

Etude de circulation liée au projet de développement résidentiel « Auguste Bonte » à Lambersart

IMAGINER
CONCEVOIR
CONCRÉTISER
un futur durable

Mars 2026

Sommaire

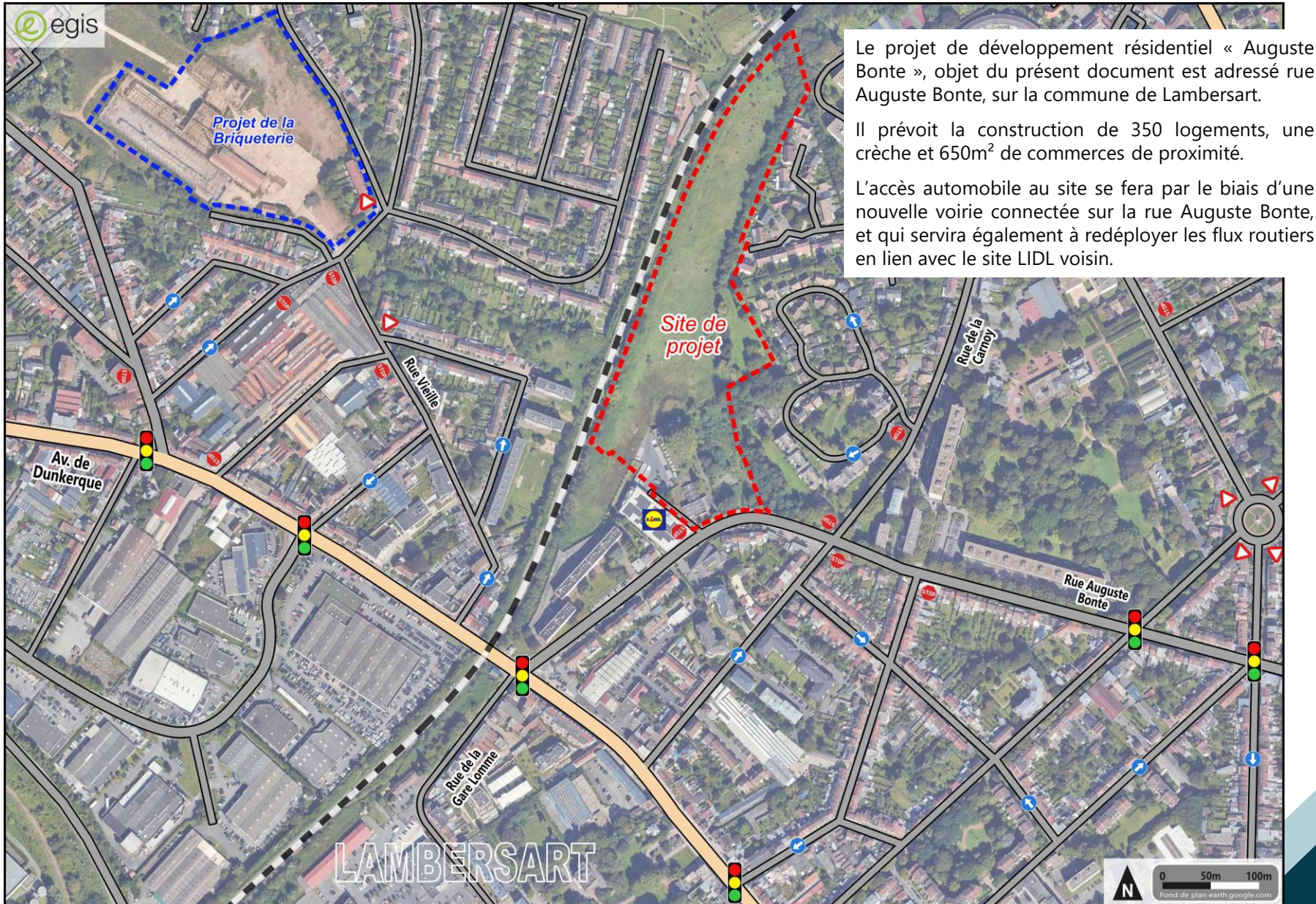
- 01 . Introduction**
- 02 . Analyse de l'accessibilité actuelle du site**
- 03 . Prise en compte du projet de la Briqueterie**
- 04 . Prise en compte du projet de la Briqueterie et le projet Auguste Bonte**
- 05 . Conclusions**



