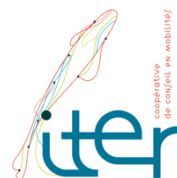


Étude de trafic

Projet immobilier Site Verlinde, secteur République/Rousseau, Loos

Version du 16/12/2025

118 rue Bonnat
31400 Toulouse
05 62 73 53 93
iter@iternet.org
www.iternet.org



Sommaire

1 Synthèse de l'étude	4
1.1 Objet de l'étude	4
1.2 Les usages générés.....	5
1.3 Impacts sur la circulation.....	6
1.3.1 Principales conclusions en termes de trafic	6
1.3.2 Détail des évolutions de trafics sur les principales sections	9
2 Éléments de cadrage	13
2.1 Le projet	13
2.2 Desserte et accessibilité du projet	16
2.2.1 Le projet et son environnement.....	16
2.2.2 Accessibilité cyclable et piétonne.....	17
2.2.3 Accessibilité en transport en commun	21
2.3 Accidentologie routière et vitesses pratiquées	23
2.3.1 Accidentologie sur le secteur d'étude	23
2.3.2 Vitesses observées sur la semaine complète de comptage réalisée du mardi 4 novembre au lundi 10 novembre 2025	24
3 La structure actuelle des déplacements.....	27
3.1 Comptages	27
3.2 Les flux journaliers (TMJO).....	28
3.3 Les flux en heures de pointe	30
3.3.1 Les flux en heure de pointe du matin (7h45 -8h45)	30
3.3.2 Les flux en heure de pointe du soir (17h00 -18h00)	31

4 La génération de trafic par mode	32
4.1 Postulats et choix méthodologiques	32
4.2 La prise en compte d'une évolution naturelle du trafic	33
4.3 Génération des flux liés au projet.....	35
4.3.1 Les habitations.....	36
4.3.2 Les commerces.....	37
4.3.3 Les activités artisanales.....	39
4.3.4 Les activités tertiaires, le tiers lieu et la maison des projets	40
4.3.5 La crèche	41
4.3.6 Les activités sportives	43
4.4 Bilan des flux à affecter en lien avec le projet	44
5 Affectation des trafics sur le réseau : résultats	45
5.1 Les flux journaliers (TMJO).....	45
5.2 Les flux en heure de pointe du matin (7h45 -8h45)	47
5.3 Les flux en heure de pointe du soir (17h-18h)	49
6 Annexes	52
6.1 Comptages automatiques	52
6.2 Comptages directionnels.....	62

1 | Synthèse de l'étude

Note générale : les comptages ont été réalisés le mardi 4 novembre 2025 lors des périodes de pointe du matin et du soir et sur une semaine complète du mardi 4 novembre au lundi 10 novembre 2025. Les données de fréquentation du site ainsi que les volumes de déplacements ont donc été observés durant ces deux périodes mises en exergue dans ce document.

1.1 | Objet de l'étude

L'objet de l'analyse est d'évaluer les volumes de flux spécifiquement générés par le projet et d'en mesurer les impacts :

- En termes de volume de trafic sur le réseau viaire à l'horizon du projet, en heure de pointe du matin et du soir, un jour standard de semaine (mardi ou jeudi).
- En termes de fonctionnement global sur le système dans son entièreté et en fonction de la localisation des différents lots prévus par le projet.
- En termes de fonctionnement des principales intersections.

L'analyse a respecté plusieurs étapes :

- La situation actuelle en matière de trafic, un mardi standard le matin de 7h45 à 8h45, et le soir de 17h00 -18h00, permettant de travailler sur les heures de pointes de fréquentation du périmètre.
- Les usages générés par les projets, par type d'usagers (visiteurs et pendulaires).

La conversion des usages en flux, par type de mode (Véhicules légers, Transports en Commun, Vélos, Marche, Poids lourds). Nous considérons que la totalité des usagers générés par les projets d'extension viennent selon la même répartition de part modale qu'étudiée par l'INSEE en 2022.

- La répartition des flux par période : jour et heure de pointe.
- L'affectation des flux générés sur le réseau chargé avec les flux actuels et les évolutions naturelles de trafic.
- L'analyse de l'impact de ces nouveaux flux par rapport à la situation actuelle.

1.2 | Les usages générés

Au regard des modalités présentées ci-dessus et des détails présentés en partie 4, les flux générés par les projets sont les suivants :

HABITATIONS						
JOB HABITATION	Flux générés par habitation en JOB	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Habitants		854	594	280	1537	0
Visiteurs		73	23	16	112	0
Total		937	417	296	1650	0
HPM Habitation	Flux générés par habitation en HP	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Habitants		74	34	24	131	0
Visiteurs		6	2	1	10	0
Total		80	36	25	141	0
HPS habitation	Flux générés par habitation en HP	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Habitants		79	36	20	141	0
Visiteurs		7	2	1	10	0
Total		86	38	27	152	0
Commerces						
JOB COMMERCE	Flux générés JOB	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Pendulaires		7	3	2	13	0
Visiteurs		122	56	40	218	10
Total		130	59	42	231	10
HPM COMMERCE	Flux générés HP	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Pendulaires		3	2	1	6	0
Visiteurs		24	11	8	44	0
Total		28	13	9	50	0
HPS COMMERCE	Flux générés HP	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Pendulaires		1	1	0	2	0
Visiteurs		37	17	12	65	0
Total		38	17	12	67	0
Artisanat						
JOB Artisanat	Flux générés JOB	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Pendulaires		7	2	1	12	0
Visiteurs		64	20	21	113	2
Total		70	32	23	125	2
HPM Artisanat	Flux générés HP	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Pendulaires		3	1	1	6	0
Visiteurs		13	6	4	23	0
Total		16	7	5	28	0
HPS Artisanat	Flux générés HP	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Pendulaires		1	1	0	2	0
Visiteurs		19	9	6	34	0
Total		20	9	7	36	0
TERTIAIRE						
JOB Tertiaire	Flux générés JOB	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Pendulaires		60	27	19	107	0
Visiteurs		17	8	6	30	2
Total		77	35	25	137	2
HPM Tertiaire	Flux générés HP	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Pendulaires		29	13	9	51	0
Visiteurs		3	2	1	6	0
Total		32	15	10	57	0
HPS Tertiaire	Flux générés HP	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Pendulaires		10	5	3	18	0
Visiteurs		5	2	2	9	0
Total		15	7	5	27	0
Crèche						
JOB CRECHE	Flux générés JOB	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Pendulaires		5	2	1	8	0
Visiteurs		19	19	13	51	0
Total		64	20	15	99	0
HPM CRECHE	Flux générés HP	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Pendulaires		1	0	0	2	0
Visiteurs		19	6	4	29	0
Total		20	7	5	32	0
HPS CRECHE	Flux générés HP	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Pendulaires		1	0	0	2	0
Visiteurs		22	7	5	34	0
Total		23	7	5	36	0
SPORT						
JOB Sport	Flux générés JOB	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Pendulaires		4	2	1	7	0
Visiteurs		88	40	29	157	2
Total		92	42	30	164	2
HPM Sport	Flux générés HP	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Pendulaires		2	1	1	3	0
Visiteurs		18	8	6	31	0
Total		20	9	6	35	0
HPS Sport	Flux générés HP	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Pendulaires		1	0	0	1	0
Visiteurs		26	12	9	47	0
Total		27	12	9	48	0
ENSEMBLE						
JOB Ensemble	Flux générés JOB	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Pendulaires		947	431	306	1684	0
Visiteurs		423	175	124	722	16
Total		1370	606	431	2406	16
HPM Ensemble	Flux générés HP	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Pendulaires		112	51	36	200	0
Visiteurs		184	86	63	343	0
Total		296	137	99	532	0
HPS Ensemble	Flux générés HP	VL	Transports en commun ou scolaire	Modes actifs et autres	TOTAL	PL
Pendulaires		94	43	30	167	0
Visiteurs		116	49	35	200	0
Total		210	92	65	367	0

Figure 1 Ensemble des flux générés pour le projet - Iter 2025

1.3 | Impacts sur la circulation

Les impacts sont évalués sur la base d'une comparaison entre la situation actuelle et la situation à l'horizon du projet.

1.3.1 | Principales conclusions en termes de trafic

Le secteur atteste de volumes globalement faibles sur l'ensemble de son réseau excepté pour le boulevard de la République qui supporte des trafics plus importants en lien avec son rôle de support de trafic de transit.

Durant les heures de pointe, l'apport modéré de flux supplémentaires liés au projet viendra créer des situations pendulaires avec de nombreux départs et arrivées depuis les principales voies du périmètre d'étude : le boulevard de la République, la rue Jean Jacques Rousseau partie sud et la rue Danton partie Est.

La rue Danton connaît les évolutions les plus importantes en pourcentage notamment sur sa partie ouest en lien direct avec le boulevard de la République. Si les pourcentages sont élevés, les volumes bruts associés sont modérés que ce soit en TMJO ou en heures de pointe : dans les deux sens confondus et après ajout des véhicules générés par le projet, la rue Danton supportera 2589 véhicules en TMJO, 283 véhicules en heure de pointe du matin et 294 véhicules en heure de pointe du soir.

En conclusion, le projet entraîne une augmentation modérée des véhicules en présence mais avec de fortes évolutions, conséquence d'un trafic actuel globalement faible. Les flux s'organisent selon des logiques pendulaires que ce soit pour les futurs habitants du projet ou pour les travailleurs/visiteurs des surfaces d'activité. Les voiries ont théoriquement la capacité de gérer les nouveaux flux du projet dont les nouveaux volumes bruts restent modérés

En flux journaliers – TMJO

En comparaison avec la situation actuelle, l'augmentation du trafic est importante sur les voiries principales, notamment à destination du boulevard de la République. La rue Danton connaît de fortes évolutions sur une journée standard avec des augmentations situées entre 16 et 60% selon les sections observées.

De fortes évolutions sont également notables sur la rue Jean Jacques Rousseau et à destination du sud du périmètre d'études (entre 10 et 95% selon les sections observées).

Également, il est possible de noter une évolution de trafic pour le boulevard de la République partie sud (environ +14%). En effet, le tourne-à-gauche étant interdit pour rejoindre la rue Danton, les véhicules doivent contourner le projet par la place Jean Jaurès. Ce phénomène de contournement vient renforcer les fortes évolutions présentes sur la partie sud de la rue Jean Jacques Rousseau.

Ces augmentations sont en lien avec le projet, mais également la conséquence d'une croissance naturelle du trafic (0,5% par an).

Ces évolutions sont néanmoins à pondérer face à l'ajout de nouveaux véhicules. En effet, les volumes actuels étant bas, le projet entraîne logiquement de fortes évolutions. À titre d'exemple, on estime un ajout de 592 nouveaux véhicules sur la rue Danton dans le sens est/Ouest sur sa section la plus chargée et un ajout de 301 véhicules sur la rue Jean Jacques Rousseau dans sa section la plus chargée. Si les évolutions sont fortes, ces volumes de véhicules restent modérés et les voies sont en mesure de gérer leur arrivée.

En conclusion, les flux générés par le projet impactent le trafic présent sur les voiries principales de manière importante, conséquence d'un volume actuel de trafic faible, et se ventilent sur l'ensemble du réseau viaire. La rue Danton et la rue Jean Jacques Rousseau connaissent les évolutions les plus importantes, mais un ajout modéré de nouveaux véhicules. Théoriquement, le réseau viaire est en capacité à gérer l'ajout de ces nouveaux véhicules issus du projet et d'une évolution naturelle du trafic.

En heure de pointe – Jeudi matin (7h45 -8h45)

Les évolutions sont plus hétérogènes qu'en flux journaliers en raison du caractère pendulaire des nouveaux flux principalement générés par le projet.

Des évolutions marquées sont donc en lien avec les principales sorties du périmètre d'étude et le départ des résidents du projet : la rue Danton et sa connexion au boulevard de la République et la rue Jean Jacques Rousseau et sa connexion au sud de la commune. On retrouve également des évolutions marquées dans le sens inverse avec l'arrivée d'un certain nombre de pendulaires sur le projet en accès direct à la zone d'activités située dans son quart nord-est :

- Des évolutions positives situées entre 38 et 130% sont observables sur la rue Danton en direction du boulevard de la République. Ces évolutions correspondent à un ajout entre 25 et 81 uvp sur l'heure de pointe du matin.
- Des évolutions positives situées aux alentours entre 100 et 150% sur la rue Jean Jacques Rousseau en direction du sud de la commune. Ces évolutions importantes correspondent à un ajout d'une cinquantaine de véhicules.

Les plus fortes évolutions sont localisées une fois de plus sur ces deux axes stratégiques dus à un départ des nouveaux résidents sur projet. Si les évolutions sont importantes, elles restent modérées en volume brut ; au maximum ce sont 81 véhicules qui sont ajoutés sur un seul segment routier, la rue Danton, en connexion immédiate au boulevard de la République.

En conclusion, un phénomène pendulaire se crée dû à la nature du projet. On assiste à un fort départ des résidents sur l'heure de pointe un matin entraînant des évolutions marquées sur les principales sorties du périmètre d'étude. L'arrivée de pendulaires liés aux activités du projet reste modérée et ne vient pas créer de situation problématique sur le secteur d'étude.

En heure de pointe – Mardi soir (17h00 -18h00)

Pour l'heure de pointe du soir, les évolutions sont similaires à celle de l'heure de pointe du matin. Un phénomène pendulaire est toujours observable, mais cette fois-ci inversé.

Des évolutions marquées sont donc présentes pour les voiries à destination du projet, signe d'un retour des habitants, mais également de visites pour le complexe sportif et les cellules commerciales attenantes :

- Des évolutions positives situées entre 60 et 120% sont observables sur la rue Danton en direction des futures entrées du projet. Ces évolutions correspondent à un ajout entre 40 et 74 uvp sur l'heure de pointe du soir.
- Des évolutions positives situées aux alentours entre 100 et 150% sur la rue Jean Jacques Rousseau en direction du projet et des nouvelles connexions viaires. Ces évolutions importantes correspondent à un ajout d'environ 60 nouveaux véhicules.

Comme pour l'heure de pointe du matin, l'ensemble de ces évolutions restent modérées en volume brut ; au maximum ce sont 74 véhicules qui sont ajoutés sur le segment routier le plus soumis à des évolutions, la rue Danton.

En conclusion, les modifications les plus importantes se retrouvent sur la rue Danton, point de connexion principal du projet. Les nouveaux flux ne viennent pas altérer le fonctionnement de la zone d'étude et les logiques actuelles sont théoriquement conservées.

Segmentation des voiries
à proximité immédiate du projet

Périmètre du projet

0 50 100 m

Réalisation : 1er décembre 2025

iter

9

Synthèse des évolutions de trafic sur les principales sections impactées – Mardi (en TMJO¹).

TMJO							
ID	Segment du réseau viaire	Flux actuels (Tous véhicules)	Situation avec croissance naturelle du trafic	Évaluation des flux générés par le projet (v/j)	Évaluation des flux générés par l'évolution naturelle de trafic et le projet (v/j)	Évolution des flux	Flux futurs
1	Rue Bracke Desrousseaux	1064 v/j	1091 v/j	57 v/j	83 v/j	7,8%	1147 v/j
3	Rue Danton Ouest Ouest	737 v/j	756 v/j	306 v/j	325 v/j	44,0%	1062 v/j
4	Rue Danton Ouest Ouest	936 v/j	959 v/j	568 v/j	592 v/j	63,3%	1527 v/j
5	Bd de la République Nord	3774 v/j	3870 v/j	253 v/j	348 v/j	9,2%	4123 v/j
6	Bd de la République Nord	4488 v/j	4601 v/j	263 v/j	377 v/j	8,4%	4865 v/j
7	Bd de la République Sud	4501 v/j	4615 v/j	558 v/j	671 v/j	14,9%	5173 v/j
8	Bd de la République Sud	4077 v/j	4180 v/j	249 v/j	352 v/j	8,6%	4430 v/j
9	Rue de Danton Ouest	737 v/j	756 v/j	306 v/j	325 v/j	44,0%	1062 v/j
10	Rue Danton Ouest	936 v/j	959 v/j	568 v/j	592 v/j	63,3%	1527 v/j
11	Rue Danton Centre	737 v/j	756 v/j	100 v/j	119 v/j	16,1%	856 v/j
12	Rue Danton Centre	936 v/j	959 v/j	184 v/j	208 v/j	22,2%	1143 v/j
90	Entrée Projet 1	0 v/j	0 v/j	206 v/j	206 v/j	0,0%	206 v/j
110	Sortie Projet 1	0 v/j	0 v/j	384 v/j	384 v/j	0,0%	384 v/j
13	Rue Danton	737 v/j	756 v/j	100 v/j	119 v/j	16,1%	856 v/j
14	Rue Danton	936 v/j	959 v/j	184 v/j	208 v/j	22,2%	1143 v/j
15	Rue Danton Est	1131 v/j	1160 v/j	80 v/j	108 v/j	9,6%	1240 v/j
16	Rue Danton Est	1315 v/j	1348 v/j	79 v/j	112 v/j	8,5%	1427 v/j
17	Rue Jean Jacques Rousseau Nord Nord	463 v/j	475 v/j	179 v/j	190 v/j	41,0%	654 v/j
18	Rue Jean Jacques Rousseau Nord Nord	500 v/j	513 v/j	264 v/j	276 v/j	55,3%	777 v/j
170	Rue Jean Jacques Rousseau Nord Nord	463 v/j	475 v/j	68 v/j	80 v/j	17,3%	544 v/j
180	Rue Jean Jacques Rousseau Nord Nord	500 v/j	513 v/j	154 v/j	166 v/j	33,3%	667 v/j
19	Rue Jean Jacques Rousseau Nord	463 v/j	475 v/j	68 v/j	80 v/j	17,3%	544 v/j
20	Rue Jean Jacques Rousseau Nord	500 v/j	513 v/j	154 v/j	166 v/j	33,3%	667 v/j
21	Rue Jean Jacques Rousseau Centre	504 v/j	516 v/j	45 v/j	58 v/j	11,5%	561 v/j
22	Rue Jean Jacques Rousseau Centre	309 v/j	316 v/j	288 v/j	295 v/j	95,7%	604 v/j
24	Rue Condorcet	251 v/j	257 v/j	21 v/j	27 v/j	10,8%	278 v/j
210	Sortie projet 2	0 v/j	0 v/j	84 v/j	84 v/j	0,0%	84 v/j
190	Entrée projet 2	0 v/j	0 v/j	262 v/j	262 v/j	0,0%	262 v/j
25	Rue Jean Jacques Rousseau	504 v/j	516 v/j	45 v/j	58 v/j	11,5%	561 v/j
26	Rue Jean Jacques Rousseau	309 v/j	316 v/j	288 v/j	295 v/j	95,7%	604 v/j
27	Rue Jean Jacques Rousseau Sud	401 v/j	411 v/j	31 v/j	41 v/j	10,3%	442 v/j
28	Rue Jean Jacques Rousseau Sud	533 v/j	547 v/j	288 v/j	301 v/j	56,5%	834 v/j
29	Rue Charles Denis Platel	305 v/j	313 v/j	14 v/j	22 v/j	7,1%	327 v/j
35	Entrée parking silo	0 v/j	0 v/j	225 v/j	225 v/j	0,0%	225 v/j
34	Sortie parking silo	0 v/j	0 v/j	225 v/j	225 v/j	0,0%	225 v/j

¹ TMJO : Trafic Moyen Jours Ouvrés

Synthèse des évolutions de trafic sur les principales sections impactées – Mardi HPM (7h45 – 8h45)

HPM							
	Segment du réseau viaire	Flux actuels (uvp)	Situation avec croissance naturelle du trafic	Évaluation des flux générés par le projet (uvp)	Évaluation des flux générés par l'évolution naturelle de trafic et le projet (uvp)	Évolution des flux	Flux futurs
	Rue Bracke Desrousseaux	85 uvp	87 uvp	9 uvp	11 uvp	12,6%	96 uvp
	Rue Danton Ouest Ouest	97 uvp	99 uvp	39 uvp	41 uvp	42,7%	138 uvp
	Rue Danton Ouest Ouest	64 uvp	66 uvp	80 uvp	81 uvp	127,2%	145 uvp
	Avenue de la République Nord	391 uvp	401 uvp	40 uvp	50 uvp	12,7%	441 uvp
	Avenue de la République Nord	321 uvp	329 uvp	34 uvp	42 uvp	13,2%	363 uvp
	Avenue de la République Sud	424 uvp	435 uvp	85 uvp	96 uvp	22,7%	520 uvp
	Avenue de la République Sud	302 uvp	310 uvp	30 uvp	38 uvp	12,6%	340 uvp
	Rue de Danton Ouest	97 uvp	99 uvp	39 uvp	41 uvp	42,7%	138 uvp
	Rue Danton Ouest	63 uvp	65 uvp	80 uvp	81 uvp	129,2%	144 uvp
	Rue Danton Centre	97 uvp	99 uvp	36 uvp	38 uvp	39,3%	135 uvp
	Rue Danton Centre	63 uvp	65 uvp	23 uvp	25 uvp	38,9%	88 uvp
	Entrée Projet 1	0 uvp	0 uvp	3 uvp	3 uvp	0,0%	3 uvp
	Sortie Projet 1	0 uvp	0 uvp	57 uvp	57 uvp	0,0%	57 uvp
	Rue Danton	101 uvp	104 uvp	36 uvp	38 uvp	37,9%	139 uvp
	Rue Danton	63 uvp	65 uvp	23 uvp	25 uvp	38,9%	88 uvp
	Rue Danton Est	139 uvp	143 uvp	15 uvp	19 uvp	13,4%	158 uvp
	Rue Danton Est	84 uvp	86 uvp	9 uvp	11 uvp	12,7%	95 uvp
	Rue Jacques Rousseau Nord Nord	44 uvp	45 uvp	44 uvp	45 uvp	103,1%	89 uvp
	Rue Jacques Rousseau Nord Nord	61 uvp	63 uvp	38 uvp	40 uvp	65,0%	101 uvp
	Rue Jacques Rousseau Nord Nord	44 uvp	45 uvp	2 uvp	4 uvp	8,1%	48 uvp
	Rue Jacques Rousseau Nord Nord	55 uvp	56 uvp	54 uvp	56 uvp	101,3%	111 uvp
	Rue Jean Jacques Rousseau Nord	29 uvp	30 uvp	2 uvp	3 uvp	11,0%	32 uvp
	Rue Jean Jacques Rousseau Nord	55 uvp	56 uvp	54 uvp	56 uvp	101,3%	111 uvp
	Rue Jean Jacques Rousseau Centre	38 uvp	39 uvp	6 uvp	7 uvp	18,5%	45 uvp
	Rue Jean Jacques Rousseau Centre	28 uvp	29 uvp	44 uvp	44 uvp	158,7%	72 uvp
	Rue Condorcet	36 uvp	37 uvp	4 uvp	5 uvp	13,1%	41 uvp
	Sortie projet 2	0 uvp	0 uvp	15 uvp	15 uvp	0,0%	15 uvp
	Entrée projet 2	0 uvp	0 uvp	5 uvp	5 uvp	0,0%	5 uvp
	Rue Jean Jacques Rousseau	47 uvp	48 uvp	6 uvp	7 uvp	15,4%	54 uvp
	Rue Jean Jacques Rousseau	29 uvp	30 uvp	44 uvp	44 uvp	153,3%	73 uvp
	Rue Jean Jacques Rousseau Sud	39 uvp	40 uvp	4 uvp	5 uvp	12,9%	44 uvp
	Rue Jean Jacques Rousseau Sud	38 uvp	39 uvp	44 uvp	45 uvp	117,6%	83 uvp
	Rue Charles Denis Platel	17 uvp	17 uvp	2 uvp	2 uvp	14,4%	19 uvp
	Entrée parking silo	0 uvp	0 uvp	87 uvp	87 uvp	0,0%	87 uvp
	Sortie parking silo	0 uvp	0 uvp	29 uvp	29 uvp	0,0%	29 uvp

