

Etude de circulation liée au projet de développement résidentiel « Cabu » à Bondues

IMAGINER
CONCEVOIR
CONCRÉTISER
un futur durable

Septembre 2025

Sommaire

- 01 . Introduction**
- 02 . Analyse de l'accessibilité actuelle du site**
- 03 . Prise en compte du projet résidentiel**
- 04 . Analyse du fonctionnement circulatorio projeté**
- 05 . Conclusions**



01

Introduction

Le contexte du projet



La campagne de comptages



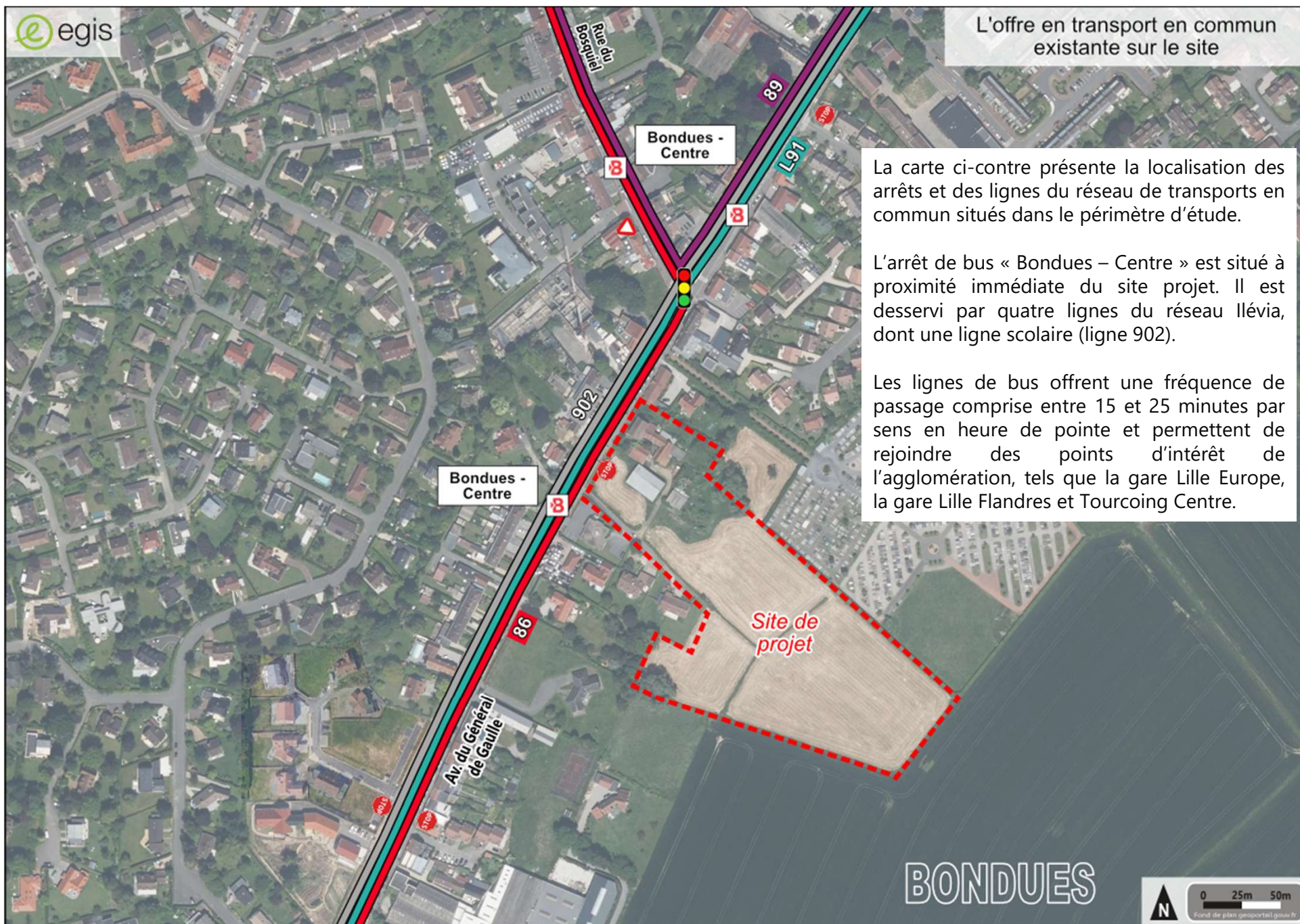


