

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

1. Enjeux et objectif de la mission	8	3 Impacts du projet sur les déplacements	21
1.1 Contexte	8	3.1 Méthodologie de la modélisation dynamique dans le cadre de l'étude des impacts	21
1.2 Périmètres de l'étude	8	3.2 Génération de trafic selon la programmation de la ZAC	21
2. Etat initial	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	4 Résultats à l'horizon 2030	26
1.4.2 Flux domicile-travail	11	4.1 Scénario 1	26
1.5 Poles générateurs de mobilité	12	4.1.1 Trafics en section - Matin	26
1.6 Les transports en commun	12	4.1.2 Trafics en section - Soir	26
1.6.1 Réseau fluo Grand-est	12	4.1.3 Queues maximales - Matin	26
1.6.2 Transport à la demande	13	4.1.4 Queues maximales - Soir	27
1.7 Covoiturage	13	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 réseau	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 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
2.2 Création d'un giratoire sur la RD430	19	4.2.6 Queues moyennes - Soir	32
2.3 Projet de réouverture de la ligne ferroviaire Bollwiller – Lautenbach.	20	4.2.7 Vitesses moyennes - Matin	32
		4.2.8 Vitesses moyennes - Soir	33

5	Résultats 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	Comparaison des scenarios	42
	Annexes	43
	ANNEXE 1 : Source : génération de trafic - CEREMA du 22/09/2016	43
	Colophon	44

Table des illustrations

Figure 1: Cartes de localisation du projet de ZAC	8	Figure 27: Extrait de l'étude de faisabilité relative au projet de réaménagement de l'échangeur RD430/RD83 et desserte de la future zone d'aménagement concertée (ZAC) « Daweid » (MOA :CEA)	20
Figure 2 : Carte des polarités du territoire - source PADD du SCOT du Pays Rhin Vignoble Grand Ballon	9	Figure 28 : Carte de synthèse des projets connexes en cours et à venir	20
Figure 3 : Extrait de la carte du PLU de la ville de Issenheim	9	Figure 29 : Calcul évolution du trafic selon les comptages automatiques pour la période 2017-2019	21
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	10	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)	22
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	10	Figure 31: Récapitulatif des m² cessibles selon la programmation et par type de génération (bureaux/activités)	23
Figure 6 : Synthèse des parts modales pour les flux domicile travail pour les communes de Guebwiller et Issenheim - Donnée INSEE 2018	10	Figure 32: Nombres d'emplois par type d'activité (source ADDRIN)	23
Figure 7 : Destination des flux domicile-travail pour les actifs de la commune de Guebwiller - Donnée INSEE 2018	11	Figure 33 : Parts modales retenue pour la ZAC de Daweid	23
Figure 8 : Destination des flux domicile-travail pour les actifs de la commune de Issenheim - Donnée INSEE 2018	11	Figure 34 : Génération de trafic de la ZAC à l'horizon 2030 (ZAC achevée)	24
Figure 9 : Cartes des origines et destinations des flux domicile-travail des communes de Guebwiller et Issenheim	11	Figure 35 : Principe de distribution des trafics Source(s) : Insee, Recensement de la population 2017 exploitation complémentaire.	24
Figure 10 : Evolution des parts des motifs travail et études dans les déplacements domicile-travail dans les commune de Guebwiller et Issenheim - source INSEE 2018	12	Figure 36 : Matrices de la répartition du trafic supplémentaire généré par la ZAC – horizon achèvement de la ZAC	24
Figure 11 : Carte des principaux poles générateurs de déplacements	12	Figure 37 : Trafics en section – Matin – Scénario 1 horizon 2030	26
Figure 12: Réseau de car interurbain fluo Grand-est	12	Figure 38 : Trafics en section – Soir – Scénario 1 horizon 2030	26
Figure 13 : Panorama des mobilités m2A et Sud Alsace – AURM Janvier 2020	13	Figure 39 : Queues maximales – Matin – Scénario 1 horizon 2030	27
Figure 14 : Localisation des aires de covoiturage à proximité du projet de ZAC	14	Figure 40 : Queues maximales – Soir – Scénario 1 horizon 2030	27
Figure 15 : Aménagements cyclables par catégories sur la Communauté de Communes de la Région de Guebwiller– source PLU de ISSENHEIM (janvier 2021)	14	Figure 41 : Queues moyennes – Matin – Scénario 1 horizon 2030</	

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 moyennes - 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

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.