Synthèse des évolutions de trafic sur les principales sections impactées – Mardi HPS (17h - 18h)

HPS							
	nt du réseau viaire	Flux actuels (uvp)	Situation avec croissance naturelle du trafic	Évaluation des flux générés par le projet (uvp)	Évaluation des flux générés par l'évolution naturelle de trafic et le projet (uvp)	Évolution des flux	Flux futurs
	acke Desrousseaux	82 uvp	84 uvp	11 uvp	13 uvp	16,4%	95 uvp
	inton Ouest Ouest	61 uvp	63 uvp	72 uvp	74 uvp	120,7%	135 uvp
	inton Ouest Ouest	107 uvp	110 uvp	49 uvp	52 uvp	48,8%	159 uvp
	a République Nord	316 uvp	324 uvp	47 uvp	55 uvp	17,4%	371 uvp
	a République Nord	422 uvp	433 uvp	24 uvp	35 uvp	8,3%	457 uvp
	la République Sud	426 uvp	437 uvp	72 uvp	83 uvp	19,4%	509 uvp
	la République Sud	405 uvp	415 uvp	61 uvp	71 uvp	17,5%	475 uvp
	je Danton Ouest	61 uvp	63 uvp	72 uvp	74 uvp	120,7%	135 uvp
	je Danton Ouest	114 uvp	117 uvp	49 uvp	52 uvp	45,9%	166 uvp
	je Danton Centre	61 uvp	63 uvp	36 uvp	37 uvp	61,0%	98 uvp
	je Danton Centre	114 uvp	117 uvp	42 uvp	45 uvp	39,5%	159 uvp
	entrée Projet 1	0 uvp	0 uvp	36 uvp	36 uvp	0,0%	36 uvp
	ortie Projet 1	0 uvp	0 uvp	7 uvp	7 uvp	0,0%	7 uvp
	Rue Danton	60 uvp	62 uvp	36 uvp	37 uvp	62,0%	97 uvp
	Rue Danton	114 uvp	117 uvp	42 uvp	45 uvp	39,5%	159 uvp
	je Danton Est	75 uvp	77 uvp	5 uvp	7 uvp	8,7%	82 uvp
	je Danton Est	139 uvp	142 uvp	21 uvp	24 uvp	17,3%	163 uvp
	ues Rousseau Nord Nord	42 uvp	43 uvp	56 uvp	57 uvp	136,3%	99 uvp
	ues Rousseau Nord Nord	32 uvp	33 uvp	47 uvp	48 uvp	148,7%	80 uvp
	ues Rousseau Nord Nord	42 uvp	43 uvp	14 uvp	15 uvp	36,6%	57 uvp
	ues Rousseau Nord Nord	34 uvp	35 uvp	30 uvp	31 uvp	89,8%	65 uvp
	icques Rousseau Nord	39 uvp	40 uvp	14 uvp	15 uvp	39,2%	54 uvp
	icques Rousseau Nord	34 uvp	35 uvp	30 uvp	31 uvp	89,8%	65 uvp
	icques Rousseau Centre	52 uvp	53 uvp	4 uvp	5 uvp	10,4%	57 uvp
	icques Rousseau Centre	30 uvp	31 uvp	56 uvp	57 uvp	189,8%	87 uvp
	je Condorcet	17 uvp	17 uvp	3 uvp	3 uvp	20,4%	20 uvp
	ortie projet 2	0 uvp	0 uvp	1 uvp	1 uvp	0,0%	1 uvp
	entrée projet 2	0 uvp	0 uvp	41 uvp	41 uvp	0,0%	41 uvp
	n Jacques Rousseau	54 uvp	55 uvp	4 uvp	5 uvp	10,1%	59 uvp
	n Jacques Rousseau	37 uvp	38 uvp	56 uvp	57 uvp	154,4%	94 uvp
	acques Rousseau Sud	47 uvp	48 uvp	3 uvp	4 uvp	8,7%	51 uvp
	acques Rousseau Sud	60 uvp	62 uvp	56 uvp	58 uvp	96,2%	118 uvp
	harles Denis Platel	30 uvp	31 uvp	1 uvp	2 uvp	6,4%	32 uvp
	rée parking silo	0 uvp	0 uvp	74 uvp	74 uvp	0,0%	74 uvp
	tie parking silo	0 uvp	0 uvp	50 uvp	50 uvp	0,0%	50 uvp

2 | Éléments de cadrage

2.1 | Le projet

Le projet se situe au centre de la commune de Loos, au 21 rue Danton, au sein d'un tissu urbain dense à dominante résidentielle.

Le site s'inscrit en interface directe avec le réseau viaire majeur de l'agglomération, à l'angle du boulevard de la République et de la rue du Maréchal-Foch, qui constituent des axes structurants assurant la connexion des flux motorisés vers Lille, Haubourdin et Sequedin.



Figure 3 Détail du projet et localisation de son environnement immédiat - Iter 2025

Le projet prévoit la création des lots et des surfaces suivants :

- Les habitations individuelles (à l'ouest du projet) : 13
- Les habitations collectives (au sud-est du projet) : 307
- Les surfaces d'activités (situé au nord-est du projet) : 4 931 m² :
 - Tiers lieu : 486 m²
 - RDC commerciaux : 605 m²
 - RDC activités artisanales : 650 m²
 - RDC crèche : 250 m²
 - RDC sport loisir: 240 m²
 - Étage sport loisir : 760 m²
 - Étage tertiaire formation : 1865 m²
 - Maison de projet : 75 m²



Figure 4 Plan masse du projet - Aménagement & Territoires / atelier ma / agence Philippe Thomas / TERA0
/ Empreintes Citoyennes // Ville de Loos / MEL

En termes de fonctionnement, le projet prévoit la création d'une nouvelle voie de circulation en son sein permettant de desservir les futurs lots prévus. Cette voie à double sens permet de relier la rue Danton et la rue Jean Jacques Rousseau et sera dédiée à de la desserte locale.



Figure 5 Fonctionnement des mobilités - Aménagement & Territoires / atelier ma / agence Philippe Thomas / TERA0 / Empreintes Citoyennes // Ville de Loos / MEL

En termes de fonctionnement du stationnement, le projet prévoit la création de 362 places privées présentes dans les différents lots du projet ainsi que 79 places publiques sur voirie et au sein d'un parking silo situé au nord-est du projet avec une connexion directe à la rue Jean Jacques Rousseau.

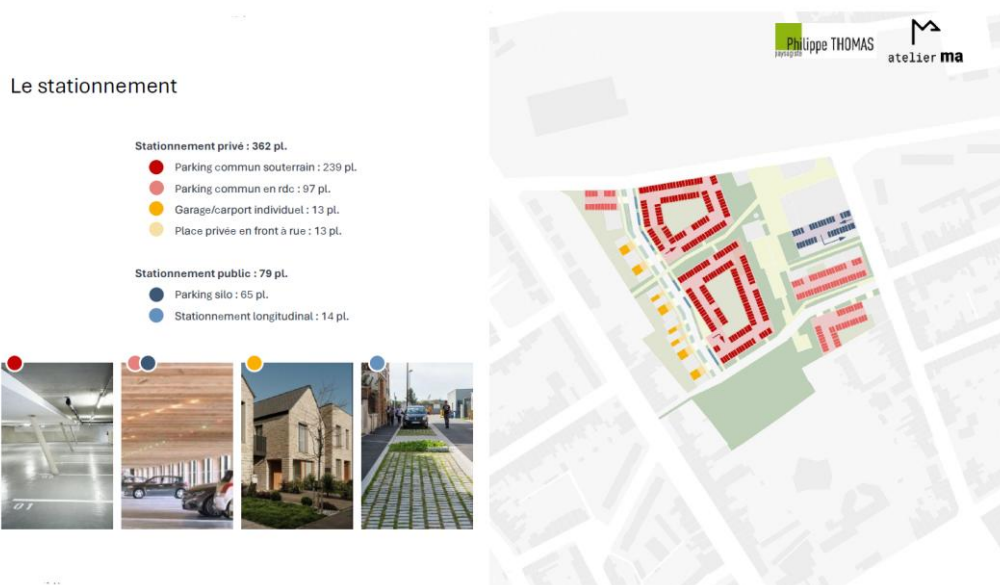


Figure 6 Localisations des stationnements adossés aux différents lots du projet - Aménagement & Territoires / atelier ma / agence Philippe Thomas / TERA0 / Empreintes Citoyennes // Ville de Loos / MEL

2.2 | Desserte et accessibilité du projet

2.2.1 | Le projet et son environnement

La desserte supra-communale est également assurée par la proximité immédiate de l'autoroute A25, permettant un accès rapide aux pôles métropolitains (Lille-centre, CHU Eurasanté, Porte de Douai).

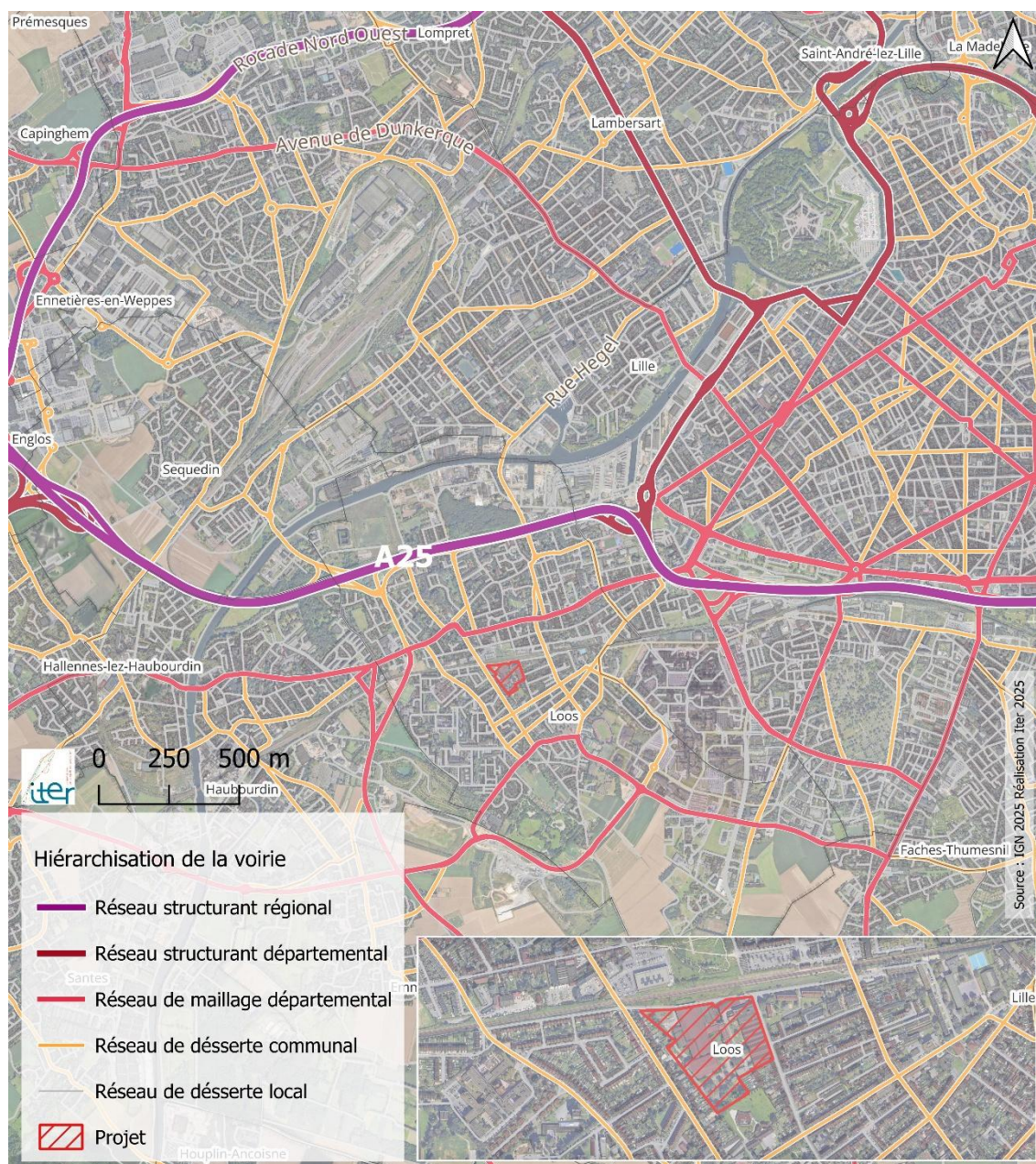


Figure 7 Réseau viarie à proximité du projet – Iter 2025

Le point de connexion du projet au réseau se fera au niveau de la rue Danton (via l'accès existant) et au niveau de la rue Jean-Jacques Rousseau, en face de la rue Condorcet, via un accès à créer.

2.2.2 | Accessibilité cyclable et piétonne

L'utilisation de courbes isochrones à partir des points d'accès situés au niveau du futur accès des projets, rue de Lyon, permet de visualiser le niveau d'accessibilité du site à pied et à vélo. Ces isochrones sont calculés en prenant en compte les réseaux praticables par les piétons, la vitesse moyenne de déplacement et l'altimétrie du site.

Le positionnement des projets permet d'envisager un accès piéton en moins de 10 minutes à plusieurs commerces (pharmacie, boulangerie, restauration...) Ainsi qu'à la gare.

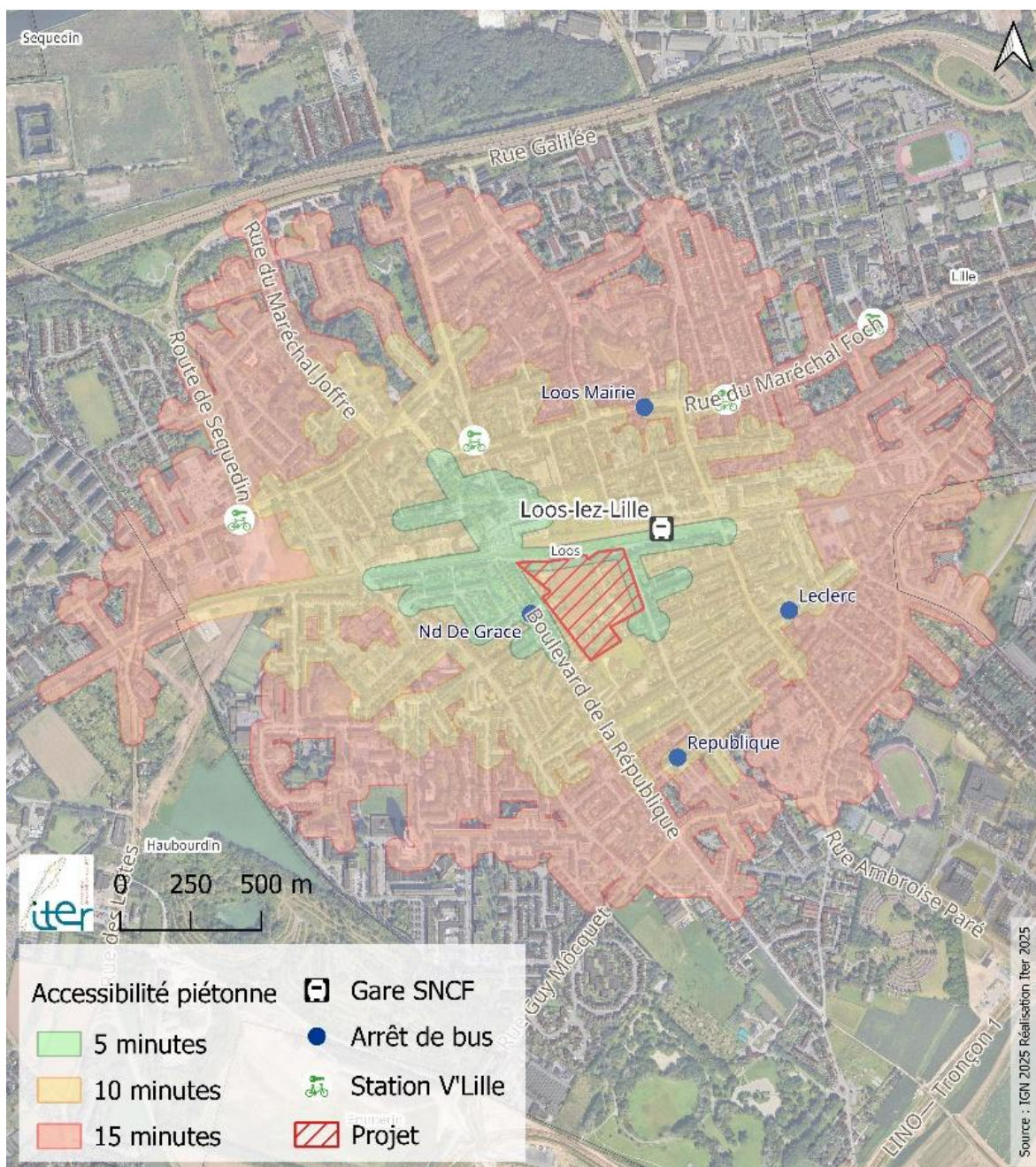


Figure 8 Isochrones piétons à partir du projet – Iter 2025

En termes de potentiel cyclable, la commune de Loos s'inscrit dans un environnement urbain favorable à l'usage du vélo, avec de nombreux aménagements et services existants (stationnement, vélo, vélo en libre-service V'Lille, etc.).

Le site du projet se situe à proximité d'aménagements cyclables : bande cyclable rue Mirabeau ainsi que sur le boulevard de la République. Ces aménagements permettent de rejoindre plusieurs axes structurants, notamment la rue du Maréchal-Foch, offrant des connexions sécurisées vers Lille et Haubourdin. Par ailleurs plusieurs station V'Lille se trouvent à moins de 10 minutes à pieds du projet.



Aménagements cyclables existants sur la commune de Loos, à proximité du projet (rue Danton – rue du Maréchal Foch - Bd de la République) – Google 2025



Station V'Lille, rue Georges Clemenceau et rue du Maréchal Foch – Google 2025

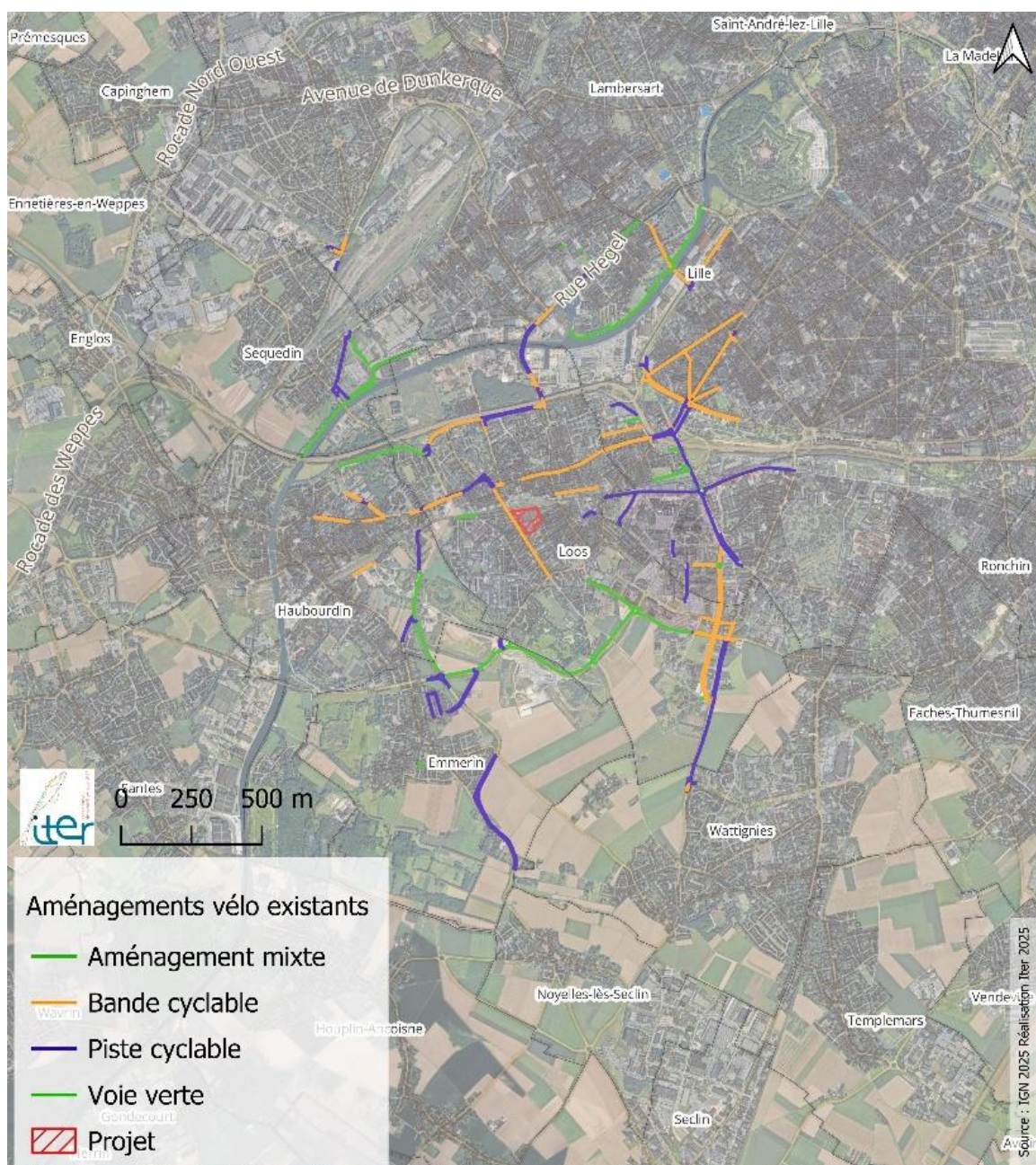


Figure 9 Aménagements cyclables existants sur le secteur – Géovélo 2025

L'utilisation du vélo permet de rejoindre l'ensemble du centre de Loos en moins de 5 minutes. En moins de 15 minutes, il est également possible d'atteindre les communes voisines de Lille, Haubourdin, Hallennes-lez-Haubourdin et Sequedin.