02

Analyse de l'accessibilité actuelle du site



L'offre existante en termes de transports collectifs

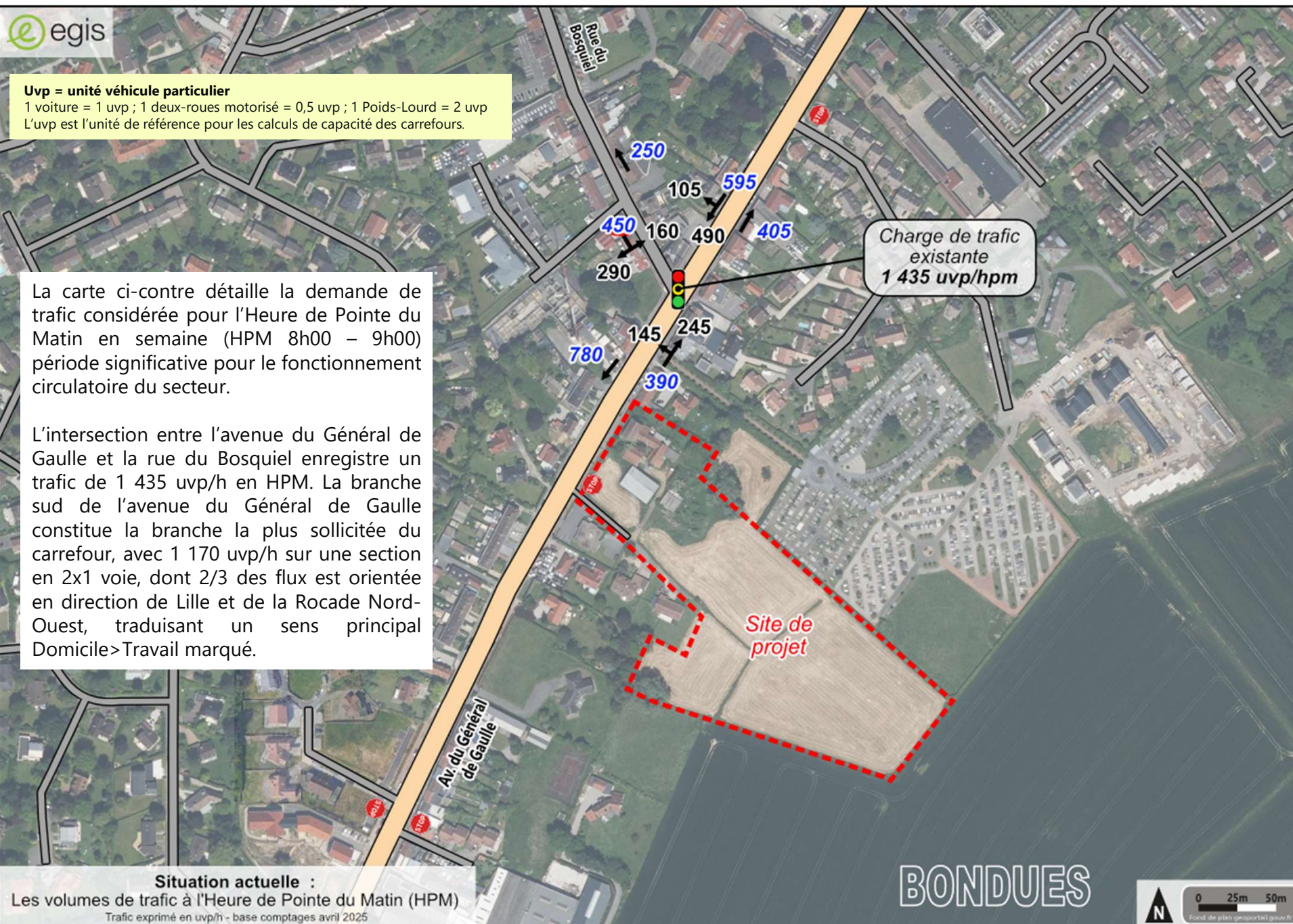


Le réseau cyclable existant

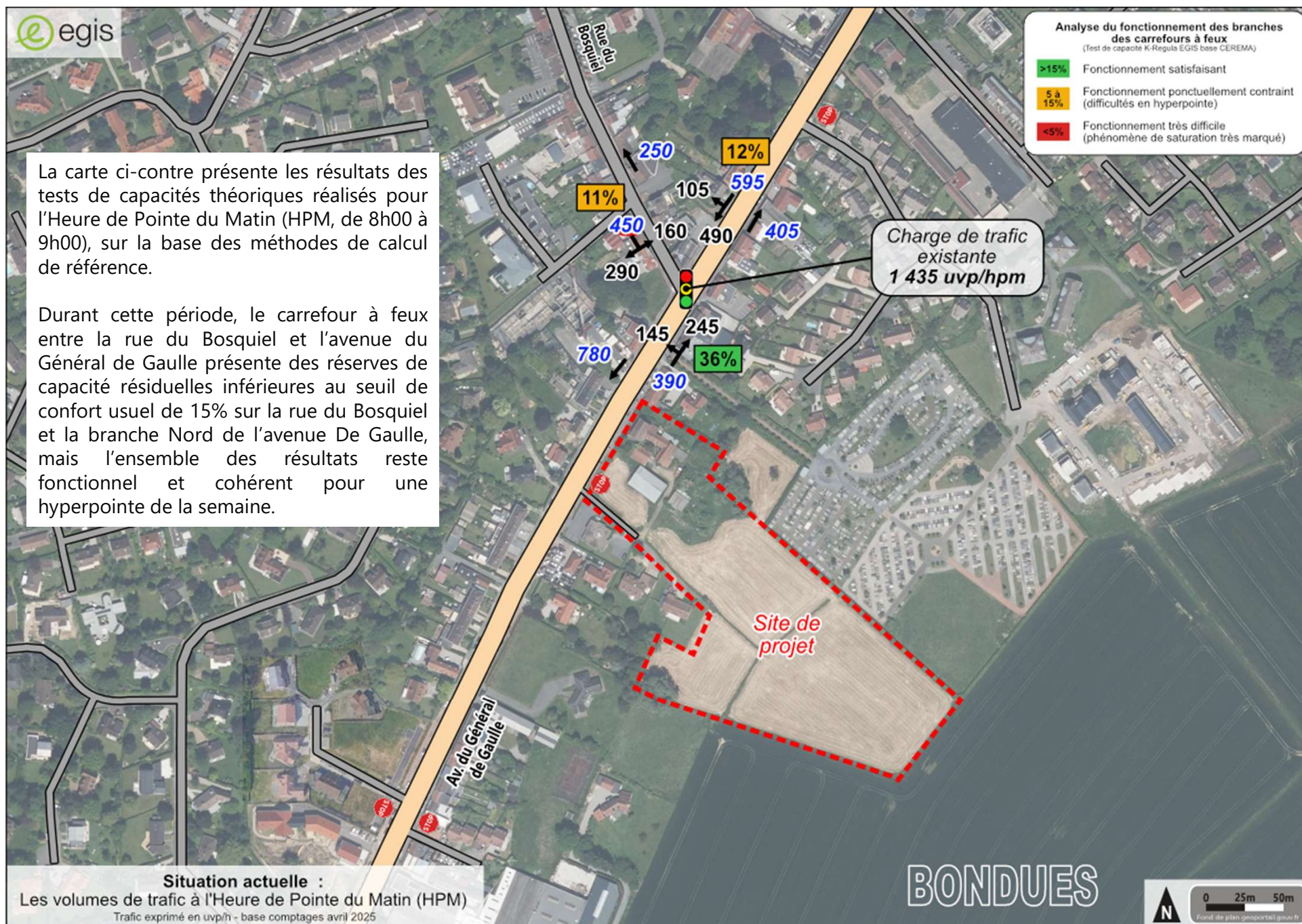


L'avenue du Général de Gaulle, qui dessert le projet, dispose de bandes cyclables bilatérales. Ces aménagements offrent une continuité cyclable importante, permettant de rejoindre Marcq-en-Barœul presque intégralement par des infrastructures dédiées.

