



ETUDE DE CIRCULATION AUX ABORDS DU SITE QUEBECOR

Diagnostic, génération de trafic et préconisations d'aménagement

**Rapport d'étude – Version 2
Décembre 2022**

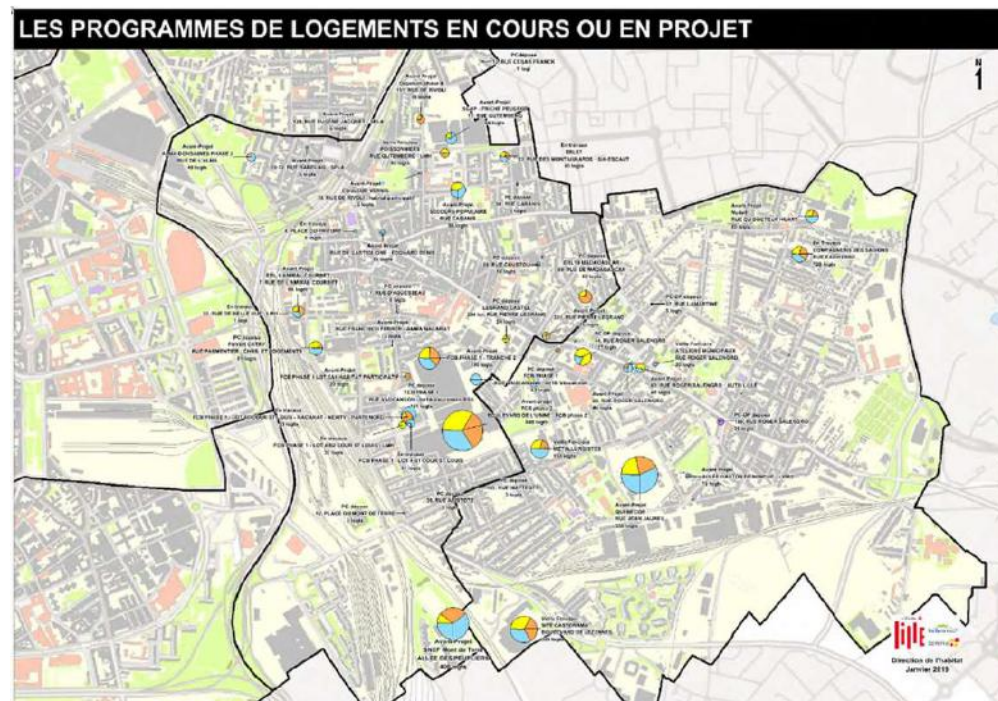
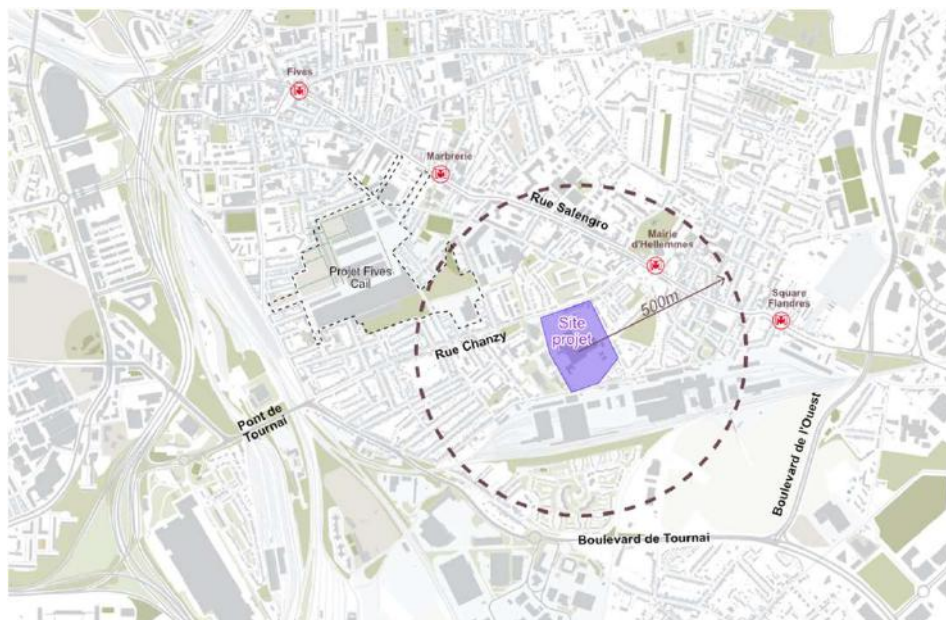
INTRODUCTION / LOCALISATION DU PROJET

Le projet, objet du présent document, correspond au développement des parcelles situées entre la rue Chanzy et la rue Mathias Ferdinand à hauteur des rues de l'innovation et Jean Jaurès à Hellemmes. La programmation comprend principalement des logements et des surfaces destinées à de l'activité.

Dans le cadre du développement du projet, la présente étude de circulation permettra notamment d'évaluer la cohérence des accès envisagés par rapport au fonctionnement actuel et futur du quartier.

Comme le montre la carte ci-dessous, le quartier (au sens pratique du terme) possède plusieurs projets urbains qui réutilisent d'anciennes friches industrielles. En effet, le projet Quebecor vient s'implanter sur la friche d'une ancienne imprimerie, et juste à côté, Five Cail réinvestit l'ancien site de construction de locomotives. Un peu plus au sud, deux autres secteurs sont en mutation : celui du Mont de Terre et celui du site Castorama.

Ce dynamisme aura donc un impact sur la dynamique circulatorie du secteur, d'autant plus que les « portes d'accès » sont similaires, à savoir le Pont de Tournai et le pont de Fives.



OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

L'étude de trafic considérera l'horizon de la mise en œuvre complète du projet, qui sera comparé à la situation actuelle (hors crise sanitaire). Les objectifs généraux sont les suivants :

- Evaluer les impacts sur les voiries existantes et sur les espaces publics
- Proposer des améliorations si nécessaire

Cette mission est décomposée en 3 phases :

- Le diagnostic de la situation actuelle
- La détermination de la demande supplémentaire
- L'évaluation des impacts et les propositions d'optimisation

Pour bien appréhender les problématiques circulatoires, il est nécessaire de reprendre l'ensemble des carrefours qui avoisinent le site du projet, mais aussi les carrefours structurants qui donnent accès au réseau primaire de la métropole.

Dans le cadre de l'étude de trafic, des comptages horaires en section (Rue de l'Innovation, rue Chanzy, rue Jean Jaurès et Rue Ferdinand Mathias) et directionnel durant les heures de pointe (rue Salengro # rue Chanzy) ont été réalisés. De plus, des visites sur site ont été organisées afin d'observer le fonctionnement du secteur, notamment aux pointes du matin et du soir.



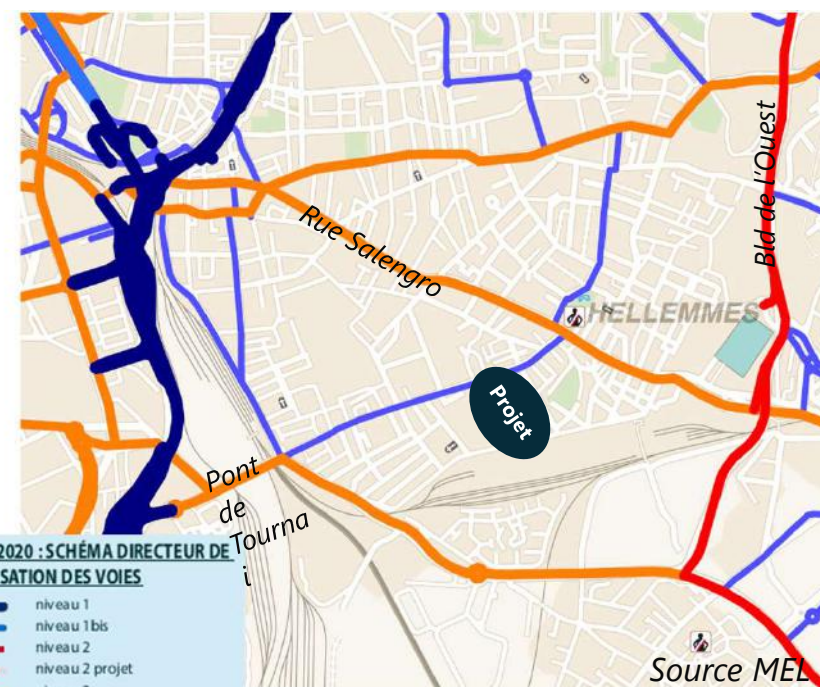
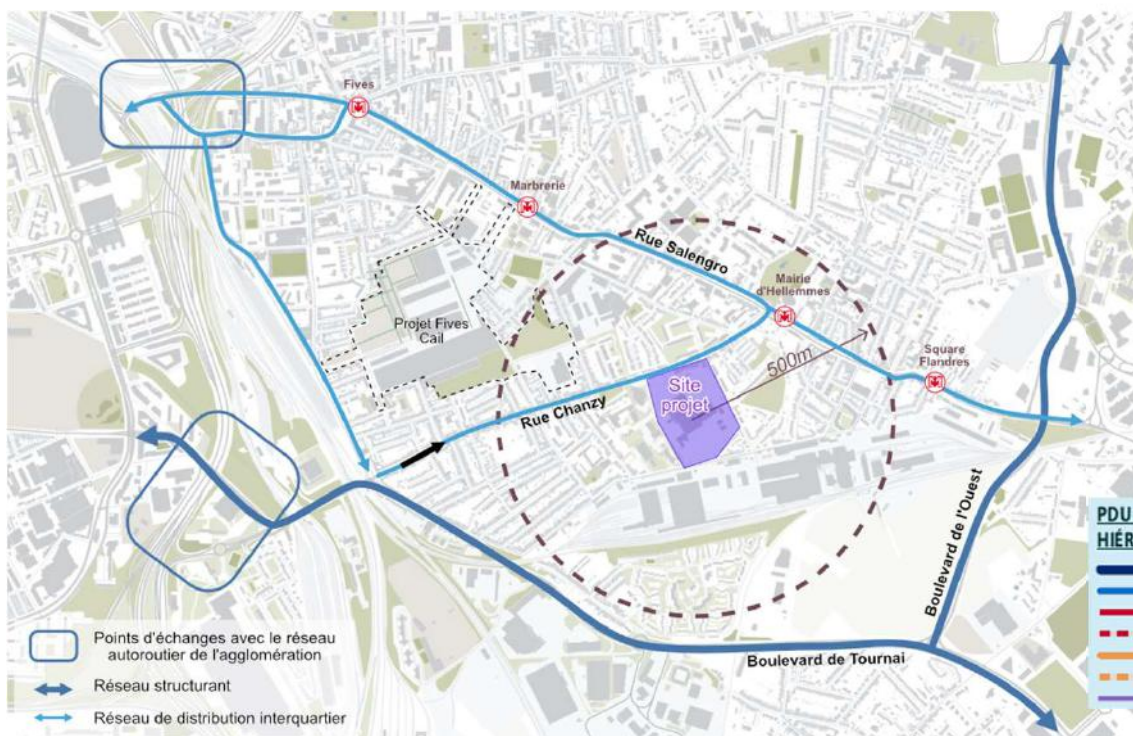