Par ailleurs, l'usage d'un vélo à assistance électrique (VAE) facilite encore davantage ces déplacements, en offrant une alternative plus rapide et moins contraignante. Il permet notamment de rejoindre le centre-ville de Lille ainsi que les communes de Wattignies et d'Emmerin moins de 15 minutes.

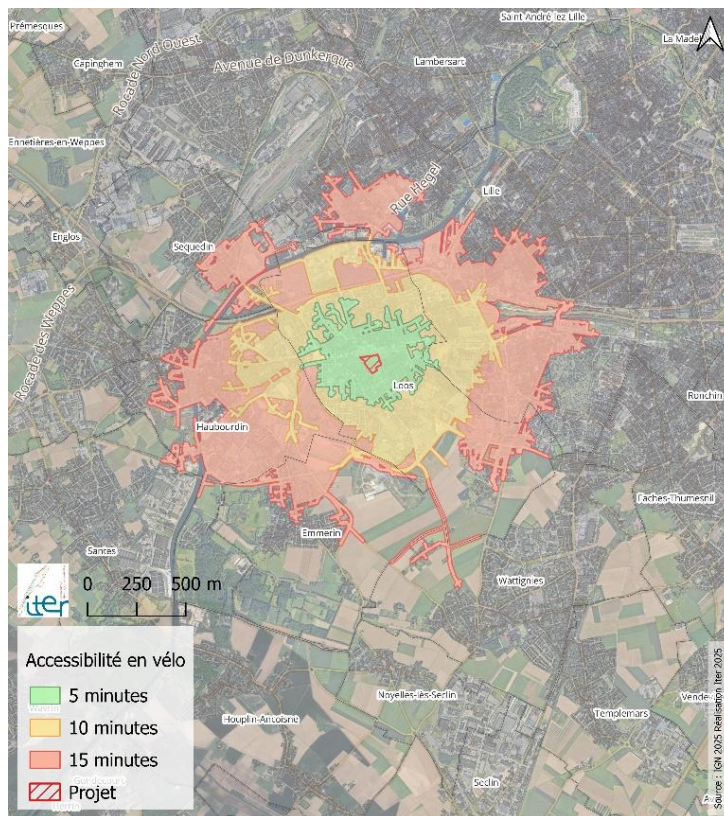


Figure 10 Isochrones vélo à partir du projet – Iter 2025

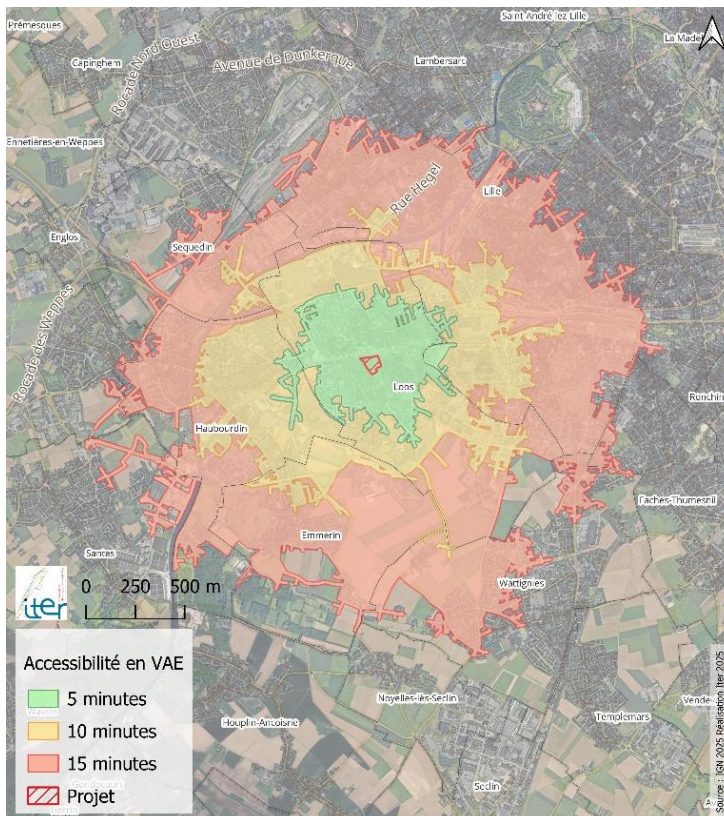


Figure 11 Isochrones VAE à partir du projet – Iter 2025

2.2.3 | Accessibilité en transport en commun

Le site du projet bénéficie d'une bonne accessibilité en transports en commun.

À l'échelle locale, il est desservi par plusieurs arrêts de bus situés à moins de 15 minutes de marche.

L'arrêt Leclerc (≈ 5 minutes à pied) : desserte par la L2, ligne structurante du réseau Ilévia. L'arrêt Loos Mairie (≈ 10 minutes à pied) : desserte par les lignes L5, 10, 36B, 70 et 535. Et l'arrêt Notre-Dame-de-Grâce (≈ 10 minutes à pied) : desserte des lignes 916 et C02.

Par ailleurs, à l'échelle métropolitaine, le site se situe également à proximité de la gare SNCF Loos – Lez Lille (≈ 5 minutes à pied), permettant des connexions directes vers Lille et Lens.

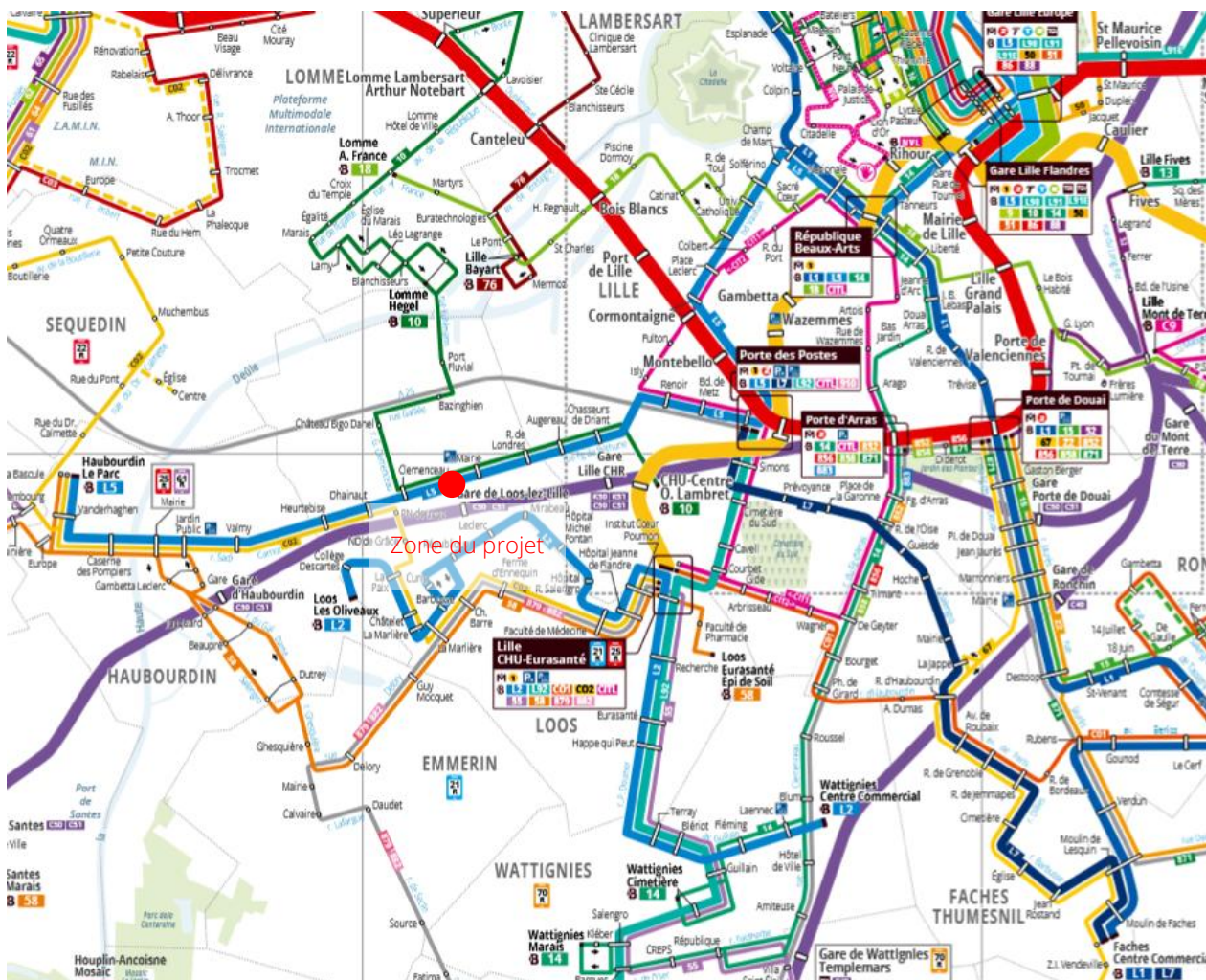
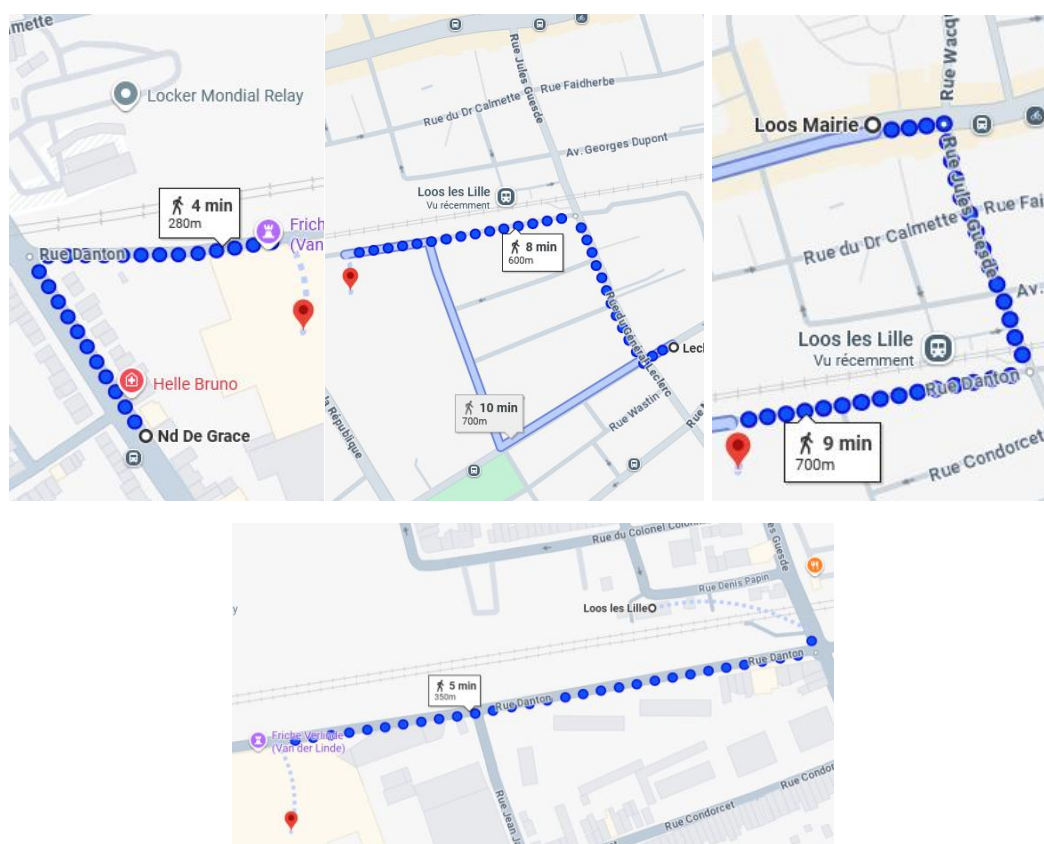


Figure 12 Plan du réseau de transport - ILEVIA, 2025



Arrêt de bus : Leclerc, ND de la Grâce, Loos Mairie, et gare SNCF de Loos, GoogleMaps 2025



Temps à pied depuis le projet vers les arrêts de bus : Leclerc, ND de la Grâce, Loos Mairie et la gare SNCF de Loos, GoogleMaps 2025

2.3 | Accidentologie routière et vitesses pratiquées

2.3.1 | Accidentologie sur le secteur d'étude

Sur la période 2014-2023, plusieurs accidents se sont produits à proximité du projet. Au niveau du boulevard de la République, dont deux accidents mortels : le premier, en 2015, impliquant un piéton et un automobiliste et le second, en 2018, au carrefour avec la rue Notre-Dame-de-Grâce, impliquant un deux-roues et une automobiliste. Dans les deux cas, les victimes décédées étaient des usagers vulnérables.

Le carrefour avec la rue Notre-Dame-de-Grâce apparaît comme particulièrement accidentogène, avec deux autres accidents recensés, dont un accident grave survenu en 2018 entre un piéton et un automobiliste (ayant entraîné une hospitalisation), et un accident de moindre gravité l'année suivante, impliquant deux piétons (dont un mineur) et un automobiliste.

Sur la rue Danton, où sera connecté le projet, un accident grave non mortel impliquant un piéton et un automobiliste a été recensé en 2018.

Sur la rue Jean-Jacques Rousseau, où sera implanté le second accès au projet, aucun accident n'a été remonté sur la période 2013-2023.

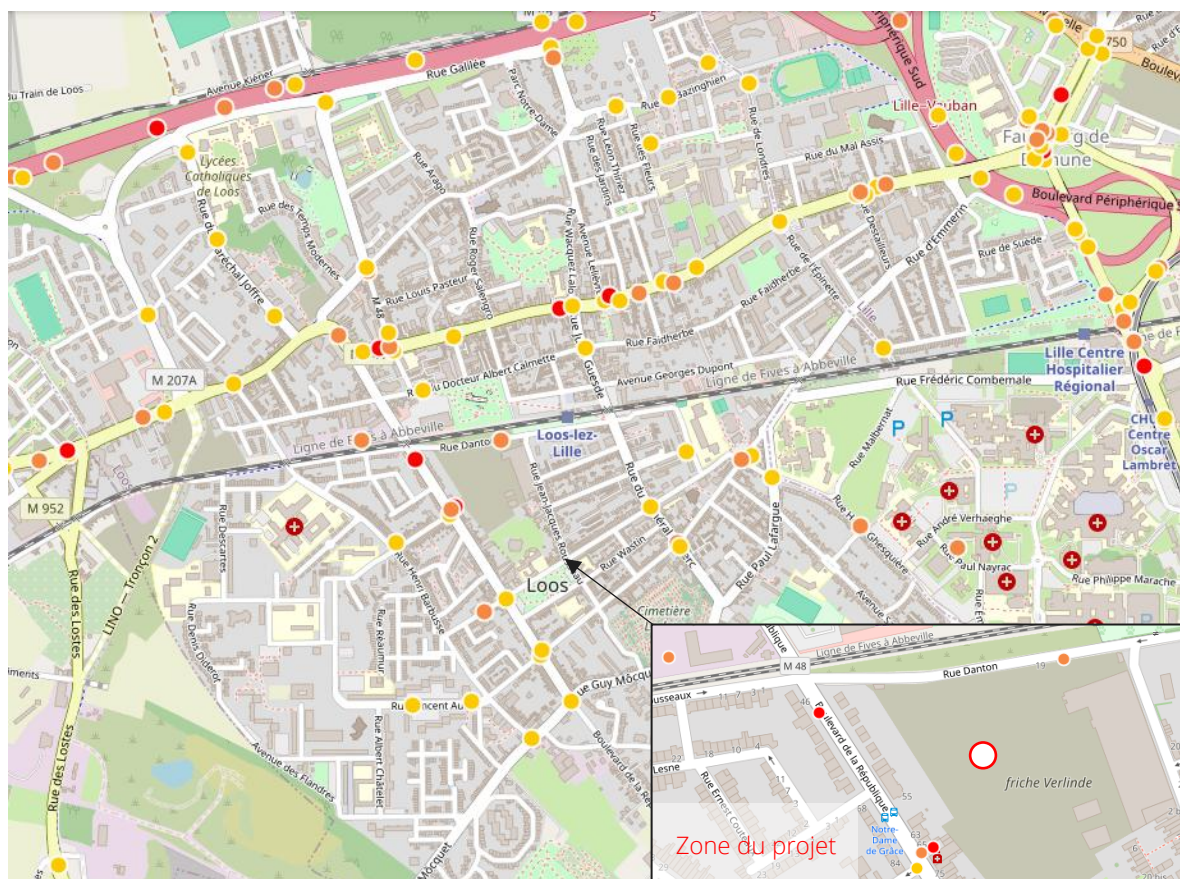


Figure 13 Observatoire National Interministériel de la sécurité routière – Données de 2014 à 2023

2.3.2 | Vitesses observées sur la semaine complète de comptage réalisée du mardi 4 novembre au lundi 10 novembre 2025

Les vitesses pratiquées par les véhicules motorisés sur le secteur (données issues des compteurs automatiques) restent relativement modérées, généralement inférieures à 50 km/h, mais demeurent supérieures aux vitesses limites réglementaires. L'ensemble des voiries auditées sont limitées à 30km/h.

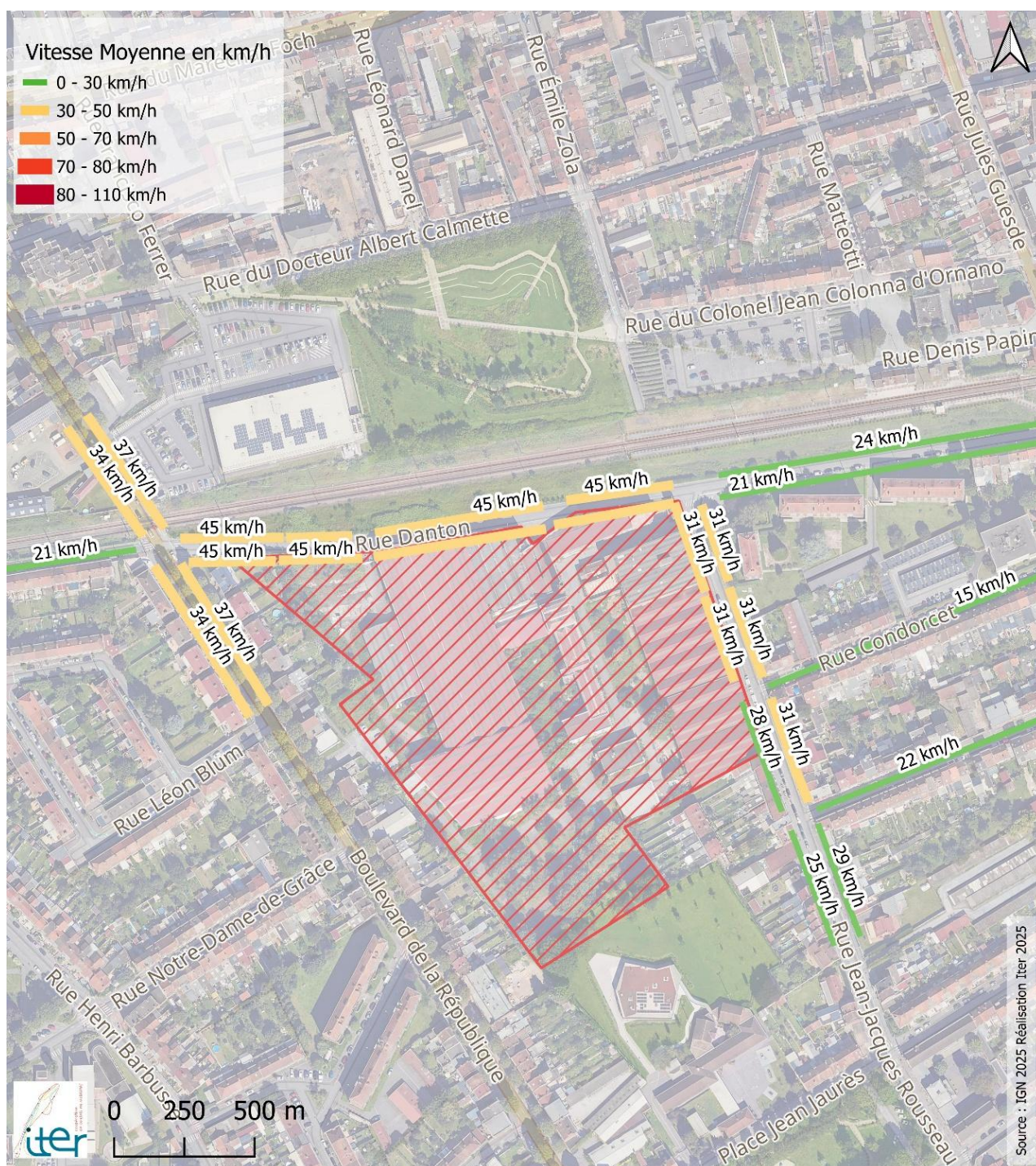
Sur l'axe principal, la rue Danton, limitée à 30 km/h, les vitesses moyennes observées atteignent 45 km/h dans les deux sens, ce qui en fait l'axe le plus rapide du secteur.

Sur l'avenue de la République, également limitée à 30 km/h, les vitesses sont plus faibles, de l'ordre de 34 km/h dans les deux sens.

La rue Jean Jacques Rousseau présente des vitesses encore plus réduites, comprises entre 28 et 31 km/h.

Les compteurs permettent également de déterminer la V85, c'est-à-dire la vitesse sous laquelle circulent 85 % des usagers. Les valeurs relevées montrent que la V85 est supérieure aux vitesses réglementaires sur l'ensemble des axes principaux à proximité du projet (rue Danton : 59km/h ; Avenue de la République : 37 km/h et rue Jean Jacques Rousseau 31km/h), confirmant une tendance générale au dépassement des limitations.

Le long des rues secondaires (rue Condorcet, rue Charles Denis Platel), les vitesses sont inférieures à 30km/h.



