

# Réflexion sur l'aménagement des voiries de la Zone d'Activité de Fegersheim

Commune de Fegersheim-Ohnheim

Avril 2022

David KAPPELER



Jean-Christophe RAMEAUX



Dominique  
STEINBERGER  
Directeur du Site Alsace



Eric THOMAS



SPITZER

Christophe VALENTIN  
Directeur Administratif, Financier et RH Groupe



Vincent Fender

# Les objectifs de notre démarche

---

1. La sécurité des voiries de la Zone d'Activité de Fegersheim (Est et Ouest) pour l'ensemble des usagers (employés, fournisseurs, clients)
2. L'organisation de la circulation et du stationnement (en particulier des poids-lourds)
3. La promotion des modes de déplacement doux (vélos et deux roues)

En réponse aux problématiques :

- de vitesse excessive, notamment (mais pas uniquement) rue de l'Industrie
- de manœuvres de poids-lourds et de double stationnement de véhicules de livraison
- de mobilité et de sécurité (poids-lourds, voitures, deux-roues, piétons)



# Les objectifs de notre démarche

---

1. La sécurité des voiries de la Zone d'Activité de Fegersheim (Est et Ouest) pour l'ensemble des usagers (employés, fournisseurs, clients)
2. L'organisation de la circulation et du stationnement (en particulier des poids-lourds)
3. La promotion des modes de déplacement doux (vélos et deux roues)

Dans le cadre d'un programme pluriannuel avec :

- La mise en place et l'éclairage de la voie verte de la gare jusqu'à la ZA (2020-2021)
- Les travaux de la phase 1 planifiés en 2022
- Le réaménagement de l'axe Nord-Sud (rue de l'Industrie) programmé en 2024-2026



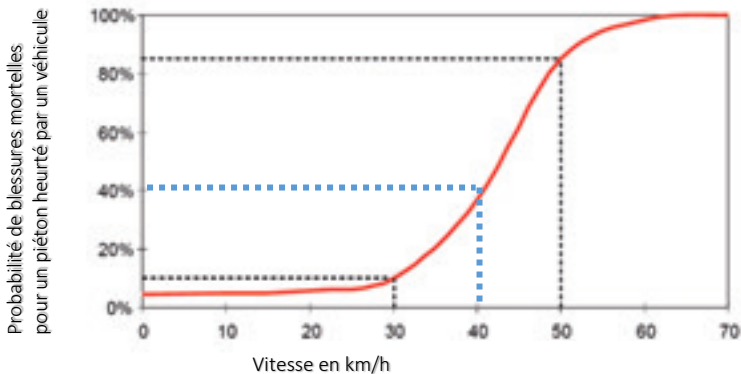
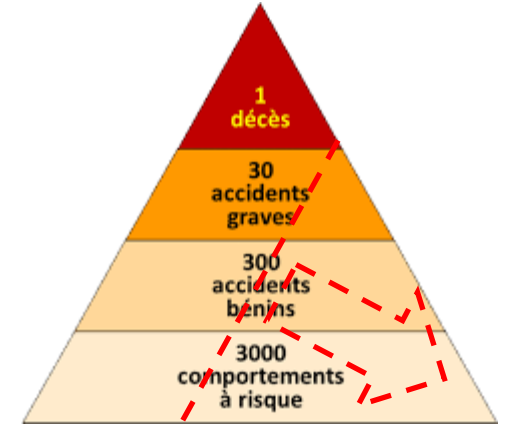
# La sécurité sur les voiries de la Zone d'Activité

Le risque routier est un risque à fréquence :

Statistiquement, au moins 9% des sinistres sont des accidents graves et/ou corporels, 73% des accidents de la route ont lieu à proximité du domicile. Le trajet habituel représente 13% du nombre total de tués chaque année sur la route. En effet, plus un trajet est connu, plus on relâche son attention. C'est principalement le matin, de 6h à 9h que les accidents se produisent.

L'unique moyen de réduire la gravité est d'agir sur la base de la pyramide.

