

# Etude de trafic dans le cadre du projet de la Briqueterie à Lambersart

Mai 2025

Réunion publique

Version 4

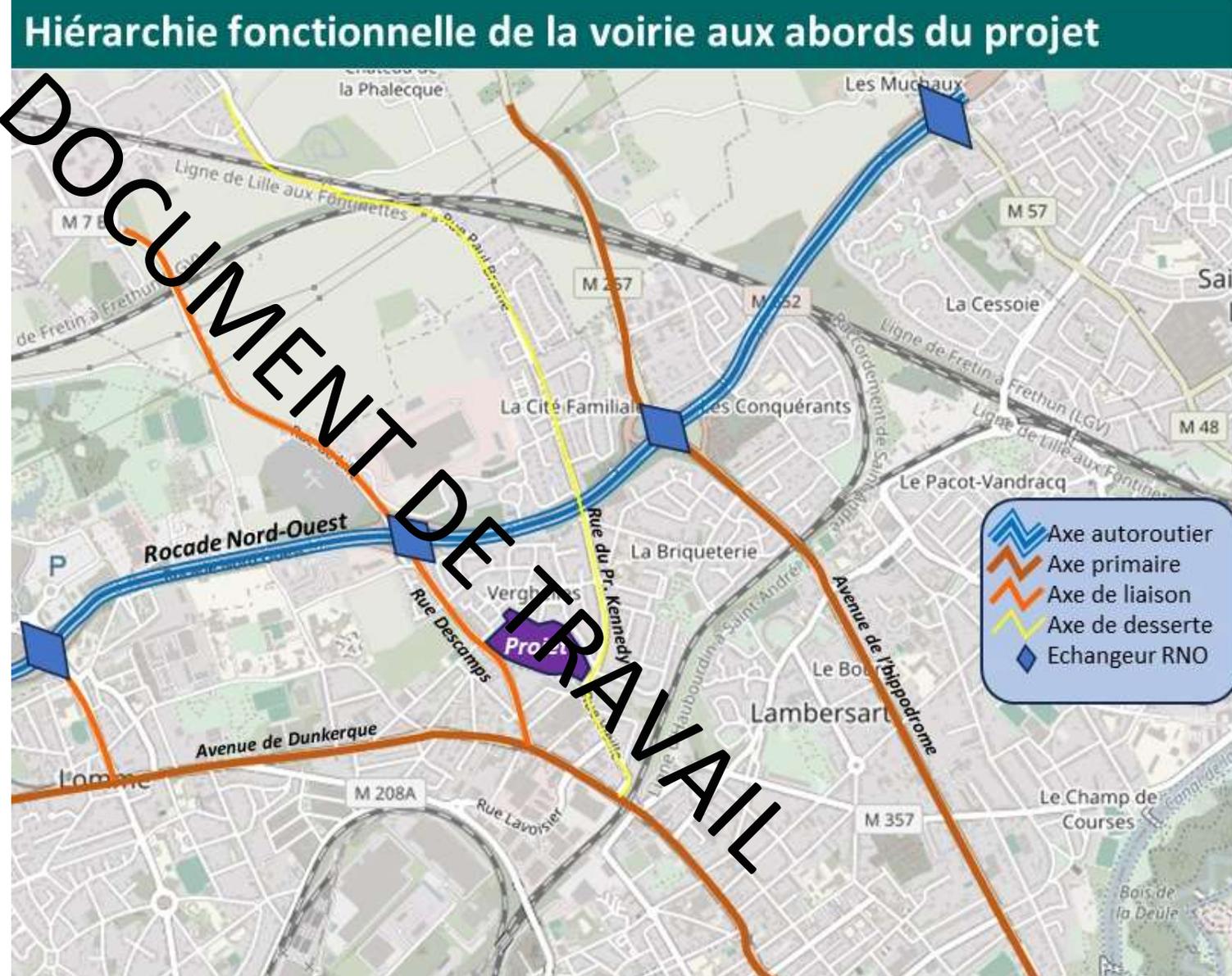
DOCUMENT DE TRAVAIL

# DOCUMENT DE TRAVAIL

## Phase 1: Evaluation de la situation actuelle

# L'accessibilité et la hiérarchie de la voirie

- ➔ Projet au cœur d'une hiérarchie viaire bien structurée.
- ➔ 3 accès à la Rocade Nord-Ouest (RNO)
- ➔ L'avenue du Président Kennedy n'est pas en liaison avec la RNO.
- ➔ Structuration viaire qui induit un trafic de transit entre la RNO et la rue Descamps, mais aussi entre Lompret et Lille via l'avenue du Pr. Kennedy.



# La distribution des trafics quotidiens

- ➔ Profil d'un mouvement pendulaire, tant sur la rue Descamps et l'avenue du Pr. Kennedy....

... à savoir un trafic plus prononcé en pointe du matin pour le sens vers Lille, et l'inversement en pointe du soir.

- ➔ Cette différence est plus marquée pour l'avenue du Président Kennedy.

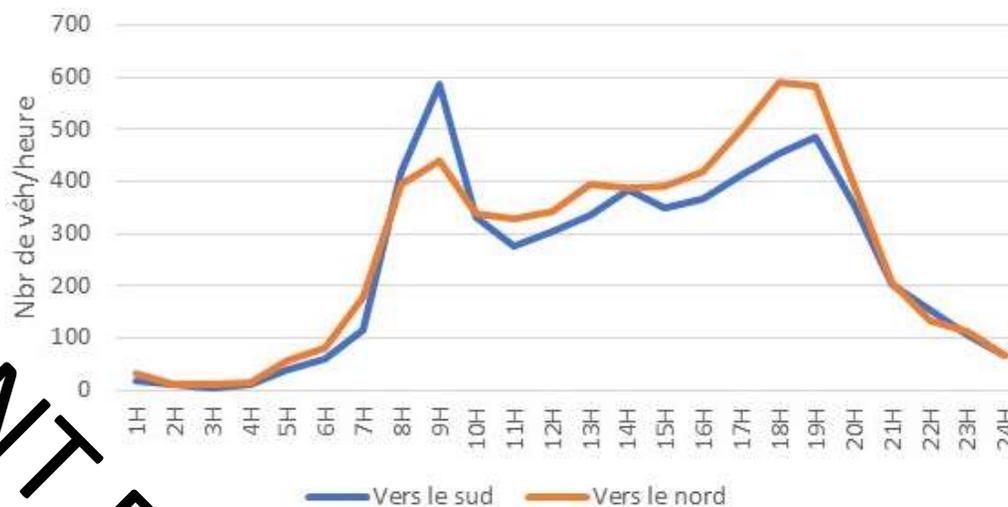
- ➔ Il n'existe quasiment pas de pointe du midi sur les deux courbes.

