

Volet des déplacements de l'étude d'impact du projet de ZAC Daweid

Communauté de communes du pays de Guebwiller

30 juin 2022





Contact

ANTOINE QUELAVOINE Chef de projet

M 06.22.80.50.58

E antoine.quelavoine@arcadis.com

Arcadis ESG

Bâtiment Le Panorama 19, Rue de la Haye CS 10003 Schiltigheim 67012 Strasbourg Cedex France



Sommaire

١.	Enjeux	cet objectif de la mission	8	3	Impac	ts du projet sur les déplacements	21
	1.1	Contexte	8		3.1	Méthodologie de la modélisation dynamique dans le cadre de l'	étude
	1.2	Périmètres de l'étude	8			des impacts	21
					3.2	Génération de trafic selon la programmation de la ZAC	21
2.	Etat in	itial	9		3.2.1	Evolution de fond du trafic	21
	1.3	Documents cadres de planification	9		3.2.2	Programmation de la ZAC	22
	1.3.1	Le SCOT	9		3.2.3	Les générations de trafics	23
	1.3.2	Plan local d'urbanisme	9		3.2.4	Parts modales	23
	1.4	Mobilité	10		3.3	Distribution du trafic	24
	1.4.1	Modes de déplacements et généralités	10				
	1.4.2	Flux domicile-travail	11	4	Résul	tats à l'horizon 2030	26
	1.5	Poles générateurs de mobilité	12		4.1	Scénario 1	26
	1.6	Les transports en commun	12		4.1.1	Trafics en section - Matin	26
	1.6.1	Réseau fluo Grand-est	12		4.1.2	Trafics en section - Soir	26
	1.6.2	Transport à la demande	13		4.1.3	Queues maximales - Matin	26
	1.7	Covoiturage	13		4.1.4	Queues maximales - Soir	27
					4.1.5	Queues moyennes - Matin	27
	1.8	Modes actifs	14		4.1.6	Queues moyennes - Soir	28
	1.9	Les infrastructures routières	15		4.1.7	Vitesses moyennes - Matin	28
	1.9.1	Hiérarchisation du reseau	15		4.1.8	Vitesses moyennes - Soir	29
	1.9.2	La circulation routière	16		4.2	Scenario 2	29
	1.9.2.1	Trafic routiers	16		4.2.1	Trafics en section - Matin	29
	1.9.2.2	Les points durs	17		4.2.2	Trafics en section - Soir	30
	1.9.3	Sécurité: l'accidentologie	18		4.2.3	Queues maximales - Matin	30
2	Projets	s connexes en cours et à venir	19		4.2.4	Queues maximales - Soir	31
	2.1	Réaménagement de l'échangeur RD430/RD83	19		4.2.5	Queues moyennes - Matin	31
		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			4.2.6	Queues moyennes - Soir	32
	2.2	Création d'un giratoire sur la RD430	19		4.2.7	Vitesses moyennes - Matin	32
	2.3	Projet de réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller – Lautenbach.	20		4.2.8	Vitesses moyennes - Soir	33



5	Résult	tats à l'horizon 2050	34
	5.1	Scenario 1	34
	5.1.1	Trafics en section - Matin	34
	5.1.2	Trafics en section - Soir	34
	5.1.3	Queues maximales - Matin	34
	5.1.4	Queues maximales - Soir	35
	5.1.5	Queues moyennes - Matin	35
	5.1.6	Queues moyennes - Soir	36
	5.1.7	Vitesses moyennes - Matin	36
	5.1.8	Vitesses moyennes - Soir	37
	5.2	Scénario 2	37
	5.2.1	Trafics en section - Matin	37
	5.2.2	Trafics en section - Soir	38
	5.2.3	Queues maximales - Matin	38
	5.2.4	Queues maximales - Soir	39
	5.2.5	Queues moyennes - Matin	39
	5.2.6	Queues moyennes - Soir	40
	5.2.7	Vitesses moyennes - Matin	40
	5.2.8	Vitesses moyennes - Soir	41
6	Comp	araison des scenarios	42
Ar	nexes		43
	ANNEX	E 1 : Source : génération de trafic - CEREMA du 22/09/2016	43
Co	lophon		44



Table de	es illus	trations
----------	----------	----------

		L
igure 1: Cartes de localisation du projet de ZAC	8	F
igure 2 : Carte des polarités du territoire - source PADD du SCOT du Pays Rhin Vignoble Frand Ballon	9	F
igure 3 : Extrait de la carte du PLU de la ville de Issenheim	9	F
igure 4 : Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018 par les ctifs habitants la ville de Guebwiller – source INSEE 2018	10	5
igure 5 : Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018 par les ctifs habitants la ville de Issenheim – source INSEE 2018	10	(
igure 6 : Synthèse des parts modales pour les flux domicile travail pour les communes de Buebwiller et Issenheim - Donnée INSEE 2018	10	F
igure 7 : Destination des flux domicile-travail pour les actifs de la commune de Guebwiller Jonnée INSEE 2018	- 11	F
igure 8 : Destination des flux domicile-travail pour les actifs de la commune de Issenheim lonnée INSEE 2018	- 11	F
igure 9 : Cartes des origines et destinations des flux domicile-travail des communes de Guebwiller et Issenheim	11	F
igure 10 : Evolution des parts des motifs travail et études dans les déplacements domicile avail dans les commune de Guebwiller et Issenheim - source INSEE 2018	- 12	F
igure 11 : Carte des principaux poles générateurs de déplacements	12	-
igure 12: Réseau de car interurbain fluo Grand-est	12	
igure 13 : Panorama des mobilités m2A et Sud Alsace – AURM Janvier 2020	13	
igure 14 : Localisation des aires de covoiturage à proximité du projet de ZAC	14	
igure 15 : Aménagements cyclables par catégories sur la Communauté de Communes de légion de Guebwiller– source PLU de ISSENHEIM (janvier 2021)	la 14	F
igure 16 : Carte des itinéraires cyclables existants à proximité du projet de ZAC	15	F
igure 17 : Carte du maillage viaire	15	F
igure 18 : Carte de hiérarchie du réseau routier aux abords du projet de ZAC	16	F
igure 19 : Carte du trafic routier tous véhicules en 2019 – Source CEA	16	F
igure 20 : Carte du trafic routier poids lourds en 2019 – Source CEA	16	F
igure 21 : Fonctionnement échangeur	17	F
igure 22 : Résultats comptages directionnelles du mardi 16 novembre 2021 sur le giratoire lader	e 17	F
igure 23 : Conditions de trafic habituelles selon Google trafic - 8h30 jeudi	17	F
igure 24 Traficolore de l'état du trafic aux heures de pointe du matin et du soir - source coogle Trafic	18	F
igure 25 : Carte des accidents selon leur gravité entre 2006 et 2019 – source PV des ccidents – réalisation Arcadis	18	F
igure 26: Extrait de l'étude de faisabilité relative au projet de réaménagement de échanfgeur RD430/RD83 et desserte de la future zone d'aménagement concertée (ZAC) « laweid » (MOA :CEA)	« 19	F

Figure 27: Extrait de l'étude de faisabilité relative au projet de réaménagement de l'échanfgeur RD430/RD83 et desserte de la future zone d'aménagement concertée (ZAC) Daweid » (MOA :CEA)	« 20
Figure 28 : Carte de synthèse des projets connexes en cours et à venir	20
Figure 29 : Calcul évolution du trafic selon les comptages automatiques pour la période 20 2019	017 2
Figure 30 : Evolution du trafic selon l'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative l'évaluation des projets de transport (scénario de référence - version du 3 mai 2019) - scénario AME (tendance actuelle sans neutralité carbone	e à 22
Figure 31: Récapitulatif des m² cessibles selon la programmation et par type de génération (bureaux/activités)	n 23
Figure 32: Nombres d'emplois par type d'activité (source ADDRN)	23
Figure 33 : Parts modales retenu pour la ZAC de Daweid	23
Figure 34 : Génération de trafic de la ZAC à l'horizon 2030 (ZAC achevée)	24
Figure 35 : Principe de distribution des trafics Source(s) : Insee, Recensement de la population 2017 exploitation complémentaire.	24
Figure 36 :Matrices de la répartition du trafic supplémentaire généré par la ZAC – horizon achèvement de la ZAC	24
Figure 37 : Trafics en section – Matin – Scénario 1 horizon 2030	26
Figure 38 : Trafics en section – Soir – Scénario 1 horizon 2030	26
Figure 39 : Queues maximales – Matin – Scénario 1 horizon 2030	27
Figure 40 : Queues maximales – Soir – Scénario 1 horizon 2030	27
Figure 41 : Queues moyennes – Matin – Scénario 1 horizon 2030	28
Figure 42 : Queues moyennes – Soir – Scénario 1 horizon 2030	28
Figure 43 : Vitesses moyennes – Matin – Scénario 1 horizon 2030	29
Figure 44 : Vitesses moyennes – Soir – Scénario 1 horizon 2030	29
Figure 45 : Trafics en section – Matin – Scénario 2 horizon 2030	30
Figure 46 : Trafics en section – Soir – Scénario 2 horizon 2030	30
Figure 47 : Queues maximales – Matin – Scénario 2 horizon 2030	3′
Figure 48 : Queues maximales - Soir – Scénario 2 horizon 2030	3′
Figure 49 : Queues moyennes - Matin - Scénario 2 horizon 2030	32
Figure 50 : Queues moyennes - Soir – Scénario 2 horizon 2030	32
Figure 51 : Vitesses moyennes - Matin – Scénario 2 horizon 2030	33
Figure 52 : Vitesses moyennes - Soir – Scénario 2 horizon 2030	33
Figure 53 : Trafics en section – Matin – Scénario 1 horizon 2050	34
Figure 54 : Trafics en section - Soir – Scénario 1 horizon 2050	34
Figure 55 : Queues maximales - Matin – Scénario 1 horizon 2050	35
Figure 56 : Queues maximales - Soir – Scénario 1 horizon 2050	35
Figure 57 : Queues moyennes - Matin - Scénario 1 horizon 2050	36
Figure 58 : Queues moyennes - Soir – Scénario 1 horizon 2050	36



Figure 59 : Vitesses moyennes - Matin – Scénario 1 horizon 2050	37
Figure 60 : Vitesses moyennes - Soir – Scénario 1 horizon 2050	37
Figure 61 : Trafics en section - Matin – Scénario 2 horizon 2050	38
Figure 62 : Trafics en section - Soir	38
Figure 63 : Queues maximales - Matin – Scénario 2 horizon 2050	39
Figure 64 : Queues maximales - Soir – Scénario 2 horizon 2050	39
Figure 65 : Queues moyennes - Matin – Scénario 2 horizon 2050	40
Figure 66 : Queues moyennes - Soir – Scénario 2 horizon 2050	40
Figure 67 : Vitesses moyennes - Matin – Scénario 2 horizon 2050	41
Figure 68 : Vitesses movennes - Soir – Scénario 2 horizon 2050	41



Abréviations

CC: Communauté de Communes

A : autoroute

dep : déplacement

h : heure

hab: habitant

HPM : heure de pointe du matin

HPS : heure de pointe du soir

j : jour

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PCAET : Plan Climat-Air-Énergie Territorial

PDU : plan de déplacements urbains

PLU : Plan local d'Urbanisme

PLUi: Plan local d'Urbanisme intercommunal

RD : route départementale

RN: route nationale

SCOT : schéma de cohérence territorial

SP : surface de plancher

TMJ: trafic moyen journalier

uvp : Unité de véhicule particulier (une voiture = 1 uvp, 1 camion = 2 uvp, 1 vélo = 0,5 uvp

véh : véhicule

ZAC : zone d'aménagement concertée

Date: 30 juin 2022



1. Enjeux et objectif de la mission

1.1 Contexte

L'actuelle Aire d'Activités du Florival arrive à saturation et n'a plus la capacité de répondre aux demandes des entreprises (PME) qui souhaitent s'installer sur le territoire et dont les besoins en surfaces de terrains avoisinent 40 ou 50 ares. Considérant la rareté des terrains disponibles à destination d'une extension de Zone d'Activités Économique, une opportunité se fait jour au lieu-dit Daweid, situé sur le ban de la commune d'Issenheim, aux abords de la RD 430, en face de l'extension de l'Aire d'Activités du Florival.

Par délibération communautaire du 11 février 2020, la CCRG s'est formellement engagée à réaliser l'extension de l'Aire d'Activités du Florival au lieu-dit Daweid. En effet, suite à cette délibération la collectivité faisait l'acquisition de près de 27,5 ha de terres afin de réaliser cette extension.

Les deux principaux enjeux de mobilités sont les suivants :

- Garantir une bonne accessibilité multimodale à la future ZAC.
- •Eviter de dégrader le trafic existant sur la RD430 et ses carrefours.

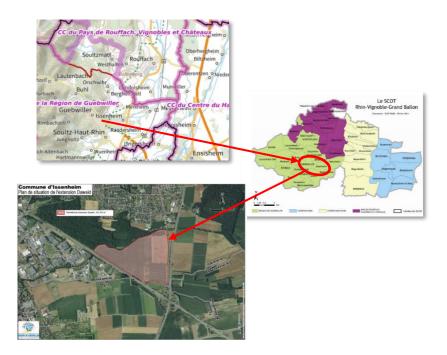


Figure 1: Cartes de localisation du projet de ZAC

1.2 Périmètres de l'étude

Deux périmètres différents sont utilisés pour les analyses déplacements :

- Un **périmètre large** à l'échelle du SCoT Rhin Vignoble Grand Ballon et des communes de Guebwiller et Issenheim pour identifier les interactions, le réseau de transport structurant, le fonctionnement large et les liaisons entre les bassins d'emplois et d'habitat
- Un **périmètre resserré** sur le secteur d'urbanisation future pour l'étude des impacts sur les voiries et les carrefours d'accès aux sites du projet et qui fait l'objet d'une modélisation dynamique.

Date: 30 juin 2022



2. Etat initial

1.3 Documents cadres de planification

1.3.1 Le SCOT

Le SCoT Rhin Vignoble Grand Ballon formalisé sur le territoire du PETR du même nom permet la mise en œuvre d'une planification stratégique sur ce territoire centrale du Haut-Rhin. Sur la thématique des transports, l'enjeu principal repose sur la mise ne place d'un maillage en infrastructures de transports pleinement connecté au couloir alsacien.

Ce SCOT a été approuvé le 14 décembre 2016

Le territoire bénéficie d'une bonne accessibilité routière grâce à la présence d'infrastructures importantes, plutôt orientées Nord-Sud dans un contexte d'échanges le long de la vallée du Rhin.

Trois infrastructures routières se distinguent par leurs emprises et leurs fréquentations :

- L'autoroute A35, qui traverse le territoire en son centre du Nord au Sud, offre depuis les échangeurs d'Ensisheim, de Niederhergheim, de Niederentzen et de Meyenheim un accès très rapide aux trois grandes agglomérations d'Alsace,
- la RD 83, route d'accès à Colmar
- la RD 430 qui permet de relier Guebwiller à Mulhouse

Au total, l'ensemble du territoire est en moyenne à moins de 30 minutes en voiture de l'un des principaux pôles d'emploi et d'équipements du département (Colmar, Mulhouse et Guebwiller).

En revanche, le maillage secondaire apparait plutôt restreint pour les déplacements transversaux est-ouest. Il faut par exemple plus de 30 minutes pour joindre Guebwiller à Fessenheim. Au-delà, le territoire est maillé par un réseau de routes départementales qui irriguent l'ensemble des communes. Ce réseau a fait l'objet d'aménagements qui permettent à la majorité des communes de disposer d'un accès routier satisfaisant.

Concernant l'axe 2 du PADD, l'objectif principal est de mettre en cohérence la politique de déplacements avec le renforcement de l'armature urbaine. Cela passe par une affirmation du rôle stratégique du pôle urbain de Guebwiller ainsi que les pôles d'ancrage présent dans le périmètre du SCOT comme le montre la carte suivante.

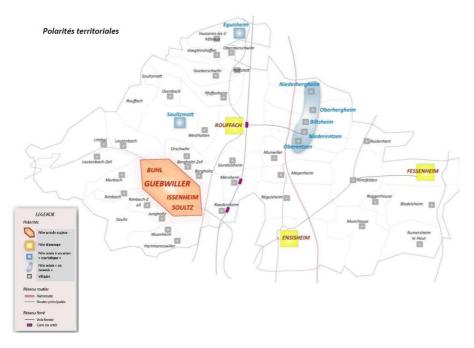


Figure 2 : Carte des polarités du territoire - source PADD du SCOT du Pays Rhin Vignoble Grand Ballon

Cet extrait cartographique indique ces polarités territoriales, il définit le regroupement des communes de Buhl – Guebwiller – Issenheim – Soultz comme le pôle urbain majeur du territoire. De plus, il permet de constater la répartition homogène des pôles d'ancrage : Rouffach au centre, Ensisheim à Sud ainsi que Fessenheim à l'Ouest.

Le second objectif vise à adapter la politique de déplacements à travers :

- La monter en puissance de l'offre de transports alternatifs à la voiture
- Le renforcement du lien entre l'urbanisme et les déplacements
- L'amélioration de l'accessibilité

Le projet de ZAC s'inscrira dans les préconisations du SCoT notamment à travers :

- Favoriser le co-voiturage en s'appuyant sur la création/ l'aménagement de parkings spécifiques aux endroits les plus stratégiques,
- Encourager le déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques dans les lieux stratégiques,
- Encourager le développement des déplacements doux (notamment vélo et marche à pieds) pour des usages quotidiens et de loisirs.
- Chercher à supprimer les trajets automobiles de courte distance (moins de 500 mètres et d'1 km) en organisant, dans les bourgs et villages, les trames douces en faveur des piétons et cyclistes et en intégrant ces déplacements dans les aménagements futurs.
- Encourager la desserte des zones d'activités par les transports collectifs ou par un système de transport alternatif
 à la voiture individuelle.

