

# MEMOIRE TECHNIQUE

## AMENAGEMENT DE LA ZAE A HOCHFELDEN 4.1.3 L'ETUDE DE DEPLACEMENT, DE CIRCULATION, DE STATIONNEMENT

*28 octobre 2019*



## Informations relatives au document

### INFORMATIONS GÉNÉRALES

<b>Auteur(s)</b>	PICAULT Romane ; NEHAD Mehdi
<b>Volume du document</b>	Volume 01 / Mémoire technique
<b>Version</b>	V2
<b>Référence</b>	xx
<b>Numéro CRM</b>	xx
<b>Chrono</b>	xx

### HISTORIQUE DES MODIFICATIONS

<b>Version</b>	<b>Date</b>	<b>Rédigé par</b>	<b>Visé par</b>	<b>Modifications</b>
V2	30-oct.-19	PICAULT Romane ; NEHAD Mehdi	WANG Shaoqing	

### DESTINATAIRES

<b>Nom</b>	<b>Entité</b>
Cécile GULLY	SERS

# SOMMAIRE

---

<b>1 - INTRODUCTION .....</b>	<b>4</b>
<b>1.1 - Objectif de la mission.....</b>	<b>4</b>
<b>2 - DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1 - Étude de circulation.....</b>	<b>5</b>
<b>2.1.1 - Fonctionnement des carrefours .....</b>	<b>5</b>
2.1.1.1 - Carrefour D421 x Chemin de la prairie .....	5
2.1.1.2 - Carrefour D421 x D59.....	6
2.1.1.3 - Carrefour D421 x D325 .....	7
2.1.1.4 - Carrefour D7 x Rue du 14 Juillet x Rue de Minversheim .....	8
<b>2.1.2 - Le trafic des alentours du site.....</b>	<b>11</b>
2.1.2.1 - Synthèse des résultats des comptages automatiques .....	13
2.1.2.2 - Fréquentation journalière sur un JOB.....	15
2.1.2.3 - Fréquentation hebdomadaire.....	17
<b>2.1.3 - Le stationnement.....</b>	<b>18</b>
2.1.3.1 - Périmètre des enquêtes et offre de stationnement.....	18
2.1.3.2 - Fréquentation journalière .....	19
<b>3 - ESTIMATION DES FLUX AVEC PROJET .....</b>	<b>21</b>
<b>3.1.1 - Hypothèses de travail .....</b>	<b>21</b>
<b>3.1.2 - Génération de trafic .....</b>	<b>22</b>
3.1.2.1 - Génération de trafic Semaine .....	22
3.1.2.2 - Génération de trafic Samedi.....	24

# 1 - INTRODUCTION

## 1.1 - Objectif de la mission

Les objectifs de cette étude de trafic sont les suivants :

- Établir un diagnostic du fonctionnement du trafic actuel à partir de la demande de trafic et des comptages menés ;
- Évaluer l'impact en terme de trafic la ZAE sur la voirie du secteur d'étude ;
- Vérifier le fonctionnement du réseau routier à terme avec prise en compte du trafic généré par la ZAE et, en cas de dysfonctionnement, proposer des aménagements complémentaires permettant le bon fonctionnement du système de voiries.

## 2 - DIAGNOSTIC DU FONCTIONNEMENT ACTUEL

### 2.1 - Étude de circulation

Afin d'établir un état de lieux de la condition de circulation, une campagne de recueil de données a été réalisée avec deux types de comptage :

- Comptages directionnels par caméra sur 4 carrefours mardi 10/09
  - ▶ RD421 x Chemin de la Prairie
  - ▶ RD25 X RD421
  - ▶ RD421 X RD325
  - ▶ RD100 X RD7
- Comptages automatiques pendant une semaine du mardi 10/09 0h00 au lundi 16/09 24h00



#### 2.1.1 - Fonctionnement des carrefours

Les carrefours reliant les différentes rues constituent souvent un point emblématique. C'est pour cela que le fonctionnement des carrefours a été évalué en se basant sur des données de comptages directionnels.

Le fonctionnement des carrefours sans feux est caractérisé par le régime de priorité accordé aux différents flux de véhicules qui peuvent aborder simultanément plusieurs branches du carrefour.

Alors, la capacité d'un carrefour sans feux peut être déterminée par la méthode dite du « créneau critique ».

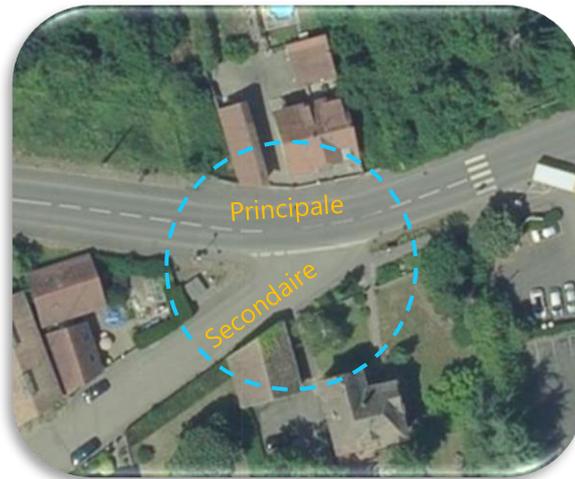
La durée du « créneau critique » à trouver dans le trafic de la voie principale s'évalue en fonction du type de manœuvre, du nombre de files et de la vitesse réglementaire de la voie principale

Le travail suivant revient à évaluer le temps moyen d'attente sur la voie secondaire à l'aide des comptages directionnels effectués.

On admet que le temps d'attente est acceptable en dessous de 30 secondes. Au-delà d'une minute d'attente, il faudra envisager un autre type de carrefour (giratoire, à feux)

##### 2.1.1.1 - Carrefour D421 x Chemin de la prairie

Le carrefour D421 x Chemin de la prairie est un carrefour à 3 branches géré par priorités.



■ Analyse de capacité

Voie PRINCIPALE		
Temps moyen d'attente du TAG		
	<b>HPM</b>	<b>HPS</b>
	<b>TAG</b>	<b>TAG</b>
Somme des trafic perturbants	402 véh/h	440 véh/h
TAG depuis RP1 vers le collège	3 véh/h	3 véh/h
<b>Temps d'attente moyen</b>	<b>5 s</b>	<b>6 s</b>

Voie SECONDAIRE				
Sans présence de voie d'insertion				
Calcul du temps moyen d'attente sur la voie secondaire				
	HPM		HPS	
	TAD	TAG	TAD	TD
Somme des trafic perturbants	396 véh/h	698 véh/h	438 véh/h	882 véh/h
Mouvements à insérer	4 véh/h	9 véh/h	6 véh/h	13 véh/h
<b>Temps d'attente moyen</b>	<b>5 s</b>	<b>9 s</b>	<b>6 s</b>	<b>12 s</b>

Les temps d'attentes pour la voie seconde aux heures de pointe du matin et du soir sont très largement acceptables.

Les conditions de circulation sont bonnes sur le carrefour D421 x Chemin de la prairie.

### 2.1.1.2 - Carrefour D421 x D59

Le carrefour D421 x D59 est un carrefour à 3 branches géré par priorités.



