



AMÉNAGEMENT DE LA ZONE D'ACTIVITÉ ECONOMIQUE (ZAE) DE WALLON-CAPPEL

VOLET CIRCULATION

SOMMAIRE

Introduction et présentation

Le diagnostic de l'existant

Les impacts du projet

Conclusions et préconisations

SOMMAIRE

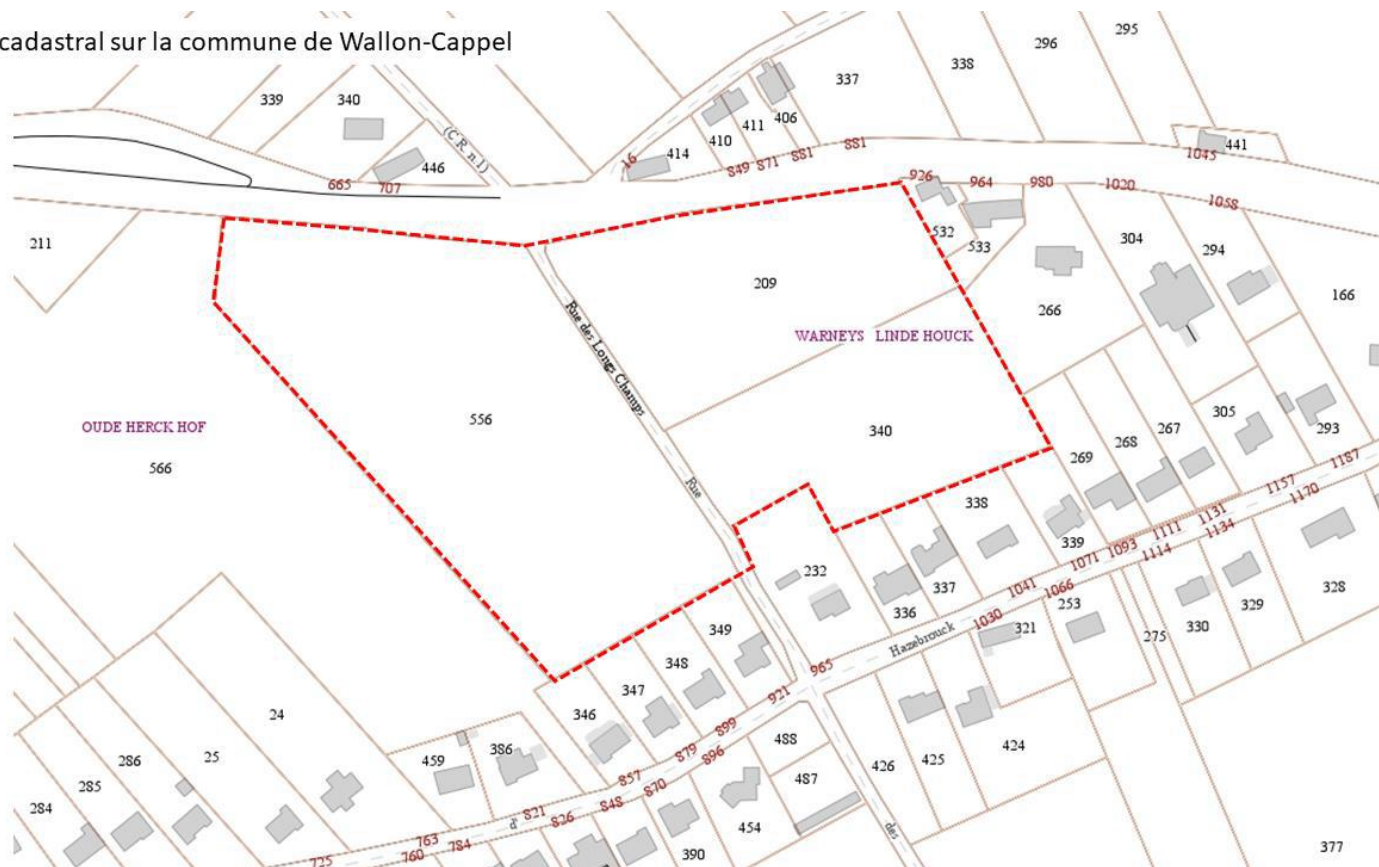


INTRODUCTION :

OBJET DE LA PRÉSENTE ÉTUDE

Dans le cadre de la mise en œuvre de son Plan Local d'Urbanisme Intercommunal adopté le 27 janvier 2020, la Communauté de Communes de Flandre Intérieure a engagé une étude pré-opérationnelle pour l'aménagement d'une zone artisanale sur la commune de Wallon- Cappel.