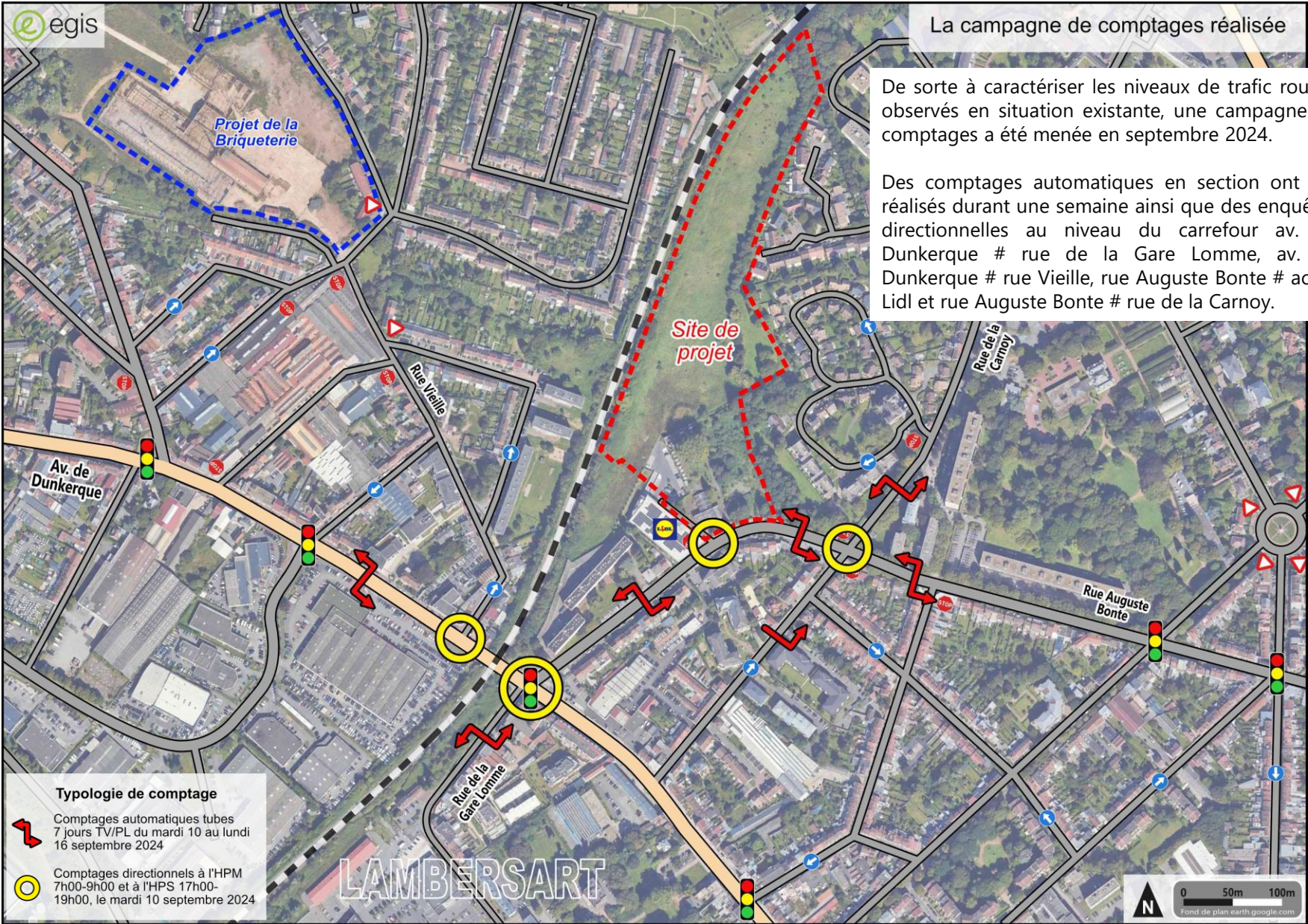
01

Introduction

Le contexte du projet



La campagne de comptages

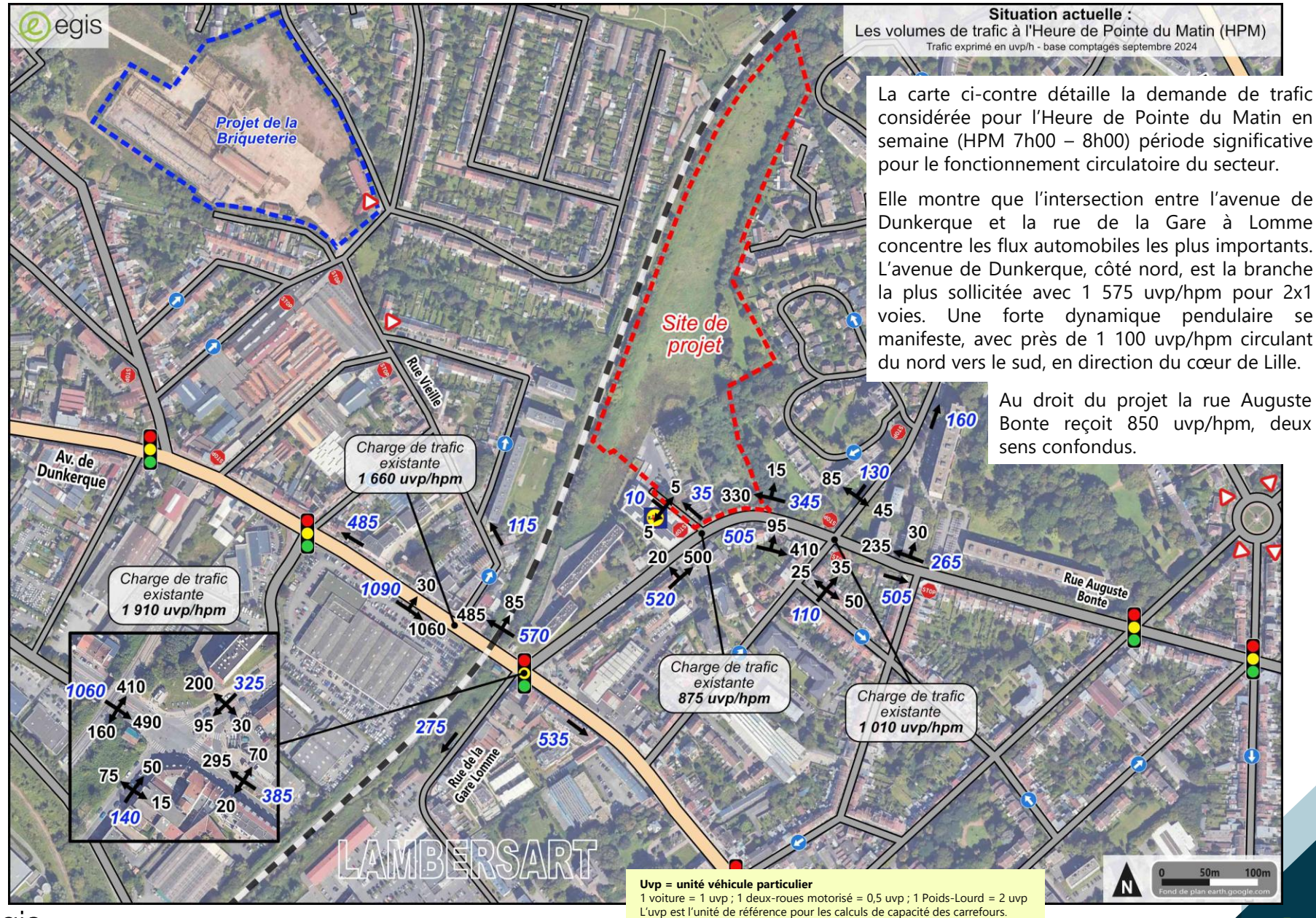




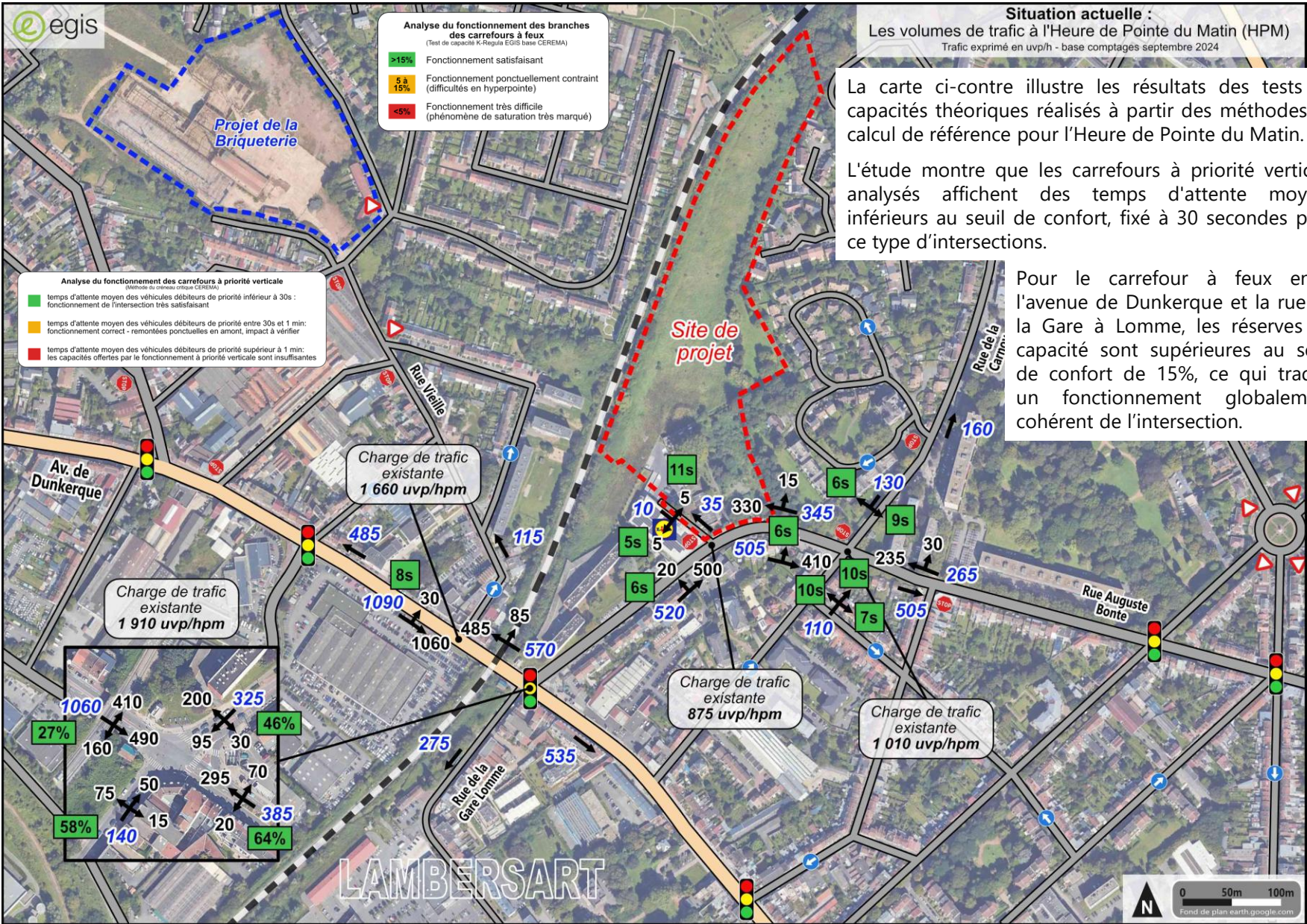
02

Analyse de l'accessibilité actuelle du site

Les volumes de trafic actuels à l'HPM

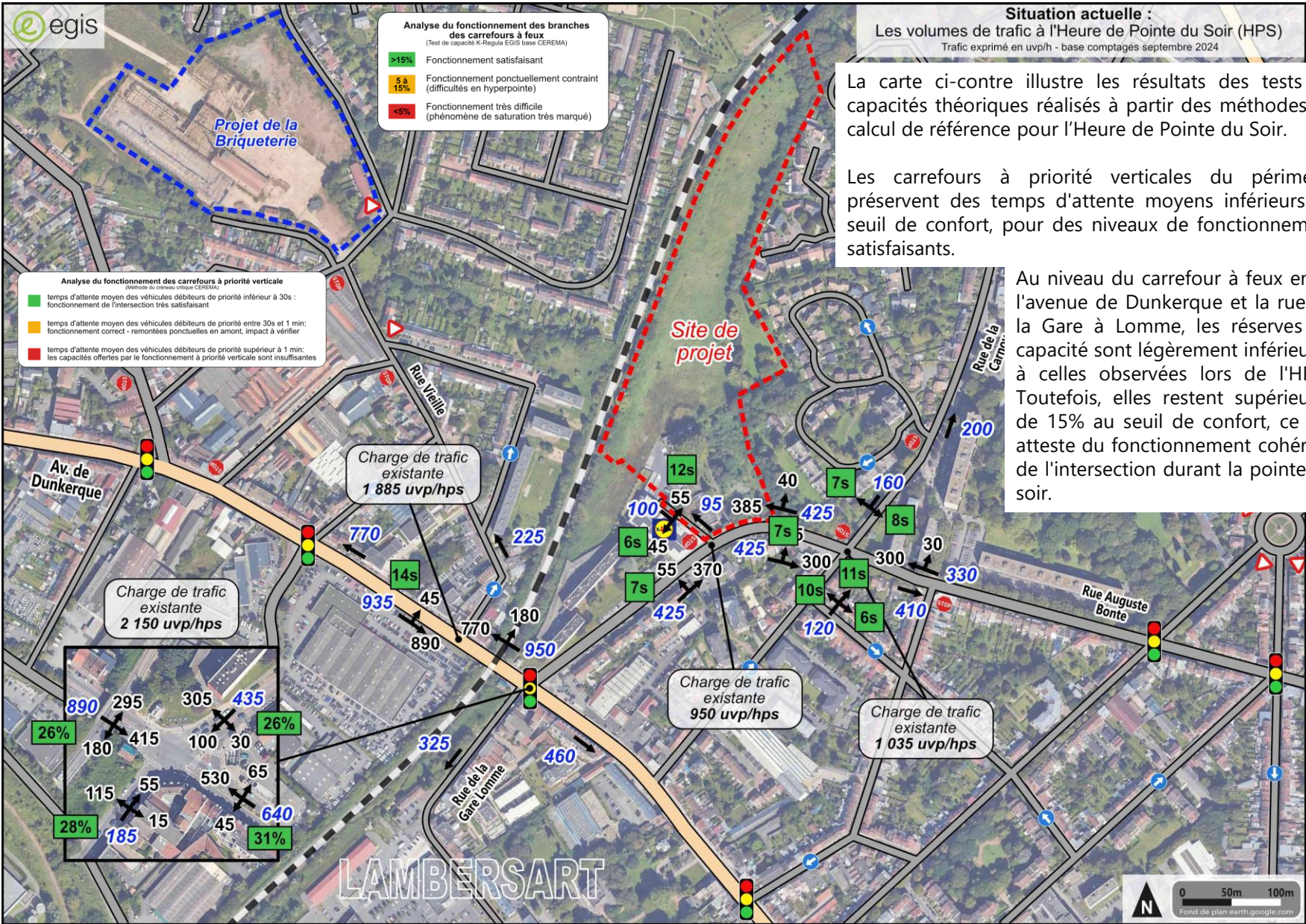


Les niveaux de fonctionnement à l'HPM





Les niveaux de fonctionnement à l'HPS



Détail du fonctionnement des carrefours à priorité verticale en HPM

Les carrefours avenue de Dunkerque # rue Vieille, rue Auguste Bonte # accès Lidl et rue Auguste Bonte # rue de la Carnoy ont fait l'objet de tests circulatoires sur base de la méthode du créneau critique en HPM.

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

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

Ici, les temps d'attente moyens des usagers apparaissent cohérents, avec un temps d'attente maximal des usagers en Tourne-à-gauche depuis l'accès au magasin Lidl vers la rue Auguste Bonte Est qui atteint 11s.

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

Carrefour rue Vieille # Av. de Dunkerque

HPM	Av. de Dunkerque TàG vers rue Vieille	30	Av. de Dunkerque Sud>Nord	570	6s	478	8
-----	---------------------------------------	----	---------------------------	-----	----	-----	---

Carrefour accès Lidl # rue Auguste Bonte

HPM	Sortie accès Lidl TàD vers rue Auguste Bonte Ouest	5	Rue Auguste Bonte Est>Ouest	350	5s	690	5
HPM	Sortie accès Lidl TàG vers rue Auguste Bonte Est	5	Rue Auguste Bonte double sens	870	6s	338	11
HPM	Rue Auguste Bonte Ouest TàG vers accès Lidl	20	Rue Auguste Bonte Est>Ouest	350	6s	600	6

Carrefour rue Auguste Bonte # rue de la Carnoy

HPM	Rue de la Carnoy NORD TàD vers rue Auguste Bonte Ouest	85	Rue Auguste Bonte Est>Ouest	270	6s	658	6
HPM	Rue de la Carnoy NORD TàG vers rue Auguste Bonte Est	45	Rue Auguste Bonte double sens	780	5s	468	9
HPM	Rue de la Carnoy SUD TàD vers rue Auguste Bonte Est	50	Rue Auguste Bonte Ouest>Est	510	5s	596	7
HPM	Rue de la Carnoy SUD Direct vers rue Auguste Bonte Ouest	35	Rue Auguste Bonte double sens	780	6s	378	10
HPM	Rue de la Carnoy SUD TàG vers rue Auguste Bonte Ouest	25	Rue Auguste Bonte double sens	780	6s	378	10
HPM	Rue Auguste Bonte OUEST TàG vers rue de la Carnoy Nord	95	Rue Auguste Bonte double sens	270	6s	658	6

Détail du fonctionnement des carrefours à priorité verticale en HPS

Les carrefours avenue de Dunkerque # rue Vieille, rue Auguste Bonte # accès Lidl et rue Auguste Bonte # rue de la Carnoy ont fait l'objet de tests circulatoires sur base de la méthode du créneau critique en HPS.

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

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

Ici, les temps d'attente moyens des usagers apparaissent cohérents, avec un temps d'attente maximal des usagers en Tourne-à-gauche depuis l'avenue de Dunkerque vers la rue Vieille qui atteint 14s.

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

Carrefour rue Vieille # Av. de Dunkerque

HPS	Av. de Dunkerque TàG vers rue Vieille	45	Av. de Dunkerque Sud>Nord	950	6s	300	14
-----	---------------------------------------	----	---------------------------	-----	----	-----	----

Carrefour accès Lidl # rue Auguste Bonte

HPS	Sortie accès Lidl TàD vers rue Auguste Bonte Ouest	45	Rue Auguste Bonte Est>Ouest	430	5s	642	6
HPS	Sortie accès Lidl TàG vers rue Auguste Bonte Est	55	Rue Auguste Bonte double sens	850	6s	350	12
HPS	Rue Auguste Bonte Ouest TàG vers accès Lidl	55	Rue Auguste Bonte Est>Ouest	430	6s	552	7

