

**COMMUNE DE CHATENOIS
RD 1059/RN 59
Création d'une aire de covoiturage**

PROJET

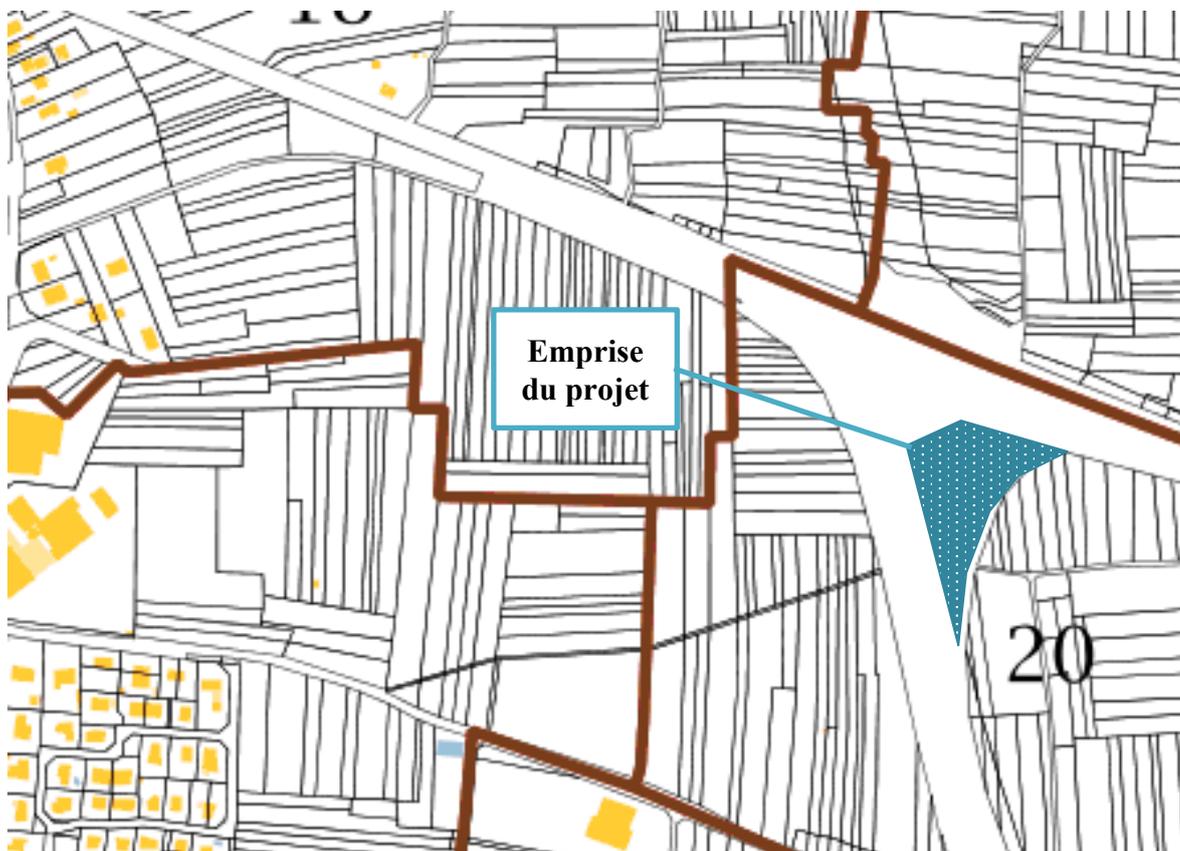
Notice de présentation



1. Objet et caractéristiques les plus importantes du projet

1.1. Objet

La présente notice a pour objet de décrire le projet d'aménagement d'une aire de covoiturage de véhicules légers au carrefour entre la RN 59 et la RD 1059, dans l'emprise publique dans laquelle s'inscrivent les deux voies routières précitées. Les places de parking pourront être intégralement couvertes par des ombrières photovoltaïques.



La RN59 a été aménagée à 2 x 2 voies dans son emprise existante entre l'A35 et son intersection avec la RD1059.