Les volumes de trafic actuels à l'HPM



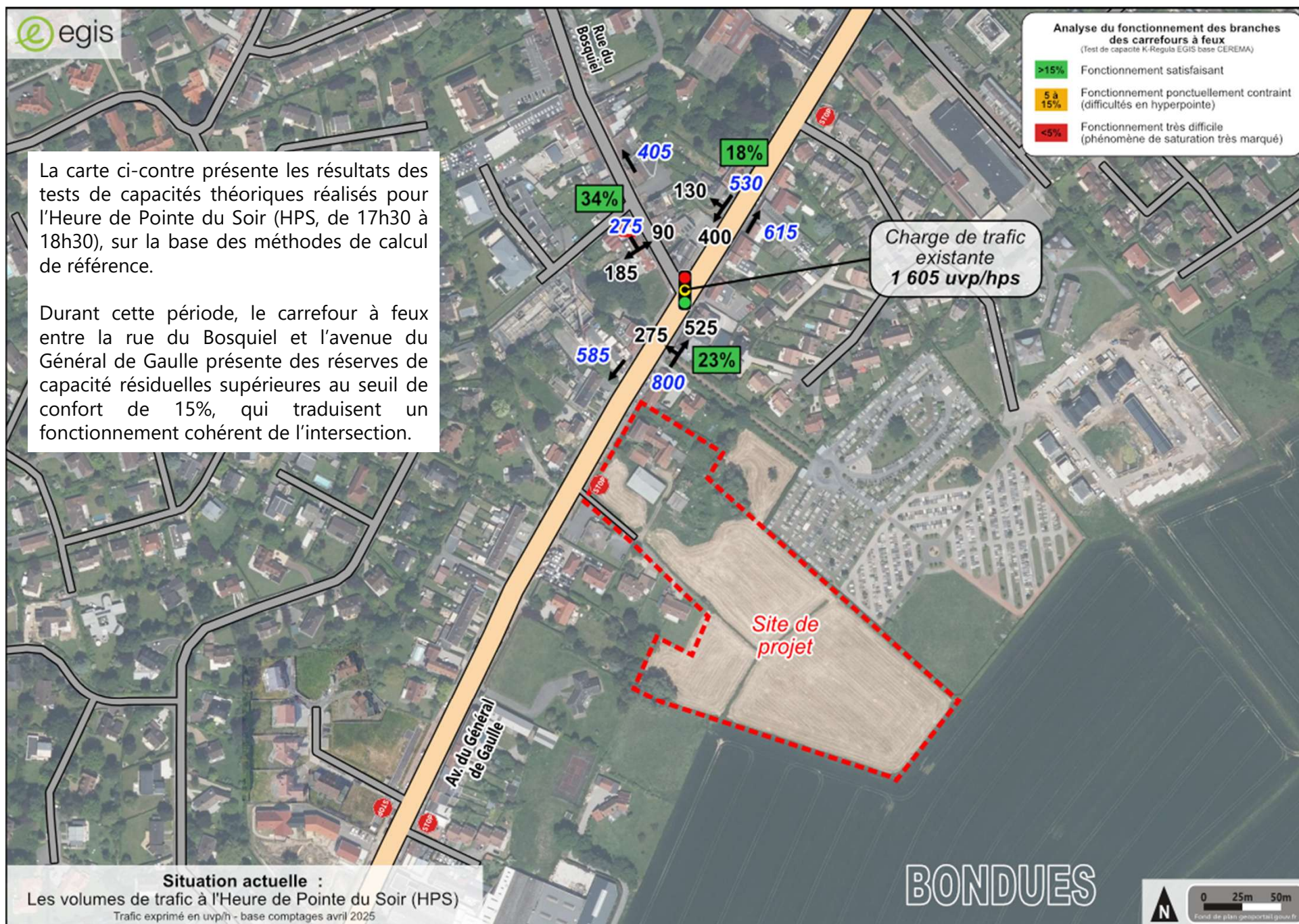
Les niveaux de fonctionnement à l'HPM



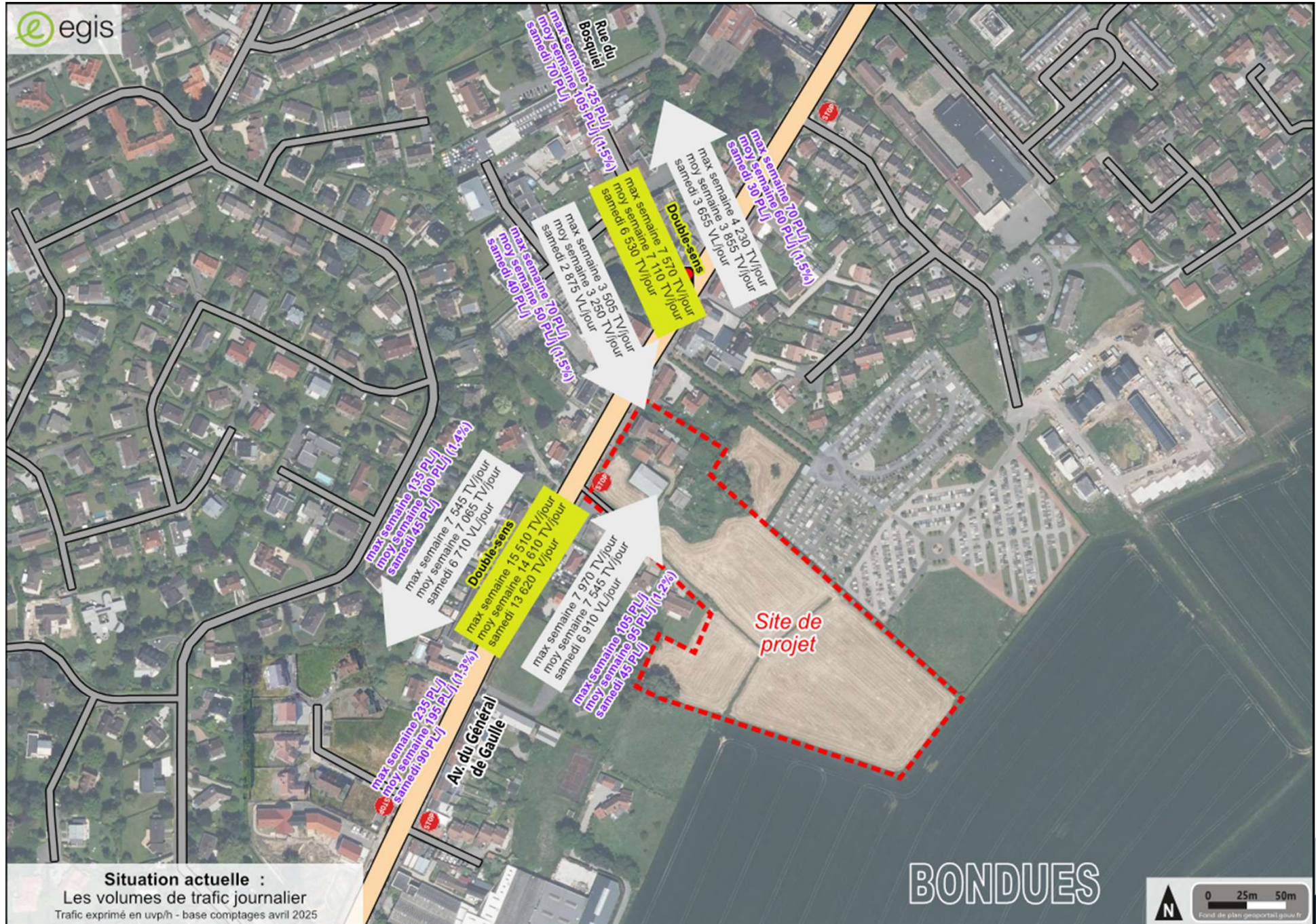
Les volumes de trafic actuels à l'HPS



Les niveaux de fonctionnement à l'HPS



Le trafic journalier





03

Prise en compte du projet résidentiel



Le projet de développement résidentiel

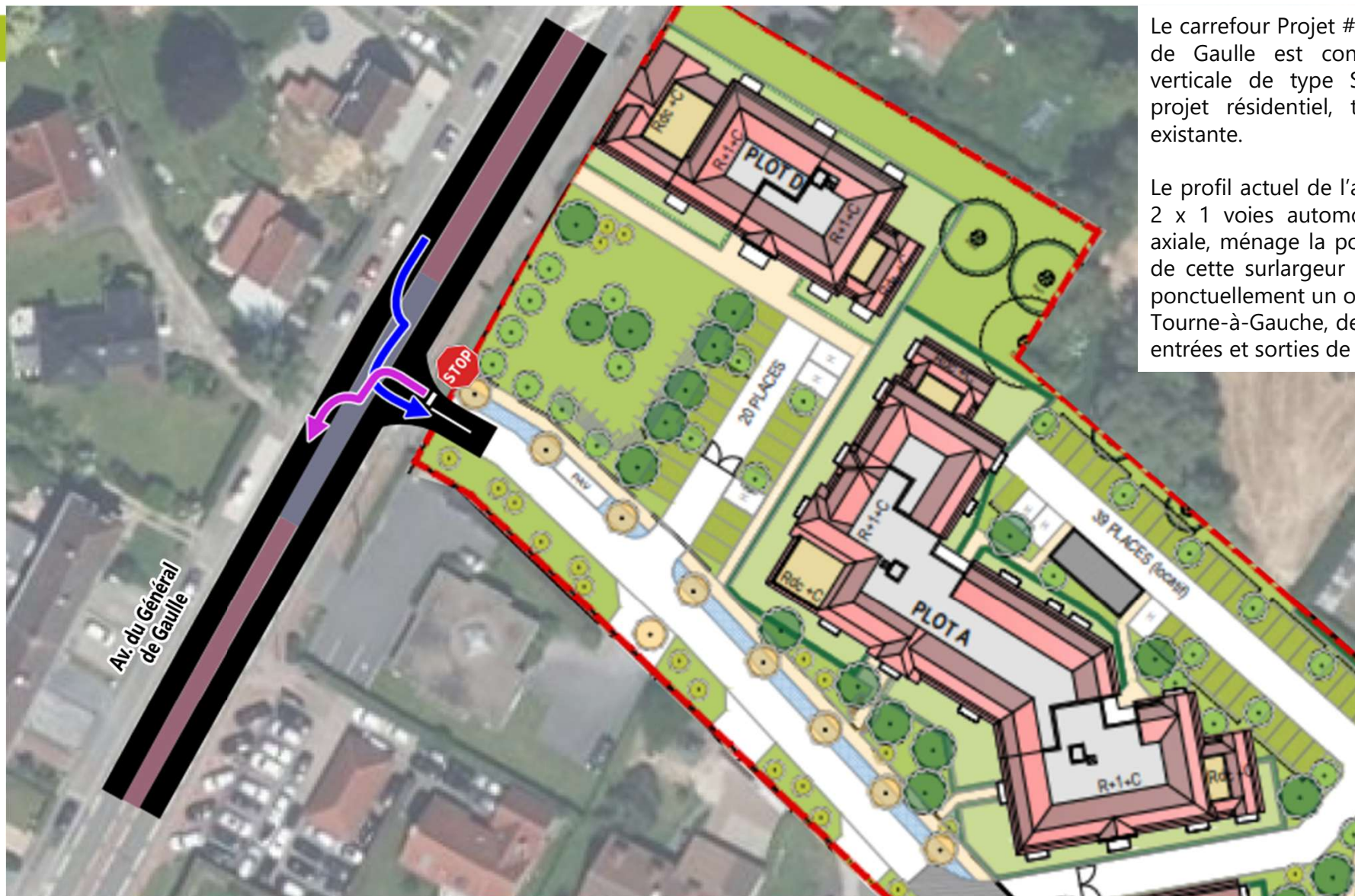


Le projet de développement résidentiel prévoit la réalisation de 139 logements:

- 130 logements collectifs, répartis en 4 bâtiments (dont celui adressé côté avenue De Gaulle recevra en rez-de-chaussée un cabinet médical)
- 9 lots libres

L'accès automobile au site s'effectuera par le chemin du Cabu, conforté et prolongé au sein du projet, et connecté à l'avenue De Gaulle via un carrefour à Stop.

Le projet de développement résidentiel



Le carrefour Projet # avenue du Général de Gaulle est considéré en priorité verticale de type Stop en sortie du projet résidentiel, tel qu'en situation existante.

Le profil actuel de l'avenue De Gaulle, à 2 x 1 voies automobiles + surlargeur axiale, ménage la possibilité de profiter de cette surlargeur axiale pour stocker ponctuellement un ou deux véhicules en Tourne-à-Gauche, de sorte à faciliter les entrées et sorties de site.

Les hypothèses de génération de trafic

Hypothèses de génération considérées pour le projet Bondues Cabu:

- 139 logements
- 2,3 habitants par logement
- 60% d'actifs parmi les habitants
- 80% des actifs présents au travail
- 75% des flux Domicile > Travail émis durant l'HPM, 65% des flux Travail > Domicile émis durant l'HPS