Carrefour rue Auguste Bonte # rue de la Carnoy

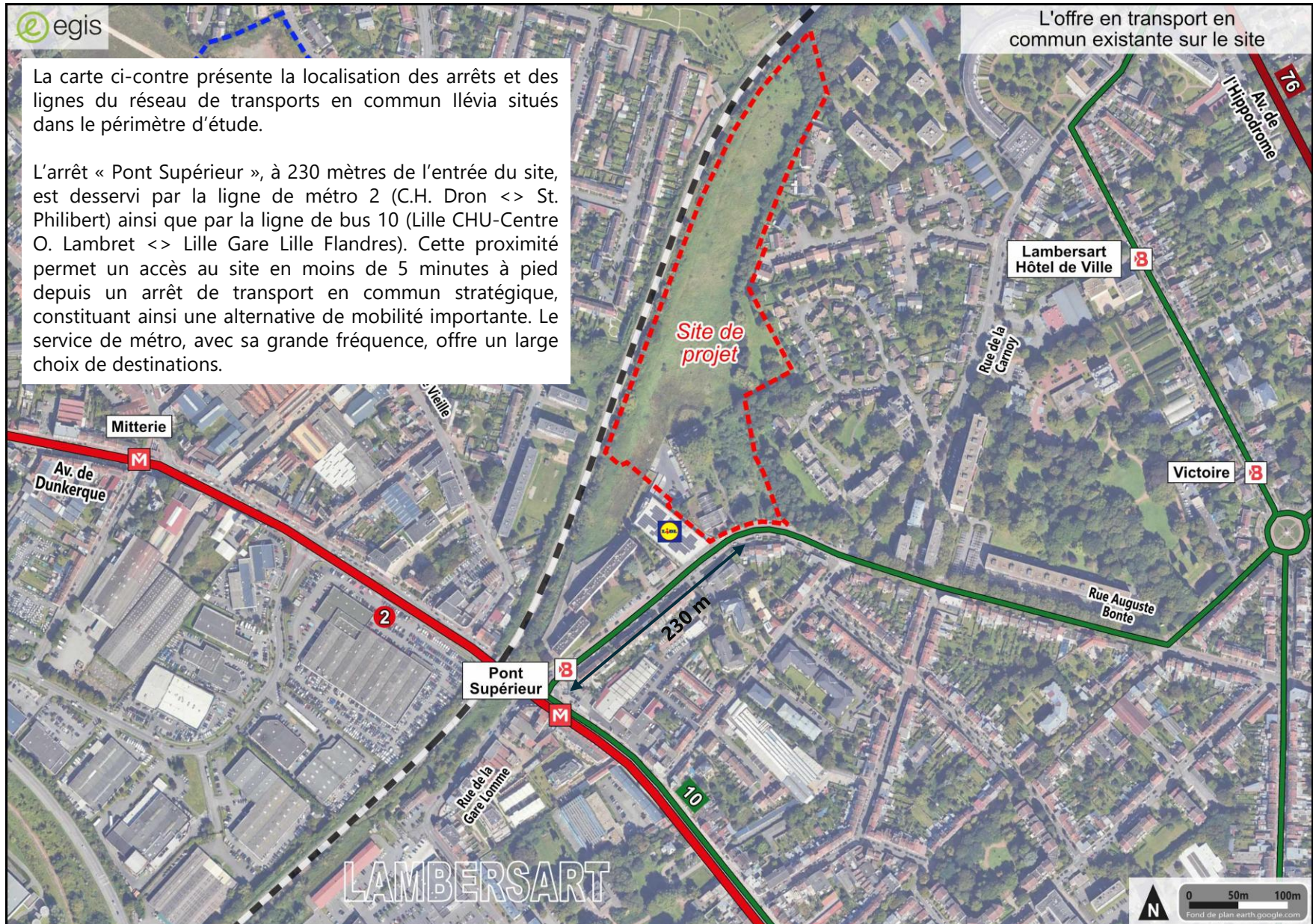
HPS	Rue de la Carnoy NORD TàD vers rue Auguste Bonte Ouest	110	Rue Auguste Bonte Est>Ouest	330	6s	616	7
HPS	Rue de la Carnoy NORD TàG vers rue Auguste Bonte Est	50	Rue Auguste Bonte double sens	760	5s	476	8
HPS	Rue de la Carnoy SUD TàD vers rue Auguste Bonte Est	60	Rue Auguste Bonte Ouest>Est	430	5s	642	6
HPS	Rue de la Carnoy SUD Direct vers rue Auguste Bonte Ouest	45	Rue Auguste Bonte double sens	760	6s	386	11
HPS	Rue de la Carnoy SUD TàG vers rue Auguste Bonte Ouest	25	Rue Auguste Bonte double sens	760	6s	386	10
HPS	Rue Auguste Bonte OUEST TàG vers rue de la Carnoy Nord	125	Rue Auguste Bonte double sens	330	6s	616	7

L'offre existante en termes de transports collectifs



La carte ci-contre présente la localisation des arrêts et des lignes du réseau de transports en commun Ilévia situés dans le périmètre d'étude.

L'arrêt « Pont Supérieur », à 230 mètres de l'entrée du site, est desservi par la ligne de métro 2 (C.H. Dron <> St. Philibert) ainsi que par la ligne de bus 10 (Lille CHU-Centre O. Lambret <> Lille Gare Lille Flandres). Cette proximité permet un accès au site en moins de 5 minutes à pied depuis un arrêt de transport en commun stratégique, constituant ainsi une alternative de mobilité importante. Le service de métro, avec sa grande fréquence, offre un large choix de destinations.

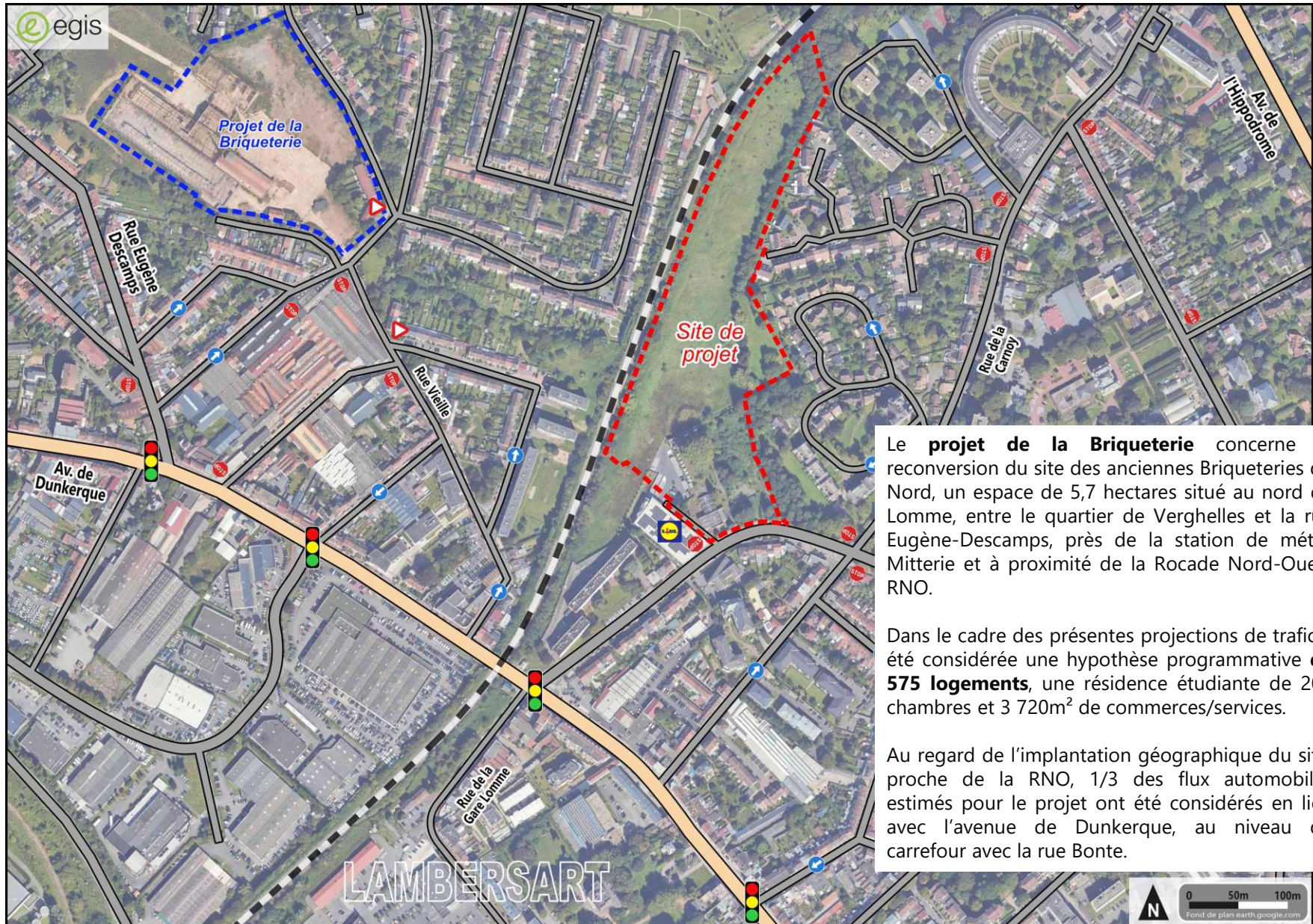




03

Prise en compte du projet de la Briqueterie

Le projet de développement de la Briqueterie



Le **projet de la Briqueterie** concerne la reconversion du site des anciennes Briqueteries du Nord, un espace de 5,7 hectares situé au nord de Lomme, entre le quartier de Verghelles et la rue Eugène-Descamps, près de la station de métro Mitterrie et à proximité de la Rocade Nord-Ouest RNO.

Dans le cadre des présentes projections de trafic a été considérée une hypothèse programmatique de **575 logements**, une résidence étudiante de 200 chambres et 3 720m² de commerces/services.

Au regard de l'implantation géographique du site, proche de la RNO, 1/3 des flux automobiles estimés pour le projet ont été considérés en lien avec l'avenue de Dunkerque, au niveau du carrefour avec la rue Bonte.

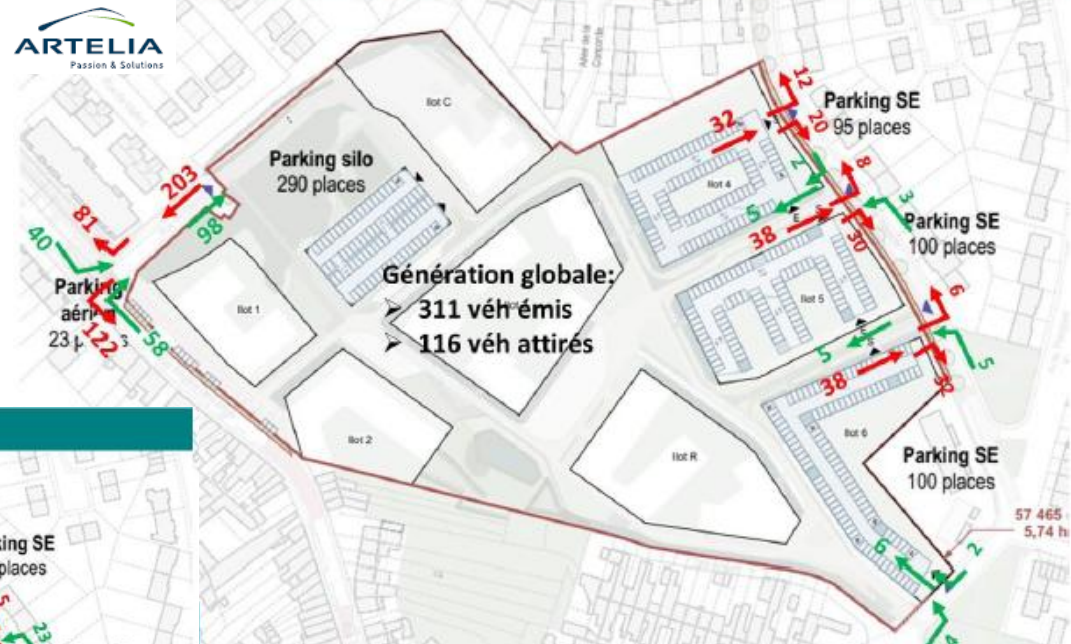
Les hypothèses de génération de trafic

Les cartes ci-dessous, issues de l'étude ARTELIA de juillet 2024 pour le projet Briqueterie, illustrent la génération de trafic considérée pour le dit-projet, aux heures de pointe de la semaine :

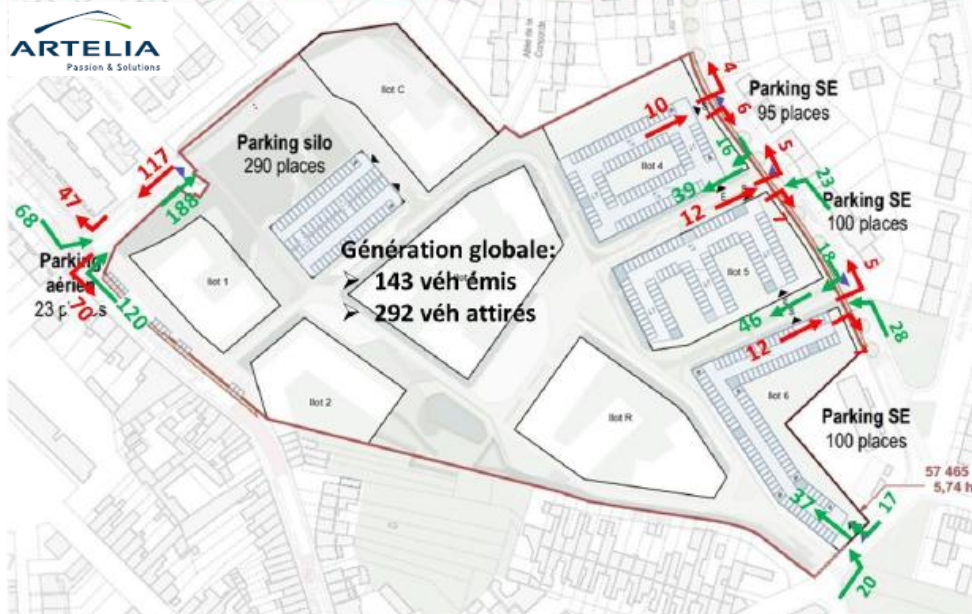
Concernant l'avenue de Dunkerque au carrefour avec la rue Auguste Bonte, on en retient :

- A l'HP Matin (HPM), un surplus de 120 véhicules vers Lille pour 60 véhicules dans le sens Lille vers Rocade
- A l'HP Soir (HPS), un surplus de 70 véhicules vers Lille pour 140 véhicules dans le sens Lille vers Rocade

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



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





04

Prise en compte des projets de la Briqueterie et Auguste Bonte

Le projet de développement résidentiel « Auguste Bonte »



Le projet de développement résidentiel « Auguste Bonte » prévoit la réalisation de 350 logements, plus une crèche et 650m² de commerces de proximité.