Ce tracé sera prolongé par une route à 2 x 1 voie devant constituer le contournement de Châtenois, autorisé par l'arrêté ministériel de Déclaration d'Utilité Publique du 10 octobre 2012.

L'aire de stationnement, d'une capacité de 174 places, sera accessible directement depuis la RD 1059 :

- ➔ L'accès est situé à 30 mètres environ après la sortie du giratoire et est mutualisé avec le débouché du chemin situé dans le domaine public et servant à la desserte agricole.
- ➔ La sortie de la zone de stationnement se fera sur la RD 1059, au même endroit, en direction de Sélestat uniquement. Un demi-tour au giratoire situé à 400 mètres environ, au carrefour d'accès au Parc d'Activités Intercommunal du Giessen, permet de revenir vers la RN 59.

1.2. Principales raisons pour lesquelles, notamment, du point de vue de l'environnement, le projet a été retenu

Le projet se situe sur un terrain déjà anthropisé (cf photos ci-dessous) comportant des anciennes voiries en enrobés, en partie issues du délaissé de la RN59 et d'une zone de stockage de glissières béton.



Ce terrain a également servi au stockage de matériaux et déblais pour le chantier de la déviation.



1.3. Motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général du projet

La voiture individuelle reste le mode de transport prédominant dans les territoires périurbains et ruraux.

La dernière enquête mobilité réalisée en 2019 dans le Bas-Rhin par l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise (ADEUS) dénombrait près de 310 000 déplacements par jour sur le SCOT de Sélestat, en hausse de 25% en 10 ans, avec une part écrasante de la voiture utilisée dans près de 60% des déplacements.

Bien que le territoire dispose d'une bonne offre ferroviaire vers Strasbourg ou Colmar, la voiture reste privilégiée pour les trajets du quotidien en raison de sa flexibilité, de sa rapidité et de son confort.

Néanmoins, les pouvoirs publics et les employeurs s'efforcent depuis plusieurs années à trouver des solutions pour développer un usage partagé de la voiture. Réduire le budget « transport » des ménages, lutter contre le réchauffement climatique, améliorer le bien-être des salariés, réduire le coût du stationnement pour les entreprises sont autant d'arguments en faveur du covoiturage.

Le succès de l'application Blablacar au début des années 2010 a été un détonateur à l'origine du boom de la pratique. Mais Blablacar reste une solution pour le covoiturage longue distance et les marges de progrès les plus importantes sont sur le court-voiturage, essentiellement domicile-travail et études.

Précurseur, le Conseil Départemental du Bas-Rhin s'est doté, en 2013, d'un schéma départemental de covoiturage afin d'encourager une pratique locale en plein développement à cette époque.

En quelques années, le territoire est passé d'une dizaine d'aires de covoiturage officielles à un maillage actuel de l'ordre de 90 aires et de plus de 1 200 places réservées en 2021 dans le Bas-Rhin.

Le maillage s'est considérablement étoffé avec l'aménagement d'aires structurantes de grande capacité, aux abords des axes autoroutiers (A35, A4), et complété par un maillage d'aires secondaires sur des parkings existants (parkings de supermarchés ou appartenant à des communes) à l'aide d'une signalisation adaptée.

Le SCOT de Sélestat dispose actuellement de 10 aires de covoiturage pour plus de 110 places réservées au covoiturage. Cependant, aucune aire structurante à forte capacité n'a encore pu être aménagée aux abords de l'A35, ce qui occasionne régulièrement du stationnement anarchique voire sauvage sur l'aire de Châtenois et ses abords. Les comptages effectués régulièrement sur place montrent une sur-occupation par rapport à la capacité du parking.

Aire de covoiturage, actuelle, située non loin de l'échangeur n°17, entre A35 et RN59, sur la commune de Châtenois.

Ce parking, d'une capacité de 25 véhicules légers, connaît un fort taux d'occupation en permanence, voire une saturation avec du stationnement anarchique en périphérie.



