MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Etude des impacts circulatoires du projet « Porte métropolitaine »

Aménagement de la rue Danton redressée

Janvier 2026 20260130-VF

Roland Ribi & Associés
15 avenue de la Paix-BP 30069
67002 Strasbourg Cedex
strasbourg@rra.fr

MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

Sommaire

Mise à jour de l'état initial et argumentaire Page 3

Estimation de trafic généré par le projet Page 13

Situation projetée Page 15

Mise à jour de l'état initial et argumentaire

RR&A

Contexte de l'étude

La présente étude a pour objectif d'évaluer les trafics générés par la première phase du projet urbain Porte Métropolitaine desservie par le redressement de la rue Danton et son nouveau carrefour avec le boulevard de Lezennes.

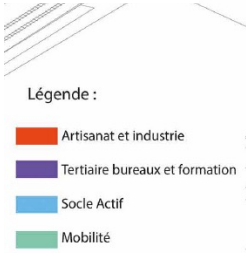
L'étude fait suite aux travaux sur les mobilités du Plan Guide réalisé en 2021. Elle prend en compte les nouvelles données de programmation des parcelles de part et d'autre de la nouvelle rue Danton, comme présenté dans la réponse à l'AMI en 2025.

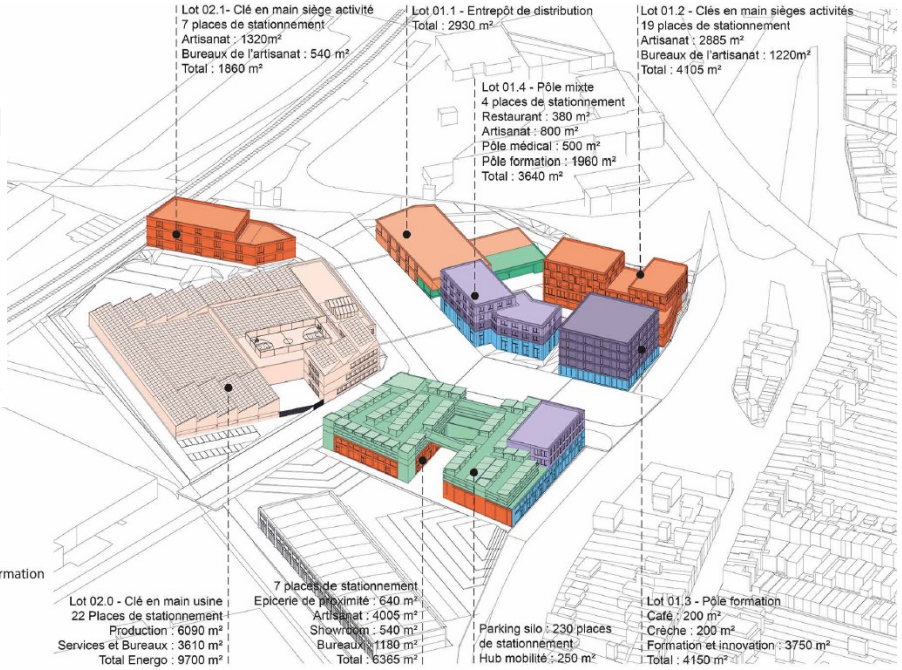
Elle prend également en compte les données de trafics issues de comptages les plus récents transmis par la MEL.



AXONOMETRIE
programmation

PROGRAMME	
Siège Usine ENERGO	9 700 m²
Clé en main **siège & activité**	5 965 m²
Cellules **artisanat avec showroom**	5 345 m²
Entrepôt de **distribution**	2 930 m²
Formation - **anciennement fab lab**	3 750 m²
Bureaux - formation - médical	3 640 m²
Commerces	1 420 m²
Mobilité	250 m²
TOTAL m²	**33 000**





Rappel des éléments clé de la mobilité dans le secteur élargi

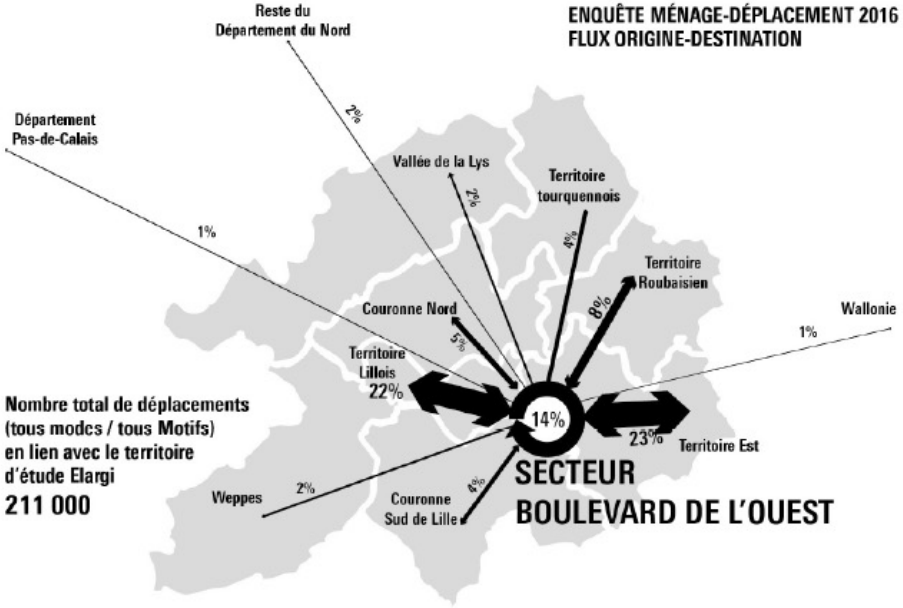
Lors de travaux sur le Plan Guide du projet urbain Porte Métropolitaine, le traitement des résultats de l'enquête ménages de 2016 a permis d'identifier les chiffres clé de la mobilité dans le secteur d'étude sur lesquels sont développées les hypothèses de génération de trafic du projet Porte métropolitaine. Les graphiques ci-contre avaient été présentés et inclus dans le Plan guide.

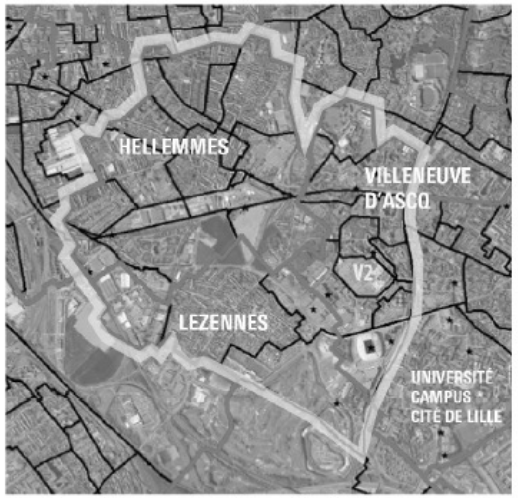
Notons en particulier que pour le secteur de tirage de l'enquête « Boulevard Ouest », on retiendra que

- 14% des flux se réalisent à l'intérieur de la zone
- 22% en lien avec la zone « Territoire Lillois »
- 23 % la zone « Territoire Est »
- 12 % vers Tourcoing et Roubaix
- 29 % vers les autres zones

Les flux à destination du secteur Boulevard Ouest se réalisent à 43% en voiture conducteur, 12% en voiture en tant que passager, 19% en transports en commun, 24% en modes actifs

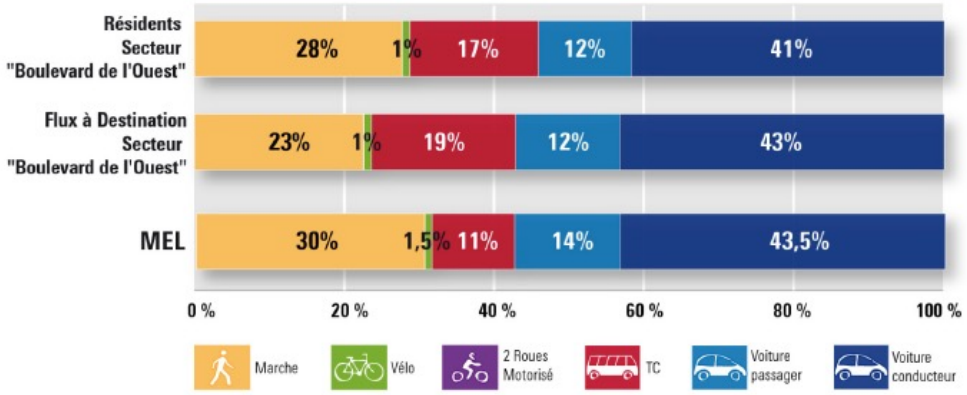
Depuis 2016, les parts modales ont évolué pour les flux domicile-travail, et notamment pour le vélo qui s'élève à 5% pour l'ensemble de la MEL selon l'insee 2022 (flux DT).