L'accès automobile au site se fera par le biais d'une nouvelle voirie connectée sur la rue Auguste Bonte, et qui servira également à redéployer les flux routiers en lien avec le site LIDL voisin.

La nouvelle intersection ainsi créée sera gérée par priorité verticale de type « Stop », avec priorité à la rue Auguste Bonte.

Les hypothèses de génération de trafic

Hypothèses de génération considérées pour le projet « Auguste Bonte »:

- 2,3 habitants par logement
- 60% d'actifs parmi les habitants
- 75% des actifs présents au travail
- 70% des flux Domicile > Travail émis durant l'HPM, 60% des flux Travail > Domicile émis durant l'HPS
- Déplacements supplémentaires des habitants (autres motifs) : +15% en HPM et +30% en HPS
- Part modale Voiture déplacements Domicile > Travail : 50%
- Part modale Voiture déplacements autres motifs : 50%

Les hypothèses de génération de trafic appliquées au projet « Auguste Bonte » sont identiques à celles retenues pour le projet de la Briqueterie. Compte tenu de la proximité géographique des deux sites et de leurs similitudes en termes de typologie de développement urbain, il est cohérent de maintenir des hypothèses uniformes, notamment en ce qui concerne la répartition modale et les projections de trafic

(La crèche et les 650m² de commerces de proximité sont considérés en mutualisation des flux Domicile-Travail et dans les déplacements relatifs aux autres motifs de déplacements)

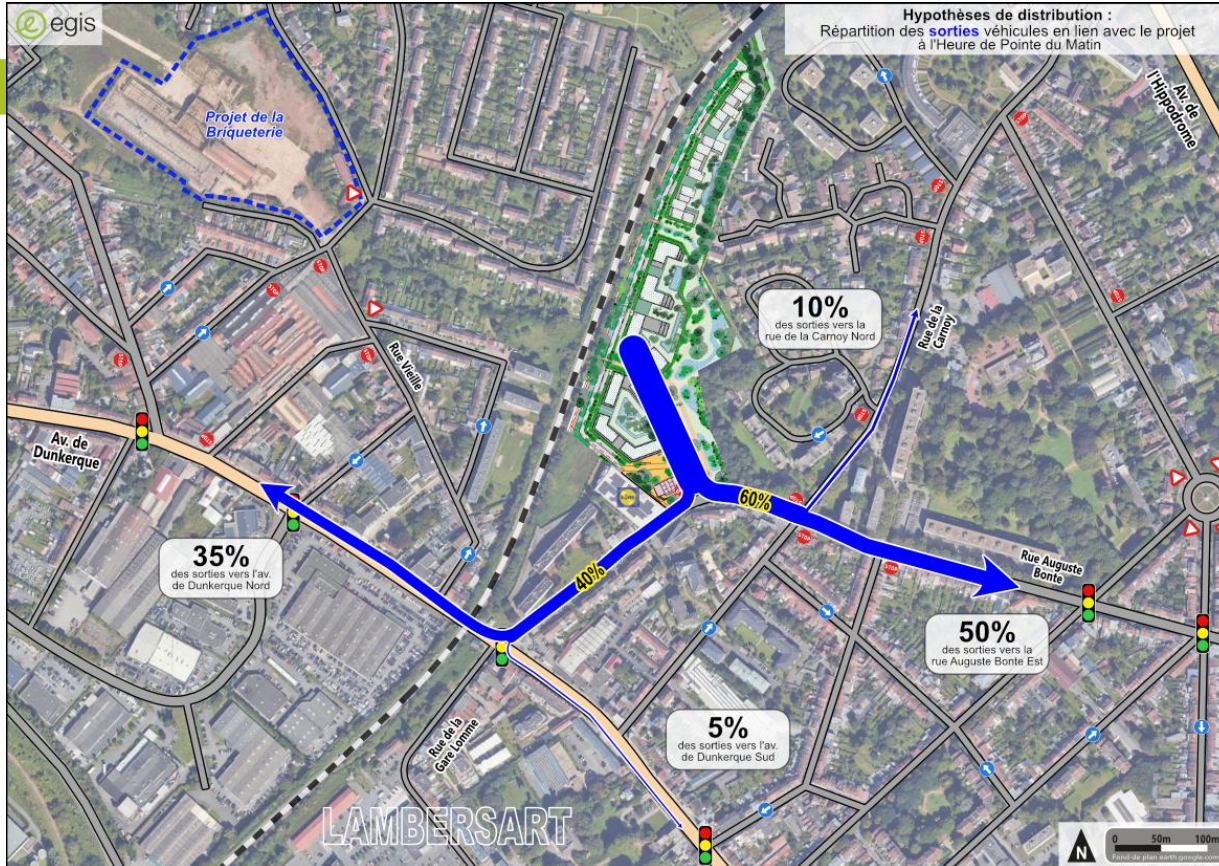
Génération totale du projet :

	Génération de trafic en véhicules particuliers (VP)			
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTS DOM-TRAV Part modale VP conducteur = 50%	127	-	-	109
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS Part modale VP conducteur = 50%	19	19	33	33
TOTAL DES VOLUMES DE TRAFIC GENERES	146	19	33	141

Le projet « Auguste Bonte » dans son ensemble induira dans son ensemble un maximum de :

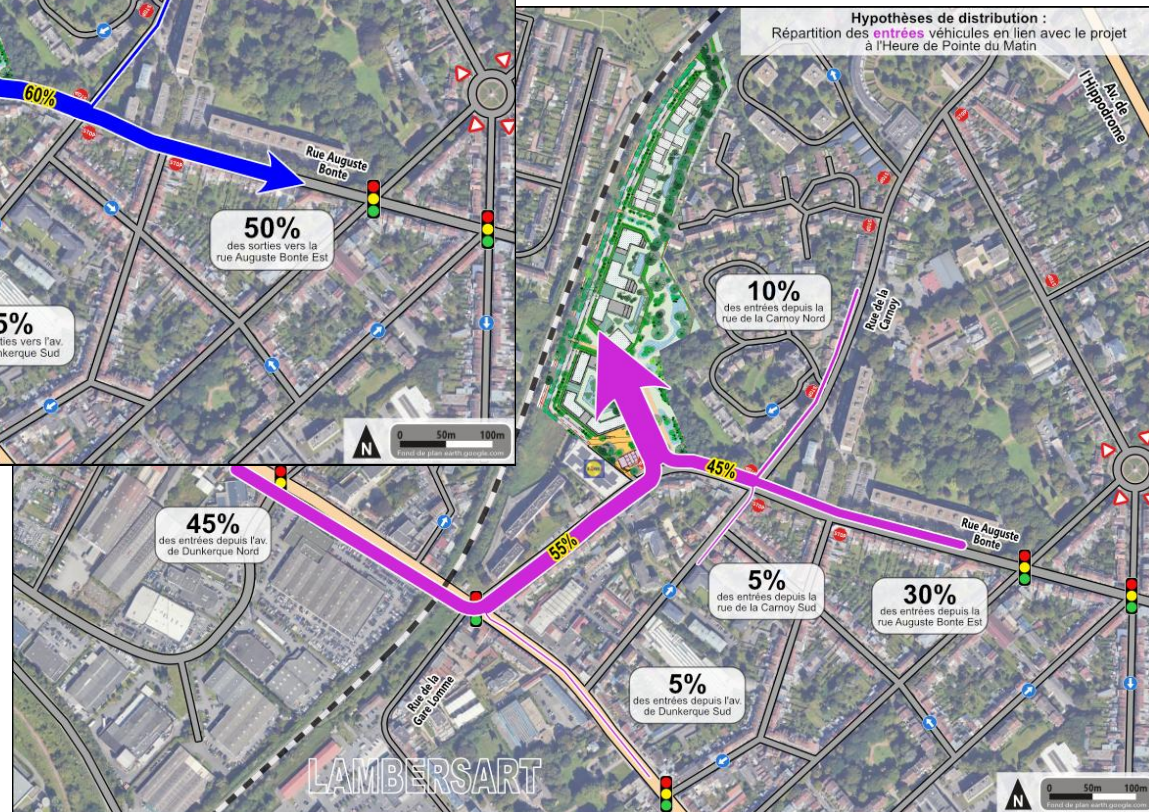
- **165 véhicules/heure** en HPM ;
- **175 véhicules/heure** en HPS.

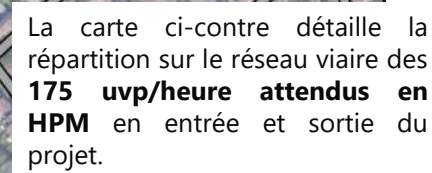
Les hypothèses de distribution des trafic induits en HPM



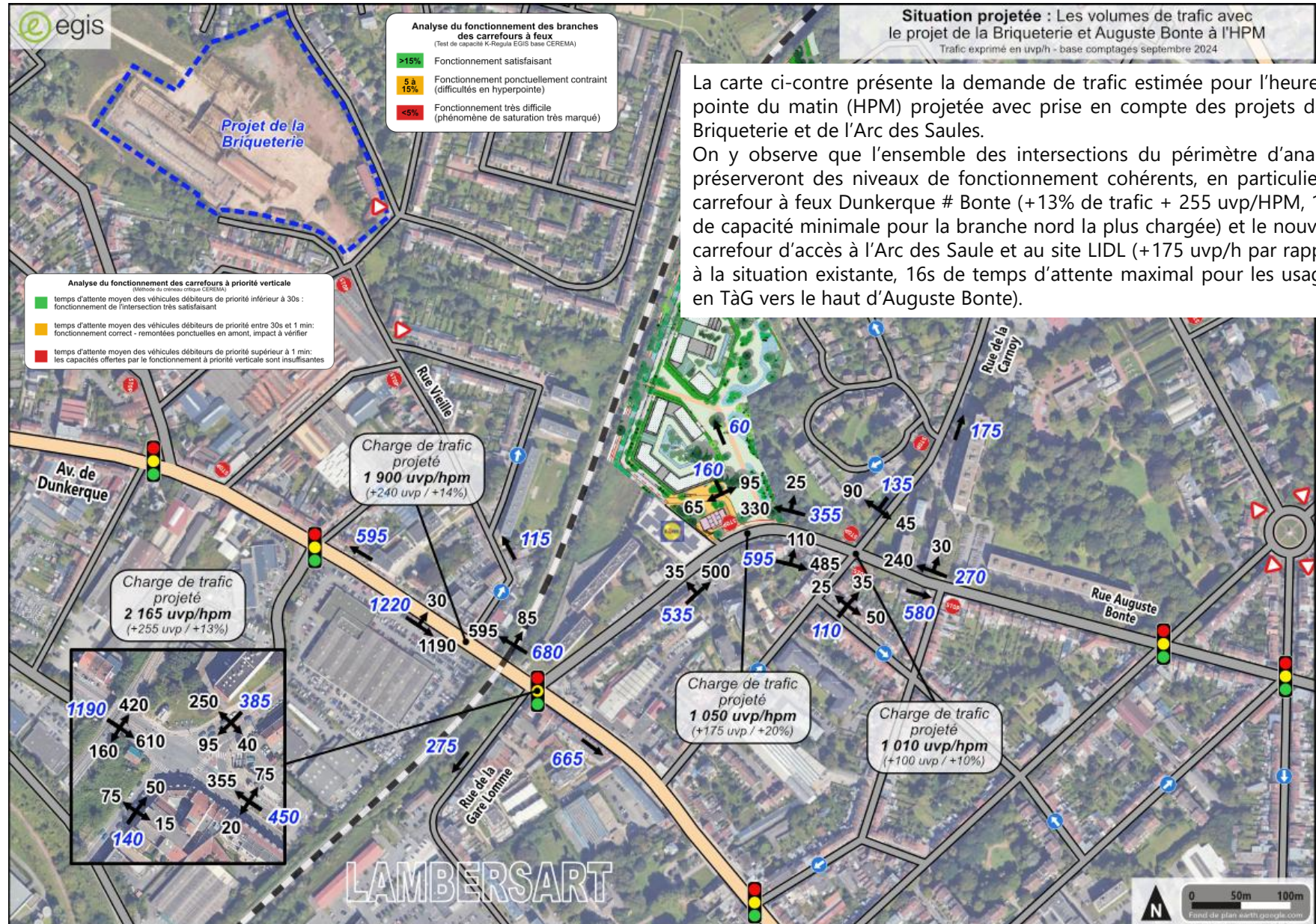
La distribution géographique des flux induits par le développement du site « Auguste Bonte » a été établie sur base de la répartition actuelle des flux routiers en heure de pointe du matin et du soir.