Ainsi, en réduisant les situations et/ou comportements à risque, on diminue le nombre d'accidents et on réduit leur gravité.



## Conséquences directes:

Le risque d'accidents et leur gravité augmentent avec les vitesses et leurs conséquences sont particulièrement graves lorsqu'ils touchent des usagers vulnérables tels que les piétons, cyclistes et conducteurs de deux-roues motorisés. Une diminution de 1 % des vitesses réduit de 2 % le nombre d'accidents et de 4 % le nombre d'accidents mortels.

## Conséquences indirectes:

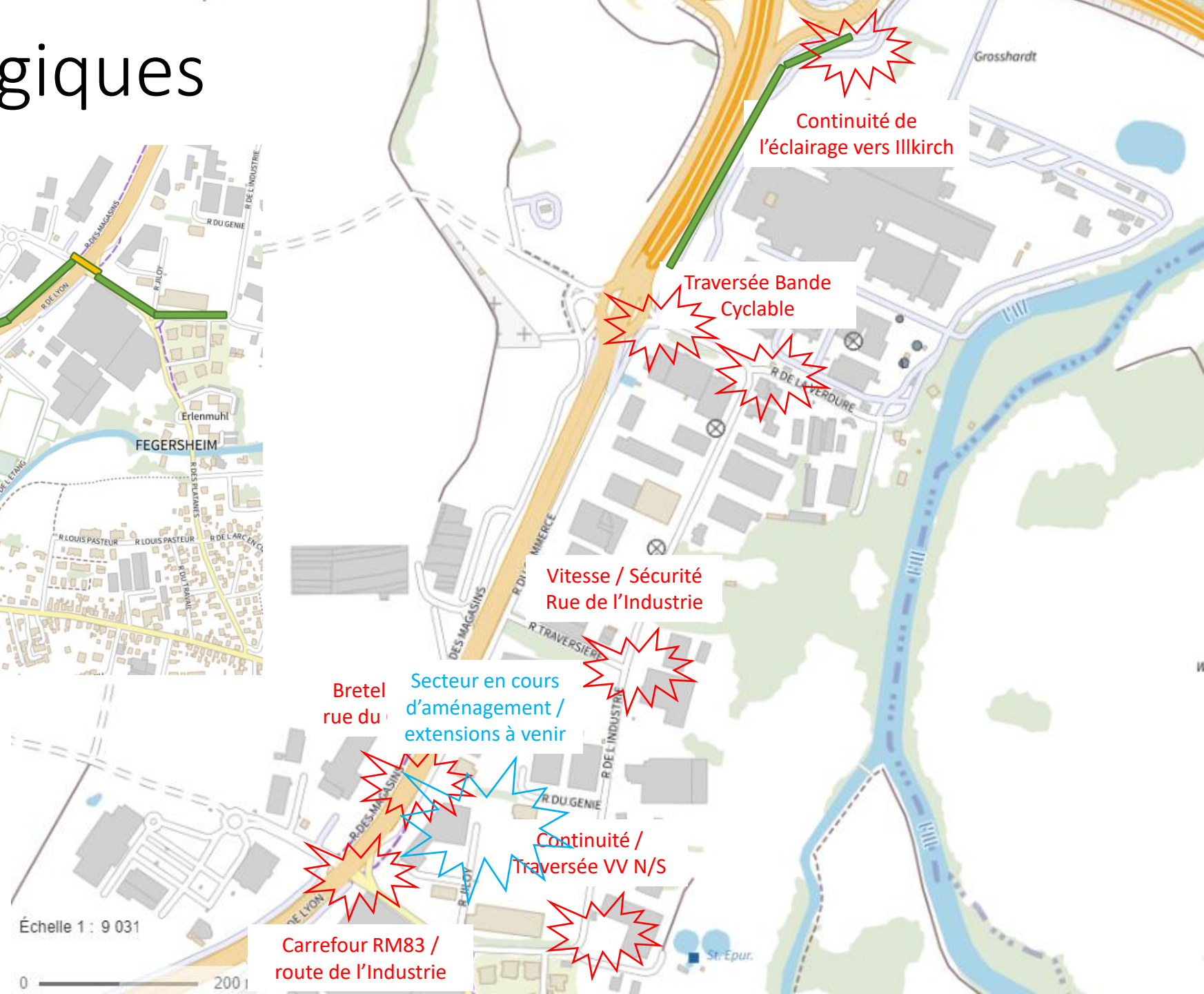