■ Analyse de capacité

Voie PRINCIPALE		
Temps moyen d'attente du TAG		
	HPM	HPS
	TAG	TAG
Somme des trafic perturbants	401 véh/h	445 véh/h
TAG depuis RP1 vers le collège	376 véh/h	247 véh/h
<b>Temps d'attente moyen</b>	<b>13 s</b>	<b>9 s</b>

Voie SECONDAIRE				
Sans présence de voie d'insertion				
Calcul du temps moyen d'attente sur la voie secondaire				
	HPM		HPS	
	TAD	TAG	TAD	TD
Somme des trafic perturbants	360 véh/h	1 021 véh/h	398 véh/h	1 075 véh/h
Mouvements à insérer	142 véh/h	24 véh/h	230 véh/h	18 véh/h
<b>Temps d'attente moyen</b>	<b>7 s</b>	<b>14 s</b>	<b>8 s</b>	<b>15 s</b>

Les temps d'attentes pour la voie seconde aux heures de pointe du matin et du soir sont acceptables.

Les conditions de circulation sont très légèrement ralenties sur les mouvements de TAG et de TD sur la voie secondaire mais restent globalement bonnes sur le carrefour D421 x D59

### 2.1.1.3 - Carrefour D421 x D325

Le carrefour D421 x D325 est un carrefour à 3 branches géré par priorités.



■ Analyse de capacité

Voie PRINCIPALE		
Temps moyen d'attente du TAG		
	HPM	HPS
	TAG	TAG
Somme des trafic perturbants	344 véh/h	559 véh/h
TAG depuis RP1 vers le collège	147 véh/h	189 véh/h
<b>Temps d'attente moyen</b>	<b>7 s</b>	<b>10 s</b>

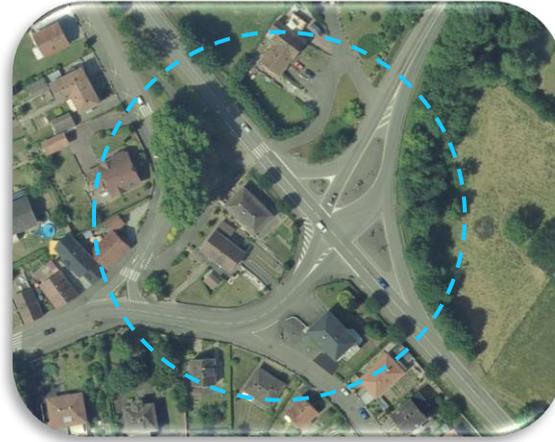
Voie SECONDAIRE				
Sans présence de voie d'insertion				
Calcul du temps moyen d'attente sur la voie secondaire				
	HPM		HPS	
	TAD	TAG	TAD	TD
Somme des trafic perturbants	319 véh/h	786 véh/h	527 véh/h	1 028 véh/h
Mouvements à insérer	284 véh/h	172 véh/h	208 véh/h	23 véh/h
<b>Temps d'attente moyen</b>	<b>8 s</b>	<b>19 s</b>	<b>10 s</b>	<b>14 s</b>

Les temps d'attentes pour la voie seconde aux heures de pointe du matin et du soir sont acceptables.

Les conditions de circulation sont également ralenties au niveau des mouvements de TAG et de TD sur la voie secondaire mais restent globalement correctes.

#### 2.1.1.4 - Carrefour D7 x Rue du 14 Juillet x Rue de Minversheim

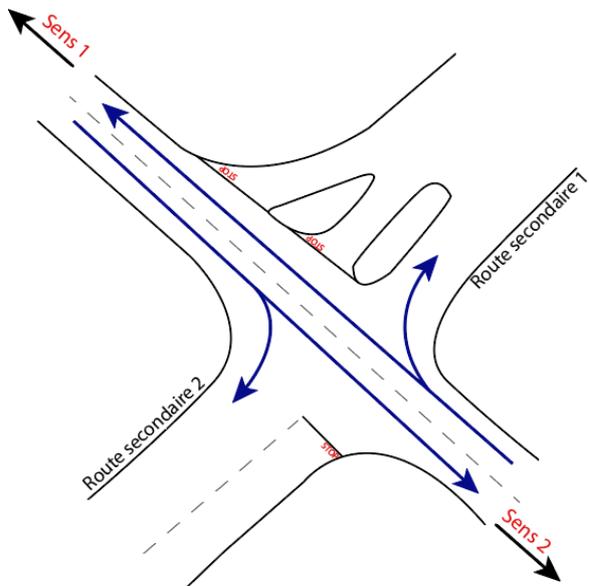
Le carrefour D421 x Rue du 14 Juillet x Rue de Minversheim est un carrefour à 4 branches géré par priorités.



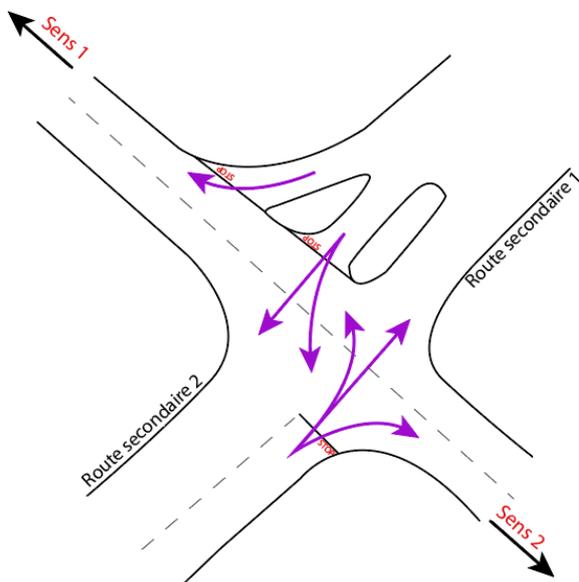
■ Fonctionnement du carrefour D7 x Rue du 14 Juillet x Rue de Minversheim

Afin de pouvoir analyser les capacités, nous considérerons que le carrefour D421 x Rue du 14 Juillet x Rue de Minversheim est composé de 2 sous carrefours et s'articule de la manière suivante (voir schéma) :

- Mouvement principale x Route secondaire 1
- Mouvement principale x Route secondaire 2



Mouvements principaux



Mouvements secondaires

■ Analyse de capacité

Voie PRINCIPALE				
Temps moyen d'attente du TAG				
	HPM		HPS	
	TAG (sens 1)	TAG (sens 2)	TAG (sens 1)	TAG (sens 2)
Somme des trafic perturbants	268 véh/h	150 véh/h	164 véh/h	392 véh/h
TAG voie principale	13 véh/h	51 véh/h	45 véh/h	41 véh/h
Valeur du créneau critique	5 s	5 s	5 s	5 s
Capacité limite voie TAG	746 véh/h	834 véh/h	823 véh/h	664 véh/h
<b>Temps d'attente moyen</b>	<b>5 s</b>	<b>5 s</b>	<b>5 s</b>	<b>6 s</b>

■ Voie secondaire (sens 1)

Voie SECONDAIRE 1				
Sans présence de voie d'insertion				
Calcul du temps moyen d'attente sur la voie secondaire				
	HPM		HPS	
	TAD	TD	TAD	TD
Somme des trafic perturbants	102 véh/h	383 véh/h	248 véh/h	457 véh/h
Mouvements à insérer	84 véh/h	204 véh/h	70 véh/h	167 véh/h
<b>Temps d'attente moyen</b>	<b>5 s</b>	<b>9 s</b>	<b>5 s</b>	<b>10 s</b>

■ Voie secondaire (sens 2)

Voie SECONDAIRE 2				
Sans présence de voie d'insertion				
Calcul du temps moyen d'attente sur la voie secondaire				
	HPM		HPS	
	TAD	TD	TAD	TD
Somme des trafic perturbants	216 véh/h	417 véh/h	122 véh/h	555 véh/h
Mouvements à insérer	37 véh/h	115 véh/h	38 véh/h	148 véh/h
<b>Temps d'attente moyen</b>	<b>5 s</b>	<b>8 s</b>	<b>4 s</b>	<b>11 s</b>

Les temps d'attentes pour la voie seconde aux heures de pointe du matin et du soir sont acceptables.  
Les conditions de circulation sont bonnes sur le carrefour D421 x Rue du 14 Juillet x Rue de Minversheim.