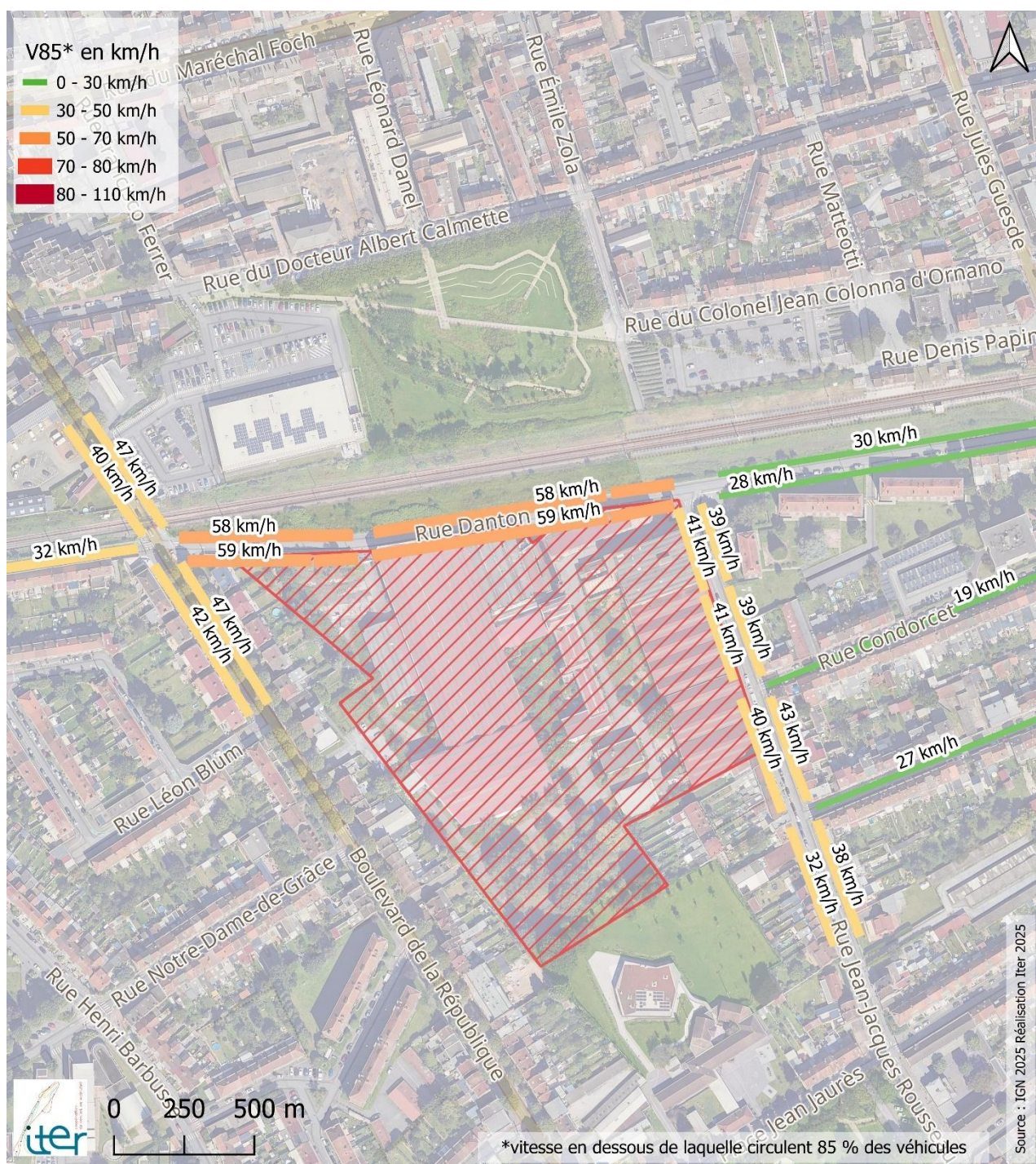


Figure 15 V85 observée sur une semaine complète de comptage du mardi 4 novembre au lundi 10 novembre 2025 – Iter 2025

3 | La structure actuelle des déplacements

3.1 | Comptages

Deux types de comptages ont été réalisés pour alimenter l'analyse :

- Comptages directionnels sur le carrefour : le mardi 4 novembre 2025 de 7h00 à 9h00, et de 16h30 à 18h30. Ce jour est retenu comme étant le TMJO de référence.
- Comptages automatiques, au niveau des principales sections : une semaine en période standard, du mardi 4 novembre au lundi 10 novembre 2025. Ils permettent de quantifier les véhicules par type (VL, PL et deux roues motorisés), par heure, par jour et par sens.



Figure 16 Logistique terrain de la campagne de comptage du mardi 4 novembre au lundi 10 novembre 2025 – Iter 2025

Les données sont présentées en Tous Véhicules pour les analyses à la journée et en UVP pour les analyses des heures de pointe.

UVP (Unité de Voiture Particulière) :

- Voiture/VU : 1 UVP
- Poids lourds (dont bus) : 2 UVP
- Deux roues motorisées : 0,3 UVP

3.2 | Les flux journaliers (TMJO)

Le TMJO (Trafic Moyen Journalier Ouvrable) correspond au nombre moyen de véhicules circulant chaque jour sur une voirie, calculé à partir de comptages réalisés en jours ouvrables. Cet indicateur permet d'évaluer la charge de trafic et le niveau de sollicitation du réseau routier.

Les volumes de circulation sont significatifs sur le boulevard de la République, avec près de 8 600 véhicules/jour (deux sens confondus) sur la section sud et environ 8 300 véhicules/jour sur la section nord.

Le reste des voiries présente des trafics plus faibles. Sur la rue Danton, la section la plus chargée, située à l'Ouest, enregistre environ 2 500 UVP/jour.

Sur les voiries desservant l'entrée du futur projet, les volumes sont plus réduits, avec environ 1 700 véhicules/jour (deux sens confondus), le sens le plus chargé étant Ouest → est.

La rue Jean-Jacques Rousseau ou sera créer la seconde entrée au projet, enregistre près de 1 000 véhicules/jour, avec une répartition globalement équilibrée entre les deux directions.

Les rues à sens unique, la rue Condorcet et la rue Platel enregistrent un trafic moyen inférieur à 400 UVP/jour, ce qui confirme leur rôle de voiries de desserte locale.

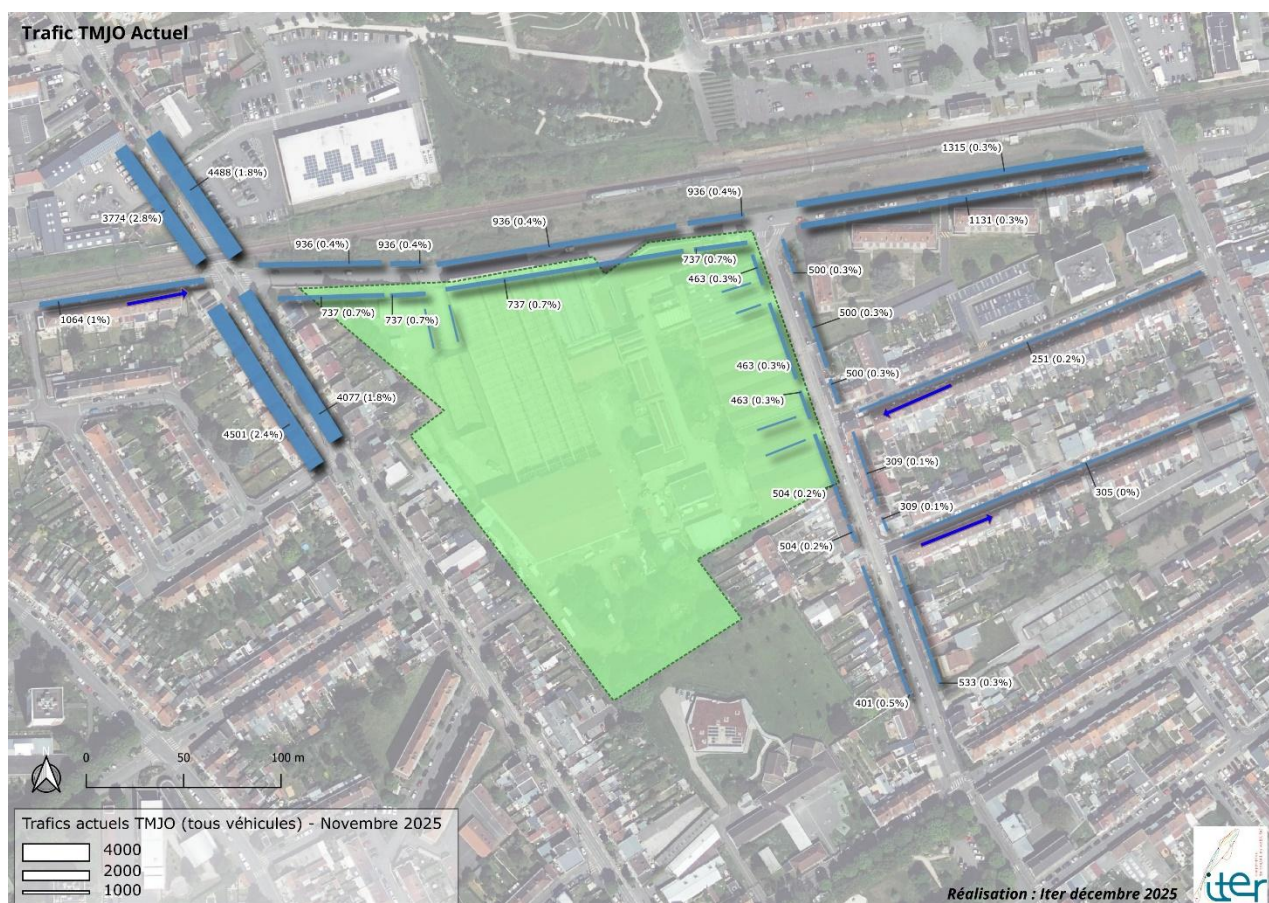


Figure 17 Flux à l'échelle du secteur en TV (Tous véhicules)

La part des poids lourds est globalement faible sur l'ensemble des voiries analysées.

C'est sur le boulevard de la République que leur proportion est la plus élevée, avec une part comprise entre 1 % et 3 %, soit près de 200 poids lourds/jour (deux sens confondus) sur les sections nord et sud.

Une part significative de ce trafic correspond aux autocars du réseau Ilévia, qui représentent environ la moitié des passages.

Les autres voiries enregistrent un trafic poids lourds très limités, inférieurs à 10 véhicules par jour.

3.3.2 | Les flux en heure de pointe du soir (17h00 -18h00)

Les flux de circulation en heure de pointe du mardi soir sont globalement équivalents à ceux observés le matin, bien que légèrement plus chargés. Mais les logiques sont inversées.

Le boulevard de la République concentrant la majorité du trafic avec environ 830 UVP/h sur sa section sud et 740 UVP/h sur sa section nord. À l'inverse du matin, c'est le sens Sud → Nord, en provenance du campus de santé et se dirigeant vers l'autoroute, qui est le plus chargée.

La rue Danton enregistre près de 170 UVP/h, avec un trafic principalement orienté Est → Ouest (depuis Lille).

La rue Jean-Jacques Rousseau, qui assure la collecte des flux résidentiels, présente un trafic de l'ordre de 105 UVP/h sur sa section la plus sollicitée, le sens Nord → Sud étant dominant.

Les deux rues à sens unique (rue Condorcet et rue Platel) supportent des niveaux de trafic faibles, inférieurs à 40 UVP/h en heure de pointe du soir (avec inversedement de la rue la plus chargée).

Ainsi, le futur projet se situe au croisement de deux dynamiques de circulation distinctes le soir :

- À l'Ouest, une voirie supportant un trafic relativement important, orienté Sud → Nord et Est → Ouest, probablement généré par les flux domicile-travail depuis le campus de santé/ pôle hospitalier et Lille.
- À l'Est, un trafic nettement plus modéré, majoritairement orienté Nord → Sud, correspondant vraisemblablement aux déplacements des résidents rentrant à leur domicile en fin de journée.

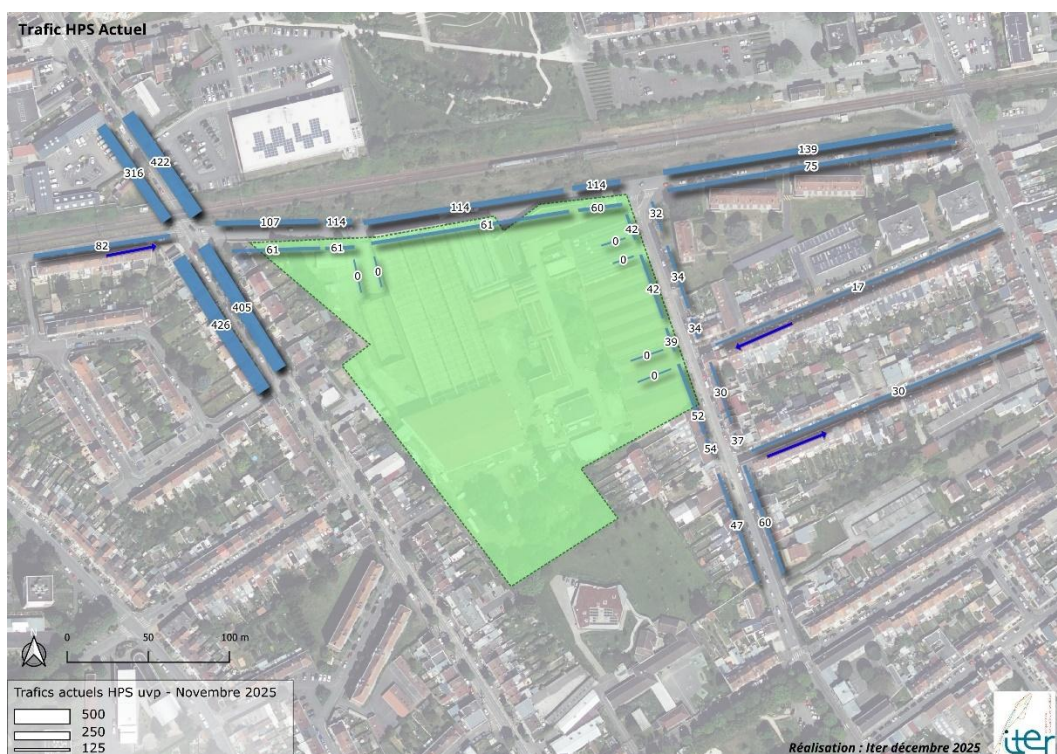


Figure 19 Flux à l'échelle du secteur en uvp (unité de véhicule particulier)

4 | La génération de trafic par mode

4.1 | Postulats et choix méthodologiques

Ces postulats consistent à expliciter les choix de ratios et les choix méthodologiques faits pour l'évaluation des flux tous modes générés par le projet.

- Nous nous basons sur des ratios officiels et nous limitons, dans la mesure du possible, l'usage d'hypothèses qui ne peuvent être vérifiées et justifiées.
- Nous prenons en compte les ratios applicables au niveau de la commune ou de secteurs de l'agglomération lorsqu'ils sont disponibles ou calculables. Dans le cadre de l'étude ci-contre, nous avons utilisé le recensement de la population réalisé par l'Insee en 2022 pour la commune de Loos,
- Nous prenons en compte une évolution « naturelle » du trafic routier en nous basant sur les tendances nationales des dernières années publiées par le Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires en 2019 et en 2022 (voir partie suivante).
- Nous privilégions les données en TMJO afin de travailler sur les volumes d'une journée ouvrée de base et de projeter nos trafics sur ces logiques. L'estimation de nos trafics est réalisée en lien avec le maximum de déplacement réalisé sur une journée type (mardi ou jeudi). En le chargeant sur le réseau en TMJO nous obtenons ainsi le potentiel le plus fort d'évolution des trafics de la zone sur une journée qui concentre la majeure partie des usages d'un territoire.
- Nous travaillons sur deux heures de pointe spécifiques, une le matin et une le soir afin d'analyser un cumul d'usage important et d'identifier les principaux enjeux du périmètre d'étude en termes de trafics :
 - De 7h45 à 8h45 pour l'heure de pointe du matin,
 - De 17h00 à 18h00 pour l'heure de pointe du soir.

4.2 | La prise en compte d'une évolution naturelle du trafic

Nous prenons en compte une évolution « naturelle » du trafic routier en nous basant sur les tendances nationales des dernières années publiées par le Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires en 2019 et en 2022 :

Les tendances nationales en matière de trafic routier montrent une relative stagnation depuis 2016. En effet, le « Bilan annuel des trafics en 2019 » (dernier bilan représentatif avant celui de 2022, en cours) publié par le Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, montre que la circulation sur les routes départementales et locales se replie en 2019 (- 0,7 % après + 0,8 % en 2018).

QUASI-STABILITÉ DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN 2019

En 2019, la circulation sur le réseau routier de France métropolitaine atteint 623 milliards de véhicules-kilomètres, soit plus de 2 000 fois l'aller-retour entre la Terre et le soleil. En hausse continue entre 2014 et 2018 (+ 0,8 % en moyenne par an), la circulation se stabilise en 2019 (+ 0,1 % après + 0,4 % en 2018). Les véhicules étrangers réalisent près de 7 % du trafic. Cette part est stable depuis 2017. La circulation en France métropolitaine est essentiellement réalisée par les voitures et véhicules utilitaires légers. Ils réalisent 92 % du trafic, part stable depuis 2012. La part des poids lourds, avec 35 milliards de véhicules-kilomètres, est de 5,6 %. Le pavillon étranger représente environ 26 % du trafic poids lourds. Le poids des autobus et autocars est relativement modeste dans le trafic (0,5 %), tout comme celui des deux-roues (1,9 % de la circulation).

LA CIRCULATION AUGMENTE SUR LE RÉSEAU NATIONAL AUTOROUTIER ET INTERURBAIN ET DIMINUE SUR LE RÉSEAU LOCAL

Un tiers de la circulation sur le réseau routier de France métropolitaine s'effectue sur le réseau national, autoroutier, interurbain et autres routes nationales. La circulation sur le réseau national augmente de 1,6 % en 2019, après une légère baisse en 2018 (- 0,2 %). Elle augmente sur les autoroutes concédées (+ 2,1 %) et sur les autoroutes et voies rapides interurbaines du réseau non concédées (+1,7 %) tandis qu'elle diminue légèrement sur les autres routes nationales (- 0,7 %). La circulation sur les routes départementales et locales se replie en 2019 (- 0,7 % après + 0,8 % en 2018).

Le « Bilan annuel des trafics en 2022 », propose une actualisation à la suite de la crise sanitaire et dans l'attente d'une stabilisation des comportements. Les tendances observées avant 2019 semblent se confirmer en 2022, même s'il s'agit encore de données provisoires et que les niveaux enregistrés sont ceux de 2016.

LA CIRCULATION POURSUIT EN 2022 LA REPRIS AMORCÉE EN 2021

En 2022, en France métropolitaine, la circulation routière continue sa reprise (+ 9,1 %) mais demeure inférieure de 2,5 % à son niveau d'avant la crise sanitaire (*figure G1-1*). Le trafic sur le réseau routier national (autoroutes et routes nationales) augmente de 6,3 % par rapport à 2021 et dépasse de 1,5 % son niveau de 2019. La circulation s'accroît de 6,6 % en 2022 sur les autoroutes (concédées et non concédées) et voies rapides, dépassant son niveau d'avant la crise sanitaire, et de 4,2 % sur les routes nationales.

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/>

Dans le temps plus long, la hausse annuelle de trafic est en constante régression depuis 2003. Alors qu'elle avait augmenté de 31,7 % entre 1990 et 2003, soit + 1,9 % par an, la circulation routière sur le territoire métropolitain marque une inflexion à partir de 2003 et semble plafonner depuis, avec une progression

globale de 9,7 % entre 2003 et 2018, soit + 0,6 % par an (source : Commissariat Général au Développement Durable, 2012 / Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, 2019).

Le contexte global, lié aux facteurs climatiques, médicaux, énergétiques et politico-économiques, devrait favoriser cette stagnation.

En synthèse, l'hypothèse de travail que nous retenons est la suivante :

Nous prenons l'hypothèse d'une croissance annuelle de trafic de **0,5% sur la période 2025-2030.**

4.3 | Génération des flux liés au projet

Tous les usages sont exprimés en personnes pour les usagers de transport en commun et pour les modes actifs. Ils sont exprimés en véhicules pour les autres modes, notamment ceux motorisés. La méthodologie de génération des usages se base sur l'utilisation des parts modales disponibles sur l'INSEE pour la commune de Loos. En effet, nous avons fait le choix de nous baser les données de l'Insee, car ils sont contextualisés à la localisation géographique de Loos et son équipement en transport en commun.

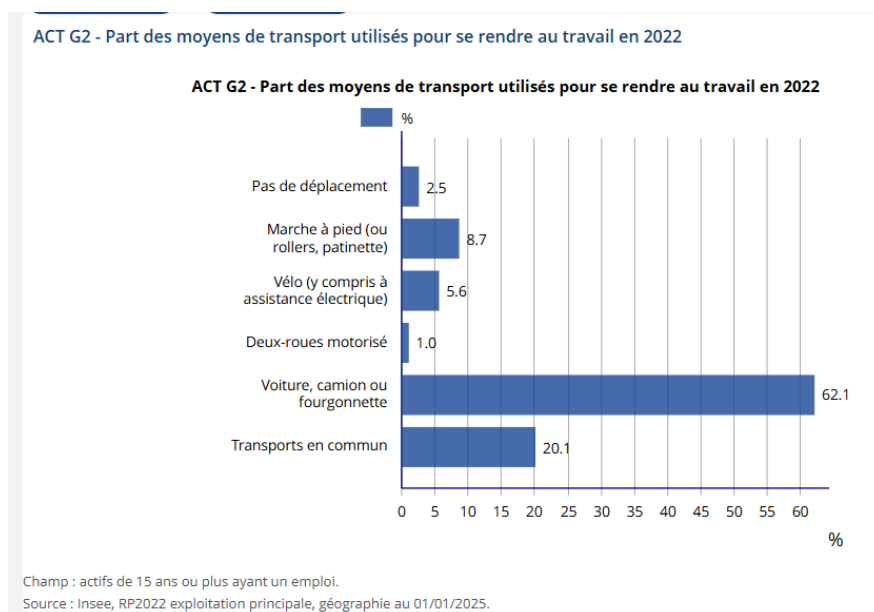


Figure 20 : Parts modales sur la commune de Loos – INSEE 2022

Concernant le nombre de déplacements par jour et réalisé, ils sont quant à eux issus de l'enquête EMD de Lille Métropole. Nous retenons une moyenne de 4 déplacements/jours par personne dont 85% sont en lien direct avec le domicile (pour les futures zones d'habitats). Les visiteurs quant à eux réalisent 2 mouvements par jour (aller et retour).

4.3.1 | Les habitations

En termes d'habitations, plusieurs types de logements sont prévus sur le projet :

- Logements individuels : **13**
- Logements collectifs : **307**
- Pour un total de **320** logements sur le projet.

Afin de correspondre à une situation de fonctionnement réaliste à l'horizon du projet, nous générons les données suivantes :

- Nombre de logements : **320 logements**.
- Taux de vacance sur la commune de Loos en 2022 (Sources : Insee, RP2011, RP2016 et RP2022, exploitations principales, géographie au 01/01/2025) : 7.4%. **Soit 296 logements simultanément occupés**.
- Nombre de personnes par ménage pour les logements : 2,06 pour les logements (Sources : Insee, RP1967 au RP1999 dénombremments, RP2006 au RP2022 exploitations principales). Soit au total **609 habitants potentiels** sur le projet qui habitent simultanément.
- Structuration des ménages : 5,5% correspondent à des personnes de 5 ans et moins (Source : Bilan démographique 2019 – Insee). **576 individus sont donc retenus pour les calculs**.
- Nous estimons la part de visiteurs liée aux logements (personnel de santé, livraison légère, artisans, visites ...) à 1 « visite » pour 10 logements et par jour. **Soit environ 58 visiteurs par jour** pour les habitations du projet.