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



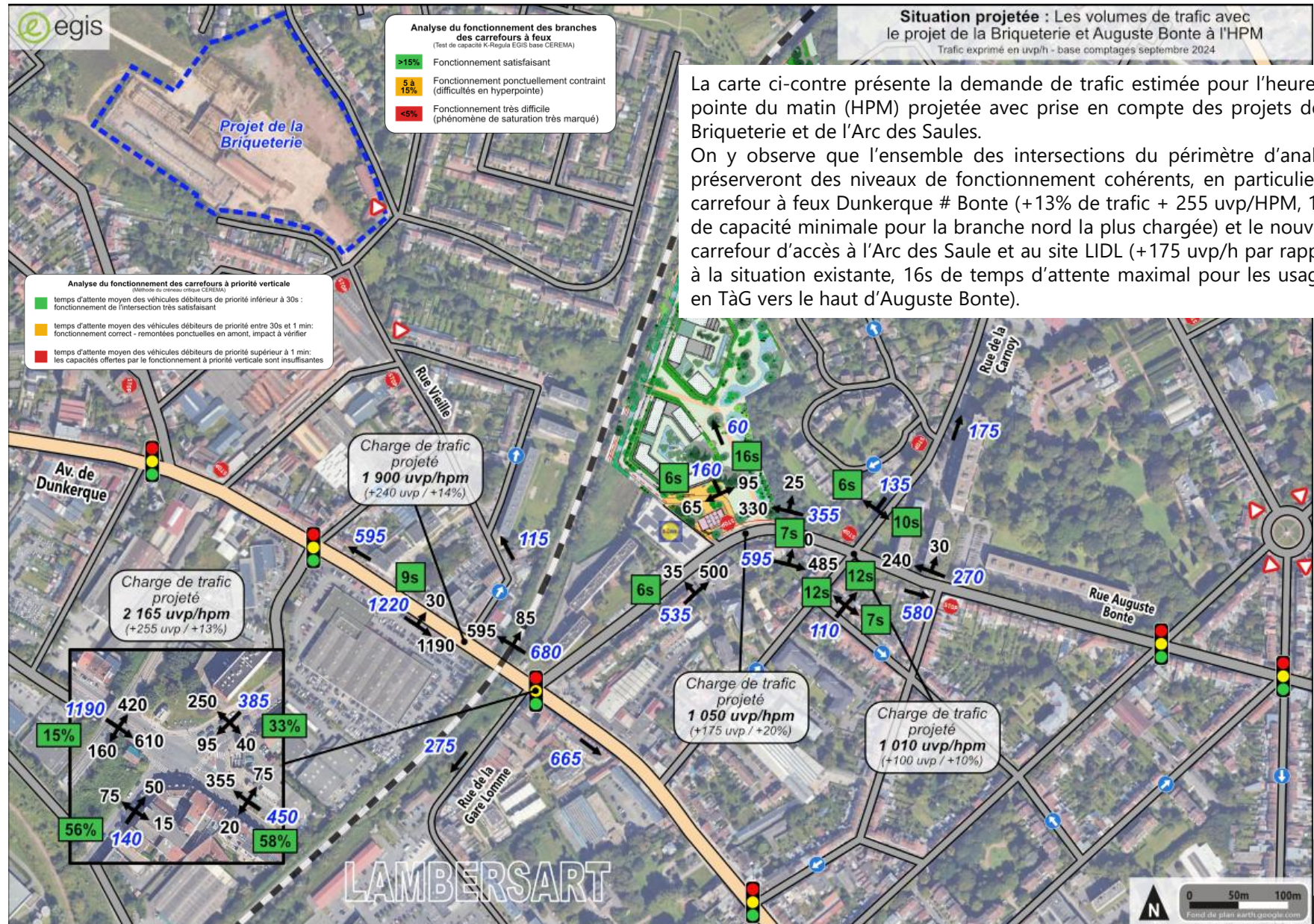


Les niveaux de fonctionnement projetés à l'HPM

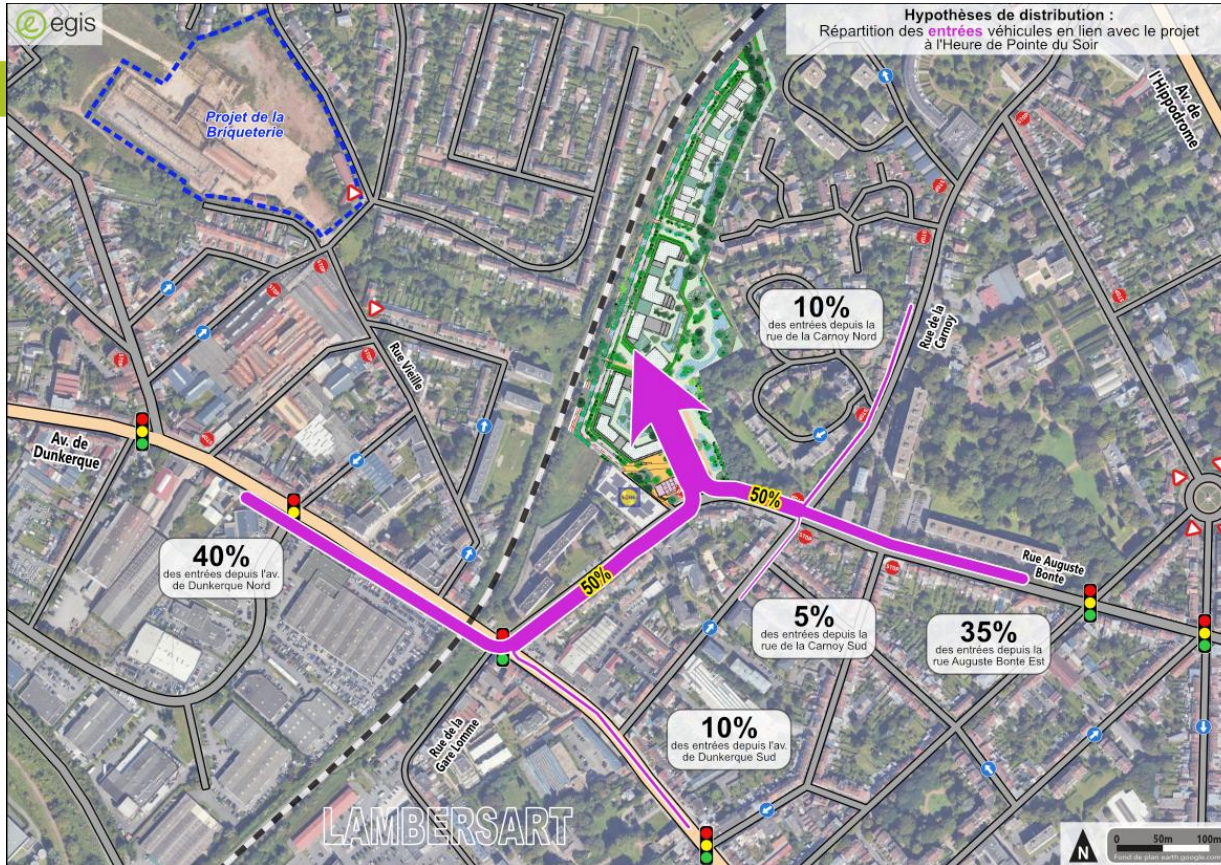


La carte ci-contre présente la demande de trafic estimée pour l'heure de pointe du matin (HPM) projetée avec prise en compte des projets de la Briqueterie et de l'Arc des Saules. On y observe que l'ensemble des intersections du périmètre d'analyse préserveront des niveaux de fonctionnement cohérents, en particulier le carrefour à feux Dunkerque # Bonte (+13% de trafic + 255 uvp/HPM, 15% de capacité minimale pour la branche nord la plus chargée) et le nouveau carrefour d'accès à l'Arc des Saules et au site LIDL (+175 uvp/h par rapport à la situation existante, 16s de temps d'attente maximal pour les usagers en TàG vers le haut d'Auguste Bonte).