1.3.2 Plan local d'urbanisme

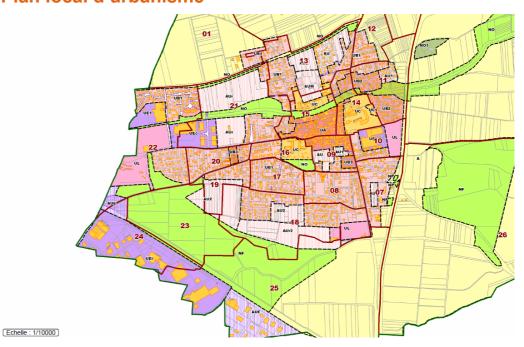


Figure 3 : Extrait de la carte du PLU de la ville de Issenheim

Si l'on se réfère au PLU, l'emprise de l'extension de la ZAC Daweid n'y figure pas. Cet espace de 37 hectares est inscrit au SCoT comme Zone d'Activités Économiques de type 1 (site stratégique d'intérêt départemental et régional).



Ce plan indique également la présence d'une zone NF au Nord du site. En zone N, la norme est le principe d'inconstructibilité dans un but de sauvegarde du territoire. Toutefois, bien que réservée à des espaces naturels la zone N n'est pas incompatible avec la possibilité de construire. Toutes les installations ne peuvent y être implantées.

Mobilité 1.4

Modes de déplacements et généralités

La commune de Guebwiller compte 11.022 habitants en 2018. La taille moyenne des ménages est d'environ 2 personnes/ménage avec un taux de véhicule par ménage de 1.41.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018

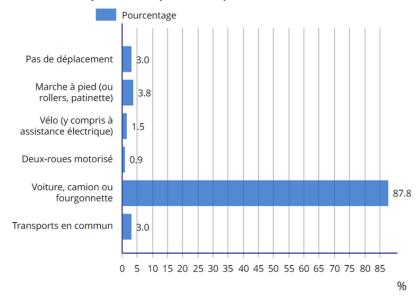


Figure 4 : Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018 par les actifs habitants la ville de Guebwiller - source INSEE 2018

La commune de Issenheim compte 3412 habitants en 2018. La taille moyenne des ménages est plus importante que celle de Guebwiller avec environ 2.4 personnes/ménage avec un taux de véhicule par ménage de 1.41 également.

ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018

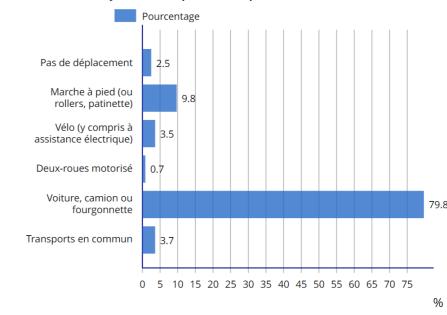


Figure 5 : Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018 par les actifs habitants la ville de Issenheim – source INSEE 2018

Concernant la part modale des deux communes, depuis 2000, l'utilisation de la voiture a augmenté de 11% au détriment de l'utilisation des transports en commun avec une baisse constatée de 4% en 18 ans.

Donnée INSEE 2018 flux domicile-travail pour la commune de Guebwiller et Issenheim

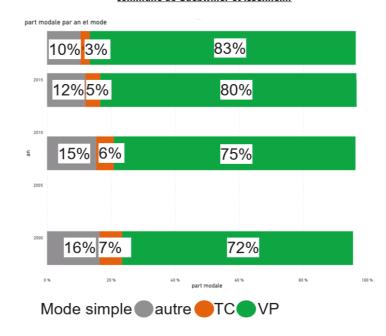


Figure 6 : Synthèse des parts modales pour les flux domicile travail pour les communes de Guebwiller et Issenheim - Donnée INSEE

Le mode de transport dominant sur le secteur d'étude est la voiture particulière. Le taux de motorisation des ménages est important sur les deux communes étudiées.



1.4.2 Flux domicile-travail

Depuis la commune de Guebwiller **36** % **des navettes se dirigent vers la CA de Mulhouse** dont 17% vers la commune de Mulhouse. Il s'agit de la principale destination des actifs. En seconde destination, 28% se dirige au sein de la CC de la Région de Guebwiller puis en troisième destination vers la CA de Colmar.

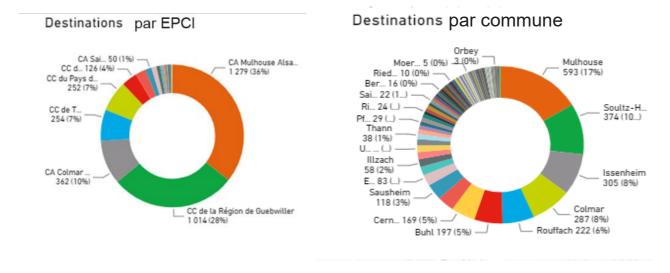


Figure 7 : Destination des flux domicile-travail pour les actifs de la commune de Guebwiller - Donnée INSEE 2018

Depuis Issenheim 57% des navettes se dirigent au sein de la CC de la Région de Guebwiller dont 42 % vers la commune de Guebwiller

Destinations par commune

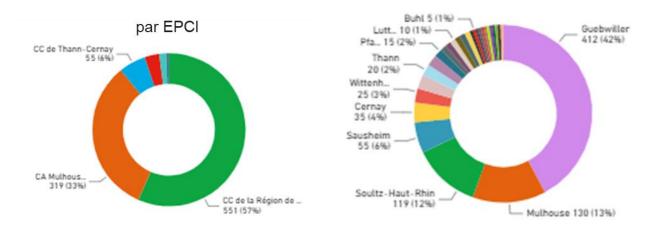


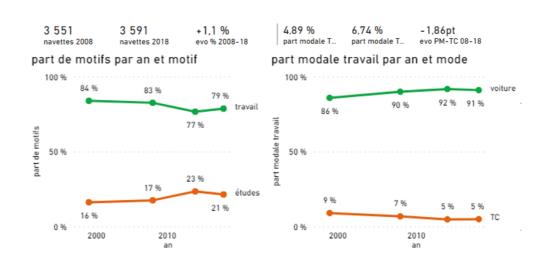
Figure 8 : Destination des flux domicile-travail pour les actifs de la commune de Issenheim - Donnée INSEE 2018



Figure 9 : Cartes des origines et destinations des flux domicile-travail des communes de Guebwiller et Issenheim

Les destinations des navettes domicile-travail depuis Guebwiller et Issenheim se situent principalement vers la partie Sud du Haut-Rhin principalement en direction l'agglomération de Mulhouse. Une partie des flux est captée par les pôles d'ancrage à l'instar de la commune de Ensisheim ou de Bollwiller. Certaines de ces destinations rejoignent le Nord notamment la ville de Colmar. A propos de l'origine des navettes domicile-travail à destination de Guebwiller et Issenheim, les flux sont plus diffus et concerne les villages voisins principalement. En outre, la direction des destinations et des origines des flux domicile-travail sont similaires.

Guebwiller





Issenheim

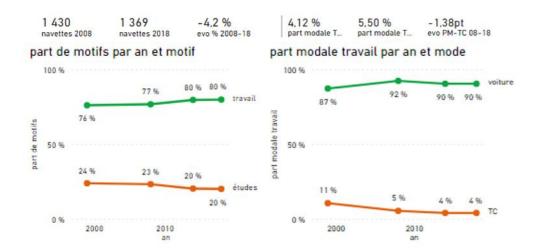


Figure 10 : Evolution des parts des motifs travail et études dans les déplacements domicile-travail dans les communes de Guebwiller et Issenheim - source INSEE 2018

La part des motifs a une évolution constante depuis les années 2000. Soit 80 % pour le motif « travail » et environ 20 % pour le motif « études »

Pour la part modale du motif travail, la plus impactante, l'utilisation de la voiture individuelle évolue depuis 2000 à 2018 : entre 3 et 5% d'augmentation.

La part modale des TC quant à elle diminue depuis 2000.

1.5 Poles générateurs de mobilité

Quelques lieux générateurs de publics se trouvent à proximité du périmètre de site. On en rencontre une diversité importante au sein des communes avoisinantes de Guebwiller, Issenheim et Soultz-Haut-Rhin. Il faut compter environ 600m entre le premier lieu public et l'emprise de la Zac. Il s'agit de l'école maternelle de la Colombe qui se situe au Nord du site dans la commune de Issenheim.

Les autres équipements à proximité du périmètre du site, générateurs de flux sont principalement en lien avec l'éducation. On retrouve au Nord-Ouest de la ZAC Daweid un regroupement de 4 lieux formant un pôle générateur de mobilité : le camping le Florival, la piscine Nautilia, le collège Mathias Grunewald et le centre sportif du Florival

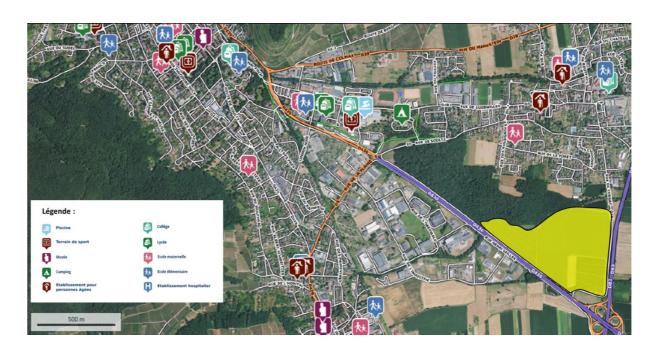


Figure 11 : Carte des principaux pôles générateurs de déplacements

1.6 Les transports en commun

1.6.1 Réseau fluo Grand-est

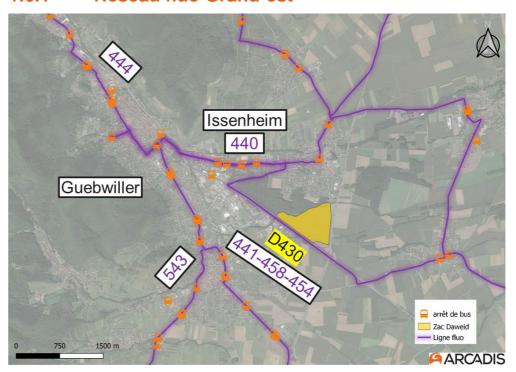


Figure 12: Réseau de car interurbain fluo Grand-est

Le réseau de car interurbain Fluo Grand-est offre une desserte en transport en commun du territoire. Les lignes de car à proximité de la ZAC Daweid sont les suivantes :

- La ligne 440 Colmar Guebwiller
- La ligne 441 Fessenheim Ensisheim Guebwiller



- La ligne 444 Linthal Guebwiller
- La ligne 454 Linthal Guebwiller Mulhouse
- La ligne 458 Blodelsheim Ensisheim Guebwiller
- Les lignes 441,458 et 454 traversent la D430 le long de la ZAC.

Trois lignes de cars interurbain du réseau Fluo grand empruntent la RD430 mais aucun arrêt ne se trouve actuellement sur cet axe.

On remarquera un maillage du réseau de cars interurbain dense sur le territoire, qui peut s'expliquer par l'absence de desserte ferroviaire malgré la présence d'une voie de chemin de fer. La réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller - Guebwiller fait l'objet d'études par la Région Grand-est.

La desserte en transport en commun de la future ZAC Daweid est possible via la création d'un nouvel arrêt sur la RD430 afin de desservir également la zone d'activité existante située de l'autre côté de cette voie.

L'implantation d'un arrêt de car à l'intérieur de la zone d'activité n'est pas judicieuse :

- Allonge le temps de parcours des lignes
- Manœuvres d'accès pas très confortables pour les passagers
- Nécessite beaucoup de place pour les girations
- Ne profite pas à la zone d'activité existante de l'autre côté de la RD 430

L'implantation d'un arrêt sur la RD430 est donc à privilégier. Toutefois l'implantation de cet arrêt est conditionnée par la requalification de cet axe routier aujourd'hui à 2x2 voies.

1.6.2 Transport à la demande

La Communauté de Communes de la Région de Guebwiller (CCRG) assure un service de Transport à la Demande sur son territoire.

Ce service s'adresse aux personnes de 70 ans et plus, aux personnes à mobilité réduite permanente ou temporaire, aux personnes sans permis de conduire se rendant à leur lieu de travail ainsi qu'aux demandeurs d'emploi se rendant à un entretien d'embauche.

1.7 Covoiturage

En 2018, le Sud Alsace compte 32 aires de covoiturage officielles, principalement localisées dans le Sundgau. Pourtant, des pratiques de covoiturage spontanées existent. Preuve en est, le nombre importants d'aires « non-officielles ». L'AURM a réalisé une proposition de maillage de plus de 100 sites potentiels d'aires de covoiturage. Les sites ont été notamment analysés au regard du nombre de déplacements domicile-travail passant au droit de l'aire et des possibilités de stationnement

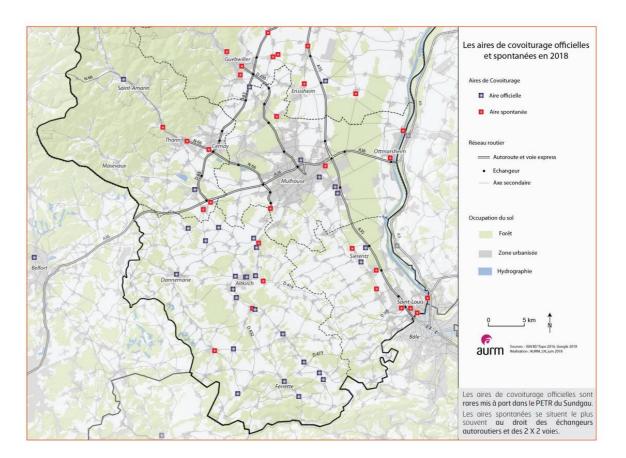


Figure 13 : Panorama des mobilités m2A et Sud Alsace – AURM janvier 2020

La carte ci-dessus montre que des aires de covoiturage spontanées sont présents le long de la RD430.

Trois aires de covoiturage sont situées à proximité de la future ZAC. Concernant l'aire de covoiturage du Nouveau Monde, localisée au Sud de la ZAC dans la commune de Bollwiller au croisement des RD83 et RD429, la CEA travaille sur la mise en place d'une aire de covoiturage multimodale.

Une extension de 17 places aménagée face à l'usine Sharp est également prévue, accompagnée de six box à vélos sécurisés et d'arceaux deux-roues.





Figure 14 : Localisation des aires de covoiturage à proximité du projet de ZAC

La RD 430 est un axe très fréquenté par les habitants de la vallée de la Lauch pour se rendre à Mulhouse comme le montre la carte des destinations des flux domicile-travail depuis Guebwiller et Issenheim. Il y a donc une massification des flux sur cet axe routier. Aujourd'hui une seule aire de covoiturage existe sur la RD430, dans le centre-ville de Guebwiller.

La création d'une nouvelle aire dans la future ZA Daweid peut donc être intéressante pour les habitants des communes de la vallée de la Launch. Son implantation doit être privilégié le long de la RD 430 afin d'être bien visible.

1.8 Modes actifs

Le réseau des itinéraires cyclables se déploie comme le réseau routier en deux grandes directions, Nord/sud d'une part, et Est-Ouest d'autre part.

Un itinéraire cyclable dessert la vallée, depuis Guebwiller jusqu'à Linthal en alternant bande cyclable, site propre ou mixte, et itinéraire en agglomération.

La CCRG s'est engagée dans la réalisation d'un schéma directeur vélo. Cette démarche s'inscrit dans le cadre de l'appel à projets « Vélo et Territoires » lancée par l'ADEME et est le fruit d'un travail collaboratif mené par le bureau d'études Immergis en partenariat avec les communes, le collectif Bicychouette et la CeA.

Ce schéma permet à la CCRG et aux communes de disposer d'un diagnostic de son territoire, d'un maillage hiérarchisé sur l'ensemble des communes, d'une proposition de signalétique et de jalonnement et d'un plan de stationnement mais également d'un Plan Pluriannuel d'Investissement.

Ce schéma est un plan qui servira d'outil de travail pour la réalisation éventuelle de travaux en termes d'aménagements cyclables.

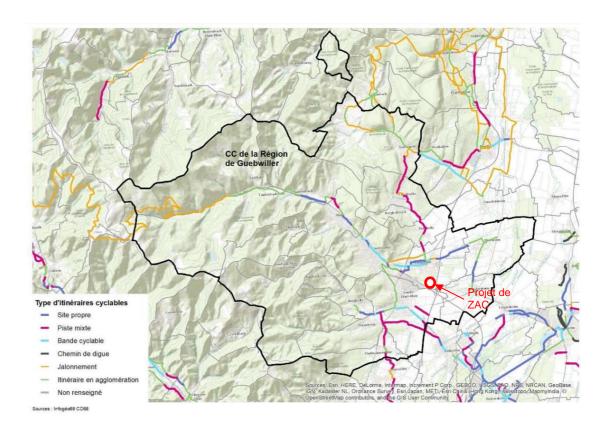


Figure 15 : Aménagements cyclables par catégories sur la Communauté de Communes de la Région de Guebwiller– source PLU de ISSENHEIM (janvier 2021)

A proximité de la ZAC Daweid, des itinéraires cyclables sont présents comme le montre la carte ci-dessous. En termes de typologie, on retrouve des pistes cyclables en majorité ainsi que des bandes cyclables. Le réseau existant sur la RD 430 se termine à 150 m de l'emprise de la ZAC Daweid



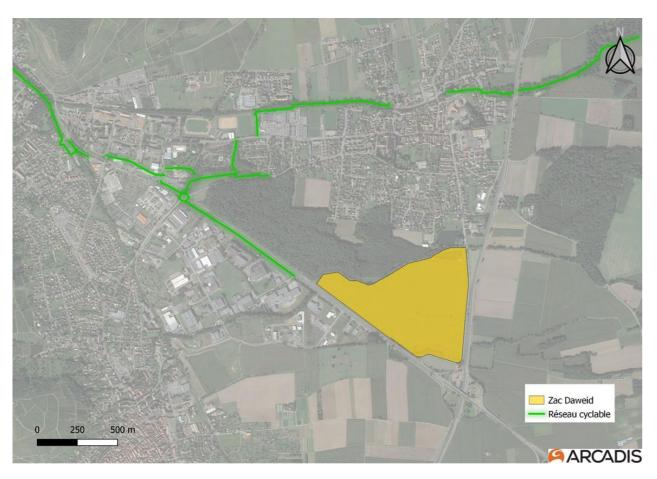


Figure 16 : Carte des itinéraires cyclables existants à proximité du projet de ZAC

A l'intérieur de la ZAC le projet prévoit des cheminements cycles et piétons qui permettent une bonne desserte. Les trottoirs et pistes cyclables bidirectionnelles permettent de sécuriser ces modes vulnérables.