Au total, ce sont **576 habitants de 5 ans et plus** qui sont pris en compte dans l'analyse ainsi que **58 visiteurs**.

La conversion « en voiture » de ces habitants passe par l'usage de plusieurs ratios :

- L'usage des parts modales issues du recensement des parts modales de l'INSEE en 2022 permettant de prendre en compte le contexte de la commune de Loos.
- Un ratio d'occupation des véhicules de 1,43 personne/véhicule léger (Source : Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ? MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES - Juillet 2022). Ce chiffre permet de prendre en compte l'accompagnement ainsi que l'autopartage potentiel.
- Les habitants sont associés au nombre de déplacements journaliers réalisés par les personnes de plus de 5 ans. Ce sont 4 déplacements journaliers qui sont réalisés par les habitants de la commune selon

l'EMD de la Métropole de Lille réalisée en 2016. Afin de prendre en compte une situation réaliste, nous considérons que 85% de ces déplacements sont liés au domicile.

Ce sont donc **864 mouvements routiers** qui sont générés sur une journée ouvrable (mardi ou jeudi) par les futures résidences du projet. De plus, nous considérons que ces logements ne génèrent pas de poids lourds.

Enfin, nous considérons que l'heure de pointe du matin correspond à **8.54%** des flux journaliers et que l'heure de pointe du soir représente **9.20%** des flux journaliers. Il s'agit du poids des heures de pointe actuelles par rapport aux flux journaliers enregistrés par les compteurs automatiques.

En conséquence, les trafics générés lors des heures de pointe sont les suivants :

- HPM (7h45 – 8h45) : les résidents et visiteurs vont générer **80 mouvements de véhicules routiers**,
- HPS (17h00 - 18h00) : les résidents et visiteurs vont générer **86 mouvements de véhicules routiers**.

4.3.2 | Les commerces

Toutes les évaluations et simulations de génération d'usages se basent sur une offre de transport et un usage constant.

Dans le cadre de la génération des futurs flux liés aux commerces, nous ne connaissons pas encore le détail de la typologie des futurs établissements s'implantant au sein du projet. Nous avons donc fait le choix qu'un tiers des commerces seraient à vocation alimentaire, un tiers à vocation de vente à la personne et le dernier tiers à vocation de la maison. Ces différents commerces de proximité possèdent des caractéristiques différentes qui vont exercer une influence sur la génération des pendulaires ainsi que des visiteurs :

Typologie des commerces de proximité	Maison	Alimentaire	Personne
Nombre de personne pour les commerces de moins de 400 m ²	2	2	2
Chiffre d'affaire moyen (millier d'euros)	497 000	424 000	648 000
Surface moyenne	157	118	128

Figure 21 Sources : France, établissement du commerce de détail en magasin. Insee, Fare, Sirène, Clap 2012 ; DGE, ICODE

Pour les commerces de la zone nous utilisons les données suivantes :

- Surface de **605 m² de surface commercialisée**.
- L'estimation des pendulaires : les commerces de proximité possèdent en moyenne 1 salarié pour 1 surface de 59 m² pour l'alimentaire, 1 salarié pour une surface de 78,5 m² pour la maison et 1 salarié pour une surface de 64 m² pour la personne. (Sources : Insee, Fare, Sirène, Clap 2012, Icode). Ainsi, en

respectant une division de l'espace par tiers selon les différentes vocations, ce seront **9 salariés** pour qu'il faille prendre en compte.

- L'estimation des visiteurs : les commerces de proximité possèdent un chiffre d'affaires moyen de 424 000 euros par an pour l'alimentaire, 497 000 euros pour la maison et 648 000 euros pour la personne. Les paniers moyens pour ces types de commerce s'élèvent respectivement à 20 €, 35€ et 40€. En croisant ces informations, il est possible d'estimer un nombre moyen de **139 visiteurs potentiels par jour**.
- Également, nous considérons que chaque enseigne va générer 1 poids lourd en livraison par jour. En moyenne, les surfaces de ces petits commerces sont de 134 m². Ainsi, nous pouvons estimer **5 nouveaux PL** à prendre en compte.

La conversion « en voiture » passe une nouvelle fois par l'usage de plusieurs ratios :

- L'usage des parts modales issues du recensement des parts modales de l'INSEE en 2022 permettant de prendre en compte le contexte de la commune de Loos.
- Un ratio d'occupation des véhicules de 1,43 personne/véhicule léger (Source : Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ? MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES - Juillet 2022).

Les flux motorisés à affecter sont les suivants :

- Jour : **130 VL par jour et 5 PL**.

Enfin, nous considérons que l'heure de pointe du matin correspond aux ratios suivants : 48% des flux journaliers et que l'heure de pointe du soir représente 35% des flux journaliers pour les pendulaires et 20% des flux journaliers et que l'heure de pointe du soir représente 30% des flux journaliers pour les visiteurs.

En conséquence, les trafics générés lors des heures de pointe sont les suivants :

- HPM (7h45 - 8h45) : les pendulaires et les visiteurs vont générer **28 mouvements de véhicules routiers**,
- HPS (17h00 - 18h00) : les pendulaires et les visiteurs vont générer **38 mouvements de véhicules**.

4.3.3 | Les activités artisanales

La répartition des surfaces liées aux activités artisanales est la suivante :

La taille des activités artisanales s'élève à **650 m²**. Les calculs se feront en fonction de ces surfaces.

Nous nous basons principalement sur le fichier « CP02 : Tableau détaillé par secteur par NAF (700 postes) » de l'INSEE. Ce fichier permet d'obtenir le nombre moyen de salariés par type d'entreprise. Ces données ont été affinées par des données provenant de différentes études, pour obtenir un ratio moyen de 2 actifs pour 150m².

Nous envisageons donc la création d'environ **8 emplois**. Au vu de la nature des activités artisanales de la zone, nous considérons que ces activités vont générer environ 72 visiteurs par jour. Nous considérons également que ces activités vont générer en moyenne **1 PL** par jour en lien avec la surface moyenne de ce type d'activité.

La conversion « en voiture » passe une nouvelle fois par l'usage de plusieurs ratios :

- L'usage des parts modales issues du recensement des parts modales de l'INSEE en 2022 permettant de prendre en compte le contexte de la commune de Loos.
- Un ratio d'occupation des véhicules de 1,43 personne/véhicule léger (Source : Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ? MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES - Juillet 2022).

Ce sont donc **70 mouvements routiers** qui sont générés sur une journée ouvrable (mardi ou jeudi) pour les futures activités artisanales de la zone.

Enfin, nous considérons que l'heure de pointe du matin correspond aux ratios suivants : 48% des flux journaliers et que l'heure de pointe du soir représente 35% des flux journaliers pour les pendulaires et 20% des flux journaliers et que l'heure de pointe du soir représente 30% des flux journaliers pour les visiteurs.

En conséquence, les trafics générés lors des heures de pointe sont les suivants :

- HPM (7h45 -8h45) : les pendulaires et les visiteurs vont générer **16 mouvements de véhicules routiers**,
- HPS (17h-18h) : les pendulaires et les visiteurs vont générer **20 mouvements de véhicules routiers**.

4.3.4 | Les activités tertiaires, le tiers lieu et la maison des projets

Toutes les évaluations et simulations de génération d'usages se basent sur une offre de transport et un usage constant.

Pour les activités tertiaires, le futur tiers-lieu et la maison des projets et afin de correspondre à une situation de fonctionnement réaliste, nous utilisons les données suivantes :

- Nombre de m² des futures activités de tertiaire : **2 426 m²**,
- Nombre d'emplois estimés pour ces futures activités : **97 personnes** (1 personne pour 25m² de bureau, Source : DREAL / ADEME).
- Nous considérons également que ces activités vont générer un nombre de visiteurs : **environ 20% de l'effectif, soit 19 personnes**
- Ces activités vont générer environ **1 PL par jour en livraison**.

Afin d'affiner le niveau de présence sur site un jour standard de semaine, nous utilisons les ratios complémentaires suivants :

- Taux de présence : 78%. Il permet de prendre en compte les personnes absentes sur un jour type pour diverses raisons : maladie, congés, télétravail, etc. Cette hypothèse prend en compte l'évolution du télétravail. Au total, ce sont donc 76 personnes qui seraient présentes sur site un jour standard pour les pendulaires.
- Un ratio d'occupation des véhicules de 1,43 personne/véhicule léger (Source : Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ? MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES - Juillet 2022). Ce chiffre permet de prendre en compte un autopartage potentiel.

Ce sont donc **77 mouvements routiers** qui sont générés sur une journée ouvrable (mardi ou jeudi) par les futures activités tertiaires. De plus, nous considérons que ces espaces génèrent des poids lourds, notamment en lien avec certaines livraisons de bureautique. **1 PL** est donc en lien par jour. Nous considérons que ces livraisons se font hors heure de pointe.

Enfin, nous considérons que l'heure de pointe du matin correspond à une forte arrivée des actifs : 48% des flux journaliers et que l'heure de pointe du soir représente 35% des flux journaliers.

Les visiteurs quant à eux sont générés de la manière suivante : 20% des flux journaliers et que l'heure de pointe du soir représente 30% des flux journaliers.

En conséquence, les trafics générés lors des heures de pointe sont les suivants :

- HPM (7h45 -8h45) : les pendulaires et les visiteurs génèrent **32 mouvements de véhicules routiers**,
- HPS (17h-18h) : les pendulaires et les visiteurs génèrent **15 mouvements de véhicules routiers**.

4.3.5 | La crèche

Toutes les évaluations et simulations de génération d'usages se basent sur une offre de transport et un usage constant.

Pour les activités liées à la crèche, nous utilisons les données suivantes :

- Taille de la future crèche : **250 m²**
- Nombre de place pour enfants : **25 places** (source : Code de la Santé Publique). Cela signifie que les parents qui déposeront les 25 enfants vont être considérés comme des visiteurs, puisqu'ils effectueront chacun 2 allers-retours par jour en lien avec la crèche (le matin et le soir).
- Nombre d'emplois estimés pour cette crèche : **6 personnes** (source : Direction de la Recherche, des Études, de l'Évaluation et des Statistiques (DREES)).
- Nous estimons que cette activité va générer une livraison par jour (pour le matériel, les consommables et les repas), hors heure de pointe, mais avec un véhicule utilitaire léger en raison de la petite taille de la crèche. L'activité ne génèrera donc pas de poids lourd.

La conversion « en voiture » des actifs passe par l'usage de plusieurs ratios :

- L'usage des parts modales issues du recensement des parts modales de l'INSEE en 2022 permettant de prendre en compte le contexte de la commune de Loos.
- Un ratio d'occupation des véhicules de 1,43 personne/véhicule léger (Source : Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ? MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES - Juillet 2022). Ce chiffre permet de prendre en compte l'accompagnement ainsi que l'autopartage potentiel.

La conversion « en voiture » des visiteurs passe une nouvelle fois par l'usage de plusieurs ratios :

- L'usage des parts modales issues du recensement des parts modales de l'INSEE en 2022 permettant de prendre en compte le contexte de la commune de Loos.
- L'utilitaire en livraison compte 1 personne/véhicule.

Ce sont donc **64 mouvements routiers** qui sont générés par la crèche.

Enfin, en raison de l'activité particulière, nous considérons que l'heure de pointe du matin correspond à une faible arrivée des actifs (ils arrivent en général avant l'heure de pointe du matin afin d'accueillir les enfants)

avec 25% des flux journaliers et que l'heure de pointe du soir représente également 25% des flux journaliers (départ après l'heure de pointe du soir).

Les visiteurs parents sont quant à eux générés de la manière suivante : l'heure de pointe du matin représente 65% des flux journaliers en raison des horaires de dépose des enfants (une majorité d'enfants est déposée entre 7h45 et 8h45) et l'heure de pointe du soir représente 75% des flux journaliers afin de prendre en compte une estimation des départs et des arrivées pour l'activité de la crèche. Chaque visiteur parent est comptabilisé en entrée et en sortie à chaque visite. Pour rappel, les enfants de moins de 5 ans ne sont pas comptabilisés dans les volumes.

En conséquence, les trafics générés lors des heures de pointe sont les suivants :

- HPM (7h45 -8h45) : les pendulaires et les visiteurs de la crèche vont générer **20 mouvements de véhicules routiers**,
- HPS (17h00 -18h00) : les pendulaires et les visiteurs de la crèche vont générer **23 mouvements de véhicules routiers**.

4.3.6 | Les activités sportives

Toutes les évaluations et simulations de génération d'usages se basent sur une offre de transport et un usage constant.

Pour les futurs équipements de la zone, nous utilisons les données suivantes :

- Nombre de m² localisés sur le projet : **1 000 m²** dédiés à un complexe sportif,
- Nombre d'emplois estimés pour ce nouveau complexe sportif : **5 personnes** (nous nous basons sur des ratios issus d'étude similaire – Iter 2024).
- Ce type d'activité va également générer des visiteurs :
 - Complexe sportif : nous considérons sur une journée standard (le mardi ou le jeudi) que le complexe va plutôt être utilisé le soir. Nous envisageons environ **100 visiteurs par jours**.
 - Cette activité va générer environ **1 PL par jour** en livraison en lien notamment par le complexe sportif.

La conversion « en voiture » passe une nouvelle fois par l'usage de plusieurs ratios :

- L'usage des parts modales issues du recensement des parts modales de l'INSEE en 2022 permettant de prendre en compte le contexte de la commune de Loos.
- Un ratio d'occupation des véhicules de 1,43 personne/véhicule léger (Source : Se déplacer en voiture : seul, à plusieurs ou en covoiturage ? MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES - Juillet 2022). Ce chiffre permet de prendre en compte l'accompagnement ainsi que l'autopartage potentiel.

Ce sont donc **92 mouvements routiers** qui sont générés sur une journée ouvrable (mardi ou jeudi).

Enfin, nous considérons que l'heure de pointe du matin correspond aux ratios suivants : 48% des flux journaliers et que l'heure de pointe du soir représente 35% des flux journaliers pour les pendulaires et 20% des flux journaliers et que l'heure de pointe du soir représente 30% des flux journaliers pour les visiteurs.

En conséquence, les trafics générés lors des heures de pointe sont les suivants :

- HPM (7h45 -8h45) : les pendulaires et les visiteurs vont générer **20 mouvements de véhicules routiers**,
- HPS (17h-18h) : les pendulaires et les visiteurs vont générer **27 mouvements de véhicules routiers**.

4.4 | Bilan des flux à affecter en lien avec le projet

Au regard des simulations de génération présentées plus haut, les flux motorisés supplémentaires à affecter sont les suivants :

- Heure de pointe du matin : 196 VL – 0 PL
- Heure de pointe du soir 210 VL – 0 PL
- Jour : 1 370 VL - 16 PL

Les flux générés sont affectés sur la base d'une gestion du plan de circulation inchangée et intégrant les comptages directionnels réalisés le mardi 4 novembre 2025, en heure de pointe :

- Sur l'hypothèse d'une répartition en cohérence avec le poids des flux actuels et un projet connecté de manière inchangée aux voies existantes.
- Au prorata des usages actuels en termes d'itinéraires au niveau des carrefours étudiés.
- En fonction de la localisation des lots au sein du projet et avec la prise en compte de la localisation nord-est de l'ensemble des surfaces d'activités (hors habitation).

Ils sont ensuite affectés sur le réseau chargé avec les flux actuels tout en prenant en compte une évolution naturelle du trafic de 0,5% par an (jusqu'en 2030).

5 | Affectation des trafics sur le réseau : résultats

5.1 | Les flux journaliers (TMJO)

En comparaison avec la situation actuelle, l'augmentation du trafic est importante sur les voiries principales, notamment à destination du boulevard de la République. La rue Danton connaît de fortes évolutions sur une journée standard avec des augmentations situées entre 16 et 60% selon les sections observées.

De fortes évolutions sont également notables sur la rue Jean Jacques Rousseau et à destination du sud du périmètre d'études (entre 10 et 95% selon les sections observées).

Également, il est possible de noter une évolution de trafic pour le boulevard de la République partie sud (environ +14%). En effet, le tourne-à-gauche étant interdit pour rejoindre la rue Danton, les véhicules doivent contourner le projet par la place Jean Jaurès. Ce phénomène de contournement vient renforcer les fortes évolutions présentes sur la partie sud de la rue Jean Jacques Rousseau.

Ces augmentations sont en lien avec le projet, mais également la conséquence d'une croissance naturelle du trafic (0,5% par an).

Ces évolutions sont néanmoins à pondérer face à l'ajout de nouveaux véhicules. En effet, les volumes actuels étant bas, le projet entraîne logiquement de fortes évolutions. À titre d'exemple, on estime un ajout de 592 nouveaux véhicules sur la rue Danton dans le sens est/Ouest sur sa section la plus chargée et un ajout de 301 véhicules sur la rue Jean Jacques Rousseau dans sa section la plus chargée. Si les évolutions sont fortes, ces volumes de véhicules restent modérés et les voies sont en mesure de gérer leur arrivée.

En conclusion, les flux générés par le projet impactent le trafic présent sur les voiries principales de manière importante, conséquence d'un volume actuel de trafic faible, et se ventilent sur l'ensemble du réseau viaire. La rue Danton et la rue Jean Jacques Rousseau connaissent les évolutions les plus importantes, mais un ajout modéré de nouveaux véhicules. Théoriquement, le réseau viaire est en capacité à gérer l'ajout de ces nouveaux véhicules issus du projet et d'une évolution naturelle du trafic.



Figure 22 Trafics futurs en TMJO (Tous Véhicules) - Iter 2025



Figure 23 Évolution et ajout de nouveaux véhicules en TMJO - Iter 2025

5.2 | Les flux en heure de pointe du matin (7h45 - 8h45)

Les évolutions sont plus hétérogènes qu'en flux journaliers en raison du caractère pendulaire des nouveaux flux principalement générés par le projet.

Des évolutions marquées sont donc en lien avec les principales sorties du périmètre d'étude et le départ des résidents du projet : la rue Danton et sa connexion au boulevard de la République et la rue Jean Jacques Rousseau et sa connexion au sud de la commune. On retrouve également des évolutions marquées dans le sens inverse avec l'arrivée d'un certain nombre de pendulaires sur le projet en accès direct à la zone d'activités située dans son quart nord-est :

- Des évolutions positives situées entre 38 et 130% sont observables sur la rue Danton en direction du boulevard de la République. Ces évolutions correspondent à un ajout entre 25 et 81 uvp sur l'heure de pointe du matin.
- Des évolutions positives situées aux alentours entre 100 et 150% sur la rue Jean Jacques Rousseau en direction du sud de la commune. Ces évolutions importantes correspondent à un ajout d'une cinquantaine de véhicules.

Les plus fortes évolutions sont localisées une fois de plus sur ces deux axes stratégiques dus à un départ des nouveaux résidents sur projet. Si les évolutions sont importantes, elles restent modérées en volume brut ; au maximum ce sont 81 véhicules qui sont ajoutés sur un seul segment routier, la rue Danton, en connexion immédiate au boulevard de la République.

En conclusion, un phénomène pendulaire se crée dû à la nature du projet. On assiste à un fort départ des résidents sur l'heure de pointe un matin entraînant des évolutions marquées sur les principales sorties du périmètre d'étude. L'arrivée de pendulaires liés aux activités du projet reste modérée et ne vient pas créer de situation problématique sur le secteur d'étude.

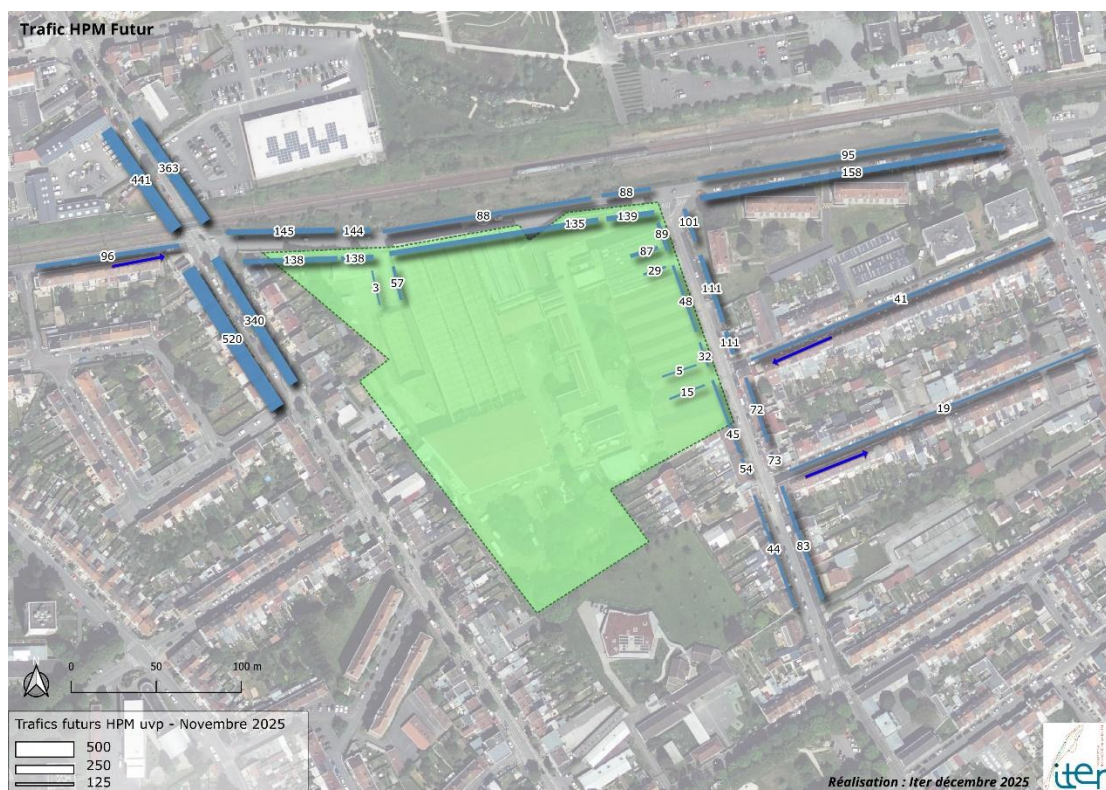


Figure 24 Trafics futurs en HPM (UVP) - Iter 2025



Figure 25 Évolution et ajout de nouveaux véhicules en HPM - Iter 2025

5.3 | Les flux en heure de pointe du soir (17h-18h)

Pour l'heure de pointe du soir, les évolutions sont similaires à celle de l'heure de pointe du matin. Un phénomène pendulaire est toujours observable, mais cette fois-ci inversé.