Secteur Boulevard de l'Ouest

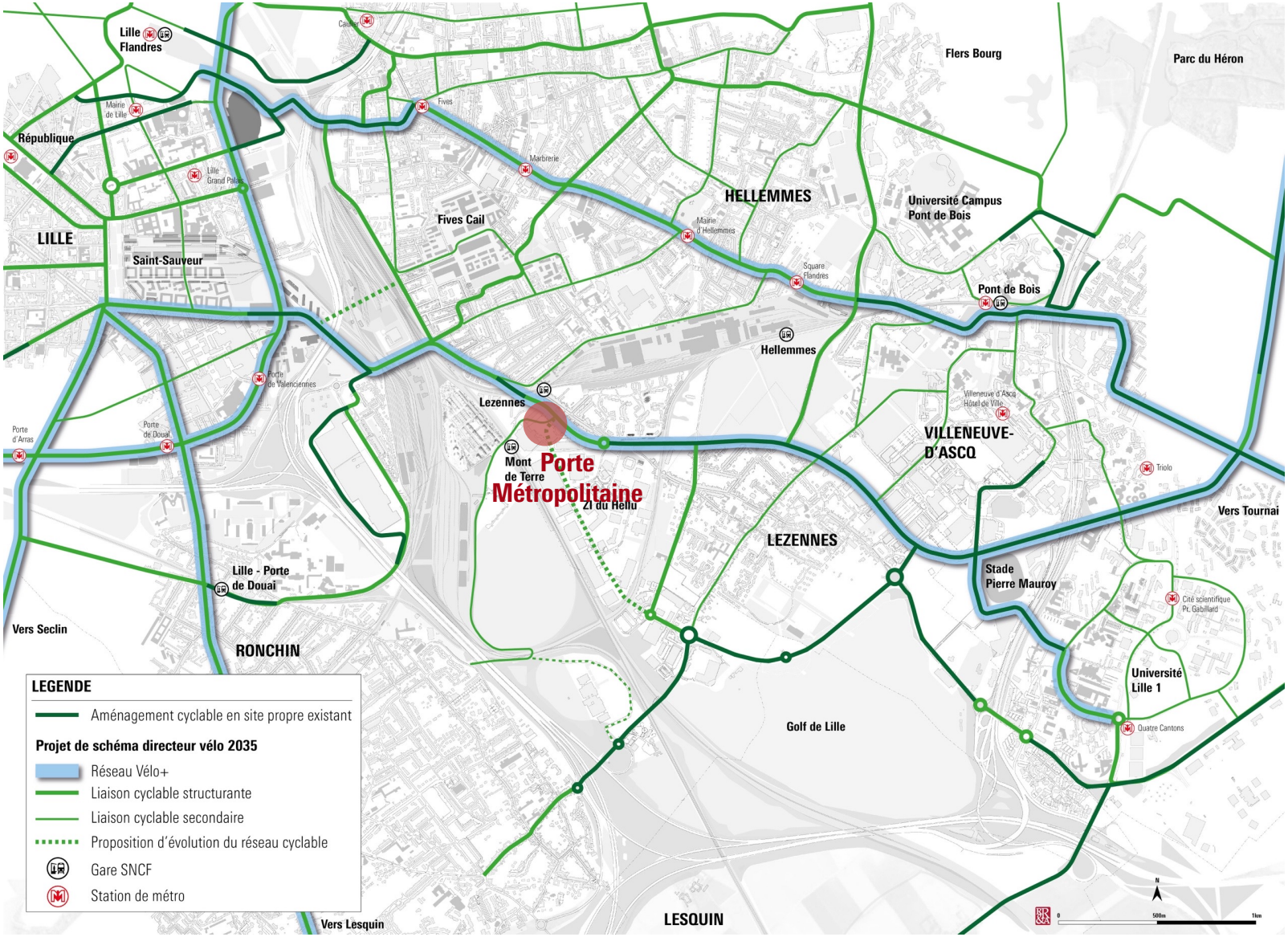
Des liaisons fortes vers Lille , le reste de Villeneuve d'Ascq et en interne au secteur => déplacements courts



Les offres de mobilités alternatives à la voiture

Amélioration des conditions cyclables

Le réseau Vélo + se déploie progressivement. Sur le secteur d'étude, en 2023 de nouveaux aménagements cyclables en sites propres ont été réalisés sur le pont de Tournai sécurisant les cyclistes en continuité depuis le boulevard Lezennes jusqu'à la rue de Saint Amand améliorant directement les conditions de circulation depuis notre secteur d'étude.

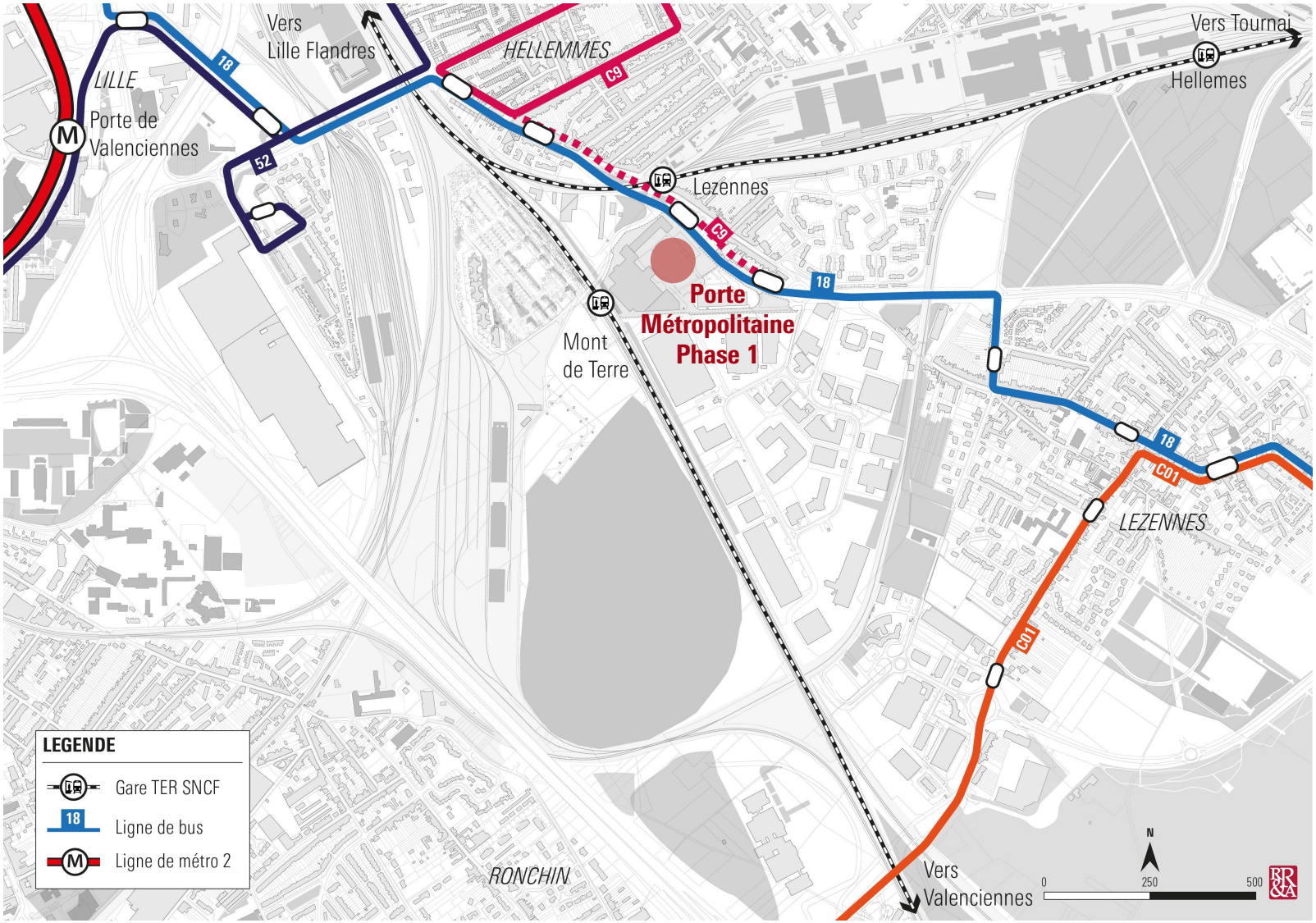


Les offres de mobilités alternatives à la voiture

Les offres de transports en commun

La desserte du secteur par les transports en commun évoluera avec le projet du SDIT, mais à l'horizon du projet, la desserte n'aura pas encore évolué.

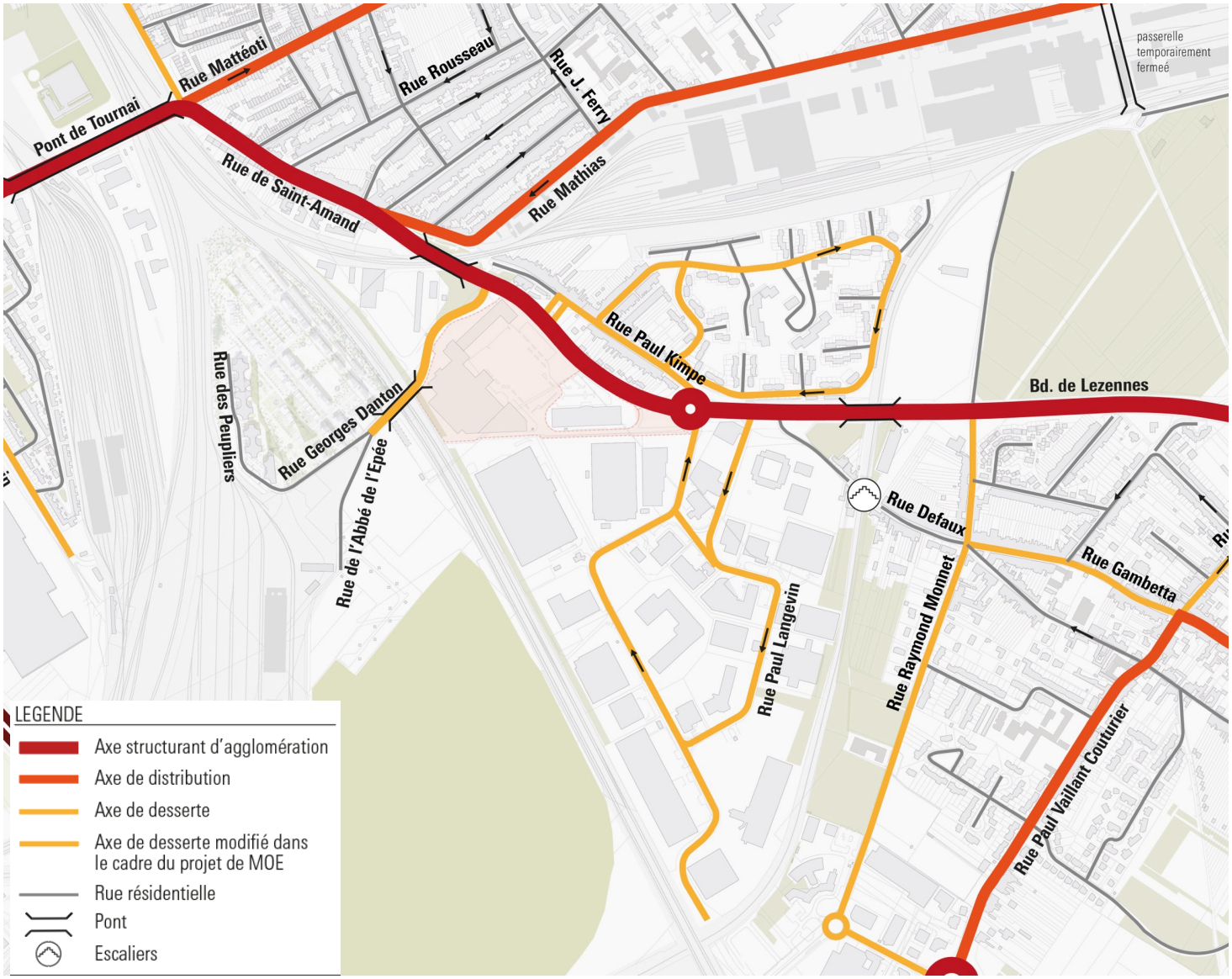
Les services TER des haltes Mont de Terre et Lezennes sont également à prendre en compte parmi les offres possibles pour les futurs occupants des entreprises et services du projet. Le plan guide détaille les potentialités et l'accès à pied à développer.