L'implantation d'un abris vélos est à envisager au niveau de l'aire de covoiturage afin de favoriser le report modal,

La traversée de la RD 430 est dangereuse dans sa configuration actuelle. Sa requalification en boulevard urbain est à prévoir afin d'apaiser les vitesses à l'approche du nouveau giratoire. La création d'un giratoire sur la RD 430 sans requalification de cet axe est difficilement envisageable. En effet une réduction de gabarit à 2x1 voie sur l'arrivée du giratoire est à étudier par la CeA. La création d'un passage inférieur ou inférieur sous la RD 430 n'est pas judicieux pour les principales raisons suivantes :

- N'incite pas à apaiser les vitesses sur cet axe à l'approche du carrefour giratoire
- Nécessite une emprise importante (rampes d'accès)
- Accessibilité PMR plus difficile à garantir
- Aménagement couteux

Possibilité de parcours plus efficaces, notamment à travers des chemins existants dans la forêt au Nord du Rimbach (avec connexion via passerelle à mettre en place)

Les accès modes actifs depuis le nord de la ZAC (long du Rimbach) sont pertinents essentiellement dans le cas de figure de l'absence de requalification de la RD 430 et donc l'utilisation du chemin de défruitement le long RD430 entre le rond point « Mader » et la ZA.

1.9 Les infrastructures routières

1.9.1 Hiérarchisation du reseau

Le réseau routier du secteur est relativement dense. On peut citer les axes suivants :

- La RD430 est l'axe rapide permettant de relier Mulhouse à la vallée du Florival; L'axe à 2x2 voies intercepte notamment l'A36 et la RD83;
- La RD429 est parallèle à la RD430 de Lautenbach à Mulhouse ;
- La RD83 axe Nord-Sud traversant l'Alsace de Strasbourg à Mulhouse ;
- La RD5, « Route des Vins d'Alsace », parallèle à la RD83 entre Guebwiller et Cernay ;
- La RD3b reliant la RD 83 et la RD430 au Nord d'Issenheim ;
- La RD3B3 reliant Issenheim à l'échangeur de la RD83/RD430 ;
- La RD4b reliant Soultz-Haut-Rhin à Raedersheim, axe qui permet via sa connexion à la RD83 et la RD430 à compléter l'échangeur RD83/RD430;
- Les réseaux de desserte locale.

Malgré ce réseau dense, on constate que la zone d'Activité de Florival possède peu de connexion avec le réseau routier qui l'entoure, pouvant générer des saturations au niveaux de ses accès.

Pour accéder à la Zone d'Activité, la seule possibilité est de passer par la RD5 et la rue de l'Industrie. Pour sortir de la ZA, il y a deux possibilités soit par la RD5 soit par la RD83 à proximité de l'échangeur.

Les axes structurants de la CCRG sont conditionnés par la géographique physique du territoire (axes de plaine et de piémont orientés Nord-Sud, dessertes de vallée et vallon Est-Ouest).

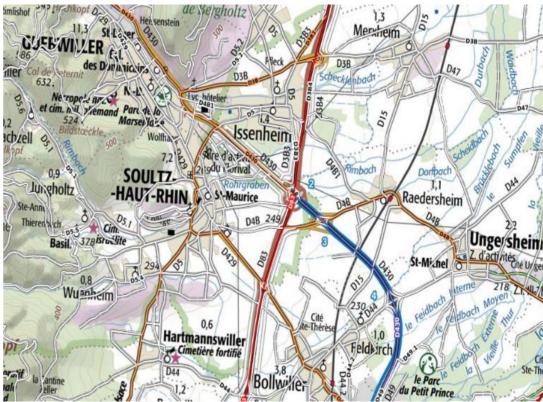


Figure 17: Carte du maillage viaire

15



La Zac Daweid est bordée par deux axes routiers majeurs :

- la D430 qui constitue pour Guebwiller, l'axe rapide d'accès à l'agglomération mulhousienne mulhousienne (voie rapide en aval de Guebwiller, 2 voies en amont). La commune de Guebwiller est traversée par cet axe routier reliant le Col de la Schlucht à Mulhouse. Également appelée route du Florival, elle relie la vallée de la Lauch à la RD 83 (axe Belfort Colmar) et dispose d'une section 2x2 voies entre Guebwiller et Mulhouse. Son ancien tracé, à travers l'agglomération de Soultz-Guebwiller, a été renommé RD 429.
- la D83, qui dessert le chapelet de villes et de villages positionnés le long des contreforts des Vosges, dont l'agglomération de Buhl-Guebwiller-Soultz-Issenheim et Rouffach plus au nord. Elle constitue historiquement la route d'accès à Colmar. Cette voie rapide Belfort-Colmar irrigue le territoire dans le sens Nord-Sud en aval, le reliant rapidement à l'agglomération de Colmar. Orientée Est-Ouest

Ces deux axes principaux constitués par la RD430 et la RD83 drainent les plus gros flux routiers observables sur la CC, et se croisent en débouché de vallée au niveau de Soultz.

La commune est également concernée par la RD 3 Bis qui relie Guebwiller à Fessenheim.

Ces routes départementales constituent les liaisons routières principales du territoire d'étude. Plusieurs axes secondaires se localisent sur la partie Ouest de la D83 contrairement à la partie Est moins maillée et plus agricole. Elle se situe à proximité de l'échangeur en ces deux axes et se positionne à la porte d'entrée de la vallée de la Lauch.

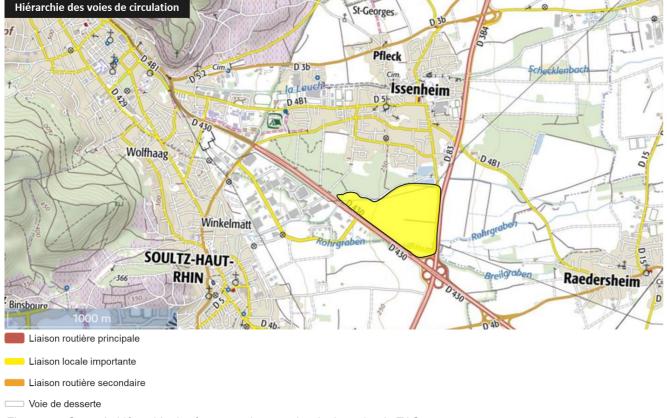


Figure 18 : Carte de hiérarchie du réseau routier aux abords du projet de ZAC

1.9.2 La circulation routière

1.9.2.1 Trafic routiers

La RD430 est un axe routier très fréquenté. Le trafic était de 18 758 véhicules/j (jour ouvré) en 2019 dont et 903 poids lourds, soit une part de 4,8% à hauteur du projet de ZAC.

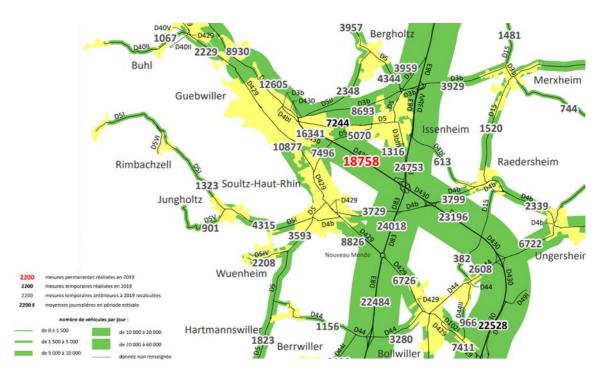


Figure 19: Carte du trafic routier tous véhicules en 2019 - Source CEA

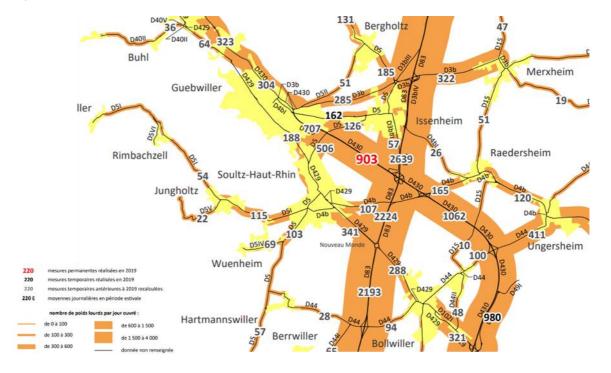


Figure 20 : Carte du trafic routier poids lourds en 2019 – Source CEA



Dans le cadre de cette étude une campagne de comptages directionnelles a été réalisée le mardi 16 novembre 2021 aux heures de pointes du matin et du soir sur le giratoire à l'entrée de Guebwiller (branches RD430 / RD5. Voici les résultats :

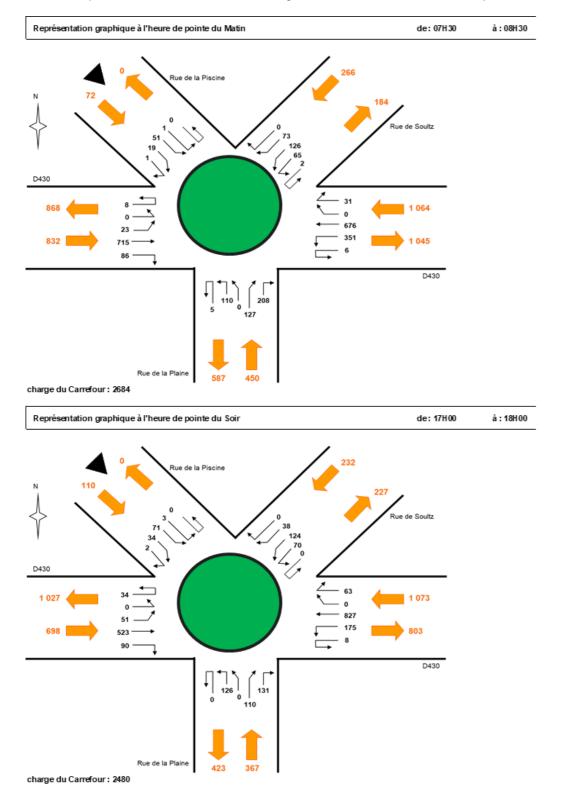


Figure 22 : Résultats comptages directionnelles du mardi 16 novembre 2021 sur le giratoire Mader

Des comptages avaient été réalisés du 16/09/2020 au 22/09/2020 sur l'échangeur RD430/RD83 par la CEA dans le cadre d'une étude de faisabilité relative au projet de réaménagement de l'échangeur. Ces comptages ont été utilisés dans le cadre de la modélisation trafic du projet de ZAC Daweid.

L'échangeur est presque complet, seul le mouvement depuis la RD83 Sud vers la RD430 Est n'est pas permis. Ce mouvement est autorisé par le diffuseur au droit de la RD4bis. (Cf figure ci-contre)

L'étude de l'échangeur montre que les entrecroisements de l'échangeur sont trop courts. Ils ne permettent pas aux usagers d'anticiper leurs trajectoires et celles des autres conducteurs provoquant des comportements à risque.

Hormis les problèmes de lisibilité au niveau des entrecroisements, il n'est pas relevé de dysfonctionnement.

Les comptages réalisés ainsi que les constations sur site ne montre pas de congestion.

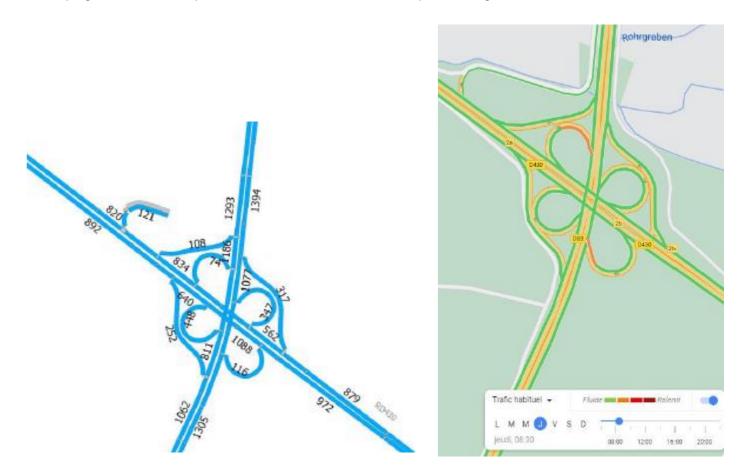


Figure 21 : Fonctionnement échangeur

Figure 23 : Conditions de trafic habituelles selon Google trafic - 8h30 jeudi

1.9.2.2 Les points durs



De fréquents problèmes d'engorgement sur la pénétrante RD 430 au niveau de la traversée de Guebwiller, aux heures de pointe sont constatés.

Les principaux ralentissements rencontrés se situent au Sud de la D83 ainsi que sur la D430 à l'entrée de Guebwiller pour les heures de pointes du matin et du soir. Des ralentissements sont également fréquents à Issenheim sur la rue de Guebwiller et la Rue de Cernay. De plus, la partie sud de la RD 430 est très chargée dans les deux sens de circulation au sud de l'échangeur avec la RD83.

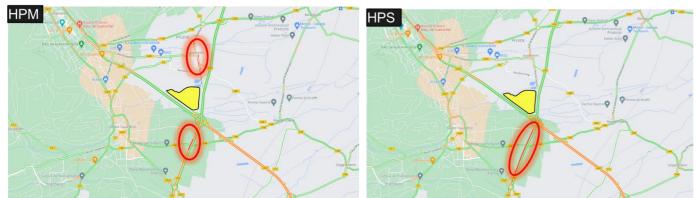


Figure 24 Traficolore de l'état du trafic aux heures de pointe du matin et du soir - source Google Trafic

1.9.3 Sécurité: l'accidentologie

L'analyse de l'accidentologie est réalisée à partir des PV des accidents rédigés par les forces de l'ordre et fournis par la DDT.

Ces données s'étendent de 2006 à 2019 et concernent :

- La RD 430 entre le giratoire à l'entrée de la commune et l'échangeur de la RD 2 ;
- La RD 83 au droit de l'échangeur entre la RD 83 et la RD 430.

La carte ci-contre identifie l'implantation des accidents et leur gravité.

Cette analyse des PV montre que malgré une densité plus importante des accidents au droit des échanges, leur conception en tant que telle n'est pas forcément à l'origine des accidents.

Il apparait toutefois que la majorité des accidents trouve son origine dans le comportement des véhicules au droit de ces points, avec des changements de file au dernier moment, des oublis de clignotants ou encore des manques d'attention vis-à-vis des aux autres véhicules à l'origine des accidents.

Cet état de fait met en exergue selon nous le manque de lisibilité des aménagements favorisant la survenue d'accident.

Aussi, les zones où se produit le plus d'accident ne sont pas forcément les zones où l'on constate le plus d'accident grave. En effet si on prend la zone à l'approche du giratoire (Mader) de Guebwiller, celle-ci est une zone dense en accident, mais ne compte que des accidents avec blessé léger. La lecture des PV montre que la majorité des accidents de cette zone sont dû à des erreurs d'inattention en arrivée sur giratoire. Ceci s'explique par la vitesse plus faible en approche.



Figure 25 : Carte des accidents selon leur gravité entre 2006 et 2019 – source PV des accidents – réalisation Arcadis



2 Projets connexes en cours et à venir

Plusieurs projets en cours ou à venir ont été identifiées sur le territoire II s'agit de projets d'infrastructures ou d'urbanisation pouvant engendrer une hausse du trafic : Urbanisation et équipements :

- La création d'un centre de santé par la MSA Groupe à Guebwiller.
- La mise en place d'une aire de service pour camping-car appelé « point bleu » à Guebwiller.
- Il existe également un projet d'écoquartier (friche NSC) situé au Nord de la commune de Guebwiller.
 Plusieurs pistes de réflexion du cabinet d'architectes Bering ont été évoqués et permettra un développement du haut de la Ville de Guebwiller. Une école, une salle culturelle, une zone économique, des logements... La ville de Guebwiller (Haut-Rhin) a déjà plusieurs projets en tête pour les 3 hectares de friche industrielle qu'elle est en train d'acquérir auprès de NSC Schlumberger.

Infrastructures:

- Le réaménagement de l'échangeur RD430/RD83
- Création d'un giratoire sur la RD430
- La possible réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller Lautenbach.

2.1 Réaménagement de l'échangeur RD430/RD83

Le principe de cette solution est de réaliser deux giratoires sur la RD 430 de part et d'autre de la RD83, permettant ainsi de rétablir l'ensemble des mouvements.

Le giratoire situé à l'Ouest permettra les échanges avec la RD430 depuis la RD83 Nord et vers la RD83 Sud.

Le giratoire situé à l'Est permettra les échanges avec la RD430 depuis la RD83 Sud et vers la RD83 Nord.

L'une des branches du giratoire Ouest est dédiée à l'accès à la commune d'Issenheim, dont la bretelle sur la RD430 est supprimée. Cette bretelle permettra également de desservir la zone d'activité de Daweid, lorsqu'elle sera réalisée.

La bretelle d'entrée sur la RD430 en provenance de Florival est quant à elle conservée car elle ne présente pas de nonconformité et elle ne nuit pas au bon fonctionnement de l'échangeur.

Ce projet est toujours à l'études par les services de la CEA.



Figure 26: Extrait de l'étude de faisabilité relative au projet de réaménagement de l'échanfgeur RD430/RD83 et desserte de la future zone d'aménagement concertée (ZAC) « Daweid » (MOA :CEA)

2.2 Création d'un giratoire sur la RD430

Ce giratoire a pour objectif de desservir les deux zones d'activités, l'une existante et l'autre à venir. En l'absence de plan précis de la future zone de Daweid lors de l'étude de faisabilité, il avait été fait le choix de le placer au droit de la rue de l'industrie, en accord avec la maîtrise d'ouvrage, cette rue étant l'axe principale de la zone.