- Déplacements supplémentaires des habitants (autres motifs, y compris cabinet médical) : +15% en HPM et +30% en HPS
- Part modale Voiture déplacements Domicile > Travail : 85%
- Part modale Voiture déplacements autres motifs : 85%

À Bondues, la part des déplacements domicile-travail en voiture s'élève à 86,5% (Données INSEE Navetteurs Domicile>Travail 2021).
En hypothèse fil de l'eau une part modale automobile de 85% a donc été retenue pour les futurs usagers du projet, même si la montée en puissance de l'offre de transports publics et du réseau cyclable métropolitain permettent d'envisager une diminution prochaine du recours à l'automobile individuel.

Génération totale du projet :

	Génération de trafic en véhicules particuliers (VP)			
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTS DOM-TRAV Part modale VP = 85%	98	-	-	85
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS Part modale VP = 85%	15	15	25	25
TOTAL DES VOLUMES DE TRAFIC GENERES	113	15	25	110

Le projet résidentiel dans son ensemble induirait un maximum de :

- **135 véhicules/heure** en HPM ;
- **140 véhicules/heure** en HPS.



04

Analyse du fonctionnement circulatoire projeté



Les hypothèses de distribution des trafic induits en HPM

La distribution géographique des flux induits par le développement résidentiel a été établie sur base de la répartition actuelle des flux routiers en heure de pointe du matin et du soir.

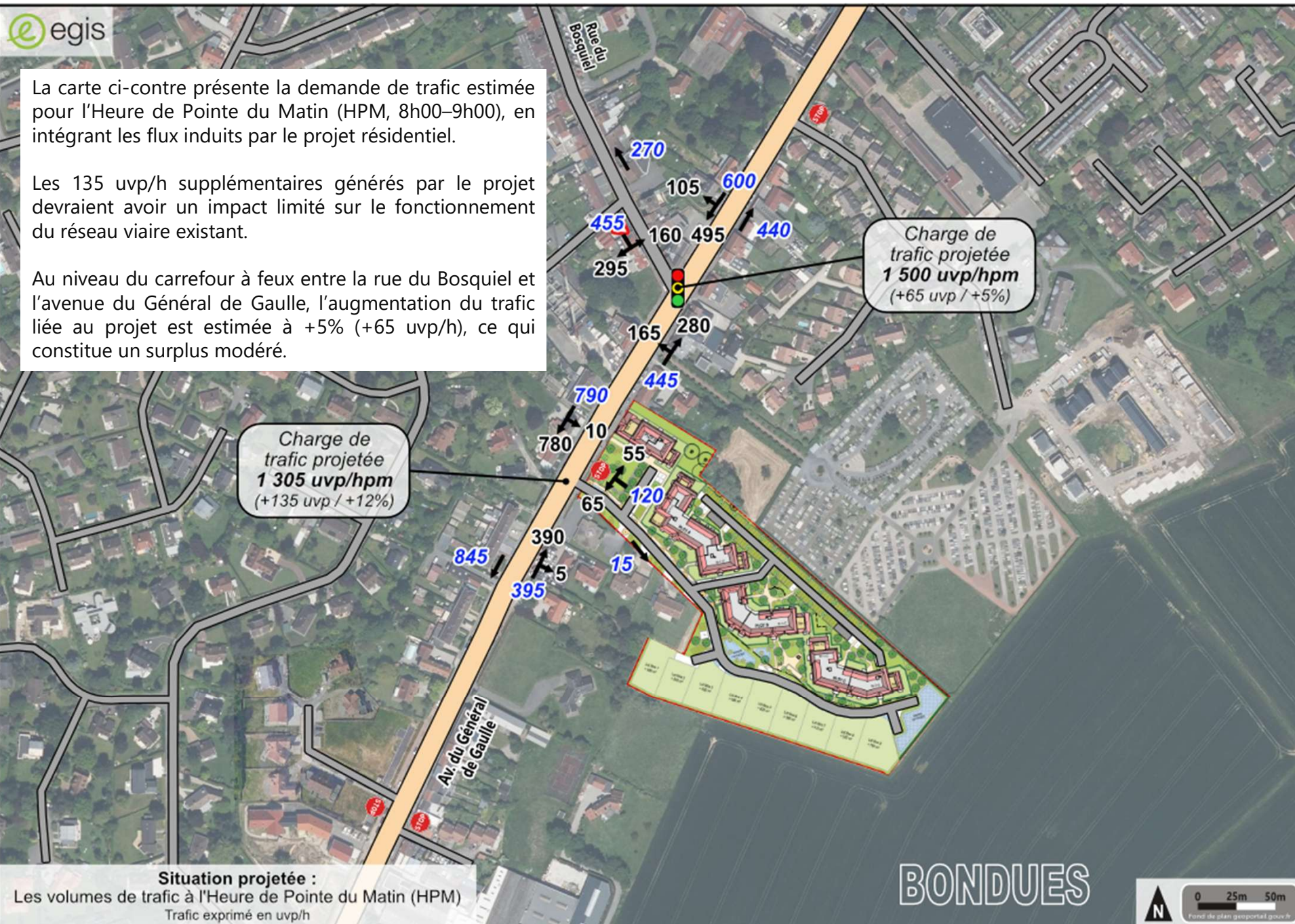
Les cartes ci-contre précisent la pondération des flux en entrée et en sortie du site en fonction de la voirie en **heure de pointe du matin**.