- ➔ Pointe approchant les 600 véh/hr pour la rue Descamps et de 180 véhicules pour Kennedy, soit 3 véh/min

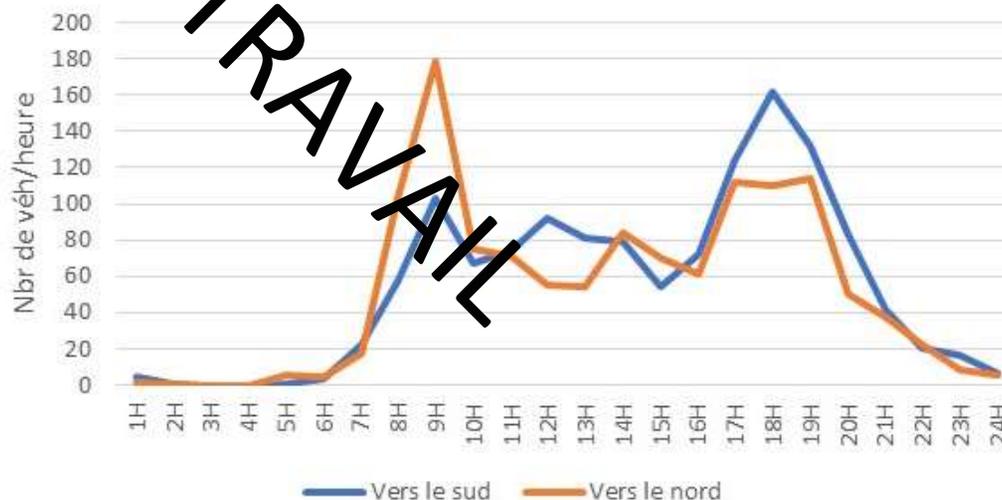
- ➔ Le trafic en journée, en dehors des heures de pointe, sur l'avenue du Président Kennedy est très faible, moins de 100 véhicules/heure, soit moins de 2 véhicules par minutes

Trafic par sens	Exemple	Type de trafic
1000 véh/heure	Av O Lambret Av de Dunkerque	Très Conséquent
500 véh/heure	Bld Vauban	Moyen
200 véh/heure	Viaduc Le Corbusier Av Pr Kennedy	Peu important
<100 véh/heure	Voirie locale	Faible

Distribution horaire du trafic sur la rue Descamps  
Jeudi 22 mai 2023



Distribution horaire du trafic sur l'av. du Pr. Kennedy  
Jeudi 22 mai 2023



# La distribution des trafics de l'heure de pointe du matin

- En pointe du matin, mouvement général du Nord vers le sud, avec près de 800 véh/hr/sens sur la rue Descamps, en sortie de giratoire, mais plus que 360 au niveau du carrefour de l'avenue de Dunkerque ➔ un mouvement d'évitement de ce carrefour via la rue Jolivet et la rue Vielle.
- Sur les autres axes, la volumétrie de trafic est faible avec moins de 350 véhicules/hr/sens.
- Bonne condition de trafic pour une heure de pointe, avec une petite congestion sur le carrefour de l'avenue de Dunkerque.

## Distribution des trafics quotidiens en mai 2023



## Condition de circulation aux abords du projet



Cartes établies à partir de comptages directionnels aux carrefours et en section pendant 1 semaine réalisés au printemps 2023

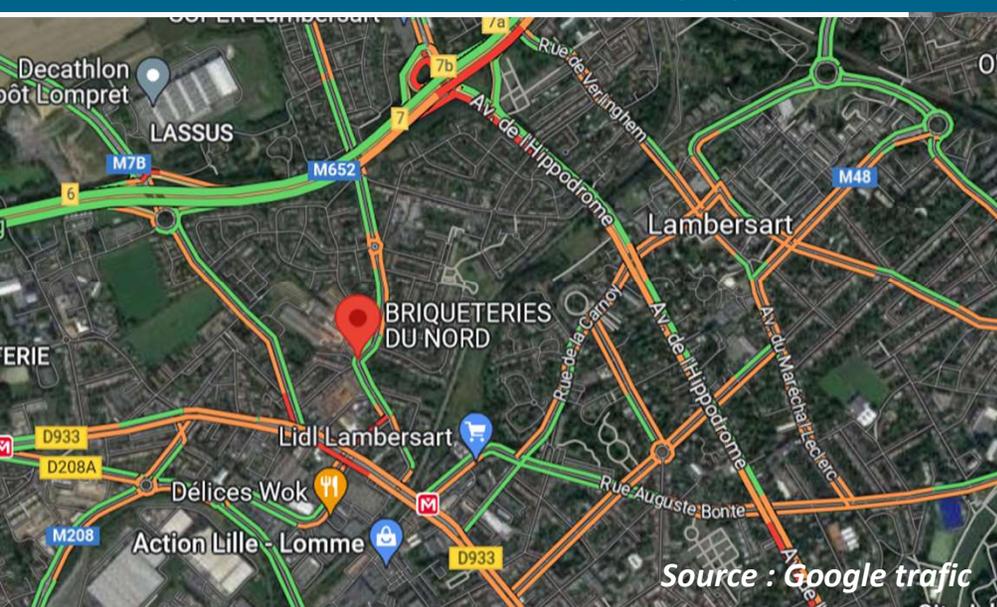
# La distribution des trafics de l'heure de pointe du soir

- De manière générale, la pointe du soir est moins chargée que celle du matin. La rue Descamps absorbe entre 550 et 700 véh/hr pour le sens se dirigeant vers le PNO.
- Les autres axes absorbent des trafics faibles, de moins de 250 véh/hr/sens.
- Il est à noter que le carrefour de l'avenue de Dunkerque connaît toujours des temps d'attente, mais moins important qu'en heure de pointe du matin, ce qui évite les mouvements de contournement via la rue Vieille.

## Distribution des trafics quotidiens en mai 2023



## Condition de circulation aux abords du projet



# L'offre en transport collectif

- Station de métro de la ligne 2 à 350m de du projet ➔ desserte structurante en transport collectif.
- Ligne de bus CO3, ligne circulaire, qui traverse le secteur nord via l'avenue de Viersen, fréquence de 20 min aux HP...avec correspondance à la station de métro Maison des Enfants.

- Un itinéraire aménagé spécifiquement pour les circulations cyclables sur l'avenue de Dunkerque.
- Une station V'Lille située à côté de la station M2 « Pont supérieur ».



## Légende

### AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

- Bicyclette
- Voie verte ou voie verte ou couloir bus + vélo
- Bande cyclable ou chaudiou\*
- Chemin cyclable
- Itinéraire conseillé
- Rue à circulation apaisée
- Projet cyclable

### ITINÉRAIRES CYCLABLES

- Itinéraire européen
- Itinéraire régional
- Tracé officiel du Paris - Roubaix
- Réseau Points-Nœuds