La hiérarchisation viaire actuelle

Le réseau viaire actuel

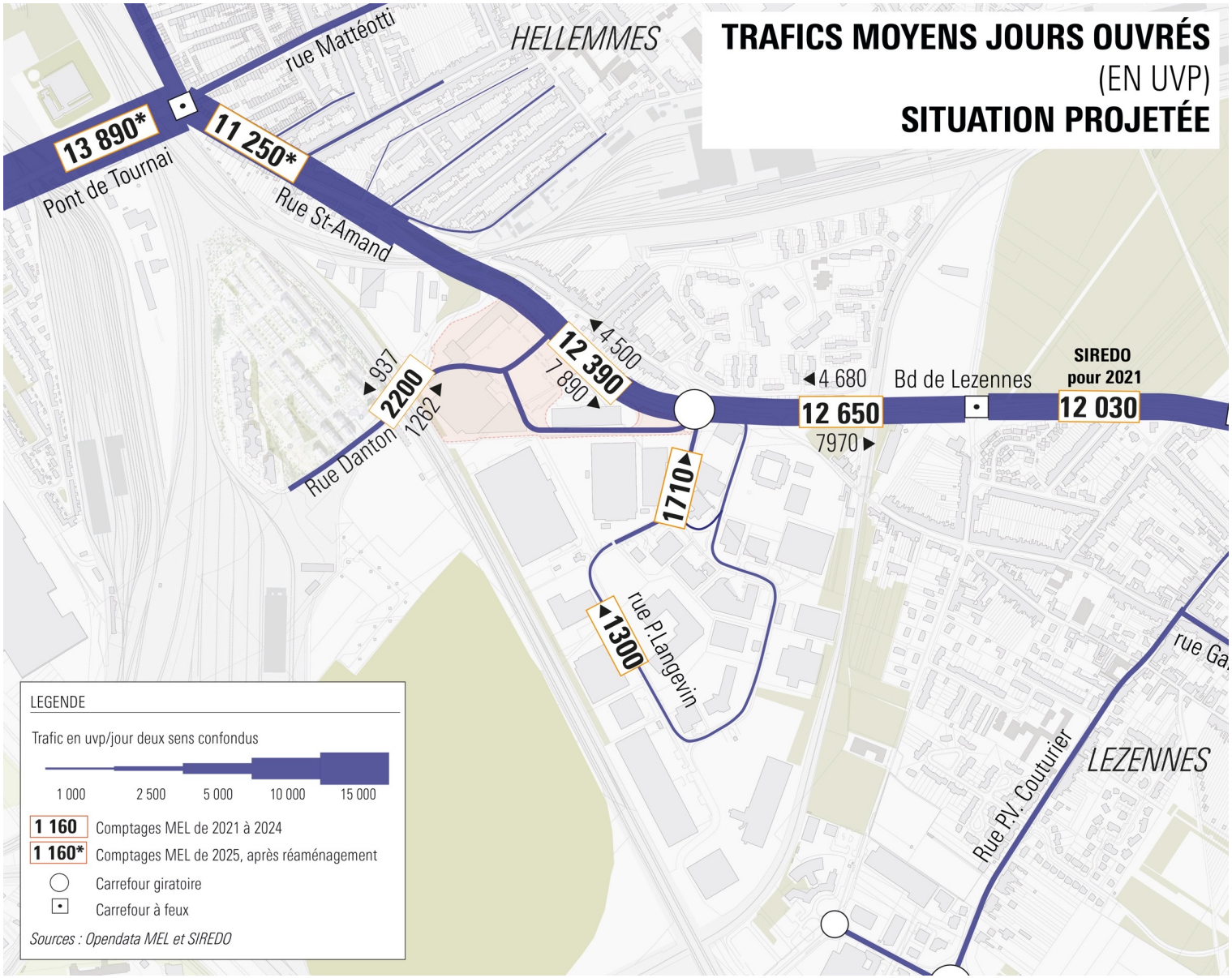
La rue Danton dessert les logements de la rue des Peupliers et la cimenterie, la concasserie, le technicentre SNCF et l'aire d'accueil des gens du voyage. Ces sites n'ont que seul accès la rue Danton.



Les charges de trafic actuelles TMJ

Les charges de trafic

Les données disponibles montrent des charges de trafic en baisse par rapport aux données exposées dans les études antérieures, dont le plan guide ou les études préliminaires du SDIT.



Les charges de trafic actuel TMJ

Baisse des niveaux de trafic sur le boulevard, une tendance qui se confirme depuis 2023

Sur le secteur d'étude, le pont de Tournai joue un rôle de régulateur de trafic qui contrôle les niveaux de trafic sur le boulevard Lezennes au moins jusqu'au boulevard de l'Ouest.
Lorsqu'en 2022-2023, l'aménagement cyclable a été amélioré sur le pont et sur la rue Saint-Amand en amont du pont, la capacité routière a diminué et c'est l'ensemble de l'axe qui s'est délesté de trafic, certainement d'une part de transit qui passait sur l'axe pour éviter la congestion du système autoroutier.
Cela a pour effet de faciliter les conditions d'insertion des mobilités actives dans le projet Porte métropolitaine, dont la plateforme de logistique – vélos cargos envisagée dans le projet soumis à l'AMI.

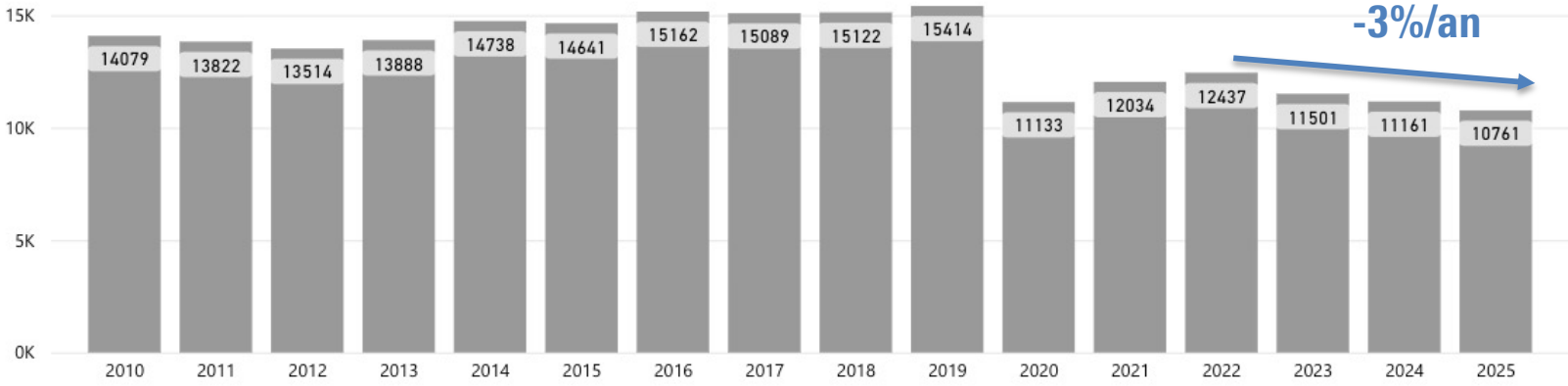
Pour l'étude d'impact, cela permet de considérer que la situation actuelle est identique à la situation future sans projet dans les études environnementales.

MEL MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

ADRESSE

LEZENNES - RUE DE LEZENNES (RD146)

Moyenne journalière annuelle jours ouvrés hors vacances scolaires



Les charges de trafic projetées à l'heure de pointe du matin (HPM)