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.

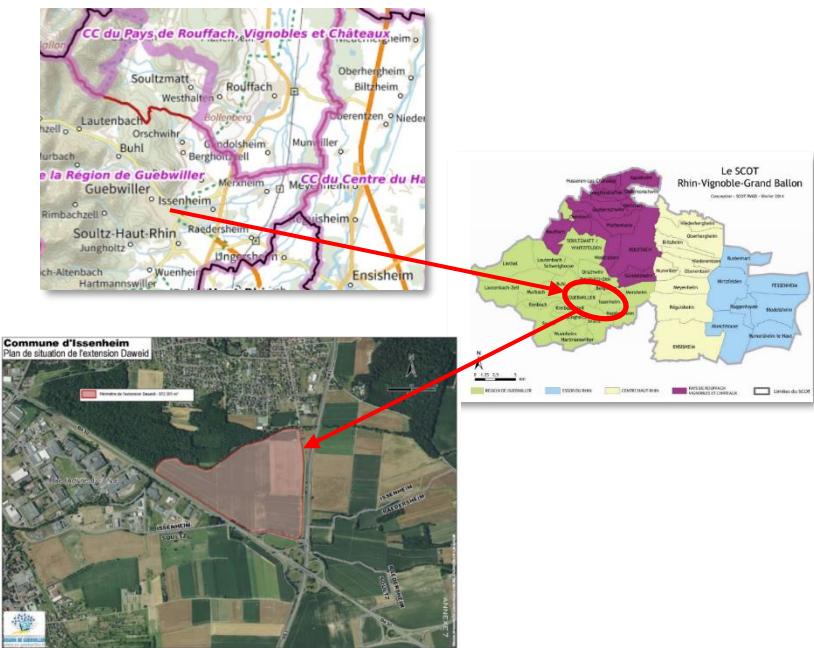


Figure 1: Cartes de localisation du projet de ZAC

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.

1.4 Mobilité

1.4.1 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

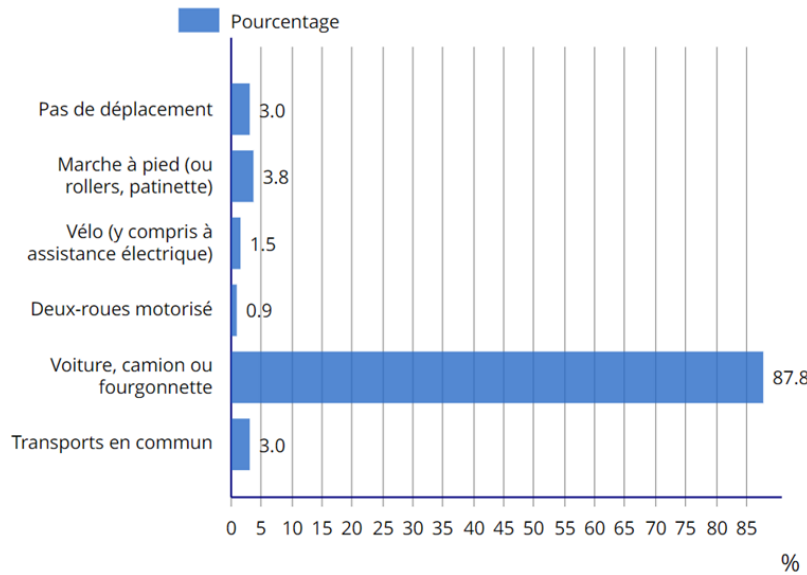


Figure 4 : Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018 par les actifs habitants la ville de Guebwiller – source INSEE 2018

