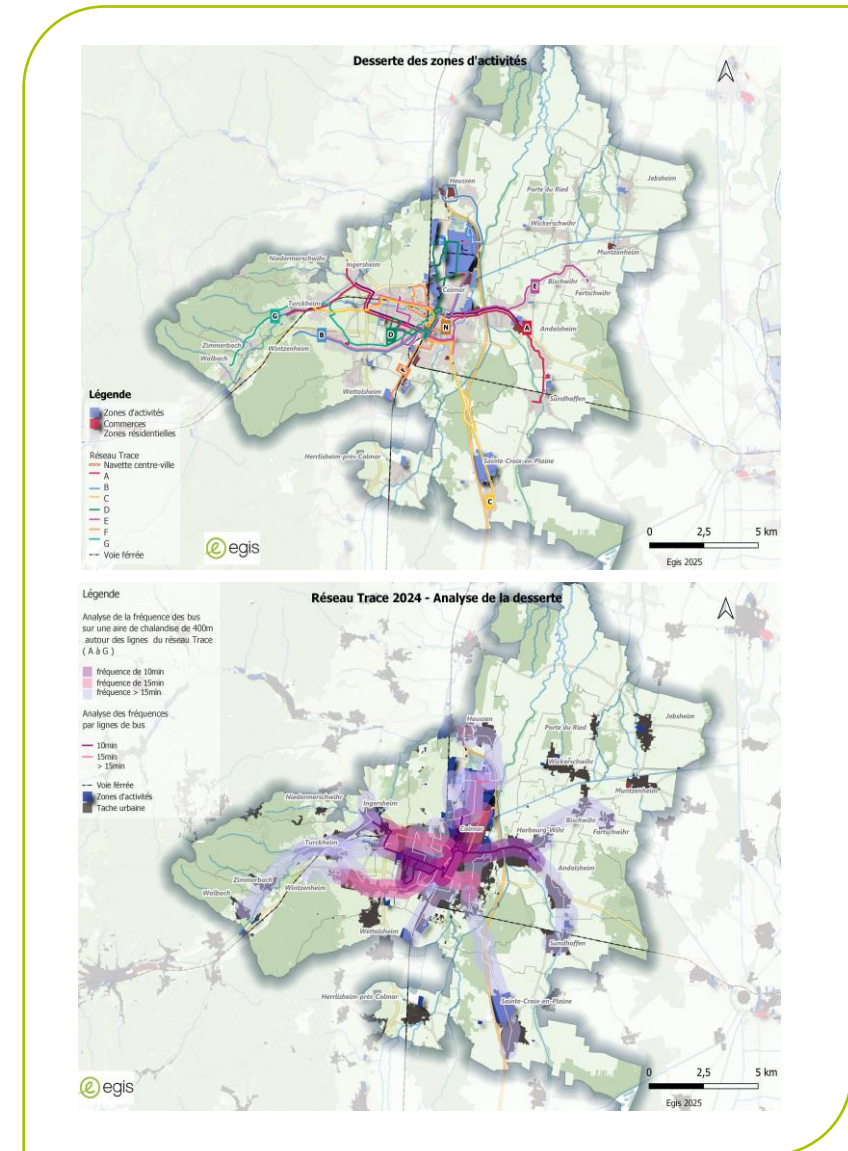
Afin d'améliorer l'attractivité et l'efficacité de ce réseau, une restructuration du réseau Trace a été mise en œuvre en septembre 2024. Cette refonte vise à mieux répondre aux attentes des usagers en proposant des lignes plus fréquentes, une organisation plus lisible et une offre simplifiée.

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...)

### Analyse de la desserte avec le nouveau réseau Trace

Le territoire de Colmar Agglomération se caractérise par une urbanisation relativement diffuse, concentrée à Colmar, les communes de première couronne et autour des centres-bourgs, le reste du territoire est majoritairement occupé par des zones agricoles.

L'analyse croisée de l'occupation du sol et de la fréquence des lignes en heures de pointe met en évidence une hiérarchisation claire de l'accessibilité au réseau Trace :



- **Fréquence de 10 minutes** : Les zones les mieux desservies se situent principalement au centre de Colmar, avec des extensions vers l'est (Horbourg-Wihr) et l'ouest (Ingersheim). Ces secteurs constituent les axes structurants du réseau, connectés aux principaux pôles de transport comme la gare SNCF et le Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) Théâtre.
- **Fréquence de 15 minutes** : Ce niveau de desserte concerne les communes périurbaines proches, telles que Wintzenheim, Turckheim et Ingersheim, situées dans le prolongement des axes majeurs. Il s'avère adapté à une densité d'habitat modérée.
- **Fréquence supérieure à 15 minutes** : Les zones périphériques, comme Sundhoffen, Sainte-Croix-en-Plaine ou Walbach, bénéficient d'une desserte plus limitée, cohérente avec leur moindre densité de population.

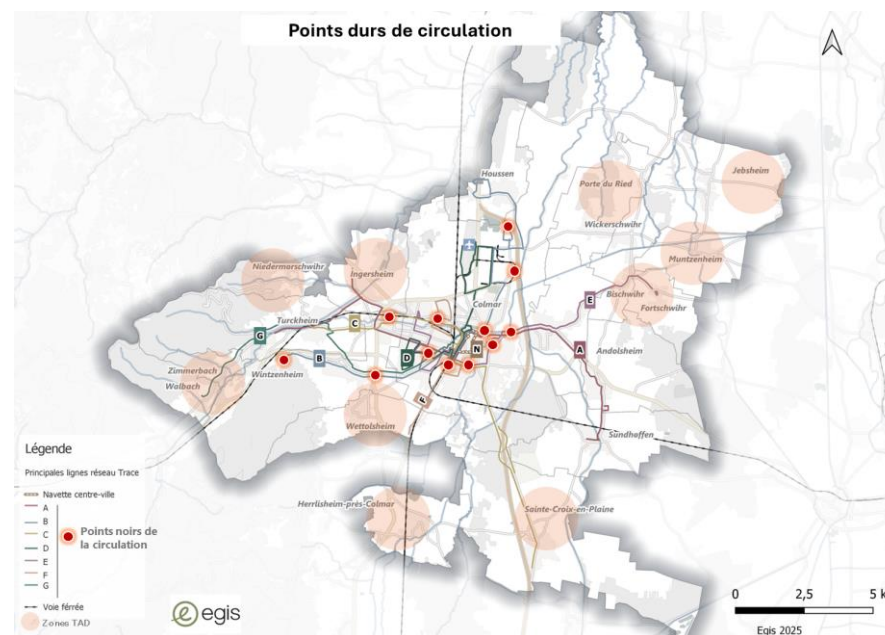
### Une forte concurrence de la voiture par rapport aux transports en commun

Dans les déplacements domicile-travail, selon l'INSEE 2018, la part modale des TC représente seulement 5% depuis les communes de l'agglomération hors Colmar alors que 84% des déplacements se font en voiture particulière. Dans Colmar la part des TC est de 11% et la voiture représente tout de même 36% des déplacements pour motif « travail ». L'attractivité des transports en commun est faible comparée à l'usage de la voiture qui est prépondérante dans l'agglomération.

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.

Par ailleurs, en comparant la compétitivité des transports en commun face à la voiture particulière à travers quelques exemples de trajets, on observe une amélioration des temps de parcours par rapport à l'ancien réseau Trace. Mais la voiture reste, dans la majorité des cas, le mode de transport le plus rapide pour accéder au centre de l'agglomération



## Synthèse

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



Source c.colmar.fr

## Modes actifs : analyse du maillage, des usages et du potentiel de développement

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.

