

Le 24 juin 2026,

**Objet :**

Contribution au plan de mobilité – Observations et propositions

Monsieur le Président de Colmar Agglomération, Monsieur le Vice-Président au plan de mobilité et aménagements cyclables, Madame l'adjointe aux développement durable, aux milieux naturels et aux mobilités douces de la Ville de Colmar.

Le CADRes – Colmar et Environs salue le travail engagé dans le cadre de ce plan de mobilité. Le document présente plusieurs éléments intéressants, notamment en matière de structuration du réseau et de prise en compte des modes actifs. Nous notons également avec satisfaction certaines orientations qui pourront utilement être reprises et amplifiées.

Cependant, un point majeur appelle notre vigilance : **le niveau d'ambition du plan demeure très en deçà des enjeux actuels** — climatiques, sanitaires, mais aussi sociaux et d'attractivité du territoire — en particulier au regard des objectifs fixés pour les mobilités actives.

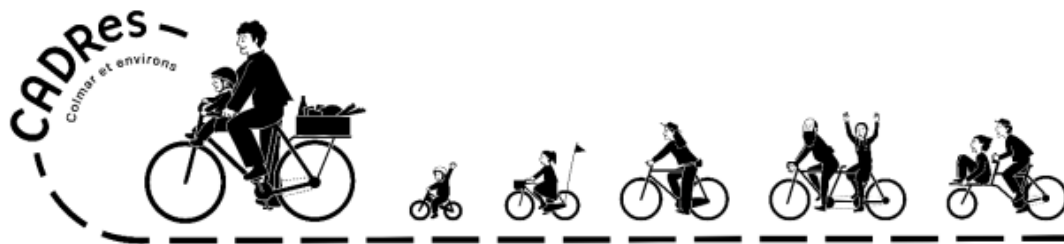
Ainsi, la progression prévue pour la marche, **de 17 % à 18 % entre 2012 et 2036**, apparaît très limitée, tout comme celle **du vélo, qui ne passerait que de 10 % à 12 % entre 2012 et 2036 (Annexe 1 et 2)**. Ces évolutions timides ne permettent ni de répondre aux attentes croissantes des habitants, ni d'engager une véritable transformation des pratiques de déplacement à la hauteur des défis à relever.

**1. Des objectifs trop peu ambitieux**

Les objectifs fixés ne semblent pas à la hauteur :

- ils ne permettent pas d'engager un véritable report modal,
- ils manquent de lisibilité et de trajectoire dans le temps,
- ils ne donnent pas de signal politique fort, alors même que plusieurs élus du territoire ont signé la charte de la FUB en mars 2026. (MM Straumann et Basso)

Dans ces conditions, le plan risque de produire des avancées marginales là où une transformation structurante est attendue.



## 2. Relever significativement les objectifs

Nous proposons de **revoir les objectifs largement à la hausse**, en cohérence avec les engagements nationaux et européens, mais aussi avec les attentes croissantes des habitants.

Cela doit passer par :

- des **objectifs quantifiés et mesurables ambitieux** (part modale vélo, piétons, réduction du trafic automobile, etc.),
- une stratégie claire de développement des modes actifs (vélo et marche),
- une priorisation des investissements en faveur des alternatives à la voiture individuelle.

## 3. Mettre en place des paliers annuels

Afin de rendre ces objectifs crédibles et opérationnels, il est essentiel de :

- définir des **paliers annuels de progression**,
- rendre publics les indicateurs de suivi,
- ajuster les politiques en fonction des résultats observés.

Cette logique de trajectoire est indispensable pour passer d'un document d'intention à une véritable politique publique pilotée.

## 4. Créer une commission citoyenne annuelle

Nous proposons la mise en place d'une **commission citoyenne annuelle dédiée aux mobilités**, associant :

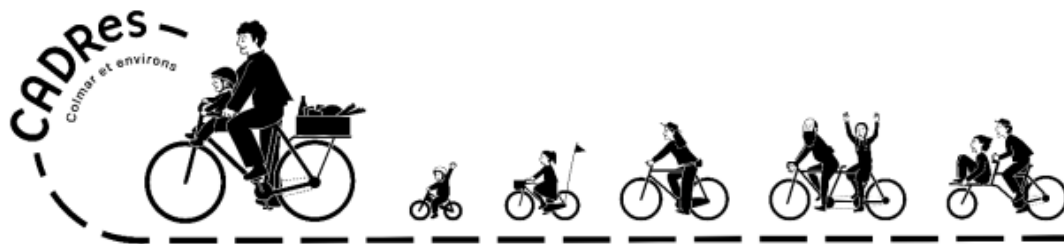
- les associations d'utilisateurs (dont le CADRes),
- des habitants tirés au sort,
- les acteurs économiques et institutionnels.

Cette commission aurait pour rôle de :

- suivre l'avancement du plan,
- formuler des recommandations,
- garantir la transparence et l'appropriation par les habitants.

## 5. Renforcer l'articulation avec la CEA et la SNCF

Le plan gagnerait à être davantage **connecté aux autres échelles de mobilité**, notamment :



- la Collectivité Européenne d’Alsace (traversées de la RD83, cyclotourisme)
- la SNCF (offre ferroviaire, intermodalité, accès aux gares, indicateurs de performance des lignes clés, Bale Strasbourg, Metzeral Colmar).

Une meilleure coordination permettrait de :

- renforcer et fiabiliser les liaisons interurbaines,
- sécuriser les continuités cyclables,
- améliorer concrètement l’intermodalité au quotidien.