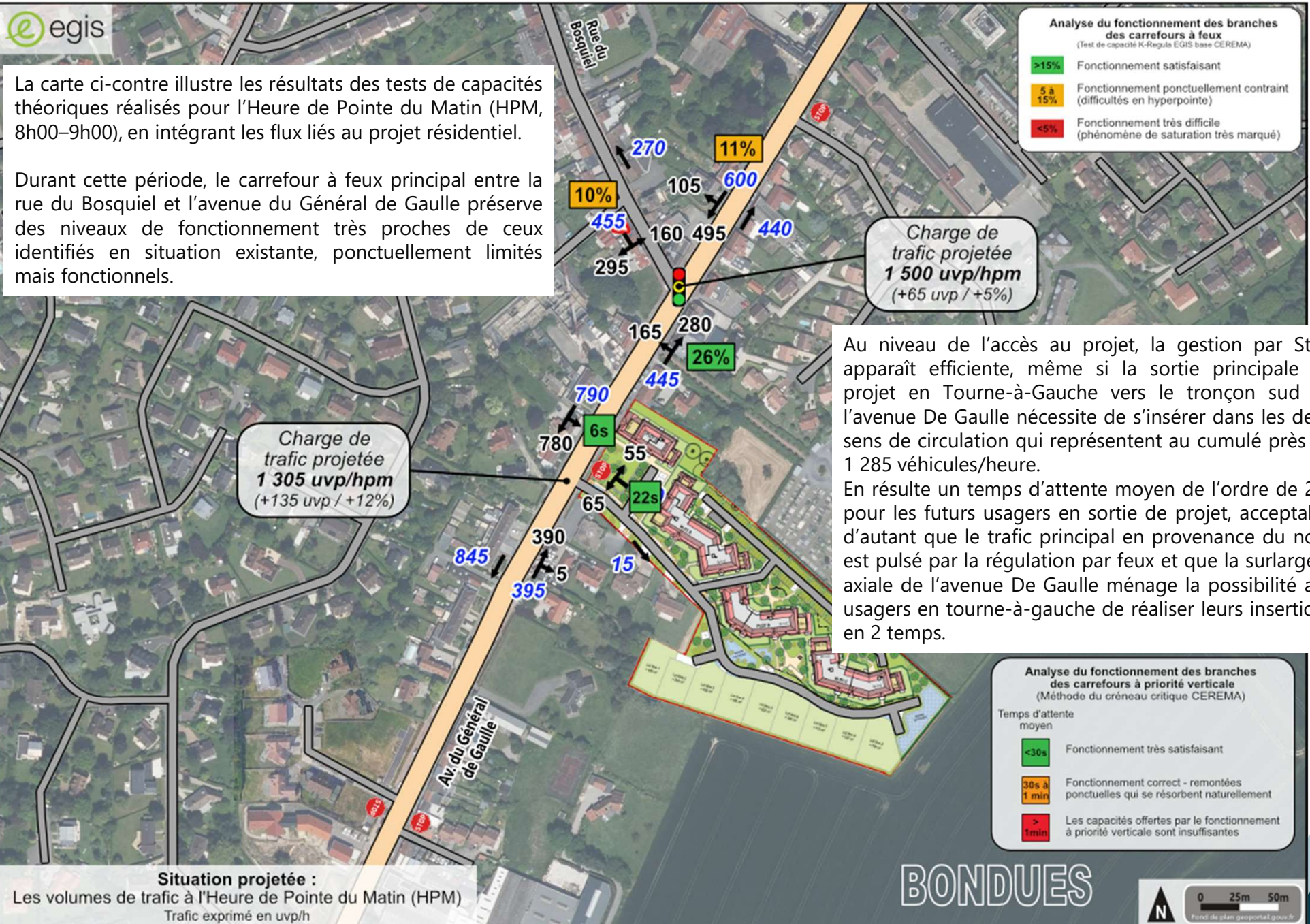
La génération de trafic induite par le projet en l'HPM



Les volumes de trafic projetés à l'HPM



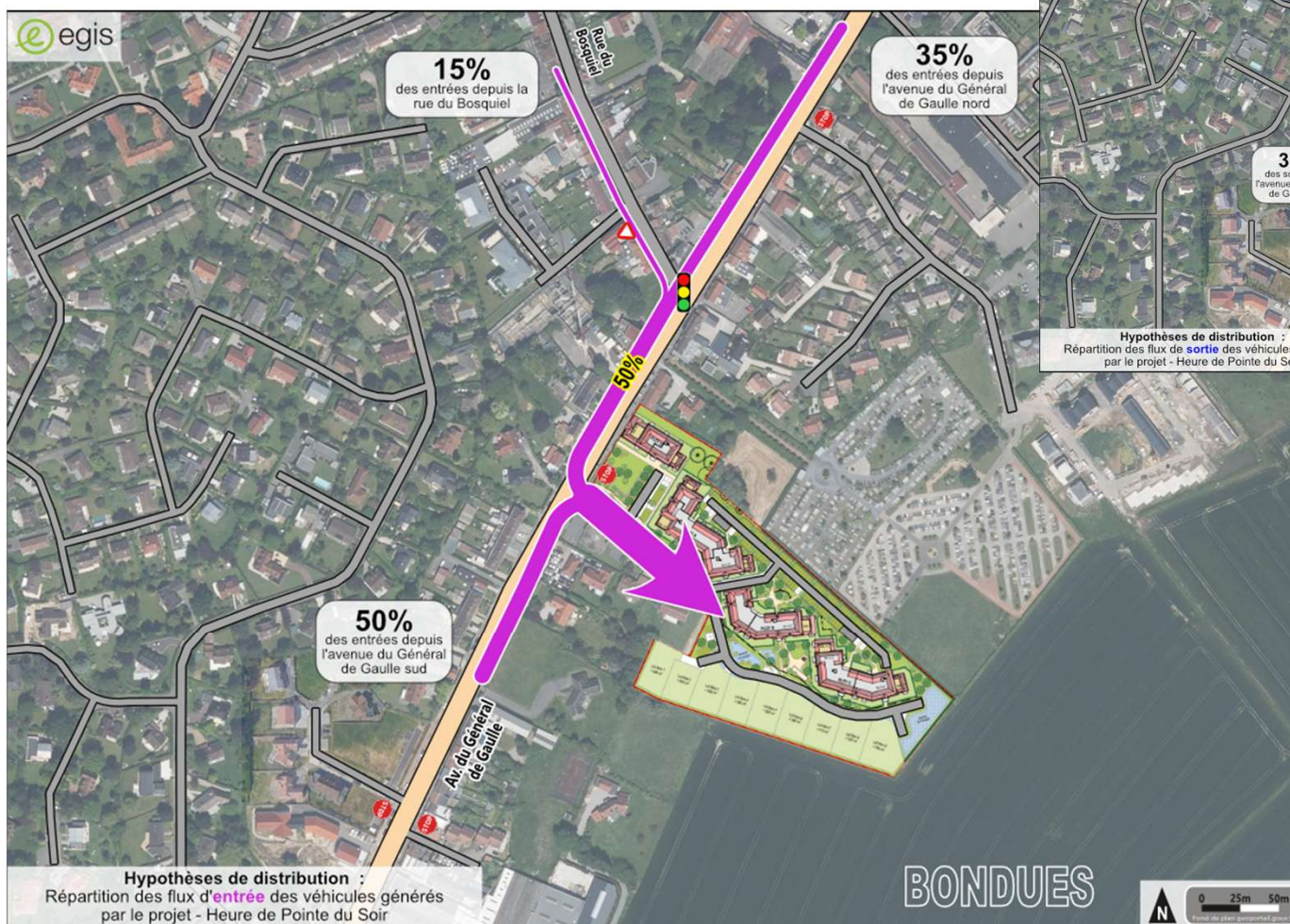
Les niveaux de fonctionnement projetés à l'HPM