### SERVICES VÉLO

- Agence Ilévia
- Abri vélo sécurisé

### SE DÉPLACER SANS SA VOITURE

- Gare, arrêt de train
- Station de métro
- Station de tramway

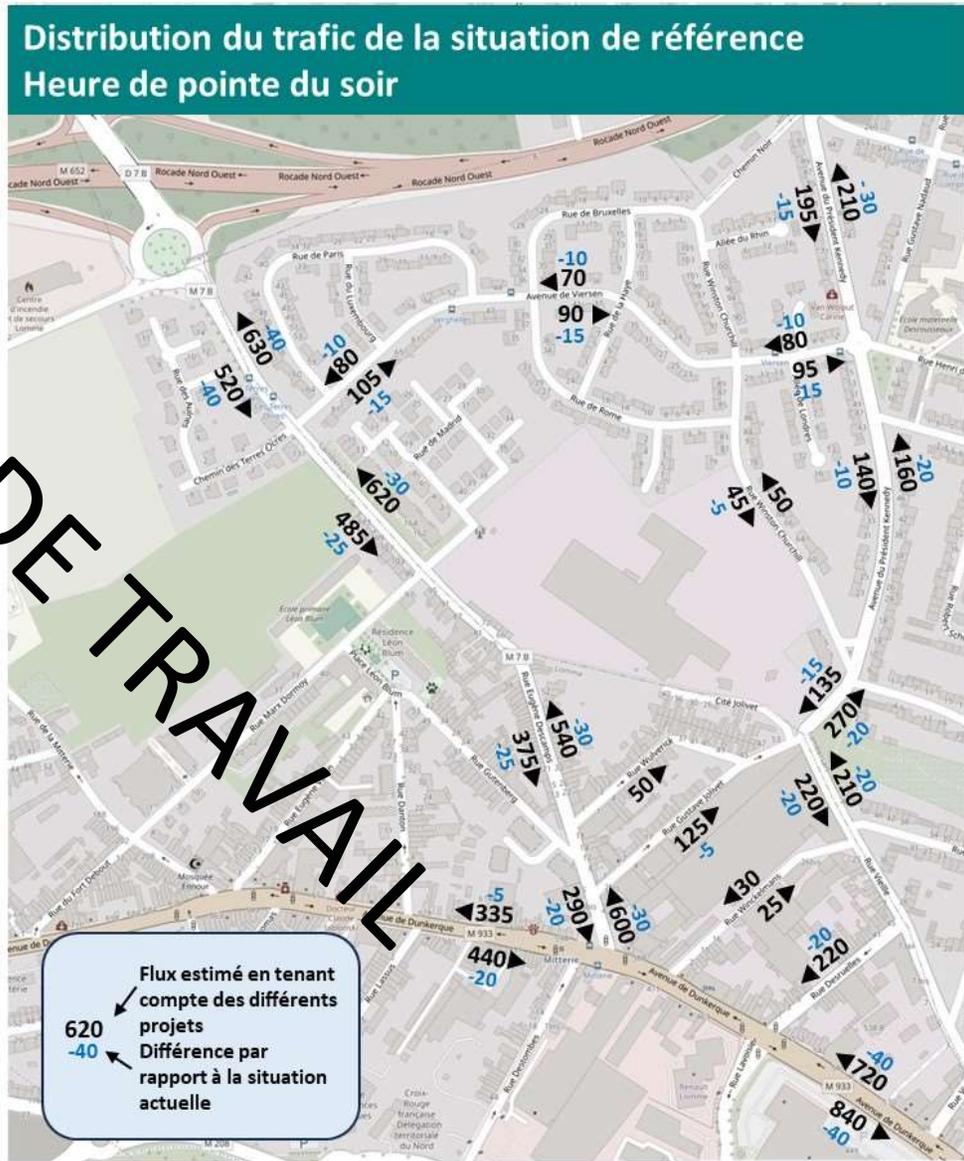
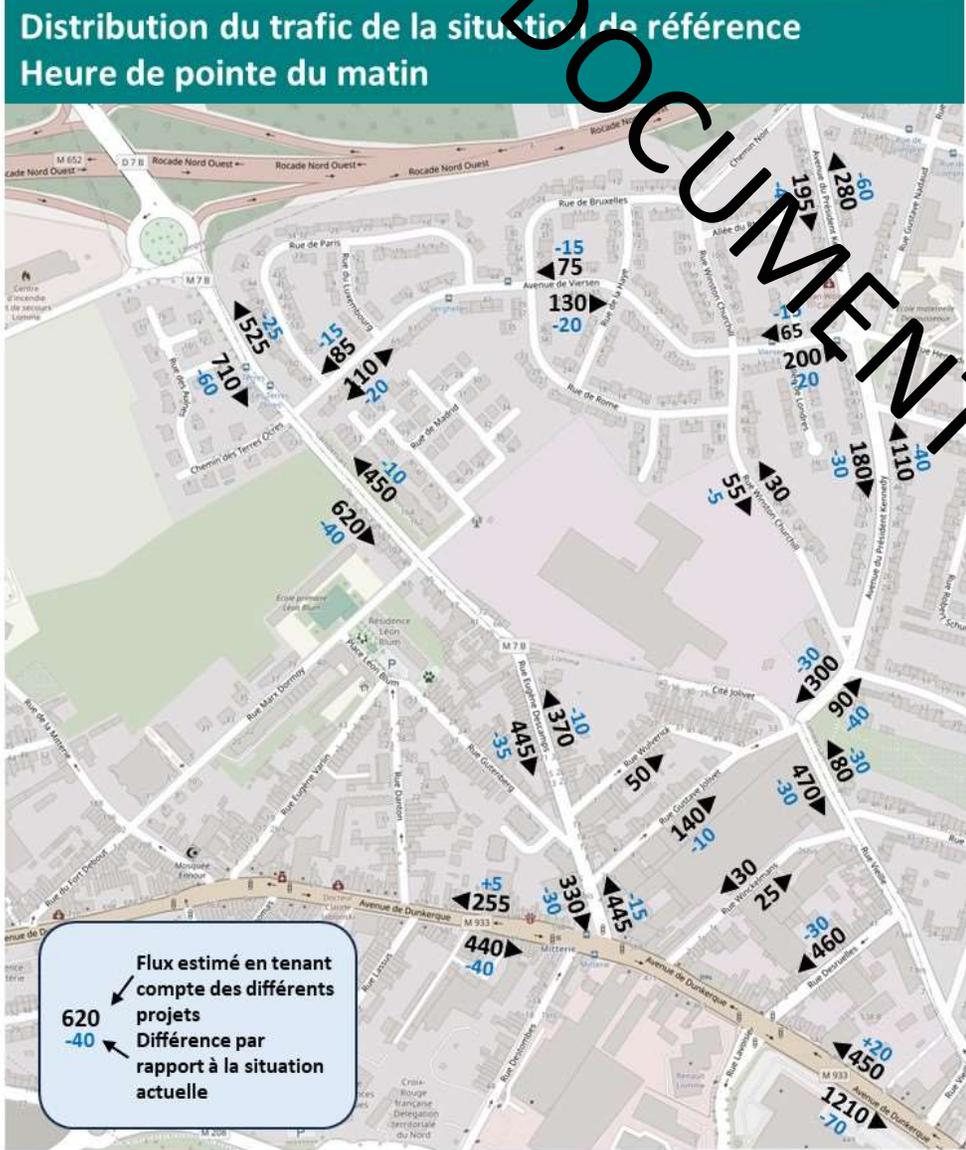


# DOCUMENT DE TRAVAIL

## Phase 2: Détermination de la situation de référence

# La distribution du trafic en situation de référence aux abords du projet

- Prise en compte des projets aux abords du projet, à savoir la création de la rue de la Phalecque, les projets urbains Terra Verde et Bonte...la création de la rue de la Phalecque permettra de diminuer le trafic sur le secteur