Des évolutions marquées sont donc présentes pour les voiries à destination du projet, signe d'un retour des habitants, mais également de visites pour le complexe sportif et les cellules commerciales attenantes :

- Des évolutions positives situées entre 60 et 120% sont observables sur la rue Danton en direction des futures entrées du projet. Ces évolutions correspondent à un ajout entre 40 et 74 uvp sur l'heure de pointe du soir.
- Des évolutions positives situées aux alentours entre 100 et 150% sur la rue Jean Jacques Rousseau en direction du projet et des nouvelles connexions viaires. Ces évolutions importantes correspondent à un ajout d'environ 60 nouveaux véhicules.

Comme pour l'heure de pointe du matin, l'ensemble de ces évolutions restent modérées en volume brut ; au maximum ce sont 74 véhicules qui sont ajoutés sur le segment routier le plus soumis à des évolutions, la rue Danton.

En conclusion, les modifications les plus importantes se retrouvent sur la rue Danton, point de connexion principal du projet. Les nouveaux flux ne viennent pas altérer le fonctionnement de la zone d'étude et les logiques actuelles sont théoriquement conservées.



Figure 26 Trafics futurs en HPS (UVP) - Iter 2025

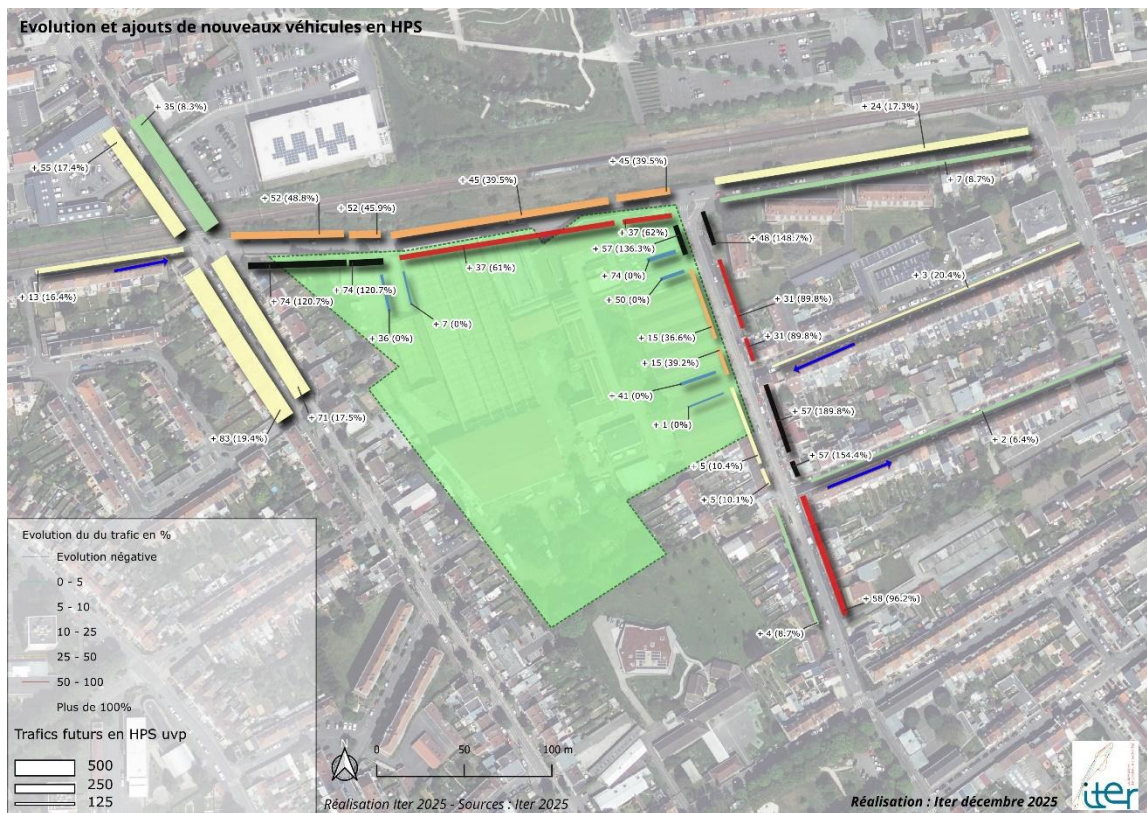


Figure 27 Évolution et ajout de nouveaux véhicules en HPS - Iter 2025

6 | Annexes

6.1 | Comptages automatiques



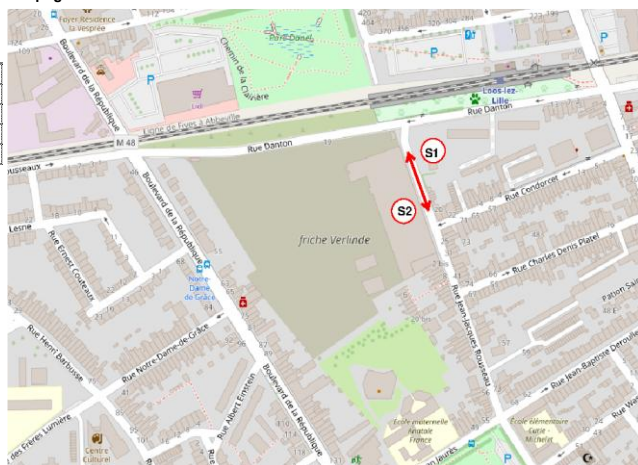
Comptage en section

Loos
Rue Jacques Rousseau – Nord

Campagne du mardi 4 novembre au lundi 10 novembre 2025

Durée :	7 jours
Débit total :	6207 u.v.
TMJ :	887 u.v.
PL	0,32 %
VL	99,68 %

u.v. : unité de véhicule



Synthèse

Sens 1	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	720	0	510	2	456	1	198	2	357	1	349	1	491	2	475,0	1,4	353,0	1,0
Nuit (22h-6h)	21	0	39	0	27	0	23	0	2	0	19	0	20	0	26,0	0,0	10,5	0,0
HPM (8h-9h)	54	0	14	1	22	0	18	0	27	0	14	0	19	0	25,4	0,2	20,5	0,0
HPS (17h-18h)	32	0	19	0	26	0	0	0	35	0	67	0	26	0	20,6	0,0	51,0	0,0
Moyenne horaire	30,9	0,0	22,9	0,1	20,1	0,0	9,2	0,1	15,0	0,0	15,3	0,0	21,3	0,1	20,9	0,1	15,1	0,0
Minimum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
maximum	66	0	74	1	67	1	56	1	48	1	67	1	59	1	64,4	0,8	57,5	1,0
Total	746	0	538	2	481	1	216	2	365	1	372	1	514	2	499,0	1,4	368,5	1,0

Sens 2	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	478	1	463	3	410	1	473	3	323	0	272	1	377	0	440,2	1,6	297,5	0,5
Nuit (22h-6h)	20	0	18	0	19	0	24	0	38	2	23	0	17	0	19,6	0,0	30,5	1,0
HPM (8h-9h)	44	0	26	0	36	0	40	0	10	0	9	0	31	0	35,4	0,0	9,5	0,0
HPS (17h-18h)	41	0	52	0	48	0	51	0	29	0	59	0	31	0	44,6	0,0	44,0	0,0
Moyenne horaire	20,8	0,0	20,0	0,1	17,9	0,0	20,7	0,1	15,0	0,1	12,3	0,0	16,4	0,0	19,2	0,1	13,7	0,1
Minimum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
maximum	59	1	73	1	48	1	51	1	44	2	59	1	43	0	54,8	0,8	51,5	1,5
Total	499	1	476	3	431	1	509	3	348	2	298	1	394	0	461,8	1,6	323,0	1,5

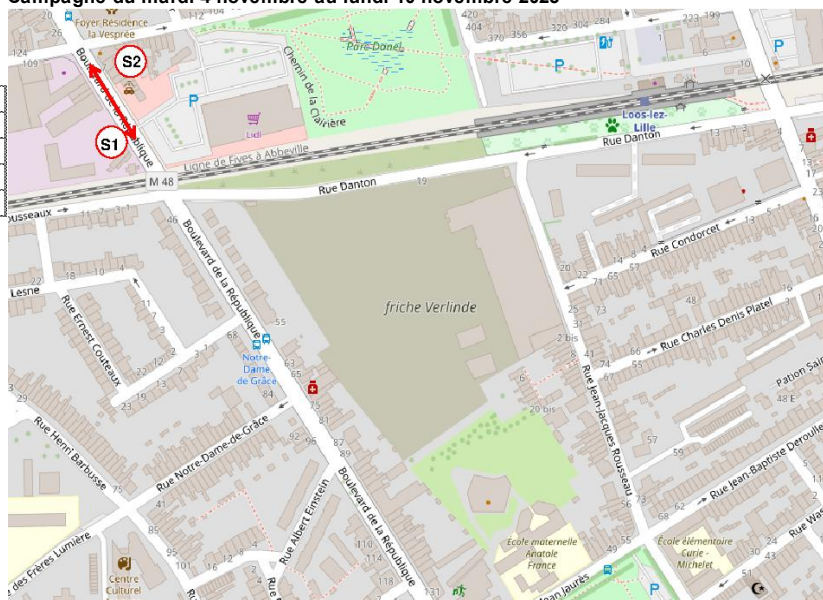
Global (2 sens)	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	1198	1	973	5	866	2	671	5	680	1	621	2	868	2	915,2	3,0	650,5	1,5
Nuit (22h-6h)	41	0	57	0	46	0	47	0	40	2	42	0	37	0	45,6	0,0	41,0	1,0
HPM (8h-9h)	98	0	40	1	58	0	58	0	37	0	23	0	50	0	60,8	0,2	30,0	0,0
HPS (17h-18h)	73	0	71	0	74	0	51	0	64	0	126	0	57	0	65,2	0,0	95,0	0,0
Moyenne horaire	51,6	0,0	42,9	0,2	38,0	0,1	29,9	0,2	30,0	0,1	27,6	0,1	37,7	0,1	40,0	0,1	28,8	0,1
Minimum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
maximum	125	1	147	2	115	2	107	2	92	3	126	2	102	1	119,2	1,6	109,0	2,5
Total	1245	1	1014	5	912	2	725	5	713	3	670	2	908	2	960,8	3,0	691,5	2,5

Loos Boulevard de la République – Nord

Campagne du mardi 4 novembre au lundi 10 novembre 2025

Durée :	7 jours
Débit total :	53101 u.v.
TMJ :	7586 u.v.
PL	2,12 %
VL	97,88 %

u.v. : unité de véhicule



Synthèse

Sens 1	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	3655	96	3460	108	3566	82	3670	95	2776	51	2004	30	3233	87	3516,8	93,6	2390,0	40,5
Nuit (22h-6h)	155	15	154	13	126	15	142	14	229	5	217	1	119	13	139,2	14,0	223,0	3,0
HPM (8h-9h)	395	7	274	10	402	5	304	8	107	1	61	1	225	12	320,0	8,4	84,0	1,0
HPS (17h-18h)	319	3	347	4	336	3	293	3	256	4	185	2	295	4	318,0	3,4	220,5	3,0
Moyenne horaire	158,8	4,6	150,6	5,0	153,8	4,0	158,8	4,5	125,2	2,3	92,5	1,3	139,7	4,2	152,3	4,5	108,9	1,8
Minimum	3	0	3	0	6	0	4	0	9	0	7	0	3	0	3,8	0,0	8,0	0,0
maximum	395	14	347	12	402	15	330	16	267	5	226	3	305	13	355,8	14,0	246,5	4,0
Total	3801	109	3592	121	3700	97	3859	109	2998	56	2174	31	3382	102	3666,8	107,6	2586,0	43,5

Sens 2	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	4035	78	4087	81	4738	75	4711	91	3475	56	2534	29	3584	75	4231,0	80,0	3004,5	42,5
Nuit (22h-6h)	131	1	163	3	210	2	196	3	199	1	275	2	133	2	166,6	2,2	237,0	1,5
HPM (8h-9h)	322	4	284	7	395	7	369	5	172	4	96	2	286	7	331,2	6,0	134,0	3,0
HPS (17h-18h)	441	5	354	3	536	2	416	3	325	3	219	3	327	2	414,8	3,0	272,0	3,0
Moyenne horaire	173,6	3,3	177,1	3,5	206,2	3,2	204,5	3,9	153,1	2,4	117,0	1,3	154,9	3,2	183,2	3,4	135,1	1,8
Minimum	2	0	8	0	11	0	3	0	10	0	7	0	2	0	5,2	0,0	8,5	0,0
maximum	441	7	354	9	536	9	416	13	334	6	323	3	327	9	414,8	9,4	328,5	4,5
Total	4154	79	4295	84	4927	78	4924	93	3728	57	2714	31	3729	77	4405,8	82,2	3221,0	44,0

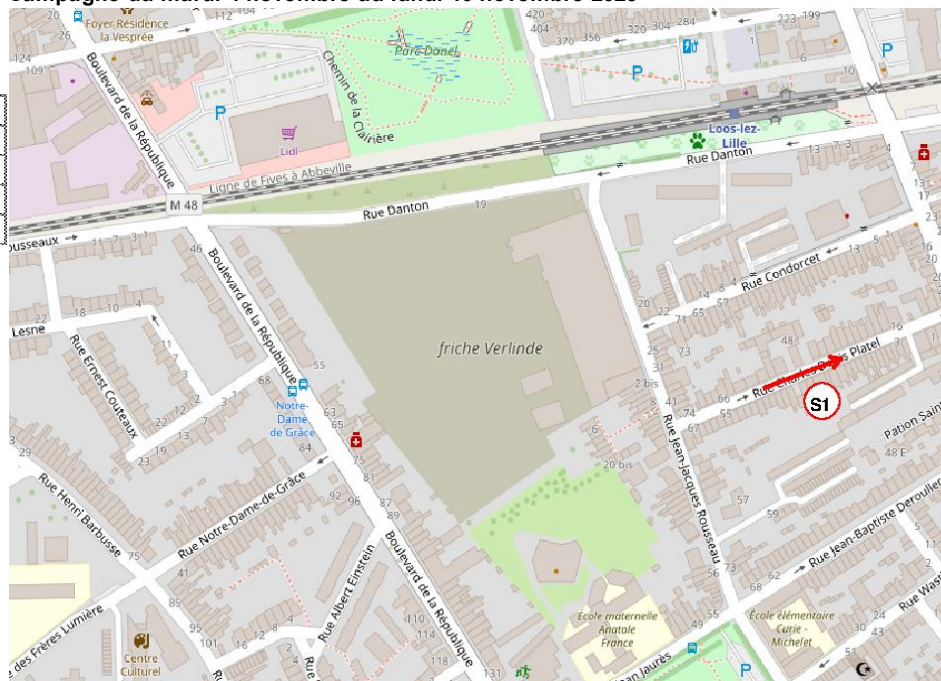
Global (2 sens)	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	7690	174	7547	189	8304	157	8381	186	6251	107	4538	59	6817	162	7747,8	173,6	5394,5	83,0
Nuit (22h-6h)	286	16	317	16	336	17	338	17	428	6	492	3	252	15	305,8	16,2	460,0	4,5
HPM (8h-9h)	717	11	558	17	797	12	673	13	279	5	157	3	511	19	651,2	14,4	218,0	4,0
HPS (17h-18h)	760	8	701	7	872	5	709	6	581	7	404	5	622	6	732,8	6,4	492,5	6,0
Moyenne horaire	332,3	7,9	327,7	8,5	360,0	7,3	363,3	8,5	278,3	4,7	209,6	2,6	294,5	7,4	335,6	7,9	243,9	3,6
Minimum	5	0	11	0	17	0	7	0	19	0	14	0	5	0	9,0	0,0	16,5	0,0
maximum	836	21	701	21	938	24	746	29	601	11	549	6	632	22	770,6	23,4	575,0	8,5
Total	7955	188	7887	205	8627	175	8783	202	6726	113	4888	62	7111	179	8072,6	189,8	5807,0	87,5

Loos Rue Charles Denis Patel

Campagne du mardi 4 novembre au lundi 10 novembre 2025

Durée :	7 jours
Débit total :	2106 u.v.
TMJ :	301 u.v.
PL	0,00 %
VL	100,00 %

u.v : unité de véhicule



Synthèse

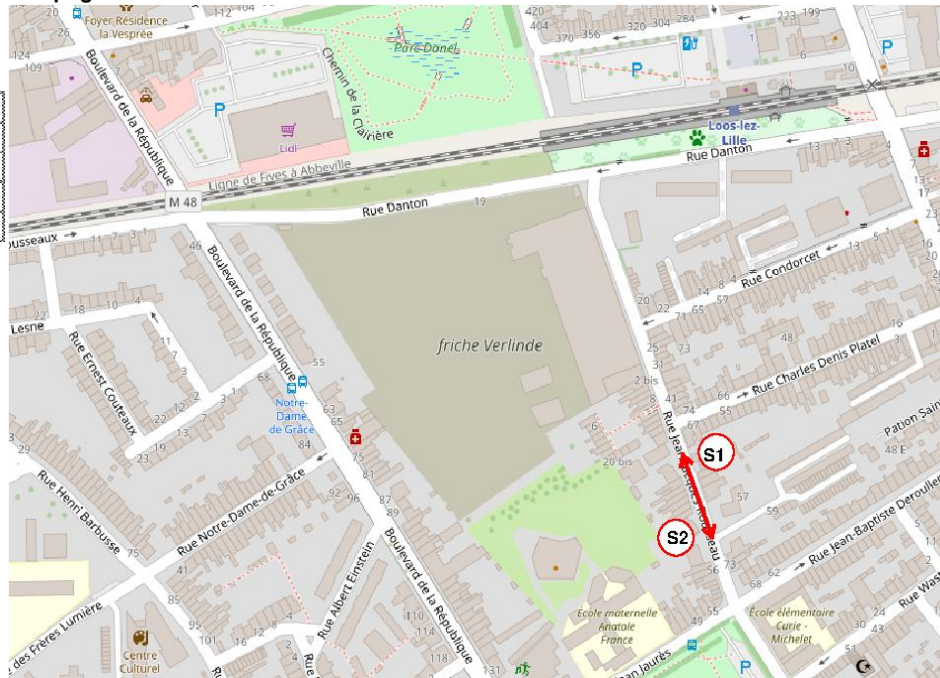
Sens 1	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	285	0	271	0	257	0	366	0	300	0	235	0	262	0	288,2	0,0	267,5	0,0
Nuit (22h-6h)	14	0	17	0	14	0	18	0	31	0	20	0	16	0	15,8	0,0	25,5	0,0
HPM (8h-9h)	22	0	23	0	20	0	28	0	11	0	4	0	21	0	22,8	0,0	7,5	0,0
HPS (17h-18h)	35	0	29	0	21	0	44	0	28	0	24	0	28	0	31,4	0,0	26,0	0,0
Moyenne horaire	12,5	0,0	12,0	0,0	11,3	0,0	16,0	0,0	13,8	0,0	10,6	0,0	11,6	0,0	12,7	0,0	12,2	0,0
Minimum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
maximum	35	0	29	0	29	0	44	0	36	0	25	0	28	0	33,0	0,0	30,5	0,0
Total	300	0	287	0	272	0	390	0	330	0	251	0	276	0	305,0	0,0	290,5	0,0

Loos Rue Jacques Rousseau –Sud

Campagne du mardi 4 novembre au lundi 10 novembre 2025

Durée :	7 jours
Débit total :	5858 u.v.
TMJ :	837 u.v.
PL	0,44 %
VL	99,56 %

u.v : unité de véhicule



Synthèse

Sens 1	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	631	3	488	2	588	1	364	0	366	3	344	1	495	1	513,2	1,4	355,0	2,0
Nuit (22h-6h)	19	0	26	0	17	0	19	0	11	0	19	0	15	0	19,2	0,0	15,0	0,0
HPM (8h-9h)	51	0	32	0	43	0	48	0	16	1	12	0	27	0	40,2	0,0	14,0	0,5
HPS (17h-18h)	66	0	29	0	50	0	23	0	33	0	35	0	37	0	41,0	0,0	34,0	0,0
Moyenne horaire	27,1	0,1	21,4	0,1	25,2	0,0	16,0	0,0	15,7	0,1	15,1	0,0	21,3	0,0	22,2	0,1	15,4	0,1
Minimum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
maximum	66	1	49	1	73	1	48	0	41	2	36	1	57	1	58,6	0,8	38,5	1,5
Total	648	3	510	2	606	1	377	0	386	3	357	1	518	1	531,8	1,4	371,5	2,0

Sens 2	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	427	3	393	4	429	1	400	2	224	2	189	2	288	0	387,4	2,0	206,5	2,0
Nuit (22h-6h)	9	0	8	0	9	0	16	0	14	1	13	0	11	0	10,6	0,0	13,5	0,5
HPM (8h-9h)	39	0	31	0	39	0	48	0	6	1	8	0	24	0	36,2	0,0	7,0	0,5
HPS (17h-18h)	51	0	39	0	54	0	39	0	15	0	30	0	23	0	41,2	0,0	22,5	0,0
Moyenne horaire	18,2	0,1	16,7	0,2	18,3	0,0	17,3	0,1	9,9	0,1	8,4	0,1	12,5	0,0	16,6	0,1	9,2	0,1
Minimum	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0,2	0,0	0,5	0,0
maximum	51	1	39	1	54	1	48	1	45	1	30	1	29	0	44,2	0,8	37,5	1,0
Total	435	3	403	4	439	1	417	2	234	3	203	2	299	0	398,6	2,0	218,5	2,5

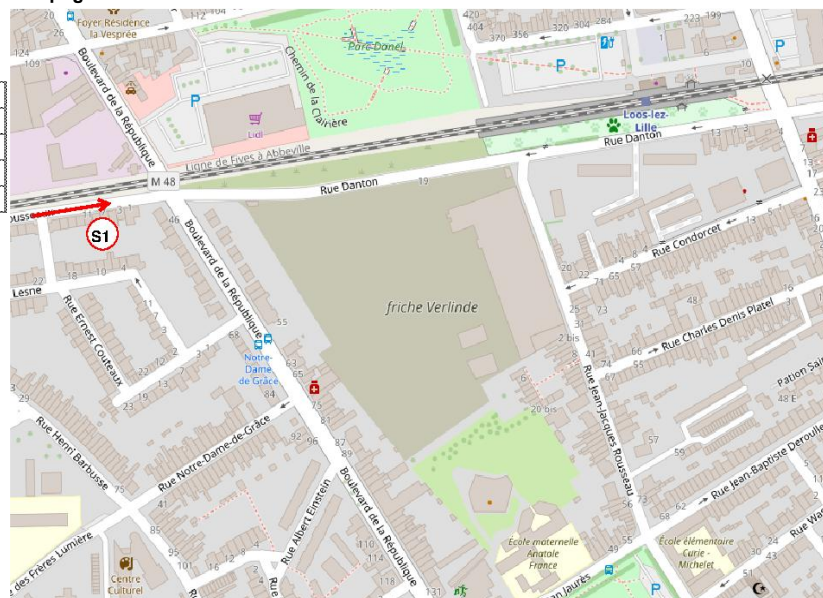
Global (2 sens)	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	1058	6	881	6	1017	2	764	2	590	5	533	3	783	1	900,6	3,4	561,5	4,0
Nuit (22h-6h)	28	0	34	0	26	0	35	0	25	1	32	0	26	0	29,8	0,0	28,5	0,5
HPM (8h-9h)	90	0	63	0	82	0	96	0	22	2	20	0	51	0	76,4	0,0	21,0	1,0
HPS (17h-18h)	117	0	68	0	104	0	62	0	48	0	65	0	60	0	82,2	0,0	56,5	0,0
Moyenne horaire	45,3	0,3	38,1	0,3	43,5	0,1	33,3	0,1	25,6	0,3	23,5	0,1	33,7	0,0	38,8	0,1	24,6	0,2
Minimum	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0,2	0,0	0,5	0,0
maximum	117	2	88	2	127	2	96	1	86	3	66	2	86	1	102,8	1,6	76,0	2,5
Total	1083	6	913	6	1045	2	794	2	620	6	560	3	817	1	930,4	3,4	590,0	4,5