Les besoins en matière d'aires de covoiturage sont constants, notamment sous l'effet de l'augmentation des prix du carburant qui amène les automobilistes à trouver des alternatives moins coûteuses, dont le covoiturage, mais aussi sous l'effet de la hausse du trafic routier lié à la mise en place du contournement du Châtenois et des politiques en matière d'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique.

Les Zones à Faibles Emissions (ZFE) instaurées dans l'Eurométropole de Strasbourg depuis le 1er janvier 2022 et à horizon 2025 sur le territoire de Mulhouse Alsace Agglomération nécessitent de repenser nos déplacements avec des modes de transport plus écologiques et une massification du recours aux modes alternatifs, qu'il s'agisse des transports collectifs ferroviaires ou urbains, du vélo ou du covoiturage.

Les territoires périphériques comme le SCOT de Sélestat vont être particulièrement impactés par ces mesures dans les prochaines années, notamment par les ménages et professionnels n'ayant pas de véhicule compatible avec la vignette Crit'Air 0 ou Crit'Air 1. Ces derniers devront stationner en périphérie et emprunter un mode de transport alternatif pour accéder aux métropoles.

Ces évolutions vont imposer la mise en place de mesure d'accompagnement comme un réseau express métropolitain en déploiement sur l'Eurométropole de Strasbourg et, en complément, des systèmes d'intermodalité et de rabattement efficaces, avec des parkings-relais et des aires de covoiturage à forte capacité, densifiées sur le territoire et connectées au réseau de bus urbain ou de car interurbain (plateforme intermodale).

En complément des aires de covoiturage, les territoires et les entreprises proposent des solutions pour mettre en relation les conducteurs et passagers intéressés, soit par des applications numériques facilitant le covoiturage domicile-travail, soit par des animations en entreprise ou encore par des systèmes d'auto-stop organisé ou de lignes de covoiturage. Le gouvernement a également instauré le forfait mobilité durable en 2020 qui autorise les employeurs à indemniser les trajets de covoiturage domicile-travail pour leurs salariés.

La mise en place de lignes de covoiturage est à l'étude par la Collectivité européenne d'Alsace. Pensées comme des lignes de bus classiques, elles permettent à un conducteur de prendre en charge des passagers à des arrêts identifiés et en instantané, sans mise en relation préalable. Ces systèmes prometteurs fonctionnent déjà en Alsace, dans le Pays du Sundgau et dans la Vallée de Kaisersberg. L'étude menée par la CeA identifie plusieurs axes à fort potentiel, particulièrement dans le Nord Alsace et autour de l'Eurométropole Strasbourg. Un déploiement en Alsace Centrale n'est pour l'instant pas privilégié mais un potentiel existe depuis les vallées vers Sélestat.