**DOCUMENT DE TRAVAIL**

**Phase 3 : Evaluation de la  
demande de trafic généré  
par le projet**

# La programmation du projet

- ➔ Le projet = 45 000m<sup>2</sup> de surface de plancher (SDP)
- ➔ 575 logements, du commerce et des services, une résidence étudiant de 201 chambres
- ➔ Une offre de stationnement de 575 places dont un parking silo de 350 places.
- ➔ Les déplacements émis par le projet en pointe du matin varient de 300 véh/hr (part modale 40%)
- ➔ Pour rappel, la part modale conducteur actuelle de ce secteur de Lambersart est de 46%...l'objectif du Plan de Mobilité de la MEL (44% actuellement) est de la ramener aux alentours de 30 %

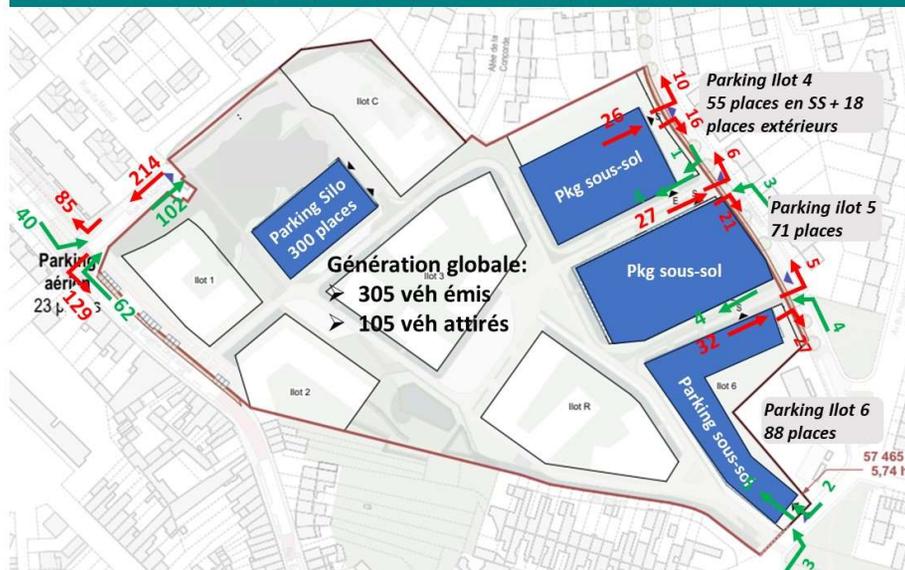


DOCUMENT DE TRAVAIL

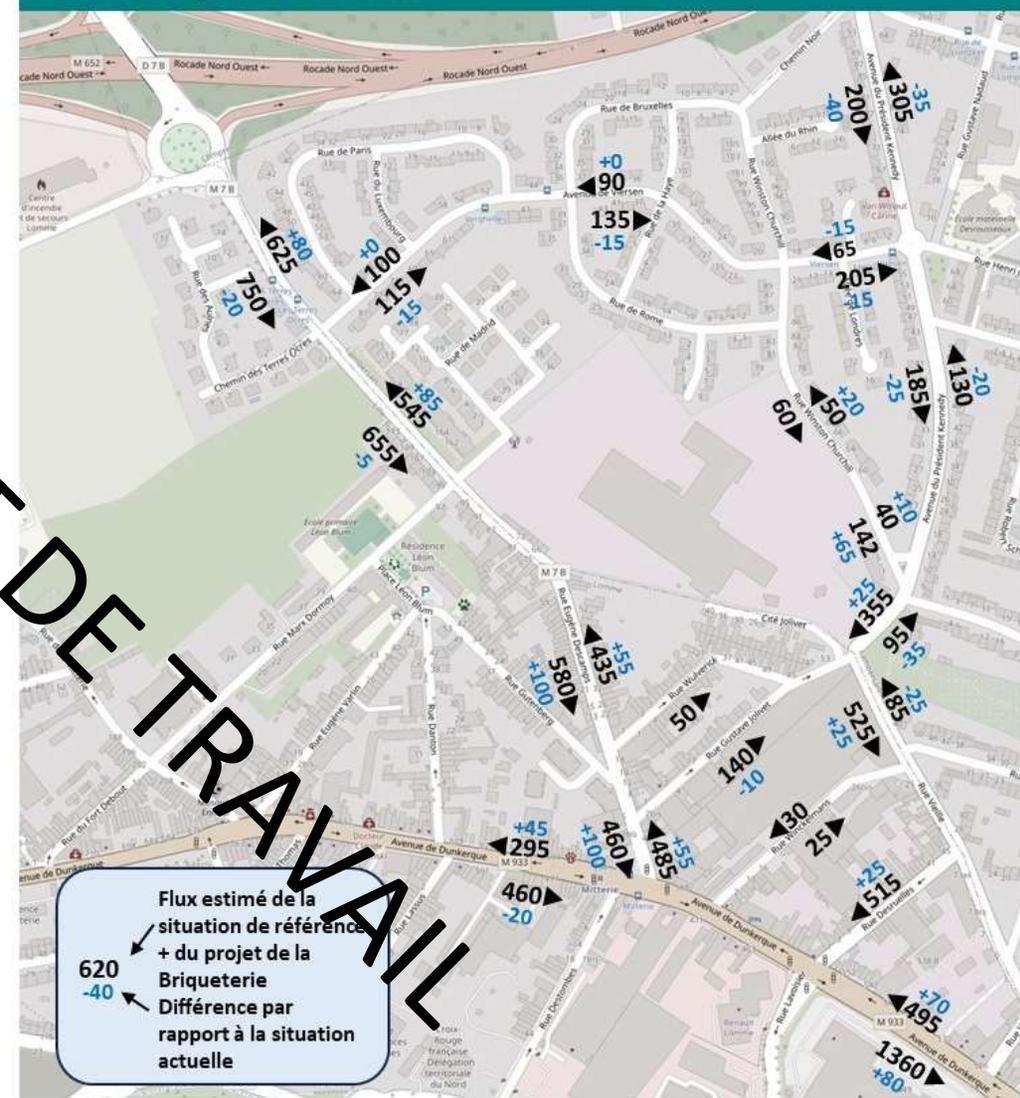
# Les impacts à la pointe du matin

- Grâce aux différents accès du site, le trafic supplémentaire se répartie sur plusieurs accès
- Les flux les + importants empruntent la rue Descamps, avec une ↗ de +/- 100 véh/hr au niveau de l'av. de Dunkerque
- Cet afflux est absorbable par le carrefour puisque la réserve de capacité reste de 20%
- Au niveau du giratoire, maintien d'une grande réserve de capacité : 47%
- Carrefour de la rue de Madrid, ↗ de trafic ( 215 véh/hr avec le projet)...mais pas de problématique : Tps moyen d'insertion de 18 sec (pour implanter un feu tps moyen de 60 sec

Distribution du trafic généré par le projet à l'heure de pointe du matin



Distribution du trafic avec le projet de la Briqueterie  
Heure de pointe du matin



➤ Quelques notions

➤ Une réserve de capacité est la part de trafic que le carrefour peut encore absorber sans