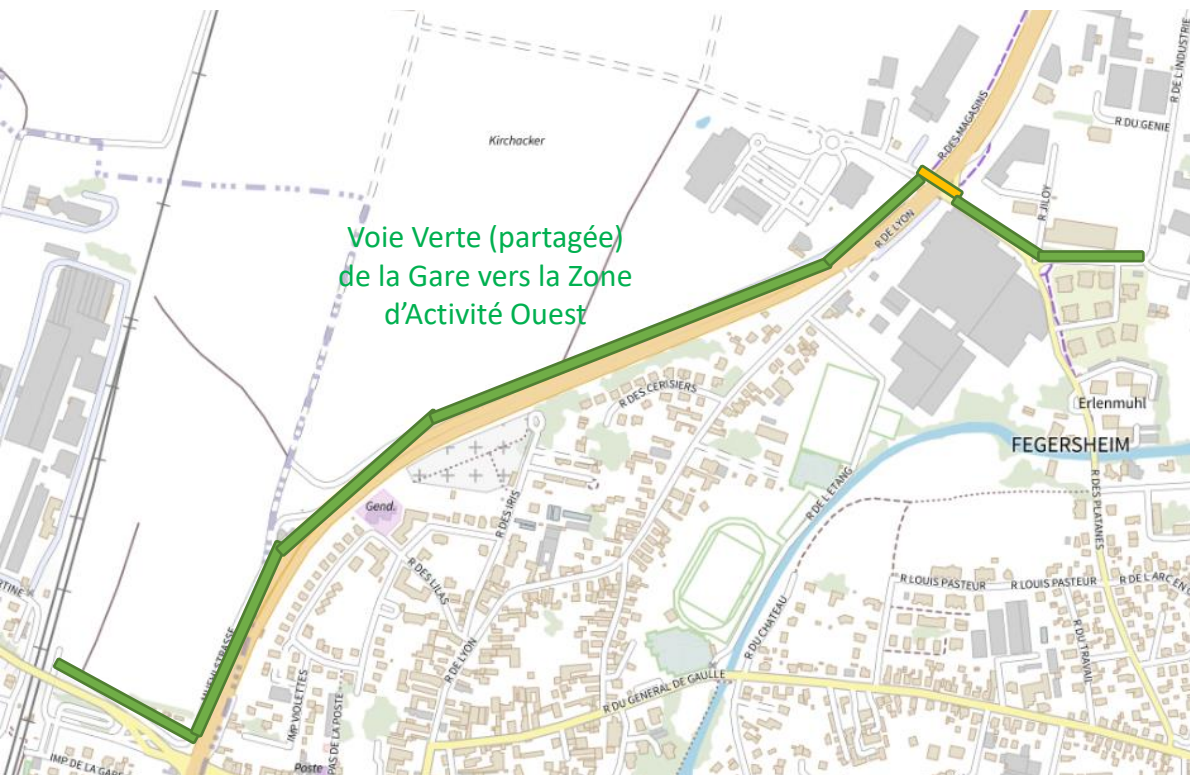
La vitesse apparaît comme un facteur particulièrement défavorable à la vie urbaine des quartiers. L'augmentation des vitesses dans les quartiers peut avoir un impact négatif notable sur les relations de voisinage.

La vitesse est défavorable aux cyclistes qui sont obligés d'utiliser des espaces dédiés (lorsqu'ils existent) pour se sentir en sécurité. De plus, elle rend difficile, inconfortable et moins sûre la circulation des piétons au niveau des traversées.