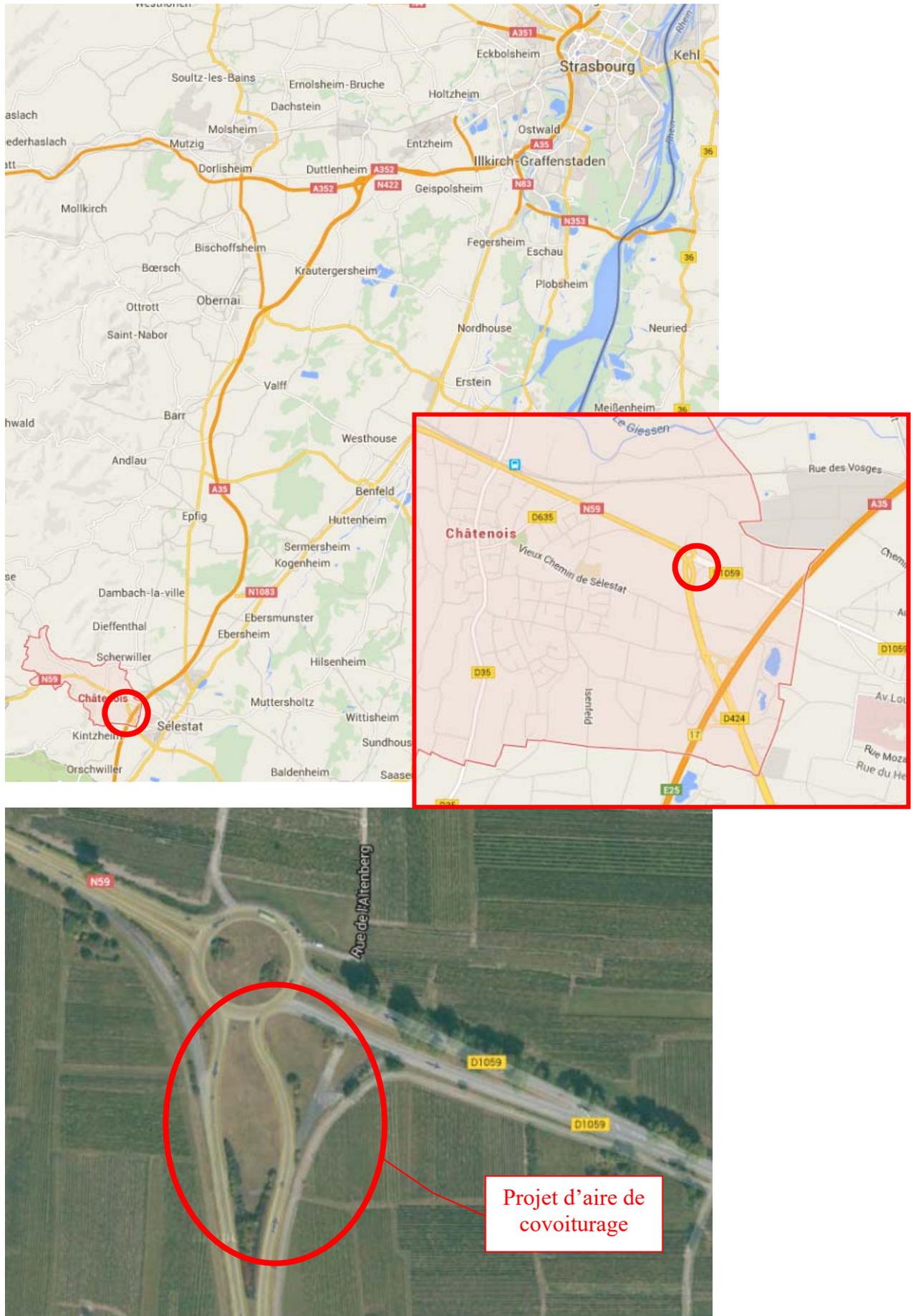
1.4. Eléments financiers – Estimation des travaux

Aménagement du parking + voirie	320 000 € HT
Arrêt de bus	25 000 € HT
Aménagement - Plantations	30 000 € HT
Signalisation - Marquage	15 000 € HT
<u>Equipements :</u>	
➤ Abri à vélo sécurisé	40 000 € HT
➤ Abri piétons x 2	8 000 € HT
➤ Portique x 2	3 000 € HT
➤ Eclairage public (option solaire)	30 000 € HT
➤ Borne de distribution d'énergie	9 000 € HT
Ombrières avec panneaux photovoltaïques	1 400 000 € HT
Aléas	20 000 € HT
Total aménagement	1 900 000 € HT