## Quelques notions des indicateurs utilisés

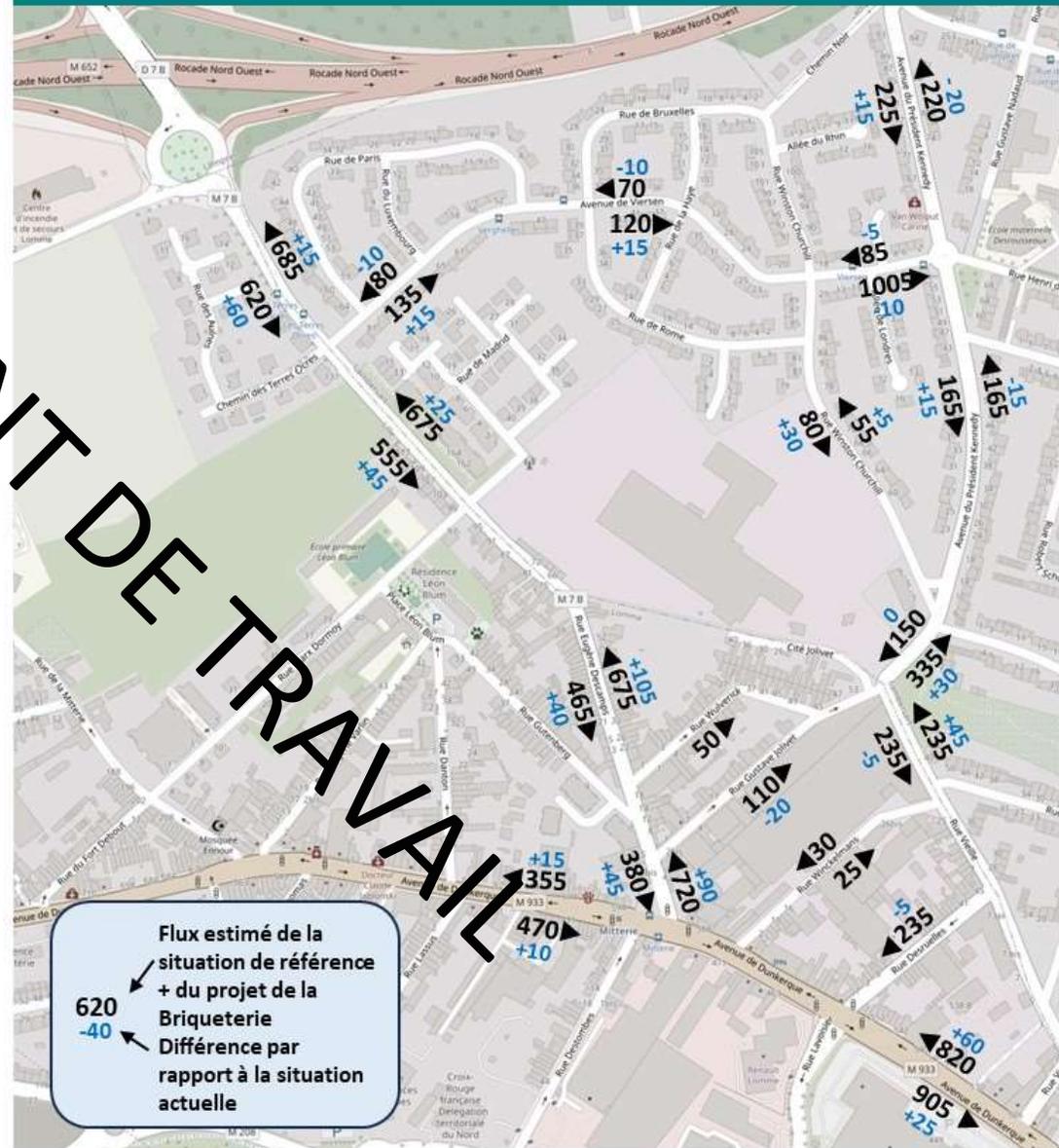
- ➔ La capacité d'une voirie est de 1600 à 1800 véh/sens/hr...soit 2 véh/sec
- ➔ En milieu urbain, la capacité est déterminée par la gestion des carrefours...et le fonctionnement des feux (temps de vert, nombre de cycles, nombre de voie,...)
- ➔ Une réserve de capacité est la part de trafic que le carrefour peut encore absorber sans dysfonctionnement important
- ➔ Pour un giratoire : seuil acceptable est 20%
- ➔ Pour un carrefour à feux : seuil minimum acceptable c'est 5 à 10%
- ➔ Le temps moyen d'insertion, c'est le temps moyen qu'un automobiliste attendra au carrefour...en dessous de 30 sec, pas d'aménagement particulier au seuil de la minute, nécessité de mettre un feu

DOCUMENT DE TRAVAIL

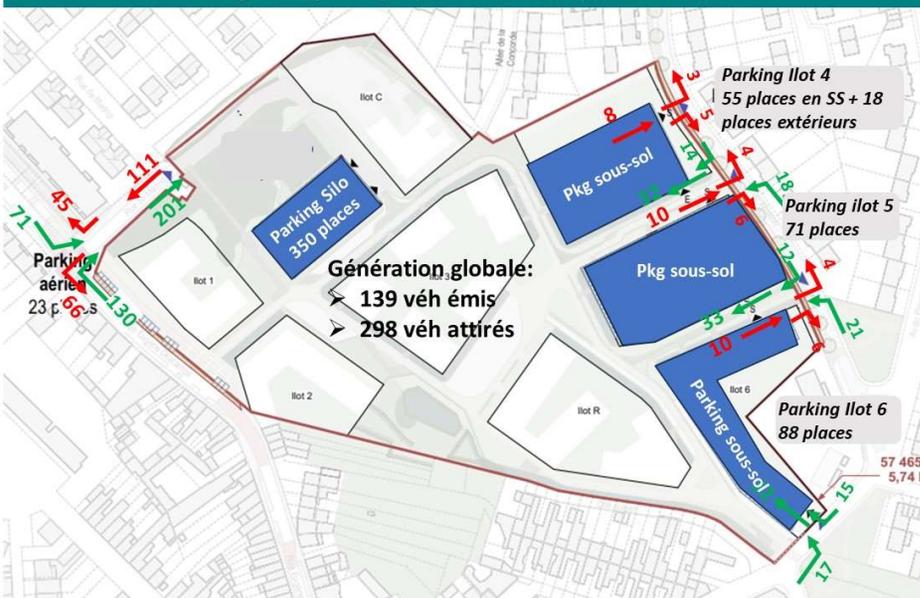
# Les impacts à la pointe du soir

- ➔ Pointe du soir moins chargée que celle du matin
- ➔ Sur la rue Descamps, ↗ 96 véh/hr pour le mouvement provenant de l'avenue de Dunkerque.
- ➔ Au niveau du carrefour de l'avenue de Dunkerque, le mouvement vers Lille est moins important que celui du matin...capacité restante 28%
- ➔ Sur le giratoire, la réserve de capacité = 34%
- ➔ Rue de Madrid, pas de problématique particulière, temps moyen d'insertion = 17 sec.

