

PROJET DE CRÉATION D'UNE ZONE D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES À HOCHFELDEN



Un site en légère pente



Une vue dégagée sur les collines de Kochersberg au delà de la vallée de la Zorn

B. Ecologie

L'emprise de projet est actuellement cultivée en céréales (blé et maïs). Aucun arbre ou haie n'est présent. Aucun corridor ou réservoir de biodiversité n'est recensé sur le site de projet. Le projet se situe dans l'aire historique du Grand Hamster, mais pas dans l'aire de reconquête. Il n'y a pas de terriers recensés de moins de deux ans à moins de 600 m du projet.

Aucun site Natura 2000 n'est à relever dans un rayon de 10 km autour de l'emprise du projet.

Le site n'est pas situé sur une ZNIEFF. Toutefois, une ZNIEFF de type « Vallée de la Zorn de Dettwiller à Geudertheim » (420007044) se trouve à 120 mètres au Sud.

Une demande de Cas par Cas a été déposée auprès de l'autorité environnementale. Cette dernière en date du 19 décembre 2019, a informé la CCPZ que le projet n'est pas soumis à évaluation environnementale.

La future ZAC se situe sur un champ agricole en monoculture. Il s'agira d'introduire de la biodiversité dans le futur aménagement par un choix d'essences locales et robustes, présentes au-delà de la ligne de chemin de fer, à proximité de la rivière. Afin de minimiser l'impact sur le milieu naturel, une artificialisation minimale des sols sera prescrite



C. Transport

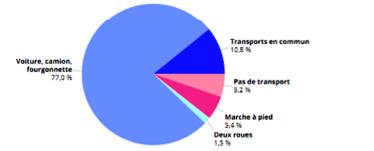
1. Transports en commun et modes actifs



La part modale des déplacements actifs au cœur de la CCPZ se répartit selon ce panel :

- 3,2 % marche à pied,
- 1,6 % deux roues,
- 8,7 % transports en commun.

Le site de la future ZAE se situe à environ 15 minutes de la gare SNCF Hochfelden mais n'est pas desservi par les transports en commun (bus et autocar).



Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2016 à Hochfelden / Source : Insee RP2016 exploitation principale, géographie au 01/01/2019

2. Transports routiers

SITUATION EXISTANTE



Résultats de comptages directionnels en HPM (partie Ouest) / Source : Egis



Résultats de comptages directionnels en HPS (partie Ouest) / Source : Egis



Carrefour D421 x Chemin de la Prairie

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

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

Etude de circulation (source EGIS) :

TRAFIC EXISTANT :

Les temps d'attentes pour la voie secondaire 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.

PROJECTION



Trafic estimé avec le projet de ZAE / Source : Egis

Hypothèses de génération pour les déplacements	LDK		Activités attractives/produites	
	Surface (m ²)	Résultats d'hypothèses (veh.)	Résultats d'hypothèses (veh.)	
Surface (m ²)	1000			
Vititeurs				
Fréquentation Jour Ouvrière	25 vititeurs / 100 m ²	250		
Parts modales VP	93 %	237		
Nombre de passagers par véhicule	1,4	169		
Employés				
Encadrement (personnes/clients)	15%	38	75	
Parts modales VP	7,7 %	29	58	
Nombre de passagers par véhicule	1,2	24	48	
L'axe de passage				
Unités employées	Nombre de personnes générées en VP	Nombre de véhicules générés en VP	Nombre total des véhicules générés en VP	
Taux de pointe Emission (HPS)	(7% - 5%)	1	2	3
Taux de pointe Attraction (HPS)	(5% - 55%)	22	26	48
Taux de pointe Emission (HPS)	(15% - 45%)	36	22	58
Taux de pointe Attraction (HPS)	(15% - 5%)	27	2	29

TRAFIC PROJETÉ :

L'étude montre que le trafic généré par la ZAE en heure de pointe sur la RD421 aura peu d'impact sur la circulation.

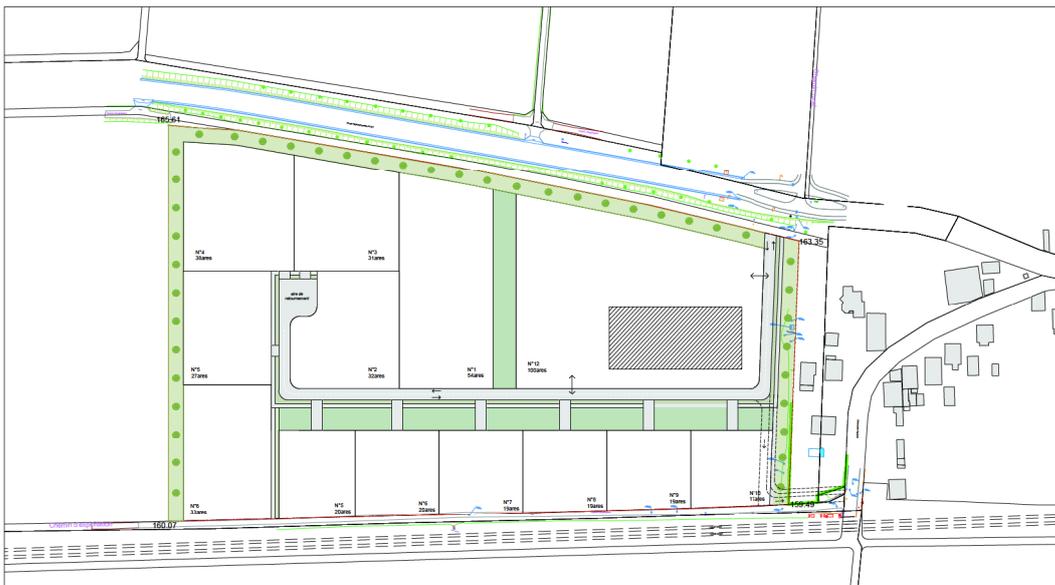
PROJET DE CRÉATION D'UNE ZONE D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES À HOCHFELDEN