**En résumé, le fonctionnement actuel des quatre carrefours est optimum et ne présente pas des difficultés particulières.**

### 2.1.2 - Le trafic des alentours du site

De manière général, le trafic est plutôt fluide à Hochfelden en heures de pointe (du matin et du soir) d'un jour ouvrable. Le trafic à l'heure de pointe du soir est légèrement plus dense que celui à l'heure de pointe du matin. Les données de comptage recueillies confirment cette tendance.

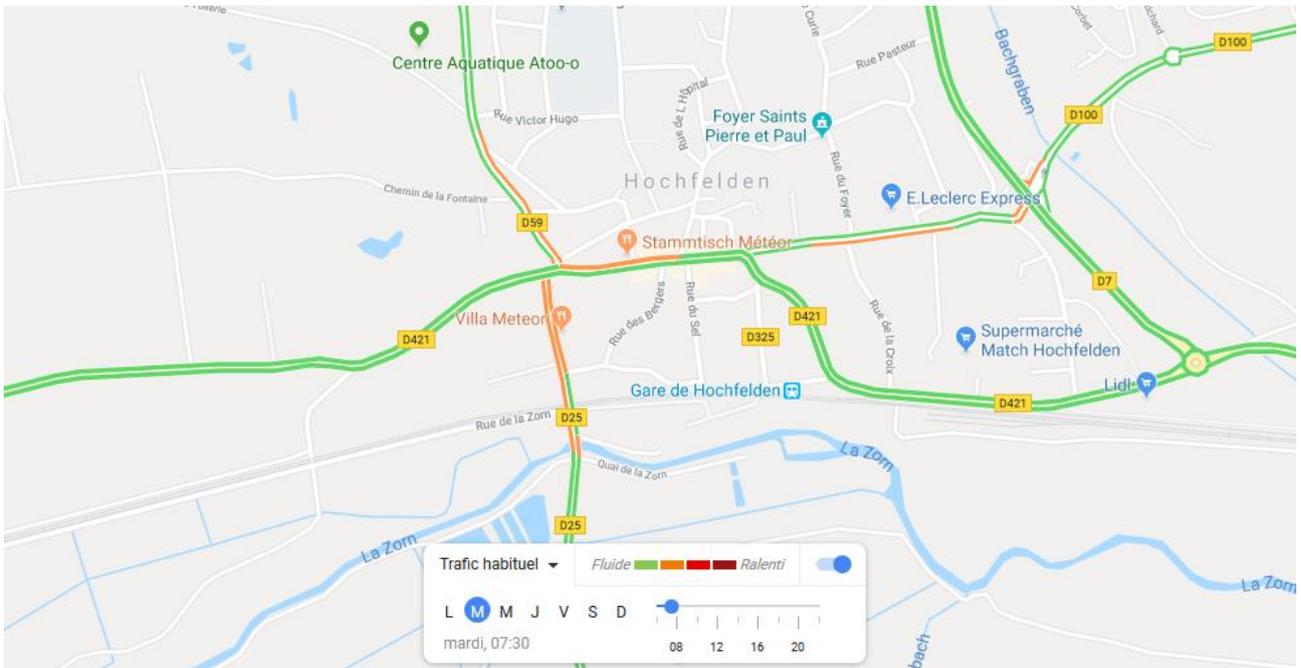


FIGURE 1 L'ETAT GENERAL DE TRAFIC DANS UN MARDI A 7H30 (SOURCE : GOOGLE TRAFIC)

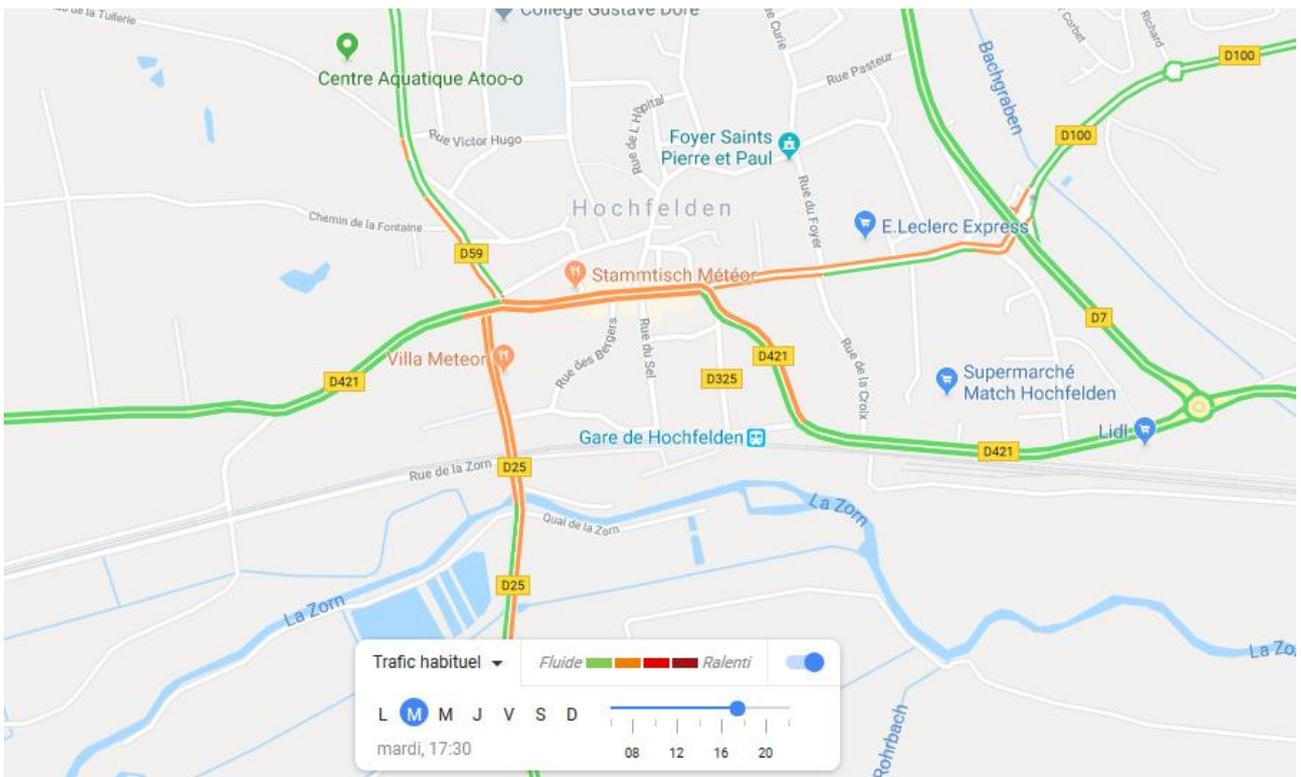


FIGURE 2 L'ETAT GENERAL DE TRAFIC DANS UN MARDI A 17H30 (SOURCE : GOOGLE TRAFIC)

### 2.1.2.1 - Synthèse des résultats des comptages automatiques



**FIGURE 3 SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DE COMPTAGES AUTOMATIQUES**

La carte ci-dessus présente une synthèse des résultats des comptages automatiques.