Les niveaux de fonctionnement projetés à l'HPM

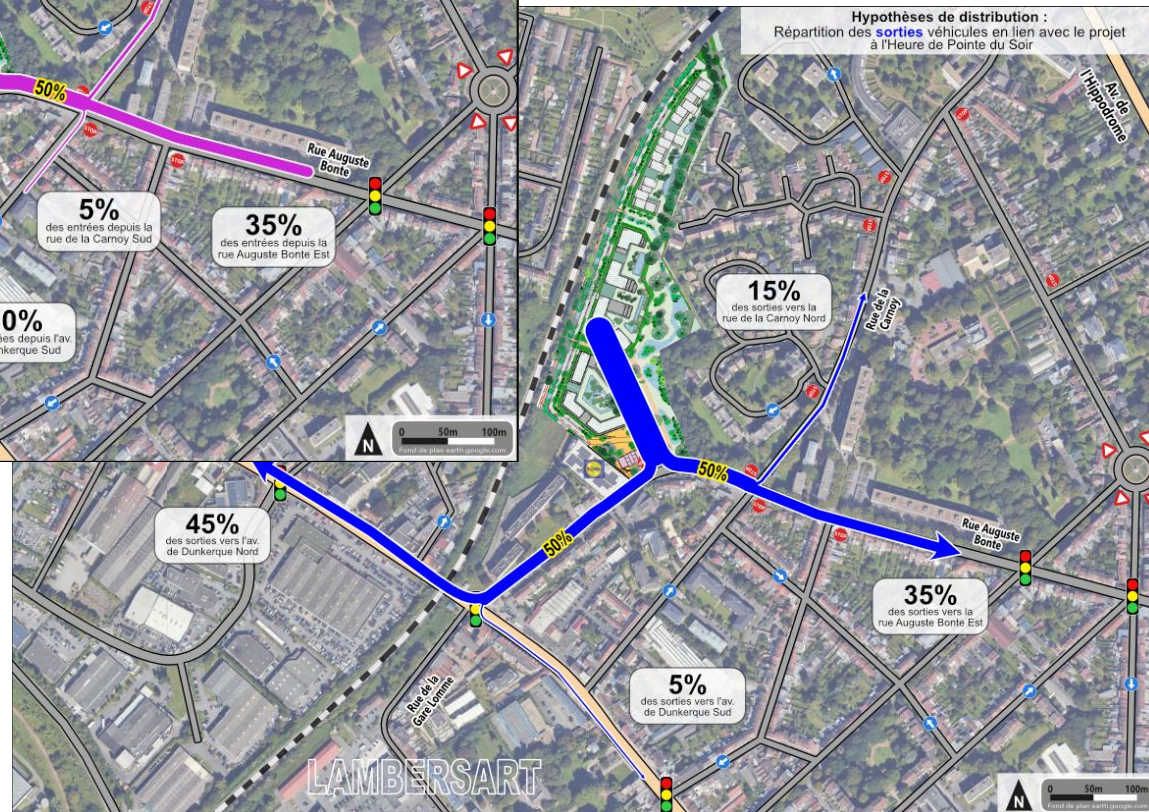


Les hypothèses de distribution des trafic induits en HPS

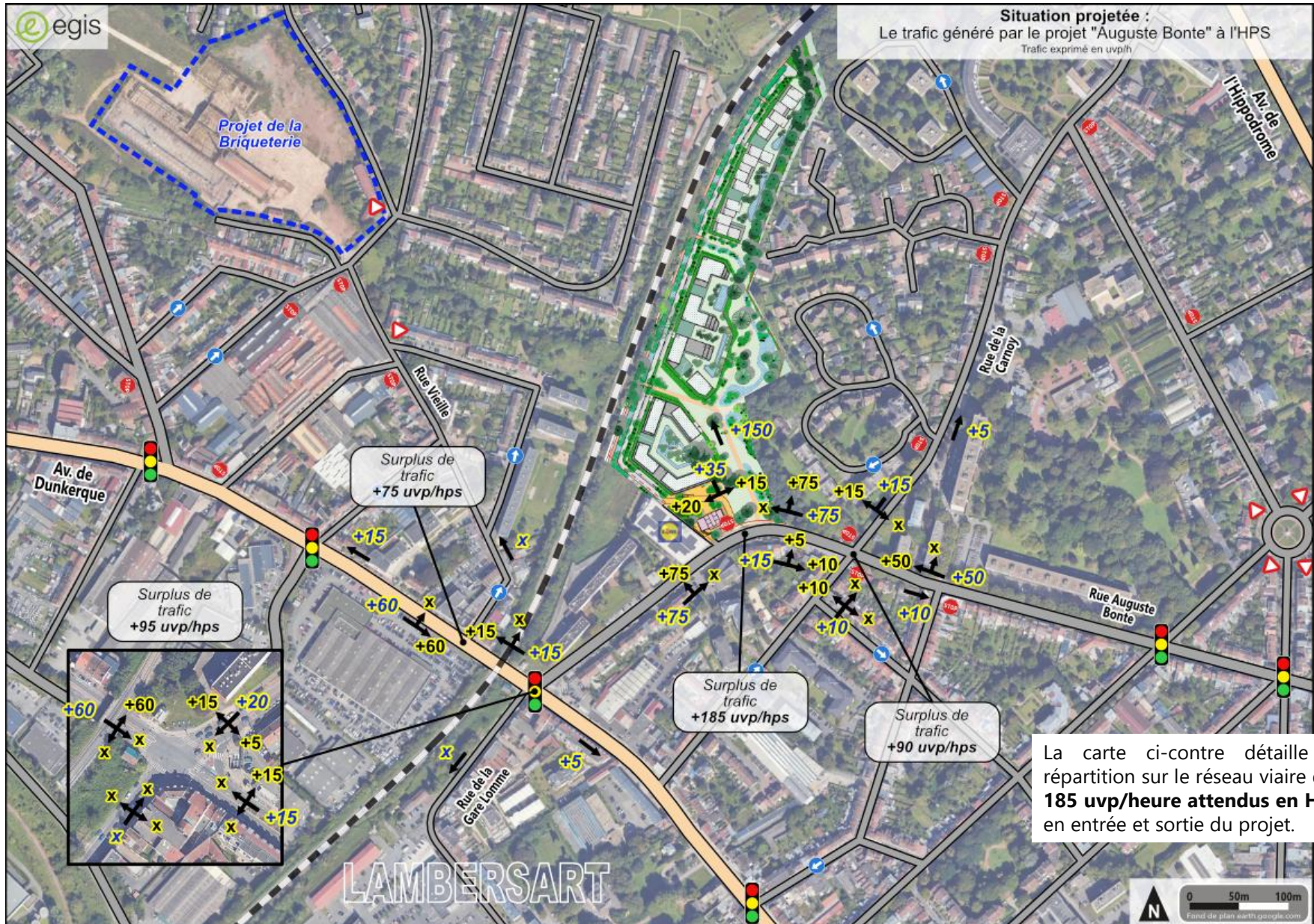


La distribution géographique des flux induits par le développement du site « Auguste Bonte » a été établie sur base de la répartition actuelle des flux routiers en heure de pointe du matin et du soir.

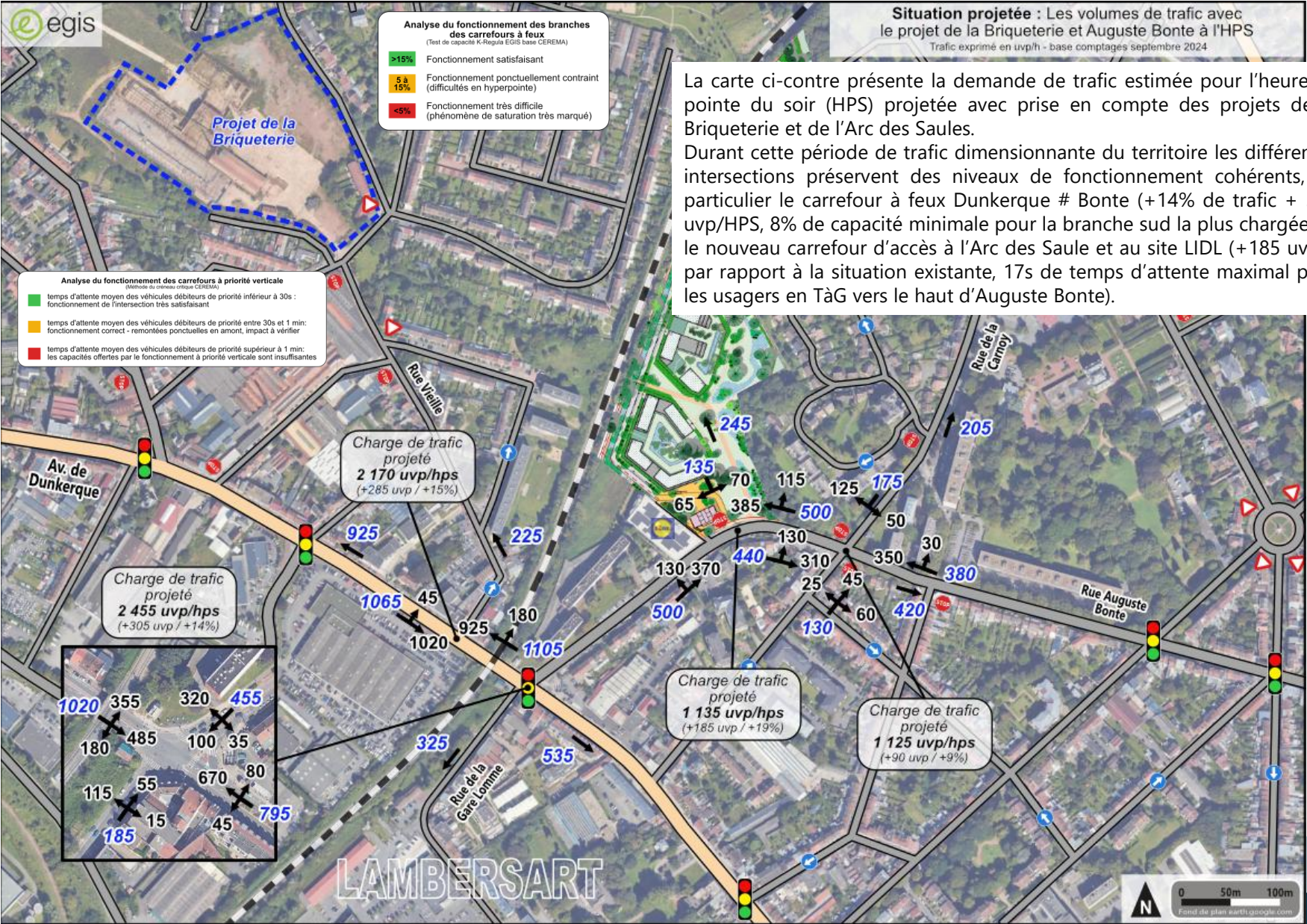
Les schémas ci-dessous précisent la pondération des flux en entrée et en sortie du site en fonction de la voirie en **heure de pointe du soir**.



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



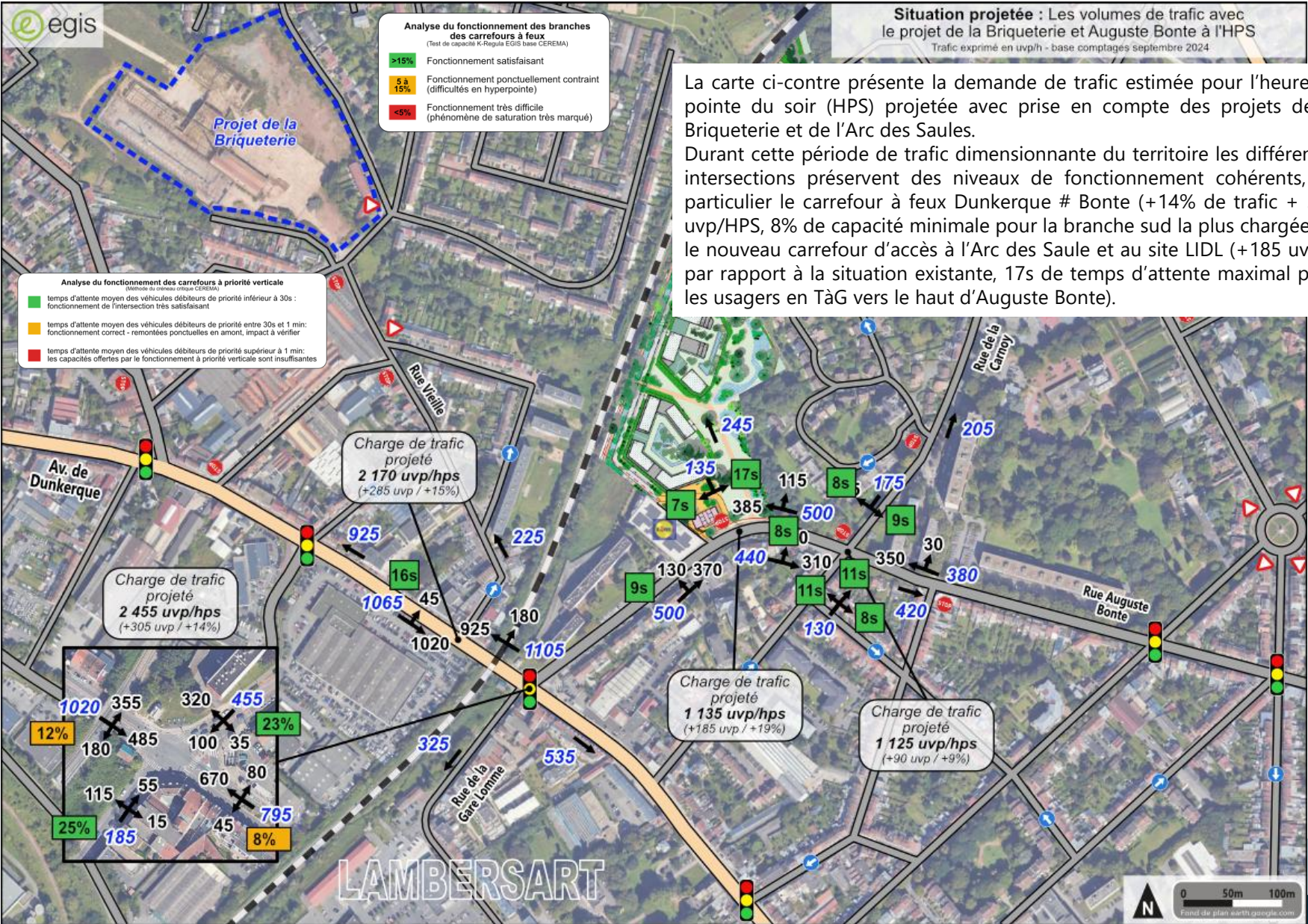
Les niveaux de fonctionnement projetés à l'HPS



La carte ci-contre présente la demande de trafic estimée pour l'heure de pointe du soir (HPS) projetée avec prise en compte des projets de la Briqueterie et de l'Arc des Saules.

Durant cette période de trafic dimensionnante du territoire les différentes intersections préservent des niveaux de fonctionnement cohérents, en particulier le carrefour à feux Dunkerque # Bonte (+14% de trafic + 305 uvp/HPS, 8% de capacité minimale pour la branche sud la plus chargée) et le nouveau carrefour d'accès à l'Arc des Saule et au site LIDL (+185 uvp/h par rapport à la situation existante, 17s de temps d'attente maximal pour les usagers en TàG vers le haut d'Auguste Bonte).

Les niveaux de fonctionnement projetés à l'HPS



La carte ci-contre présente la demande de trafic estimée pour l'heure de pointe du soir (HPS) projetée avec prise en compte des projets de la Briqueterie et de l'Arc des Saules.

Durant cette période de trafic dimensionnante du territoire les différentes intersections préservent des niveaux de fonctionnement cohérents, en particulier le carrefour à feux Dunkerque # Bonte (+14% de trafic + 305 uvp/HPS, 8% de capacité minimale pour la branche sud la plus chargée) et le nouveau carrefour d'accès à l'Arc des Saule et au site LIDL (+185 uvp/h par rapport à la situation existante, 17s de temps d'attente maximal pour les usagers en TàG vers le haut d'Auguste Bonte).