## Distribution du trafic avec le projet de la Briqueterie Heure de pointe du soir



## Distribution du trafic généré par le projet à l'heure de pointe du soir



## Conclusions

- ➔ Le projet de la Briqueterie générera de l'ordre de 400 à 420 véhicules pour les deux sens de circulation, dont 300 véhicules en sortie de site le matin et un volume équivalent en entrant à la pointe du soir.
- ➔ Cette nouvelle génération de trafic viendra bénéficier d'une tendance à la baisse, mais surtout du projet du prolongement de la rue de la Phalecque, qui permettra une connexion directe avec la RNO et évitera à une cinquantaine de véhicules de continuer à emprunter la rue Descamps et la rue du Président Kennedy.
- ➔ Par ailleurs, la création de plusieurs accès au site du projet de la Briqueterie, via la rue Decamps, la rue Président Kennedy et la rue W. Churchill diminue la pression sur chaque entrée/sortie.
- ➔ Par conséquent, la dilution des accès et la mise en service de la rue de la Phalecque viendront diminuer les impacts circulatoires sur les rues voisines. Les différents carrefours avoisinant le projet garderont de la sorte des réserves de capacité suffisantes pour éviter une aggravation des dysfonctionnements circulatoires.
- ➔ L'intensification des infrastructures cyclables + la mise en œuvre du Plan de Mobilité viendront apporter des solutions alternatives à la voiture, et diminuer l'usage de celle-ci au sein de la Métropole.
- ➔ Les projets Bonte et Terra Verde ne viendront modifier les trafics aux abords du projet de la Briqueterie que très légèrement, sans que la dynamique circulatoire actuelle ne soit modifiée.

**Par conséquent les flux supplémentaires générés par le projet de la Briqueterie n'induisent qu'une augmentation modérée par rapport aux flux actuels et est complètement absorbable par le réseau viaire et surtout par ses différents carrefours.**

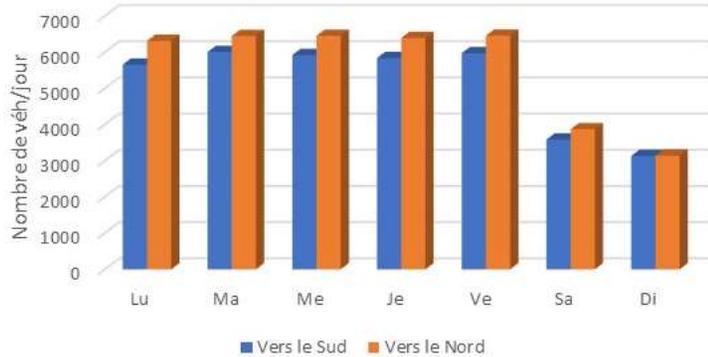
**Annexes**  
DOCUMENT DE TRAVAIL

# La distribution des trafics quotidiens

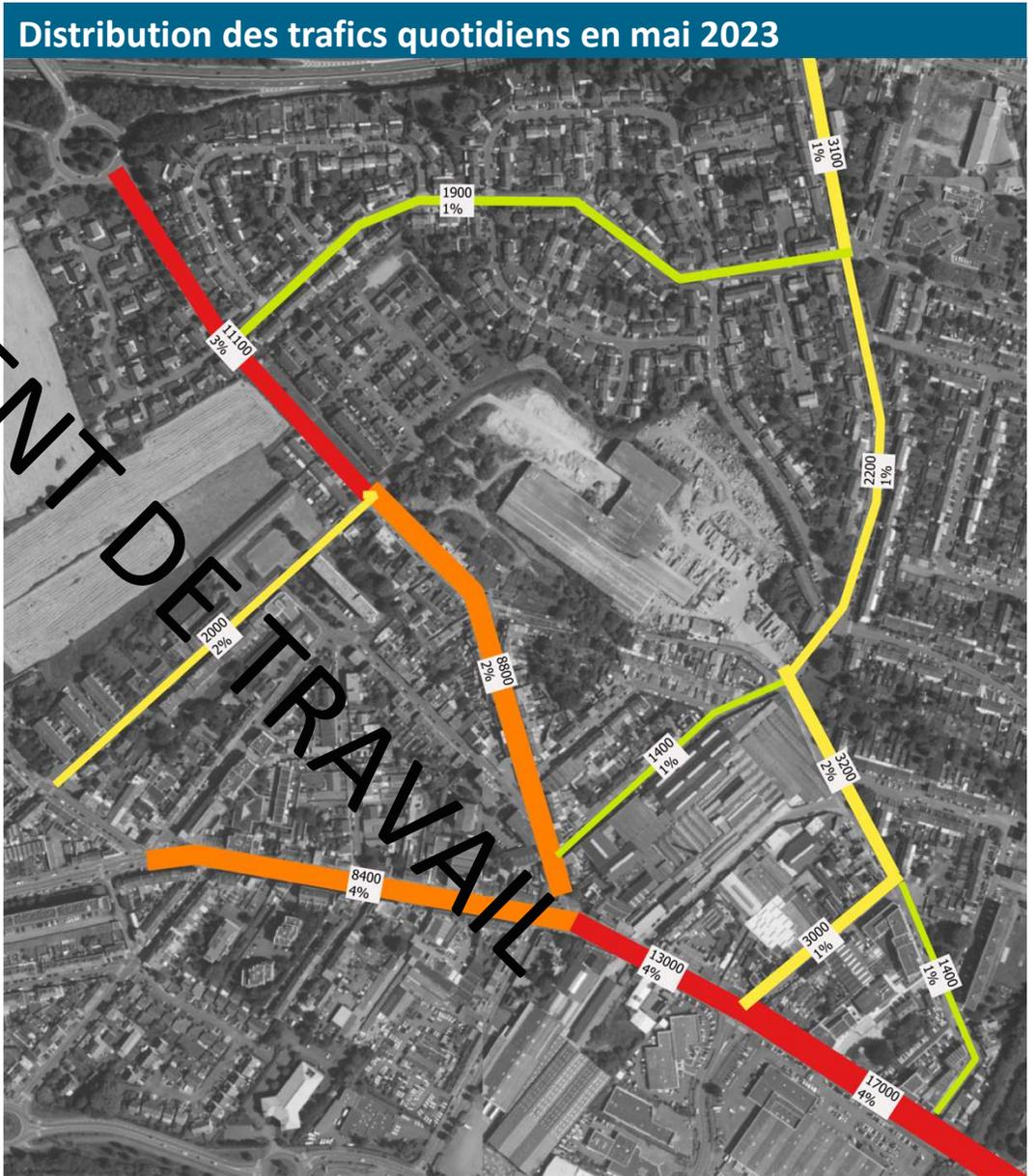
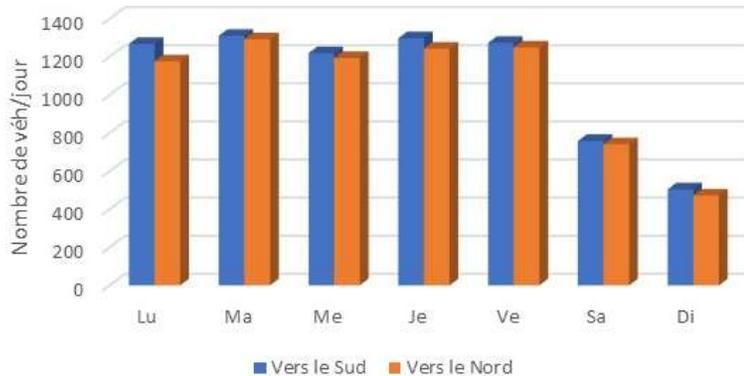
- ➔ L'axe le plus circulé, la rue E. Descamps avec un trafic journalier de 9 000 à 11 000 véhicules
- ➔ Comparaison avec 2 ou 3 voiries
- ➔ Cohérente avec la hiérarchie et sa fonction de connecteur à la RNO
- ➔ Les autres voiries aux abords du projet sont nettement moins circulées, avec moins de 3 500 véh,