SITUATION ACTUELLE

Diagnostic

FONCTIONNEMENT DU SECTEUR

Le secteur du projet se situe à proximité directe du réseau routier et bénéficie d'un accès privilégié au centre ville de Lille avec les deux portes d'entrées que ce sont **le pont de Fives** et **le pont de Tournai**. Le site est entouré d'un réseau structurant, tant à l'Ouest (N356 puis autoroute) qu'à l'Est (Boulevard de l'Ouest puis N227). Deux axes de niveau 3 (selon la hiérarchisation du réseau de la MEL) encadrent le secteur au Nord et au Sud. Cependant, il n'existe pas de voirie structurante au sein même du quartier. Le site est desservi par des voiries très locales, avec une partie de la rue Chanzy en sens unique de circulation.



FONCTIONNEMENT DU SECTEUR

Le quartier est caractérisé par des voiries très locales dont une grande partie est en sens unique. Les sites ne sont donc pas desservis par des voiries structurantes mais cela limite très fortement le trafic de fuite dans le quartier.

La carte ci-dessous repère les sens de circulation dans le quartier. La rue Ferdinand Mathias, au sud de site projet, en sens unique vers l'Ouest, permettra aux usagers de rejoindre le boulevard de Lezennes. Cet axe apparaît très local. En effet, la présence du mur de la SNCF donne l'impression que la rue est en impasse. Enlever ce mur permettrait de créer une ouverture et d'améliorer le ressenti sur cet axe.



Repérage des sens de circulation



Rue Ferdinand Mathias



LA DISTRIBUTION JOURNALIÈRE DES TRAFICS

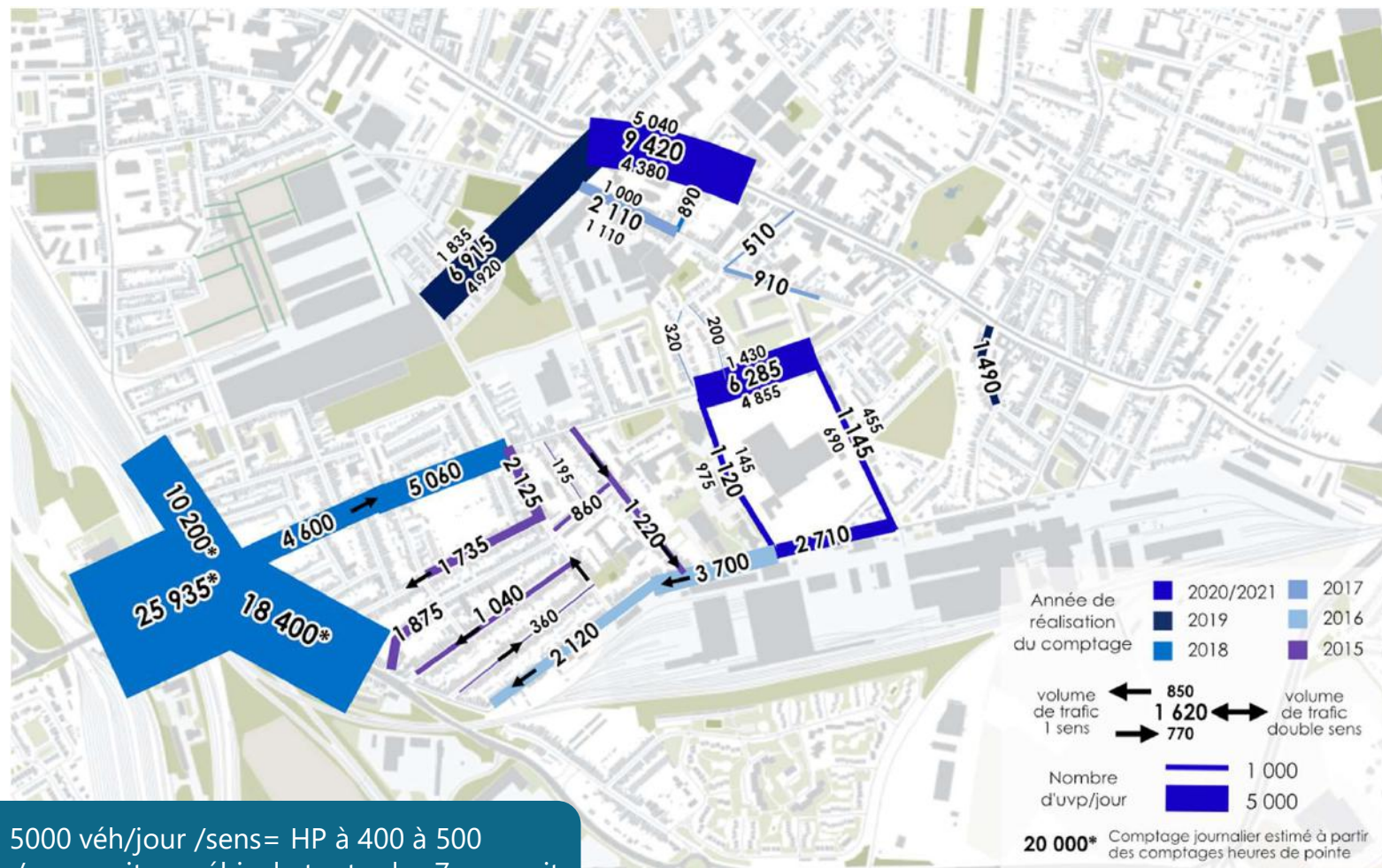
La carte ci-contre reprend les volumes de trafics journaliers sur les axes du secteur. Globalement, ces volumes suivent la hiérarchie des voies.

Au niveau local, les nombreux sens uniques impliquent des boucles.

Le Pont de Tournai est l'axe le plus chargé avec près de 26 000 véhicules par jour pour les deux sens de circulation. L'axe du Boulevard de Lezennes – Rue de Saint-Amand est également très chargé avec ses 18 000 véhicules/jour/2sens.

La rue Salengro au Nord du secteur reçoit un peu moins de 10 000 véhicules par jour pour les deux sens de circulation, ce qui représente un trafic non problématique pour ce type de voie.

Les voiries à proximité immédiate du site reçoivent de 1 200 (rue de l'Innovation et rue Jean Jaurès) à 6 000 (rue Chanzy – double sens) véhicules/jour (2 sens de circulation confondus).



5000 véh/jour /sens= HP à 400 à 500
véh/hr/sens, soit un véhicule toutes les 7 sec, soit
25 à 30% de la capacité d'une voie (par sens)

LA DYNAMIQUE CIRCULATOIRE

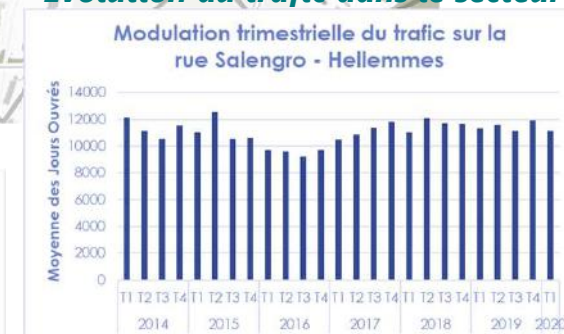
Les modulations journalières du trafic sur plusieurs rues du secteur sont reprises sur les graphiques suivants. Il y est observé :

- Une légère dissymétrie régulière sur la rue Salengro, avec des flux en direction de l'Ouest plus important
- Des dissymétries très importantes sur la rue de Chanzy et de l'Innovation. Elles s'expliquent par le fait qu'une partie de la rue de Chanzy (en amont du comptage réalisé) est en sens unique. Ainsi :
 - sur la rue Chanzy, les flux Ouest vers Est sont plus importants que dans le sens inverse puisque le mouvement Est>Ouest ne traverse pas le quartier
 - au niveau de la rue de l'Innovation, les flux sont plus importants dans le sens vers le Sud, il s'agit des véhicules voulant rejoindre Lille ou l'Ouest du quartier (ne pouvant emprunter l'Ouest de la rue Chanzy en sens unique) qui suivent l'itinéraire : Rue de Chanzy Est > Rue de l'Innovation > Rue Ferdinand Mathias

L'Indice Trimestriel de Circulation, calculé par la MEL pour la station Salengro, montre, comme pour de nombreux points d'observation de la métropole, que **le trafic est en stagnation, voire en diminution sur le secteur**. Le trafic sur la rue Salengro est stable, autour de 11 000 à 12 000 véhicules/jour ouvré deux sens confondus, depuis début 2018. La diminution de trafic en 2016 est due à des travaux effectués à proximité cette année-là. Le trafic est ensuite revenu progressivement à la normale.