Plan cadastral sur la commune de Wallon-Cappel

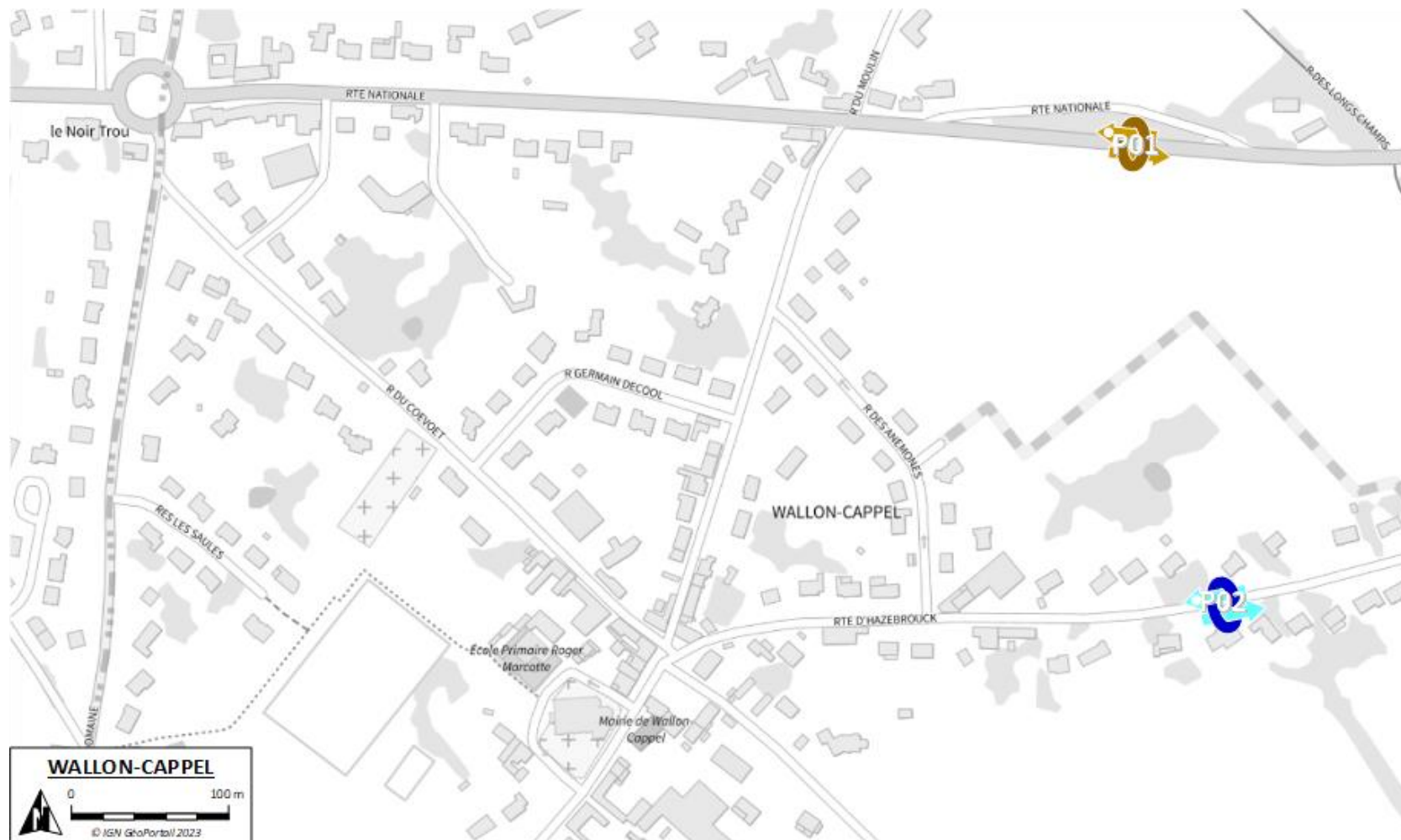


L'objet de la présente étude est alors de vérifier la capacité des voies et carrefours du site d'étude à supporter le trafic supplémentaire induit par le projet.

Pour établir un diagnostic de l'existant, une campagne de comptages a été réalisée comme suit :

- ✓ pose de 2 compteurs automatiques séparant les VL/PL par sens et mesurant les vitesses pendant une semaine du 29/09/2023 au 05/10/2023 et selon la localisation décrite ci-dessous.

Introduction



Diagnostic
de l'actuel

Impacts du
projet

Conclusion



Le diagnostic de l'existant

Les données INSEE du RGP

- Les navetteurs
- La motorisation

L'exploitation des enquêtes

- Les comptages automatiques

La synthèse du diagnostic

Introduction

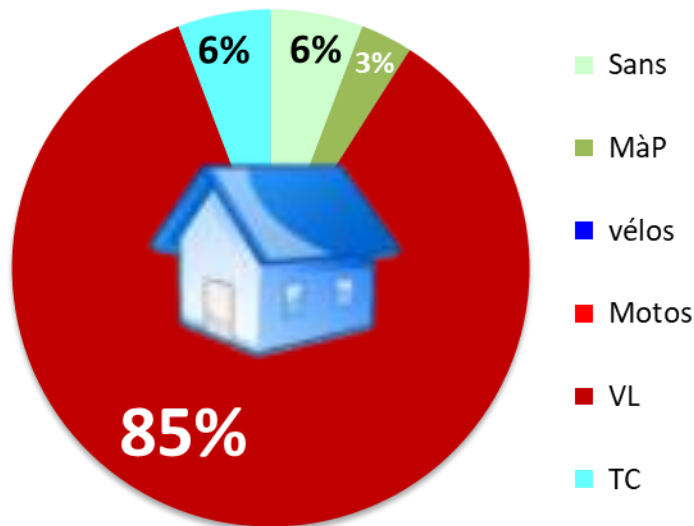
Diagnostic
de l'existant

Impacts du
projet

Conclusion



Répartition des modes de déplacement
utilisés par les habitants du secteur
d'étude pour aller travailler



Selon le RGP2020, on dénombre sur la Ville 339 actifs / navetteurs pour une population totale de 777 habitants soit une part d'actifs de 43,6%.

On constate une forte utilisation de la voiture par les habitants puis de la marche (MàP + sans) et des Transports en Commun, l'usage du vélo est inexistant.

Pour les lieux de travail, le tableau du RGP donne les principales communes : la première est Hazebrouck puis Wallon-Cappel, Lille, Bailleul et Steenvoorde, les autres communes représentent chacune moins de 3%.

Le graphique de cette page présente pour les navetteurs (i.e. les usagers des déplacements pour le motif « domicile ⇔ travail ») la répartition modale selon le dernier fichier INSEE disponible : le RGP 2020 (Cf ci-dessous).

Lieu de travail	Sans	MàP	vélos	Motos	VL	TC	TOTAL
Hazebrouck					66		66
Wallon-Cappel	20	11			15		46
Lille					24	20	44
Bailleul					20		20
Steenvoorde					15		15
Arques					10		10
MOORSLEDE					10		10
Isbergues					10		10
Méteren					9		9
Nieppe					9		9
Roubaix					6		6
Blaringhem					5		5
Quaëdypre					5		5
Leulinghem					5		5
Péronne					5		5
Bavinchove					5		5
Hondeghem					5		5
Lesquin					5		5
Lezennes					5		5
Arras					5		5
Sainte-Austreberthe					5		5
Borre					4		4
Cassel					4		4
Dunkerque					4		4
Eecke					4		4
Erquinghem-Lys					4		4
La Gorgue					4		4
Renescure					4		4
Liévin					4		4
Haubourdin					4		4
Wormhout					4		4
Saint-Laurent-Blangy					4		4

Introduction

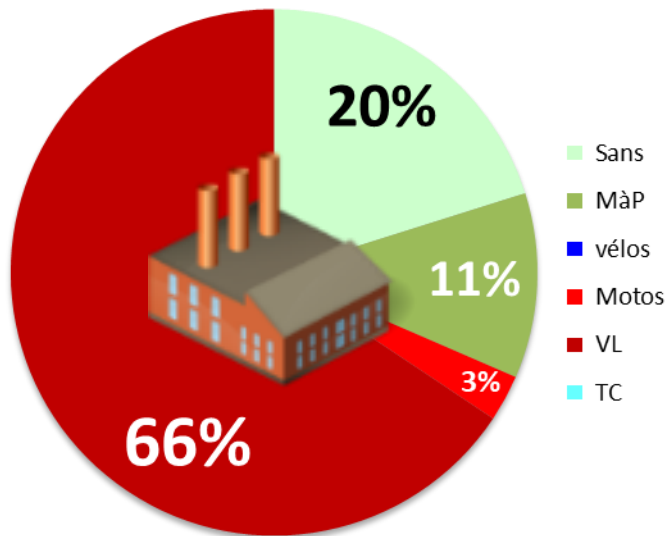
Diagnostic
de l'existant

Impacts du
projet

Conclusion

Répartition des modes de déplacement utilisés par les usagers pour venir travailler dans le secteur d'étude

Le graphique de cette page présente pour les navetteurs (i.e. les usagers des déplacements pour le motif « domicile ⇔ travail ») la répartition modale selon le dernier fichier INSEE disponible : le RGP 2020 (Cf ci-dessous).