Sa disposition n'impact pas la bâtit existant, seul guelques clôtures et aménagement paysagers devraient être impactés.

Notons que lorsque ce giratoire sera créé la bretelle d'entrée sur la RD430 en provenance du Florival devra être supprimée et l'accès aux entreprises étudiés.

Date: 30 juin 2022





Figure 27: Extrait de l'étude de faisabilité relative au projet de réaménagement de l'échanfgeur RD430/RD83 et desserte de la future zone d'aménagement concertée (ZAC) « Daweid » (MOA :CEA)

2.3 Projet de réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller – Lautenbach.

La ligne de Bollwiller à Lautenbach, parfois appelée « ligne de la vallée de la Lauch », était un embranchement à voie normale unique de la grande ligne Strasbourg - Bâle, elle reliait les gares de Bollwiller et de Lautenbach, en passant par Guebwiller. Aujourd'hui la section de Guebwiller à Lautenbach est déclassée et déposée, seule subsiste la section de Bollwiller à Guebwiller-Heissenstein. La section de Bollwiller à Guebwiller-Heissenstein a été exploitée pour le trafic fret jusqu'au 1er août 1992.

La réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller - Guebwiller fait l'objet d'études par la Région Grand-est mais en est toujours aux stades des réflexions pour le moment même si en 2017, la Région Grand Est a confirmé le projet sur un mode tram-train.

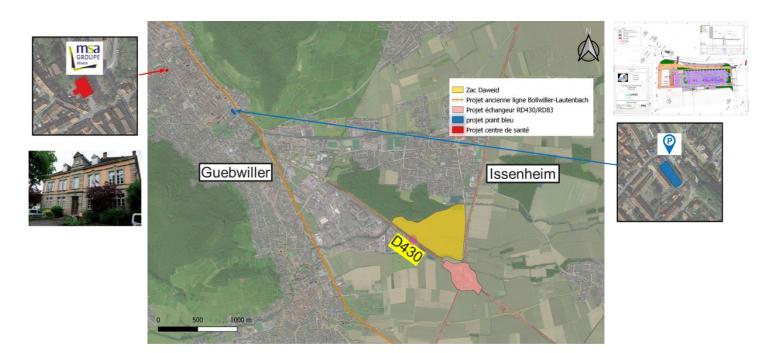


Figure 28 : Carte de synthèse des projets connexes en cours et à venir

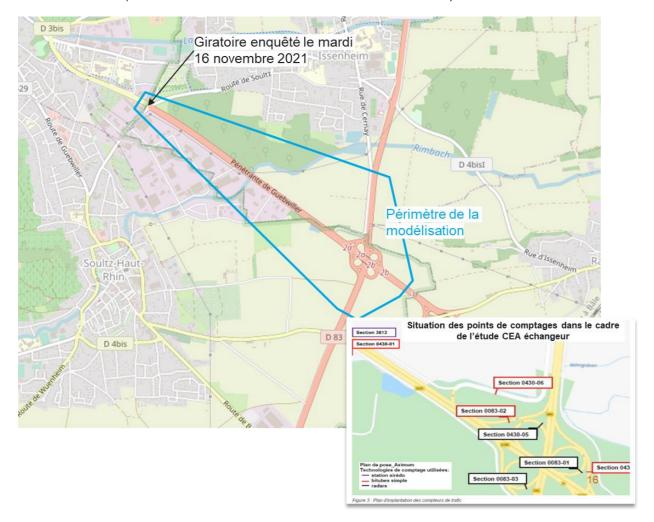


3 Impacts du projet sur les déplacements

3.1 Méthodologie de la modélisation dynamique dans le cadre de l'étude des impacts

La modélisation dynamique du trafic sur le périmètre d'étude a été réalisée en prenant en compte :

- La génération de trafic lié à la future ZAC
- L'évolution du trafic de fond, c'est à dire l'évolution au cours des années du nombre de véhicules légers et de poids lourds sur le réseau routier
- Les comptages routiers
 - Comptages réalisés sur le giratoire de Guebwiller RD5/RD430 dans le cadre de cette étude (mardi 16 novembre 2021)
 - Données de comptages existants, et comptages réalisés dans le cadre de l'étude de l'échangeur par la CEA (comptages du 16/09/2020 au 22/09/2020). Le plan de pose correspondant est présenté ci-contre. Les simulations ont été réalisées :
- A l'horizon 2030 (achèvement total de la ZAC et implantation de l'ensemble des entreprises)
- A l'horizon 2050 (ZAC achevée et croissance à +20ans du trafic de fond)



3.2 Génération de trafic selon la programmation de la ZAC

3.2.1 Evolution de fond du trafic

Différentes sources peuvent être utilisées pour évaluer les évolutions de mobilité sur le territoire afin de proposer la situation de référence la plus probable.

Les **évolutions de trafic** ces dernières années sur le réseau routier local montre un fort lien entre l'augmentation de la population et les trafics journaliers sur les voies.

Enfin, les **projections nationales de transport** prévoient une augmentation de près de 1% par an du trafic sur le réseau routier français entre 2012 et 2030, puis de 0,9% entre 2030 et 2050.

		TV						
	2017	2018	évol 17_18	2019	évol 1	7_19	TCAM	
D83 Nord	25090	24950	- 0,56	24753	-1,34	-337	-0,67	
D83 Sud	23660	23570	- 0,38	24018	→ 1,51	358	0,75	
D430 Ouest*	18458	18200	↓ -1,40	18758	→ 1,63	300	0,81	
D430 Est	22818	22500	↓ -1,39	23196	→ 1,66	378	0,82	
Moyenne 4 axes	22507	22305	- 0,90	22681	→ 0,78	175	0,39	
Moyenne sans Nord	21645	21423	-1,03	21991	→ 1,60	345	0,79	

^{*}comptage permanent

		VL						
	2017	2018	évol 17_18	2019	évol 1	7_19	TCAM	
D83 Nord	22782	22206	↓ -2,53	22114	↓ -2,93	-668	-1,48	
D83 Sud	21927	21449	↓ -2,18	21794	-0,61	-133	-0,30	
D430 Ouest*	17560	17290	-1,54	17855	→ 1,68	295	0,84	
D430 Est	21271	20925	↓ -1,63	22134	→ 4,06	863	2,01	
Moyenne 4 axes	20885	20468	↓ -2,00	20974	→ 0,43	89	0,21	
Moyenne sans Nord	20253	19888	↓ -1,80	20594	→ 1,69	342	0,84	

^{*}comptage permanent

		PL								
	20	17	2018	1	évol 17_18	201	.9	évol	17_19	тсам
D83 Nord	2308	9%	2744	11%	1 8,89	2639	11%	1 4,34	331	6,93
D83 Sud	1733	7%	2121	9%	1 22,39	2224	9%	1 28,33	491	13,28
D430 Ouest*	898	5%	910	5%	→ 1,34	903	5%	→ 0,56	5	0,28
D430 Est	1547	7%	1575	7%	→ 1,81	1062	5%	↓ -31,35	-485	-17,15
Moyenne 4 axes	1622	7%	1838	8%	13,32	1707	8%	↑ 5,27	85,5	2,60
Moyenne sans Est	1646	8%	1925	9%	1 6,93	1922	9%	1 6,74	276	8,05

^{*}comptage permanent

Figure 29 : Calcul évolution du trafic selon les comptages automatiques pour la période 2017-2019



Les évolutions de trafic prises en compte seront celles issues des derniers documents « Évaluation des projets de transport » du ministère de la transition écologique et solidaire (Cadrage du scénario de référence - Version du 03 m/ai 2019) :

Tableau 13 : Taux de croissance annuels moyens de la demande tous modes et des trafics routiers, scénario AME de la SNBC (période 2015-2070)

Scénario central, TCAM	Demande tous modes (voy.km)	Circulation routière (veh.km)
Longue distance (>100km)	1,1 %	0,9 %
Courte distance (<100km)	0,6 %	0,5 %
Marchandises	1,7 %	1,5 %

Figure 30 : Evolution du trafic selon l'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport (scénario de référence - version du 3 mai 2019) - scénario AME (tendance actuelle sans neutralité carbone

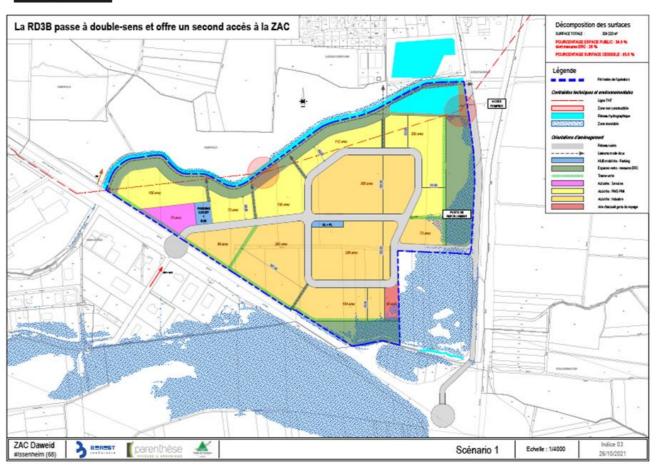
Selon ces différentes sources nous avons retenu l'hypothèse d'une évolution selon le trafic local. Nous considérons que cette hypothèse tiens également compte des quelques projets d'urbanisation identifiés dans le secteur d'étude.

		nce annuel moyen CAM)	évolution période (+20 ans)		
	tendance	tendance locale	tendance	tendance	
	nationale		nationale	locale	
PL	1,50%	2,6%	34,7%	67,2%	
VL	0,50%	0,2%	10,5%	4,4%	

3.2.2 Programmation de la ZAC

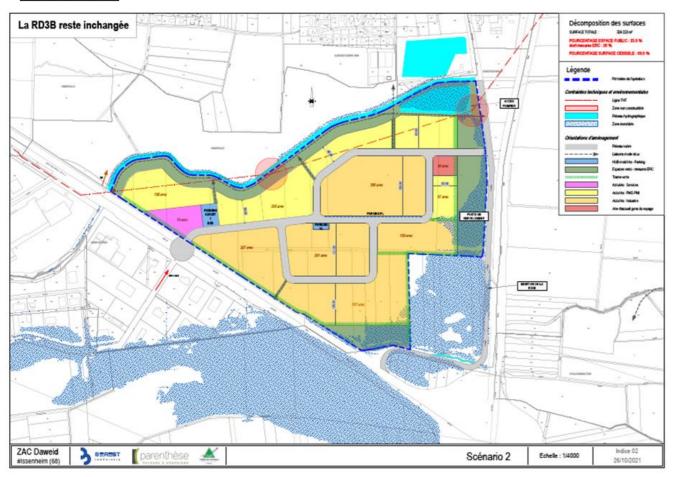
L'analyse des trafic projetés aux horizons 2030 et 2050 est basée sur le programme de l'opération validé par la CCRG lors de la réunion du 18 septembre 2021.

Scenario 1





Scenario 2



3.2.3 Les générations de trafics

En l'absence d'information, Arcadis a transformé les surfaces cessibles (carte ci-contre) en emplois selon des ratios obtenus sur d'autres secteurs nationaux. Selon, nos hypothèses, la ZAC de DAWEID pourra générer **environ 537 emplois**

1) m² cessibles selon plan et par types de génération (bureaux /activités)

	Bureaux	Activités
artisanat - activité		72000
industrie - activité		93900
tertiaire		
start-up		
logistique		35600
Hotel / service		7000

Figure 31: Récapitulatif des m² cessibles selon la programmation et par type de génération (bureaux/activités)

2) Nombres d'emplois par types d'activités (Source ADDRN voir en annexe)

tyopologie	emp/ha	nb ha	nb emplois		
artisanat - activité	15	7,2	108		
industrie - activité	40	9,4	376		
tertiaire	75	0,0	0		
start-up	50	0,0	0		
logistique	15	3,6	53		
hôtel / service*	Variable selon la taille	0,0	0		
TOTAL		20,2	537		

Figure 32: Nombres d'emplois par type d'activité (source ADDRN)

Hôtel / service* : Ce type d'activité n'engendre pas ou extrêmement peu de flux aux heures de pointe. Généralement non pris en compte dans la génération de trafic aux heures de pointes. Pas d'informations sur le nombre de chambres et le type de services. Hôtel : Flux inverse au flux de la ZAC et HPS plus tardive

3.2.4 Parts modales

Les parts modales retenues sont basées sur les parts modales INSEE 2017 des actifs des villes d'Issenheim, de Guebwiller et de Mulhouse Alsace Agglomération (M2A).

Au regard de la localisation de la ZAC, nous avons réduit la part de la marche à pied et ajouté une part VP passager afin d'identifier le covoiturage (10%) et de baisser la part VP conducteur non identifiée dans les données INSEE.

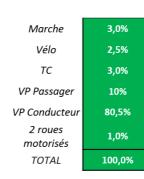
Nous avons pris:

- Un taux de présence au travail de 80% afin de prendre en compte les temps partiels, RTT, congés et le développement du télétravail (professions dans le tertiaire principalement).
- Un taux de pointe attiré d'environ 50% à l'HPM* et 45% à l'HPS*.
- 5 à 10 % de trafic supplémentaire lié aux visiteurs.

Au total, environ **127** véhicules supplémentaires seront générés le matin (8h-9h) par la ZAC de Daweid et **162** à la pointe du soir (17h-18h).

A ces flux s'ajouteront également les covoitureurs qui viendront laisser leurs véhicules ou prendre un passager au niveau de la future aire de covoiturage d'environ **30 places**. Si on estime à **80%** le taux de remplissage de l'aire quotidiennement, cela représente 24 véhicules qui viennent stationner à l'heure de pointe du matin et 24 véhicules qui viennent pour assurer le covoiturage soit **48 au total** (équipage de 2 personnes à chaque fois) et inversement à l'heure de pointe du soir pour récupérer leurs véhicules

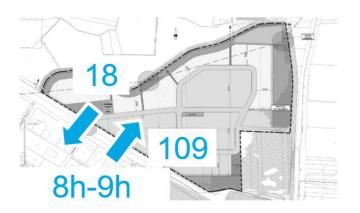
Parts modales retenues pour la ZAC de <u>Daweid</u>

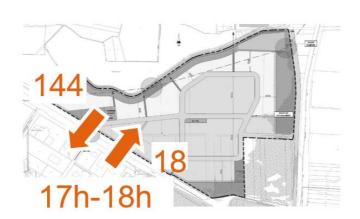


	source INS								
		BASE							
	Issenheim	Guebwiller	M2A						
Marche	7,0%	12,2%	8,5%						
Vélo	1,5%	3,2%	2,5%						
TC	3,0%	3,6%	10,5%						
VP Passager	0,0%	0,0%	0,0%						
VP Conducteur	87,5%	80,4%	78,0%						
2 roues motorisés	1,0%	0,6%	0,5%						
TOTAL	100,0%	100,0%	100.0%						

Figure 33 : Parts modales retenu pour la ZAC de Daweid







	НР	М	HPS					
	émis	attirés	émis	attirés				
Véhicule léger	18	109	144	18				
TOTAL	12	7	162					

HPM* : heure de pointe du matin HPS* : heure de pointe du soir Figure 34 : Génération de trafic de la ZAC à l'horizon 2030 (ZAC achevée)

3.3 Distribution du trafic

La distribution du trafic VL et PL à l'horizon d'achèvement de la ZAC s'effectuera selon la matrice origine – destination du modèle de simulations dynamiques.

Selon les données Origines-Destinations Domicile-travail (INSEE 2017), les trafics attirés sur la commune de Guebwiller (ZA Florival) sont essentiellement orientés vers l'Ouest et le Nord. La distribution du trafic généré par la ZAC est distribuée sur les matrices du matin et du soir selon ces pourcentages.

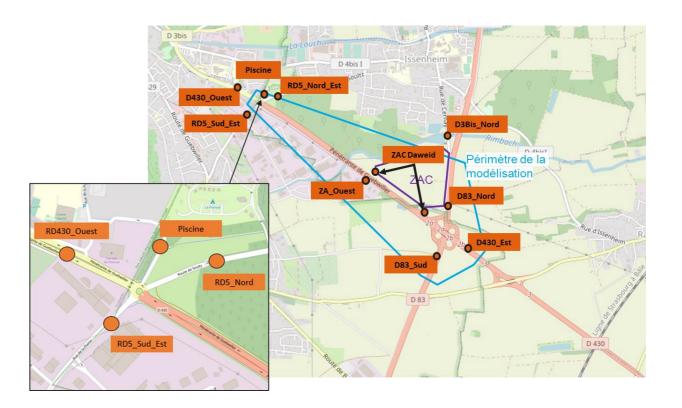
	Nord	Est	Sud	Ouest	Total
% attirés	32%	10%	1%	57%	100%

Figure 35 : Principe de distribution des trafics Source(s) : Insee, Recensement de la population 2017 exploitation complémentaire.