Evolution du trafic dans le secteur



Source : ITC MEL

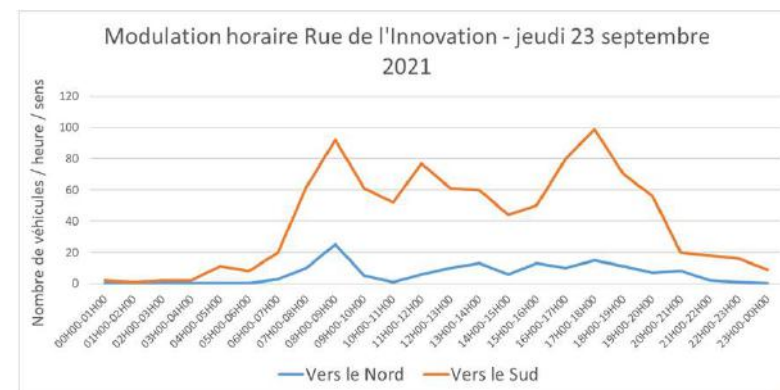
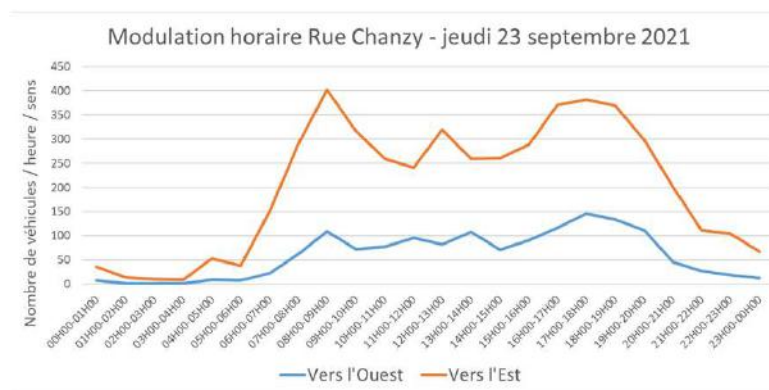
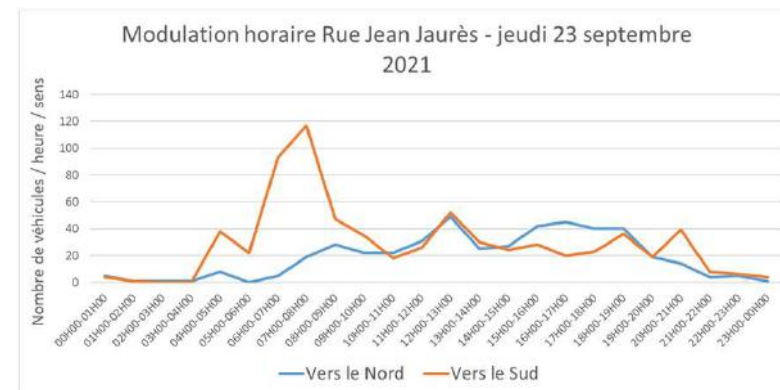
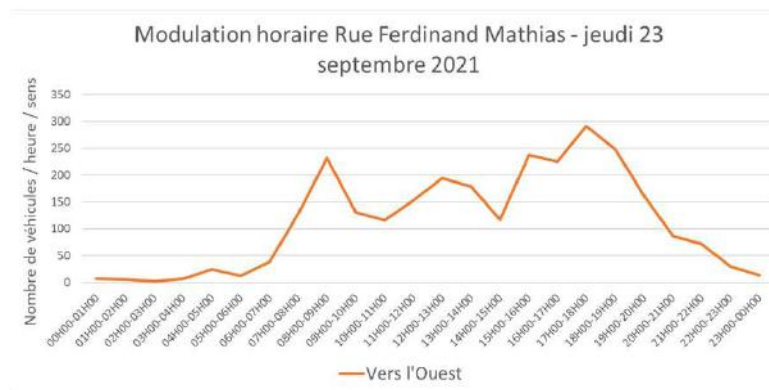
aux abords du site Quebecor | Octobre 2021

LA DYNAMIQUE CIRCULATOIRE

Les dissymétries identifiées précédemment sont présentes également sur les graphiques de modulation horaire des rues Chanzy et de l'Innovation.

Les pics d'heures de pointe du matin et du soir sont bien présents sur chacune des rues à proximité du site projet, à l'exception de la rue Jean Jaurès. La pointe du soir s'étale sur 3 heures sur les rues Ferdinand Mathis et Chanzy contre une heure pour celle du matin. Une pointe du midi est également présente.

La rue Jean Jaurès connaît elle aussi une dissymétrie de volumes de trafic, avec des flux plus importants vers le Sud, comme pour la rue de l'Innovation. Cependant, la modulation horaire montre uniquement un pic à la pointe du matin, qui n'est pas présent entre 17h et 19h comme c'est le cas sur les autres voiries.





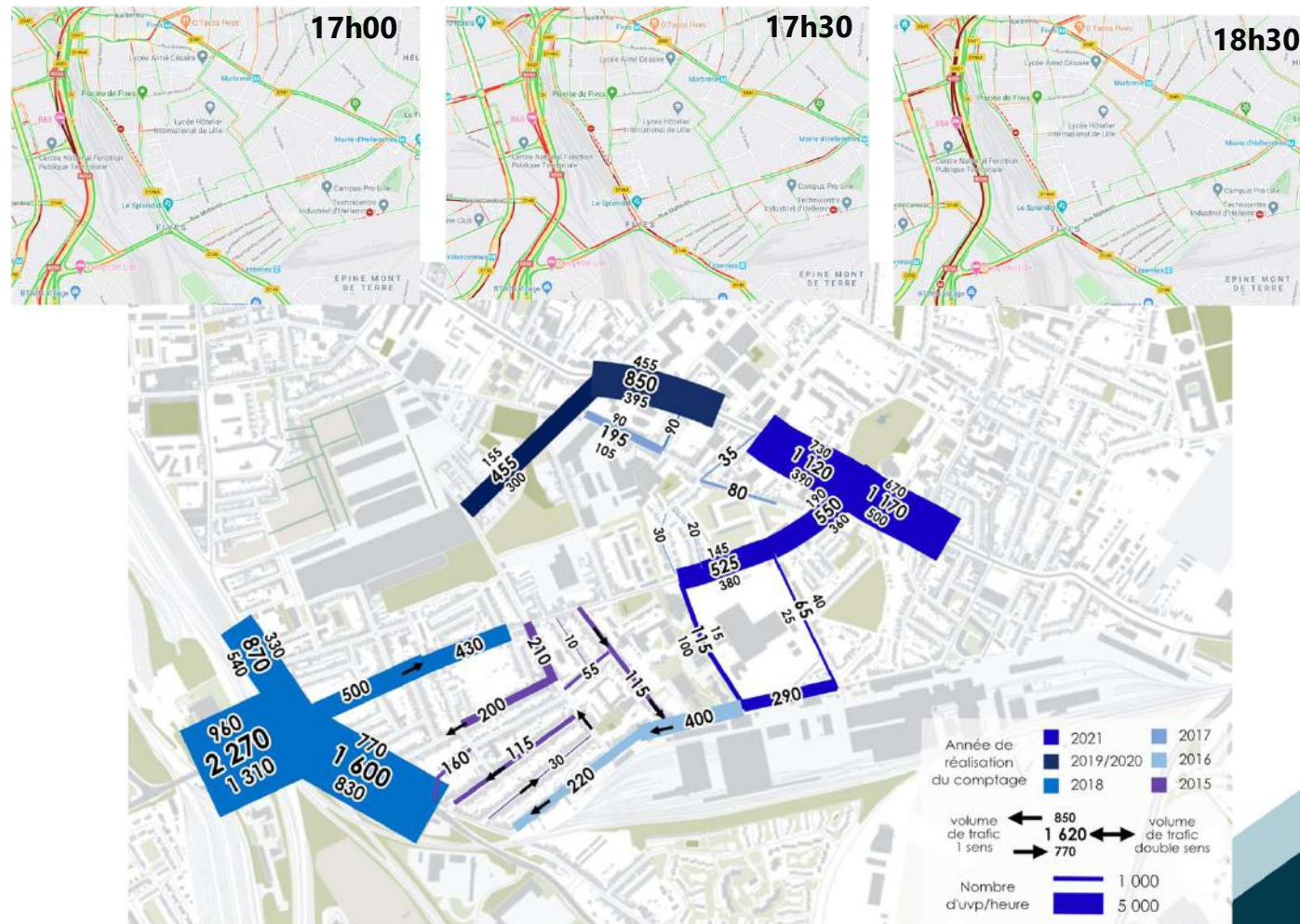
SITUATION ACTUELLE À LA POINTE DU SOIR

Distribution des trafics et fonctionnement du secteur

En période de pointe du soir, les volumes de trafic sont plus élevés qu'à la pointe du matin. Ainsi, la rue du Pont de Tournai connaît une augmentation de flux de près de 40% et la rue de Salengro de 25% avec respectivement 2 300 et 1 200 uvp/heure 2 sens confondus. Par contre, les rues de l'Innovation et Jean Jaurès sont moins chargées le soir que le matin.

Cependant, même avec l'augmentation de trafic par rapport à la pointe du matin, le réseau absorbe un flux modéré, excepté pour l'axe rue du Pont de Tournai – Boulevard de Lezennes.

Les cartes Google Trafic confirment les difficultés sur le pont de Tournai, particulièrement pour le sens vers Lille. Des remontées de files existent également sur la rue de Saint-Amand, elles sont induites par le carrefour du pont de Tournai. La rue Salengro reste, quant à elle, fluide pendant les heures de pointe.



SITUATION ACTUELLE

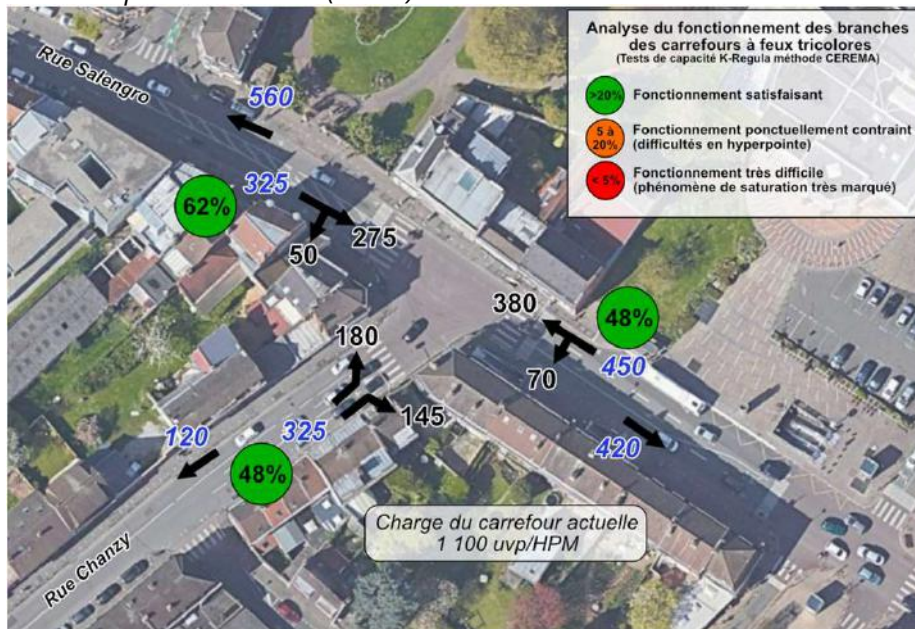
Evaluation des capacités du carrefour Salengro # Chanzy

Les cartes ci-dessous détaillent la répartition des trafics et les niveaux de fonctionnement du carrefour Salengro # Chanzy aux heures de pointe.