---

## Conclusion

En résumé, si le socle du plan est globalement pertinent et comporte des éléments qu’il convient de saluer et de consolider, **un relèvement significatif de son ambition est indispensable** pour répondre aux enjeux du territoire et aux attentes des habitants.

Le CADRes reste pleinement mobilisé pour contribuer de manière constructive à l’amélioration de ce plan, notamment sur les projets en cours de concertation (route de Logelbach, rue Stanislas, rue de Neuf-Brisach, rue Gambetta) ainsi que sur les liaisons structurantes de l’agglomération.

Nous vous prions d’agréer l’expression de nos salutations respectueuses.

Pour le conseil collégial du CADRes – Colmar et Environs

[www.cadrescolmar.org](http://www.cadrescolmar.org)

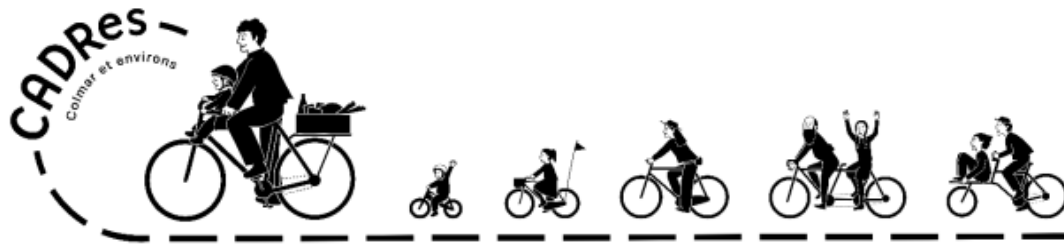
[contact@cadresclmar.org](mailto:contact@cadresclmar.org)

Pièces jointes :

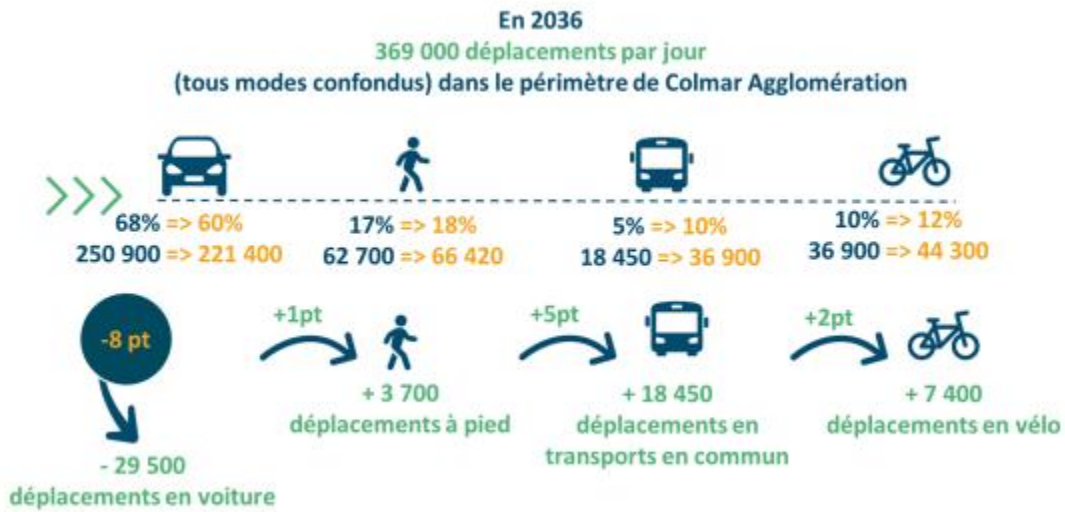
- Annexe 1 : Extrait de la page 9/24 du Mémoire en réponse à l’avis de l’autorité environnementale
- Annexe 2 : Extrait de la page 10/19 de l’Avis délibéré sur le projet d’élaboration du Plan de mobilité (PDM) 2026-2036 de Colmar Agglomération

Copies :

- Presse Locale : DNA et Alsace



**Annexe 1 :** Extrait de la page 9/24 du Mémoire en réponse à l’avis de l’autorité environnementale



**Annexe 2 :** Extrait de la page 10/19 de l’Avis délibéré sur le projet d’élaboration du Plan de mobilité (PDM) 2026-2036 de Colmar Agglomération



## 1.4. Analyse de la stratégie de mobilité et du plan d'actions

### 1.4.1. La stratégie de mobilité et ses objectifs

La stratégie du PDM repose sur 7 objectifs appelés « leviers » (voir figure 5 au point suivant) avec les objectifs chiffrés suivants :

- passer la part modale<sup>28</sup> de déplacements en voitures de 68 % en 2012 à 60 % en 2036 ;
- augmenter la part modale de la marche en passant de moins de 17 % en 2012 à 18 % en 2036 ;
- doubler le nombre de déplacements en transport en commun en passant de 5 % en 2012 à 10 % en 2036 ;
- augmenter la part modale du vélo en passant de 10 % en 2012 à 12 % en 2036.

L'Ae s'interroge sur le choix de 2012 comme année de référence, alors que des chiffres plus récents sont déjà disponibles (2018) et que d'autres données pour 2024/2025, encore plus récentes, sont en cours d'exploitation par la CEA, qui refléteraient davantage les pratiques actuelles.

De même, il est étonnant que le schéma présentant l'évolution des parts modales de 2001 à 2036 ne présente pas les chiffres de 2018, alors qu'un bilan intermédiaire a été réalisé (voir figure 3). De plus, les chiffres d'INSEE 2021 pour les déplacements domicile travail figurent dans le dossier (page 19) et correspondent exactement aux chiffres de 2001. L'Ae en déduit que malgré le PDU, la part modale de la voiture a augmenté entre 2012 et 2018 et 2021.