- Le trafic PL est plus important en HPM, très certainement du fait de la livraison des commerces. En effet, le taux de PL le matin est plus élevé que le soir de 2 à 3 points pour chacun des comptages.
- La RD100 (Poste 1) est deux fois plus empruntée par les PL que la D421 au niveau du poste 2, sur un jour ouvré.
- Le trafic moyen journalier en semaine sur la D421 est de 4 185 TV en moyenne sur les deux sens de circulation, ce qui est nettement supérieur à la RD100 (moyenne de 2 680 TV).

#### ■ Détails HPM

Les comptages automatiques nous permettent d'identifier les heures de pointe :

- HPM : 7h – 8h
- HPS : 17h – 18h



FIGURE 4 RESULTATS DE COMPTAGES DIRECTIONNELS EN HPM (PARTIE EST)



FIGURE 5 RESULTATS DE COMPTAGES DIRECTIONNELS EN HPM (PARTIE OUEST)

- La fréquentation du chemin de la Praire est minimale avec moins de 15 UVP par sens.
- Les comptages confirment le rôle d'artère principale de la D421, entre 300 et 660 UVP la fréquentent en HPM dans les deux sens.
- La rue du Général Gouraud joue aussi un rôle important en supportant un trafic de 420 UVP en direction du sud.

■ Détail HPS



FIGURE 6 RESULTATS DE COMPTAGES DIRECTIONNELS EN HPS (PARTIE EST)



FIGURE 7 RESULTATS DE COMPTAGES DIRECTIONNELS EN HPS (PARTIE OUEST)

- De manière général, le trafic est plus important le soir que le matin.
- Sur la D421, on observe une fréquentation plus importante en direction de l'ouest, avec en moyenne 90 véhicules de plus que vers l'est.

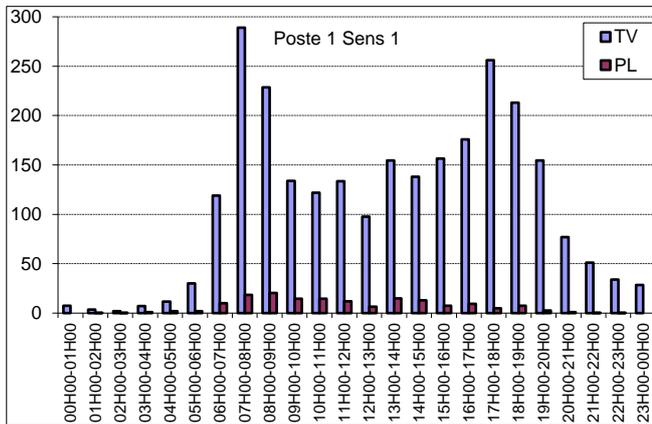
2.1.2.2 - Fréquentation journalière sur un JOB

- Poste 1 : RD100 entre RD7 et Rue du Cavalier Richard

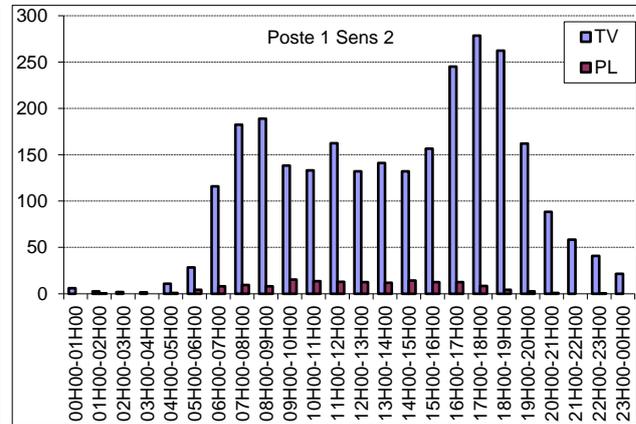
Les graphiques ci-dessous représentent le trafic par heure au poste 1, pour chacun des sens, sur un JOB (mardi, jeudi).

On observe un effet de pendularité avec la formation de deux pics de fréquentation correspondant aux heures de pointe du matin et du soir, plus marqué dans le sens 1 soit vers le projet de ZAE.

- Dans le sens 1 (Est-Ouest), le trafic afflue surtout le matin avec 290 TV en HPM. L'HPS est moins marquée avec une décroissance progressive de 17H à 22H.
- Dans le sens 2 (Ouest-Est), le trafic afflue surtout le soir avec 280 TV en HPS. Ceci correspond au retour des véhicules vers l'échangeur avec l'A4. L'HPM est très peu marquée, on observe plutôt un trafic constant en dehors de l'HPS, variant entre 100 et 150 TV.



**FIGURE 8 FREQUENTATION JOURNALIERE POUR UN JOB (POSTE 1 SENS 1)**



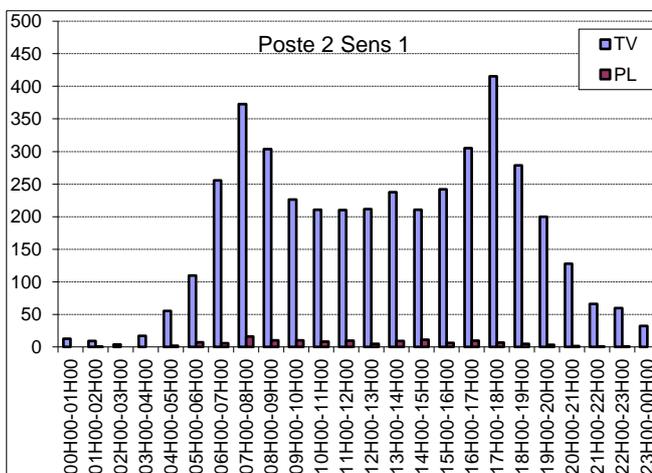
**FIGURE 9 FREQUENTATION JOURNALIERE POUR UN JOB (POSTE 1 SENS 2)**

- Poste 2 : Rue du 23 Novembre entre Chemin de la Prairie et Rue du Général Gouraud

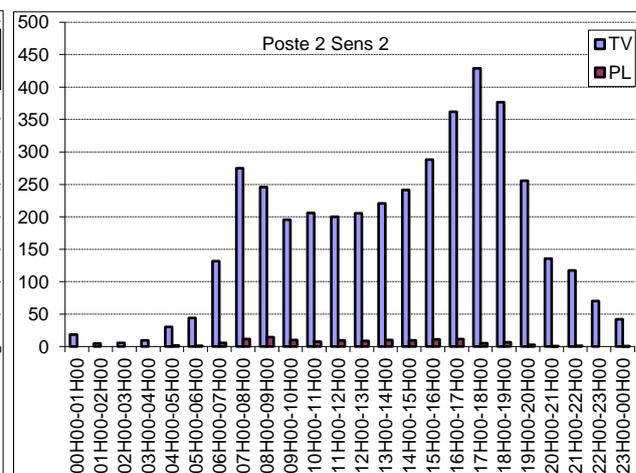
Les graphiques ci-dessous représentent le trafic par heure au poste 2, pour chacun des sens, sur un JOB (mardi, jeudi).