**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.

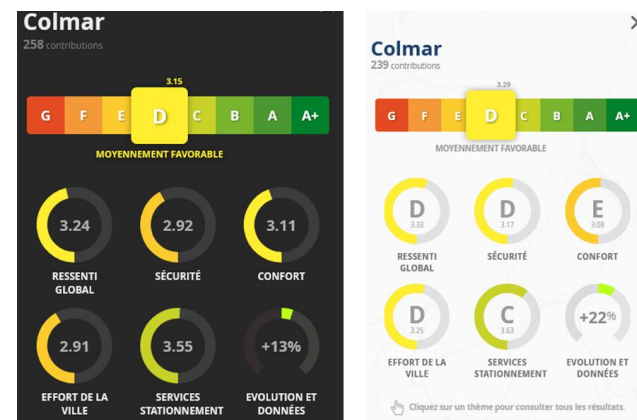
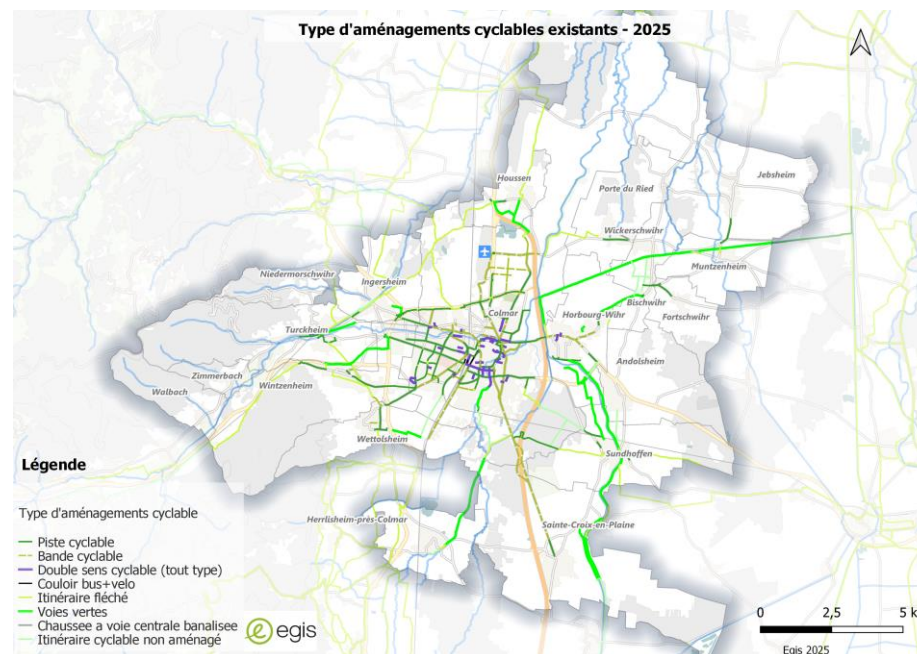


Figure 8 : baromètre des villes cyclables de la fub 2019(gauche) et 2021(droite)

## Vers une ville du quart d'heure : un potentiel piéton à exploiter à l'échelle de Colmar Agglomération

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'hypercentre 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.

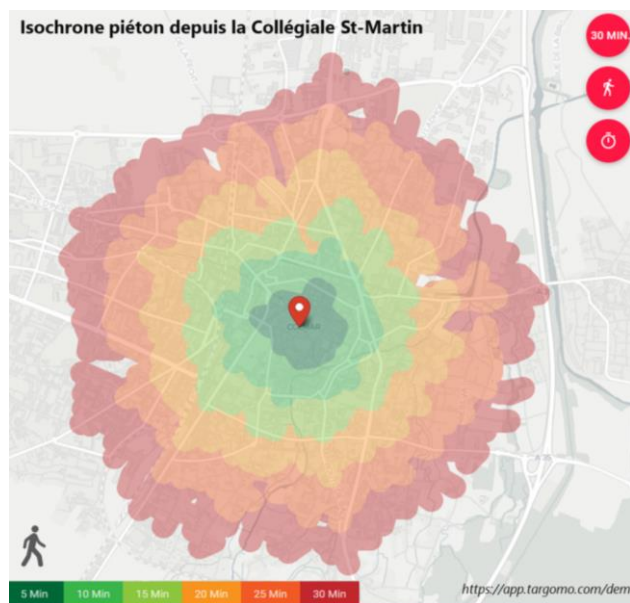


Figure 9 : Colmar représentée par l'association de commerçants Les Vitrines de Colmar – FNCV.org

## Synthèse

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, jalonement, stationnement), et une politique de mobilité 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



Source [tourisme-colmar.com](http://tourisme-colmar.com)

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



Source Archives L'Alsace /Thierry GACHON

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.



Source Franceinfo-Grand Est- STEPHANIE PARA / MAXPPP

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.

## Synthèse

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.



Figure 10 : dessin réalisé lors de la journée "Mobil'été" à Colmar - juin 2022 - Ville de Colmar

## Logistique 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 à 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.



Source Egis 2021

Les enjeux associés au transport de marchandises en ville sont donc les suivants :

- Limiter et réduire la consommation d'énergie et l'émission de polluants,
- Réduire les trafics et la congestion pour améliorer le cadre de vie,
- Massifier les flux en rationalisant les conditions d'approvisionnement.