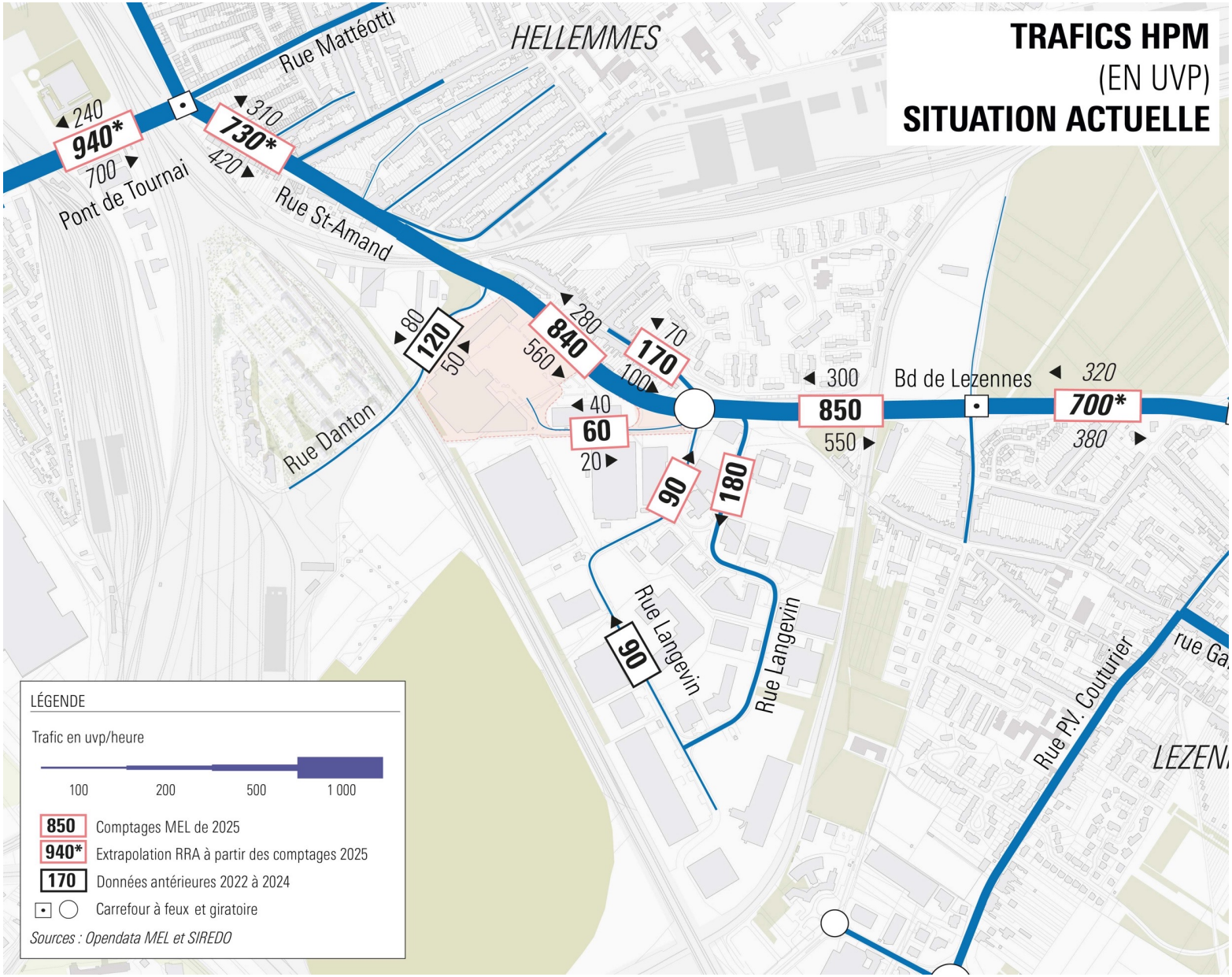
Les charges de trafic

Les données de trafic horaire disponibles sont issues de comptages réalisés par la MEL

- Sur la rue Danton comptages en section courante en 2022
- Sur le boulevard Lezennes, comptages directionnels en 2025 du giratoire Lavoisier-Kimpe

Les autres données sont extrapolées de ces comptages, en cohérence avec les données TMJ (page 9) mises à disposition sur la base de données « opendata » et SIREDO.

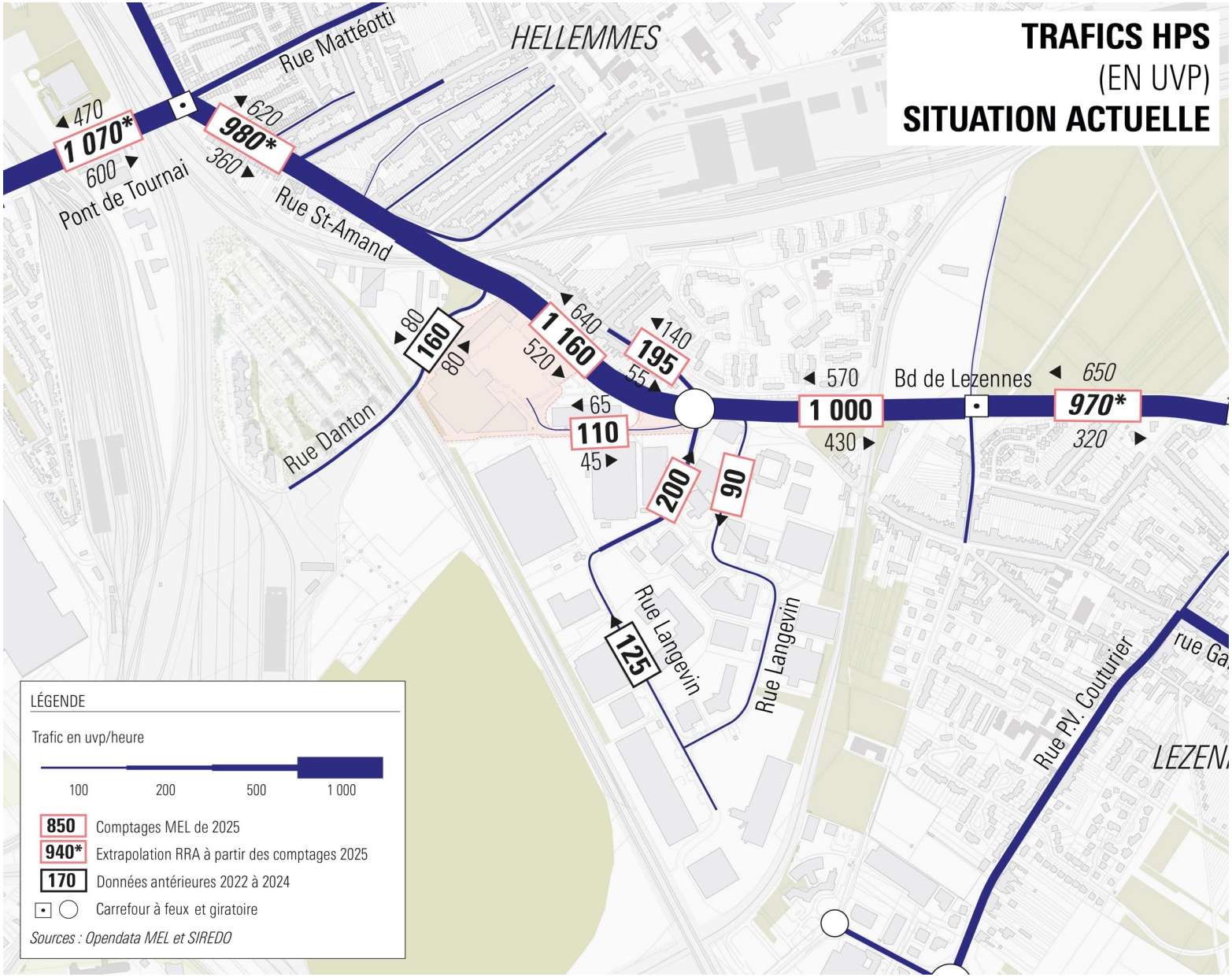
Ci-contre les charges de trafic à l'heure de pointe du matin (HPM).



Les charges de trafic projetées à l'heure de pointe du soir (HPS)

Les charges de trafic

Ci-contre les charges de trafic à l'heure de pointe du soir (HPS).



Estimation de trafic généré par le projet

Les hypothèses de travail

Hypothèses de travail		
Formation	15 m2 par effectif (étudiant+formateur) 2,7 déplacements/j en lien avec le lieu 25% de part modale VP et 1,2 pers/véhicule Taux de présence des étudiants 60%	*Exemple Strasbourgeois* *4200 m2 380 étudiants et 20 enseignants, projet Manufacture à tabac* ***10m2 par effectif***
Tertiaire	20 m2 par emploi 3 déplacements/emploi/j en lien avec le lieu 43% de part modale VP et 1,1 pers/véhicule Taux de présence 85 %	*Hypothèse validée dans le cadre de l'étude Boulevard Tournai, reprise des chiffres clés de mobilité pour le secteur Boulevard Ouest*
Activité artisanale / industrielle	50 à 75 m2 par emploi 50 % de part modale VP et 1,1 pers/véhicule 3 déplacements/emploi/j en lien avec le lieu	*Hypothèse « ratio » pour l'activité type atelier Avec une part modale légèrement supérieure au tertiaire pour prendre en compte le déplacement en véhicule professionnel*
Logistiques	150 m2 par emploi 10 PL pour centre de 3000 m2	*Hypothèse « ratio » à partir de comptages pour une étude d'un centre de distribution logistique en périurbain à Strasbourg*
Commerces / Services	10 visiteurs / 100 m2 SV 43 % de part modale VP et 2 pers/véhicule 2 déplacements/visiteur/j en lien avec le lieu Taux de foisonnement avec les autres programmes 50%	*Hypothèse « ratio » adaptée pour une mixité de services (de l'épicerie de proximité au centre médical)*