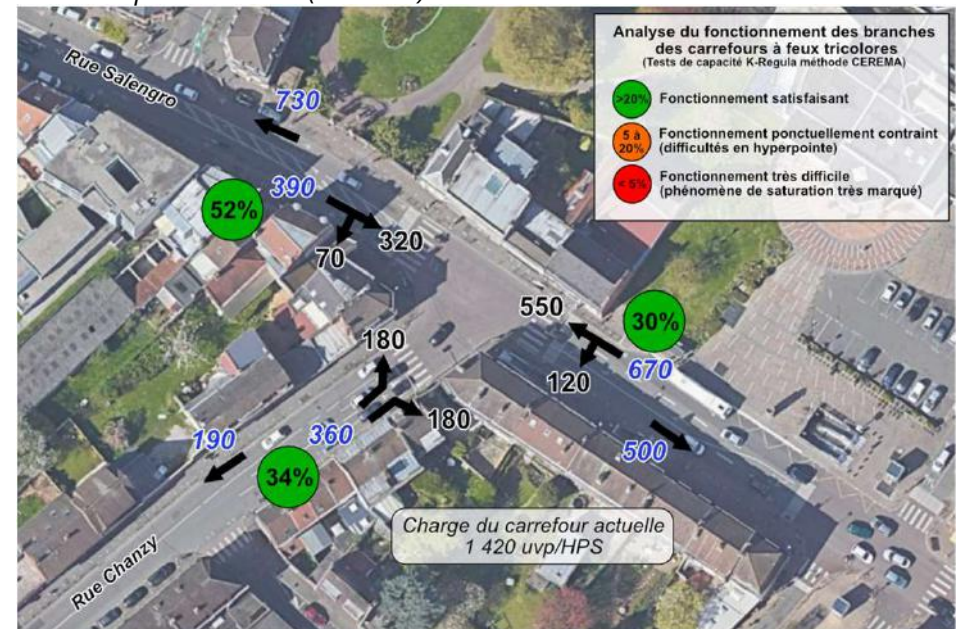
Le carrefour apparaît davantage chargé à la pointe du soir. La rue Salengro est la plus circulée avec 880 uvp/h en pointe du matin et près de 1 200 uvp/h en pointe du soir.

La rue Chanzy, en double sens à hauteur du carrefour reçoit entre 450 uvp/h (matin) et 550 uvp/h (soir).

Heure de pointe du matin (8h-9h)



Heure de pointe du soir (17h-18h)



LA SITUATION AU NIVEAU DU PONT DE TOURNAI

Evaluation des capacités

L'évaluation de la réserve de capacité du carrefour à l'Est du pont montre clairement les limites de fonctionnement du carrefour :

- En HPM, même avec des taux satisfaisants, la réserve de capacité est faible : +/- 50 véh/hr pour la rue du Long Pot, 100 véh/hr pour le mouvement de Va-Tout-Droit et Tourne-A-Gauche du Pont de Tournai
- En HPS, 3 mouvements ont moins de 50 véh/hr de réserve de capacité

Il est important de noter que les capacités ne sont pas les mêmes pour les mouvements « aller-retour ». En particulier le mouvement Pont de Tournai vers la rue de Saint Amand possède une durée de temps de vert nettement plus importante que le mouvement inverse, et ce aux deux heures de pointe.

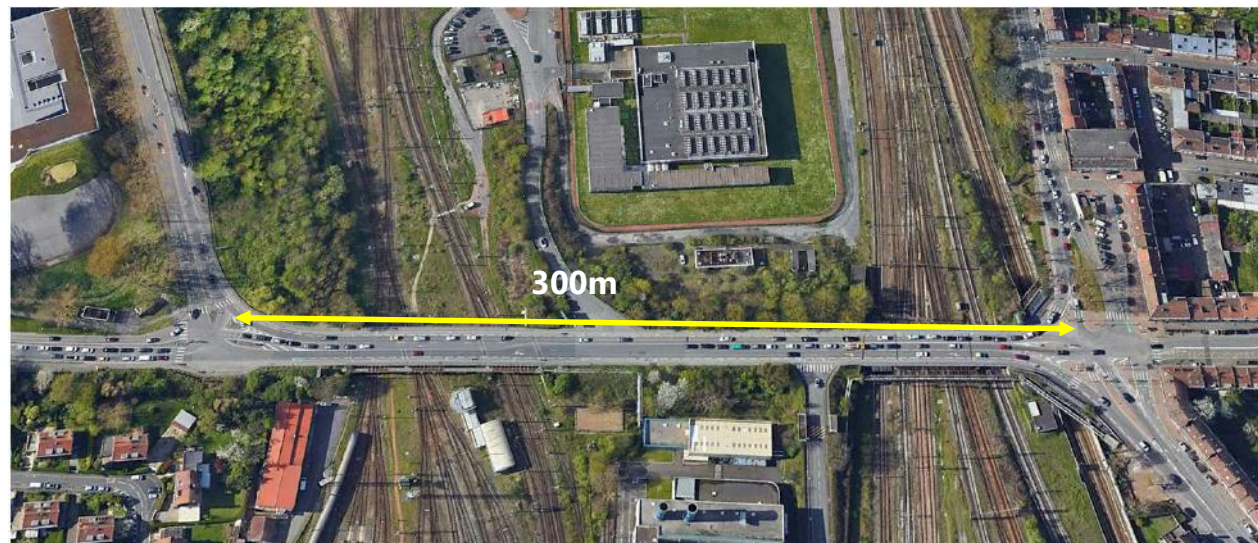
Il existe peu de possibilité d'utiliser le pont en hyper pointe. Par contre, il sera possible d'étaler la pointe, comme le montre les cartes de trafic.

Pointe du matin

Mouvement	Temps de vert	Capacité	Demande de trafic	Capacité résiduelle	Réserve capacité	Longueur maximale de file d'attente
pt Tournai TAD	75s	1 421 uvp/h	504 uvp/h	917 uvp/h	65%	19 m
Pt de Tournai TD+TAG	24s	455 uvp/h	364 uvp/h	91 uvp/h	20%	45 m
rue de St-Amand	46s	1 023 uvp/h	713 uvp/h	310 uvp/h	30%	47 m
Long Pot TAD	39s	739 uvp/h	384 uvp/h	355 uvp/h	48%	38 m
long Pot td + TAG	10s	189 uvp/h	141 uvp/h	48 uvp/h	26%	18 m

Pointe du soir

Mouvement	Temps de vert	Capacité	Demande de trafic	Capacité résiduelle	Réserve capacité	Longueur maximale de file d'attente
pt Tournai TAD	71s	1 420 uvp/h	792 uvp/h	628 uvp/h	44%	37 m
Pt de Tournai TD+TAG	36s	720 uvp/h	674 uvp/h	46 uvp/h	6%	81 m
rue de St-Amand	31s	780 uvp/h	774 uvp/h	6 uvp/h	1%	76 m
Long Pot TAD	51s	1 020 uvp/h	336 uvp/h	684 uvp/h	67%	22 m
long Pot td + TAG	11s	220 uvp/h	204 uvp/h	16 uvp/h	7%	25 m

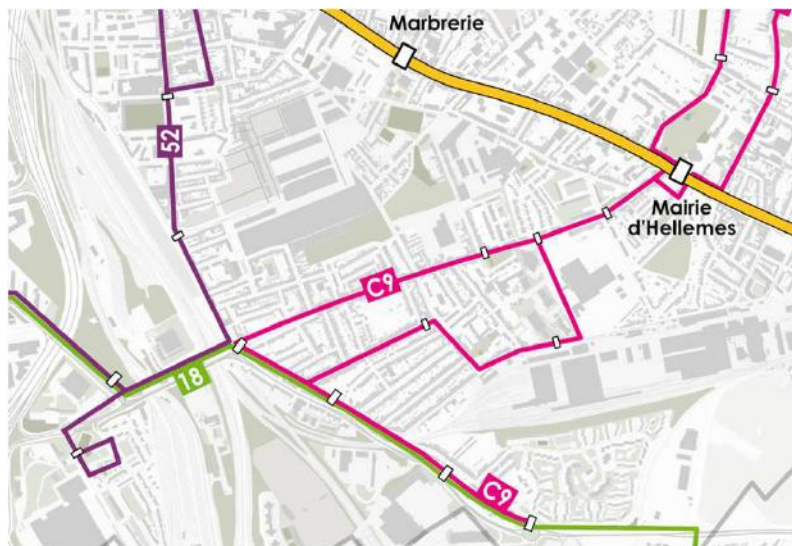
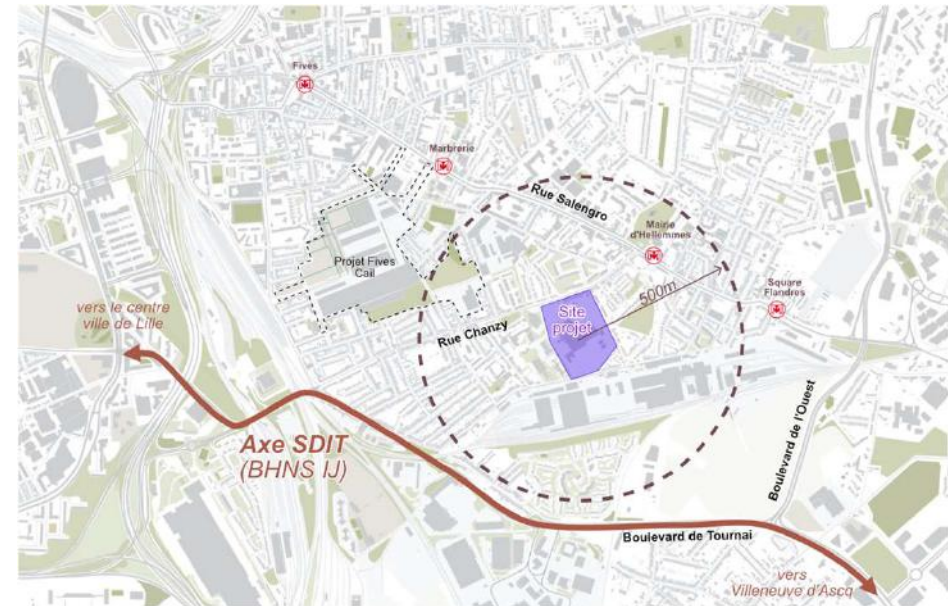


SITUATION ACTUELLE – DESSERTE TC

La qualité de la desserte en transport collectif est un des paramètres qui peut influencer la part modale « Voiture conducteur » et, in fine, diminuer le volume de trafic généré par le projet.