Loos Rue Bracke Desrousseau

Campagne du mardi 4 novembre au lundi 10 novembre 2025

Durée :	7 jours
Débit total :	6685 u.v.
TMJ :	955 u.v.
PL	0,99 %
VL	99,01 %

u.v. : unité de véhicule



Synthèse

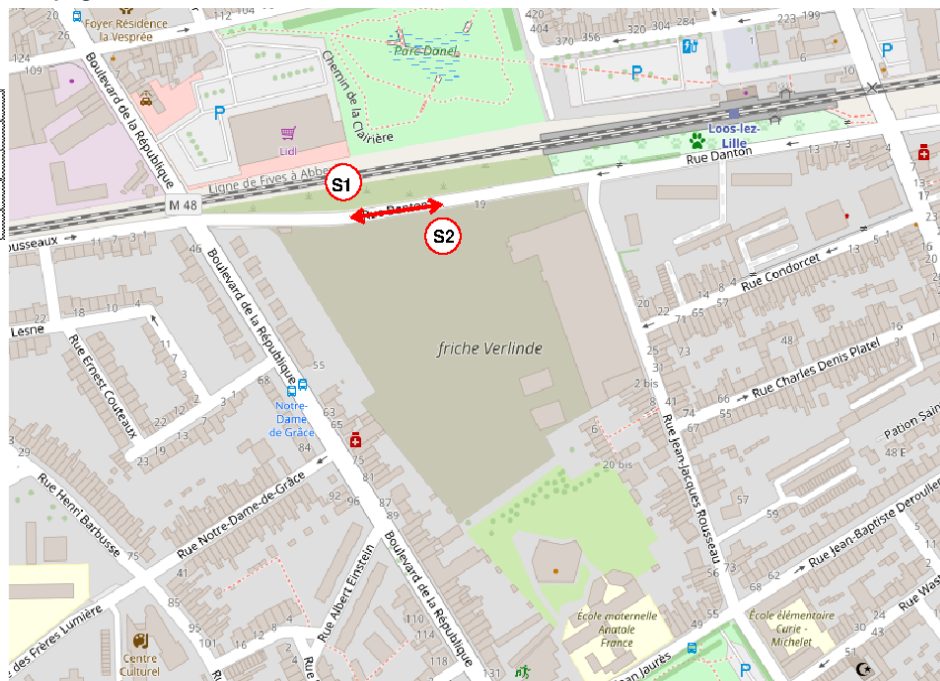
Sens 1	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	1043	9	1017	11	1052	11	995	13	711	7	562	3	961	12	1013,6	11,2	636,5	5,0
Nuit (22h-6h)	33	0	32	0	48	0	37	0	45	0	53	0	30	0	36,0	0,0	49,0	0,0
HPM (8h-9h)	96	2	103	0	94	0	95	1	28	2	24	0	90	0	95,6	0,6	26,0	1,0
HPS (17h-18h)	85	0	82	0	95	0	74	0	38	0	52	1	85	0	84,2	0,0	45,0	0,5
Moyenne horaire	44,8	0,4	43,7	0,5	45,8	0,5	43,0	0,5	31,5	0,3	25,6	0,1	41,3	0,5	43,7	0,5	28,6	0,2
Minimum	0	0	2	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0,8	0,0	0,5	0,0
maximum	96	2	103	3	101	2	100	3	67	2	72	1	97	3	99,4	2,6	69,5	1,5
Total	1067	9	1054	11	1104	11	1045	13	762	7	593	3	994	12	1052,8	11,2	677,5	5,0

Loos Rue Danton – Ouest

Campagne du mardi 4 novembre au lundi 10 novembre 2025

Durée :	7 jours
Débit total :	10765 u.v.
TMJ :	1538 u.v.
PL	0,45 %
VL	99,55 %

u.v : unité de véhicule



Synthèse

Sens 1	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	872	3	819	7	917	3	928	6	669	0	514	0	810	1	869,2	4,0	591,5	0,0
Nuit (22h-6h)	48	0	65	0	69	0	54	1	86	0	84	0	51	0	57,4	0,2	85,0	0,0
HPM (8h-9h)	74	0	48	0	67	1	71	1	21	0	25	0	57	0	63,4	0,4	23,0	0,0
HPS (17h-18h)	110	0	78	0	95	0	95	0	53	0	32	0	93	0	94,2	0,0	42,5	0,0
Moyenne horaire	38,3	0,1	36,8	0,3	41,1	0,1	40,9	0,3	31,5	0,0	24,9	0,0	35,9	0,0	38,6	0,2	28,2	0,0
Minimum	1	0	1	0	3	0	0	0	2	0	4	0	0	0	1,0	0,0	3,0	0,0
maximum	110	2	78	2	98	1	112	1	68	0	50	0	95	1	98,6	1,4	59,0	0,0
Total	923	3	885	7	986	3	997	7	748	0	581	0	866	1	931,4	4,2	664,5	0,0

Sens 2	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	738	5	719	12	729	2	695	5	504	0	487	1	593	2	694,8	5,2	495,5	0,5
Nuit (22h-6h)	27	0	36	0	37	0	36	0	50	0	45	0	35	0	34,2	0,0	47,5	0,0
HPM (8h-9h)	92	0	85	1	108	0	80	1	21	0	16	0	64	0	85,8	0,4	18,5	0,0
HPS (17h-18h)	60	0	53	0	62	0	54	0	40	0	39	0	39	0	53,6	0,0	39,5	0,0
Moyenne horaire	31,9	0,2	31,5	0,5	31,9	0,1	30,5	0,2	23,1	0,0	22,2	0,0	26,2	0,1	30,4	0,2	22,6	0,0
Minimum	0	0	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0,6	0,0	0,0	0,0
maximum	92	2	85	3	108	1	80	2	46	0	50	1	64	1	85,8	1,8	48,0	0,5
Total	767	5	755	12	762	2	752	5	549	0	522	1	624	2	732,0	5,2	535,5	0,5

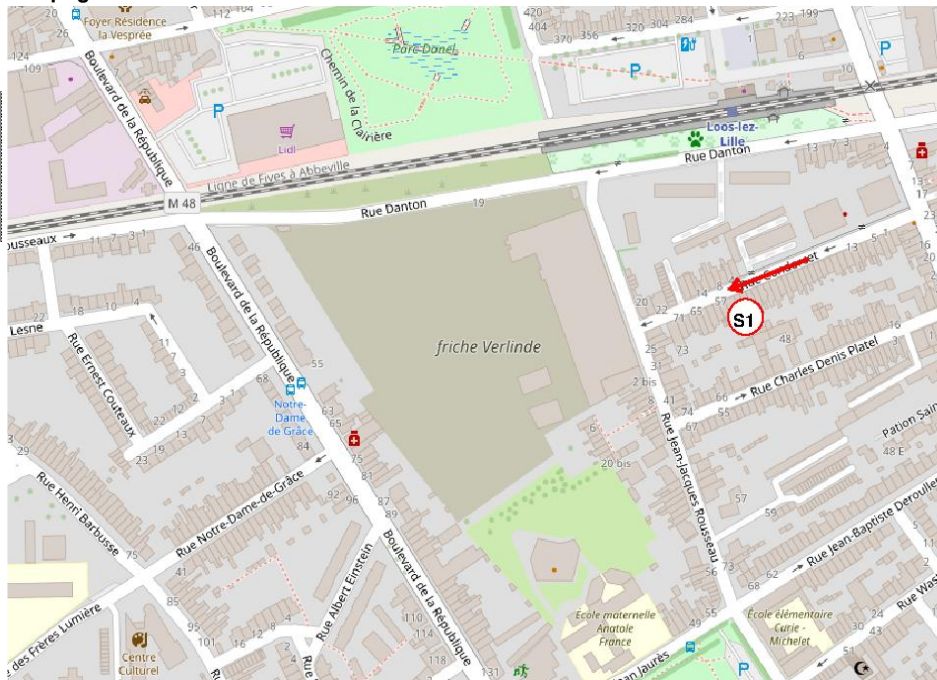
Global (2 sens)	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	1610	8	1538	19	1646	5	1623	11	1173	0	1001	1	1403	3	1564,0	9,2	1087,0	0,5
Nuit (22h-6h)	75	0	101	0	106	0	90	1	136	0	129	0	86	0	91,6	0,2	132,5	0,0
HPM (8h-9h)	166	0	133	1	175	1	151	2	42	0	41	0	121	0	149,2	0,8	41,5	0,0
HPS (17h-18h)	170	0	131	0	157	0	149	0	93	0	71	0	132	0	147,8	0,0	82,0	0,0
Moyenne horaire	70,2	0,3	68,3	0,8	73,0	0,2	71,4	0,5	54,5	0,0	47,1	0,0	62,0	0,1	69,0	0,4	50,8	0,0
Minimum	1	0	2	0	3	0	2	0	2	0	4	0	0	0	1,6	0,0	3,0	0,0
maximum	202	4	163	5	206	2	192	3	114	0	100	1	159	2	184,4	3,2	107,0	0,5
Total	1690	8	1640	19	1748	5	1749	12	1297	0	1103	1	1490	3	1663,4	9,4	1200,0	0,5

Loos Rue Condorcet

Campagne du mardi 4 novembre au lundi 10 novembre 2025

Durée :	7 jours
Débit total :	1663 u.v.
TMJ :	238 u.v.
PL	0,24 %
VL	99,76 %

u.v : unité de véhicule



Synthèse

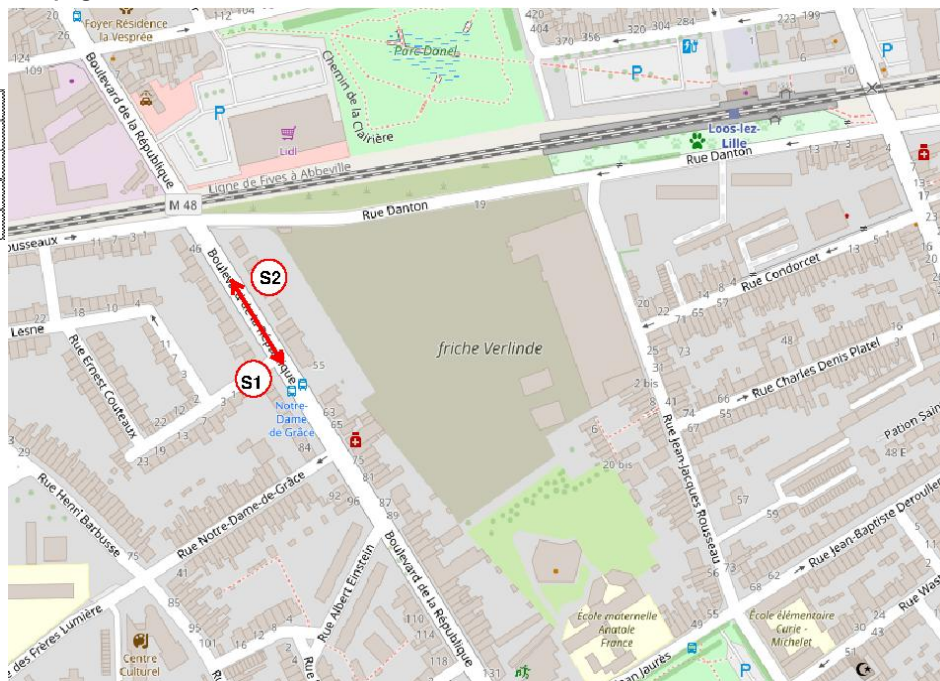
Sens 1	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	325	0	244	1	174	0	229	1	206	0	172	1	198	1	234,0	0,6	189,0	0,5
Nuit (22h-6h)	14	0	22	0	14	0	15	0	14	0	16	0	16	0	16,2	0,0	15,0	0,0
HPM (8h-9h)	20	0	10	1	4	0	12	0	17	0	5	0	8	0	10,8	0,2	11,0	0,0
HPS (17h-18h)	13	0	17	0	7	0	22	0	16	0	30	0	12	0	14,2	0,0	23,0	0,0
Moyenne horaire	14,1	0,0	11,1	0,0	7,8	0,0	10,2	0,0	9,2	0,0	7,8	0,0	8,9	0,0	10,4	0,0	8,5	0,0
Minimum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0,2	0,0	0,0	0,0
maximum	45	0	27	1	38	0	23	1	28	0	30	1	27	1	32,0	0,6	29,0	0,5
Total	340	0	262	1	187	0	248	1	218	0	190	1	214	1	250,2	0,6	204,0	0,5

Loos Boulevard de la République – Sud

Campagne du mardi 4 novembre au lundi 10 novembre 2025

Durée :	7 jours
Débit total :	55131 u.v.
TMJ :	7876 u.v.
PL	1,98 %
VL	98,02 %

u.v : unité de véhicule



Synthèse

Sens 1	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	4327	98	4091	109	4280	88	4389	96	3291	52	2347	29	3908	90	4199,0	96,2	2819,0	40,5
Nuit (22h-6h)	189	15	197	13	178	15	178	14	285	5	276	1	148	13	178,0	14,0	280,5	3,0
HPM (8h-9h)	438	8	303	9	428	6	350	8	122	2	81	1	268	12	357,4	8,6	101,5	1,5
HPS (17h-18h)	405	3	410	4	413	3	366	3	290	4	208	2	380	4	394,8	3,4	249,0	3,0
Moyenne horaire	188,2	4,7	178,7	5,1	185,8	4,3	190,3	4,6	149,0	2,4	109,3	1,3	169,0	4,3	182,4	4,6	129,1	1,8
Minimum	4	0	4	0	8	0	4	0	13	0	10	0	3	0	4,6	0,0	11,5	0,0
maximum	438	14	410	12	428	15	417	16	319	5	253	3	388	13	416,2	14,0	286,0	4,0
Total	4505	111	4268	122	4471	103	4618	110	3569	57	2559	30	4094	105	4391,2	110,2	3064,0	43,5

Sens 2	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	3649	71	3714	75	4335	69	4324	83	3200	50	2348	26	3197	67	3843,8	73,0	2774,0	38,0
Nuit (22h-6h)	115	1	149	3	190	2	181	3	182	1	250	2	120	2	151,0	2,2	216,0	1,5
HPM (8h-9h)	296	3	255	7	375	7	338	5	162	3	86	2	255	7	303,8	5,8	124,0	2,5
HPS (17h-18h)	405	5	320	3	497	2	385	3	313	3	202	2	286	2	378,6	3,0	257,5	2,5
Moyenne horaire	156,8	3,0	161,0	3,3	188,5	3,0	187,7	3,6	140,9	2,1	108,3	1,2	138,2	2,9	166,5	3,1	124,6	1,6
Minimum	1	0	7	0	8	0	3	0	9	0	5	0	1	0	4,0	0,0	7,0	0,0
maximum	405	7	320	9	497	8	385	12	313	5	297	2	286	7	378,6	8,6	305,0	3,5
Total	3757	72	3905	78	4501	72	4521	85	3432	51	2512	28	3326	69	4002,0	75,2	2972,0	39,5

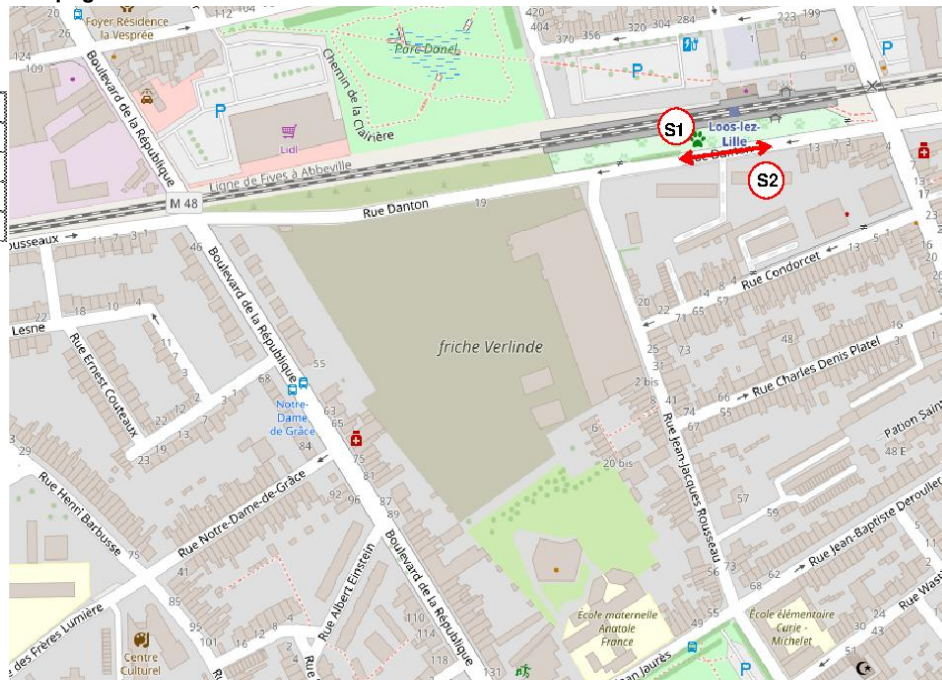
Global (2 sens)	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	7976	169	7805	184	8615	157	8713	179	6491	102	4695	55	7105	157	8042,8	169,2	5593,0	78,5
Nuit (22h-6h)	304	16	346	16	368	17	359	17	467	6	526	3	268	15	329,0	16,2	496,5	4,5
HPM (8h-9h)	734	11	558	16	803	13	688	13	284	5	167	3	523	19	661,2	14,4	225,5	4,0
HPS (17h-18h)	810	8	730	7	910	5	751	6	603	7	410	4	666	6	773,4	6,4	506,5	5,5
Moyenne horaire	345,0	7,7	339,6	8,3	374,3	7,3	378,0	8,2	289,9	4,5	217,5	2,4	307,2	7,2	348,8	7,7	253,7	3,5
Minimum	5	0	11	0	16	0	7	0	22	0	15	0	4	0	8,6	0,0	18,5	0,0
maximum	843	21	730	21	925	23	802	28	632	10	550	5	674	20	794,8	22,6	591,0	7,5
Total	8262	183	8173	200	8972	175	9139	195	7001	108	5071	58	7420	174	8393,2	185,4	6036,0	83,0

Loos Rue Danton – Est

Campagne du mardi 4 novembre au lundi 10 novembre 2025

Durée :	7 jours
Débit total :	15942 u.v.
TMJ :	2277 u.v.
PL	0,23 %
VL	99,77 %

u.v : unité de véhicule



Synthèse

Sens 1	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	1134	1	1144	3	1175	2	1581	8	947	0	748	0	1036	2	1214,0	3,2	847,5	0,0
Nuit (22h-6h)	92	0	86	0	113	0	83	1	148	0	116	0	74	0	89,6	0,2	132,0	0,0
HPM (8h-9h)	96	0	65	0	82	1	106	0	23	0	31	0	76	1	85,0	0,4	27,0	0,0
HPS (17h-18h)	140	0	134	0	130	0	156	0	71	0	59	0	117	0	135,4	0,0	65,0	0,0
Moyenne horaire	51,1	0,0	51,3	0,1	53,7	0,1	69,3	0,4	45,6	0,0	36,0	0,0	46,3	0,1	54,3	0,1	40,8	0,0
Minimum	2	0	1	0	4	0	1	0	3	0	4	0	0	0	1,6	0,0	3,5	0,0
maximum	140	1	134	1	130	1	156	3	134	0	73	0	125	1	137,0	1,4	103,5	0,0
Total	1229	1	1237	3	1285	2	1691	9	1076	0	844	0	1115	2	1311,4	3,4	960,0	0,0

Sens 2	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	1195	0	1027	7	1062	1	1046	4	834	1	822	1	964	5	1058,8	3,4	828,0	1,0
Nuit (22h-6h)	66	0	72	0	81	0	63	0	63	0	74	0	60	0	68,4	0,0	68,5	0,0
HPM (8h-9h)	121	0	87	2	111	0	94	0	42	0	28	0	72	1	97,0	0,6	35,0	0,0
HPS (17h-18h)	76	0	70	0	77	0	63	0	66	0	78	0	60	0	69,2	0,0	72,0	0,0
Moyenne horaire	52,5	0,0	45,8	0,3	47,6	0,0	46,2	0,2	37,4	0,0	37,3	0,0	42,7	0,2	47,0	0,1	37,4	0,0
Minimum	0	0	1	0	3	0	2	0	0	0	1	0	1	0	1,4	0,0	0,5	0,0
maximum	137	0	102	2	118	1	94	1	83	1	89	2	89	2	108,0	1,2	75,5	1,0
Total	1265	0	1098	7	1134	1	1120	4	906	1	883	1	1023	5	1128,0	3,4	894,5	1,0