Les hypothèses de distribution des trafic induits en HPS

La distribution géographique des flux induits par le développement résidentiel a été établie sur base de la répartition actuelle des flux routiers en heure de pointe du matin et du soir.

Les carte ci-contre précisent la pondération des flux en entrée et en sortie du site en fonction de la voirie en **heure de pointe du soir**.



La génération de trafic induite par le projet en l'HPS



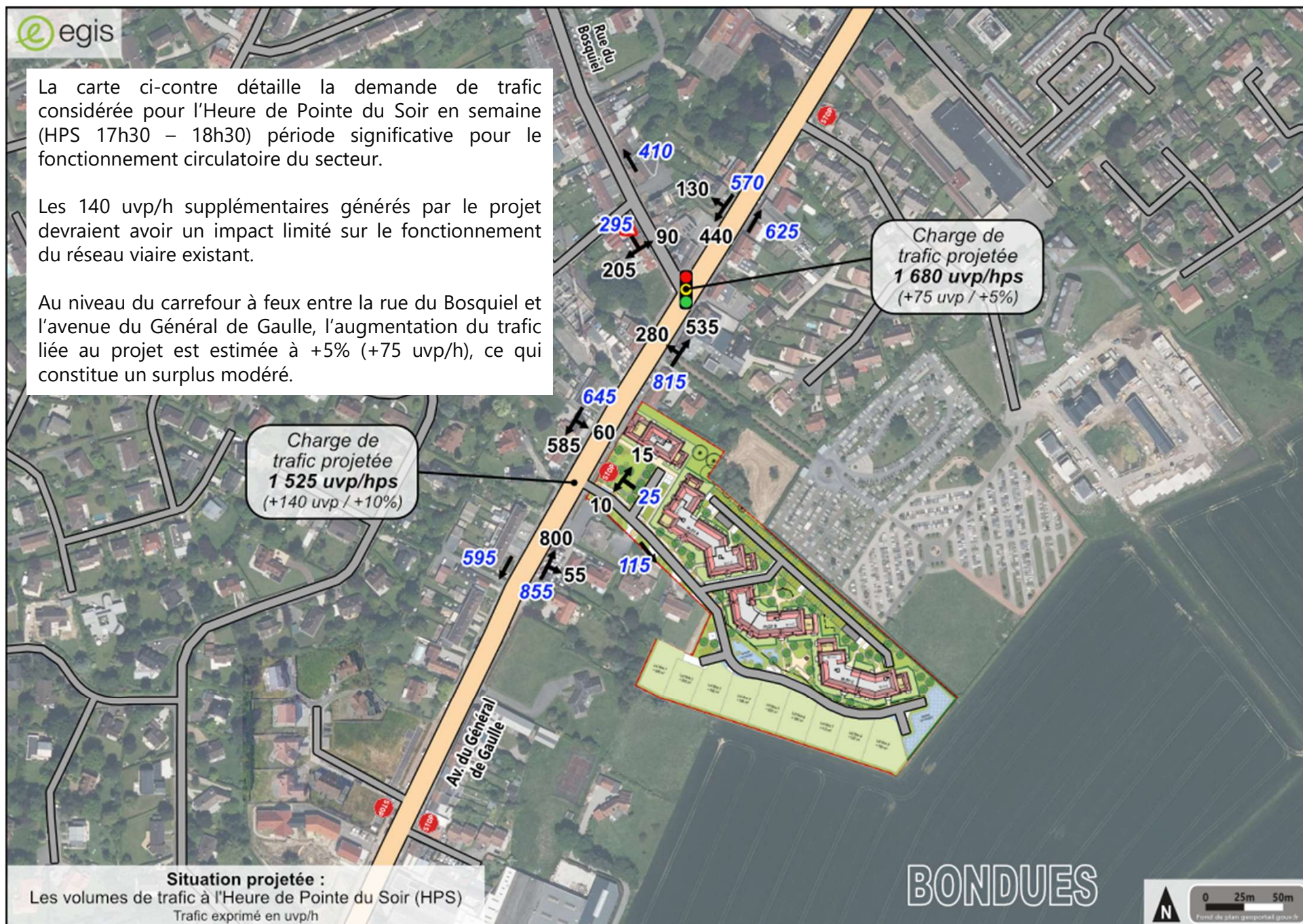
Les volumes de trafic projetés à l'HPS



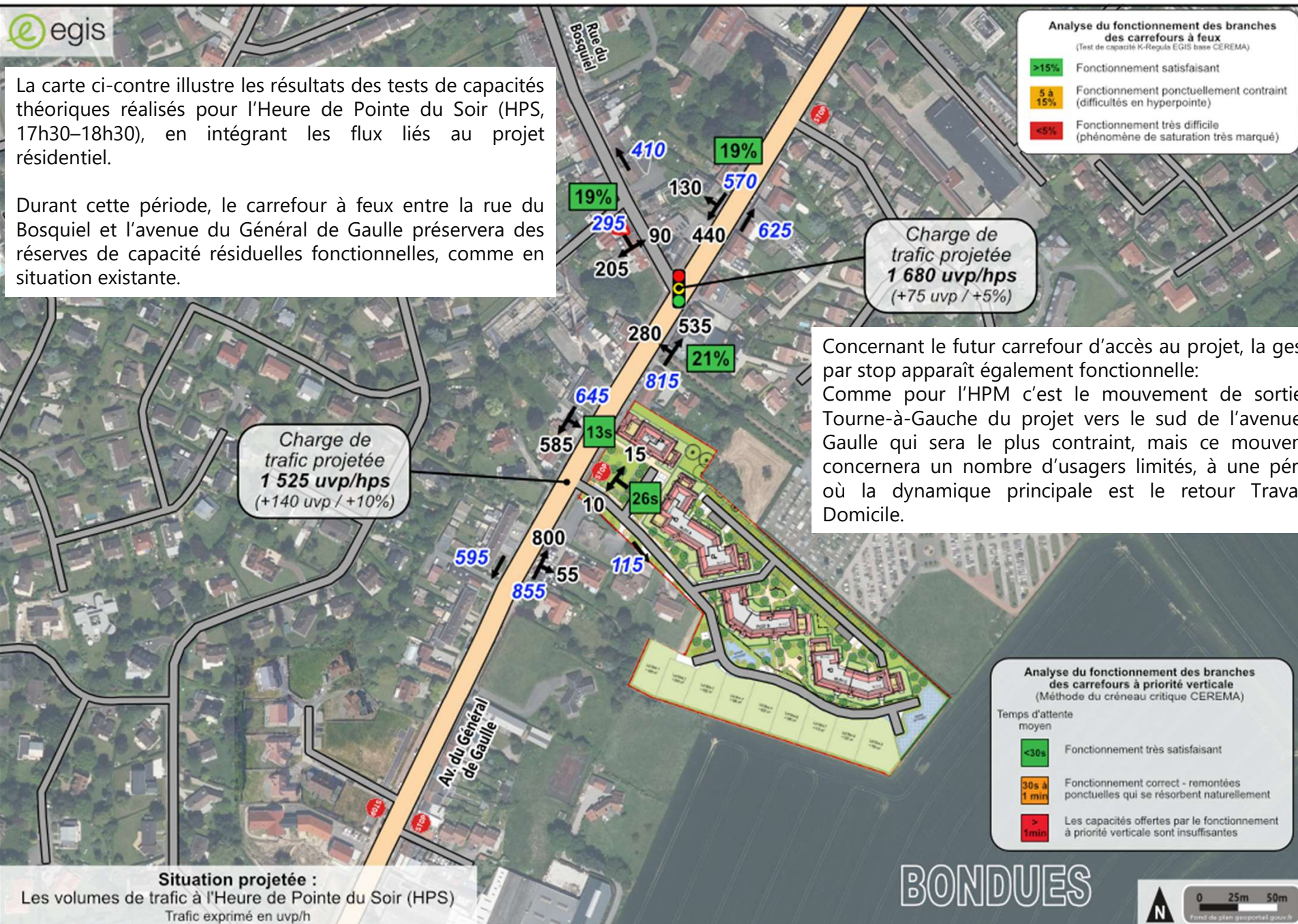
La carte ci-contre détaille la demande de trafic considérée pour l'Heure de Pointe du Soir en semaine (HPS 17h30 – 18h30) période significative pour le fonctionnement circulatorio du secteur.

Les 140 uvp/h supplémentaires générés par le projet devraient avoir un impact limité sur le fonctionnement du réseau viaire existant.

Au niveau du carrefour à feux entre la rue du Bosquiel et l'avenue du Général de Gaulle, l'augmentation du trafic liée au projet est estimée à +5% (+75 uvp/h), ce qui constitue un surplus modéré.



Les niveaux de fonctionnement projetés à l'HPS



Détail du fonctionnement des carrefours à priorité verticale en situation projetée

Le carrefour avenue Général de Gaulle # accès projet a fait l'objet de tests circulatoires sur base de la méthode du créneau critique en Heure de Pointe du Matin et du Soir en situation projetée.

Pour que des carrefours à priorité à droite ou verticales présentent des niveaux de fonctionnement satisfaisants, il faut que les temps d'attente moyens des usagers non prioritaires soient inférieurs à 30s.

Une tolérance est offerte quand les temps d'attente sont compris entre 30s et une minute, lorsque les véhicules en attente ne pénalisent pas la circulation générale.