4. PRINCIPES ET SCHÉMAS D'AMÉNAGEMENTS

A. Principe d'aménagements



Plan masse PROPOSITION N°1 - échelle 1/1000ème / Source :120GR



Plan masse PROPOSITION N°2 - échelle 1/1000ème / Source :120GR

LE PROJET

Invariants

Dans l'ensemble des cas, certains éléments du projet sont intangibles. Ces éléments structurants résultent de l'analyse et du diagnostic du site. Il s'agit :

- D'une bande paysagère périphérique

Situé en périphérie, ce retrait d'environ 10m par rapport aux limites de la ZAE comprend une rangée d'arbres le long de la RD et des haies dans le sens de la pente. Outre de favoriser la biodiversité, l'objectif est de créer, dans le prolongement des plantations existantes de part et d'autre de la route départementale en entrée de la commune, une transition entre espaces agricoles et les futures constructions à l'ouest du site, côté Wilwshelm et entre la ZAE et les habitations du Chemin de la Prairie à Hochfelden.

- De noues paysagères

Positionnées au centre du site, elles sont destinées à recueillir les eaux de pluies et permettre l'infiltration naturelle dans le sol. Dans le sens transversal de la pente et le long des voies est-ouest, les noues sont ponctuées de pont busés permettant d'accéder aux différentes parcelles.

PROPOSITION N°1

L'accès à la ZAE s'effectue entre le chemin vicinal au nord du site et l'entrée existante de l'agglomération. Ce positionnement détermine la nouvelle entrée de Hochfelden du point de vue la signalisation routière (passage à 50 km/h).

La desserte interne est assurée par une boucle à sens unique desservant l'intégralité des parcelles. Une option avec une sortie vers la rue de la Prairie, le long de la voie ferrée, est proposée afin de répartir équitablement les flux de sortie sur la RD.

Le magasin Lidl est positionné à l'entrée du site, perpendiculairement à la RD. L'arrière du magasin n'est donc pas visible. Aussi, il n'existe aucune parcelle masquée par le commerce, seul un espace paysager avec une noue de recueil des eaux de pluies est disposée entre le magasin et la voie ferrée.

Cette variante possède l'avantage de répartir de manière uniforme la circulation dans l'ensemble de la zone et de proposer un découpage parcellaire modulable en fonction des besoins. Cette proposition ne dispose pas de noues paysagères avec des ponts busés.

PROPOSITION N°2

L'accès à la ZAE s'effectue à l'est du site, du côté de la ville, au niveau du tourne-à-droite existant. Il est nécessaire d'étudier plus précisément la nouvelle intersection en termes de visibilité et de sécurité du trafic.

La desserte interne est assurée par une voie en impasse avec une aire de retournement. Une option avec une sortie vers la rue de la Prairie, le long de la voie ferrée, est proposée afin d'atténuer l'effet cul de sac.

Le magasin Lidl est positionné à l'entrée du site, parallèlement à la RD. Il est nécessaire de contourner le bâtiment par l'arrière.

Cette variante possède l'avantage d'être rationnelle en matière de ratio espace public / espace privé. Cependant, l'absence de bouclage grève la qualité urbaine de la ZAE.

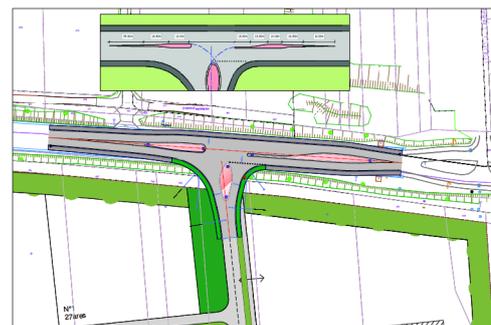
B. Principe d'accès à la ZAE



Plan masse giratoire désaxé sur la RD / Source : Egis

PROPOSITION GIRATOIRE

Le giratoire permet d'avoir une entrée de ville plus marquée et sécurise le carrefour.



Plan masse tourne à gauche / Source : Egis

PROPOSITION TOURNE À GAUCHE

Le tourne à gauche est une solution plus routière mais moins impactante sur l'existant et donc moins coûteuse a priori.