### 3. AXES STRATEGIQUES ENJEUX ET ORIENTATIONS

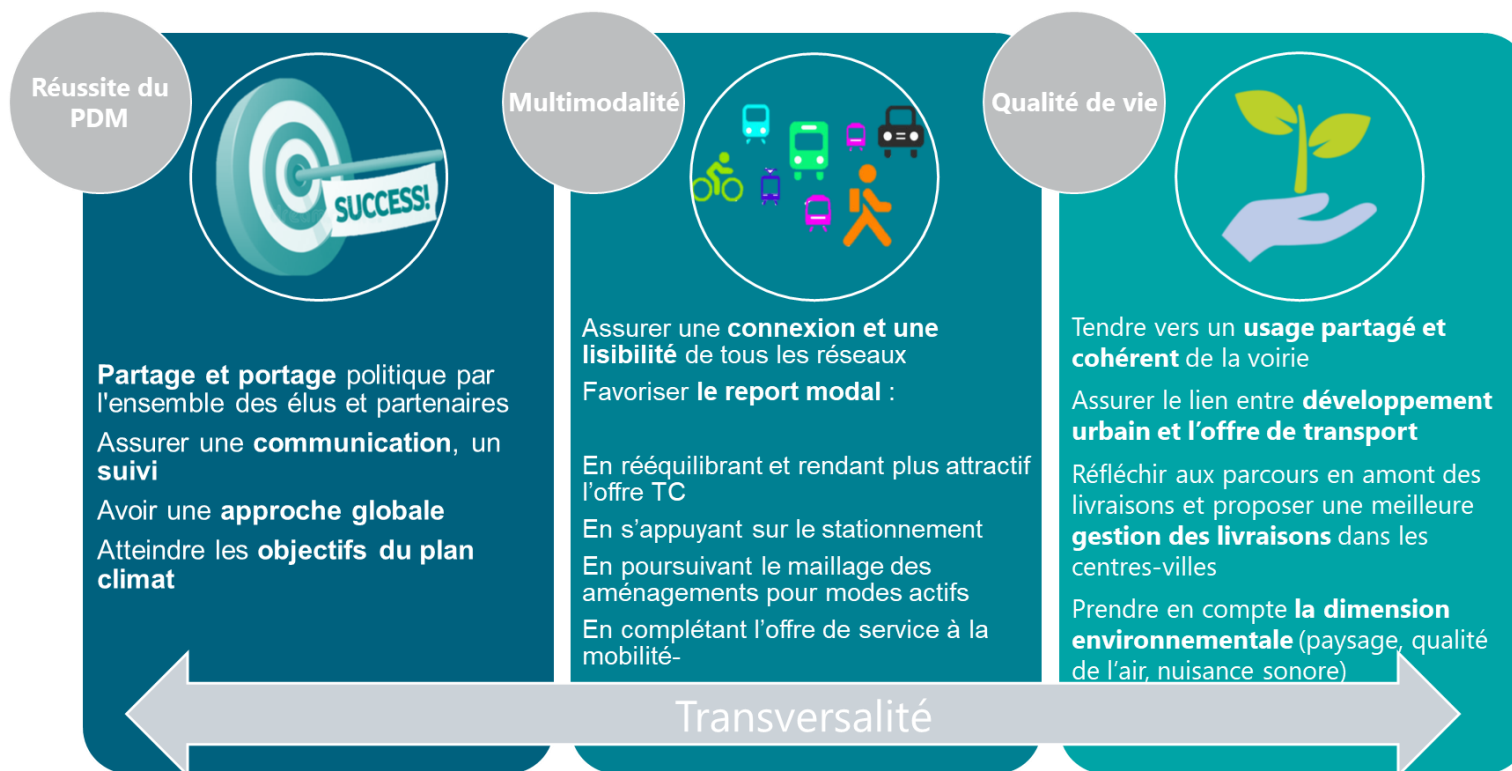


Source Egis 2025

## 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



## L'Ambition du Plan de Mobilité

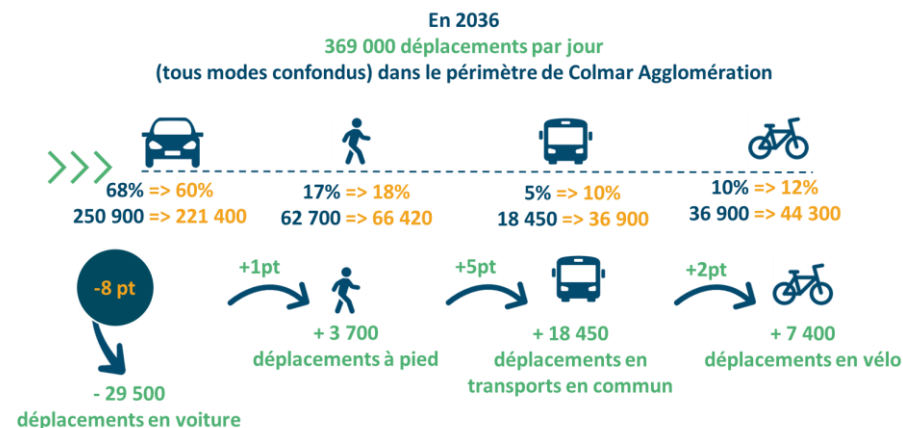
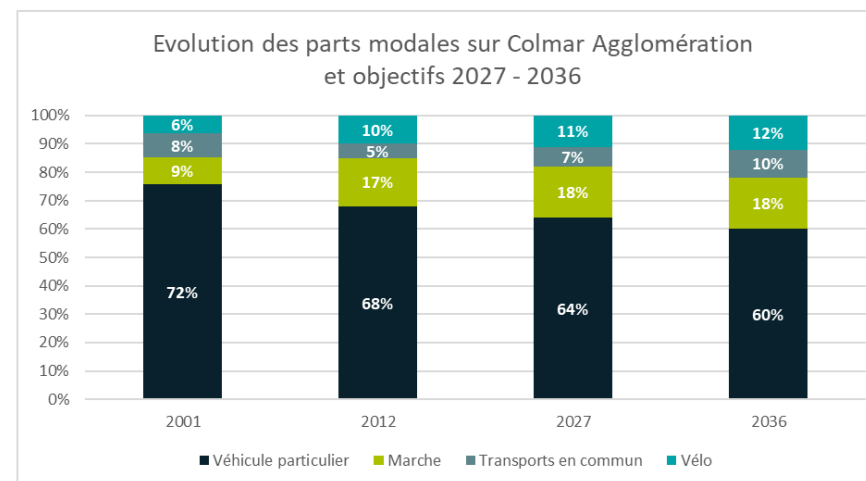
Le plan de mobilité s'inscrit dans la continuité des ambitions affichées par la Colmar Agglomération depuis le plan de déplacements urbains de 2012 : « **contribuer à la dynamique et à l'attractivité du territoire tout en offrant les conditions de mobilité durable pour tous** ».

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 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.

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

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



## Les 7 leviers

Les leviers du **plan d'actions** reprennent les enjeux mis en évidence dans **le diagnostic**, et des **ateliers thématiques menés avec les acteurs du territoire**. Ils traduisent la volonté de construire **un projet de territoire commun** en cohérence avec **la volonté politique, les enjeux réglementaires, environnementaux et financiers de Colmar Agglomération et de ses partenaires**

### 4 leviers principaux

1. Développer l'usage des modes actifs



01

2. Améliorer le partage multimodal de la voirie



02

4. Diminuer l'usage de la voiture



04

3. Développer l'usage des transports collectifs



03

4 leviers principaux

### 3 leviers secondaires

5. Développer le management de la mobilité



05



7. Inciter au développement de la logistique durable

07

6. Accompagner le développement des nouveaux usages de la voiture



06

3 leviers secondaires

## Levier 1 : Développer l'usage des modes actifs



### Rappel de ce que dit le Code des Transports en lien avec la prise en compte des modes actifs dans un Plan de Mobilité :

Développer les moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied à travers :

- La continuité et la sécurisation des aménagements cyclables (notamment les franchissements de passages à niveau),
- Un partage de la voirie qui prenne mieux en compte les modes actifs
- Le développement du stationnement pour les vélos (notamment à proximité des gares, pôles d'échanges et en entrée de ville)
- L'information à destination des piétons et des cyclistes
- Le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel

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

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

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

**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

**Action 5 :** Vélo libre-service (ex gare pour déplacement à la journée)

**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

**Action 7 :** Mise à disposition de matériel de réparation voir de points d'eau pour les cyclistes

**Action 8 :** Aide à l'équipement de sécurité pour les cyclistes

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

**Action 10 :** Développer la communication sur les modes actifs

## Levier 2 : Améliorer le partage multimodal de la voirie



**Rappel de ce que dit le Code des Transports en lien avec la prise en compte du partage de la voirie dans un Plan de Mobilité :**

- Opérer un **partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport**
- Améliorer 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,
- Développer les moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants,

**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 des principales routes départementales en traversée d'agglomération

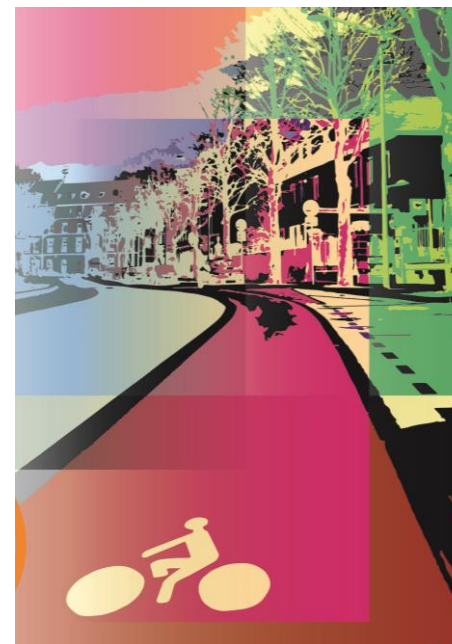


Figure 11 : CA

## Levier 3 : Développer l'usage des transports collectifs



Rappel de ce que dit le Code des Transports en lien avec la prise en compte du partage de la voirie dans un Plan de Mobilité :

Développer les transports collectifs et intégrer :

- Un **partage de la voirie** plus favorable aux transports en commun
- Les **modalités de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public**
- La localisation de **parcs de rabattement** en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics
- Une **tarification** et 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



Figure 12 : Trace - Colmar

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

**Action 15** : Améliorer la vitesse commerciale des bus (en lien avec Action n°1 sur partage multimodal de la voirie) : aménagements ponctuels, système de priorité aux carrefours, etc.

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

**Action 17** : Développer une appli mobile TRACE

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

## Levier 04 : Diminuer l'usage de la voiture



Rappel de ce que dit le Code des Transports en lien avec la prise en compte du partage de la voirie dans un Plan de Mobilité :

Diminuer le trafic automobile et développer les usages partagés des véhicules terrestres à moteur, à travers :

- Un **partage de la voirie** plus équilibré
- Des mesures d'**information** sur la circulation
- L'organisation du **stationnement public** : zones à durée limitée, tarification, mesures spécifiques pour certains usagers (PMR, résidents, covoiturage, autopartage)
- La localisation de **parcs de rabattement** en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics
- L'optimisation du **stationnement privé** en fonction des conditions de desserte par les transports publics



Figure 13 : C.Colmar - 2022

**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

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

## Levier 05 : Développer le management de la mobilité



Rappel de ce que dit le Code des Transports en lien avec le développement du management de la mobilité dans un Plan de Mobilité :

Il encourage le développement de services et d'actions incitatives : communication, sensibilisation, accompagnement des changements de comportement, visant :

- Optimiser les déplacements domicile-travail,
- Réduire l'usage de la voiture individuelle,
- Favoriser les mobilités alternatives (covoiturage, vélo, transport public, etc.).