1.5. Calendrier prévisionnel

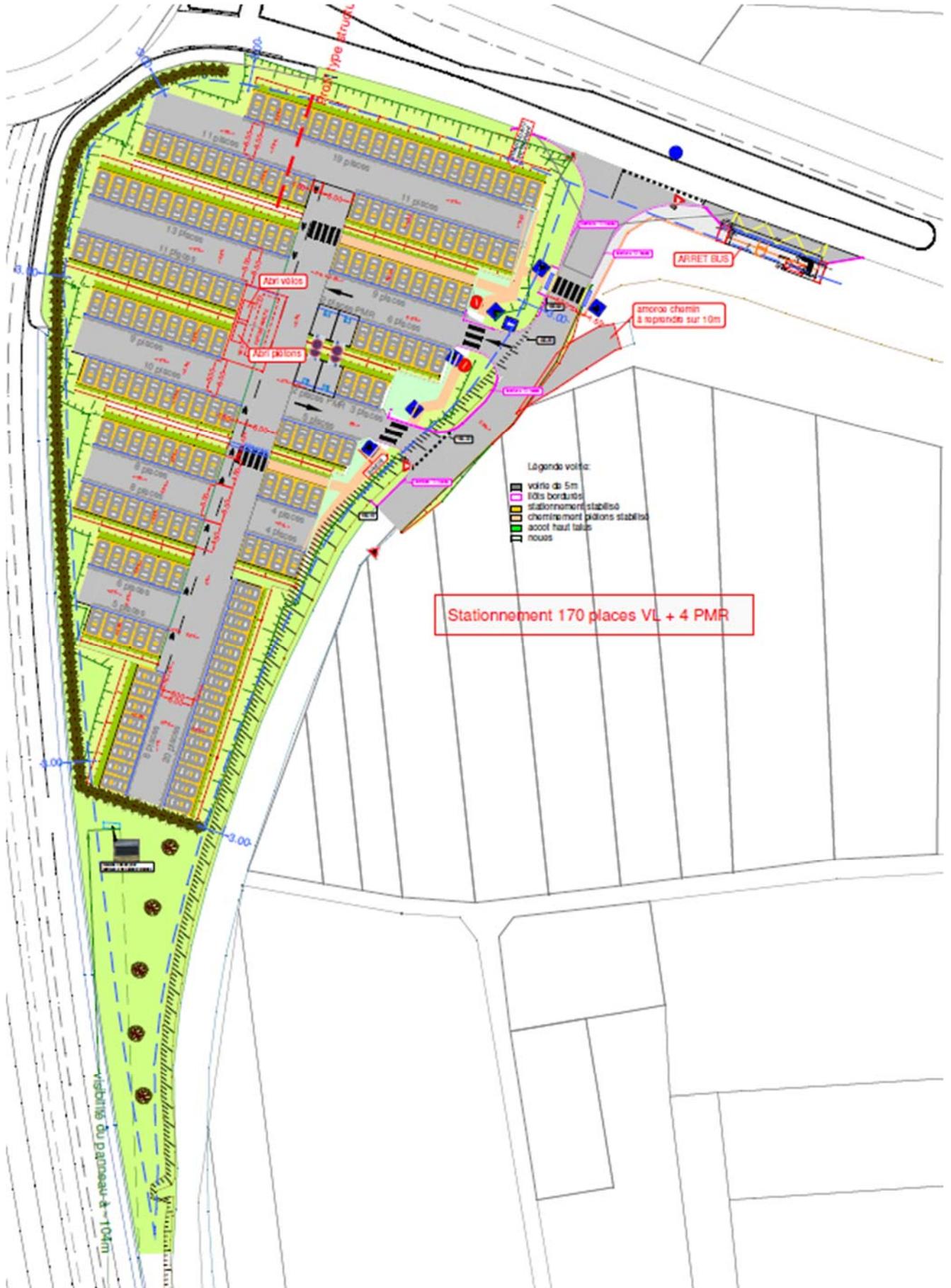
Etudes	en cours jusqu'à décembre 2023
Rédaction du DCE	janvier -février 2024
Consultation des entreprises –attribution	mars-avril 2024
Travaux	mai – octobre 2024.

2. Le plan de situation



3. Description du projet

3.1 Plan masse



3.2. Géométrie

Le parking est situé en recul de 3,00 m des chaussées existantes (RN59 et RD1059)

La voie d'accès à l'aire de covoiturage est mutualisée avec le débouché du chemin de desserte agricole, perpendiculaire à la RD1059. Elle fera l'objet d'un régime de priorité afin de sécuriser les échanges.

Un arrêt de bus, implanté le long de la RD 1059 complétera la fonction multimodale de cette aire.