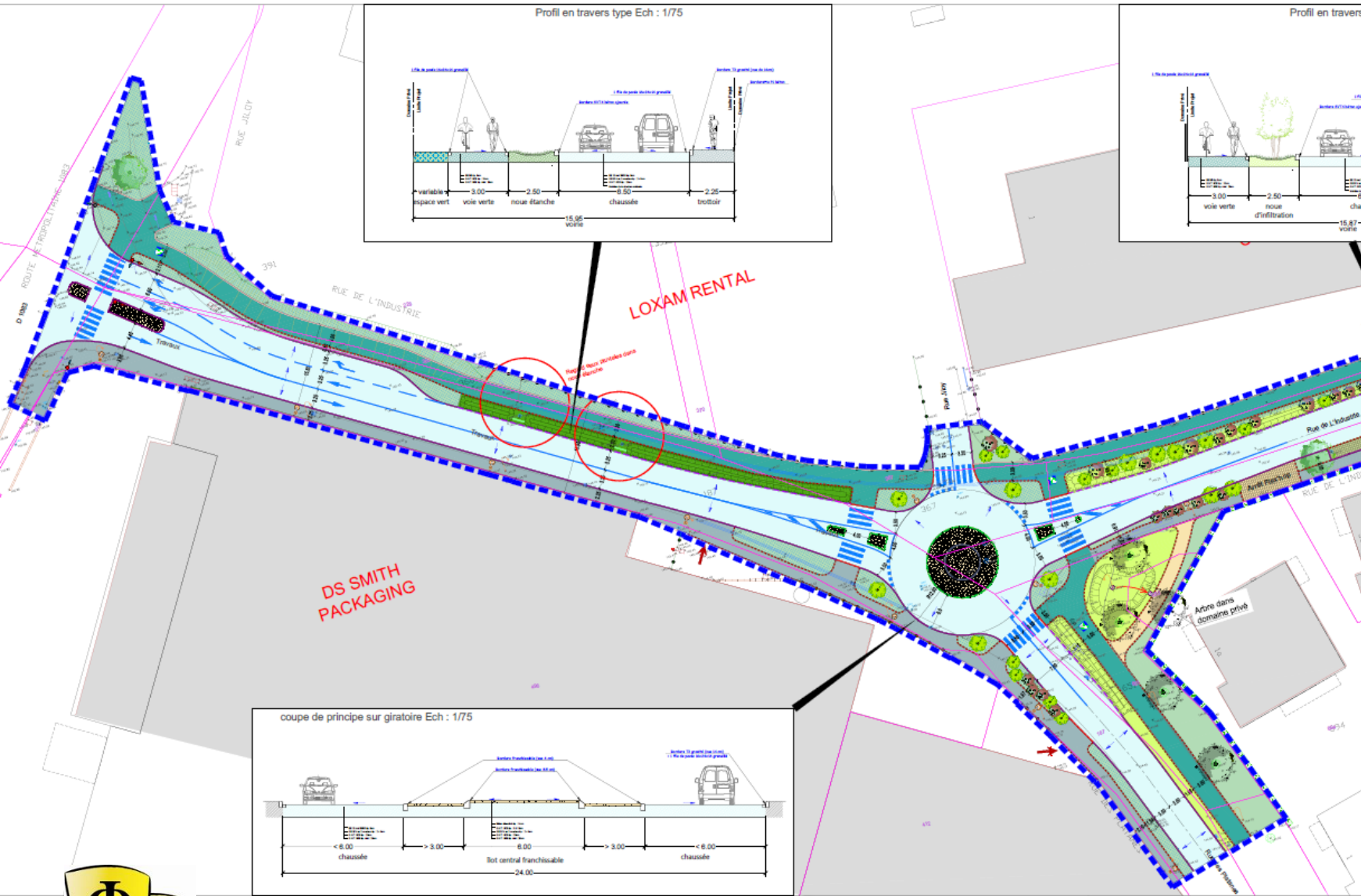


# Les points névralgiques





# Aménagement de la Voie Verte – Phase 1



- █ séquence n°01 - 14,00 m
- █ séquence n°02 - 12,00 m