Détail du fonctionnement des carrefours à priorité verticale en HPM en situation projetée

Les carrefours avenue de Dunkerque # rue Vieille, rue Auguste Bonte # accès Lidl et rue Auguste Bonte # rue de la Carnoy ont fait l'objet de tests circulatoires sur base de la méthode du créneau critique en HPM en situation projetée.

Les temps d'attente moyens des usagers apparaissent toujours cohérents, avec un temps d'attente maximal des usagers en Tourne-à-gauche depuis l'accès au projet vers la rue Auguste Bonte Est qui atteint 16s.

		PROJETE tous projets			PROJETE tous projets	PROJETE tous projets	
HPM	Mouvement non-prioritaire à insérer dans les créneaux de la circulation prioritaire	Valeur du mouvement non-prioritaire en uvp/h	Mouvement opposé prioritaire	Valeur du flux prioritaire en opposition en uvp/h	Capacité théorique max en uvp/h	Temps d'attente moyen en s	
<u>Carrefour rue Vieille # Av. de Dunkerque</u>							
HPM	Av. de Dunkerque TàG vers rue Vieille	30	Av. de Dunkerque Sud>Nord	630	448	9	
<u>Carrefour accès projet et Lidl # rue Auguste Bonte</u>							
HPM	Sortie accès projet et Lidl TàD vers rue Auguste Bonte Ouest	65	Rue Auguste Bonte Est>Ouest	360	684	6	
HPM	Sortie accès projet et Lidl TàG vers rue Auguste Bonte Est	95	Rue Auguste Bonte double sens	890	326	16	
HPM	Rue Auguste Bonte Ouest TàG vers accès projet et Lidl	35	Rue Auguste Bonte Est>Ouest	360	594	6	
<u>Carrefour rue Auguste Bonte # rue de la Carnoy</u>							
HPM	Rue de la Carnoy NORD TàD vers rue Auguste Bonte Ouest	90	Rue Auguste Bonte Est>Ouest	270	658	6	
HPM	Rue de la Carnoy NORD TàG vers rue Auguste Bonte Est	45	Rue Auguste Bonte double sens	870	422	10	
HPM	Rue de la Carnoy SUD TàD vers rue Auguste Bonte Est	50	Rue Auguste Bonte Ouest>Est	600	550	7	
HPM	Rue de la Carnoy SUD Direct vers rue Auguste Bonte Ouest	35	Rue Auguste Bonte double sens	870	338	12	
HPM	Rue de la Carnoy SUD TàG vers rue Auguste Bonte Ouest	25	Rue Auguste Bonte double sens	870	338	12	
HPM	Rue Auguste Bande OUEST TàG vers rue de la Carnoy Nord	110	Rue Auguste Bonte double sens	270	658	7	

Détail du fonctionnement des carrefours à priorité verticale en HPS en situation projetée

Les carrefours avenue de Dunkerque # rue Vieille, rue Auguste Bonte # accès Lidl et rue Auguste Bonte # rue de la Carnoy ont fait l'objet de tests circulatoires sur base de la méthode du créneau critique en HPS en situation projetée.

Les temps d'attente moyens des usagers apparaissent toujours cohérents, avec un temps d'attente maximal des usagers en Tourne-à-gauche depuis l'accès au projet vers la rue Auguste Bonte Est qui atteint 17s.

		PROJETE tous projets		PROJETE tous projets	PROJETE tous projets	
HPS	Mouvement non-prioritaire à insérer dans les créneaux de la circulation prioritaire	Valeur du mouvement non-prioritaire en uvp/h	Mouvement opposé prioritaire	Valeur du flux prioritaire en opposition en uvp/h	Capacité théorique max en uvp/h	Temps d'attente moyen en s
<u>Carrefour rue Vieille # D933 Av. de Dunkerque</u>						
HPS	Av. de Dunkerque TàG vers rue Vieille	45	Av. de Dunkerque Sud>Nord	1030	274	16
<u>Carrefour accès projet et Lidl # rue Auguste Bonte</u>						
HPS	Sortie accès projet et Lidl TàD vers rue Auguste Bonte Ouest	65	Rue Auguste Bonte Est>Ouest	500	600	7
HPS	Sortie accès projet et Lidl TàG vers rue Auguste Bonte Est	70	Rue Auguste Bonte double sens	1000	280	17
HPS	Rue Auguste Bonte Ouest TàG vers accès projet et Lidl	130	Rue Auguste Bonte Est>Ouest	500	510	9
<u>Carrefour rue Auguste Bonte # rue de la Carnoy</u>						
HPS	Rue de la Carnoy NORD TàD vers rue Auguste Bonte Ouest	125	Rue Auguste Bonte Est>Ouest	380	582	8
HPS	Rue de la Carnoy NORD TàG vers rue Auguste Bonte Est	50	Rue Auguste Bonte double sens	820	448	9
HPS	Rue de la Carnoy SUD TàD vers rue Auguste Bonte Est	60	Rue Auguste Bonte Ouest>Est	440	636	6
HPS	Rue de la Carnoy SUD Direct vers rue Auguste Bonte Ouest	45	Rue Auguste Bonte double sens	820	362	11
HPS	Rue de la Carnoy SUD TàG vers rue Auguste Bonte Ouest	25	Rue Auguste Bonte double sens	820	362	11
HPS	Rue Auguste Bande OUEST TàG vers rue de la Carnoy Nord	130	Rue Auguste Bonte double sens	380	582	8



05

Conclusions

Conclusions

En situation de référence, le contexte circulatoire du projet Arc des Saules apparaît favorable, avec une accessibilité automobile cohérente et un fort potentiel de multimodalité.

En considérant une création équivalente à environ 350 logements sur le site, le projet de l'Arc des Saules devrait générer une demande motorisée estimée à un maximum de 175 uvp en entrée et sortie durant l'heure de pointe du matin, et 185 uvp pour l'heure de pointe du soir.

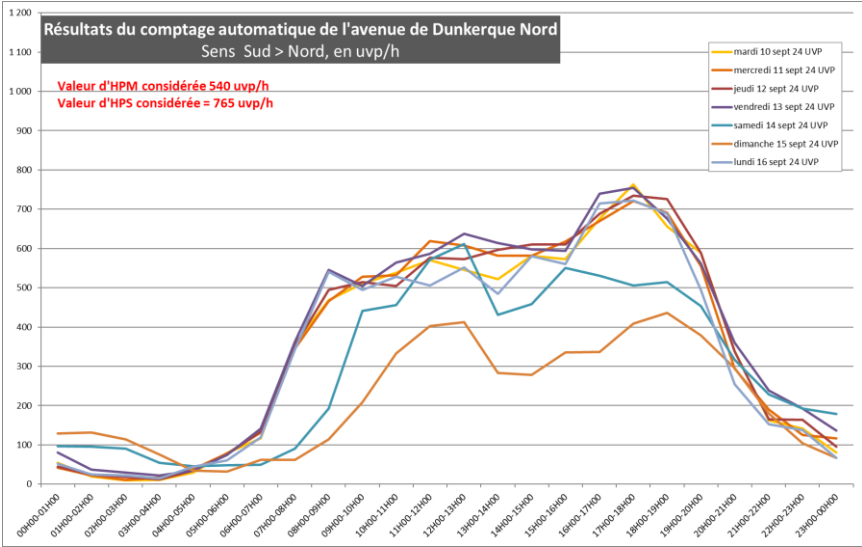
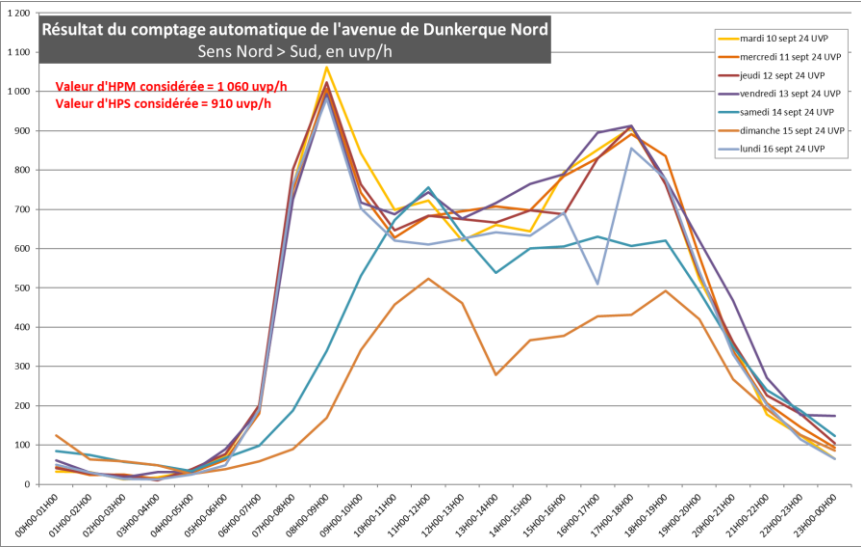
Selon les projections de trafic effectuées en considérant également un surplus de trafic automobile induit par le projet du site de la Briqueterie, les impacts circulatoires attendus devraient être modérés, avec des niveaux de fonctionnement qui restent cohérents pour des hyperpointes de circulation.

En particulier le carrefour à feux principal entre l'avenue de Dunkerque et l'axe Bonte / Gare préserverait des réserves de capacité cohérentes, limitées mais fonctionnelles durant les pics de trafic. Le nouveau carrefour aménagé sur la rue Auguste Bonte pour organiser l'accès au projet Arc des Saules et au magasin LIDL existant serait également pleinement compatible avec une gestion par priorité verticale de type Stop.