Dimensions :

Largeur de la chaussée (gris) : 5,00 m

Surface de chaussée interne : 2 858 m²

Dimension d'une place de stationnement : 2,50 m x 5,00 m

Largeur du cheminement piétons (orange) : 2,00m

Nombre de places : 170 places pour véhicules légers + 4 places pour personnes à mobilité réduite

PM : Le nombre de places de stationnement PMR est fixé à 2 % du nombre total de places prévues pour le public (...) arrondi à l'unité supérieure (Cf. Arrêté du 20 avril 2017), soit 4 places.

3.3. Matériaux

La bande de roulement de la voie de desserte sera en enrobés, sur une largeur de 5 m augmentée de 50 cm de part et d'autre, pour éviter les ornières liées à la giration.

La zone de stationnement sera réalisée en matériau perméable pour permettre l'infiltration des eaux pluviales-

Le cheminement piétons sera également réalisé en matériau perméable, mais de couleur différente, afin de le distinguer de la zone de stationnement.

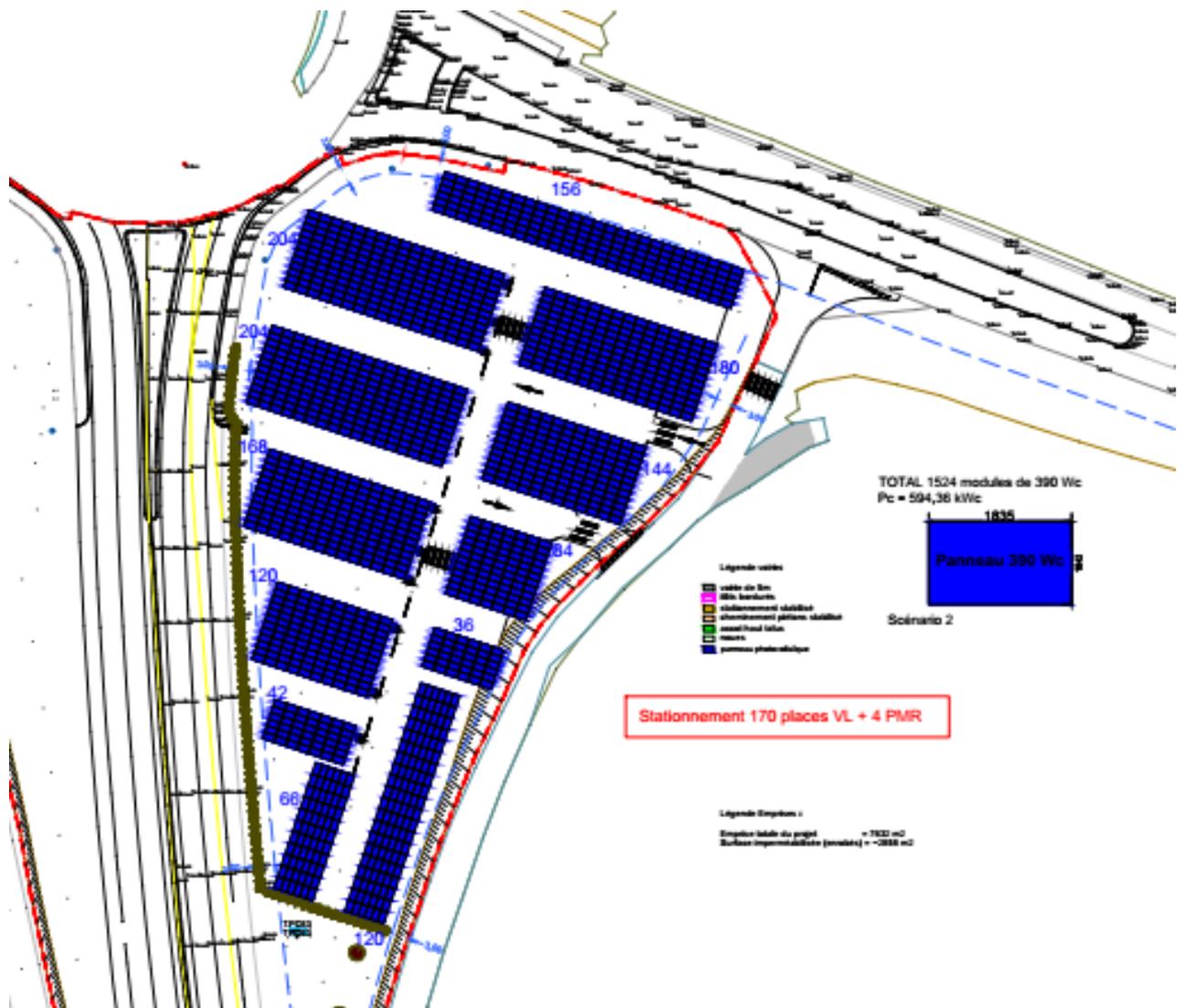
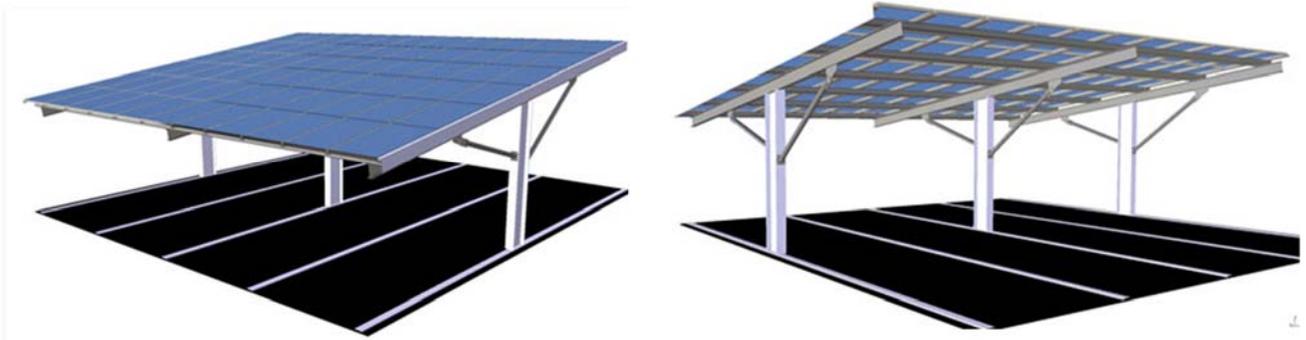
3.4. Ombrières photovoltaïques