On observe un effet de pendularité avec la formation de deux pics de fréquentation correspondant aux heures de pointe du matin et du soir.

- Dans le sens 1 (Ouest-Est), le trafic afflue surtout le soir avec plus de 400 TV en HPS. L'HPM est tout aussi marquée mais légèrement inférieure avec 370 TV.
- Dans le sens 2 (Est-Ouest), le trafic afflue surtout le soir avec 430 TV en HPS. L'HPM est beaucoup moins significative avec moins de 300 TV.



**FIGURE 11 FREQUENTATION JOURNALIERE POUR UN JOB (POSTE 2 SENS 1)**



**FIGURE 10 FREQUENTATION JOURNALIERE POUR UN JOB (POSTE 2 SENS 2)**

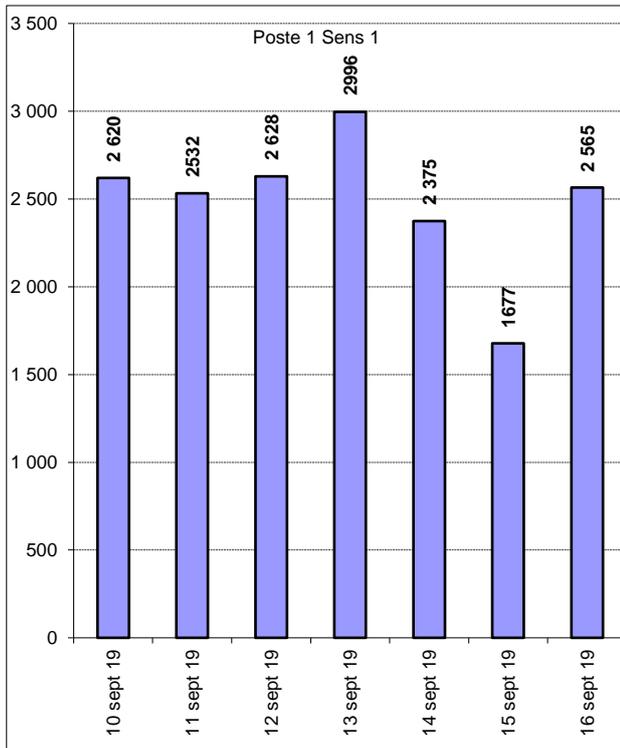
### 2.1.2.3 - Fréquentation hebdomadaire

#### ■ Poste 1

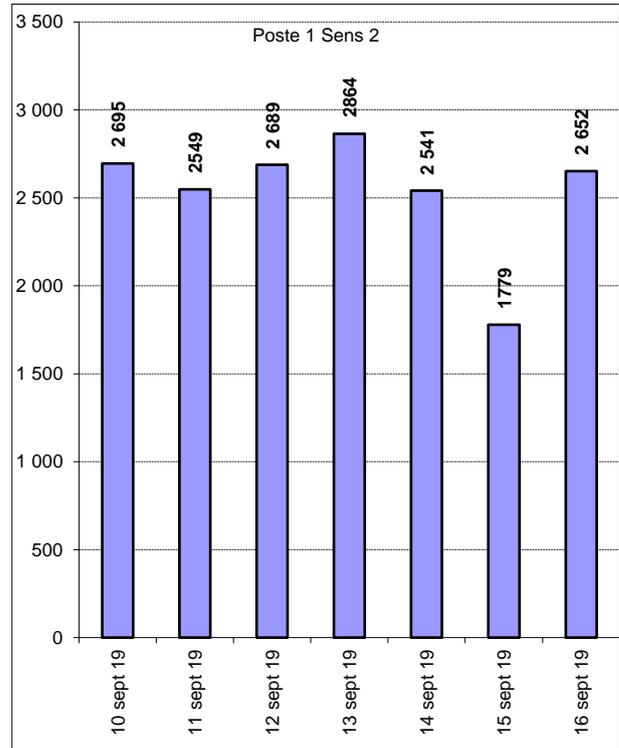
Les graphiques ci-dessous indiquent la fréquentation TV par jour, du mardi 10 au lundi 16 septembre.

On observe une fréquentation maximale le jeudi dans les deux sens, mais celle-ci ne dépasse pas les 3 000 TV.

- Dans le sens 1, soit vers le projet de ZAE, la fréquentation en semaine (hors samedi et dimanche) est de 2 670 TV en moyenne.
- Dans le sens 2, soit vers l'échangeur avec l'A4, la fréquentation en semaine (hors samedi et dimanche) est de 2 690 TV en moyenne.