Lieu de résidence	Sans	MâP	vélos	Motos	VL	TC	TOTAL
Wallon-Cappel	20	11			15		46
Hazebrouck				3	15		18
Merville					5		5
Wittes					5		5
Ebblinghem					5		5
Eecke					5		5
Renescure					5		5
Blaringhem					5		5
Lille					3		3

Introduction

Diagnostic
de l'existant

Attention, le faible nombre de personnes travaillant à Wallon-Cappel (97 employés) induit :

- ✓ une sur-représentation des lieux de résidence servant de lieux de travail sans déplacement (cas des commerces de proximité avec résidence à l'étage) ou à portée de marche à pieds (services publics par exemple) ;
- ✓ une forte sensibilité des pourcentages aux pratiques individuelles : une modification pour un seul usager se traduirait par un différentiel de 1%.

Cela se traduit alors par une part modale VL+moto (faible : 69%) et une distribution des lieux de résidence non utilisables en projection future.

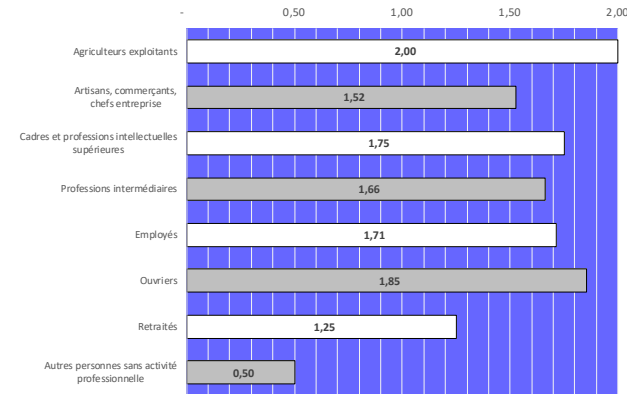
Impacts du
projet

Conclusion

LE DIAGNOSTIC : LA MOTORISATION DES HABITANTS

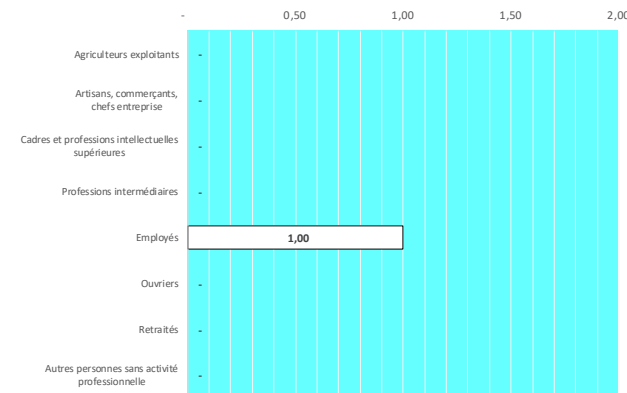
Les graphiques de cette page présentent les taux de motorisation des habitants du secteur d'étude par CSP du référent du ménage et type d'habitation selon le dernier fichier INSEE disponible : le RGP 2020.

résident en maison		catégorie du nombre de voitures				Nombre total de voitures	Nb VL par ménage
		0	1	2	3		
CSP référent	Agriculteurs exploitants	-	-	5	-	11	2,00
	Artisans, commerçants, chefs entreprise	-	10	11	-	31	1,52
	Cadres et professions intellectuelles supérieures	-	14	17	5	65	1,75
	Professions intermédiaires	-	24	48	-	121	1,66
	Employés	-	6	14	-	35	1,71
	Ouvriers	-	16	24	9	92	1,85
	Retraités	6	64	31	-	126	1,25
	Autres personnes sans activité professionnelle	6	6	-	-	6	0,50
							1,53



Nombre moyen de voitures par ménage résident en maison

résident en appartement		catégorie du nombre de voitures				Nombre total de voitures	Nb VL par ménage
		0	1	2	3		
CSP référent	Agriculteurs exploitants	-	-	-	-	-	-
	Artisans, commerçants, chefs entreprise	-	-	-	-	-	-
	Cadres et professions intellectuelles supérieures	-	-	-	-	-	-
	Professions intermédiaires	-	-	-	-	-	-
	Employés	-	12	-	-	12	1,00
	Ouvriers	-	-	-	-	-	-
	Retraités	-	-	-	-	-	-
	Autres personnes sans activité professionnelle	-	-	-	-	-	-
							1,00



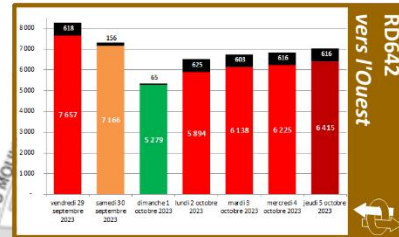
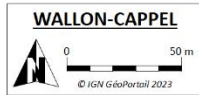
Nombre moyen de voitures par ménage résident en appart.

Introduction

Diagnostic de l'existant

Impacts du projet

Conclusion

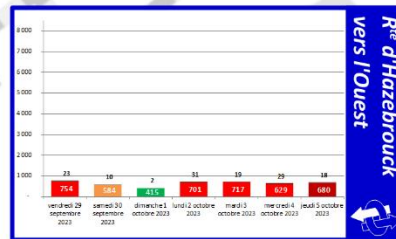


RD642
vers l'Ouest

TMJO : 14 001 véh./j (8,4% PL)
TMJA : 13 756 véh./j (6,6% PL)

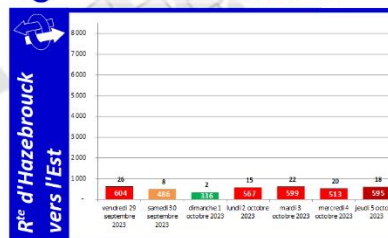


RD642
vers l'Est



Rte d'Hazebrouck
vers l'Ouest

TMJO : 1 316 véh./j (3,4% PL)
TMJA : 1 203 véh./j (2,9% PL)



Rte d'Hazebrouck
vers l'Est

	TMJO				TMJA			
	véh./j	% PL	alpha	béta	véh./j	% PL	x	y
P1	14 001	8,40%	2,1298	7,8373	13 756	6,60%	1,0017	0,7726
P2	1 316	3,36%	2,1091	8,8400	1 203	2,88%	0,9188	0,7854