Trafic supplémentaire généré par la ZAC - horizon achèvement de la ZAC

Matin VL	D430_Ou est	ZA_Ouest	D3Bis_Nor d	D430_Est	D83_Nord	D83_Sud	ZAC Daweid	Total Entrée	Matin PL	D430_Ou est	ZA_Ouest	D3Bis_Nor d	D430_Est	D83_Nord	D83_Sud	ZAC Daweid	Total Entrée
D430_Ouest							62	62	D430_Ouest								5
ZA_Ouest								0	ZA_Ouest								0
D3Bis_Nord								0	D3Bis_Nord								0
D430_Est							11	11	D430_Est								1
D83_Nord							35	35	D83_Nord								3
D83_Sud							1	1 1	D83_Sud								0
ZAC Daweid	10			2	6	(18	ZAC Daweid	1	. 0	0	C	1)	0
Total Sortie	10	0	0	2	6		109	127	Total Sortie	1	. 0	0	C	1		0	9
Soir VL	D430_Ou est	ZA Ouest	D3Bis_Nor		D83 Nord	D83 Sud		Total Entrée	Soir PL	D430_Ou est	ZA Ouest	D3Bis_Nor d		D83 Nord	D83 Sud	ZAC Daweid	Total Entrée
D430 Ouest							10		D430 Ouest								0
ZA Ouest								0	ZA Ouest								0
D3Bis_Nord								0	D3Bis_Nord								0
D430_Est							2	2 2	D430_Est								0
D83_Nord							6	6	D83_Nord								0
D83 Sud							(0	D83_Sud								0
D03_344																	
ZAC Daweid	83			14	46	1	L	144	ZAC Daweid	4	1 0	0	1	և 2	()	0

Figure 36 :Matrices de la répartition du trafic supplémentaire généré par la ZAC – horizon achèvement de la ZAC





Trafic global à l'horizon 2030

Matrices utilisées pour faire tourner le modèle des deux scénarios :

Trafic VL

Trafic PL

Matin VL	01_D430 _Ouest		03_D3Bi s_Nord				Daweid	08_RD5 _Nord_E st		10_Pisci ne	Total Entrée	Matin PL	01_D430 _Ouest	02_ZA_ Ouest	03_D3Bi s_Nord				07_ZAC_ Daweid	08_RD5 _Nord_E st		10_Pisci ne	Total Entrée
01_D430_Ouest	7	0	0	319	67	170	80	19	65	0	726	01_D430_Ouest	0	0	0	5	4	4	1	0	5	C	20
02_ZA_Ouest	0	0	0	22	4	11	0	0	0	0	37	02_ZA_Ouest	0		0	8	5	6	0	0	0	C	20
03_D3Bis_Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	03_D3Bis_Nord	0		0	0	0	0	0	0	0	C	0
04_D430_Est	278	0	47	0	300	54	11	13	137	0	839	04_D430_Est	17		0	0	46	21	. 1	2	13	C	99
05_D83_Nord	68	0	0	478	0	622	35	3	33	0	1240	05_D83_Nord	5		0	53	0	96	3	0	4		161
06_D83_Sud	178	0	69	0	884	0	1	. 8	88	0	1229	06_D83_Sud	6		0	0	136	0	0	1	5	0	147
07_ZAC_Daweid	7	0	0	26	6	0	0	0	3	0	42	07_ZAC_Daweid	1		0	0	1	0	0	0	0	0	2
08_RD5_Nord_Est	58	0	0	26	5	14	7	2	97	0	209	08_RD5_Nord_Est	1		0	1	1	1		0	5	0	10
09_RD5_Sud_Est	81	0	0	70	15	37	18	102	2	0	325	09_RD5_Sud_Est	8		0	12	9	10	3	3	1	0	46
10_Piscine	1	0	0	22	5	12	6	1	15	0	60	10_Piscine	0	0	0	0	0	C	0	0	0	0	0
Total Sortie	677	0	116	962	1285	920	157	148	440	0	4706	Total Sortie	36		0	80	202	139	9	5	33	C	505
Soir VL	01_D430 _Ouest		03_D3Bi s_Nord				07_ZAC_ Daweid	08_RD5 _Nord_E st	Sud Es	10_Pisci ne	Total Entrée	Soir PL	01_D430 _Ouest		03_D3Bi s_Nord				07_ZAC_ Daweid	08_RD5 _Nord_E st		10_Pisci ne	Total Entrée
01_D430_Ouest	33	0	0	326	64	148	7	50	88	0	715	01_D430_Ouest	0		0	7	3	1		0	0	C	12
02_ZA_Ouest	0	0	0	70	14	32	0	0	0	0	115	02_ZA_Ouest	0	0	0	2	2	1		0	0	C	5
03_D3Bis_Nord	0	0	0	0	C	0	0	0	0	0	0	03_D3Bis_Nord	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0
04_D430_Est	476	0	59	0	419	59	26	36	84	0	1160	04_D430_Est	11		0	0	19	10	0	0	26	0	66
05_D83_Nord	48	0	0	449	0	890	6	4	9	0	1405	05_D83_Nord	2		0	30	0	88		0	5	0	124
06_D83_Sud	208	0	95	0	889	0	0	16	37	0	1244	06_D83_Sud	3		0	0	61	0	0	0	7	0	71
07_ZAC_Daweid	103	0	0	14	46	1	0	8	18	0	191	07_ZAC_Daweid	1		0	1	2	0	0	0	3	0	7
08 RD5 Nord Est	37	0	0	39	8	18	1	0	119	0	222	08_RD5_Nord_Est	0		0	4	2	1		0	2	C	10
											200	00 DDF Cl F-t				1	1			_		_	
09_RD5_Sud_Est	121	0	0	84	17	38	2	107	0	0	368	09_RD5_Sud_Est	2		η U	1		U	1 0	U	0	0	**
	121 2	0	0	84 44		38	1	107 3	33	_	112	10_Piscine	0) 0	0	0	0	0	0	0	0	0

Trafic global à l'horizon 2050

Matrices utilisées pour faire tourner le modèle des deux scénarios :

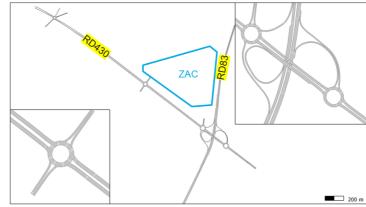
01_D43002_ZA_ 03_D3Bi 04_D43005_D83_06_D83_07_ZAC_ 08_RD5_09_RD5_10_Pisci Total

Trafic VL

01_D43002_ZA_ 03_D3Bi 04_D43005_D83_06_D83_07_ZAC_ 08_RD5_09_RD5_10_Pisci Total

Matin VL	_Ouest	Ouest	s_Nord	Est	Nord	Sud	Daweid	_Nord_E _S st t	ud_Es n	ie _	Entrée	Matin PL	_Ouest	Ouest	s_Nord	_Est	Nord	Sud	Daweid	_Nord_E st	_Sud_Es t	ne	Entrée
01_D430_Ouest	7	0	0	333	69	177	80	20	67	0	754	01_D430_Ouest	0	0	0	9	6	7	1	0	8	0	32
02_ZA_Ouest	0	0	0	22	5	12	0	0	0	0	39	02_ZA_Ouest	0	0	0	14	9	11	0	0	0	0	34
03_D3Bis_Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	03_D3Bis_Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
04_D430_Est	289	0	49	0	312	56	11	13	142	0	873	04_D430_Est	28	0	0	0	77	35	1	3	22	0	165
05_D83_Nord	70	0	0	498	0	648	35	3	35	0	1289	05_D83_Nord	8	0	0	89	0	161	3	1	. 6	0	266
06_D83_Sud	186	0	72	0	920	0	1	9	91	0	1279	06_D83_Sud	10	0	0	0	227	0	0	1	. 8	0	246
07_ZAC_Daweid	7	0	0	26	6	0	0	0	3	0	42	07_ZAC_Daweid	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
08_RD5_Nord_Est	60	0	0	27	6	15	7	2	101	0	217	08_RD5_Nord_Est	2	0	0	2	2	2	0	0	8	0	16
09_RD5_Sud_Est	85	0	0	73	15	39	18	106	3	0	338	09_RD5_Sud_Est	13	0	0	20	15	17	3	4	2	0	74
10_Piscine	1	0	0	23	5	12	6	1	16	0	62	10_Piscine	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total Sortie	704	0	121	1003	1338	958	157	154	458	0	4892	Total Sortie	60	0	0	134	338	232	9	9	55	0	836
Soir VL	01_D430 _Ouest		03_D3Bi (s_Nord _	_	. – –	1 – –		08_RD5 09 _Nord_E		.0_Pisci ie	Total Entrée	Soir PL	01_D430 _Ouest		03_D3Bi s_Nord	04_D430 _Est			07_ZAC_ Daweid	08_RD5 _Nord_E st	09_RD5 _Sud_Es t	10_Pisci ne	Total Entrée
01_D430_Ouest	34																						19
		0	0	339	67	154	7	52	91	0	744	01_D430_Ouest	0	0	0	11	6	2	0	0	0	0	1
02_ZA_Ouest	0	0	0	339 73			7	52 0	91 0	0	744 120	01_D430_Ouest 02_ZA_Ouest	0	0	0	11 3	3	2	0	0	0	0	9
02_ZA_Ouest 03_D3Bis_Nord	0	0	0 0				7 0 0	52 0 0	91 0 0	0			0	0	0	11 3 0	6 3 0	2 2	0	0	0 0	0	9
	0 0 496	0	0 0 0			33	7 0 0 26	52 0 0 38	91 0 0 88	0 0		02_ZA_Ouest	0 0 0	0 0 0	0 0	11 3 0	6 3 0 32	2 2 0 17	0 0	0 0	0 0 0 0 0 0 43	0 0	9 0 110
03_D3Bis_Nord	0	0	0 0 0 62		14 0	33		0	0	0 0 0 0	120	02_ZA_Ouest 03_D3Bis_Nord	0 0 0 18 3	0 0 0	0 0 0	11 3 0 0 50	6 3 0 32	2 2 0 17 147	0 0 0	0 0 0	0 0 0 0 0 43 8	0 0	9 0 110 208
03_D3Bis_Nord 04_D430_Est	0 0 496	0 0	0 0 0 62 0	73 0	14 0	33 0 62 926		0	0	0 0 0 0	120 0 1208	02_ZA_Ouest 03_D3Bis_Nord 04_D430_Est	0 0 0 18 3	0 0 0 0 0 0	0 0 0 0 0	3 0 0	6 3 0 32 0	147	0 0 0 0	0 0 0 0	0 0 0 0 0 0 43 0 8 0 12	0 0 0 0	
03_D3Bis_Nord 04_D430_Est 05_D83_Nord	0 0 496 50	0 0 0	0	73 0	14 0 436 0 925	33 0 62 926		0 0 38 4	0 0 88 9	0 0 0 0 0	120 0 1208 1462	02_ZA_Ouest 03_D3Bis_Nord 04_D430_Est 05_D83_Nord	0 0 0 18 3 5	0 0 0 0 0	0 0 0 0 0 0	3 0 0	0	147	0 0 0 0	0 0 0 0	8	0 0 0	208
03_D3Bis_Nord 04_D430_Est 05_D83_Nord 06_D83_Sud	0 0 496 50 216 103	0 0 0 0	0	73 0 0 467	14 0 436 0 925 46	33 0 62 926	6 0 0	0 0 38 4	0 0 88 9 38	0 0 0 0 0 0 0	120 0 1208 1462 1295	02_ZA_Ouest 03_D3Bis_Nord 04_D430_Est 05_D83_Nord 06_D83_Sud	3 5	0 0 0 0 0 0	0 0 0 0 0 1 0 0	3 0 0	0	147	0 0 0 0 0	0 0 0 0 0	8	0 0 0 0 0	208
03_D3Bis_Nord 04_D430_Est 05_D83_Nord 06_D83_Sud 07_ZAC_Daweid	0 0 496 50 216 103	0 0 0 0 0 0	0	73 0 0 467 0	14 0 436 0 925 46	33 0 62 926 0 1	6 0 0	0 0 38 4	0 0 88 9 38 18	0 0 0 0 0 0 0 0 0	120 0 1208 1462 1295 191	02_ZA_Ouest 03_D3Bis_Nord 04_D430_Est 05_D83_Nord 06_D83_Sud 07_ZAC_Daweid	3 5	0 0 0 0 0 0 0	0 0 0 0 0 1 0 0	3 0 0	0	147	0 0 0 0 0 0	0 0 0 0 0 0	8	0 0 0 0 0 0	208
03_D3Bis_Nord 04_D430_Est 05_D83_Nord 06_D83_Sud 07_ZAC_Daweid 08_RD5_Nord_Est	0 0 496 50 216 103 39	0 0 0 0 0 0	0	73 0 0 467 0 14 41	14 0 436 0 925 46 8	33 0 62 926 0 1	6 0 0	0 0 38 4 16 8	0 0 88 9 38 18	0 0 0 0 0 0 0 0	120 0 1208 1462 1295 191 231	02_ZA_Ouest 03_D3Bis_Nord 04_D430_Est 05_D83_Nord 06_D83_Sud 07_ZAC_Daweid 08_RD5_Nord_Est	3 5	0 0 0 0 0 0 0 0	0 0 0 0 0 0 1 1 0 0	3 0 0	0	147	0 0 0 0 0 0	0 0 0 0 0 0 0	8	0 0 0 0 0 0	208
03 D3Bis Nord 04 D430 Est 05 D83 Nord 06 D83 Sud 07 ZAC Daweid 08 RD5 Nord Est 09 RD5 Sud Est	0 0 496 50 216 103 39	0 0 0 0 0 0	0	73 0 0 467 0 14 41	14 0 436 0 925 46 8 17	33 0 62 926 0 1 19 40	6 0 0 1 2	0 0 38 4 16 8	0 0 88 9 38 18 124	0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	120 0 1208 1462 1295 191 231 383	02 ZA Ouest 03 D3Bis Nord 04 D430 Est 05 D83 Nord 06 D83 Sud 07 ZAC Daweid 08 RD5 Nord Est 09 RD5 Sud Est	3 5	0 0 0 0 0 0	0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0 0	3 0 0	0	147 0 0 2 0	0 0 0 0 0 0 0 0 0	0 0 0 0 0 0 0 0	8	0 0 0 0 0	208

Scénario 1:



- Réaménagement de l'échangeur avec création de 2 nouveaux giratoires
- Création d'un nouveau giratoire pour accéder à la ZAC

- Conservation de l'échangeur actuel

Scénario 2:

 Création d'un nouveau giratoire pour accéder à la ZAC

Le trafic des poids-lourds (PL) ne connait généralement pas d'heures de pointes comme les voitures (VL) puisque qu'il ne s'agit pas de navettes quotidiennes domicile-travail. La part de l'artisanat est également importante dans la programmation et ne génère que très peu de trafic PL (flux de camionnettes comprises comme VL et ponctuellement des livraisons en PL).

Nous avons pris en compte une part de PL de 8% en HPM et 5% en HPS. Ces chiffres proviennent de l'analyse des comptages automatiques réalisés dans le secteur d'étude.

Le nombre de PL généré par la ZAC ne change pas entre les horizons 2030 et 2050 puisque en 2030 nous considérons la ZAC achevée. Seul le trafic des voies adjacences à la ZAC augmente selon les pourcentages précédemment exposés.



4 Résultats à l'horizon 2030

4.1 Scénario 1

4.1.1 Trafics en section - Matin

La carte ci-contre présente les trafics à différents points du réseau modélisé en heure de pointe du matin.

Par rapport à 2030, le trafic évolue de:

- +7% sur la RD430 à l'ouest de la ZAC
- +10% sur la RD430 à l'est de l'échangeur
- +12% sur la RD83 au nord de l'échangeur
- +11% sur la RD83 au sud de l'échangeur

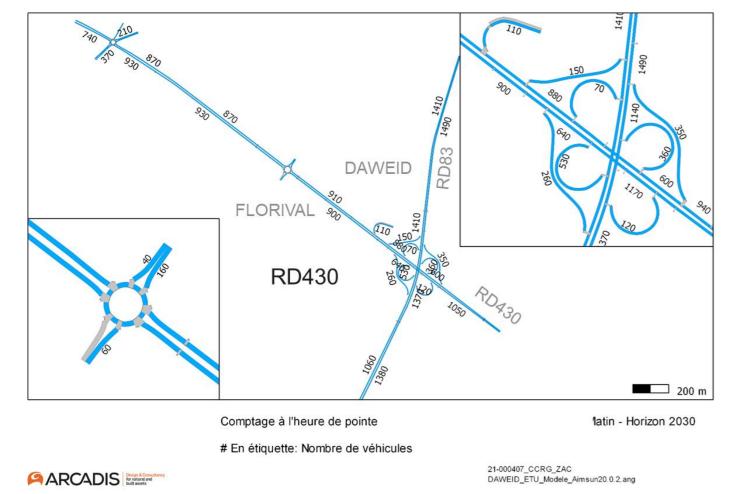


Figure 37 : Trafics en section – Matin – Scénario 1 horizon 2030

4.1.2 Trafics en section - Soir

La carte ci-contre présente les trafics à différents points du réseau modélisé en heure de pointe du soir

Par rapport à 2030, le trafic évolue de :

- +6% sur la RD430 à l'ouest de la ZAC
- +7% sur la RD430 à l'est de l'échangeur
- +8% sur la RD83 au nord de l'échangeur
- +8% sur la RD83 au sud de l'échangeur

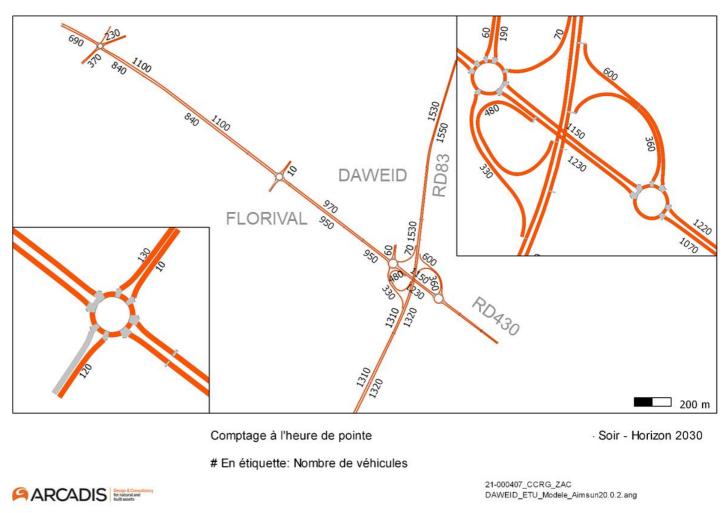


Figure 38: Trafics en section - Soir - Scénario 1 horizon 2030

4.1.3 Queues maximales - Matin

La carte ci-contre présente les remontées de file maximales relevées au cours de l'heure de simulation. Elles représentent l'état de congestion le plus contraint observé pendant l'heure sur chacune des sections routières

Les valeurs les plus « importantes » sont relevées au niveau du giratoire à l'ouest (entrée de Guebwiller) mais elles ne dépassent pas quelques véhicules.