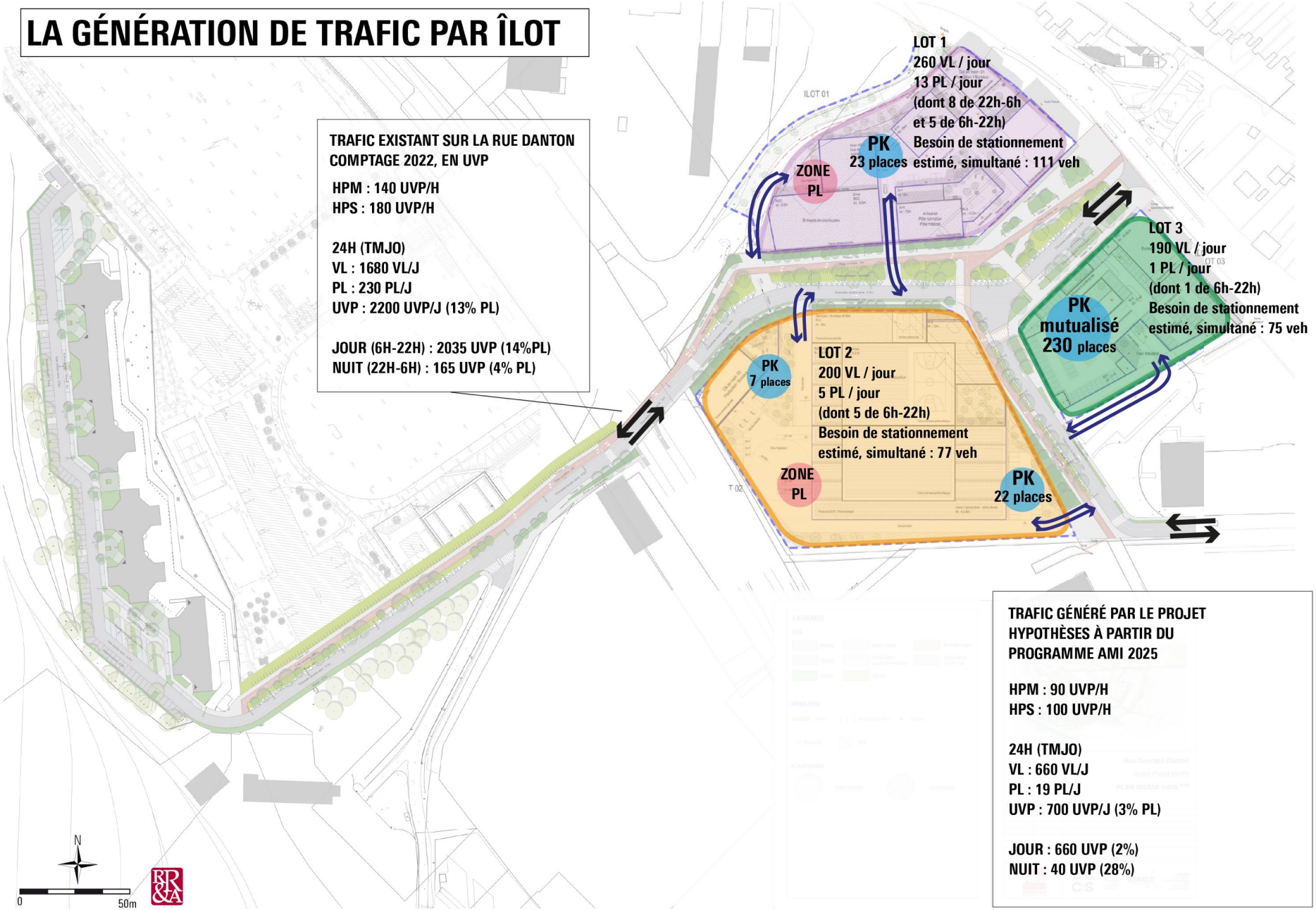
Hypothèses à affiner au fil du projet

Les hypothèses ci-contre se veulent le plus réalistes

Les estimations de trafic par programme

Programme	Lot 1.1 Activités/logistique	Lot 1.2 Activités	Lot 1.3 Pôle formation	Lot 1.4 Pôle mixte-service	Lot 1.4 Formation	Lot 1.4 Artisanat	Estimation de trafic généré Programme		Lot 2.0 ENERGO Industrie	Lot 2.1 Activités	Estimation de trafic généré Programme		Lot 3 Bureaux	Lot 3 Artisanat	Lot 3 Services	Lot 3 Showroom	Estimation de trafic généré Programme		Total Programme	
Surface (m²)	2 930	4 105	4 150	880	1 960	800	**15 000**		9 700	1 860	**12 000**		1 180	4 005	640	540	**6 000**		**33 000**	m2
Nb de personnes sur site simultanément	20	55	150	88	78	16	**407**		129	25	**154**		59	80	64		**1 325**			
Taux de foisonnement entre programmes				50%											50%	100%				
Nb de déplacements/pers/jour	50	140	240	90	130	40	**690**		330	60	**390**		150	200	60		**2 570**			
Part modale VP	50%	50%	25%	43%	25%	50%			50%	50%			43%	50%	50%					
STAT : Nombre de véhicules stationnés simultanés (pour vérification avec le prog)	**10**	**27**	**38**	**10**	**20**	**8**	**112**	**veh**	**65**	**12**	**77**	**veh**	**25**	**40**	**10**	**0**	**75**	**veh**	**265**	veh
CIRC : Trafic VL selon hypothèses (véh/jour) total entre 6h-22h	**25**	**70**	**60**	**40**	**33**	**20**	**250**	**véh/j**	**165**	**30**	**200**	**véh/j**	**65**	**100**	**30**	**0**	**190**	**véh/j**	**640**	veh/jour
CIRC : Trafic VL nuit entre 22h-6h	**5**	**2**				**1**	**8**		**10**	**1**	**11**			**2**			**2**		**20**	veh/nuit
Heure de pointe du matin HPM (8h à 9h)							**HPM**				**HPM**						**HPM**		**HPM**	
% émission HPM	6%	3%	3%	3%	3%	5%	Sortant		6%	3%	Sortant		3%	5%	3%	0%	Sortant		Sortant	
Trafic émis HPM (véh/h)	2	2	2	1	1	1	10	véh/h	10	1	10	véh/h	2	5	1	0	10	véh/h	**30**	véh/h
% attraction HPM	9%	6%	15%	6%	15%	10%	Entrant		6%	6%	Entrant		15%	10%	6%	0%	Entrant		Entrant	
Trafic attiré HPM (véh/h)	2	4	9	2	5	2	20	véh/h	10	2	10	véh/h	10	10	2	0	20	véh/h	**50**	véh/h
Heure de pointe du soir HPS (18h à 19h)							**HPS**				**HPS**						**HPS**		**HPS**	
% émission HPS	3%	10%	12%	15%	12%	10%	Sortant		10%	10%	Sortant		12%	10%	15%	0%	Sortant		Sortant	
Trafic émis HPS (véh/h)	1	7	7	6	4	2	30	véh/h	17	3	20	véh/h	8	10	5	0	20	véh/h	**70**	véh/h
% attraction HPS	3%	3%	3%	15%	3%	3%	Entrant		3%	3%	Entrant		3%	3%	15%	0%	Entrant		Entrant	
Trafic attiré HPS (véh/h)	1	2	2	6	1	1	10	véh/h	5	1	10	véh/h	2	3	5	0	10	véh/h	**30**	véh/h
CIRC : Trafic PL (véh/jour 24h)	**10**	**2**		**1**			**13**	**PL/j**	**5**		**5**	**PL/j**			**1**		**1**	**PL/j**	**19**	PL/j
Jour (6h-22h)	2	2		1			5		5		3				1		1		11	PL jour
Nuit (22h-6h)	8						8												8	PL nuit

