



## Zoom Projet



### MISSION D'AMO RELATIVE A DES ETUDES PREALABLES A LA CREATION D'UNE ZAC DANS LE SECTEUR NORD A REICHSTETT

La Communauté de Strasbourg a décidé de lancer les études préalables à la création d'une Zone d'Aménagement Concerté sur la commune de Reichstett, située en deuxième couronne de l'agglomération strasbourgeoise. Pour ce faire, elle a besoin d'une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage. Au sein du groupement, CeRyX Traffic System est chargé des aspects circulation.

#### NATURE ET CONTEXTE DU PROJET

L'enjeu principal du projet de ZAC de Reichstett est l'accroissement et la diversification résidentielle. Dans cette étude, le groupement a pour mission d'accompagner la Maîtrise d'Ouvrage dans la définition d'un projet urbain, et de déterminer les conditions de sa mise en opération.



Le groupement d'AMO a réalisé les études de faisabilité et d'impact du dossier de création de la ZAC.

#### ANALYSE ET METHODE

##### Phase 1 : Analyse du site et son environnement

###### ➤ Diagnostic de la situation actuelle des déplacements

Cette étape permet de prendre la pleine mesure de la problématique de la zone étudiée en matière d'usages, de fréquentation, d'aménagements, de fonctionnement de trafic, d'accidentologie, pour tous les modes de transport. Il s'agit d'identifier l'ensemble des points noirs à traiter et d'appréhender les contraintes à gérer.

Pour mener à bien le diagnostic, plusieurs outils seront utilisés :

- Recueil des données d'entrée
- Elaboration d'un plan du secteur / identification du périmètre d'étude
- Conception d'un Diagramme d'écoulement des trafics
- Hiérarchisation de la voirie
- Analyse de la diversité de l'offre de stationnement
- Analyse des problématiques TC et modes doux
- Calcul de la capacité du carrefour d'entrée de ville de Reichstett

## Analyse de l'impact du projet sur les déplacements

Avec le projet de ZAC, le nombre de logements de Reichstett va augmenter de 25 à 40%. Cette situation va donc engendrer une augmentation conséquente du nombre de déplacements. Il est donc nécessaire de dimensionner l'augmentation de trafic.

- Collecte des données projet
- Hypothèses (Statistiques INSEE et Enquêtes Ménages-Déplacements) sur les sources de génération de trafic
- Itinéraires privilégiés, pour chaque origine et destination

## **Phase 2 : Conditions de réalisation de l'opération**

CeRyX Traffic System définit des orientations globales d'organisation de la circulation par une hiérarchisation du réseau de voirie. Lors de cette phase, CeRyX Traffic System établit des propositions fondées sur le diagnostic, les objectifs à atteindre et des impacts préalablement évalués.

### ➤ Etablissement des scénarii

Plusieurs scénarii sont proposés à la Maîtrise d'Ouvrage. Seules des solutions « faisables » techniquement, fonctionnellement et économiquement sont proposées, de façon à fournir une vision claire et des solutions pouvant être appliquées.

Les trafics envisagés, permettent le dimensionnement des voiries et le choix des types de carrefours.

CeRyX Traffic System réalise une analyse multicritères pour aider la Maîtrise d'Ouvrage dans le choix du scénario le plus pertinent au regard des objectifs.

### ➤ Approfondissement du scénario retenu

Le scénario retenu est approfondi sous la forme d'un plan de déplacement. Ce plan définit de façon détaillée les conditions de mise en œuvre du scénario retenu.

Donat – Jean Moulin				
Bilan des avantages / Inconvénients de la mise en sens unique de Donat-Jean Moulin				
Thème	Scénario 1		Scénario 2	
<b>Apaisement de la zone</b> <b>Valorisation des espaces</b>	Partage de la voirie Vitesse réduite : aménagement non linéaire	+	Partage de la voirie Linéaire : risque de vitesse excessive	-
<b>Lisibilité accès</b>	Système de boucle avec les transversales	+	Système de boucle avec les transversales	+
<b>Transport en commun</b>	Retard réduit aux carrefours bloquant Lisibilité réduite : Arrêts reportés sur chaque axe selon le sens Conflit VL/TC : tourne à droite VL dangereux (voie bus coupée)	+ - -	Retard fortement réduit Arrêts maintenus dans les 2 sens sur chaque axe (pas de modification d'itinéraire)	+ +
<b>Modes doux</b>	Reconquête de l'espace Sécurisation piétons	+	Vélo intégré à la voie bus Perception difficile de la voie à contre sens par les piétons	-
<b>Stationnement</b>	Poches créées en alternance	+	Suppression	-
<b>Aménagement nécessaire</b>	Prolongement Rue Monod pour linéaire		Prolongement Rue Monod pour linéaire	
	Aménagement important pour casser le linéaire	-	Aménagement réduit car maintien des 2 sens de circulation	+

## **SOLUTIONS APPORTEES**

Les études réalisées par CeRyX Traffic System montrent que la création d'une nouvelle intersection sur la RD63 est nécessaire. Si la refonte géométrique du carrefour De Gaulle/RD63 permettra dans un premier temps d'absorber les trafics générés par la ZAC, il est certain que ce carrefour sera saturé à terme.

En matière de transports en communs, CeRyX Traffic System propose de connecter la ligne 4, dont le terminus se trouve actuellement à Reichstett, à la future ligne de BHNS établie sur la route de Brumath. Cela permettra une couverture maximale de la ZAC, et une meilleure connexion avec le centre de Strasbourg, et l'Espace E3 à Schiltigheim.