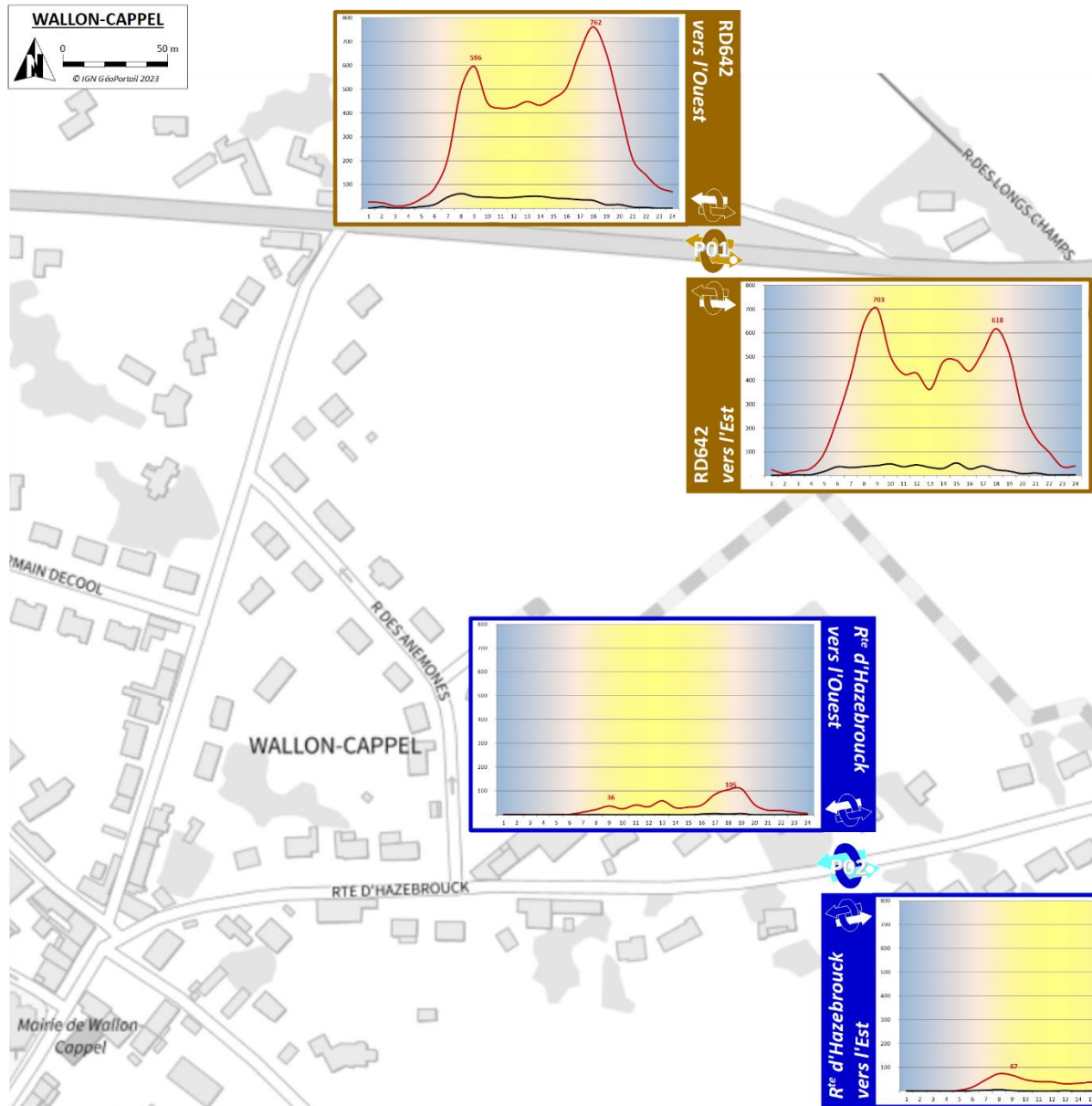
- ✓ Sur la RD642 :
 - des TMJO assez forts sans approcher la saturation ;
 - une part de PL forte mais en dessous du seuil de gêne conventionnel (10%)
- ✓ Sur la rue d'Hazebrouck :
 - des trafics beaucoup plus faibles que sur la RD642 (rapport de 1 à 10) ;
- ✓ Des trafics stables le samedi et un plus faibles le dimanche.

Introduction

Diagnostic de l'existant

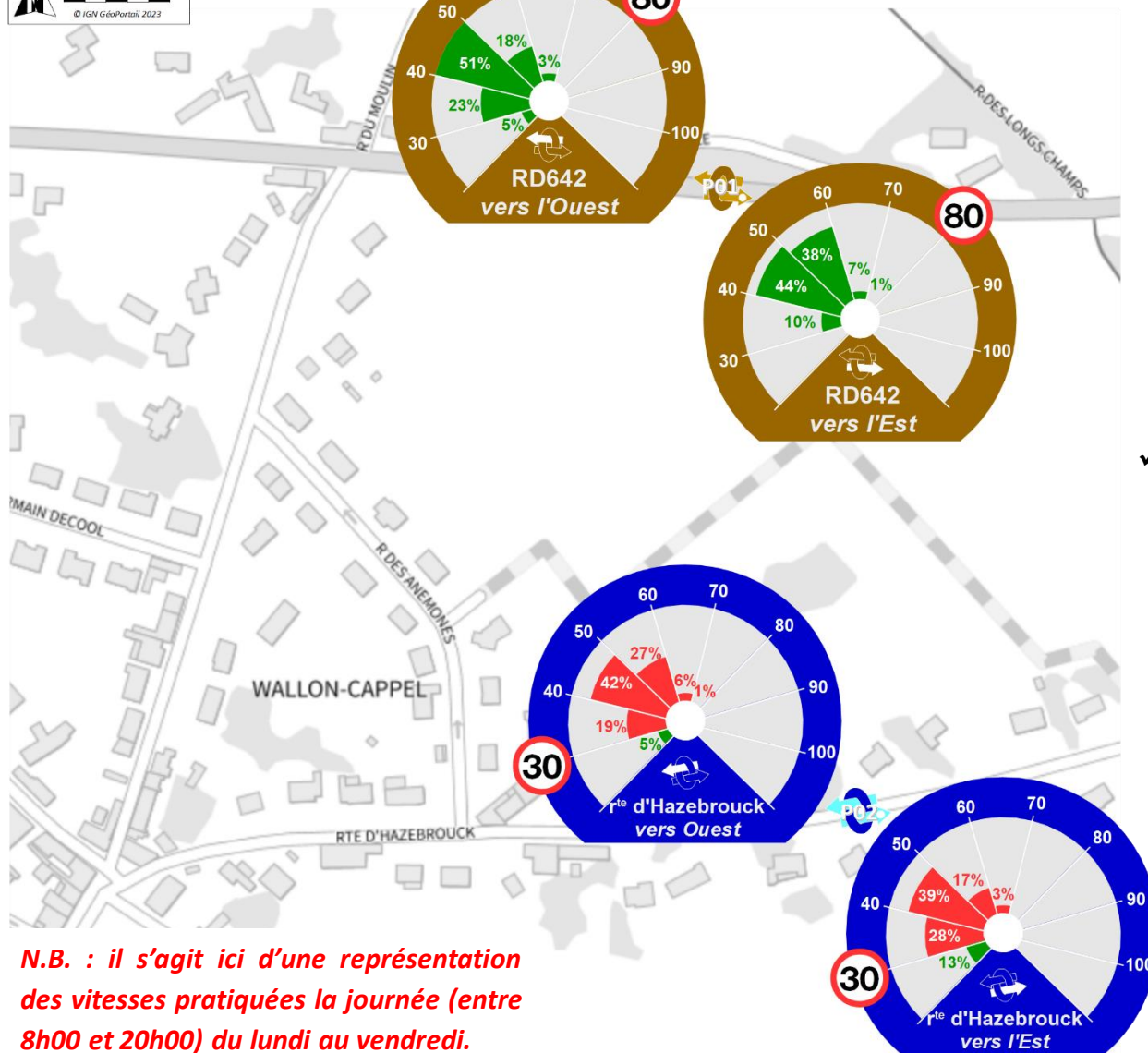
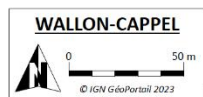
Impacts du projet

Conclusion



- ✓ Sur la RD642 :
 - des courbes aux pointes du matin et du soir bien marquées et symétriques selon le sens caractéristiques d'un trafic marqué par des navetteurs (motif « domicile ⇔ travail ») avec une polarité des domiciles plutôt à l'Ouest de la RD642 ;
- ✓ Sur la rue d'Hazebrouck :
 - le trafic faible ne permet pas toute interprétation.