DOCUMENT DE TRAVAIL

Volume de trafic quotidien sur la rue E. Descamps  
Mai 2023



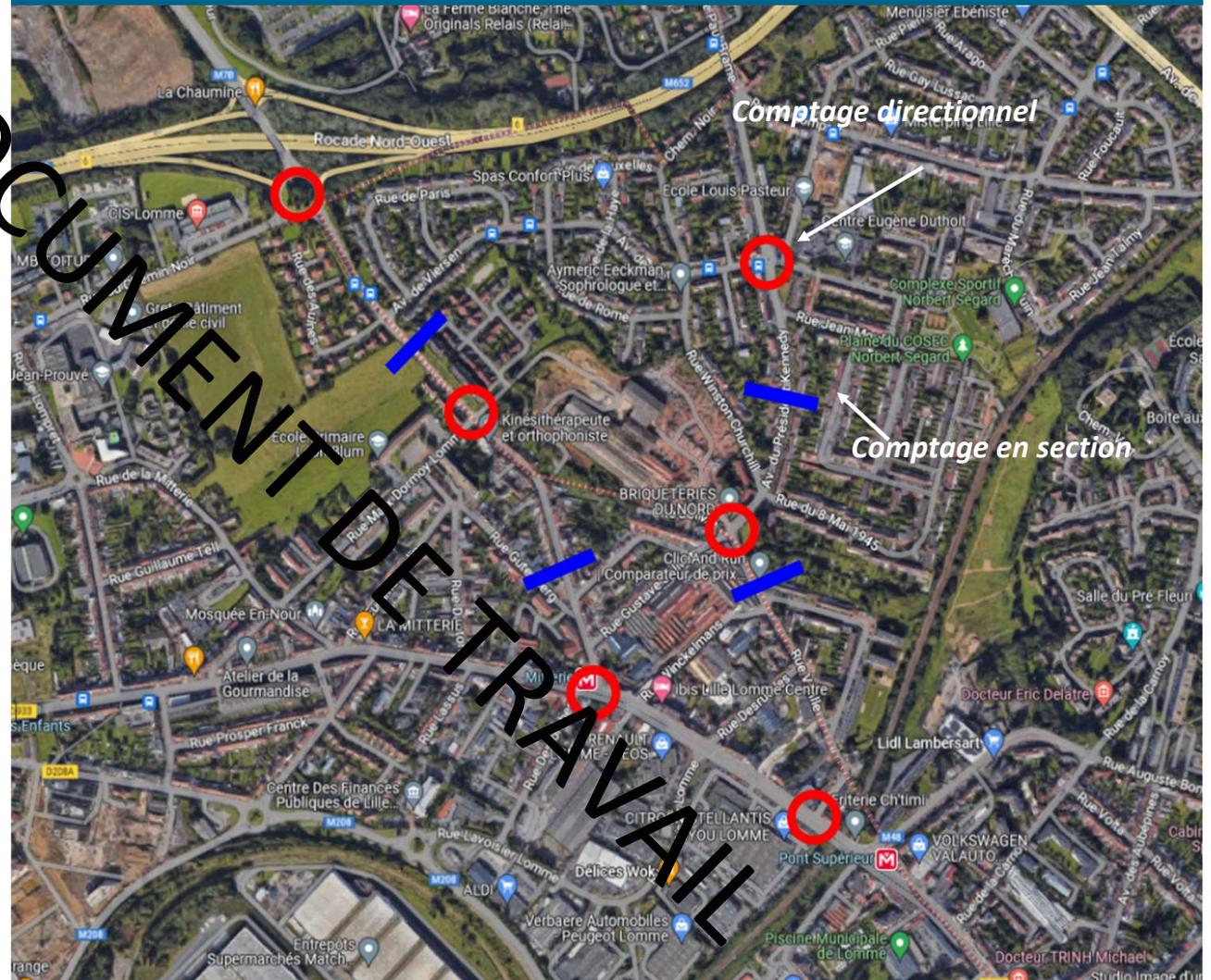
Volume de trafic quotidien sur l'av. du Pr. Kennedy  
Mai 2023



# La distribution des trafics quotidiens

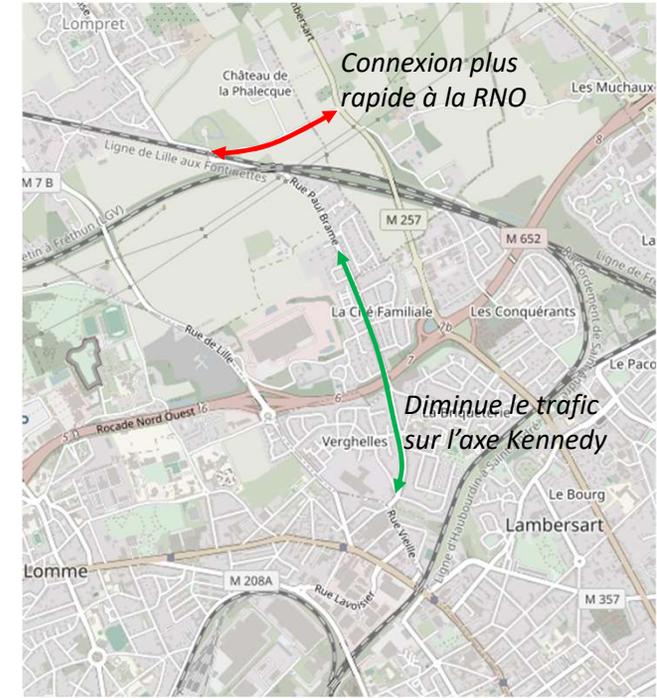
- ➔ Analyse basée sur une campagne de comptages directionnels sur les heures de pointe et de comptages automatique sur une semaine globale au printemps 2023