Les remontées de files sont minimes au niveau des giratoires du futur échangeur et de celui de Florival.

ARCADIS

Les évolutions par rapport à 2030 sont minimes

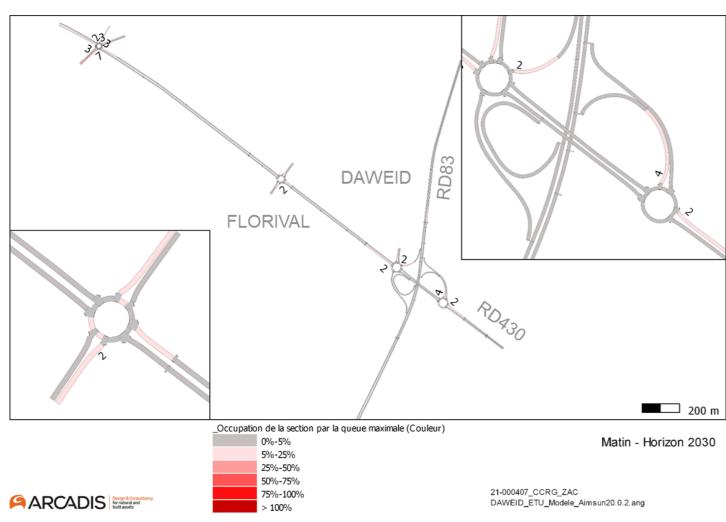


Figure 39: Queues maximales - Matin - Scénario 1 horizon 2030

4.1.4 Queues maximales - Soir

La carte ci-contre présente les remontées de file maximales relevées au cours de l'heure de simulation. Elles représentent l'état de congestion le plus contraint observé pendant l'heure sur chacune des sections routières

Les valeurs les plus « importantes » sont relevées au niveau du giratoire à l'ouest (entrée de Guebwiller) mais elles ne dépassent pas quelques véhicules.

Les remontées de files sont minimes au niveau des giratoires du futur échangeur et de celui de Florival

Les évolutions par rapport à 2030 sont minimes

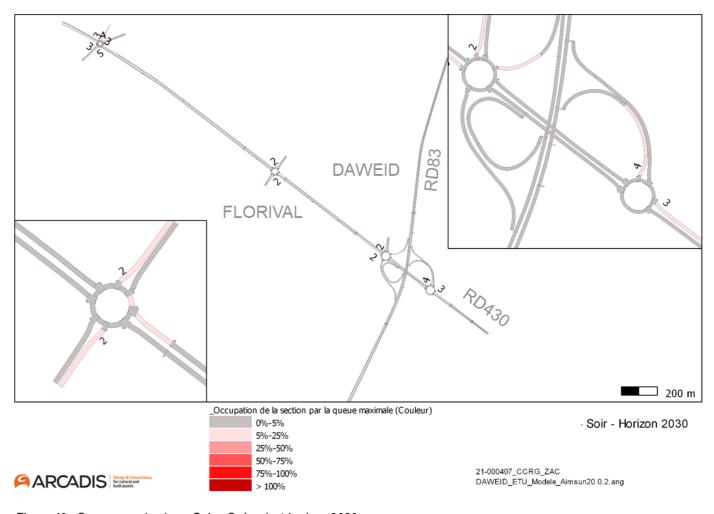


Figure 40 : Queues maximales - Soir - Scénario 1 horizon 2030

4.1.5 Queues moyennes - Matin

La carte ci-contre présente les remontées de file moyennes relevées au cours de l'heure de simulation. Elles représentent l'état de congestion moyen durant l'heure sur chacune des sections routières

Il n'y a globalement pas d'évolution par rapport à 2030. Il n'y a pas de congestion sur l'ensemble du réseau



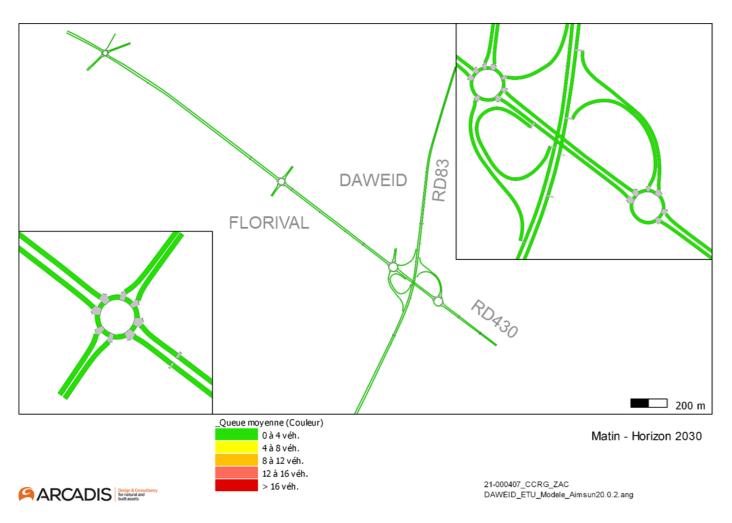


Figure 41 : Queues moyennes – Matin – Scénario 1 horizon 2030

4.1.6 Queues moyennes - Soir

La carte ci-contre présente les remontées de file moyennes relevées au cours de l'heure de simulation. Elles représentent l'état de congestion moyen durant l'heure sur chacune des sections routières

Il n'y a globalement pas d'évolution par rapport à 2030. Il n'y a pas de congestion sur l'ensemble du réseau

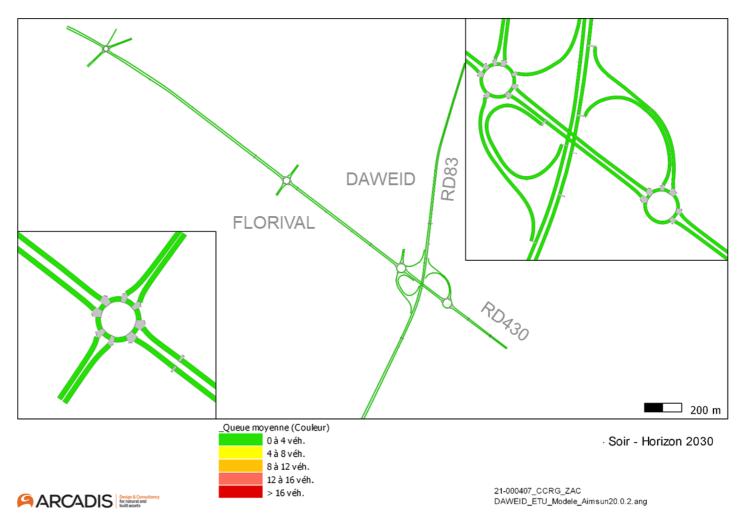


Figure 42 : Queues moyennes - Soir - Scénario 1 horizon 2030

4.1.7 Vitesses moyennes - Matin

La carte ci-contre présente les vitesses moyennes pratiquées par l'ensemble des véhicules simulées (véhicules légers et poids lourds).

Les vitesses pratiquées sont proches des vitesses maximales autorisées ce qui témoigne de la fluidité globale du trafic.

Par rapport à 2030, les vitesses ont très peu variées.



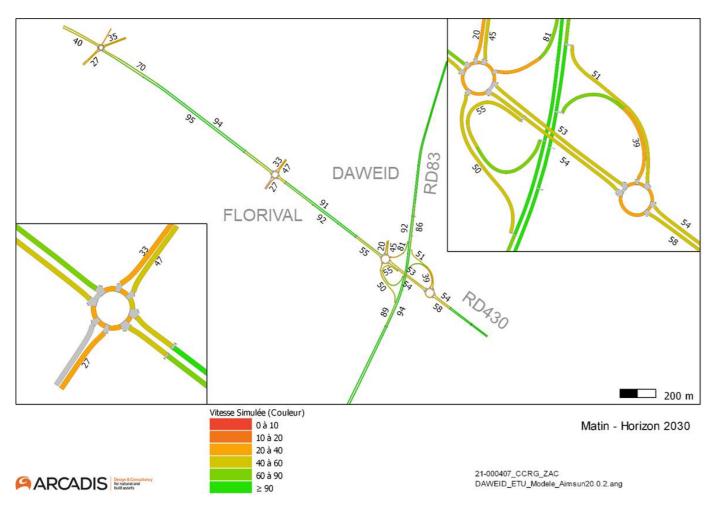


Figure 43 : Vitesses moyennes – Matin – Scénario 1 horizon 2030

4.1.8 Vitesses moyennes - Soir

La carte ci-contre présente les vitesses moyennes pratiquées par l'ensemble des véhicules simulées (véhicules légers et poids lourds).

Les vitesses pratiquées sont très proches des vitesses maximales autorisées ce qui témoigne de la **fluidité globale du trafic.**

Par rapport à 2030, les vitesses ont très peu variées.



Figure 44 : Vitesses moyennes – Soir – Scénario 1 horizon 2030

4.2 Scenario 2

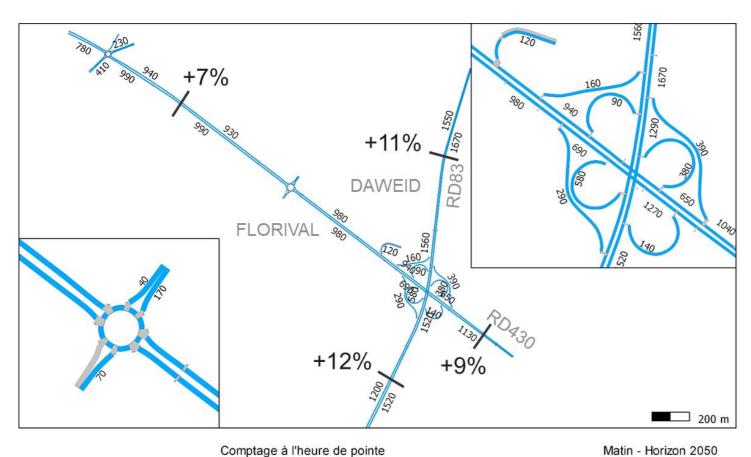
4.2.1 Trafics en section - Matin

La carte ci-contre présente les trafics à différents points du réseau modélisé en heure de pointe du matin.

Par rapport à 2030, le trafic évolue de :

- +7% sur la RD430 à l'ouest de la ZAC
- +9% sur la RD430 à l'est de l'échangeur
- +11% sur la RD83 au nord de l'échangeur
- +12% sur la RD83 au sud de l'échangeur





Matin Honzon 20

En étiquette: Nombre de véhicules



21-000407_CCRG_ZAC DAWEID_ETU_Modele_Aimsun20.0.2.ang

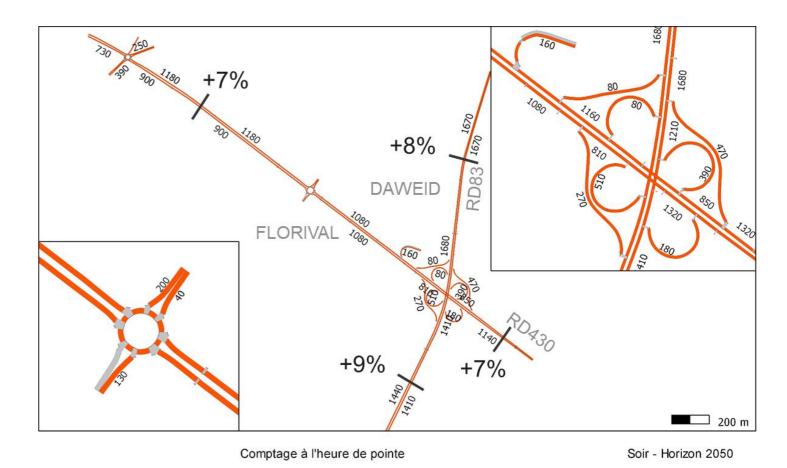
Figure 45 : Trafics en section – Matin – Scénario 2 horizon 2030

4.2.2 Trafics en section - Soir

La carte ci-contre présente les trafics à différents points du réseau modélisé en heure de pointe du soir

Par rapport à 2030, le trafic évolue de:

- +7% sur la RD430 à l'ouest de la ZAC
- +7% sur la RD430 à l'est de l'échangeur
- +8% sur la RD83 au nord de l'échangeur
- **+9%** sur la RD83 au sud de l'échangeur



ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

21-000407_CCRG_ZAC DAWEID_ETU_Modele_Aimsun20.0.2.ang

Figure 46 : Trafics en section – Soir – Scénario 2 horizon 2030

4.2.3 Queues maximales - Matin

La carte ci-contre présente les remontées de file maximales relevées au cours de l'heure de simulation. Elles représentent l'état de congestion le plus contraint observé pendant l'heure sur chacune des sections routières.

Les valeurs les plus « importantes » sont relevées au niveau du giratoire à l'ouest (entrée de Guebwiller) mais elles ne dépassent pas quelques véhicules.

Les remontées de files sont minimes au niveau du giratoire d'entrée de la ZAC et de Florival.

En étiquette: Nombre de véhicules

Les évolutions par rapport à 2030 sont minimes.



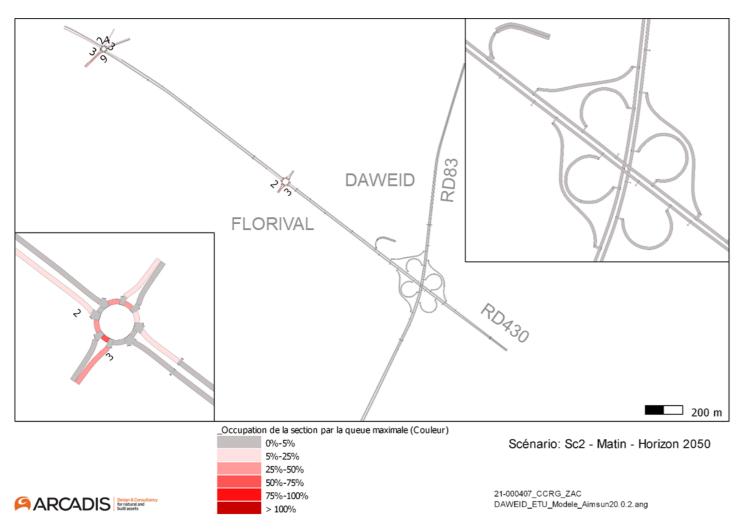


Figure 47 : Queues maximales – Matin – Scénario 2 horizon 2030

4.2.4 Queues maximales - Soir

La carte ci-contre présente les remontées de file maximales relevées au cours de l'heure de simulation. Elles représentent l'état de congestion le plus contraint observé pendant l'heure sur chacune des sections routières.

Les valeurs les plus « importantes » sont relevées au niveau du giratoire à l'ouest (entrée de Guebwiller) mais elles ne dépassent pas quelques véhicules.

Les remontées de files sont minimes au niveau du giratoire d'entrée de la ZAC et de Florival.

Les évolutions par rapport à 2030 sont minimes.

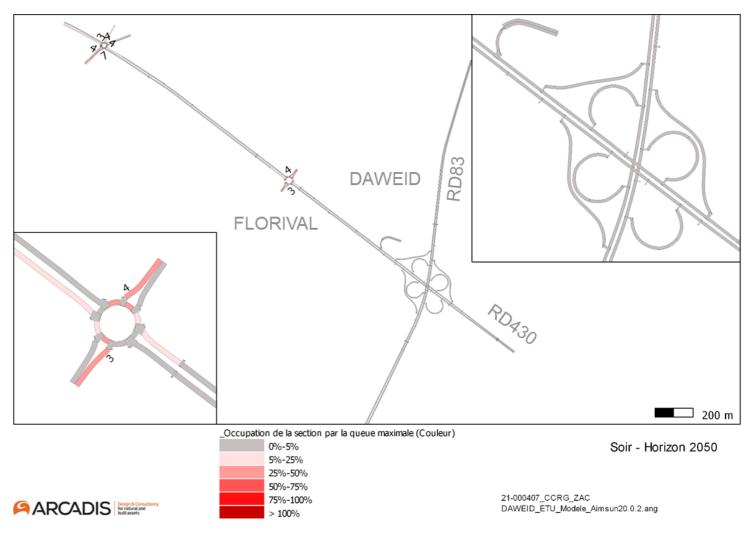


Figure 48 : Queues maximales - Soir – Scénario 2 horizon 2030

4.2.5 Queues moyennes - Matin

La carte ci-contre présente les remontées de file moyennes relevées au cours de l'heure de simulation. Elles représentent l'état de congestion moyen durant l'heure sur chacune des sections routières.

Il n'y a globalement pas de congestion sur l'ensemble du réseau.

Les évolutions par rapport à 2030 sont minimes.



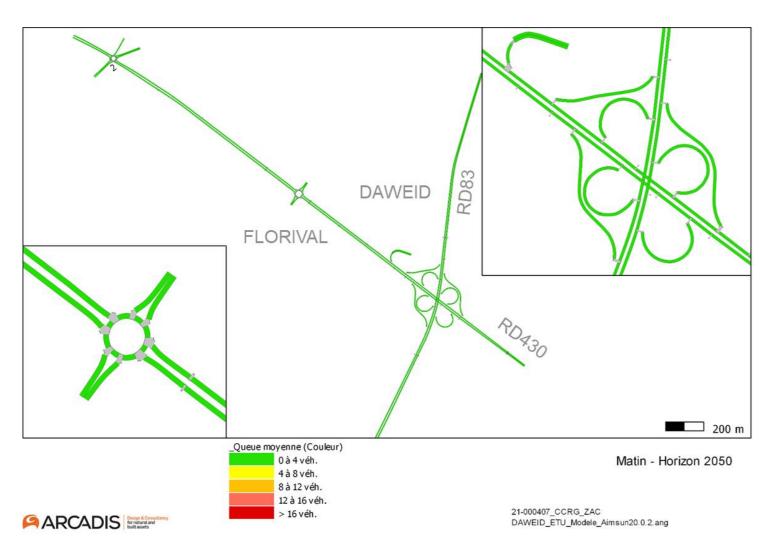


Figure 49 : Queues moyennes – Matin – Scénario 2 horizon 2030

4.2.6 Queues moyennes - Soir

La carte ci-contre présente les remontées de file moyennes relevées au cours de l'heure de simulation. Elles représentent l'état de congestion moyen durant l'heure sur chacune des sections routières

Il n'y a globalement pas de congestion sur l'ensemble du réseau

Les évolutions par rapport à 2030 sont minimes.