**FIGURE 12 FREQUENTATION HEBDOMADAIRE (POSTE 1 SENS 1)**

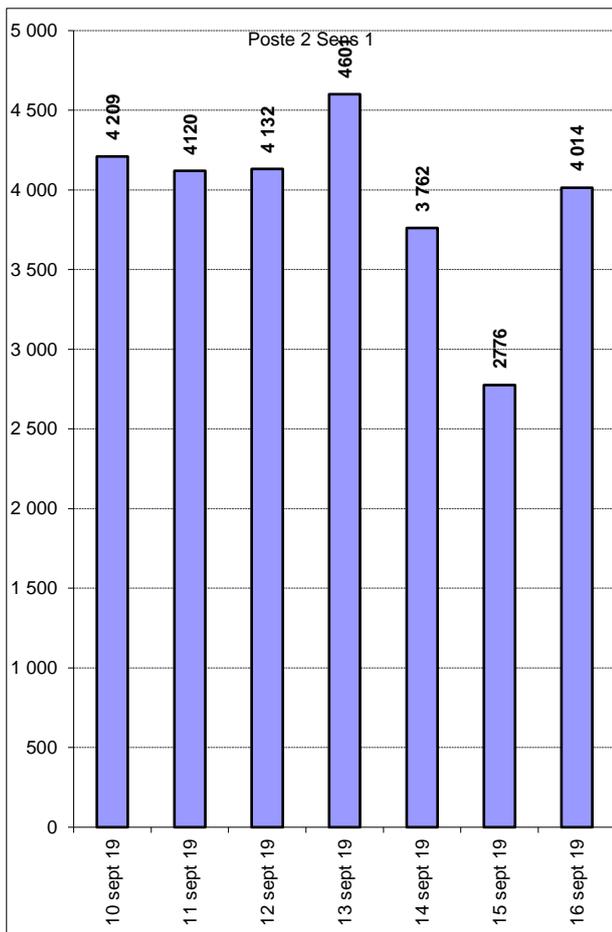


**FIGURE 13 FREQUENTATION HEBDOMADAIRE (POSTE 1 SENS 2)**

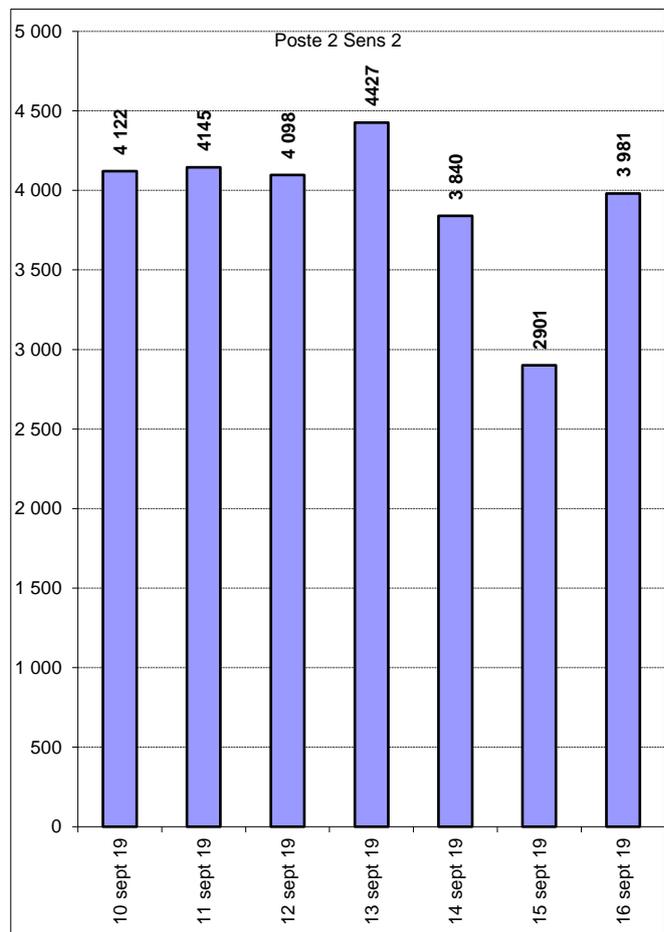
#### ■ Poste 2

Tout comme sur le poste 1, on observe une fréquentation maximale le jeudi dans les deux sens. Le poste 2 est beaucoup plus fréquenté que le poste 1, avec un minimum de 4 000 véhicules en semaine.

- Dans le sens 1, soit vers le centre-ville, la fréquentation en semaine (hors samedi et dimanche) est de 4 220 TV en moyenne.
- Dans le sens 2, soit vers le projet de ZAE, la fréquentation en semaine (hors samedi et dimanche) est de 4 090 TV en moyenne.



**FIGURE 15 FREQUENTATION HEBDOMADAIRE (POSTE 2 SENS 1)**



**FIGURE 14 FREQUENTATION HEBDOMADAIRE (POSTE 2 SENS 2)**

### 2.1.3 - Le stationnement

Une enquête de stationnement a été réalisée sur la rue du Général Lebocq, au niveau du centre-ville.

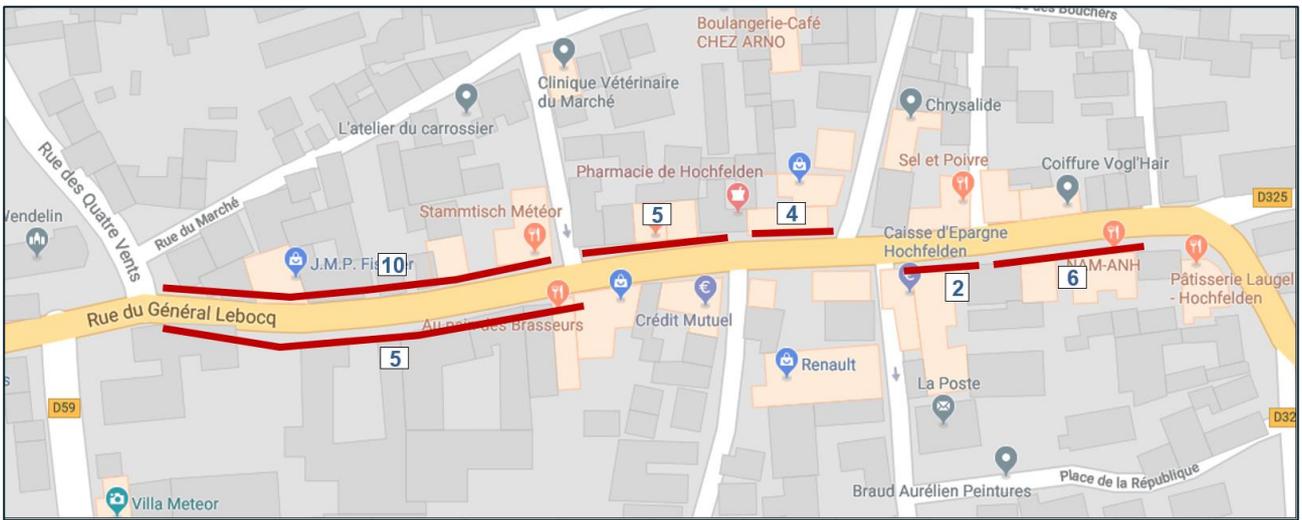
Une première étape consiste à relever l'offre de stationnement. Ensuite la fréquentation est relevée sur la journée, selon trois passages des enquêteurs : le matin, le midi et le soir.

#### 2.1.3.1 - Périmètre des enquêtes et offre de stationnement

Il a donc été relevé l'offre sur environ 330 mètres, à proximité des commerces du centre-ville. Ont été identifiés 32 places au total :

- 19 places sur le côté nord de la rue : toutes les places sont en zone bleue, dont une place PMR,
- 13 places sur le côté sud de la rue : toutes les places sont en zone bleue, dont une place PMR,

La zone règlemente le stationnement de 9H à 19H avec une durée limitée à 1H30.

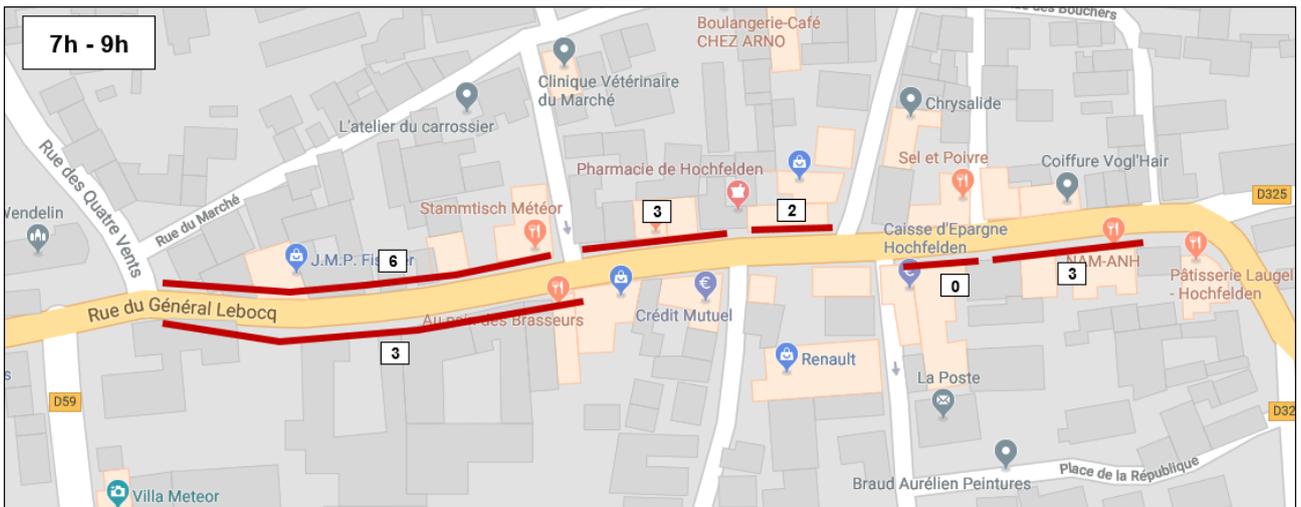


**FIGURE 16 OFFRE DE STATIONNEMENT SUR LA RUE DU GENERAL LEBOCQ**

### 2.1.3.2 - Fréquentation journalière

■ 7h - 9h

Le stationnement sur la rue du Général Lebocq est occupé à 60% le matin, dont 1 stationnement illicite.