		PROJETE		PROJETE		PROJETE	
HPM	Mouvement non-prioritaire à insérer dans les créneaux de la circulation prioritaire	Valeur du mouvement non-prioritaire en uvp/h	Mouvement opposé prioritaire	Valeur du mouvement non-prioritaire en uvp/h	Abaque CEREMA considérée	Capacité théorique max en uvp/h	Temps d'attente moyen en s

Accès Projet

HPM	Sortie Projet TàD	55	Av. du Général de Gaulle Sud>Nord	400	5s	660	6
HPM	Sortie Projet TàG	65	Av. du Général de Gaulle double sens	1190	6s	232	22
HPM	Entrée Projet TàG	10	Av. du Général de Gaulle Sud>Nord	400	6s	570	6

		PROJETE		PROJETE		PROJETE	
HPS	Mouvement non-prioritaire à insérer dans les créneaux de la circulation prioritaire	Valeur du mouvement non-prioritaire en uvp/h	Mouvement opposé prioritaire	Valeur du mouvement non-prioritaire en uvp/h	Abaque CEREMA considérée	Capacité théorique max en uvp/h	Temps d'attente moyen en s

Accès Projet

HPS	Sortie Projet TàD	15	Av. du Général de Gaulle Sud>Nord	860	5s	426	9
HPS	Sortie Projet TàG	10	Av. du Général de Gaulle double sens	1500	6s	150	26
HPS	Entrée Projet TàG	60	Av. du Général de Gaulle Sud>Nord	860	6s	344	13



05

Conclusions

Conclusions

En situation existante le contexte circulatoire du projet résidentiel « Cabu » apparaît globalement favorable, avec une offre de mobilités alternatives à la voiture disponible et en voie d'être confortée, et des niveaux de fonctionnement automobiles cohérents aux heures de pointe.

En situation projetée, le futur quartier de 139 logements induira une demande de trafic supplémentaire estimée à un maximum de 140 véhicules en entrée et sortie durant les heures de pointe

(Projections établies sur base d'hypothèses de parts modales « fil de l'eau », visant à tester la robustesse du réseau viaire existant).