Diagnostic de l'existant



N.B. : il s'agit ici d'une représentation des vitesses pratiquées la journée (entre 8h00 et 20h00) du lundi au vendredi.

✓ Sur la RD642 :

- bien que la vitesse soit, par défaut à cet endroit, limitée à 80km/h la densité du trafic et la proximité d'une section à l'ouest limitée à 70 km/h au droit du carrefour d'accès à Wallon-Cappel induit des vitesses pratiquées bien inférieures à la vitesse réglementaire ;

✓ Sur la rue d'Hazebrouck :

- comme toutes les rues de la Ville (Zone 30 associée au panneau d'agglomération), la route d'Hazebrouck est limitée à 30 km/h. Ici l'environnement plutôt « péri-urbain » avec des maisons en retrait de la voie circulée n'incite pas au respect de cette limitation, non matérialisée sur cette rue : par contre, on note un fort respect du 50 km/h « en ville ».

Introduction

Diagnostic de l'existant

Impacts du projet

Conclusion

En conclusion de ce diagnostic, on peut relever les éléments suivants :

- ☐ Les données INSEE du RGP 2020 sont trop peu représentatives pour être utilisées dans le cadre d'une projection future ;
- ☐ Sur la RD642 :
 - des trafics forts mais loin des limites de capacité, autorisant ainsi des ajouts de circulation ;
 - des vitesses maîtrisées la journée autorisant des échanges avec le réseau routier secondaire ;
- ☐ Sur la rue d'Hazebrouck :
 - des trafics très faibles (rapport de 1 à 10 avec la RD642) ;
 - l'absence de pression de la circulation et un environnement aux façades des maisons éloignées des voies induit un non-respect de la vitesse réglementaire non matérialisée, tout en restant dans les limites des vitesses « en ville » (< 50 km/h).

Introduction

Diagnostic
de l'existant

Impacts du
projet

Conclusion



Les impacts du projet

Le projet objet de la présente étude

- Présentation et programme
- Hypothèses utilisées
- Génération distribuée des nouveaux trafics

Les capacités futures des carrefours

- C1 : carrefour de raccordement nord
- C2 : carrefour de raccordement sud



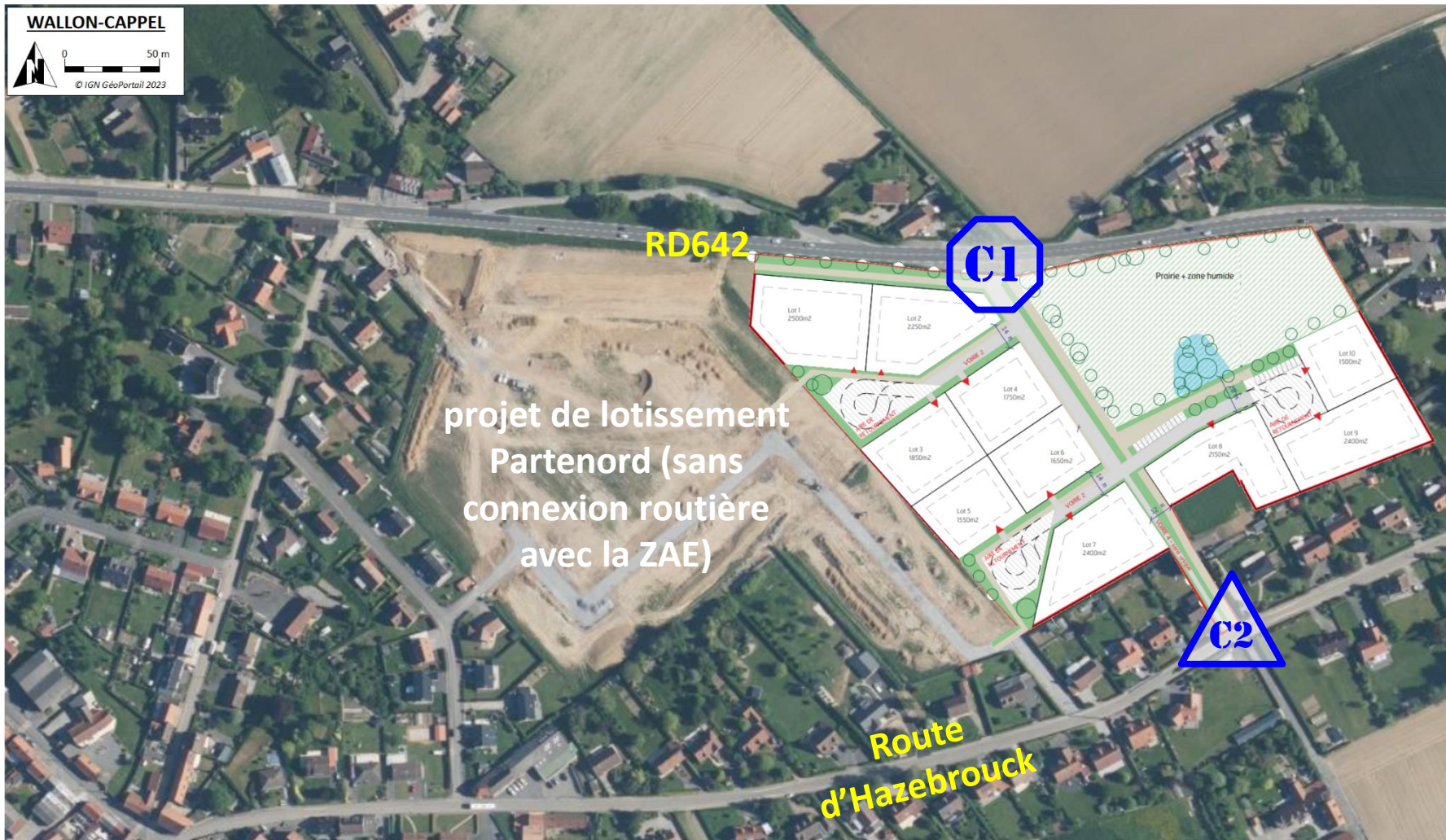
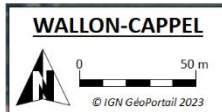
La synthèse de l'état futur

Introduction

Diagnostic
de l'actuel

Impacts du
projet

Conclusion



Introduction

Diagnostic
de l'existant

Impacts du
projet

Conclusion

L'emprise effective du projet d'aménagement est d'environ 31 600 m².