## Localisation des comptages réalisés

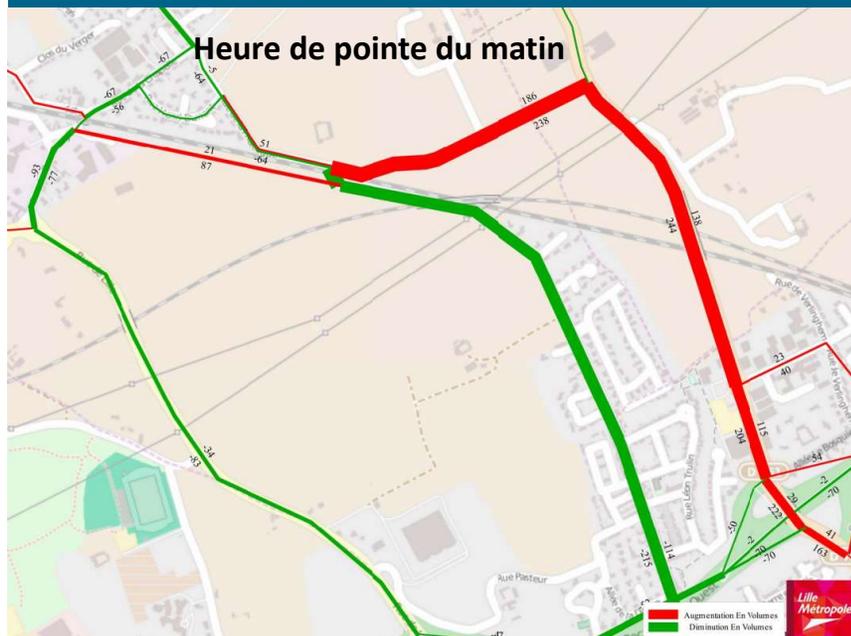


# L'impact du prolongement de la rue de la Phalecque

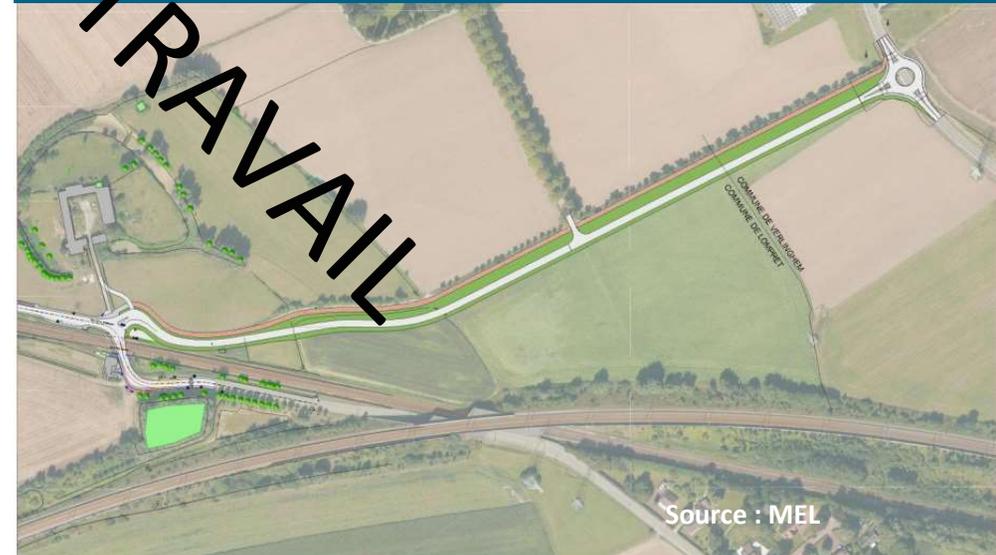
- Réaménagement du Chemin de la Phalecque, entre le centre-bourg de Lompret et l'ex-route 257 (axe Verlinghem-Lambersart) pour absorber du trafic automobile + une voie douce dédiée aux piétons et aux cyclistes.
- Constat des simulations : en pointe du matin et du soir, diminution du trafic sur l'avenue du Président Kennedy, particulièrement celui à destination de la RNO et petite diminution sur Descamps



## Estimation des trafics avec le projet de prolongement de la rue de la Phalecque



## Le projet de prolongement de la rue de la Phalecque



# L'impact du projet Bonte

- ➔ Le projet Bonte vient s'inscrire à l'ouest de la ligne de chemin de fer, soit de l'autre côté, par rapport au projet de la Briqueterie.
- ➔ Il développe 350 logements et 750m<sup>2</sup> de service.
- ➔ En prenant un taux de 50% de part modale conducteur (peu ambitieux mais pour bien appréhender le risque), nous estimons que le projet induirait un flux d'une vingtaine de véhicules sur la rue Descamps, à la pointe du matin.



## Estimation de la distribution des véhicules générés par le projet Bonte, à l'heure de pointe du matin



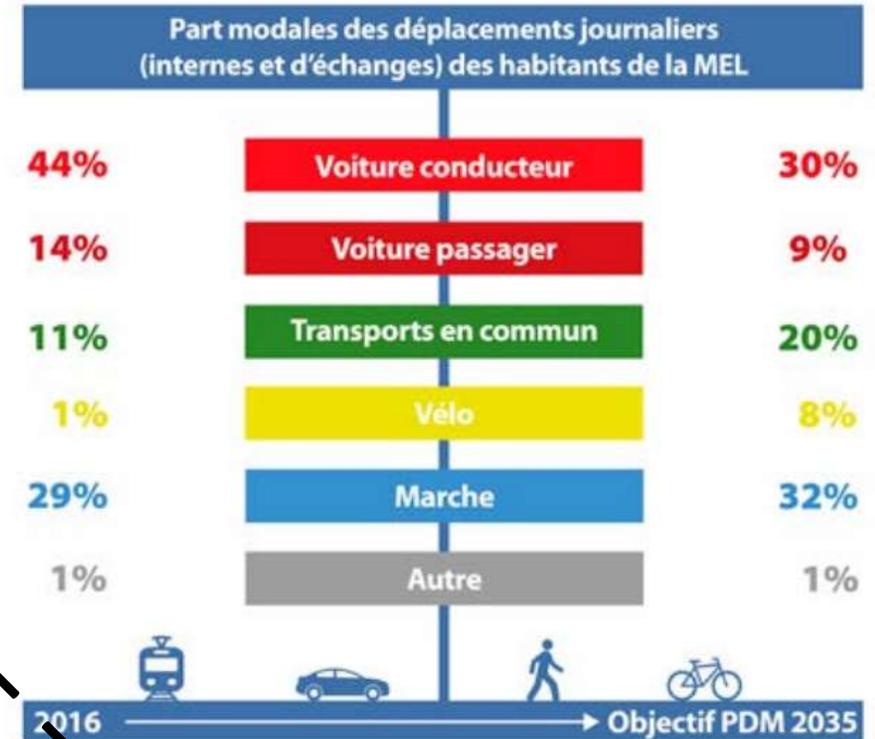
## L'impact du projet Terra Verde

- ➔ Projet Terra Verde situé sur le site de l'ancienne ferme Masschelein, au nord de l'avenue du Président Kennedy.
- ➔ Il développe 75 logements et sera livré en 2025.
- ➔ En prenant un taux de 60% de part modale conducteur (peu ambitieux, mais tenant compte de l'éloignement du métro), nous estimons que le projet induirait un flux d'une vingtaine de véhicules sur l'avenue du Président Kennedy, à la pointe du matin.



## L'impact du nouveau PDM de la MEL

- ➔ La Mel s'est inscrite dans une diminution de l'usage de la voiture. A l'horizon 2035, elle projette une baisse de plus de 30% de l'usage de la voiture, et à l'inverse un doublement de l'usage des TC et une augmentation très importante du vélo.
- ➔ Selon, l'enquête Ménage de 2016, le secteur Sud-Ouest de Lambersart est caractérisé par une part modale voiture conducteur de 46%.
- ➔ L'intensification des TC sur la Métropole, la réalisation de voies cyclable devraient avoir également un impact sur Lambersart.
- ➔ Il n'est donc pas utopique de programmer une baisse de 3 à 4 points pour ce secteur de Lambersart.
- ➔ Cette diminution générale devrait se traduire par 5 à 10% de la circulation automobile en moins. C'est déjà le cas sur les grands axes du centre de l'agglomération.
- ➔ Néanmoins, cette prévision de diminution n'a pas été retenue dans cette étude afin de prendre une situation pessimiste et d'évaluer la possibilité des différents carrefours à absorber le trafic généré par les différents projets.



Source : PDM Horizon 2035 - Synthèse