LA GÉNÉRATION DE TRAFIC PAR ÎLOT



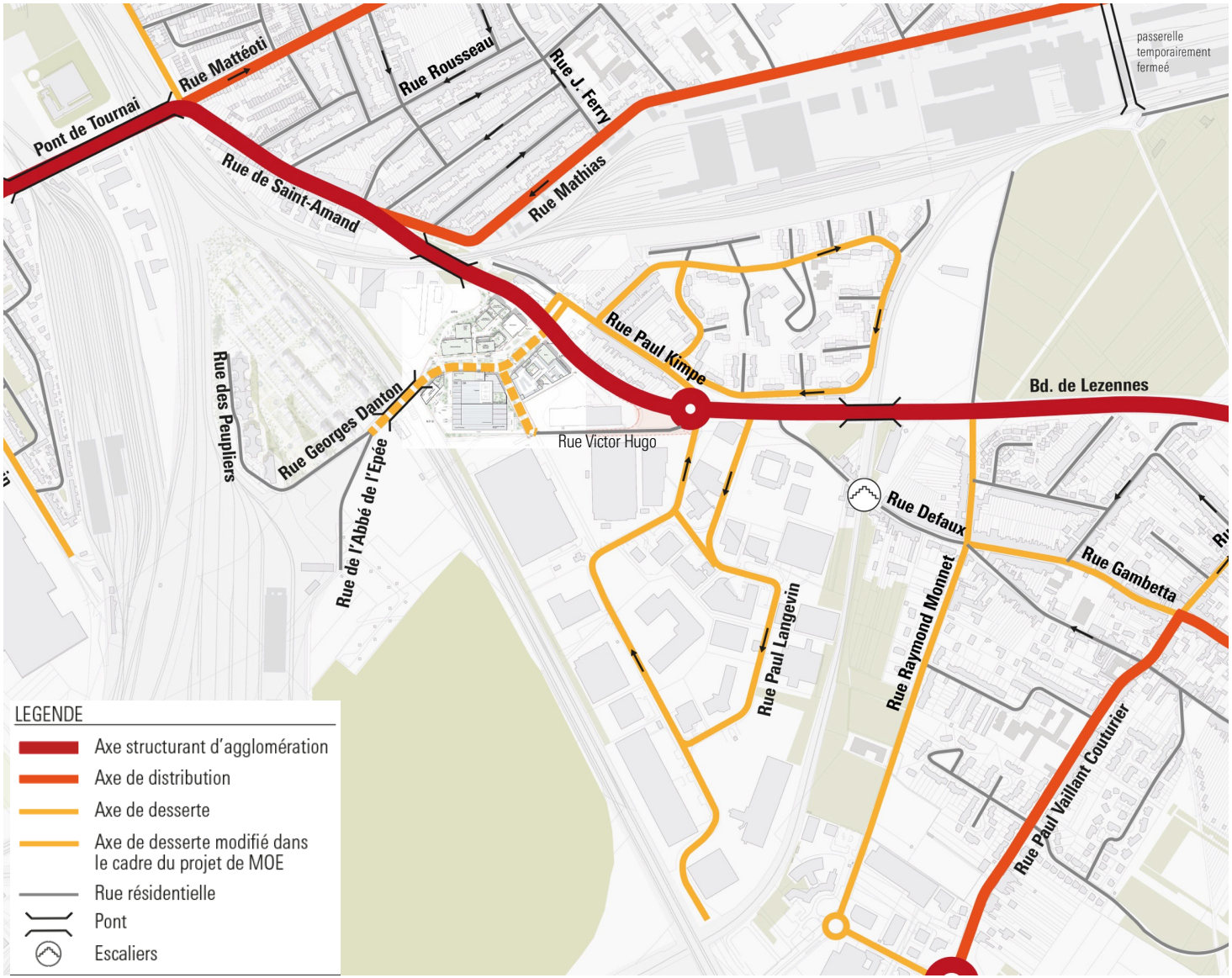
La situation projetée

RR&A

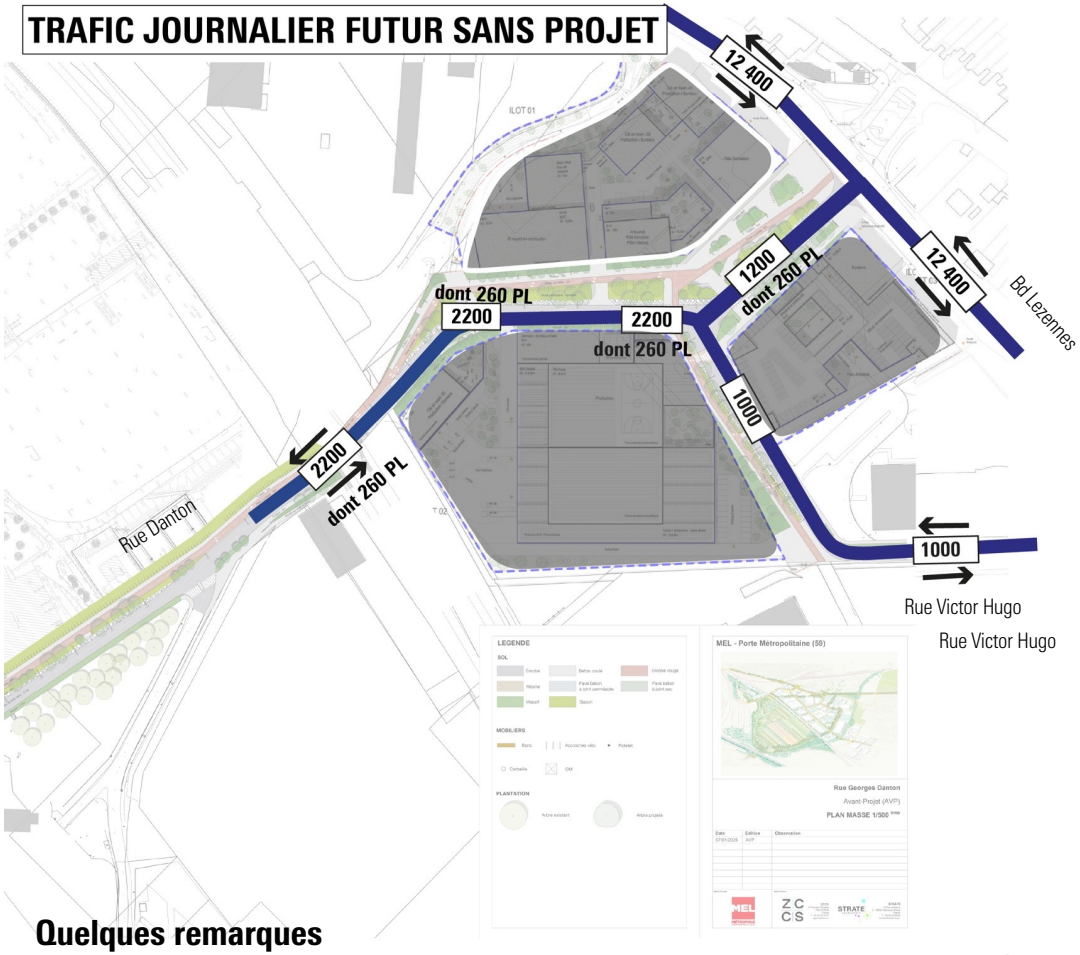
La hiérarchisation viaire future avec la rue Danton redressée

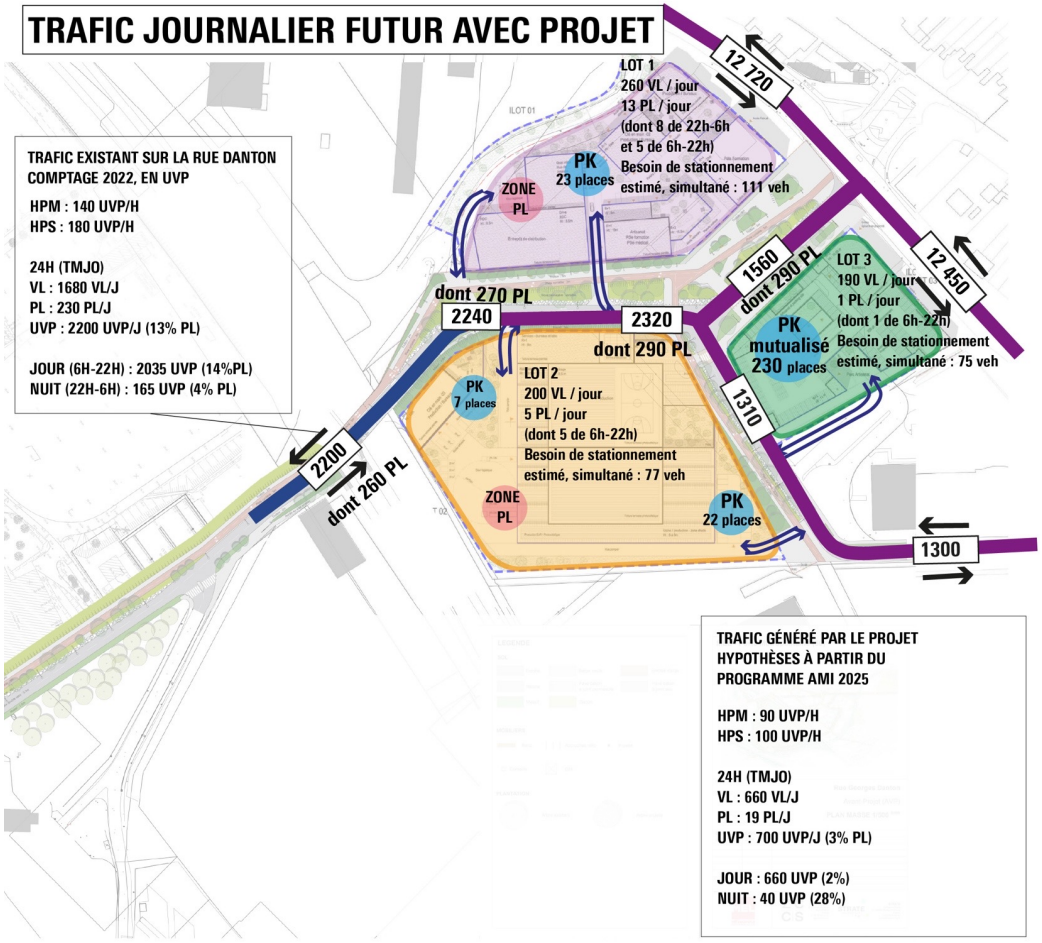
Description du projet

Le projet de redressement de la rue prévoit un maillage par la rue Victor Hugo.



Trafic journalier projeté (en uvp)





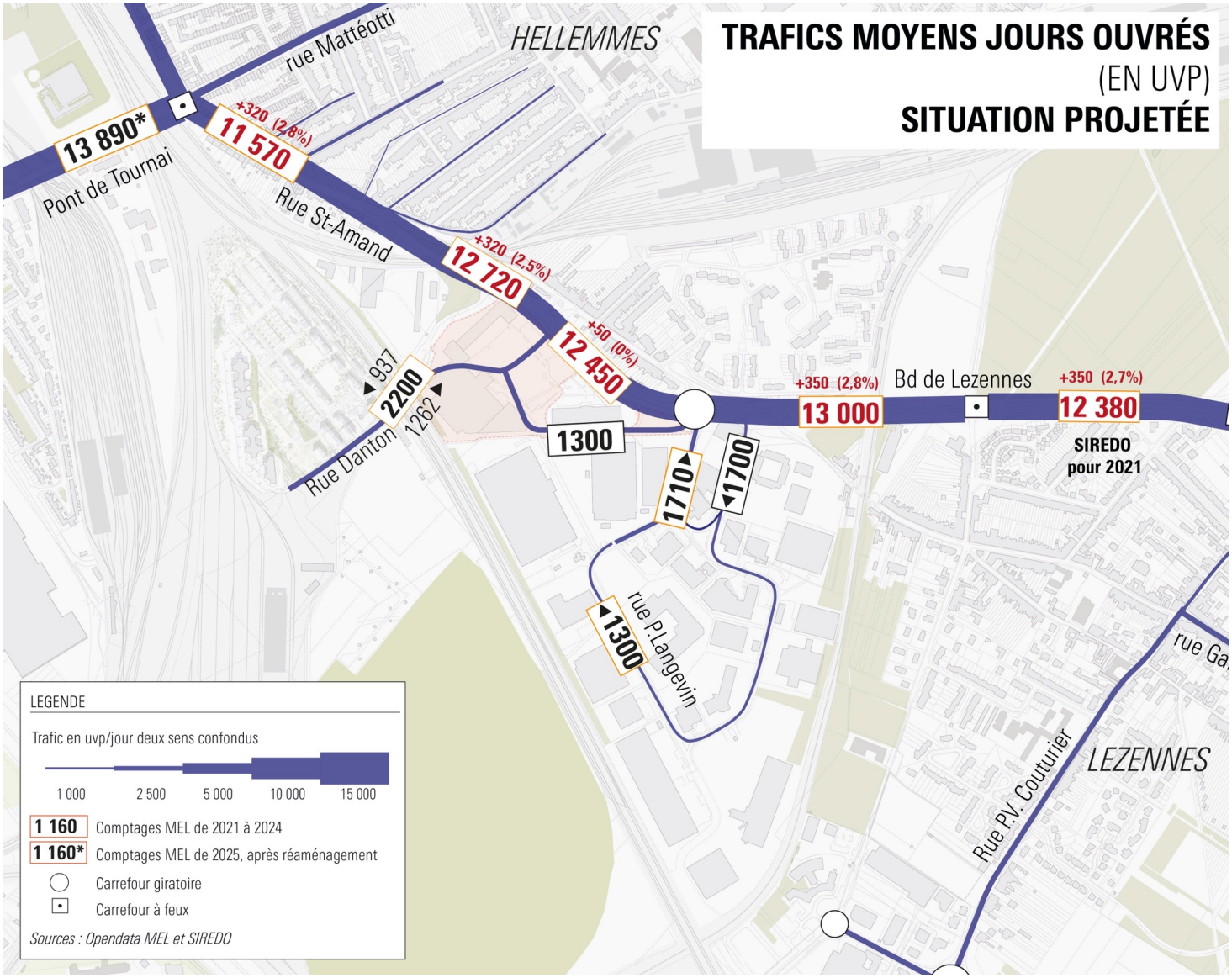
Quelques remarques

- La rue Victor Hugo connectée à la rue Danton redressée devient attractive pour les flux en lien avec l'Est (VDA, Lezennes, Boulevard Ouest…)
- Cependant la voie n'est pas adaptée pour le croisement de PL, c'est pourquoi dans l'estimation, les PL empruntent Danton jusqu'au boulevard.
- Le nombre de PL sur le boulevard Lezennes n'est pas transmis dans les données fournies par la MEL
- Les volumes de trafic représentent les flux pour 24H. La part Diurne/Nocturne est précisée dans les encadrés.