L'emprise cessible (vouée aux lots à bâtir) est de 20 000 m² pour une surface de plancher (SdP) estimée à 12 000 m².

L'accès principal à double sens des véhicules se fait au nord sur la RD642 (C1), un second accès à sens unique entrant est prévu au sud sur la route d'Hazebrouck (C2).

AMÉNAGEMENT D'UNE ZAE À WALLON-CAPPEL SUR LA RD642 : VOLET TRAFIC



LES IMPACTS DU PROJET :

HYPOTHÈSES UTILISÉES ET GÉNÉRATION NOUVEAUX DÉPLACEMENTS



Le tableau ci-dessous présente les hypothèses appliquées au projet :

- ❑ les activités qui seront hébergées seront du type artisanat / services avec un **ratio d’emploi pris à 65 emplois par hectare bâti (SdP)** et les **livraisons à 10 / ha / heure de pointe** ;
- ❑ les **visiteurs / clients** aux heures de pointe sont pris à **10% des employés** et viennent tous en voiture ;
- ❑ actuellement le nombre des personnes travaillant à Wallon-Cappel étant faible et pour des emplois très localisés (Cf page 7), la part modale VL de ces employés n’est alors pas significative : nous proposons donc de prendre la **part modale VL** donnée par la base RGP2020 pour les habitants (page 6) soit **85%** ;
- ❑ pour la même raison de données non significatives, nous ne pouvons pas utiliser la répartition actuelle des lieux de résidence des personnes travaillant à Wallon-Cappel pour la distribution future selon la méthode expliquée en annexe W : à la lumière des courbes horaires du jeudi 5 octobre (page 10) nous proposons de prendre alors comme **répartition des résidences des futurs travailleurs de la zone 60% à l’Ouest et 40% à l’Est** ;
- ❑ les ratios d’arrivée et de départ sont pris à **90%** le matin (taux de présence) et **55%** le soir (départs étalés).

Introduction

Diagnostic de l'actuel

Impacts du projet

Conclusion

activités PME/PMI du site						HPM		HPS	
surfaces		emplois	livraisons	visiteurs / clients	employés en VL	ratio de venue : 90%		ratio de départ : 55%	
bâti m²	SdP m²	ratio par ha SdP : 65	ratio par ha SdP : 10	ratio par emploi : 10%	part modale : 85%	Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
20 000	12 000	78 emplois	12 PL	8 VL	66 VL	91	32	32	68
						Ouest 60%	55	19	19
						Est 40%	36	13	27

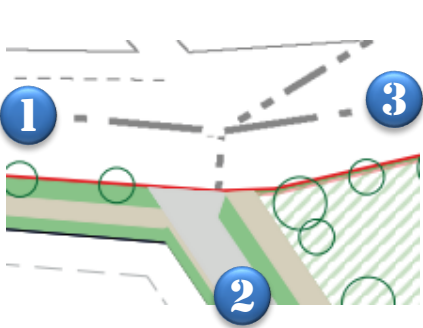
Les ajouts de trafic au TMJO sont alors estimés à **170 véh./j/2 sens dont 15% de PL.**



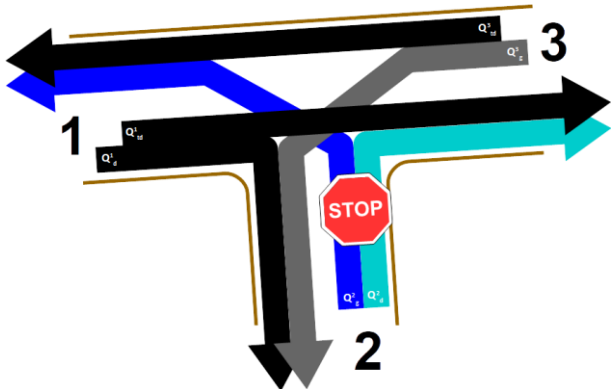


LES IMPACTS DU PROJET :

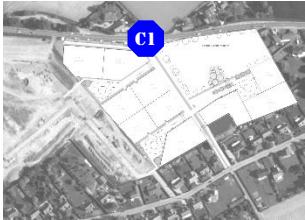
LES CAPACITÉS FUTURES DES CARREFOURS : CARREFOUR C1



C1 : carrefour de raccordement nord



Fluidité à HPM et
HPS avec des
réserves de capacité
supérieures à 41%.



Légende

20% ≤ Rés. Capa.

0% < Rés. Capa. < 20%

Rés. Capa. ≤ 0%

Calcul de capacité réalisé
selon méthode CEREMA en
environnement urbain

HPM future de 8h00 à 9h00				
uvp/h	1	2	3	TOTAL
1	-	55	703	758
2	19	-	13	32
3	596	36	-	632
TOTAL	615	91	716	1 422

HPM future		flux gênant	calcul de capacité			file d'attente
			Δ	flux limite	réserve	
1	$Q^1_d = 55$ uvp/h	FLUX NON GENE				
	$Q^1_{td} = 703$ uvp/h	FLUX NON GENE				
2	$Q^2_d = 13$ uvp/h	731 uvp/h	6,0	387 uvp/h	96,6%	moy. : 1 uvp (max. : 1 uvp)
	$Q^2_g = 19$ uvp/h	1 363 uvp/h	7,5	75 uvp/h	74,5%	moy. : 1 uvp (max. : 2 uvp)
3	$Q^3_{td} = 596$ uvp/h	FLUX NON GENE				
	$Q^3_g = 36$ uvp/h	758 uvp/h	5,0	528 uvp/h	93,2%	moy. : 1 uvp (max. : 1 uvp)

HPS future de 17h00 à 18h00				
uvp/h	1	2	3	TOTAL
1	-	19	618	637
2	41	-	27	68
3	762	13	-	775
TOTAL	803	32	645	1 480

HPS future		flux gênant	calcul de capacité			file d'attente
			Δ	flux limite	réserve	
1	$Q^1_d = 19$ uvp/h	FLUX NON GENE				
	$Q^1_{td} = 618$ uvp/h	FLUX NON GENE				
2	$Q^2_d = 27$ uvp/h	628 uvp/h	6,0	449 uvp/h	94,0%	moy. : 1 uvp (max. : 1 uvp)
	$Q^2_g = 41$ uvp/h	1 403 uvp/h	7,5	70 uvp/h	41,3%	moy. : 2 uvp (max. : 4 uvp)
3	$Q^3_{td} = 762$ uvp/h	FLUX NON GENE				
	$Q^3_g = 13$ uvp/h	637 uvp/h	5,0	615 uvp/h	97,9%	moy. : 1 uvp (max. : 1 uvp)