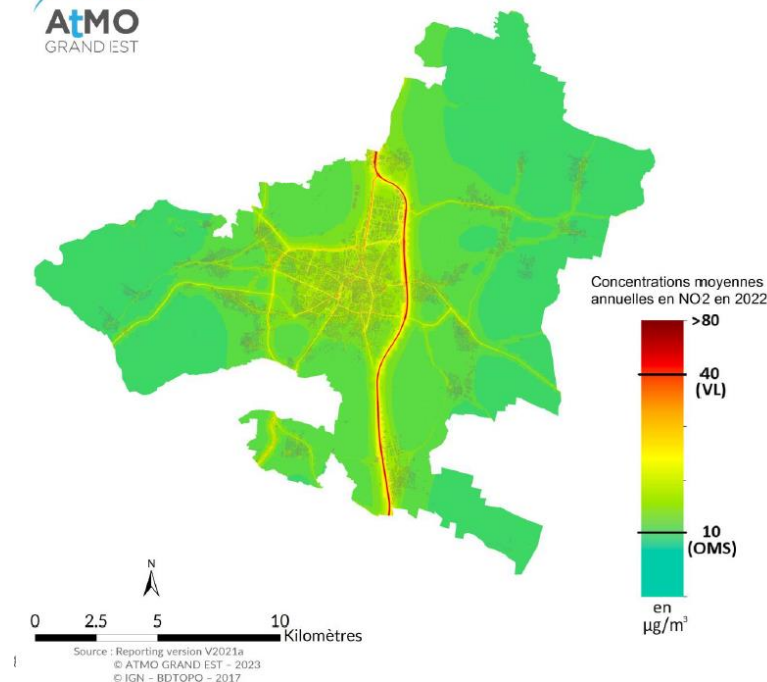


Figure 14 : Exposition au NO2 - Atmo Grand Est - 2023 - Enjeux air

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

**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

## Levier 06 : Accompagner le développement des nouveaux usages de la voiture



Rappel de ce que dit le Code des Transports en lien avec le développement des nouveaux usages de la voiture dans un Plan de Mobilité :

Il encourage le développement des nouveaux usages de la voiture : plus partagés, sobres, mieux intégrés dans l'offre globale, comme :

- Le covoiturage
- Autopartage,
- Mutualisation de véhicules
- Intégration de ces solutions dans l'offre globale

**Action 26** : Développer l'offre de covoiturage

**Action 27** : Développer la flotte de véhicules en autopartage

**Action 28** : Développer les bornes de recharges électriques en cohérence avec le Schéma Directeur départemental

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

## Levier 06 : Inciter au développement de la logistique durable



Rappel de ce que dit le Code des Transports en lien avec le développement des nouveaux usages de la voiture dans un Plan de Mobilité :

Il traite la logistique comme un enjeu à intégrer dans la politique de mobilité visant à :

- Favoriser une logistique urbaine durable
- Optimiser les flux de marchandises dans le respect des objectifs environnementaux et de qualité de l'air
- Réduire les nuisances dans les centres villes, logistique du dernier kilomètre, espaces de livraison ...

**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

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

## 4. LE PLAN D' ACTIONS DU PDM





## LEVIER 01 DÉVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

## ACTIONS

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 bords 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



# 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

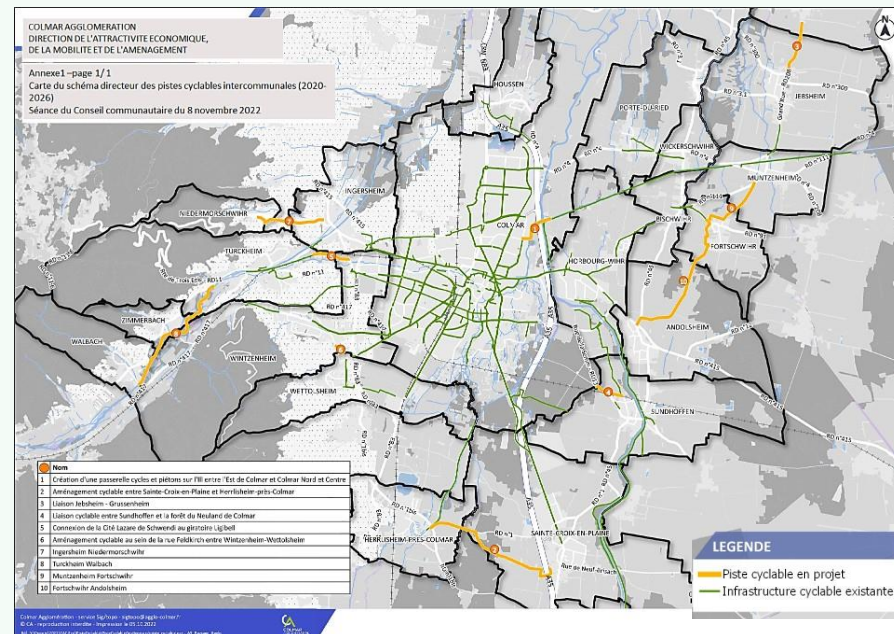
- **Passerelle Confluence** : itinéraire qui permet de connecter la piste cyclable le long du Canal de Colmar à la rue du Prunier avec un ouvrage de franchissement au niveau de l'ILL.
- **Itinéraire Grussenheim – Jepsheim** liaison cyclable entre les deux communes, à cheval sur deux territoires intercommunaux (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

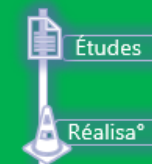


Communale / Locale

#### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar  
Agglomération  
Communes  
Région Grand  
Est

#### CONTENU DE L'ACTION



#### COÛTS

Régie

### 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

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

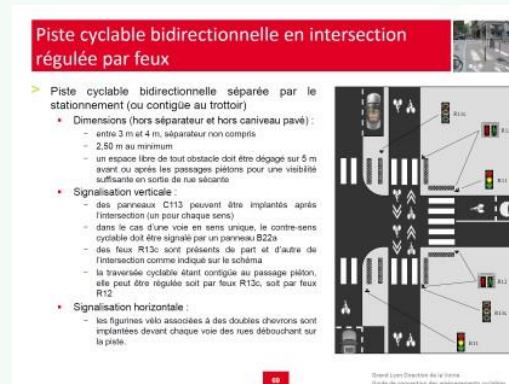
Pistes cyclables

- 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

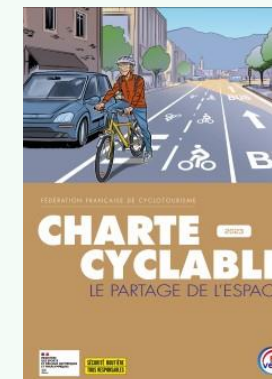
#### Exemple : Charte des aménagements cyclables

- 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.



Guide des aménagements cyclables Lyon 2019

- Métropole de



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

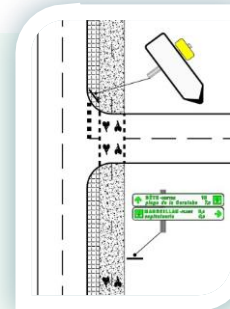
#### MESURES A METTRE EN PLACE

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

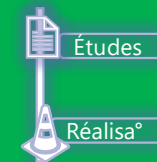


Communale / Locale

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération  
CEA  
Communes

CONTENU DE L'ACTION



COÛTS  
60 000€

#### 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 stationnementvélo
  - Développera un réseau de parkings vélo

#### ÉCHÉANCE



#### ÉCHELLE

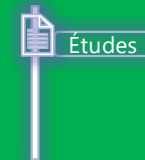


Communale / Locale

#### 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 Vélos" 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

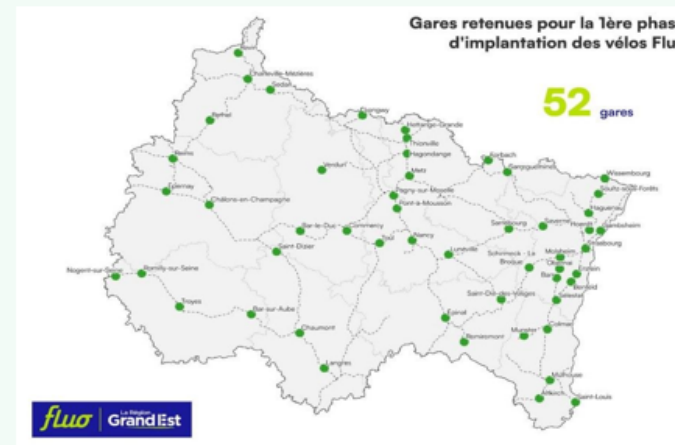
#### OBJECTIFS

- 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



Études

Réalisa°

#### COÛTS

Régie

### 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/an

# 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



Communication



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



Études



Communication

#### COÛTS

Régie

#### 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<sup>®</sup>

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.