Trafic journalier projeté (en uvp

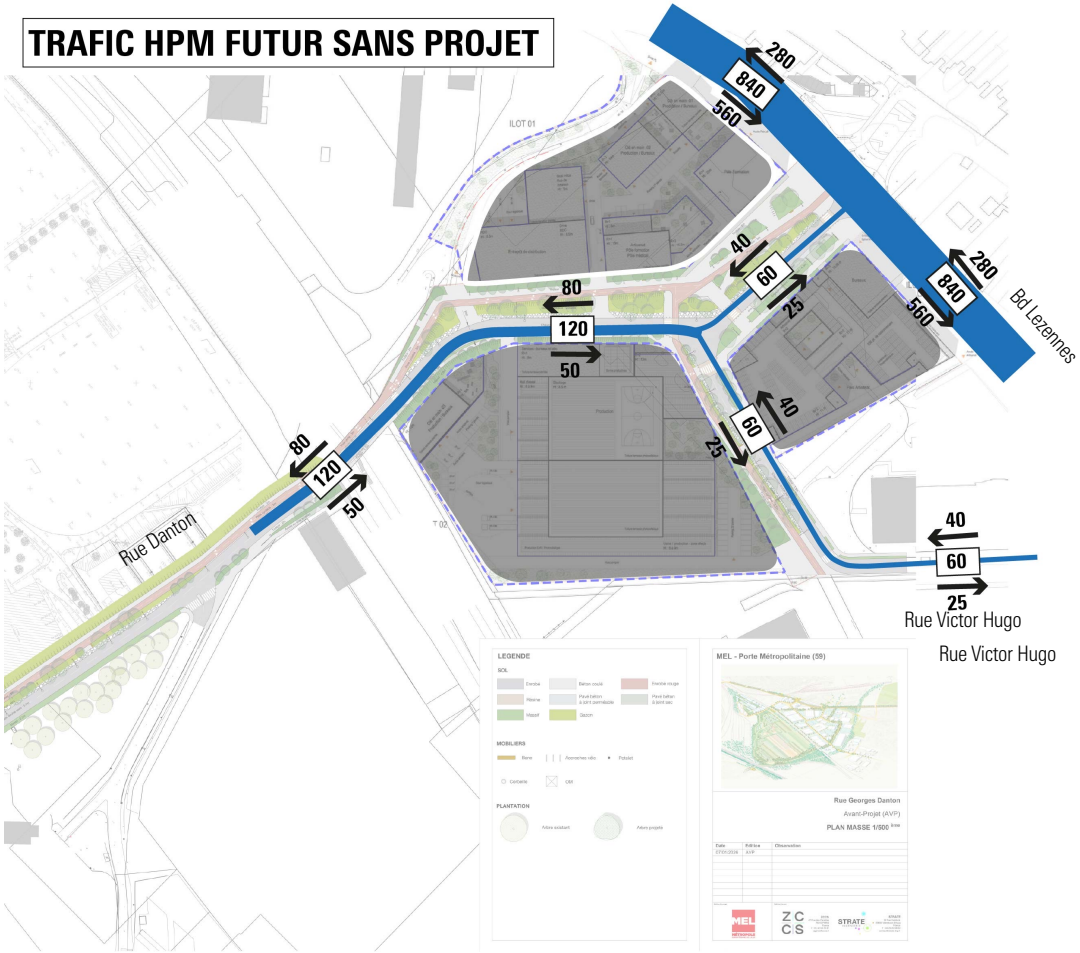
Les charges de trafic

Les charges générées par le projet impactent peu le boulevard. Les volumes restent en deça des flux de 2022 et avant.
Le carrefour Saint-Amand-Pont de Tournai nécessite une étude plus fine pour s'assurer de son bon fonctionnement.

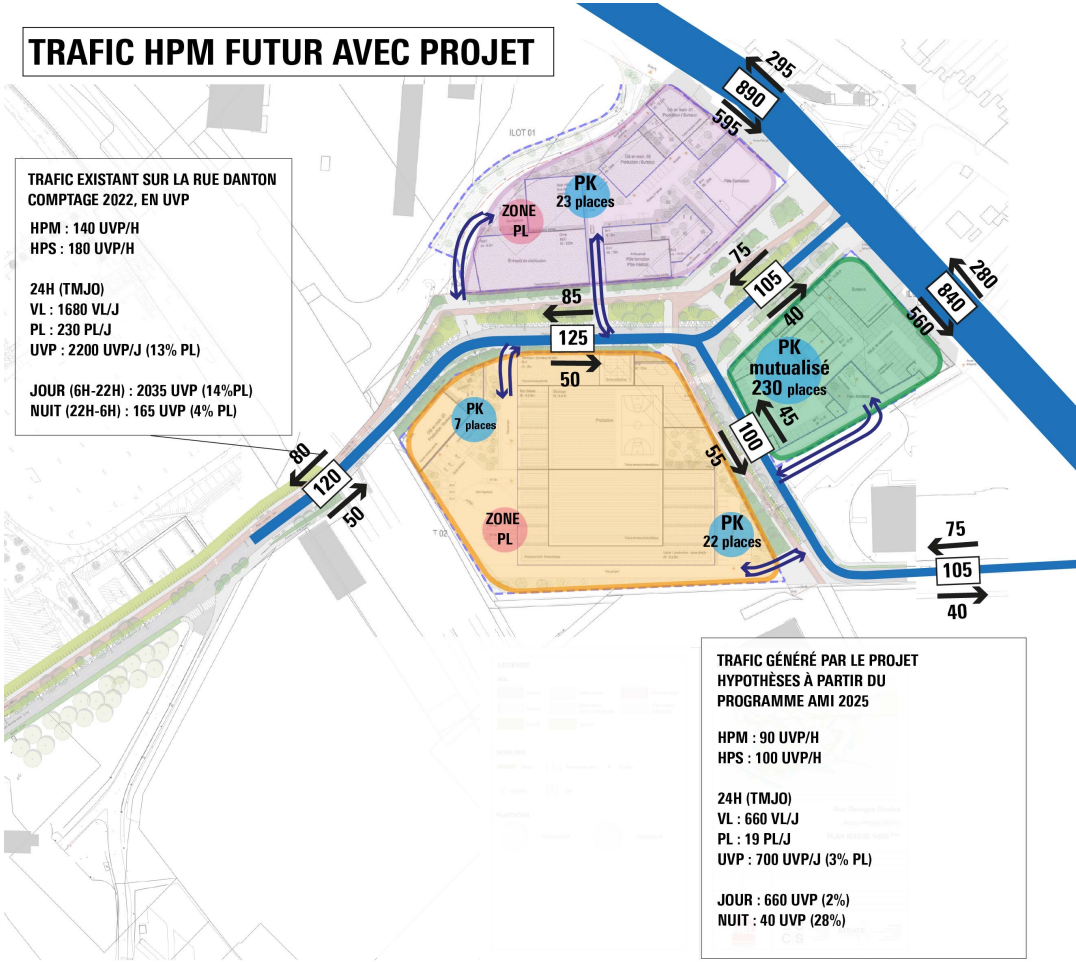


Trafic projeté à l'heure de pointe du matin (en uvp)