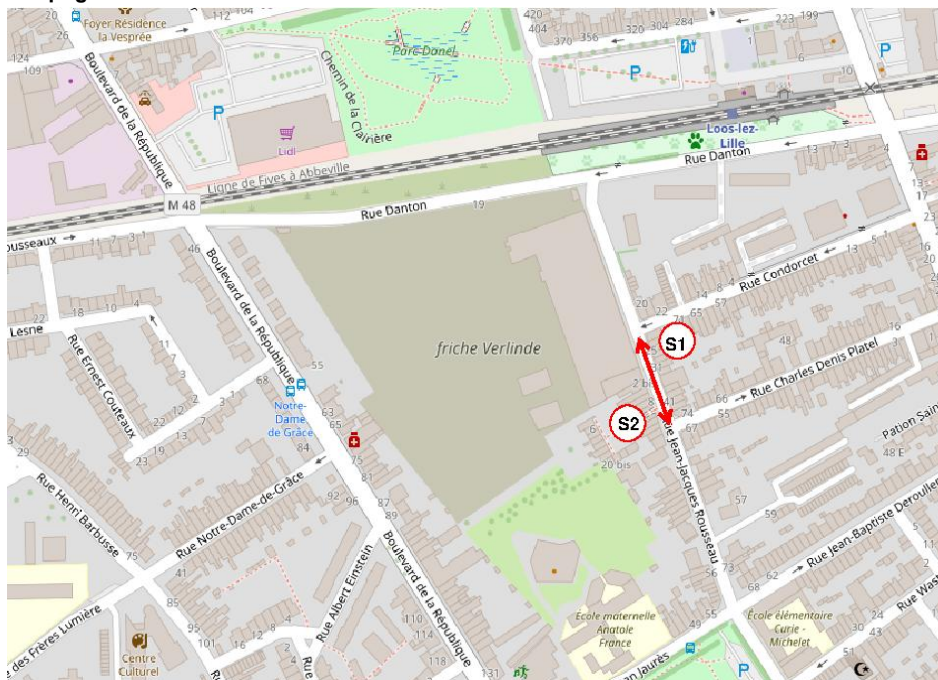
Global (2 sens)	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	2329	1	2171	10	2237	3	2627	12	1781	1	1570	1	2000	7	2272,8	6,6	1675,5	1,0
Nuit (22h-6h)	158	0	158	0	194	0	146	1	211	0	190	0	134	0	158,0	0,2	200,5	0,0
HPM (8h-9h)	217	0	152	2	193	1	200	0	65	0	59	0	148	2	182,0	1,0	62,0	0,0
HPS (17h-18h)	216	0	204	0	207	0	219	0	137	0	137	0	177	0	204,6	0,0	137,0	0,0
Moyenne horaire	103,6	0,0	97,0	0,4	101,3	0,1	115,5	0,5	83,0	0,0	73,3	0,0	88,9	0,3	101,3	0,3	78,2	0,0
Minimum	2	0	2	0	7	0	3	0	3	0	5	0	1	0	3,0	0,0	4,0	0,0
maximum	277	1	236	3	248	2	250	4	202	1	156	1	214	3	245,0	2,6	179,0	1,0
Total	2494	1	2335	10	2419	3	2811	13	1982	1	1727	1	2138	7	2439,4	6,8	1854,5	1,0

Loos Rue Jacques Rousseau – Centre

Campagne du mardi 4 novembre au lundi 10 novembre 2025

Durée :	7 jours
Débit total :	5192 u.v.
TMJ :	742 u.v.
PL	0,19 %
VL	99,81 %

u.v : unité de véhicule



Synthèse

Sens 1	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	307	0	231	0	356	0	265	0	182	1	204	0	311	1	294,0	0,2	193,0	0,5
Nuit (22h-6h)	15	0	17	0	19	0	11	0	14	0	15	0	7	0	13,8	0,0	14,5	0,0
HPM (8h-9h)	24	0	14	0	30	0	29	0	7	0	8	0	18	0	23,0	0,0	7,5	0,0
HPS (17h-18h)	35	0	13	0	32	0	17	0	21	0	25	0	26	0	24,6	0,0	23,0	0,0
Moyenne horaire	13,4	0,0	10,3	0,0	15,6	0,0	11,5	0,0	8,2	0,0	9,1	0,0	13,3	0,0	12,8	0,0	8,6	0,0
Minimum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
maximum	43	0	31	0	52	0	37	0	21	1	28	0	55	1	43,6	0,2	24,5	0,5
Total	315	0	255	0	372	0	274	0	198	1	214	0	326	1	308,4	0,2	206,0	0,5

Sens 2	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	394	1	423	2	478	0	713	2	349	0	298	1	384	0	478,4	1,0	323,5	0,5
Nuit (22h-6h)	18	0	18	0	23	0	27	0	50	2	33	0	20	0	21,2	0,0	41,5	1,0
HPM (8h-9h)	34	0	36	0	47	0	59	0	7	0	8	0	38	0	42,8	0,0	7,5	0,0
HPS (17h-18h)	56	0	58	0	60	0	83	0	31	0	48	0	42	0	59,8	0,0	39,5	0,0
Moyenne horaire	17,2	0,0	18,4	0,1	20,9	0,0	30,8	0,1	16,6	0,1	13,8	0,0	16,8	0,0	20,8	0,0	15,2	0,1
Minimum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0,0	0,0	0,5	0,0
maximum	56	1	58	1	60	0	83	1	61	2	48	1	59	0	63,2	0,6	54,5	1,5
Total	410	1	450	2	501	0	751	2	387	2	328	1	401	0	502,6	1,0	357,5	1,5

Global (2 sens)	Mardi 4		Mercredi 5		Jeudi 6		Vendredi 7		Samedi 8		Dimanche 9		Lundi 10		Moyenne semaine		Moyenne week-end	
	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl	vl	pl
Jour (6h-22h)	701	1	654	2	834	0	978	2	531	1	502	1	695	1	772,4	1,2	516,5	1,0
Nuit (22h-6h)	33	0	35	0	42	0	38	0	64	2	48	0	27	0	35,0	0,0	56,0	1,0
HPM (8h-9h)	58	0	50	0	77	0	88	0	14	0	16	0	56	0	65,8	0,0	15,0	0,0
HPS (17h-18h)	91	0	71	0	92	0	100	0	52	0	73	0	68	0	84,4	0,0	62,5	0,0
Moyenne horaire	30,6	0,0	28,7	0,1	36,5	0,0	42,3	0,1	24,8	0,1	22,9	0,0	30,1	0,0	33,6	0,1	23,9	0,1
Minimum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0,0	0,0	0,5	0,0
maximum	99	1	89	1	112	0	120	1	82	3	76	1	114	1	106,8	0,8	79,0	2,0
Total	725	1	705	2	873	0	1025	2	585	3	542	1	727	1	811,0	1,2	563,5	2,0

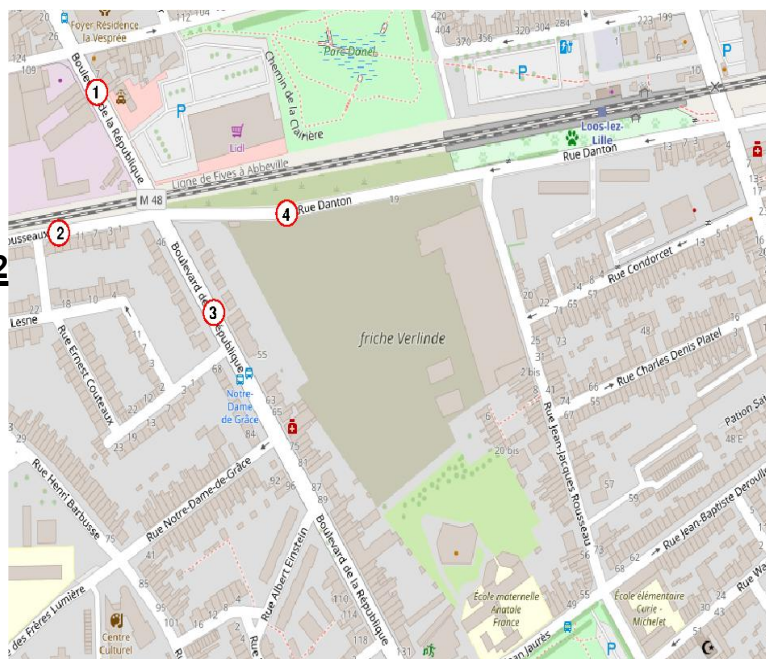
6.2 | Comptages directionnels



Comptage directionnel

Loos

Boulevard de la République / Rue Danton



Mardi 4 novembre, 2

HPM : 7h00 – 9h00

HPS : 16h30 – 18h30

Modalités de comptage et définitions :

U.V.P. : Unité de Véhicule Particulier

VP : Véhicule particulier ou moto = 1 UVP

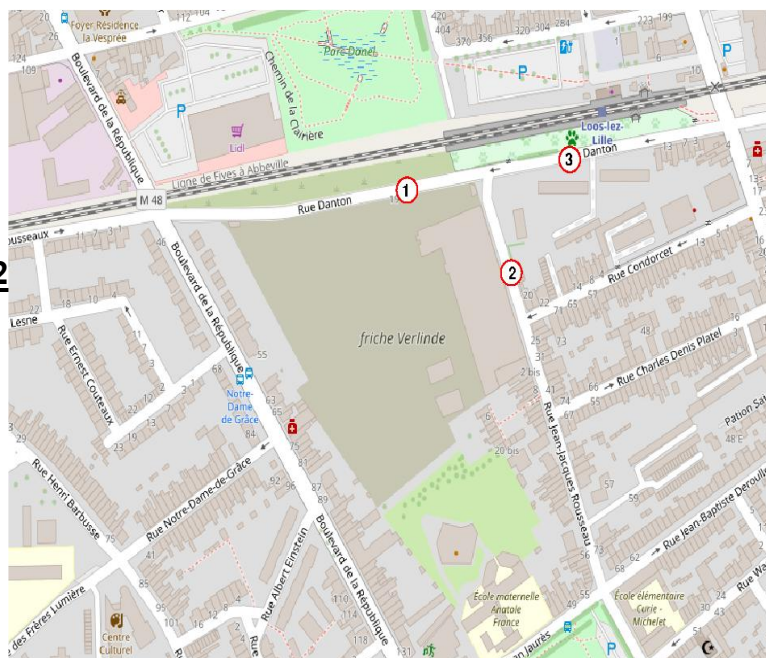
Bus, Car (TC) ou Poids Lourds (PL) = 2 UVP

Deux-Roues Motorisés (2RM) = 0,3 UVP

	VL						PL						TC						2R						UVP						
7h45-8h45		1	2	3	4			1	2	3	4			1	2	3	4			1	2	3	4			1	2	3	4		
	1	0	0	331	46	377		1	0	0	5	0	5	1	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	345	46	391
	2	39	0	41	5	85		2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	2	39	0	41	5	85
	3	248	0	0	46	294		3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	3	246	0	0	46	302
	4	26	0	38	0	64		4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	4	26	0	38	0	64
		313	0	410	97			3	0	0	5	0		1	0	2	0		0	0	0	0	0	0			321	0	424	97	

Loos

Rue Danton / Rue Jean-Jacques Rousseau



Mardi 4 novembre, 2

HPM : 7h00 – 9h00

HPS : 16h30 – 18h30

Modalités de comptage et définitions :

U.V.P. : Unité de Véhicule Particulier

VP : Véhicule particulier ou moto = 1 UVP

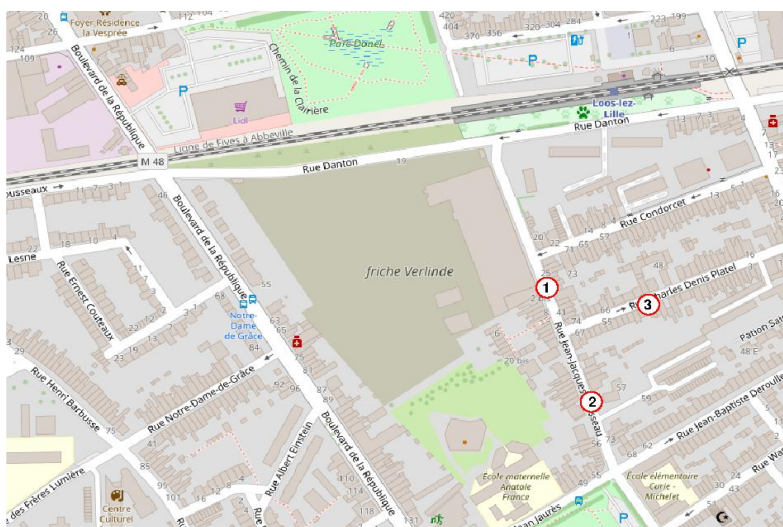
Bus, Car (TC) ou Poids Lourds (PL) = 2 UVP

Deux-Roues Motorisés (2RM) = 0,3 UVP

	VL	PL	TC	2R	UVP																																																																																																				
7h45-8h45	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>9</td><td>92</td></tr><tr><td>2</td><td>14</td><td>0</td><td>47</td></tr><tr><td>3</td><td>49</td><td>35</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>63</td><td>44</td><td>139</td></tr></table>		1	2	3	1	0	9	92	2	14	0	47	3	49	35	0		63	44	139	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>9</td><td>92</td></tr><tr><td>2</td><td>14</td><td>0</td><td>47</td></tr><tr><td>3</td><td>49</td><td>35</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>63</td><td>44</td><td>139</td></tr></table>		1	2	3	1	0	9	92	2	14	0	47	3	49	35	0		63	44	139
	1	2	3																																																																																																						
1	0	9	92																																																																																																						
2	14	0	47																																																																																																						
3	49	35	0																																																																																																						
	63	44	139																																																																																																						
	1	2	3																																																																																																						
1	0	0	0																																																																																																						
2	0	0	0																																																																																																						
3	0	0	0																																																																																																						
	0	0	0																																																																																																						
	1	2	3																																																																																																						
1	0	0	0																																																																																																						
2	0	0	0																																																																																																						
3	0	0	0																																																																																																						
	0	0	0																																																																																																						
	1	2	3																																																																																																						
1	0	0	0																																																																																																						
2	0	0	0																																																																																																						
3	0	0	0																																																																																																						
	0	0	0																																																																																																						
	1	2	3																																																																																																						
1	0	9	92																																																																																																						
2	14	0	47																																																																																																						
3	49	35	0																																																																																																						
	63	44	139																																																																																																						
17h00-18h00	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>8</td><td>52</td></tr><tr><td>2</td><td>9</td><td>0</td><td>23</td></tr><tr><td>3</td><td>104</td><td>34</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>113</td><td>42</td><td>75</td></tr></table>		1	2	3	1	0	8	52	2	9	0	23	3	104	34	0		113	42	75	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>3</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>3</td><td>0</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	0	0	2	0	0	0	3	3	0	0		3	0	0	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>8</td><td>52</td></tr><tr><td>2</td><td>9</td><td>0</td><td>23</td></tr><tr><td>3</td><td>105</td><td>34</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>113.9</td><td>42</td><td>75</td></tr></table>		1	2	3	1	0	8	52	2	9	0	23	3	105	34	0		113.9	42	75
	1	2	3																																																																																																						
1	0	8	52																																																																																																						
2	9	0	23																																																																																																						
3	104	34	0																																																																																																						
	113	42	75																																																																																																						
	1	2	3																																																																																																						
1	0	0	0																																																																																																						
2	0	0	0																																																																																																						
3	0	0	0																																																																																																						
	0	0	0																																																																																																						
	1	2	3																																																																																																						
1	0	0	0																																																																																																						
2	0	0	0																																																																																																						
3	0	0	0																																																																																																						
	0	0	0																																																																																																						
	1	2	3																																																																																																						
1	0	0	0																																																																																																						
2	0	0	0																																																																																																						
3	3	0	0																																																																																																						
	3	0	0																																																																																																						
	1	2	3																																																																																																						
1	0	8	52																																																																																																						
2	9	0	23																																																																																																						
3	105	34	0																																																																																																						
	113.9	42	75																																																																																																						

Loos

Rue Charles Denis Platel / Rue Jean-Jacques Rousseau



Mardi 4 novembre, 2025

HPM : 7h00 – 9h00

HPS : 16h30 – 18h30

Modalités de comptage et définitions :

U.V.P. : Unité de Véhicule Particulier

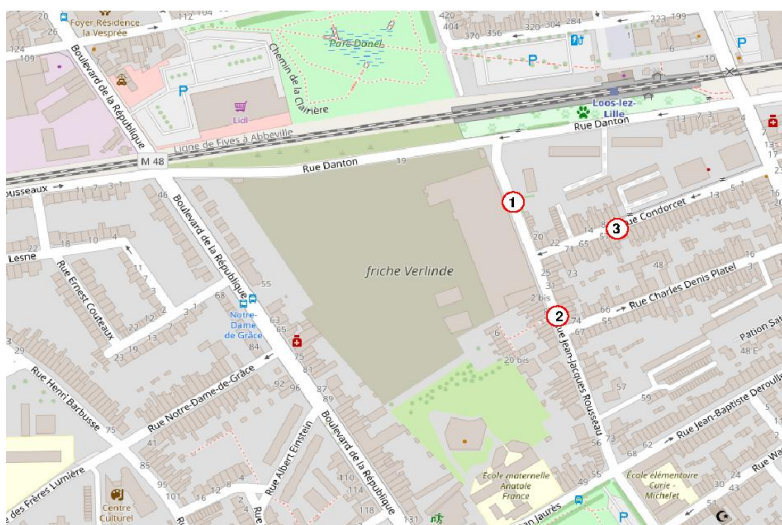
VP : Véhicule particulier ou moto = 1 UVP

Bus, Car (TC) ou Poids Lourds (PL) = 2 UVP

Deux-Roues Motorisés (2RM) = 0,3 UVP

	VL	PL	TC	2R	UVP																																																																																																					
7h45-8h45	<table><tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>39</td><td>8</td></tr><tr><td>2</td><td>29</td><td>0</td><td>9</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>29</td><td>39</td><td>17</td></tr></table>		1	2	3	1	0	39	8	2	29	0	9	3	0	0	0		29	39	17	<table><tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	<table><tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	<table><tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	<table><tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>39</td><td>8</td></tr><tr><td>2</td><td>29</td><td>0</td><td>9</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>29</td><td>39</td><td>17</td></tr></table>		1	2	3	1	0	39	8	2	29	0	9	3	0	0	0		29	39	17	47 38 0
	1	2	3																																																																																																							
1	0	39	8																																																																																																							
2	29	0	9																																																																																																							
3	0	0	0																																																																																																							
	29	39	17																																																																																																							
	1	2	3																																																																																																							
1	0	0	0																																																																																																							
2	0	0	0																																																																																																							
3	0	0	0																																																																																																							
	0	0	0																																																																																																							
	1	2	3																																																																																																							
1	0	0	0																																																																																																							
2	0	0	0																																																																																																							
3	0	0	0																																																																																																							
	0	0	0																																																																																																							
	1	2	3																																																																																																							
1	0	0	0																																																																																																							
2	0	0	0																																																																																																							
3	0	0	0																																																																																																							
	0	0	0																																																																																																							
	1	2	3																																																																																																							
1	0	39	8																																																																																																							
2	29	0	9																																																																																																							
3	0	0	0																																																																																																							
	29	39	17																																																																																																							
17h00-18h00	<table><tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>47</td><td>7</td></tr><tr><td>2</td><td>37</td><td>0</td><td>23</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>37</td><td>47</td><td>30</td></tr></table>		1	2	3	1	0	47	7	2	37	0	23	3	0	0	0		37	47	30	<table><tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	<table><tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	<table><tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	<table><tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>47</td><td>7</td></tr><tr><td>2</td><td>37</td><td>0</td><td>23</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>37</td><td>47</td><td>30</td></tr></table>		1	2	3	1	0	47	7	2	37	0	23	3	0	0	0		37	47	30	54 60 0
	1	2	3																																																																																																							
1	0	47	7																																																																																																							
2	37	0	23																																																																																																							
3	0	0	0																																																																																																							
	37	47	30																																																																																																							
	1	2	3																																																																																																							
1	0	0	0																																																																																																							
2	0	0	0																																																																																																							
3	0	0	0																																																																																																							
	0	0	0																																																																																																							
	1	2	3																																																																																																							
1	0	0	0																																																																																																							
2	0	0	0																																																																																																							
3	0	0	0																																																																																																							
	0	0	0																																																																																																							
	1	2	3																																																																																																							
1	0	0	0																																																																																																							
2	0	0	0																																																																																																							
3	0	0	0																																																																																																							
	0	0	0																																																																																																							
	1	2	3																																																																																																							
1	0	47	7																																																																																																							
2	37	0	23																																																																																																							
3	0	0	0																																																																																																							
	37	47	30																																																																																																							

Loos Rue Condorcet / Rue Jean-Jacques Rousseau



Mardi 4 novembre, 2025

HPM : 7h00 – 9h00

HPS : 16h30 – 18h30

Modalités de comptage et définitions :

U.V.P. : Unité de Véhicule Particulier

VP : Véhicule particulier ou moto = 1 UVP

Bus, Car (TC) ou Poids Lourds (PL) = 2 UVP

	VL	PL	TC	2R	UVP																																																																																																				
7h45-8h45	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>29</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>28</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>27</td><td>9</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>55</td><td>38</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	29	0	2	28	0	0	3	27	9	0		55	38	0	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>29</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>28</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>27</td><td>9</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>55</td><td>38</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	29	0	2	28	0	0	3	27	9	0		55	38	0
	1	2	3																																																																																																						
1	0	29	0																																																																																																						
2	28	0	0																																																																																																						
3	27	9	0																																																																																																						
	55	38	0																																																																																																						
	1	2	3																																																																																																						
1	0	0	0																																																																																																						
2	0	0	0																																																																																																						
3	0	0	0																																																																																																						
	0	0	0																																																																																																						
	1	2	3																																																																																																						
1	0	0	0																																																																																																						
2	0	0	0																																																																																																						
3	0	0	0																																																																																																						
	0	0	0																																																																																																						
	1	2	3																																																																																																						
1	0	0	0																																																																																																						
2	0	0	0																																																																																																						
3	0	0	0																																																																																																						
	0	0	0																																																																																																						
	1	2	3																																																																																																						
1	0	29	0																																																																																																						
2	28	0	0																																																																																																						
3	27	9	0																																																																																																						
	55	38	0																																																																																																						
17h00-18h00	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>39</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>30</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>4</td><td>13</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>34</td><td>52</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	39	0	2	30	0	0	3	4	13	0		34	52	0	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	0	0	2	0	0	0	3	0	0	0		0	0	0	<table><tr><th></th><th>1</th><th>2</th><th>3</th></tr><tr><td>1</td><td>0</td><td>39</td><td>0</td></tr><tr><td>2</td><td>30</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>3</td><td>4</td><td>13</td><td>0</td></tr><tr><td></td><td>34</td><td>52</td><td>0</td></tr></table>		1	2	3	1	0	39	0	2	30	0	0	3	4	13	0		34	52	0
	1	2	3																																																																																																						
1	0	39	0																																																																																																						
2	30	0	0																																																																																																						
3	4	13	0																																																																																																						
	34	52	0																																																																																																						
	1	2	3																																																																																																						
1	0	0	0																																																																																																						
2	0	0	0																																																																																																						
3	0	0	0																																																																																																						
	0	0	0																																																																																																						
	1	2	3																																																																																																						
1	0	0	0																																																																																																						
2	0	0	0																																																																																																						
3	0	0	0																																																																																																						
	0	0	0																																																																																																						
	1	2	3																																																																																																						
1	0	0	0																																																																																																						
2	0	0	0																																																																																																						
3	0	0	0																																																																																																						
	0	0	0																																																																																																						
	1	2	3																																																																																																						
1	0	39	0																																																																																																						
2	30	0	0																																																																																																						
3	4	13	0																																																																																																						
	34	52	0																																																																																																						