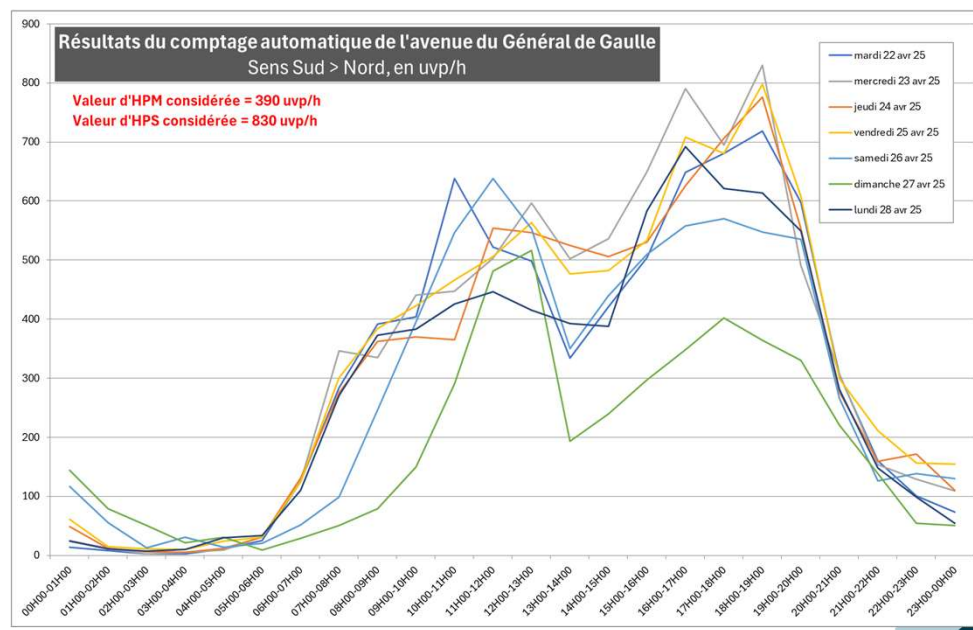
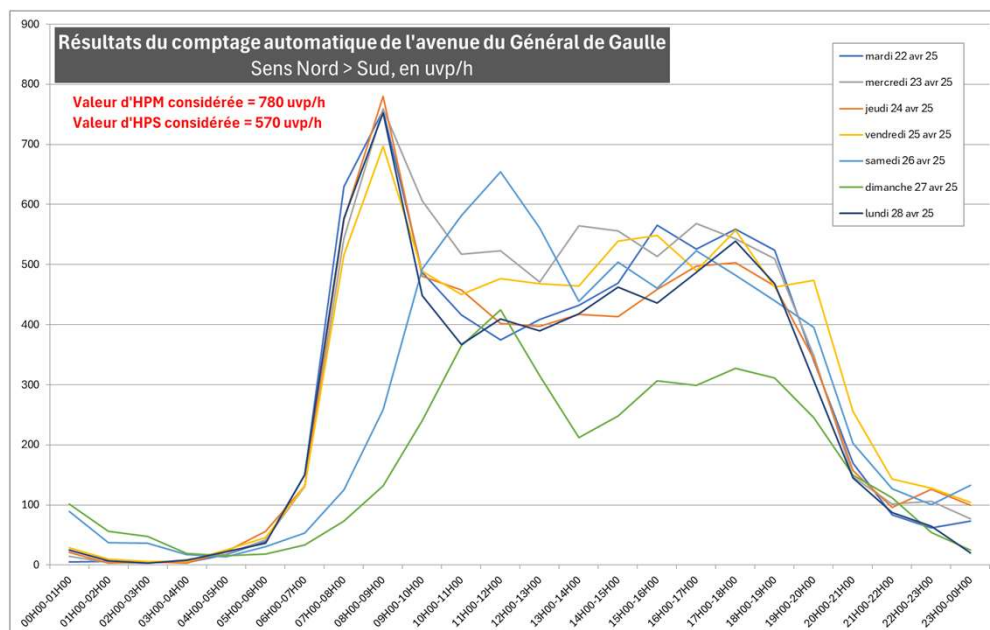
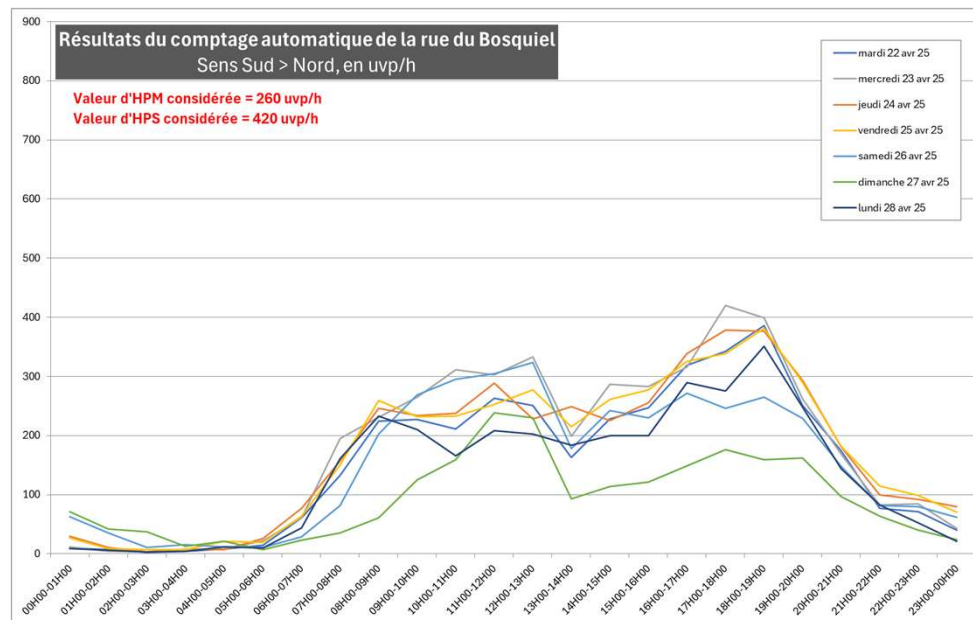
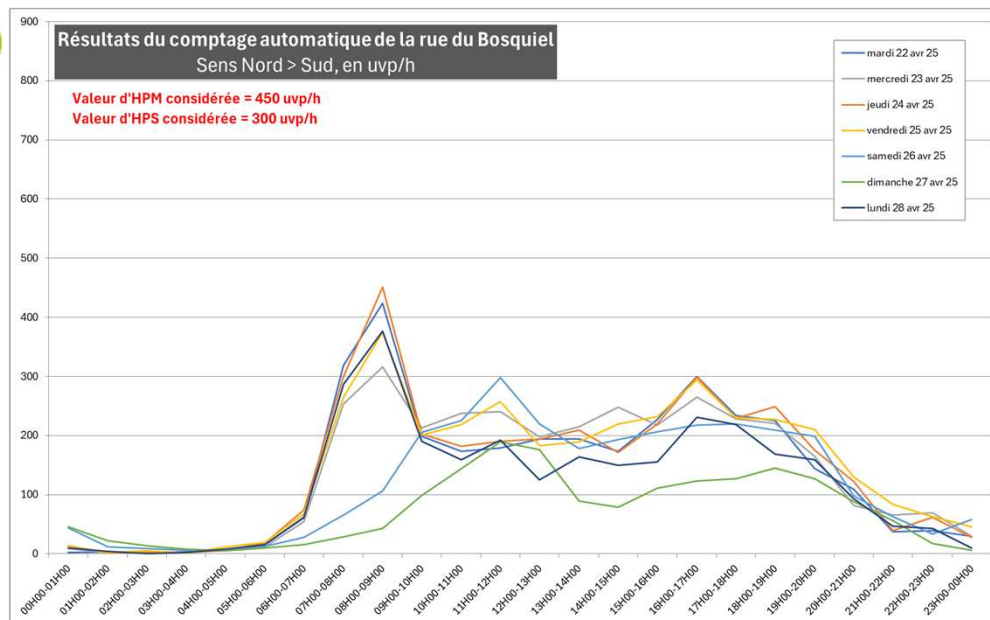
Au regard des projections de trafic réalisées, ce surplus de trafic pourra être absorbé sans difficulté par le territoire.

L'accès automobile au projet, prévu en stop au niveau de l'avenue De Gaulle, induira des temps d'attente ponctuels pour les usagers, notamment le matin en sortie de quartier, mais ces derniers apparaissent acceptables, d'autant que l'avenue De Gaulle pourrait permettre aux véhicules en tourne-à-Gauche d'opérer leurs manœuvres d'insertion en deux temps.



Annexes

Détails des résultats des comptages automatiques





Egis

165 avenue de la Marne
59700 Marcq-en-Barœul
France

Yann DELAFOSSE

yann.delafosse@egis-
group.com

Marta CORTES DELGADO

marta.cortes-delgado@egis-
group.com

www.egis-group.com