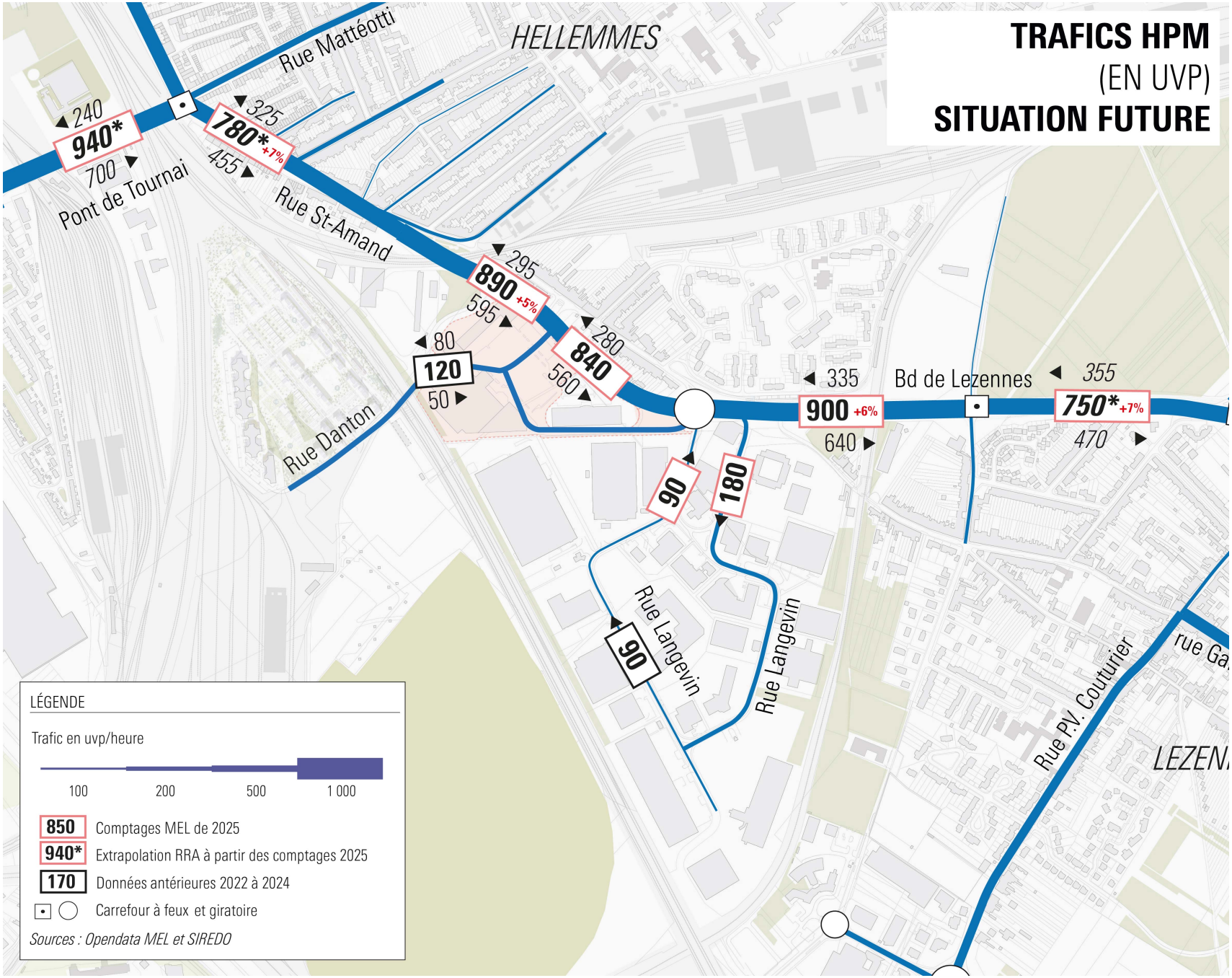
TRAFIC HPM FUTUR SANS PROJET



TRAFIC HPM FUTUR AVEC PROJET

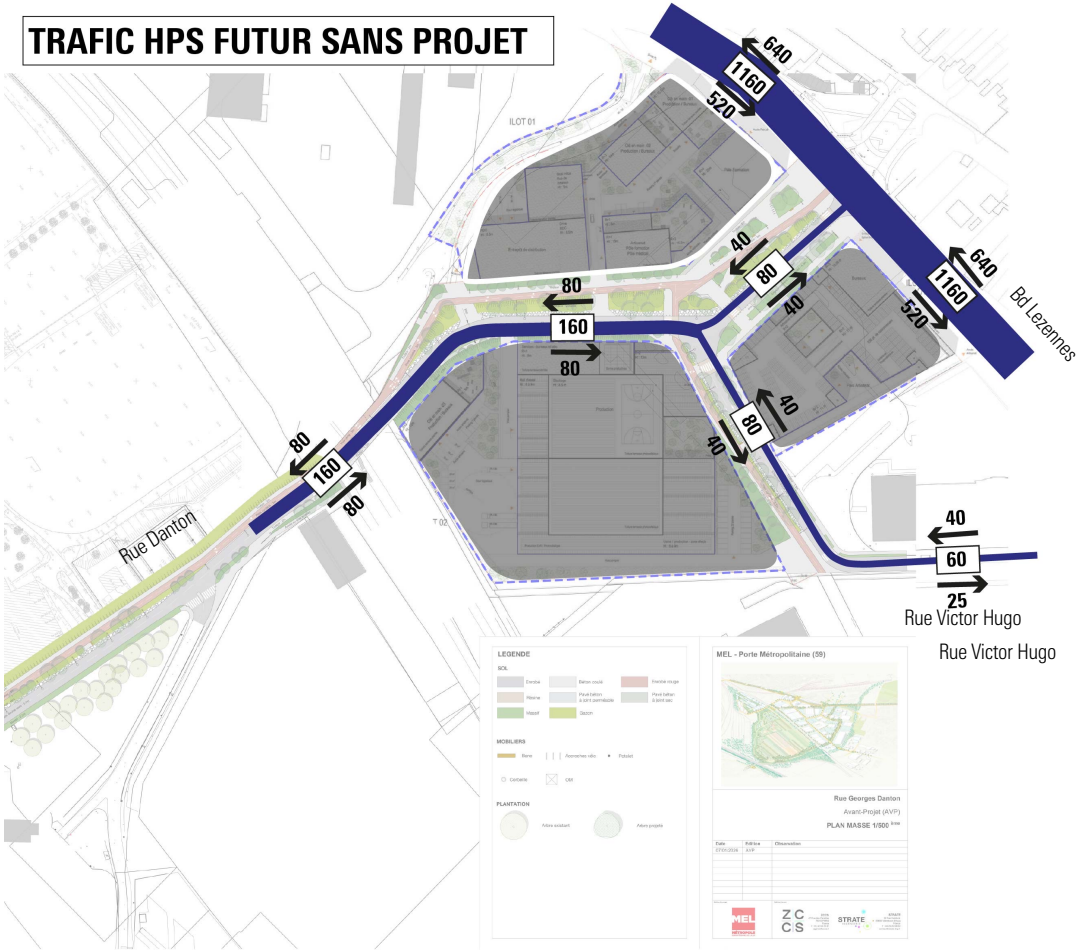


Trafic projeté à l'heure de pointe du matin (en uvp)

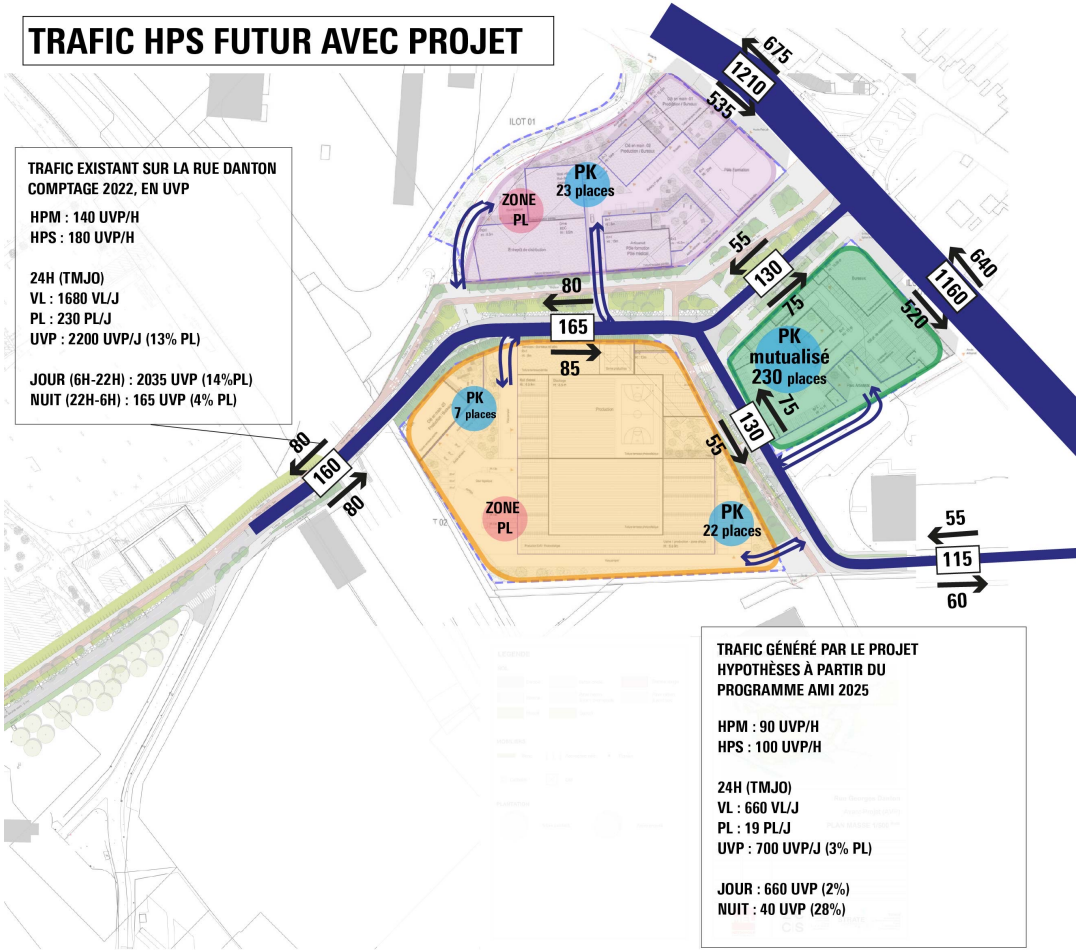


Trafic projeté à l'heure de pointe du soir (en uvp)

TRAFIC HPS FUTUR SANS PROJET



TRAFIC HPS FUTUR AVEC PROJET



TRAFIC EXISTANT SUR LA RUE DANTON
COMPTAGE 2022, EN UVP

HPM : 140 UVP/H
HPS : 180 UVP/H

24H (TMJO)
VL : 1680 VL/J
PL : 230 PL/J
UVP : 2200 UVP/J (13% PL)

JOUR (6H-22H) : 2035 UVP (14%PL)
NUIT (22H-6H) : 165 UVP (4% PL)

TRAFIC GÉNÉRÉ PAR LE PROJET
HYPOTHÈSES À PARTIR DU PROGRAMME AMI 2025

HPM : 90 UVP/H
HPS : 100 UVP/H

24H (TMJO)
VL : 660 VL/J
PL : 19 PL/J
UVP : 700 UVP/J (3% PL)

JOUR : 660 UVP (2%)
NUIT : 40 UVP (28%)

Trafic projeté à l'heure de pointe du soir (en uvp)