L'offre sur le secteur est dominée par la ligne 1 du métro dont l'arrêt le plus proche du projet (moins de 500m à vol d'oiseau) est Mairie d'Hellemmes. De plus, le quartier est desservi par la citadine 9 (Citadine d'Hellemmes) qui permet de rejoindre le fort de Mons, et les lignes 18 et 52.

Enfin, dans le cadre du Schéma Directeur des Infrastructures de Transport (SDIT), des études de faisabilité concernant la mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service reliant Lille à Villeneuve d'Ascq via le boulevard de Tournai/Lezennes sont en cours.



Ligne	Itinéraire	Intervalle de passage en heure de pointe
C9	Fort de Mons - Mairie d'Hellemmes - Zone du Hellu - Lille Mont de Terre	10 à 15 min
18	Lomme Anatole France - Lille Bois Blancs - République Beaux Arts - Lille Grand Palais - Lezennes - VDA HDV	12 min
52	Lille Porte de Douai - Mont de Terre - Lille Fives	15 min

CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC

En situation actuelle, à l'exception du Pont de Tournai, il n'existe pas de problématique de trafic importante sur le secteur. Il a ainsi été constaté que :

- La lisibilité est difficile dans le quartier, avec de nombreuses voies en sens unique.
- L'heure de pointe du soir est nettement plus chargée que celle du matin.
- La rue du Pont de Tournai est un axe très chargé, en liaison avec l'Est de l'agglomération.
- Le fonctionnement du carrefour Chanzy # Salengro est quant à lui satisfaisant, en pointe du matin comme en pointe du soir.
- Le secteur bénéficie d'une offre de transport importante avec la présence de la ligne 1 du métro, ligne structurante de la métropole. Des lignes de bus plus locales desservent également le quartier. Enfin, à termes, le projet de Bus à Haut Niveau de Service reliant Lille et l'Est de la métropole devrait voir le jour le long de la rue Saint Amand et des boulevards de Tournai/Lezennes.



LE PROJET DE DÉVELOPPEMENT

Présentation, génération de trafic et analyse des impacts

LA GÉNÉRATION DU PROJET

Le futur projet développe une programmation mixte mais majoritairement résidentielle avec 46 000m² de logements et 1 000m² d'activités.

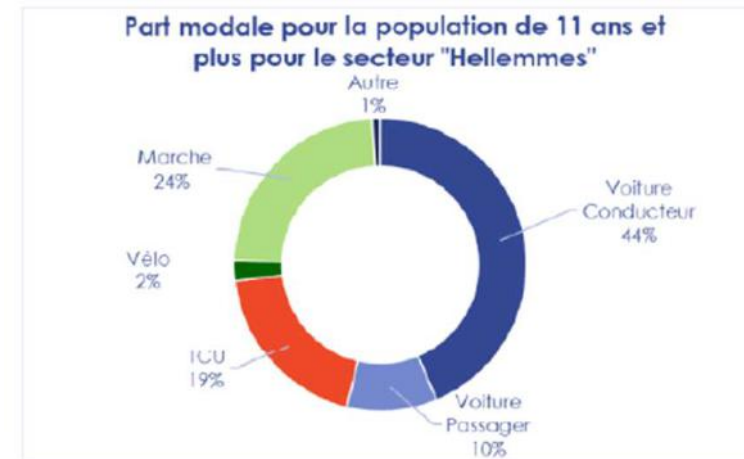
La génération de trafic est réalisée avec des ratios, validés par les services techniques de la MEL, qui sont les suivants :

Dans le cas de la programmation de logements :

- ❑ 70 à 100m² par logement
- ❑ 2,2 habitants par logement (pour Hellemmes)
- ❑ 65% d'actifs occupés ;
- ❑ 75% à 90% des actifs présents au travail chaque jour ;
- ❑ 70% des départs domicile>travail effectués durant l'hyperpointe du matin (HPM) ;
- ❑ 60% des retours travail>domicile effectués durant l'hyperpointe du soir (HPS) ;
- ❑ 15% de déplacements supplémentaires durant l'HPM (accompagnement des enfants..);
- ❑ 30% de déplacements supplémentaires durant l'HPS (commerce, loisirs..);
- ❑ Part modale de la voiture de 40 à 60% - **part modale retenue de 50%**

Dans le cas de la programmation tertiaire :

- ❑ 1 actif pour 25m² de surface de plancher
- ❑ 75% à 90% des actifs sont présents au travail ;
- ❑ 70% des actifs arrivent à l'heure de pointe du matin ;
- ❑ 60% des actifs quittent le travail en heure de pointe du soir ;
- ❑ 20% de visiteurs et 20% de déplacements professionnels (en heures de pointe du matin et du soir)
- ❑ Part modale de la voiture de 60% ;



L'Enquête Ménage-Déplacement 2016 permet, entre autres, de connaître le profil de mobilité des habitants de différents territoires. Pour le secteur de Hellemmes, l'utilisation des transports en commun est très présente, mais la marche y est moins représentée que la moyenne métropolitaine (28%) tandis que la part modale voiture de 54% est proche de la moyenne métropolitaine.

A titre de comparaison, dans le centre-ville Lillois et pour le futur quartier Saint-Sauveur, les éléments constatés sont les suivants :

→ Résident : 30% de Part Modale voiture

→ Actifs venant travailler à Lille : 70% de PM voiture

Le PDU prévoit un objectif de 30% de PM voiture conducteur.

LA GÉNÉRATION DU PROJET

Les tableaux ci-dessous détaillent le calcul de la génération supplémentaire en reprenant les hypothèses considérées.

La part modale véhicule particulier (conducteur+passager) de 50% pour les logements et de 60% pour l'activité a été retenue, avec un taux d'occupation de 1,1.

Globalement le projet générera près de 315 véhicules, pour les deux sens en heure de pointe du matin (8h-9h) et 330 véhicules à celle du soir (17h-18h).

Si 75% des actifs sont présents au travail chaque jour :

Logements (46 000m ²)				
Par modale conducteur	Heure de pointe du matin		Heure de pointe du soir	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
avec 70m ² par logement (soit 660 logements)				
40%	206	30	51	200
50%	258	37	63	250
60%	309	44	76	300
avec 100m ² par logement (soit 460 logements)				
40%	144	21	36	140
50%	181	26	44	175
60%	217	31	53	210

Activités (1 000m ²)				
Par modale conducteur	Heure de pointe du matin		Heure de pointe du soir	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
50%	2	13	11	2
60%	3	15	13	2
70%	3	18	15	3