**FIGURE 17 OCCUPATION DU STATIONNEMENT LE MATIN**

■ 12h - 14h

Le stationnement sur la rue du Général Lebocq est occupé à 70% le midi, dont 2 stationnements illicites.

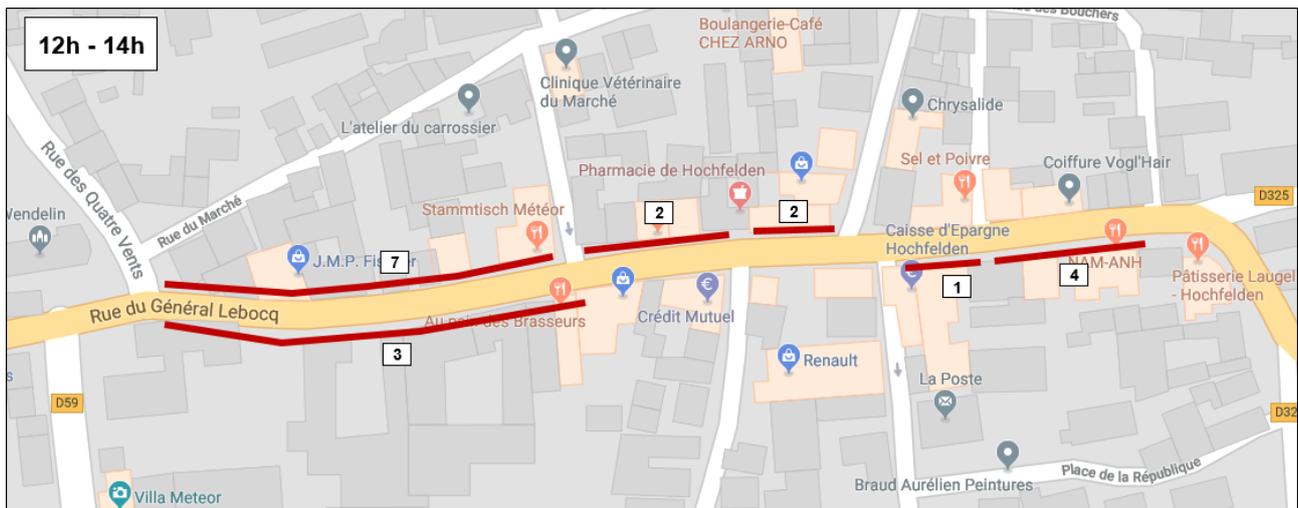


FIGURE 18 OCCUPATION DU STATIONNEMENT LE MIDI

■ 17h - 19h

Le stationnement sur la rue du Général Lebocq est occupé à 87% le soir, dont 1 stationnement illicite.

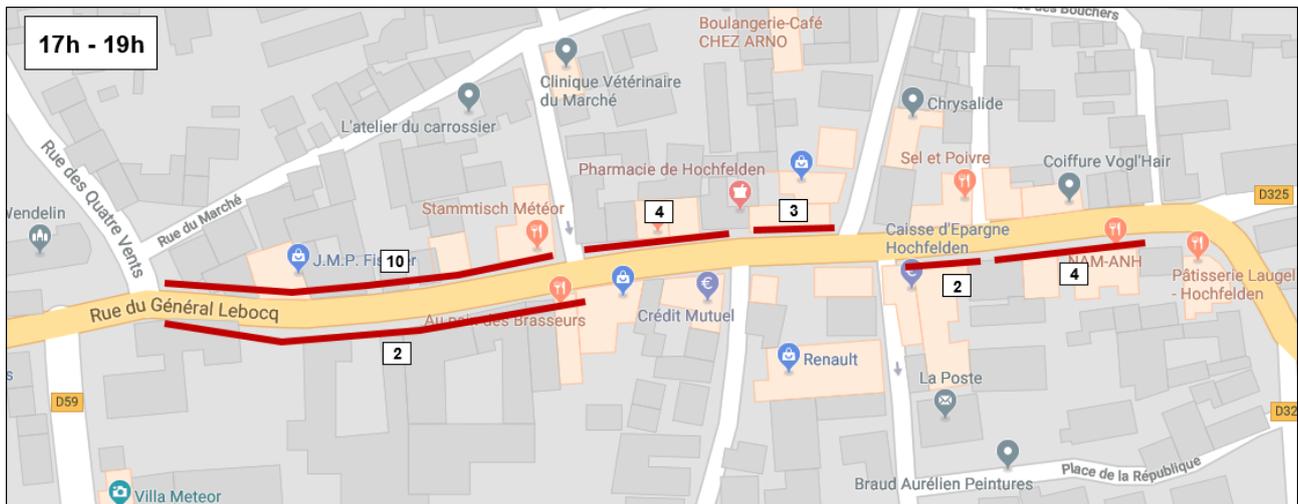


FIGURE 19 OCCUPATION DU STATIONNEMENT LE SOIR

En général, l'offre de stationnement est suffisante par rapport à la demande de stationnement sur la rue du Général Lebocq. Nous n'observons pas des difficultés particulières de stationnement. On constate que la demande de stationnement est plus élevée à l'heure de pointe du soir.

### 3 - ESTIMATION DES FLUX AVEC PROJET

#### 3.1.1 - Hypothèses de travail

Les charges de trafic liés à l'implantation du projet immobilier nécessitent des entrants techniques spécifiques. Ces entrants se déclinent ici en hypothèses de génération de trafic, basées sur des données INSEE.

Ainsi, nous nous appuyerons sur les parts modales des déplacements domicile-travail observées en 2016 à Hochfelden : 77% des déplacements sont effectués en VP et 10,8% en TC.