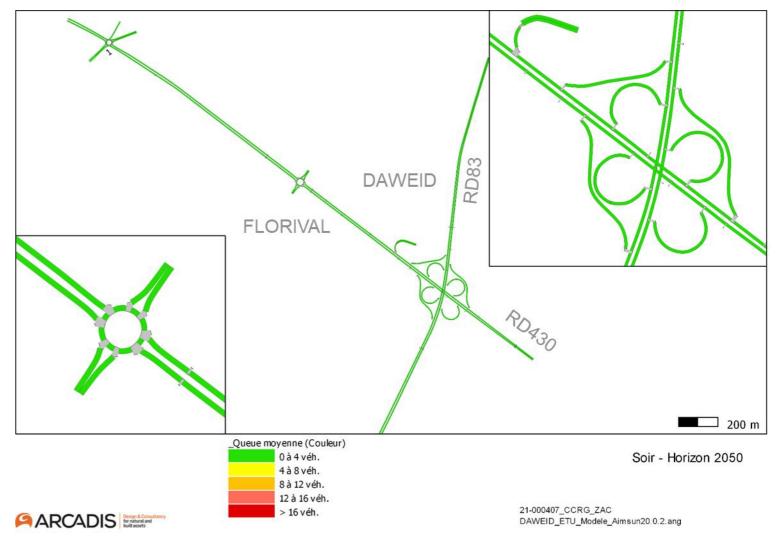


Figure 50 : Queues moyennes - Soir - Scénario 2 horizon 2030

4.2.7 Vitesses moyennes - Matin

La carte ci-contre présente les vitesses moyennes pratiquées par l'ensemble des véhicules simulées (véhicules légers et poids lourds).

Les vitesses pratiquées sont très proches des vitesses maximales autorisées ce qui témoigne de la **fluidité globale du trafic.**

Par rapport à 2030, les vitesses sont très légèrement plus faibles au niveau des voies d'entrées sur les giratoires.



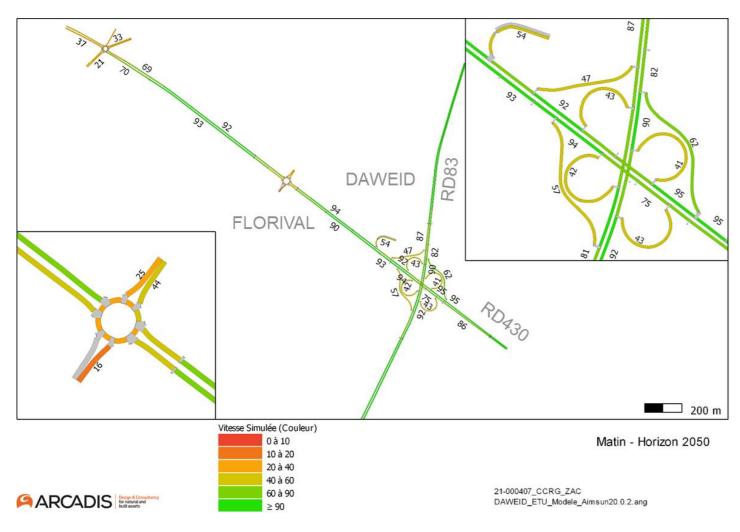


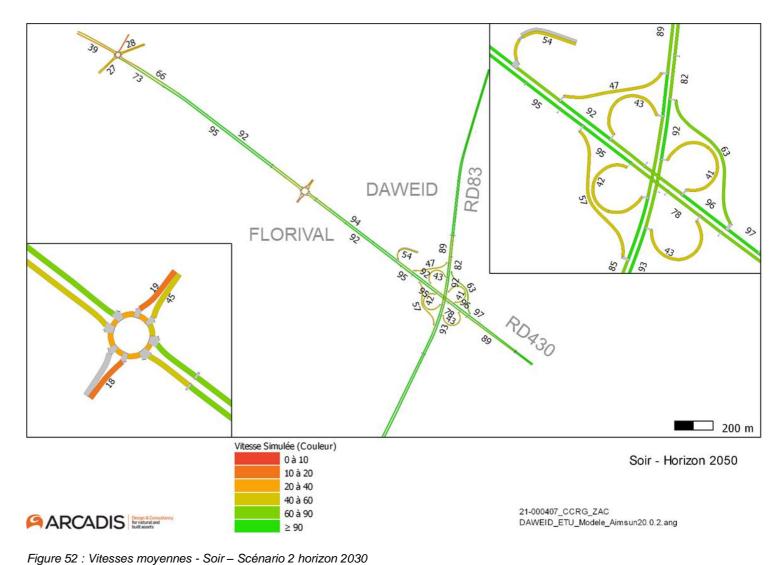
Figure 51 : Vitesses moyennes - Matin – Scénario 2 horizon 2030

4.2.8 Vitesses moyennes - Soir

La carte ci-contre présente les vitesses moyennes pratiquées par l'ensemble des véhicules simulées (véhicules légers et poids lourds)

Les vitesses pratiquées sont très proches des vitesses maximales autorisées ce qui témoigne de la fluidité globale du trafic.

Par rapport à 2030, les vitesses sont très légèrement plus faibles au niveau des voies d'entrées sur les giratoires.





5 Résultats à l'horizon 2050

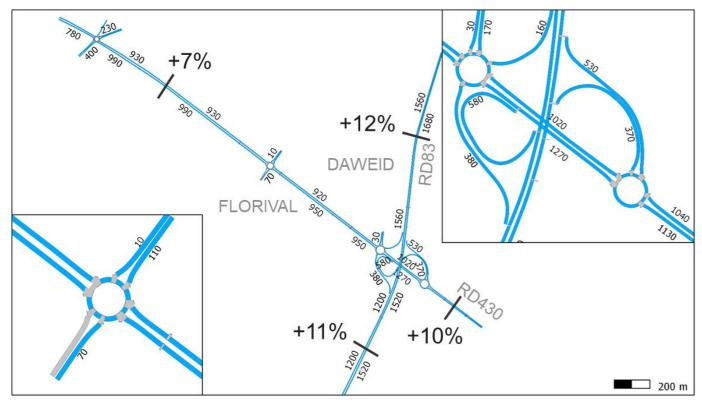
5.1 Scenario 1

5.1.1 Trafics en section - Matin

La carte ci-contre présente les trafics à différents points du réseau modélisé en heure de pointe du matin.

Par rapport à 2030, le trafic évolue de:

- +7% sur la RD430 à l'ouest de la ZAC
- +10% sur la RD430 à l'est de l'échangeur
- +12% sur la RD83 au nord de l'échangeur
- +11% sur la RD83 au sud de l'échangeur



Comptage à l'heure de pointe

- Matin - Horizon 2050

En étiquette: Nombre de véhicules

21-000407_CCRG_ZAC DAWEID_ETU_Modele_Aimsun20.0.2.ang



Figure 53 : Trafics en section – Matin – Scénario 1 horizon 2050

5.1.2 Trafics en section - Soir

La carte ci-contre présente les trafics à différents points du réseau modélisé en heure de pointe du soir

Par rapport à 2030, le trafic évolue de:

- +6% sur la RD430 à l'ouest de la ZAC
- +7% sur la RD430 à l'est de l'échangeur
- +8% sur la RD83 au nord de l'échangeur
- +8% sur la RD83 au sud de l'échangeur

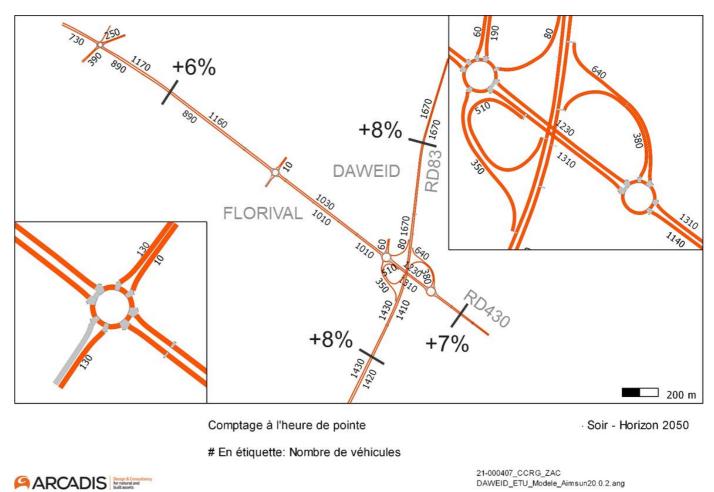


Figure 54: Trafics en section - Soir - Scénario 1 horizon 2050

5.1.3 Queues maximales - Matin

La carte ci-contre présente les remontées de file maximales relevées au cours de l'heure de simulation. Elles représentent l'état de congestion le plus contraint observé pendant l'heure sur chacune des sections routières

Les valeurs les plus « importantes » sont relevées au niveau du giratoire à l'ouest (entrée de Guebwiller) mais elles ne dépassent pas quelques véhicules.

Les remontées de files sont minimes au niveau des giratoires du futur échangeur et de celui de Florival.

Les évolutions par rapport à 2030 sont minimes



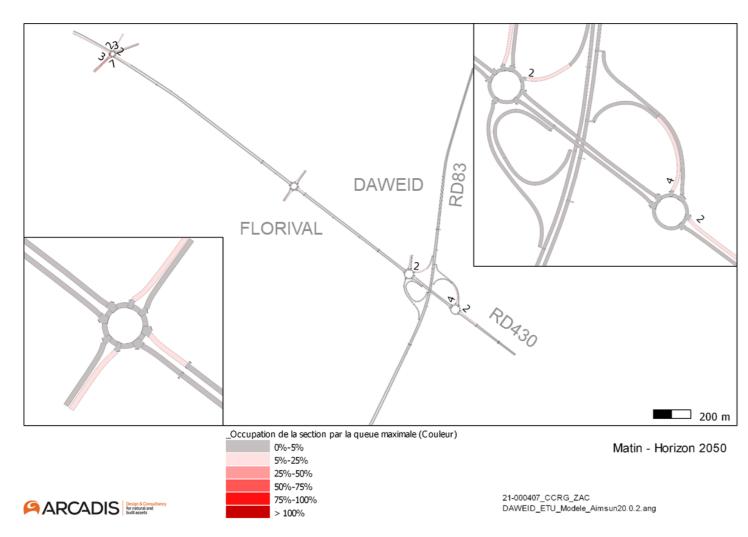


Figure 55 : Queues maximales - Matin - Scénario 1 horizon 2050

5.1.4 Queues maximales - Soir

La carte ci-contre présente les remontées de file maximales relevées au cours de l'heure de simulation. Elles représentent l'état de congestion le plus contraint observé pendant l'heure sur chacune des sections routières

Les valeurs les plus « importantes » sont relevées au niveau du giratoire à l'ouest (entrée de Guebwiller) mais elles ne dépassent pas quelques véhicules.

Les remontées de files sont minimes au niveau des giratoires du futur échangeur et de celui de Florival

Les évolutions par rapport à 2030 sont minimes

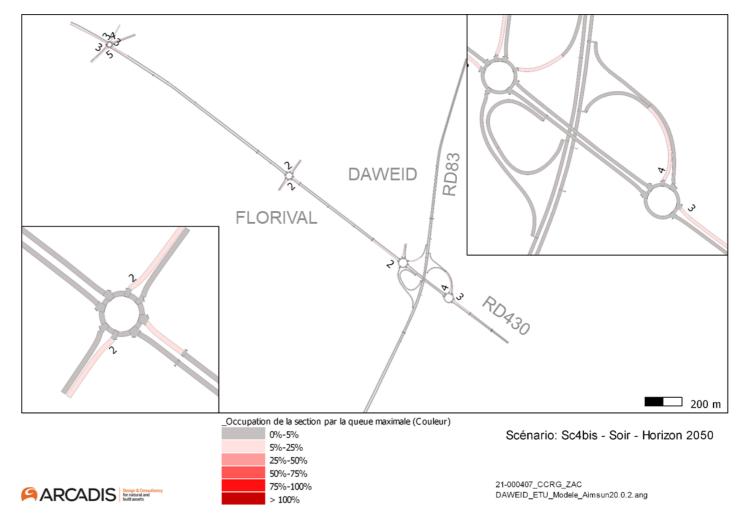


Figure 56 : Queues maximales - Soir – Scénario 1 horizon 2050

5.1.5 Queues moyennes - Matin

La carte ci-contre présente les remontées de file moyennes relevées au cours de l'heure de simulation. Elles représentent l'état de congestion moyen durant l'heure sur chacune des sections routières

Il n'y a globalement pas d'évolution par rapport à 2030. Il n'y a pas de congestion sur l'ensemble du réseau



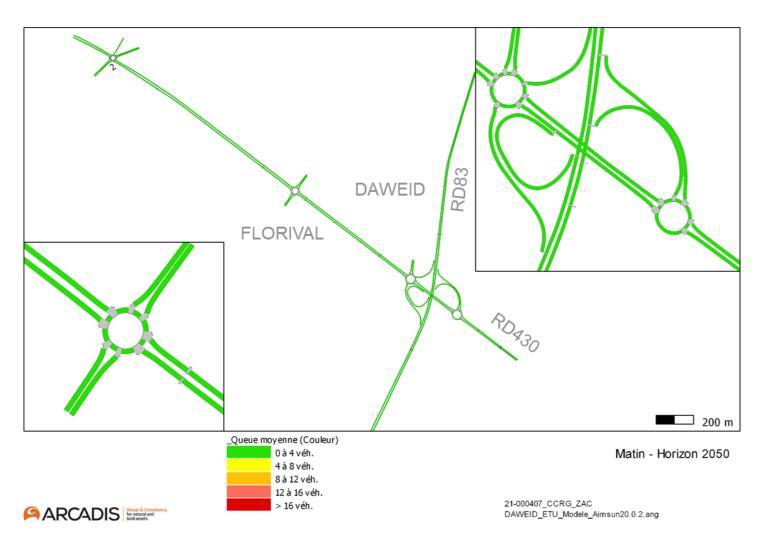


Figure 57 : Queues moyennes - Matin - Scénario 1 horizon 2050

5.1.6 Queues moyennes - Soir

La carte ci-contre présente les remontées de file moyennes relevées au cours de l'heure de simulation. Elles représentent l'état de congestion moyen durant l'heure sur chacune des sections routières

Il n'y a globalement pas d'évolution par rapport à 2030. Il n'y a pas de congestion sur l'ensemble du réseau

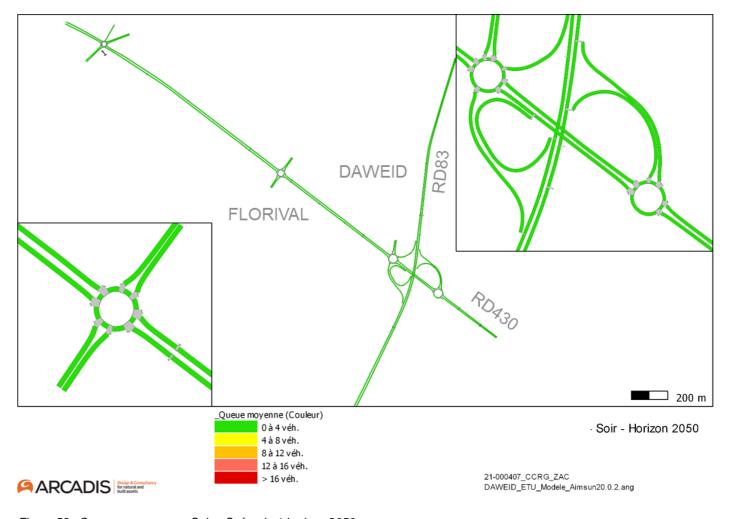


Figure 58 : Queues moyennes - Soir - Scénario 1 horizon 2050

5.1.7 Vitesses moyennes - Matin

La carte ci-contre présente les vitesses moyennes pratiquées par l'ensemble des véhicules simulées (véhicules légers et poids lourds).

Les vitesses pratiquées sont proches des vitesses maximales autorisées ce qui témoigne de la fluidité globale du trafic.

Par rapport à 2030, les vitesses ont très peu variées.



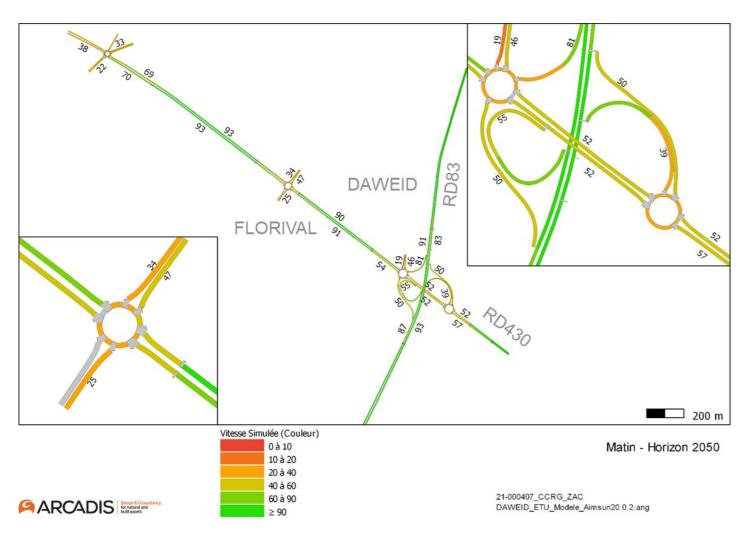


Figure 59 : Vitesses moyennes - Matin – Scénario 1 horizon 2050

5.1.8 Vitesses moyennes - Soir

La carte ci-contre présente les vitesses moyennes pratiquées par l'ensemble des véhicules simulées (véhicules légers et poids lourds).