Introduction

Diagnostic de l'actuel

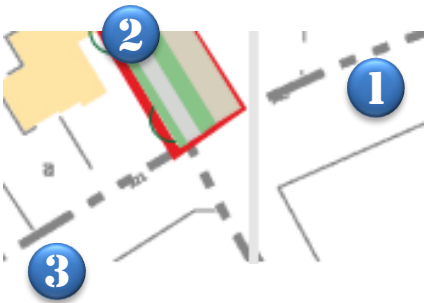
Impacts du projet

Conclusion

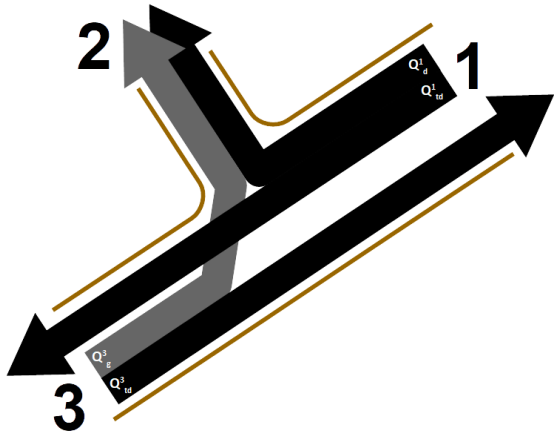


LES IMPACTS DU PROJET :

LES CAPACITÉS FUTURES DES CARREFOURS : CARREFOUR C2



C2 : carrefour de raccordement sud



Fluidité à HPM et
HPS avec des
réserves de capacité
supérieures à 98%.



Légende

20% ≤ Rés. Capa.

0% < Rés. Capa. < 20%

Rés. Capa. ≤ 0%

Calcul de capacité réalisé
selon méthode CEREMA en
environnement urbain

N.B. : pour tester ce carrefour
secondaire, nous avons pris comme
hypothèse une desserte de 20 VL
venant du centre de Wallon-Cappel.

HPM future de 8h00 à 9h00				
uvp/h	1	2	3	TOTAL
1	-	-	36	36
2	-	-	-	-
3	67	20	-	87
TOTAL	67	20	36	123

HPM future		flux génant	calcul de capacité			file d'attente
			Δ	flux limite	réserve	
1	$Q^1_d = 0$ uvp/h					FLUX NON GENE
	$Q^1_{td} = 36$ uvp/h					FLUX NON GENE
3	$Q^3_{td} = 67$ uvp/h					FLUX NON GENE
	$Q^3_g = 20$ uvp/h	36 uvp/h	5,0	1 203 uvp/h	98,3%	moy. : 1 uvp (max. : 1 uvp)

HPS future de 17h00 à 18h00				
uvp/h	1	2	3	TOTAL
1	-	-	105	105
2	-	-	-	-
3	36	20	-	56
TOTAL	36	20	105	161

HPS future		flux génant	calcul de capacité			file d'attente
			Δ	flux limite	réserve	
1	$Q^1_d = 0$ uvp/h					FLUX NON GENE
	$Q^1_{td} = 105$ uvp/h					FLUX NON GENE
3	$Q^3_{td} = 36$ uvp/h					FLUX NON GENE
	$Q^3_g = 20$ uvp/h	105 uvp/h	5,0	1 123 uvp/h	98,2%	moy. : 1 uvp (max. : 1 uvp)

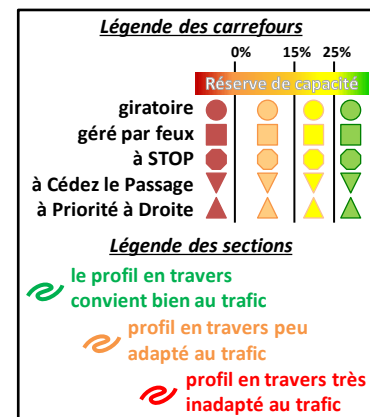
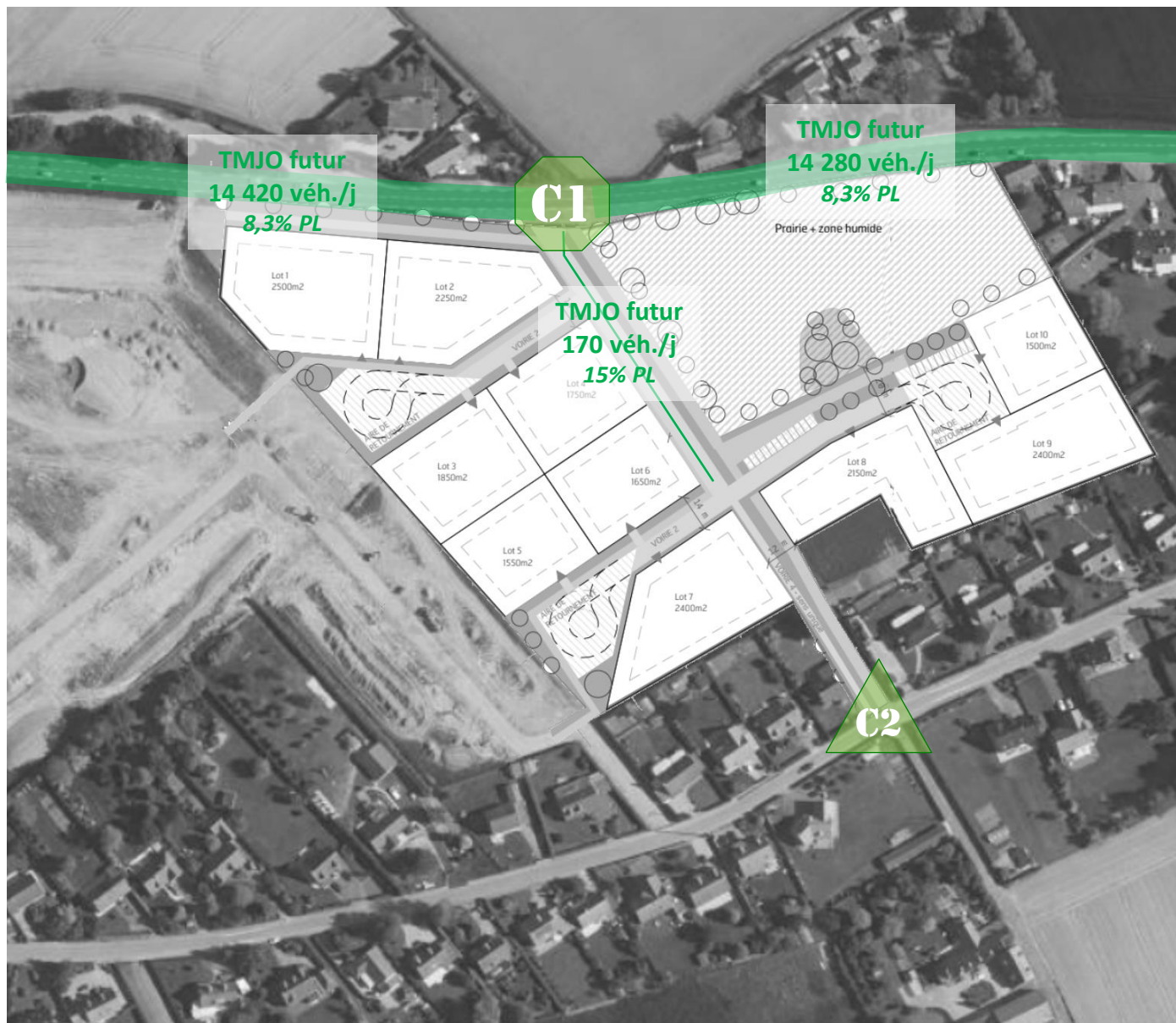
Introduction