## LEVIER 02 AMÉLIORER LE PARTAGE MULTIMODAL DE LA VOIRIE

## ACTIONS

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 des principales routes départementales en traversée d'agglomération

# 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 chaudiou - 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



#### 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

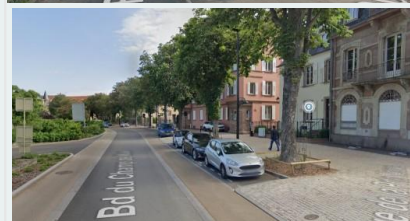
#### MESURES DÉJÀ MISES EN PLACE ET EXEMPLES

##### 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

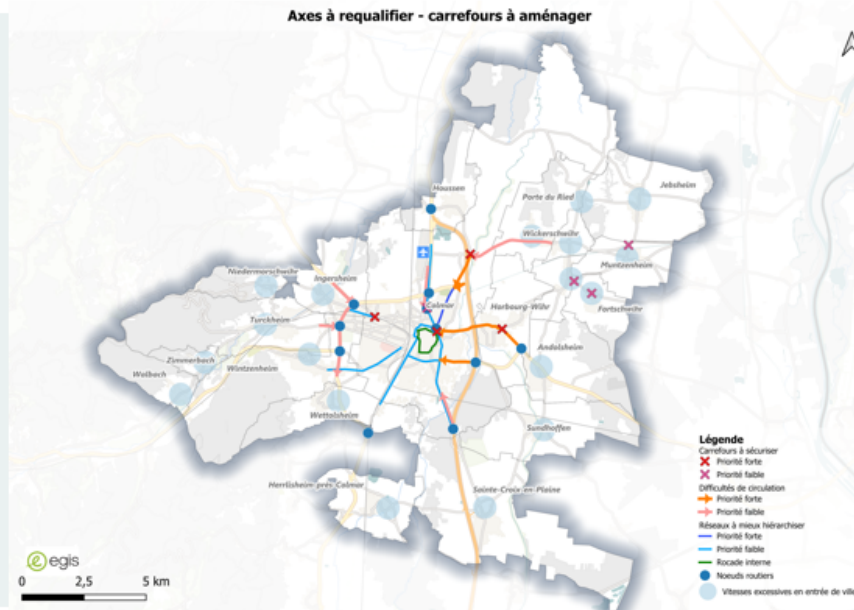
#### MESURES A METTRE EN PLACE

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'Ill: 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  
<https://www.lalsace.fr/economie/2023/10/31/canal-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

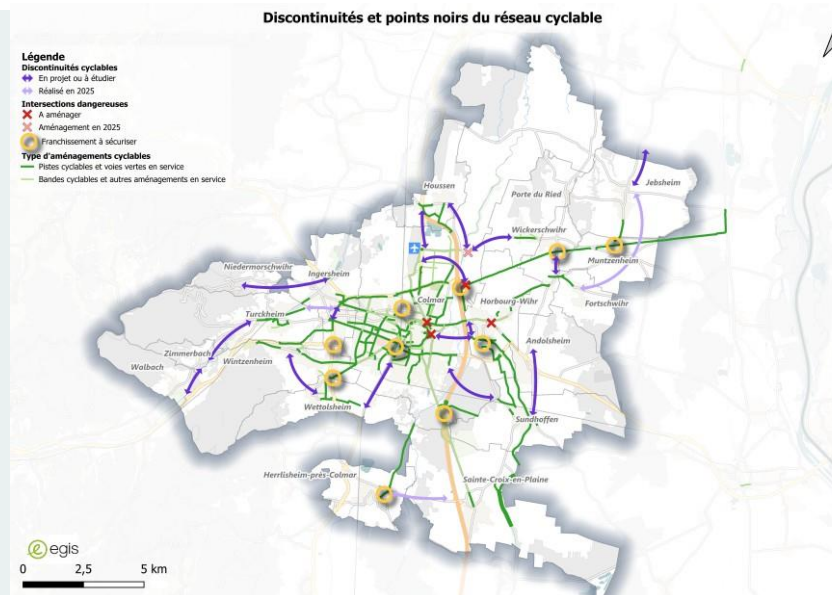
- Un partage de la voirie peu équitable : des pénétrantes à Colmar possèdent un profil très routier créant des coupures pour les modes actifs comme l'avenue de l'Alsace, l'avenue du Général De Gaulle et la route de Rouffach avec des aménagements cyclables sur trottoirs ou des bandes cyclables peu sécurisées.
- 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

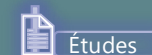


Communale / Locale

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération  
Communes  
CeA

CONTENU DE L'ACTION



COÛTS

Régie



## LEVIER 03 DÉVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

## ACTIONS

14. Renforcer l'efficacité de l'offre du réseau TRACE
15. Améliorer la vitesse commerciale des bus (en lien avec Action n°11 sur partage multimodal de la voirie) : 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

# 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

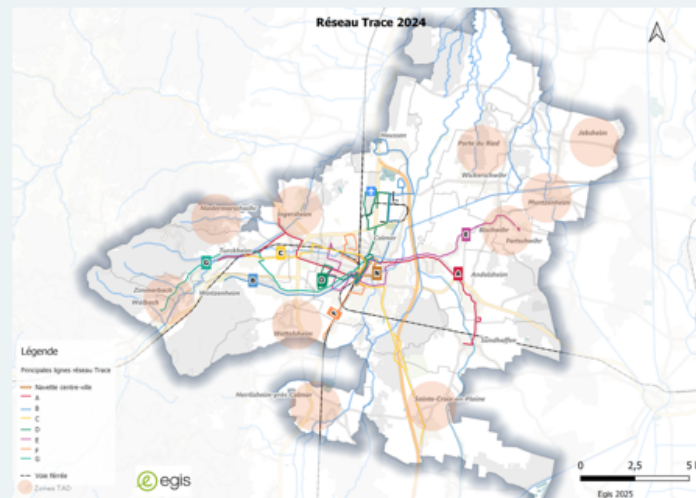
#### OBJECTIFS

- 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

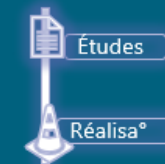


Communale / Locale

#### 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.

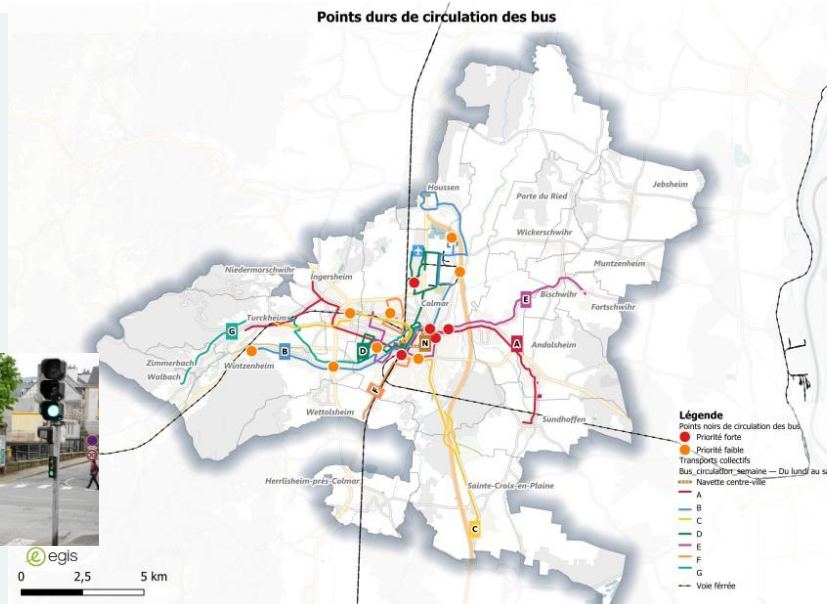
#### OBJECTIFS

- 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 :

- D'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



Études



Réalisé

#### 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

Titre	Description	Tarifs
 Billet Alsacien 24 heures Département 68	Ce titre permet de se déplacer à volonté sur tous les réseaux (tram, train, bus, car) du périmètre du département 68 pendant 24 heures à compter de sa validation. En vente à l'agence commerciale Trace et chez les dépositaires Points Trace. <i>Billet en vente sur la boutique en ligne.</i>	23,10 €
 Billet Alsacien Groupe journée Département 68	Ce titre permet de se déplacer à volonté sur tous les réseaux (tram, train, bus, car) du périmètre du département 68 pendant une journée (un samedi ou un dimanche ou un jour férié) à compter de sa validation (à sa périmètre, celle qui est l'heure de validation à midi). En vente à l'agence commerciale Trace et chez les dépositaires Points Trace. <i>Billet en vente sur la boutique en ligne.</i>	24,20 €



ÉCHÉANCE



ÉCHELLE



Communale / Locale

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération La STUCE

CONTENU DE L'ACTION



Réalisée



Moyens humains

COÛTS

1,8M€

# DÉVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

## Levier 03

### 17 Développer une appli mobile TRACE performante

#### DIAGNOSTIC

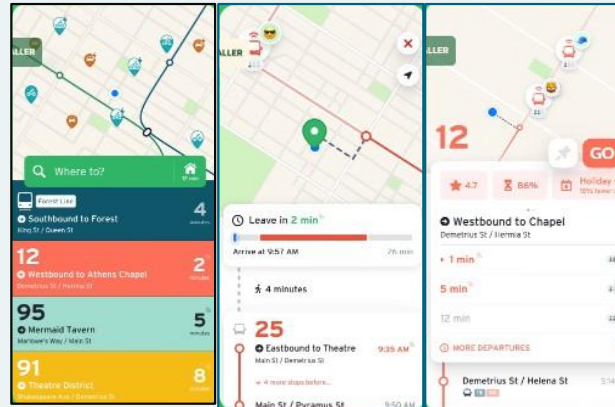
- L'application mobile TRACE est disponible pour les usagers. Elle permet de planifier et de calculer le temps des trajets. Toutefois, l'application ne fournit pas encore d'informations en temps réel, ce qui peut limiter sa fiabilité sur les horaires exacts et les perturbations éventuelles.