Les vitesses pratiquées sont très proches des vitesses maximales autorisées ce qui témoigne de la **fluidité globale du trafic.**

Par rapport à 2030, les vitesses ont très peu variées.

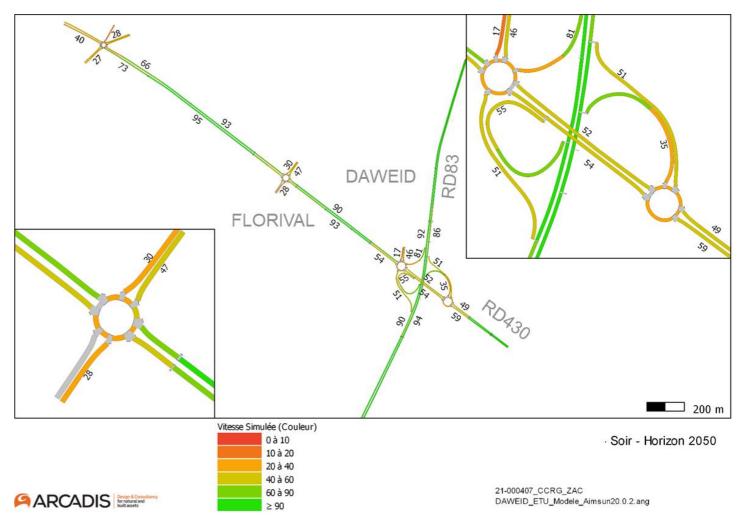


Figure 60 : Vitesses moyennes - Soir – Scénario 1 horizon 2050

5.2 Scénario 2

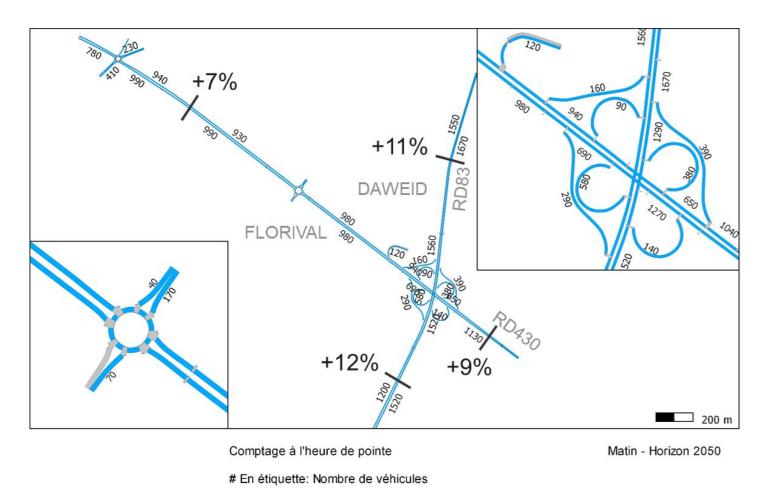
5.2.1 Trafics en section - Matin

La carte ci-contre présente les trafics à différents points du réseau modélisé en heure de pointe du matin.

Par rapport à 2030, le trafic évolue de:

- +7% sur la RD430 à l'ouest de la ZAC
- +9% sur la RD430 à l'est de l'échangeur
- +11% sur la RD83 au nord de l'échangeur
- +12% sur la RD83 au sud de l'échangeur





ARCADIS Or natural and built assets

21-000407_CCRG_ZAC DAWEID_ETU_Modele_Aimsun20.0.2.ang

Figure 61 : Trafics en section - Matin - Scénario 2 horizon 2050

5.2.2 Trafics en section - Soir

La carte ci-contre présente les trafics à différents points du réseau modélisé en heure de pointe du soir

Par rapport à 2030, le trafic évolue de:

- +7% sur la RD430 à l'ouest de la ZAC
- +7% sur la RD430 à l'est de l'échangeur
- +8% sur la RD83 au nord de l'échangeur
- +9% sur la RD83 au sud de l'échangeur

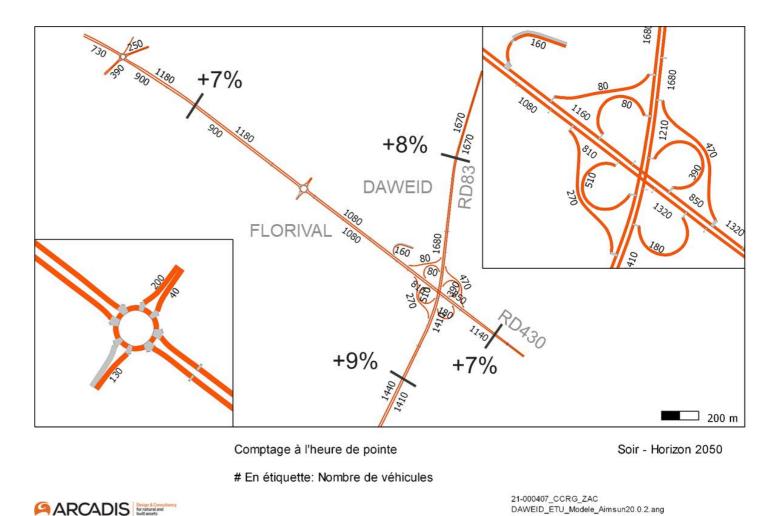


Figure 62: Trafics en section - Soir

5.2.3 Queues maximales - Matin

La carte ci-contre présente les remontées de file maximales relevées au cours de l'heure de simulation. Elles représentent l'état de congestion le plus contraint observé pendant l'heure sur chacune des sections routières.

Les valeurs les plus « importantes » sont relevées au niveau du giratoire à l'ouest (entrée de Guebwiller) mais elles ne dépassent pas quelques véhicules.

Les remontées de files sont minimes au niveau du giratoire d'entrée de la ZAC et de Florival.

Les évolutions par rapport à 2030 sont minimes.



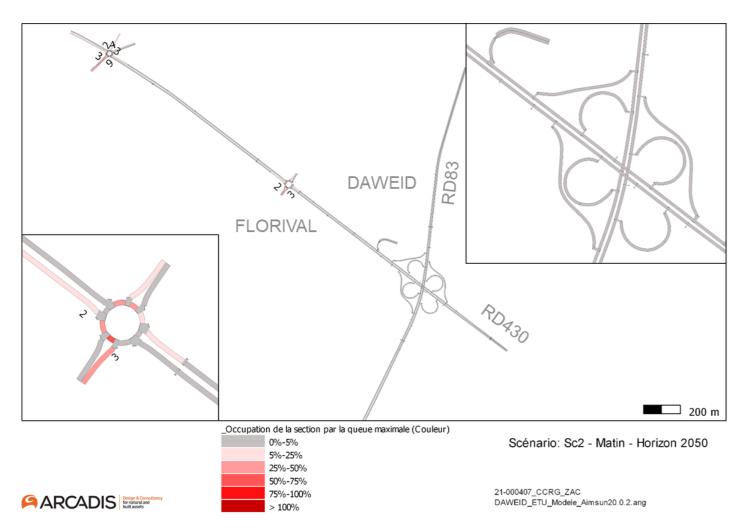


Figure 63 : Queues maximales - Matin – Scénario 2 horizon 2050

5.2.4 Queues maximales - Soir

La carte ci-contre présente les remontées de file maximales relevées au cours de l'heure de simulation. Elles représentent l'état de congestion le plus contraint observé pendant l'heure sur chacune des sections routières.

Les valeurs les plus « importantes » sont relevées au niveau du giratoire à l'ouest (entrée de Guebwiller) mais elles ne dépassent pas quelques véhicules.

Les remontées de files sont minimes au niveau du giratoire d'entrée de la ZAC et de Florival.

Les évolutions par rapport à 2030 sont minimes.

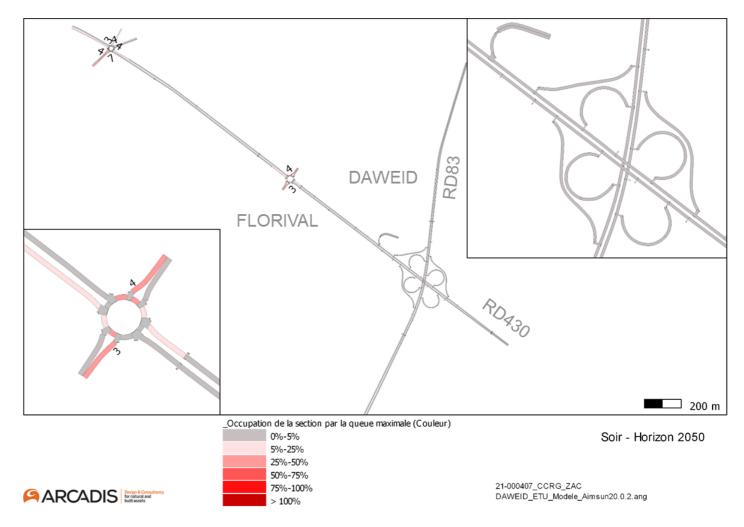


Figure 64 : Queues maximales - Soir - Scénario 2 horizon 2050

5.2.5 Queues moyennes - Matin

La carte ci-contre présente les remontées de file moyennes relevées au cours de l'heure de simulation. Elles représentent l'état de congestion moyen durant l'heure sur chacune des sections routières.

Il n'y a globalement pas de congestion sur l'ensemble du réseau.

Les évolutions par rapport à 2030 sont minimes.



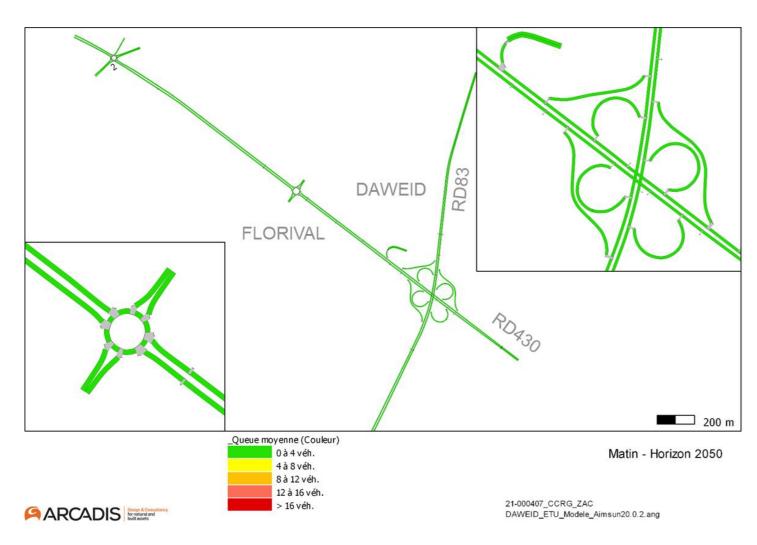


Figure 65 : Queues moyennes - Matin - Scénario 2 horizon 2050

5.2.6 Queues moyennes - Soir

La carte ci-contre présente les remontées de file moyennes relevées au cours de l'heure de simulation. Elles représentent l'état de congestion moyen durant l'heure sur chacune des sections routières

Il n'y a globalement pas de congestion sur l'ensemble du réseau

Les évolutions par rapport à 2030 sont minimes.



Figure 66 : Queues moyennes - Soir - Scénario 2 horizon 2050

5.2.7 Vitesses moyennes - Matin

La carte ci-contre présente les vitesses moyennes pratiquées par l'ensemble des véhicules simulées (véhicules légers et poids lourds).

Les vitesses pratiquées sont très proches des vitesses maximales autorisées ce qui témoigne de la **fluidité globale du trafic.**

Par rapport à 2030, les vitesses sont très légèrement plus faibles au niveau des voies d'entrées sur les giratoires



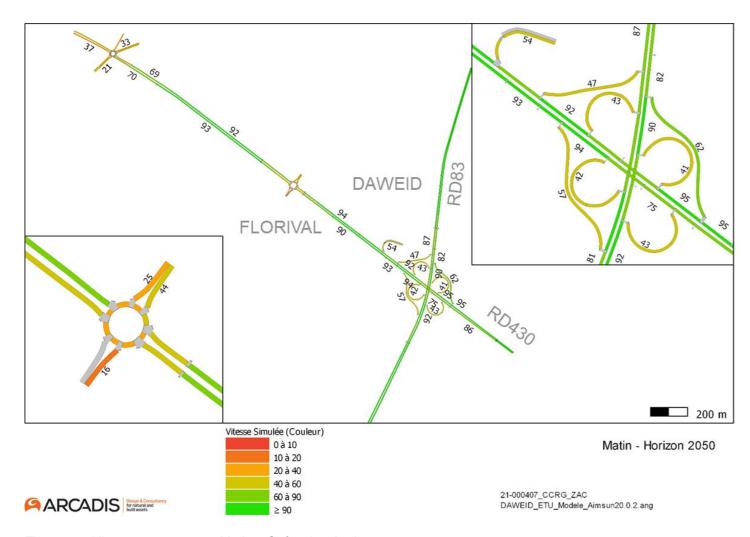


Figure 67 : Vitesses moyennes - Matin - Scénario 2 horizon 2050

5.2.8 Vitesses moyennes - Soir

La carte ci-contre présente les vitesses moyennes pratiquées par l'ensemble des véhicules simulées (véhicules légers et poids lourds)

Les vitesses pratiquées sont très proches des vitesses maximales autorisées ce qui témoigne de la **fluidité globale du trafic.**

Par rapport à 2030, les vitesses sont très légèrement plus faibles au niveau des voies d'entrées sur les giratoires



Figure 68 : Vitesses moyennes - Soir - Scénario 2 horizon 2050



6 Comparaison des scenarios

Critère	Scénario 1	Scénario 2	Légende :
Remontées de file maximales	Faibles	Faibles	Impact positif
Remontées de files moyennes	Très faibles	Très faibles	Impact mitigéImpact négati
Vitesses du trafic	Bonnes	Bonnes	
Accessibilité de la ZAC	3 entrées/sorties	3 entrées 2 sorties	
Sécurité au carrefour sud (échangeur)	Carrefour sécurisé par un giratoire	Voie d'accès en sens unique entrant comme aujourd'hui. Carrefour non accidentogène	
Sécurité au carrefour nord (giratoire)	Carrefour sécurisé par un giratoire	Carrefour sécurisé par un giratoire	
Sécurité des modes actifs	Accessibilité routière privilégiée (pose question sur la traversée de la RD430 pour les cyclistes / piétons venant de Guebwiller)	Accessibilité routière privilégiée (pose question sur la traversée de la RD430 pour les cyclistes / piétons venant de Guebwiller)	
Accès aire gens du voyage	Accès et sortie à proximité de l'aire	Nécessite de traverser la zone d'activité pour sortir	

Dans les deux scénarios l'écoulement du trafic ne pose pas de difficultés. Cette analyse multicritères montre que globalement la solution 1 offre la meilleure réponse pour chacun des critères.

A noter que la zone d'étude englobe l'échangeur mais le scénario 2 n'empêche pas la réalisation de l'échangeur par la CeA et le scénario 1 fonctionne aussi sans cette modification d'échangeur.

Actuellement les principaux ralentissements rencontrés se situent au Sud de la D83 ainsi que sur la D430 à l'entrée de Guebwiller pour les heures de pointes du matin et du soir. On en retrouve également au centre de la commune de Issenheim sur la rue de Guebwiller et la Rue de Cernay. De plus, quelques ralentissements au sud de l'échangeur RD430-D83.

La modélisation du trafic se concentre sur les axes à proximité immédiate des entrées et sorties de la ZAC. Elle démontre que dans les deux scénarios l'écoulement du trafic ne pose pas de difficultés.

A noter que la zone d'étude englobe l'échangeur mais le scénario 2 n'empêche pas la réalisation de l'échangeur par la CeA et le scénario 1 fonctionne aussi sans cette modification d'échangeur.

Le trafic supplémentaire généré par cette nouvelle zone d'activité se concentre principalement sur la RD430 compte tenu des accès envisagés. Une légère hausse du trafic est inévitable mais le projet devrait avoir un impact négligeable sur les conditions de circulation actuelles compte tenu de l'estimation du trafic généré réalisé pour effectuer la modélisation dynamique.



Annexes

ANNEXE 1 : Source : génération de trafic - CEREMA du 22/09/2016



Le nombre d'emplois / hectares : En moyenne, le Coefficient d'Occupation ac Sols (COS) des zones d'activités est compris entre 0.10 et 0.40 (résultats assez semblables aux coefficients des zones pavillonnaires)

• Le potentiel de densification théorique et le potentiel réel

[7] Normes de densité d'emplois à l'hectare par typologie de sites d'activités

Typologie des zones d'activités	Nombre d'emplois à l'hectare
Commerciale	20 à 40
Industrielle	30 à 50
Logistique	10 à 20
Artisanale	10 à 20
Tertiaire	30 à 150

Source: Addrn





Colophon

VOLET DEPLACEMENTS ETUDE D'IMPACT ZAC DAWEID

CLIENT

Communauté de communes du pays de Guebwiller

AUTEUR

Antoine QUELAVOINE

N° DE PROJET

21-000407

DATE

30 juin 2022

ETAT

Fin

VERIFIE PAR

REVU PAR

Antoine QUELAVOINE Chef de projet

Antoine QUELAVOINE Chef de projet

A propos d'Arcadis

Arcadis est le leader international en conception et conseil de l'environnement naturel et construit. Notre connaissance approfondie du marché, ainsi que nos services de conception, de conseil, d'ingénierie, de management de projets et de gestion, nous permettent de travailler en partenariat avec nos clients afin de leur offrir des résultats exceptionnels et durables. Nous sommes 27 000 collaborateurs dans plus de 70 pays et générons 3,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Nous soutenons le programme ONU-Habitat par nos connaissances et notre expertise afin d'améliorer la qualité de vie dans les villes en croissance importante, partout sur la planète.

www.arcadis.com

Arcadis ESG

Bâtiment Le Panorama 19, Rue de la Haye CS 10003 Schiltigheim 67012 Strasbourg Cedex France

T. +33 (0)3 88 48 96 96

Arcadis. Improving quality of life