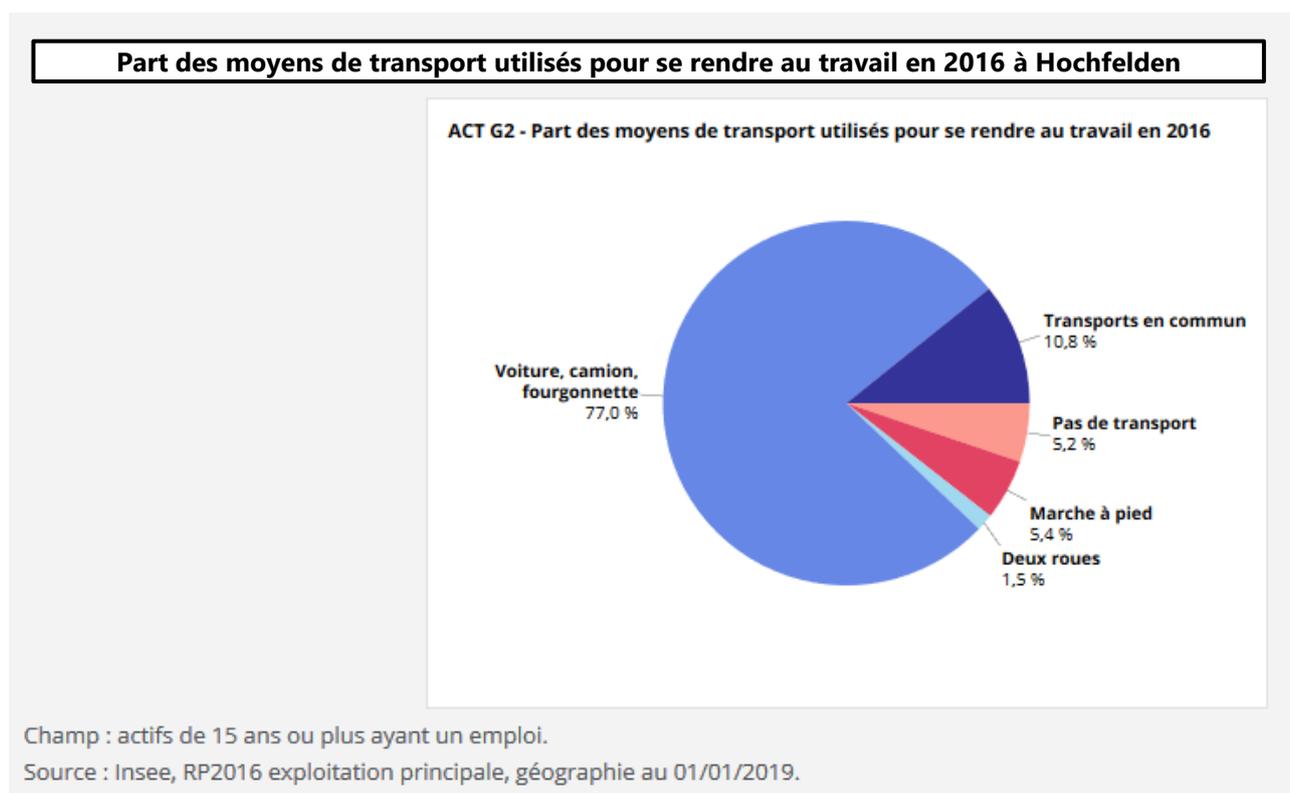


FIGURE 20 PART DES MOYENS DE TRANSPORT UTILISES POUR SE RENDRE AU TRAVAIL EN 2016 A HOCHFELDEN

**Equipement automobile des ménages à Hochfelden**

	2016	%	2011	%
<b>Ensemble</b>	<b>1 619</b>	<b>100,0</b>	<b>1 576</b>	<b>100,0</b>
<b>Au moins un emplacement réservé au stationnement</b>	<b>1 364</b>	<b>84,3</b>	<b>1 317</b>	<b>83,5</b>
<b>Au moins une voiture</b>	<b>1 442</b>	<b>89,1</b>	<b>1 390</b>	<b>88,2</b>
1 voiture	696	43,0	715	45,3
2 voitures ou plus	746	46,1	675	42,8

Sources : Insee, RP2011 et RP2016, exploitations principales, géographie au 01/01/2019.

FIGURE 21 EQUIPEMENT AUTOMOBILE DES MENAGES A HOCHFELDEN

### 3.1.2 - Génération de trafic

Le calcul de génération de trafic distingue l'implantation du LIDL et les activités du type artisanal. L'implantation du LIDL est d'une surface commerciale de 1 000 m<sup>2</sup>, et 900 véhicules/jour sont attendus le samedi.

Le projet de ZAE inclut l'arrivée d'une quinzaine d'activités artisanales et/ou de commerces. La Direction Générale des Entreprises compte 2.17 salariés par entreprise dans l'artisanat en 2016. Avec la présence des petits commerces, nous prenons l'hypothèse de 5 salariés par entreprise afin de ne pas sous-estimer le trafic induit. Ce trafic présente un impact notamment en semaine. En ce qui concerne les déplacements liés aux visiteurs, nous considérons que les visiteurs générés sont déjà pris en compte dans les visiteurs générés dû à l'effet de foisonnement.

#### 3.1.2.1 - Génération de trafic Semaine

Etant donné le contexte rural et la nature du projet, nous considérons une part modale VP de 95% pour les visiteurs du LIDL en semaine. Ceci est également appuyé sur les résultats de l'Insee concernant l'équipement automobile des ménages à Hochfelden : 89.1% des ménages ont au moins une voiture.

	LIDL		Activités artisanales/petits commerces	
Hypothèses de génération pour les déplacements		Résultats d'hypothèses (véh.)	Résultats d'hypothèses (véh.)	
Surface (m <sup>2</sup> )	1000			
<b>Visiteurs</b>				
Fréquentation Jour Ouvrable	25 visiteurs / 100 m <sup>2</sup>	250		
Parts modales VP	95 %	237		
Nombre de passagers par véhicule	1,4	169		
<b>Employés</b>				
Encadrement (personnel/client)	15%	38	75	
Parts modales VP	77 %	29	58	
Nombre de passagers par véhicule	1,2	24	48	
Taux de pointe	[visiteurs ; employés]	Nombre de véhicules générés en HP	Nombre de véhicules générés en HP	Nombre total de véhicules générés en HP
Taux de pointe Émission (HPM)	[0% ; 5%]	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
Taux de pointe Attraction (HPM)	[5% ; 55%]	<b>22</b>	<b>26</b>	<b>48</b>
Taux de pointe Émission (HPS)	[15% ; 45%]	<b>36</b>	<b>22</b>	<b>58</b>
Taux de pointe Attraction (HPS)	[15% ; 5%]	<b>27</b>	<b>2</b>	<b>29</b>

Les taux de pointe permettent, à partir du trafic journalier, d'obtenir le trafic en heure de pointe. On considère ainsi :

- Une activité visiteur (émission et attraction) plutôt le soir que le matin,
- Une arrivée des employés en majorité le matin, et le départ le soir.

Semaine	
HPM	HPS
<p>ZAE → 3 véh. ← 48 véh.</p>	<p>ZAE → 58 véh. ← 29 véh.</p>

### 3.1.2.2 - Génération de trafic Samedi

Il est attendu au maximum 900 véhicules le samedi dû à l'implantation du LIDL. A l'aide des comptages réalisés, nous pouvons déterminer la part que représentent les heures de pointe du samedi dans le trafic journalier. Ceci nous permet d'estimer la concentration des véhicules en heure de pointe à partir de données existantes. L'heure de pointe propre au LIDL pouvant différer de celle observée par les comptages, il n'est retenu que le taux de pointe.

SAMEDI 14 SEPTEMBRE D421 % du trafic journalier	HPM	HPS
Sens Ouest – Est	7.3%	8%
Sens Est - Ouest	7.3%	7.5%

Nous analysons l'impact du trafic généré par le projet à l'HPS car c'est la partie de journée du samedi la plus chargée comme le montre le tableau ci-dessus.

Nous prenons comme hypothèses :

- 8% des véhicules journaliers, visiteurs du futur LIDL, du samedi circulent en HPS : **72 véhicules**,
- 90% des visiteurs du futur LIDL viennent de l'est, soit du centre-ville de Hochfelden : **65 véhicules** en HPS,
- 10% des visiteurs du futur LIDL viennent de l'ouest : **7 véhicules** en HPS.

Ainsi la D421 se retrouve chargée de +65 véhicules au niveau du carrefour avec le chemin de la Prairie. Le plan ci-dessous indique la répartition de ceux-ci.



FIGURE 22 TRAFIC ESTIME AVEC LE PROJET DE ZAE

Étant donné que L'entrée et la sortie de la ZAE se trouvent sur la RD421, le trafic généré de la ZAE impactera principalement LA RD421 et la rue du général Lebocq. Par rapport au nombre de véhicules générés de la ZAE en heure de pointe, nous considérons qu'il y aura peu d'impacts sur l'état de circulation.



## Département

*communication.egis@egis.fr*

[www.egis-group.com](http://www.egis-group.com)