#### 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



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*



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



#### COÛTS

Régie

## LEVIER 04 DIMINUER L'USAGE DE LA VOITURE



## ACTIONS

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



## 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 Soir 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

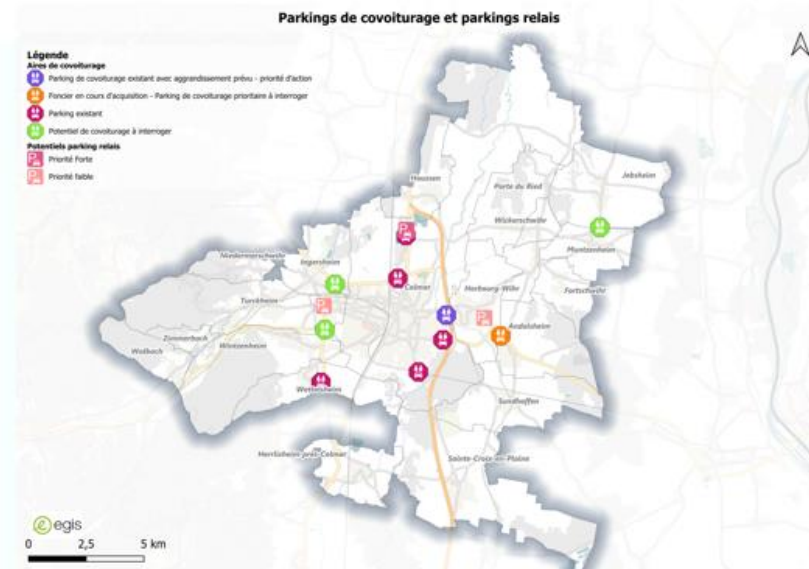
## Levier 04

### 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.



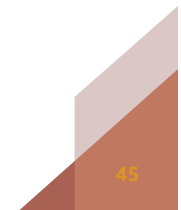
Andolsheim- D415



Axe Ingersheim / Colmar , P+R du pôle santé



## LEVIER 05 DÉVELOPPER LE MANAGEMENT DE LA MOBILITÉ



## ACTIONS

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

# 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

### 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

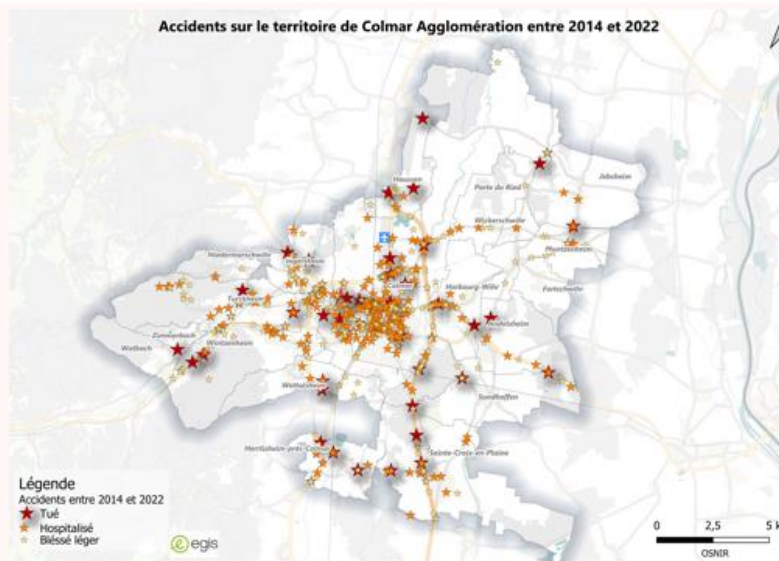
- Analyser au mieux la mise en œuvre des actions du Plan de Mobilité et mesurer l'impact de ces actions sur le territoire
- Maintenir un haut niveau de mobilisation des partenaires sur le long terme

#### 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

24

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

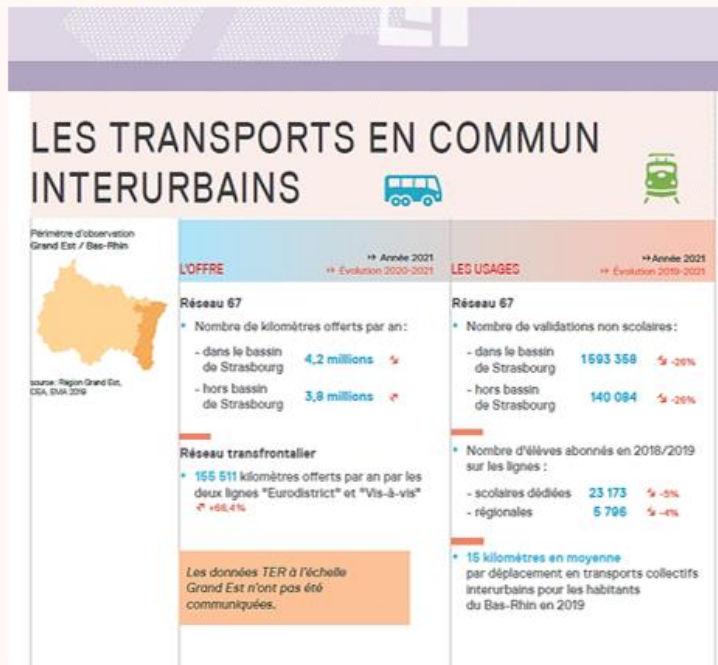


## MESURES DÉJÀ MISES EN PLACE ET EXEMPLES

### Exemple : Observatoire de la mobilité (ODM) de l'ADEUS à l'échelle du Bas-Rhin

L'Observatoire des mobilités (ODM) de l'ADEUS est une plateforme d'échange et de suivi des problématiques de mobilités visant à comprendre le fonctionnement territorial et à alimenter les politiques publiques.

Cet observatoire publie annuellement un rapport synthétique qui met à disposition l'essentiel des données relatives aux mobilités à l'échelle du Bas-Rhin



LES NOTES DE L'ADEUS



## OBSERVATOIRE DES MOBILITÉS 2021 EN CHIFFRES

332  
DECEMBRE 2022

5 4 3 2 1 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100 DÉPLACEMENT



L'Observatoire des mobilités (ODM) de l'ADEUS est une plateforme d'échange et de suivi des problématiques de mobilités visant à comprendre le fonctionnement territorial et à alimenter les politiques publiques.

Cet observatoire publie annuellement un rapport synthétique qui met à disposition l'essentiel des données relatives aux mobilités à l'échelle du Bas-Rhin.

Après une année 2020 au caractère « atypique », et une version 2021 du rapport qui a permis de mettre en lumière les évolutions observées sur

les dix dernières années en matière de changements de pratiques et d'effets des politiques de mobilités, la version 2022 évolue et s'enrichit de nouveaux indicateurs. L'année 2021 a en effet été marquée par l'ouverture de l'autoroute A330 et la mise en œuvre de mesures sur la voie métropolitaine M55, d'une part et la mise en place de la zone à faible émission mobilité (ZFE-m) sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg d'autre part. Ces grands chantiers font évoluer le modèle de mobilité de l'aire métropolitaine strasbourgeoise. C'est pourquoi le rapport intègre cette année plusieurs

indicateurs de suivi des effets de ces mesures.

Au-delà de ces nouveautés, le rapport 2022 de l'ODM est marqué par la reprise de la triquité des transports en commun et de l'aéroport de Strasbourg Entzheim, sans retrouver les niveaux de fréquentation d'avant COVID. Il confirme également d'autres tendances observées ces dernières années comme la stabilité de l'usage de la voiture et la poursuite du développement des services à la mobilité et à l'intermodalité.