Diagnostic
de l'actuel

Impacts du
projet

Conclusion

LES IMPACTS DU PROJET : SYNTHÈSE DE LA SITUATION FUTURE









Impacts du projet

Conclusion

Explication des termes techniques utilisés dans le document

- **uvp** : **u**nité **v**éhicule **p**articulier. C'est une unité de trafic permettant de comparer des flux entre eux moyennant une équivalence d'occupation de la voirie en fonction de la longueur du véhicule considéré (1 camion = 2 uvp en moyenne, 1 vélo = 0,3 uvp, ...).
- **HP** : **H**eure de **P**ointe. Il s'agit de la période de 60 minutes pendant laquelle l'ensemble des trafics mesurés (hors vacances scolaires et jours fériés) sont les plus forts sur le secteur étudié. Cette période ne commence pas forcément à l'heure « pile » officielle mais peut débuter au quart, à la demie ou au trois quart (par exemple : entre 7h15 et 8h15, 16h45 et 17h45, ...). Elle se décline selon 3 moments :
 - **HPM** : **H**eure de **P**ointe du **M**atin, heure la plus chargée d'un mardi ou un jeudi entre 6h00 et 11h00 ;
 - **HPS** : **H**eure de **P**ointe du **S**oir, heure la plus chargée d'un mardi ou un jeudi entre 16h00 et 21h00 ;
 - **HPS vendredi** : **H**eure de **P**ointe du **S**oir d'un **vendredi**, heure la plus chargée d'un vendredi entre 16h00 et 21h00 ;
 - **HPW** : **H**eure de **P**ointe du **W**eek-end, heure la plus chargée d'un samedi entre 14h00 et 20h00.
- **PPM** : **P**ériode de **P**ointe du **M**atin. C'est un intervalle de temps de plus d'une heure incluant l'HPM.
- **PPS** : **P**ériode de **P**ointe du **S**oir. C'est un intervalle de temps de plus d'une heure incluant l'HPS.
- **TàD** : **T**ourne à **D**roite. Cela qualifie une voie (par extension le flux) accueillant des véhicules souhaitant tourner à droite dans un carrefour. Dans un giratoire, le **TàD direct** est une voie permettant le shunt de l'anneau du giratoire entre 2 branches successives.
- **TàG** : **T**ourne à **G**auche. Le terme qualifie une voie de stockage (par extension le flux) accueillant dans un carrefour les véhicules souhaitant tourner à gauche. Les giratoires ne permettent pas d'aménager de TàG directs.
- **TMJA** : **T**rafic **M**oyen **J**ournalier **A**nnuel. Initialement, c'est la somme des quantités de trafic relevées durant une année complète en section courante d'un axe (sens séparés ou non) divisé par 365 jours (366 si l'année est bissextile). Cet indicateur s'exprime en véhicules par jour (1 voiture = 1 camion = 1 véhicule) complété généralement par le pourcentage de poids-lourds : XXX véh./j (nn %PL).
- **TMJO** : **T**rafic **M**oyen **J**our **O**uvrable. Le concept est le même que pour le TMJA mais limité aux jours de semaine hors dimanches (et jours fériés) et samedis (et veilles de jours fériés). Généralement, hors lieux touristiques, le TMJO est plus fort que le TMJA.



 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		   	RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

Domaine de pertinence

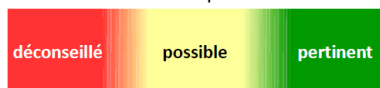


Tableau de pertinence du type de route principale en fonction des niveaux de trafic attendus

	Profil en Travers	Échanges possibles	5 000 véh./j	10 000 véh./j	15 000 véh./j	20 000 véh./j
Type 1 Routes à caractéristiques autoroutières	2 x 2 voies (ou plus) aux sens séparés par un TPC	échangeurs dénivelés sans aucun accès riverain				
Type 2 Routes à 2 x 1 voie et à échangeurs dénivelés	1 voie par sens séparés par un TPC (+ éventuels crêneaux de dépassement)	échangeurs dénivelés sans aucun accès riverain				
Type 3.1 Artères interurbaines	2 x 2 voies aux sens séparés par un TPC	giratoires ou carrefours sans traversée du TPC				
Type 3.2 Routes à 2 x 1 voie et à carrefours plans	1 voie par sens séparés par un TPC (+ éventuels crêneaux de dépassement)	giratoires ou carrefours sans traversée du TPC				
Type 4.1 Routes ordinaires	chaussée unique à une voie par sens (+ éventuels crêneaux de dépassement)	uniquement des carrefours plans				
Type 4.2 Routes à 3 voies affectées	chaussée unique à une voie par sens et une voie centrale de sens alterné	uniquement des carrefours plans				

	Profil en Travers	Échanges possibles	10 000 véh./j	30 000 véh./j	50 000 véh./j	80 000 véh./j
Type 5 VSA à caractéristiques autoroutières	2 x 2 voies (ou plus) aux sens séparés par un TPC	échangeurs dénivelés sans aucun accès riverain				
Type 6 Artères urbaines à échangeurs dénivelés	2 x 2 voies aux sens séparés par un TPC plus modes doux	échangeurs dénivelés et accès riverains restreints				
Type 7 Artères urbaines à chaussées séparées et à carrefours plans	2 x 2 voies aux sens séparés par un TPC plus modes doux	giratoires ou feux et accès riverains restreints				
Type 8 Artères urbaines à chaussée bidirectionnelle	1 voie par sens plus modes doux	tout carrefour plan et accès riverains restreints				

Tableau issu de la publication du CEREMA « Catalogue des types de route pour l'aménagement du réseau routier national » d'octobre 2018

AMÉNAGEMENT D'UNE ZAE À WALLON-CAPPEL SUR LA RD642 : VOLET TRAFIC

Indice 1 du 06/12/2023

ANNEXES



La méthode d'estimation des déplacements des futurs employés du projet est la suivante :

1. Établissement du listing pondéré des **communes de résidence** des personnes travaillant dans la ville du projet à partir de la dernière base de données nationale connue des navetteurs (motif de déplacement « domicile ⇔ travail ») selon l'INSEE (base RGP) ;
2. Somme des navetteurs par mode utilisé pour ce motif et **calcul des parts modales** ;
3. Classement de la liste précédente en fonction du **nombre décroissant de déplacements en voiture** ;
4. Extraction des **communes de résidence les plus significatives** représentant un total cumulé d'au moins 80% des déplacements en voiture ;
5. Pour chacune de ces villes de résidence des futurs employés (chaque ligne du tableau), répartition selon les différents accès au projet des **origines probables** notées de A à ... ;
6. La somme par colonne donne la contribution de chaque origine des déplacements « domicile → travail » des futurs employés du projet, traduite en pourcentage ;
7. Reconstitution des itinéraires d'accès en entrée et sortie au projet en prenant en compte les **sens uniques et comportements des usagers**.