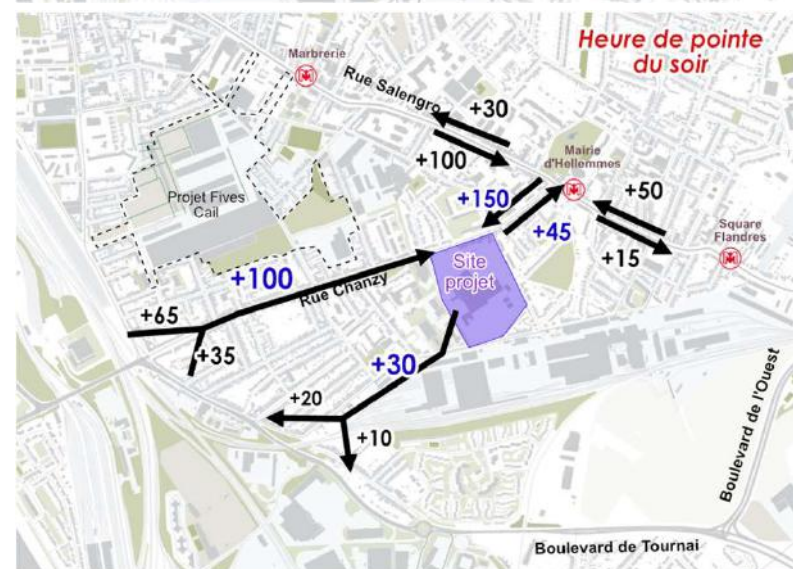
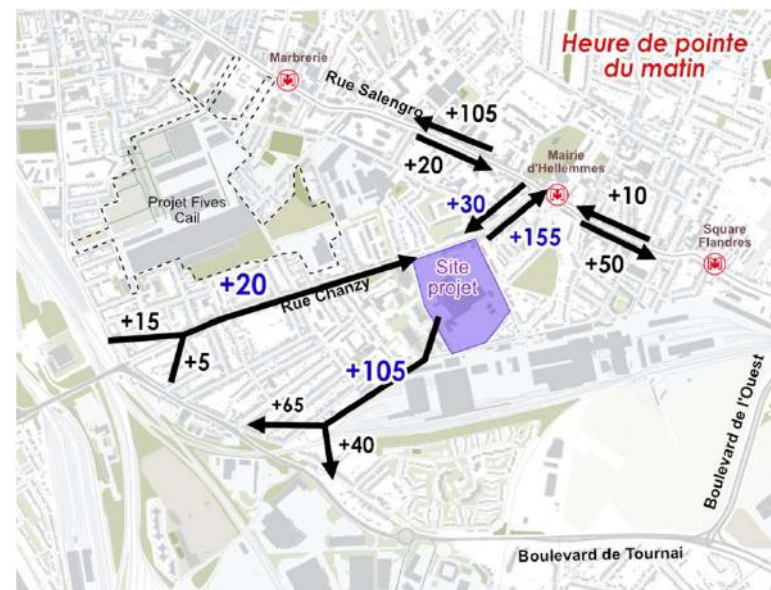
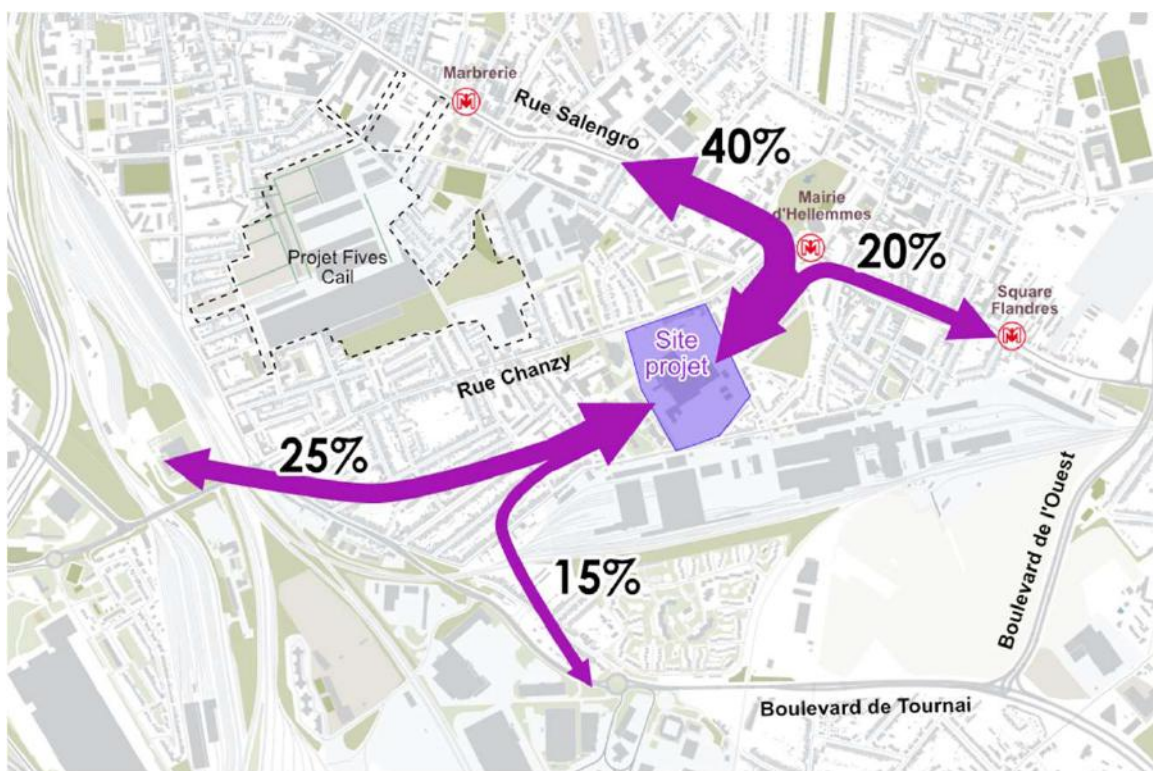
Si 90% des actifs sont présents au travail chaque jour :

Logements (46 000m ²)				
Par modale conducteur	Heure de pointe du matin		Heure de pointe du soir	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
avec 70m ² par logement (soit 660 logements)				
40%	248	36	61	240
50%	309	44	76	300
60%	371	53	91	360
avec 100m ² par logement (soit 460 logements)				
40%	173	25	43	168
50%	217	31	53	210
60%	260	37	64	252

Activités (1 000m ²)				
Par modale conducteur	Heure de pointe du matin		Heure de pointe du soir	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
50%	3	15	13	2
60%	3	18	16	3
70%	4	21	18	3

DISTRIBUTION DES FLUX GÉNÉRÉS

La distribution géographique des flux supplémentaires induits par le développement du site a été établie sur base de la répartition actuelle des flux routiers. Les schémas ci-dessous précisent les valeurs considérées en entrée et sortie de projet:



SITUATION PROJETÉE

Evaluation des capacités du carrefour Salengro # Chanzy

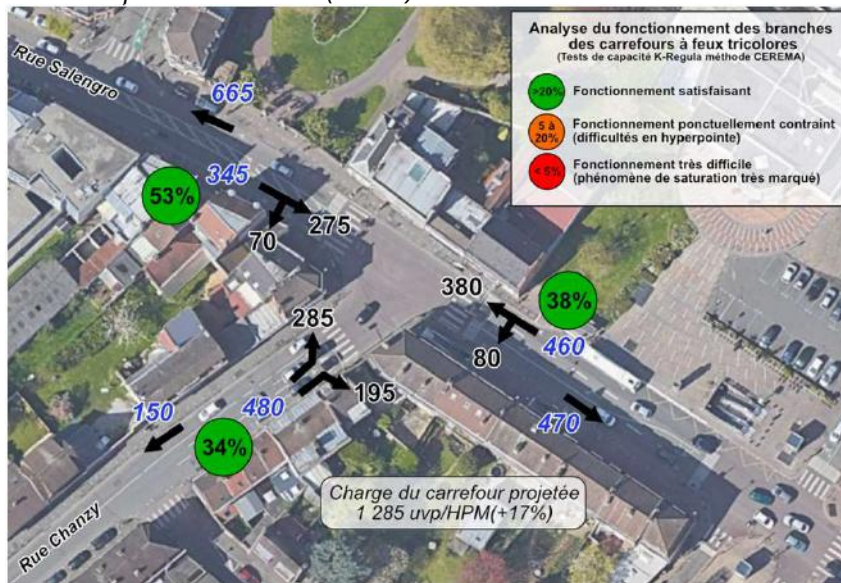
Les cartes ci-dessous détaillent la répartition des trafics et les niveaux de fonctionnement projetés du carrefour Salengro # Chanzy aux heures de pointe.

Les flux supplémentaires induits par le projet et répartis sur les voiries n'entraînent pas une surcharge de trafic importante des axes. En situation projetée, le carrefour reçoit respectivement 1 300 et 1 600 uvp/heure en pointe du matin et du soir soit une augmentation de 17% et de 14%.

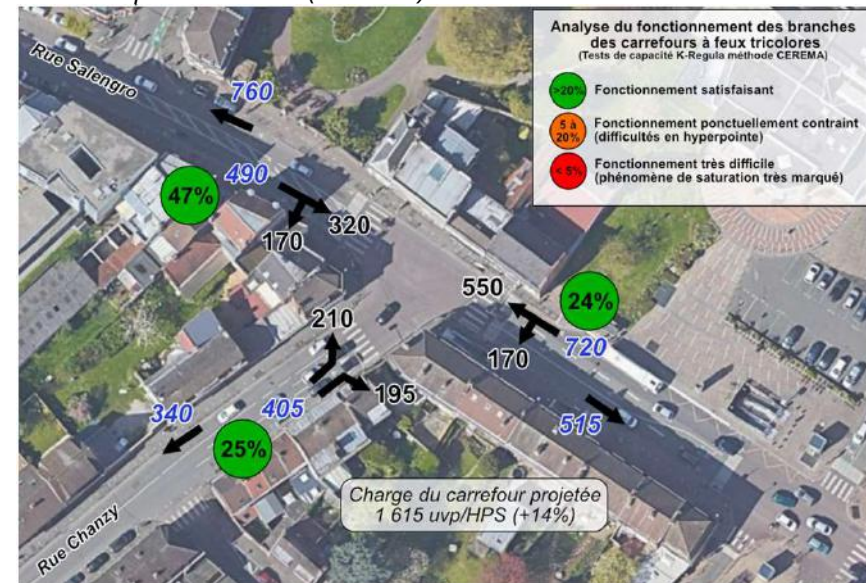
Les réserves de capacité des différentes branches du carrefour à feux tricolores baissent légèrement mais restent tout à fait satisfaisantes.

Par conséquent, aux pointes du matin et du soir, le projet ne vient pas perturber la circulation locale à l'Est du projet.

Heure de pointe du matin (8h-9h)



Heure de pointe du soir (17h-18h)



SITUATION PROJETÉE

Evaluation des capacités du carrefour Lezennes # Victor Hugo

Les cartes ci-dessous détaillent les niveaux de fonctionnement actuels et projetés du carrefour aux heures de pointe.

En situation actuelle, le fonctionnement du carrefour entre le Boulevard de Lezennes et la rue Victor Hugo est satisfaisant, en pointes du matin et du soir. Les mouvements les plus contraints apparaissent en pointe du soir, sur la rue Victor Hugo et le boulevard de Lezennes.

Les flux supplémentaires liés au développement du projet induisent une surcharge au niveau du carrefour sans que cela vienne nuire à son fonctionnement actuel. En effet, l'ensemble de ses branches conservent des réserves de capacité égales ou supérieures à 20%.

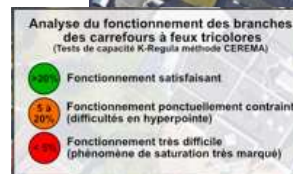
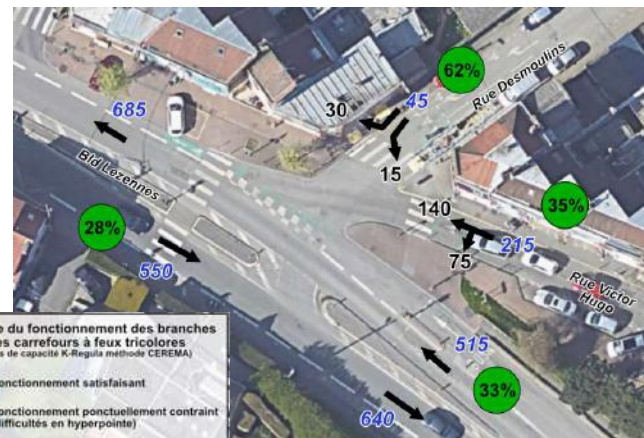
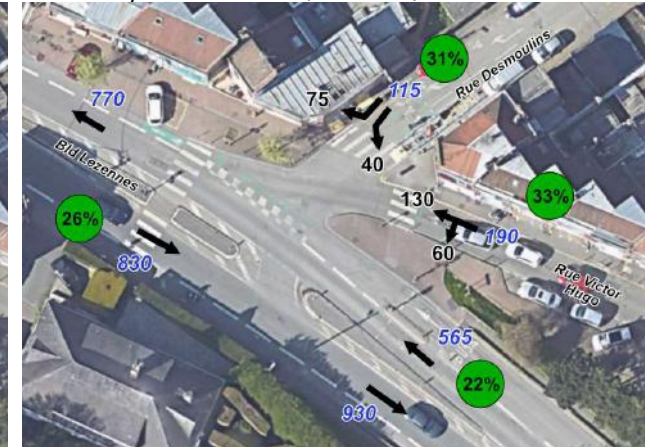
Situation actuelle