<https://www.adeus.org/publications/observatoire-des-mobilités-2021-en-chiffres/>

# 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 .

#### 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.**

#### OBJECTIFS

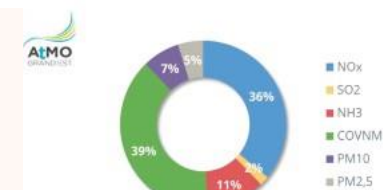
- **L'objectif n'est pas seulement de s'inscrire dans un cadre prédéfini, mais bien de créer localement les conditions pour sa mise en œuvre et répondre aux enjeux du changement climatique**

#### Consommations énergétiques finales par source (en 2020)



CA Colmar Agglomération  
Source ATMO Grand Est Invent'Air V2022

#### Repartition des émissions de polluants atmosphériques (en 2020)



PLAN DE MOBILITE - COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE COLMAR



#### ÉCHÉANCE



#### ÉCHELLE



Communale / Locale

#### MAÎTRISE D'OUVRAGE

Colmar Agglomération

#### CONTENU DE L'ACTION



#### COÛTS

Régie

#### MESURES DÉJÀ MISES EN PLACE ET EXEMPLES

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

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.

##### PCAET



###### 1. Les bâtiments - l'habitat

- Rénovation énergétique
- Développement des énergies renouvelables
- ...



###### 2. Les transports - la mobilité

- Développement des transports en commun
- Facilitation des modes de déplacements doux et propres
- Urbanisme opérationnel et durable
- ...



###### 3. L'exemplarité de la collectivité

- Rénovation énergétique des bâtiments municipaux
- Optimisation de l'éclairage public
- Achats durables et éco-gestes
- ...



###### 4. Sensibilisation et communication

- Adhésion à la démarche
- Diffusion et valorisation des bonnes pratiques
- ...

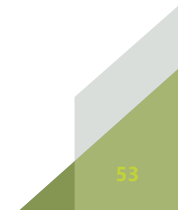


###### 5. Agir dans d'autres domaines

- Adaptation du territoire au dérèglement climatique
- Développement des énergies renouvelables
- Agriculture et viticulture durable
- Préservation de la biodiversité
- Préservation de la ressource en eau (qualité et quantité)
- ...



## LEVIER 06 ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES NOUVEAUX USAGES DE LA VOITURE



## ACTIONS

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

# 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.

#### 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 €**

#### 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.**

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

## 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 [Haslinger](#), [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.

#### MESURES A METTRE EN PLACE

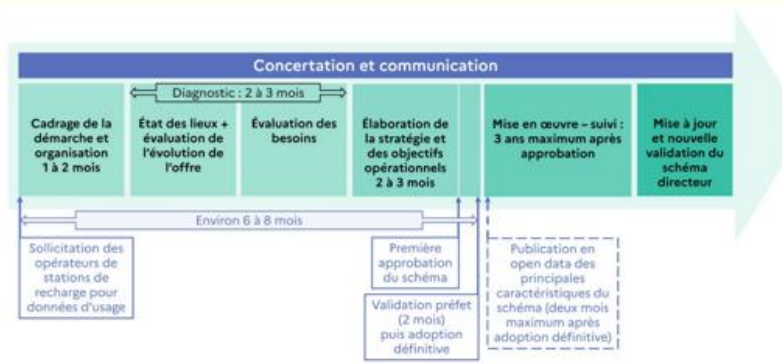
Afin de répondre à la croissance du parc de véhicules électriques, la loi LOM a créé la possibilité pour les collectivités et établissements publics titulaires de la compétence IRVE d'élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables 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**

#### 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



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€

### 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'Energie 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.

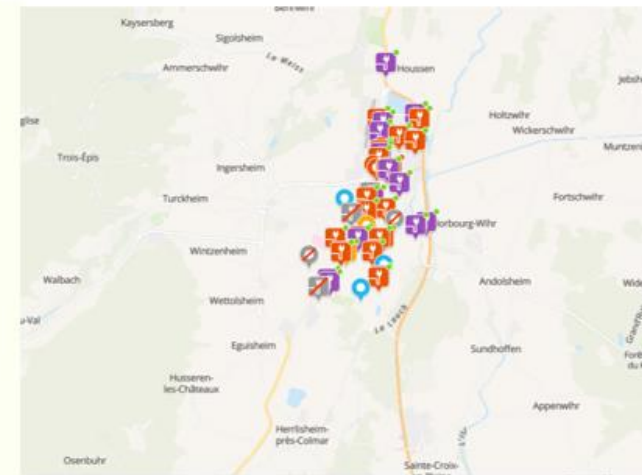
Ce décret a pour objectif de permettre l'accessibilité aux bornes de recharge à tous.

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.

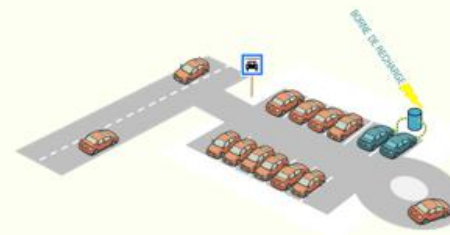
### Carte des bornes de recharge à Colmar



<https://fr.chargepoint.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



## LEVIER 07 INCITER AU DÉVELOPPEMENT DE LA LOGISTIQUE DURABLE

## ACTIONS

- 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

# 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

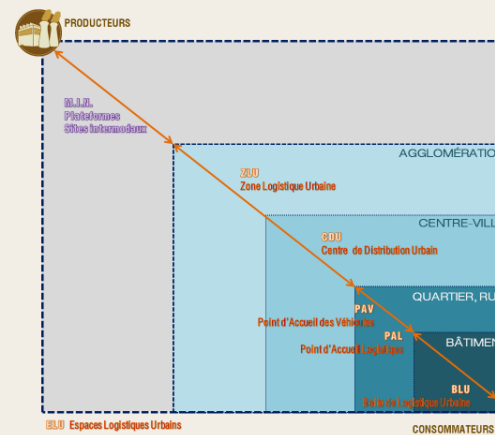
- Diminuer le trafic des poids lourds
- Réduire les nuisances en ville pour les riverains
- S'inscrire dans les objectifs de réduction des émissions de polluants

#### 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

Études

Expérimental

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  
Etat  
Gendarmerie

CONTENU DE L'ACTION



COÛTS  
Régie



## 5. LES DISPOSITIONS DU PLAN DE MOBILITE



## Évaluation financière du plan de mobilité

Cette section vise à évaluer les coûts associés aux différentes actions prévues. L'objectif est d'assurer la viabilité financière du plan de mobilité. Cette évaluation permettra également d'éclairer les décisions en identifiant les leviers de financement disponibles et les partenaires à mobiliser pour chaque action

Le tableau ci-dessous présente les coûts estimés des actions pour Colmar Agglomération, hors financements potentiels des autres partenaires – maîtrise d'ouvrage

ACTIONS Colmar Agglo	Chiffrage estimatif pour Colmar Agglomération	Contenu de l'action	Maitrise d'ouvrage / Financeurs
<b>Levier 1 : Développer l'usage des modes actifs</b>			
1 Engager la suite du schéma des aménagements cyclables de Colmar Agglomération	5 000 000,00 €	Études et réalisation	Colmar Agglomération CEA Communes
2 Accompagner les communes pour la réalisation d'aménagements cyclables	En régie	Études et réalisation	Colmar Agglomération Communes Région Grand Est
3 Étude de jalonnement des pistes cyclables : fléchage et distance des bans communaux	60 000,00 €	Études et réalisation	Colmar Agglomération CEA Communes

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 (arceaux / boîte de stationnement)	50 000,00 €	Études	Colmar Agglomération CEA Communes
5 Vélo libre-service (ex gare pour déplacement à la journée)	En régie	Études et réalisation	Colmar Agglomération Communes 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	1 000 000,00 €	Études et mise en place	Colmar Agglomération Communes RGE
7 Aide à l'équipement de sécurité pour les cyclistes	200 000,00 €	Communication et mise en place	Colmar Agglomération Associations
8 Mise à disposition de matériel de réparation voire de points d'eau pour les cyclistes	5 000,00 € reconductible	Études et mise en place	Colmar Agglomération Communes CeA
9 Promouvoir les actions favorisant la marche à pied et l'accessibilité des PMR	En régie	Études et communication	Colmar Agglomération Communes CeA
10 Développer la communication sur les modes actifs	En régie	Communication	Colmar Agglomération Communes CeA