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

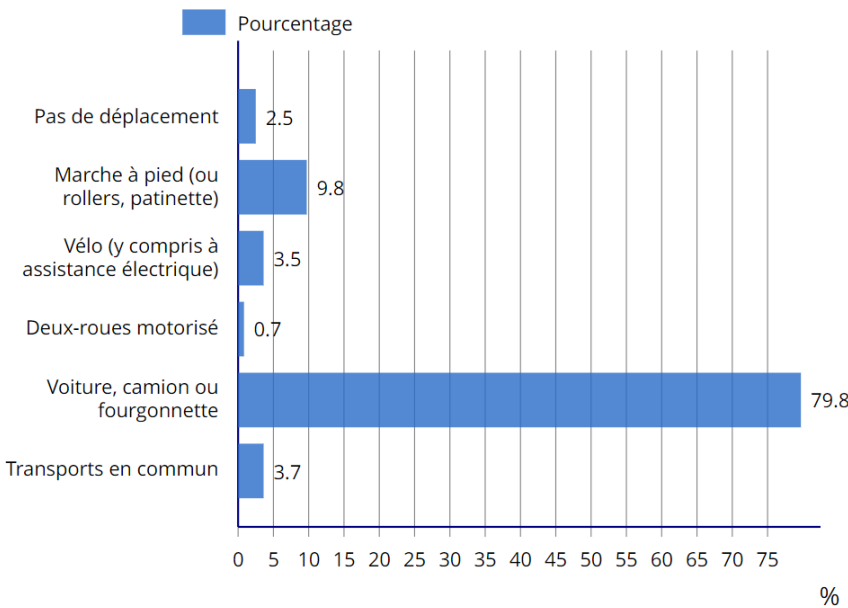
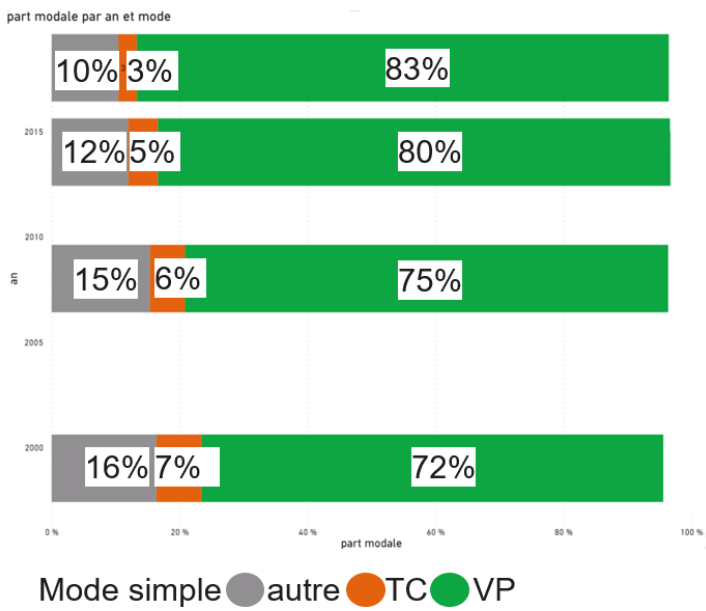


Figure 5 : Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018 par les actifs habitants la ville de Issenheim – source INSEE 2018

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



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](tel:+33388489696)

Arcadis. Improving quality of life

Suivez-nous



[arcadis-France](https://www.linkedin.com/company/arcadis-france)



[arcadisfr](https://twitter.com/arcadisfr)



[Arcadisfrance](https://www.facebook.com/Arcadisfrance)



[arcadisfrance](https://www.instagram.com/arcadisfrance)