Situation projetée

Heure de pointe du matin (8h-9h)



Heure de pointe du soir (17h-18h)

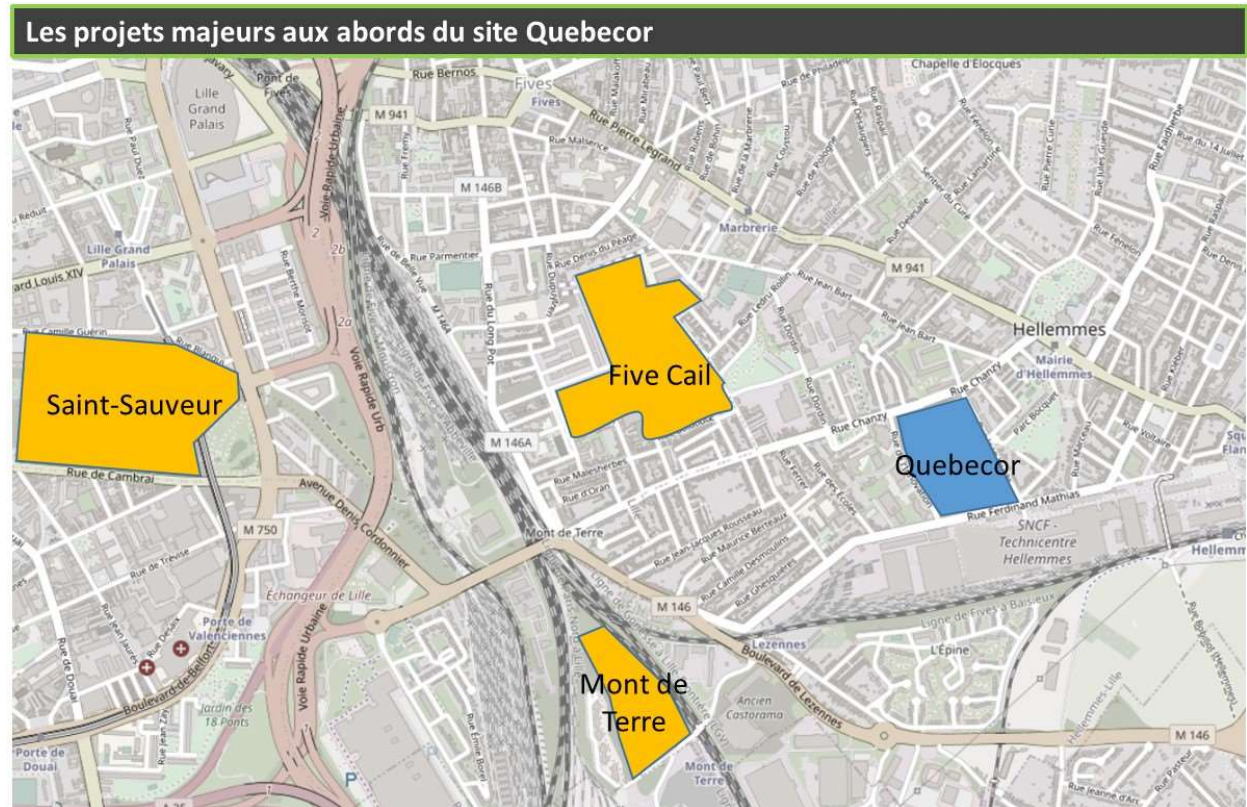


LES AUTRES PROJETS DU SECTEURS

Aux abords du site Quebecor, trois projets d'aménagement urbains structurant sont présents:

- Le projet urbain du Mont de Terre dont la programmation est de 400 logements;
- Le projet urbain de Five Cail qui, avec ses deux phases, développe 1000 logements (site des Métallurgistes compris) et 20 000m² de tertiaires et d'équipement, dont une école et une piscine.
- Le projet de Saint-Sauveur qui devrait développer quelque 2400 logements, 35 000m² de bureaux, 20 000m² de commerces et des locaux d'activités et plusieurs équipements publics dont un nouveau parc de 3,4 ha.

Dans le cadre de cette étude, il fut décidé de ne retenir que les deux premiers projets, car celui de Saint-Sauveur est plus éloigné, et sa programmation et mise en œuvre ne sont pas encore validé définitivement.



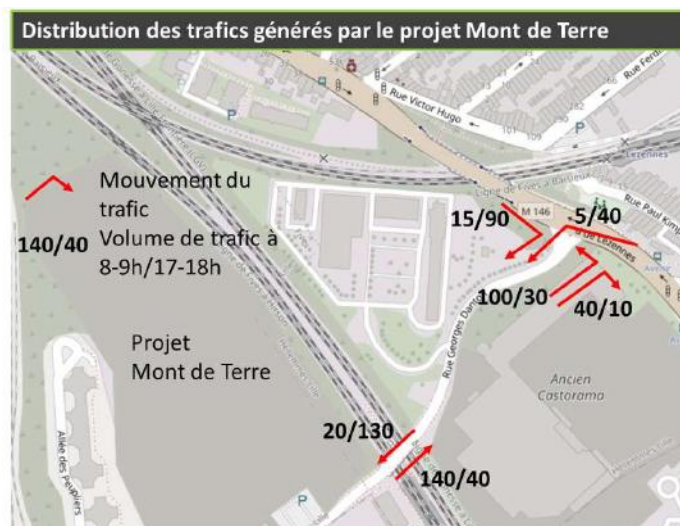
LES AUTRES PROJETS DU SECTEURS

Le projet du site du Mont de Terre

Suivant l'étude de trafic du 14/12/21 du bureau Diagobats, ce projet de 400 logements devrait générer, pour les trois phases cumulées **160 véhicules particuliers (2 sens confondus) en heure de pointe du matin et 175 véhicules en heure de pointe du soir.**

La **répartition envisagée** des flux sera de **65% depuis/vers le pont de Tournai**, 30% depuis/vers Villeneuve-d'Ascq par le boulevard de Lezennes et 5% en lien avec Hellemmes par le réseau communal.

En tenant compte du constat fait dans le diagnostic, qui relate que la pointe de trafic la plus problématique est la pointe du soir pour le sens vers le pont de Tournai, il apparaît que ce projet, avec ses 30 véhicules supplémentaires en HPS, ne changera pas les conditions d'insertion pour les véhicules générés par le projet Quebecor utilisant la rue Victor HugoS.



Plan masse du projet du Mont de Terre



Source : Diagobats 14/12/2021

LES AUTRES PROJETS DU SECTEURS

Le projet Five Cail

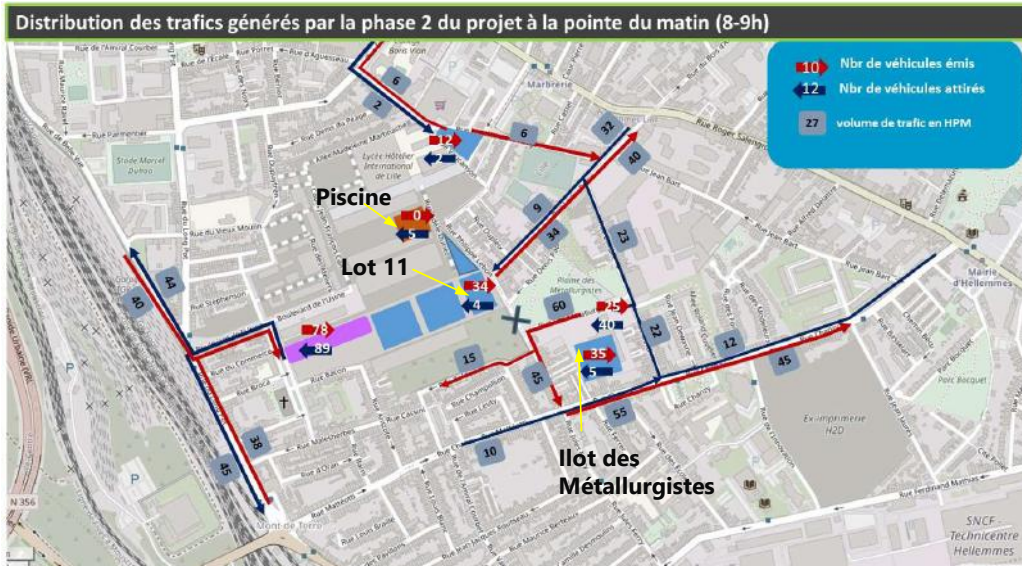
Le projet urbain Five Cail se développe à proximité directe de celui de Quebecor.

Néanmoins par la configuration du réseau viaire existant les impacts seront limités pour ce dernier.

En réalité, il faut considérer deux éléments différents, la génération induite par la phase 2 du projet (celle de la phase 1 est déjà comprise dans les comptages) d'une part et la coupure de la rue Pierre Baumann.

La phase 2 du projet générera 330 véhicules en heure de pointe du matin et 220 à celle du soir. Plus de 50% de ces flux emprunteront l'entrée ouest, via le boulevard de l'Usine. Les autres se répartiront entre le projet sur l'îlot des Métallurgistes, la Piscine ou le bâtiment du lot 11 dont le parking sera accessible par l'Est.