## Levier 2 : Améliorer le partage multimodal de la voirie

11 Mener une réflexion pour un partage multimodal de la voirie, notamment pour les routes départementales	En régie	Études	Colmar Agglomération Communes CeA
---	----------	--------	---

12 Réfléchir aux franchissements des routes départementales de l'agglomération pour apaiser le trafic et aménager des continuités cyclables	En régie	Études	Colmar Agglomération Communes CeA
13 Réfléchir au réaménagement des principales routes départementales en traversée d'agglomération	En régie	Études	Colmar Agglomération Communes CeA
<b>Levier 3 : Développer l'usage des transports collectifs</b>			
14 Renforcer l'efficacité de l'offre du réseau TRACE	2 500 000,00 €	Refonte du réseau déjà réalisé	Colmar Agglomération La STUCE
15 Améliorer la vitesse commerciale des bus (en lien avec l'action 11) : aménagements ponctuels, système de priorité aux carrefours, etc	165 000,00 €	Études et réalisation	Colmar Agglomération La STUCE Vialis
16 Mettre en place une billettique interopérable avec tous les réseaux de transport en commun	1 800 000,00 €	Réalisation et suivi	Colmar Agglomération La STUCE
17 Développer une appli mobile TRACE	60 000,00 €	Mise en place et communication	Colmar Agglomération Région Grand Est
18 Accompagner le développement de l'offre TC structurante au-delà de l'agglomération	À définir en fonction des projets	Études	Région Grand Est CeA Colmar Agglomération

19 Poursuivre l'étude de réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Colmar	60 000,00 €	Études	Région Grand Est Colmar Agglomération SNCF
20 Favoriser l'usage des transports en commun par les touristes (communication auprès des hôtels, etc.)	En régie	Communication	Colmar Agglomération Services de tourisme
<b>Levier 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	En régie / travail collaboratif dans le cadre des PLU	Études	Colmar Agglomération Communes
22 Créer un réseau de parcs-relais en lien avec le réseau TRACE	En fonction des projets et des devis	Études et réalisation	Colmar Agglomération Communes
<b>Levier 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 ; dont la ville de Colmar et Colmar Agglomération	En régie	Études	Colmar Agglomération Employeurs du territoire Ville de Colmar
24 Mettre en place un observatoire du Plan de Mobilité incluant notamment le bilan de l'accidentologie piétons et vélos	En régie	Études	Colmar Agglomération
25 Réaliser une charte pour la qualité de l'air dans le Haut-Rhin en lien avec le PCAET	En régie	Études	Colmar Agglomération

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

26 Développer l'offre de covoiturage (lignes, parking, application...)	80 000,00 € reconductible	Études et réalisation	Colmar Agglomération Blablacar Daily Employeurs du territoire
27 Développer la flotte de véhicules en autopartage	/	/	Colmar Agglomération Communes
28 Développer les bornes de recharges électriques en cohérence avec le Schéma Directeur départemental	50 000,00 €	Études	Colmar Agglomération Territoire Énergie Alsace
29 Développer les points d'avitaillement en carburant alternatif	En régie	Études	PCAET

## Levier 7 : Inciter au développement de la logistique durable

30 Améliorer la connaissance actuelle sur le transport de marchandises dans l'agglomération	35 000,00 €	Études	Colmar Agglomération Communes
31 Mise en œuvre de la logistique urbaine	30 000,00 €	Études et expérimentation	Colmar Agglomération Ville de Colmar CCI
32 Mobiliser les acteurs pour limiter l'impact de l'A35 sur la qualité de l'air / pollution sonore	En régie	Études	CeA État Gendarmerie

## Suivi et évaluation du plan de mobilité

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.
- Informer le comité des partenaires des actions déployées. Leur 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.

Le Plan de Mobilité doit réglementairement faire l'objet d'une évaluation tous les 5 ans : celle-ci sera donc réalisée en 2031, horizon intermédiaire du Plan de Mobilité.

Les indicateurs de suivi de chaque action sont présentés ci-dessous.

Leviers	Actions	Indicateurs de suivi	Périodicité
<b>Développer l'usage des modes actifs</b>	1 Engager la suite du schéma des aménagements cyclables de Colmar Agglomération	Mise en œuvre du schéma cyclables	Annuel
	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	Annuel
	3 Étude de jalonnement des pistes cyclables : fléchage et distance des bans communaux	Avancement de l'étude et de la mise en œuvre	Annuel
	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	Nombre d'arceaux / boxe vélos réalisés sur le territoire	Annuel
	5 Vélo libre-service (ex gare pour déplacement à la journée)	Nombre de vélos en libre-service installés	Annuel
	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	Annuel
	7 Aide à l'équipement de sécurité pour les cyclistes	Nombre d'aides attribués	Annuel
	8 Mise à disposition de matériel de réparation voire de points d'eau pour les cyclistes	Nombre de matériel mis en place	Annuel

	9 Promouvoir les actions favorisant la marche à pied et l'accessibilité des PMR.	Diagnostic d'accessibilité Nombre de projets/ aménagements réalisés	5ans
	10 Développer la communication sur les modes actifs	Nombre de campagnes de communication réalisées par an Nombre d'événements ou d'animations organisés Taux de participation aux actions de sensibilisation	Annuel
<b>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	Annuel
	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	Annuel
	13 Réfléchir au réaménagement des principales routes départementales en traversée d'agglomération	Avancement de l'étude / ateliers / concertation / partenaires impliqués	Annuel
<b>Développer l'usage des transports collectifs</b>	14 Renforcer l'efficacité de l'offre du réseau Trace	Données de fréquentations du réseau Taux de fiabilité Enquêtes usagers Évolution des parts modales	2ans
	15 Améliorer la vitesse commerciale des bus (en lien avec Action n°1 sur partage multimodal de la voirie) : aménagements ponctuels, système de priorité aux carrefours, etc	Nombre de projets réalisés Analyse des temps de parcours à travers les données SAE	Annuel
	16 Mettre en place une billettique interopérable avec tous les réseaux de transport en commun	Suivi de la mise en service Données de fréquentation	Annuel

	17 Développer une appli mobile TRACE	État d'avancement du développement de l'application jusqu'à mise en service Nombre de téléchargement taux de satisfaction des usagers	Annuel
	18 Accompagner le développement de l'offre TC structurante au-delà de l'agglomération	Nombre de projet suivis	Annuel
	19 Poursuivre l'étude de réaménagement du pôle d'échanges de la gare de Colmar	Avancement de l'étude et résultats	
	20 Favoriser l'usage des transports en commun par les touristes (communication auprès des hôtels, etc.)	Actions mises en place / expérimentations Évènements et campagnes de communication retour des usagers et des acteurs du tourisme	Annuel
<b>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 et réflexion sur le stationnement	Annuel
	22 Créer un réseau de parcs-relais en lien avec le réseau TRACE	Nombre de places créées	Annuel
<b>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 ; dont la ville de Colmar et Colmar Agglomération	Nombre d'entreprises accompagnées dans l'élaboration de leur PDMA avancement du PDMA de la ville de Colmar et de CA	Annuel
	24 Mettre en place un observatoire du Plan de Mobilité incluant notamment le bilan de l'accidentologie piétons et vélos	Suivi de la mise en place de l'observatoire de l'accidentologie	Annuel
	25 Réaliser une charte pour la qualité de l'air dans le Haut-Rhin en lien avec le PCAET	Suivi de la réalisation de la charte sur la qualité de l'air dans le Haut-Rhin	Annuel

<b>Accompagner le développement des nouveaux usages de la voiture</b>	26 Développer l'offre de covoiturage (lignes, parking, application...)	Nombre d'aires/parkings créés, partenariats avec des plateformes montant de l'aide financière au covoiturage nombre de trajets réalisés par an, données des opérateurs, usagers, GES économisés ... Mesurer l'augmentation de l'offre en termes de flotte	Annuel
	27 Développer la flotte de véhicules en autopartage	évaluer l'utilisation effective de la flotte par les usagers	Annuel
	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 de recharges mises en service	Annuel
	29 Développer les points d'avitaillement en carburant alternatif	Avancement des réflexions sur le sujet	Annuel
<b>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 sur la logistique	Annuel
	31 Mise en œuvre de la logistique urbaine	Avancement de l'étude / expérimentations sur le territoire	Annuel
	32 Mobiliser les acteurs pour limiter l'impact de l'A35 sur la qualité de l'air / pollution sonore	Nombre de réunions organisés sur le sujet	Annuel