L'ensemble des places de stationnement, soit 2 175 m², sera recouvert d'ombrières photovoltaïques permettant la production d'énergie solaire, sur ce parking disposant d'un gisement intéressant du fait de sa situation en milieu ouvert et exposé favorablement. De plus, cette couverture limitera l'effet de points réfléchissants, ce qui favorise l'intégration du parking dans le site.

Le projet prévoit des ombrières orientées à 20° Sud et d'autres à 70° Ouest, d'où un potentiel photovoltaïque de près de 600 kWc.

La mise en place d'ombrières photovoltaïques permet désormais de se mettre en conformité avec l'**Article 40 de la loi n°2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables**.

En effet, Les parcs de stationnement extérieurs dont la superficie est supérieure à 1500m² doivent s'équiper d'ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables sur la totalité de leur partie supérieure assurant l'ombrage, sur au moins la moitié de la superficie des parcs.



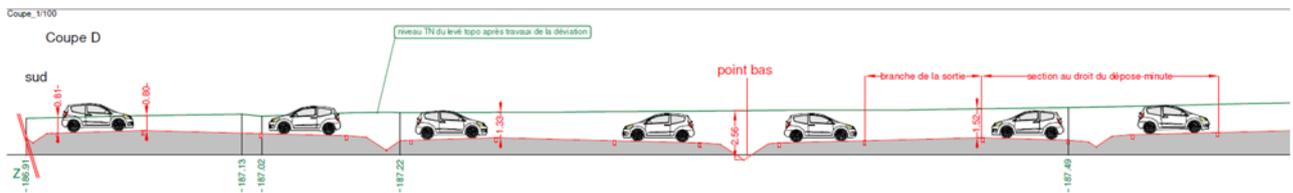
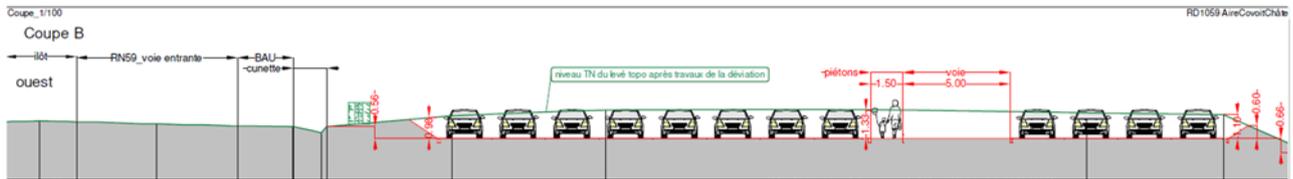
3.5. Gestion des eaux pluviales :

Les eaux pluviales seront infiltrées au droit des places de stationnement mais également dans les noues, après collecte à l'égout des ombrières.

3.6. Insertion paysagère :

Afin d'en limiter l'impact visuel et la gêne occasionnée par les phares des véhicules en cours de stationnement, la plate-forme actuelle sera abaissée d'un mètre à 1,50 mètres environ par rapport au terrain naturel actuel et les abords du parking seront végétalisés.

L'aire sera plantée d'une haie de charmille ou équivalent sur tout le pourtour pour séparer le parking des routes mais également pour créer un écran visant à limiter la gêne occasionnée par les phares des véhicules.



Sur l'espace situé au sud, des arbres d'essences adaptées au contexte local (tilleul, érable, ...) viendront créer un écran qui limitera l'impact visuel depuis l'échangeur A35/RN59.

4. Enjeux environnementaux

4.1. Description du site

Le projet se situe sur un terrain déjà anthropisé, issu d'un délaissé routier, suite au nouveau tracé de la déviation de Châtenois, et d'un délaissé plus ancien ayant servi ensuite au stockage de glissières en béton armé.

Le terrain a également servi au stockage de matériaux et déblais pour le chantier de la déviation de Châtenois (2019-2020). Une partie des matériaux de déblai, égalisés sur place, seront évacués pour être réutilisés sur la tranche à venir du chantier de déviation de Châtenois.

4.2. Incidences

L'emprise du projet est située en zone AOC viticole, mais n'est pas exploitée, conformément à la description de l'usage du terrain faite ci-dessus. De manière générale, le projet n'impacte pas les surfaces agricoles, ni la forêt.

Il est également sans incidences pour :

- Natura 2000 dont l'emprise est distante de plus de 2,9 km du site FR4201803 Val de Villé et Ried de la Schernetz, situé sur les bans de Scherwiller et Dieffenthal, et de plus de 2,9 km du site FR4212813 Ried de Colmar à Sélestat, sur le ban de Sélestat ;
- La ZNIEFF de type 1 « Ried centre », qui est distante de 2 km ;
- Les corridors écologiques nationaux et régionaux, distants de 750 m à 1 km.

Il n'impacte pas de zone humide, ni de réserve naturelle, ni de forêt de protection et n'est pas soumise à un arrêté de protection du biotope.

Elle s'inscrit dans une zone d'habitat à faible enjeu pour le crapaud sonneur à ventre jaune. Toutes les précautions seront prises lors des travaux pour éviter la colonisation des ornières (comblement des ornières en fin de journée, pose de filets le cas échéant)

Par ailleurs, le projet est situé sur une zone couverte par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE État) du Bas-Rhin, publié par arrêté préfectoral le 28 juin 2019.

Les trafics ne seront ni plus élevés, ni plus faibles dans cette zone, déjà située au carrefour d'axes routiers importants. Pour ces raisons, le bruit n'évoluera pas du fait du projet, ni les rejets dans l'air, ni les émissions lumineuses liées au phares des voitures essentiellement.

L'enjeu du projet est de participer à la réduction des trafics et des rejets à l'échelle globale en favorisant le covoiturage.

4.3. Synthèse