Evaluation de la génération des déplacements en voiture				
	Heure de pointe du matin		Heure de pointe du soir	
	Emis	Attirés	Emis	Attirés
Pour les logements				
434 log	115	15	20	85
113 log	35	5	5	25
Total logement	150	20	25	110
Pour le tertiaire et les équipements				
10 750 m ² tertiaire/activité	10	80	60	10
Ecole	25	40	40	25
Piscine	0	5	25	25
Total Tertiaire et équip.	35	125	125	60
Total global phase 2	185	145	150	170
Rappel phase 1	165	150	105	105
Total Phases 1 et 2	350	295	255	275



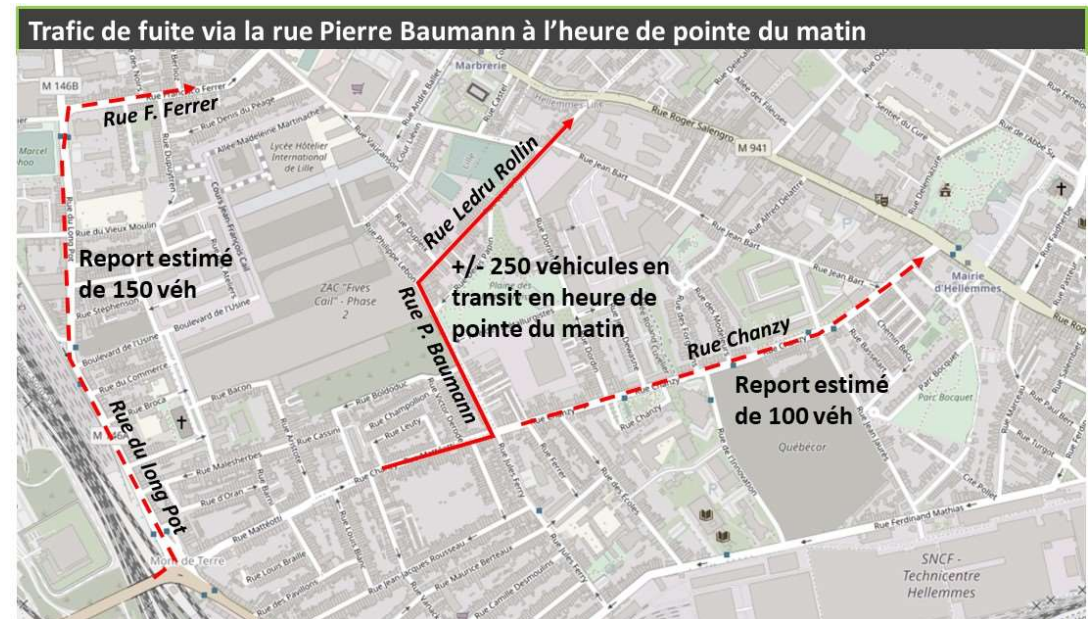
LES AUTRES PROJETS DU SECTEURS

Le projet Five Cail

Les deux cartes de distribution des trafics montrent que le trafic transitant devant le projet Quebecor sera très faible, 57 en pointe du matin et 45 en pointe du soir.

Par ailleurs, la suppression de la continuité de la rue Pierre Baumann provoquera un report des 250 véhicules qui utilisent l'axe Baumann – Ledru Rolin pour éviter la rue Chanzy et le carrefour de la rue Salengro, à l'heure de pointe du matin (200 à l'HPS).

Au regard des temps de parcours et des contraintes de trafic, cette suppression aura pour conséquence, à l'heure de pointe du matin, de détourner environ 150 véhicules (120 en HPS) via les rues du Long Pot et Ferrer et 100 véhicules (80 en HPS) via la rue Chanzy.



SITUATION PROJETÉE

Evaluation des capacités du carrefour Salengro # Chanzy

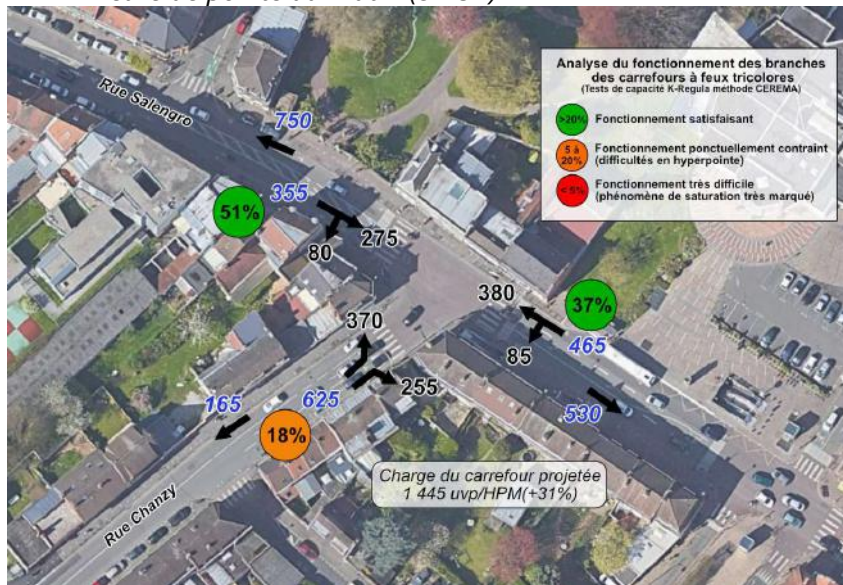
Les cartes ci-dessous détaillent la répartition des trafics et les niveaux de fonctionnement projetés du carrefour Salengro # Chanzy aux heures de pointe, en tenant compte du projet Five Cail.

Les flux supplémentaires induits par le projet et répartis sur les voiries n'entraînent pas une surcharge de trafic importante des axes. En situation projetée, le carrefour reçoit respectivement 1 450 et 1 750 uvp/heure en pointe du matin et du soir soit une augmentation de 31% et de 22%.

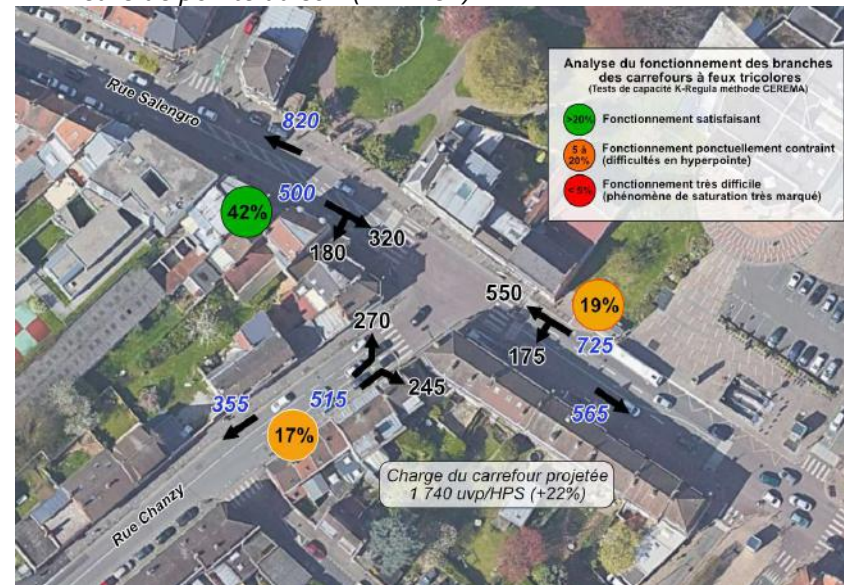
Les réserves de capacité des différentes branches du carrefour à feux baissent légèrement mais restent tout à fait satisfaisantes.

Par conséquent, aux pointes du matin et du soir, même en tenant compte du projet urbain Five Cail, le projet Quebecor ne vient pas perturber la circulation locale à l'Est du projet.

Heure de pointe du matin (8h-9h)



Heure de pointe du soir (17h-18h)

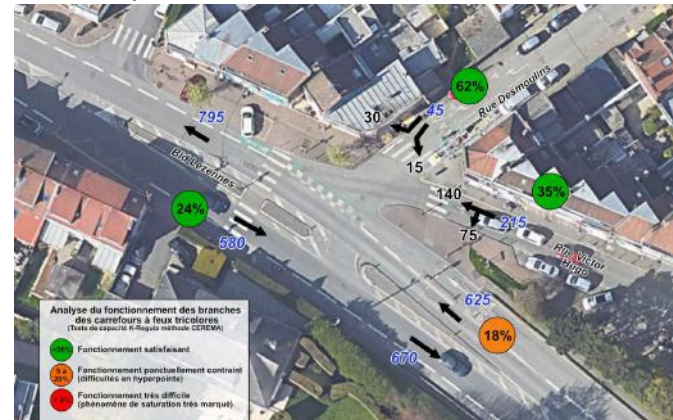


SITUATION PROJETÉE

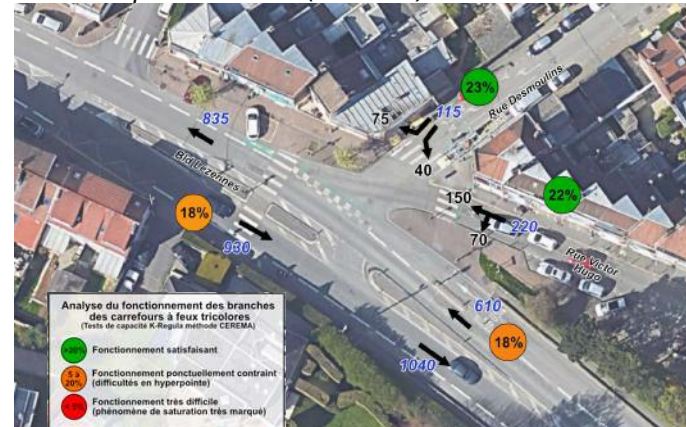
Evaluation des capacités du carrefour Lezennes # Victor Hugo

Pour le carrefour Lezennes#Victor Hugo, l'ajout des impacts des projets urbains de Five Cail et Mont de Terre vient diminuer les réserve de capacité juste sous les 20%, soit une situation acceptable pour une heure de pointe.

Heure de pointe du matin (8h-9h)



Heure de pointe du soir (17h-18h)



CONCLUSIONS

En conclusion, le développement du projet sur le site Quebecor vient renforcer légèrement les volumétrie de véhicules particulier sur le secteur. Néanmoins, l'offre en transport collectif ,avec la présence d'une station de métro, vient modérer très fortement cette augmentation.

Par ailleurs, **l'augmentation du trafic est absorbable** par les différents carrefours qui donnent accès au réseau structurant de la Métropole lilloise, et ce en tenant compte des deux projets urbains à proximité, à savoir le projet Five Cail et le projet mont de Terre.

La congestion induite par le franchissement du pont de Tournai, en pointe du soir, peut être facilement contourner par l'utilisation du pont de Five.

En terme d'aménagement, il nous semble nécessaire de pouvoir inscrire une action sur la rue F. Matthias afin de minimiser l'impact du mur qui vient configurer à la voirie une ambiance « d'impasse ».