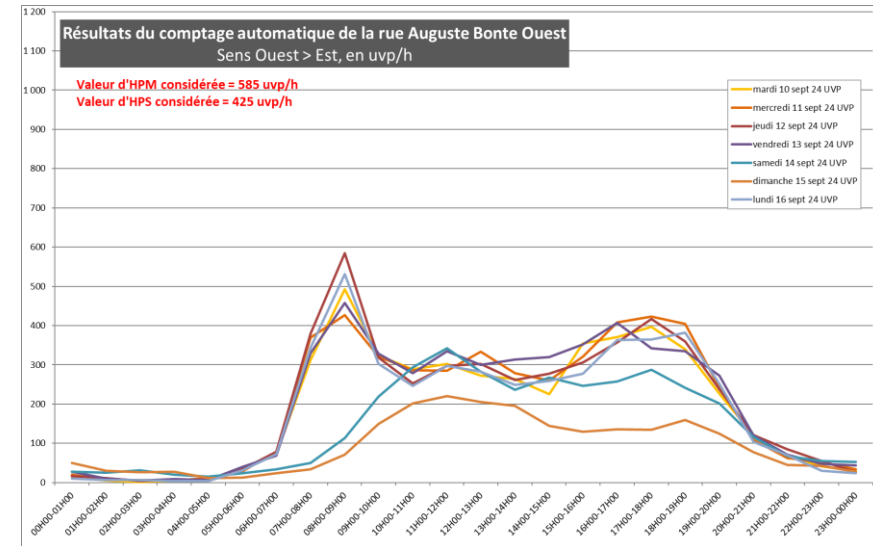
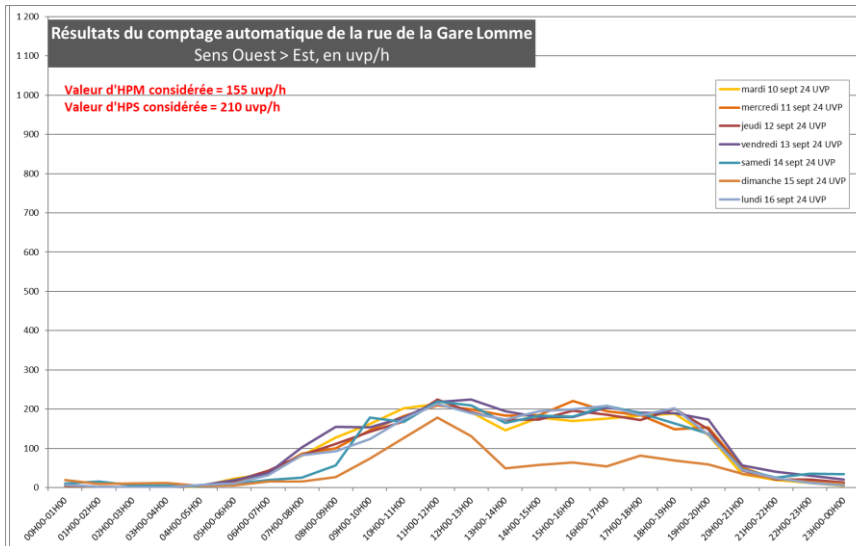
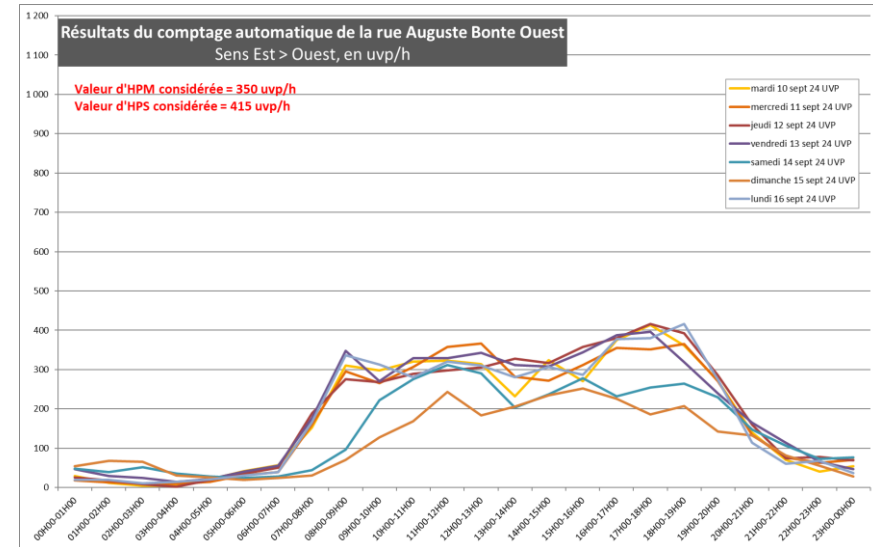
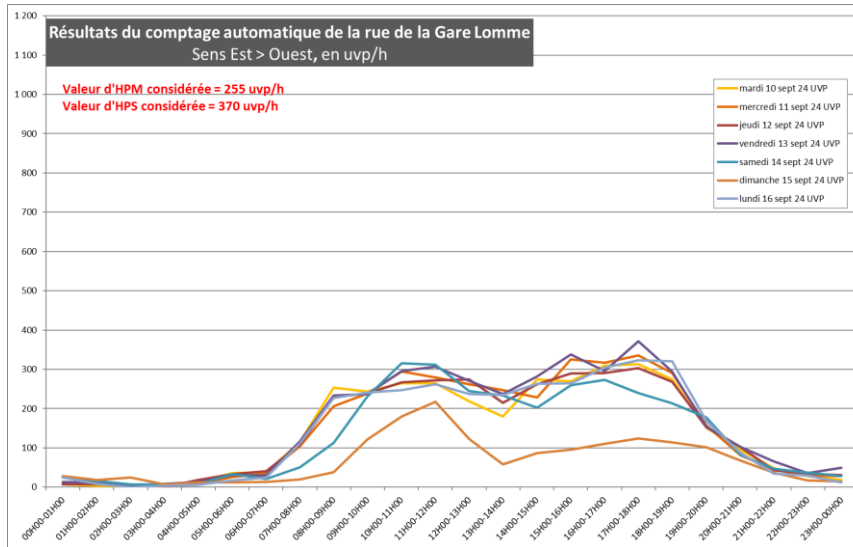


Annexes

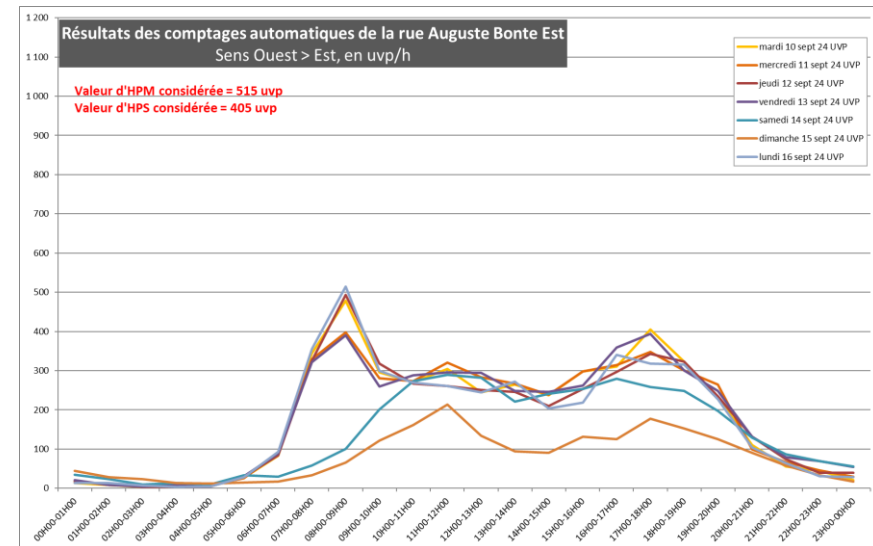
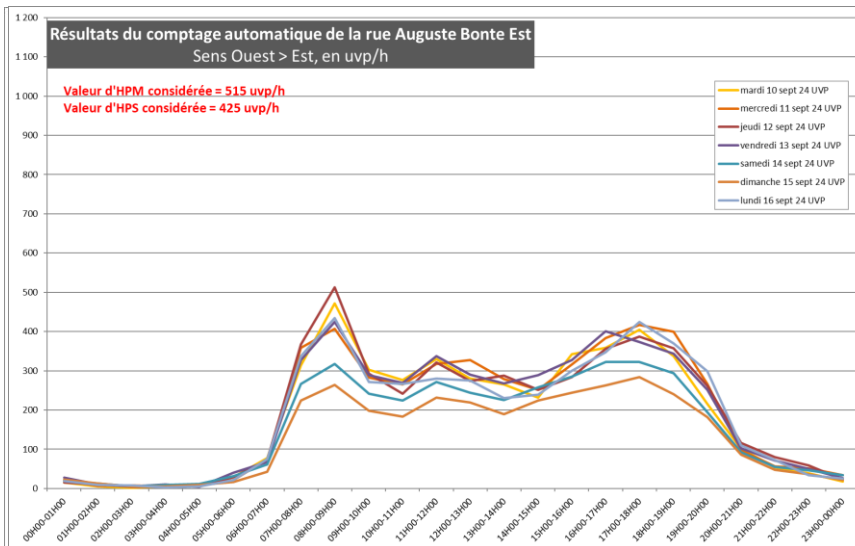
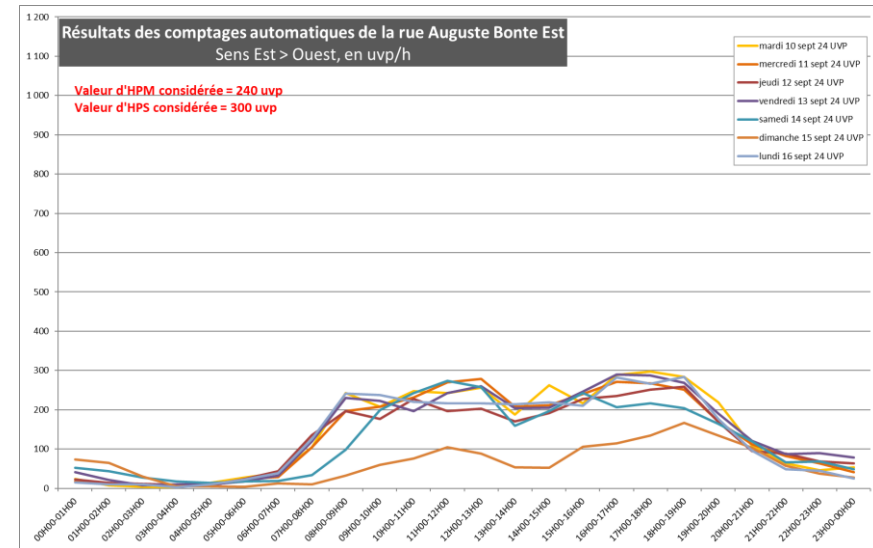
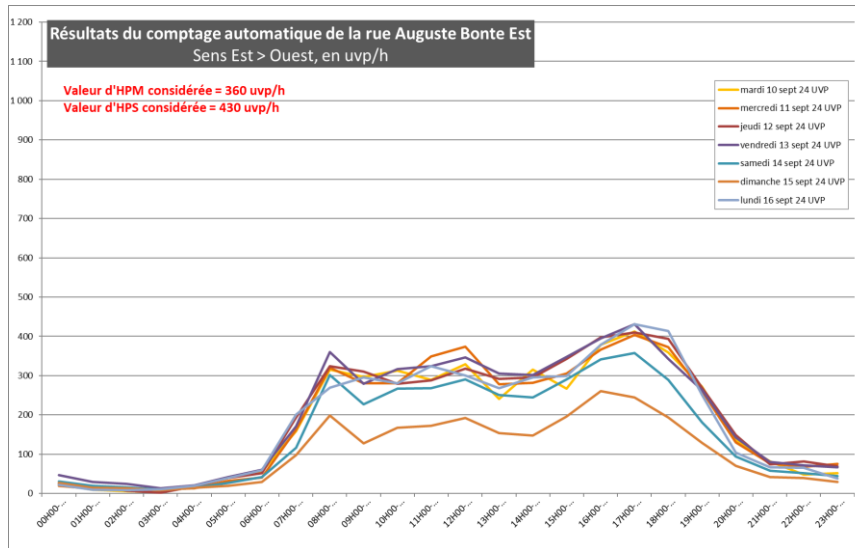
Détails des résultats des comptages automatiques



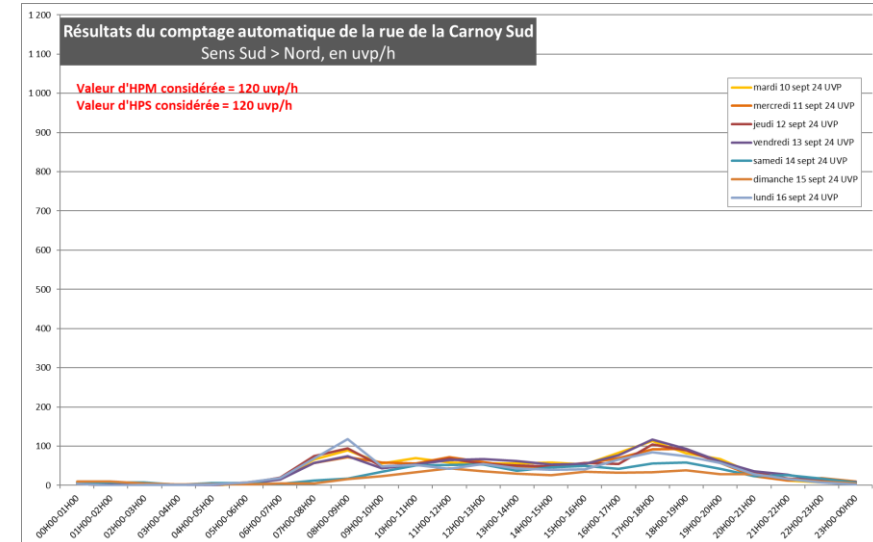
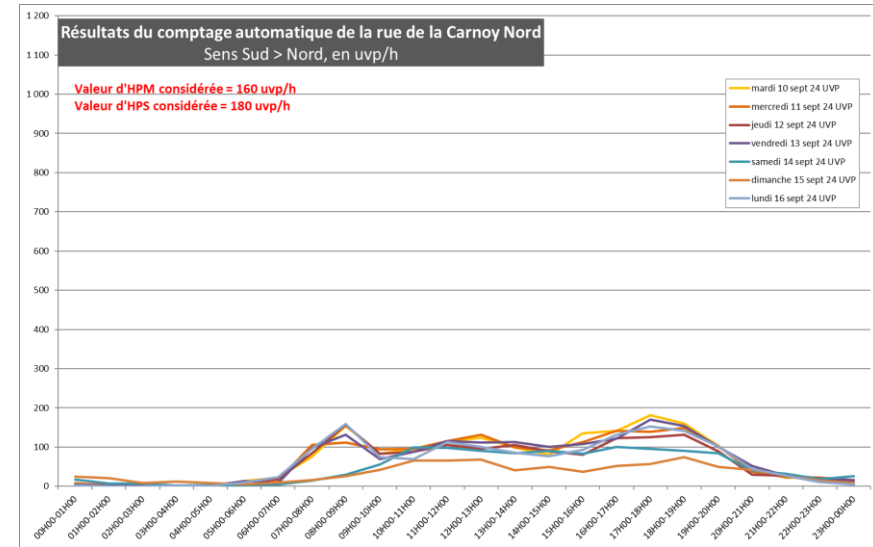
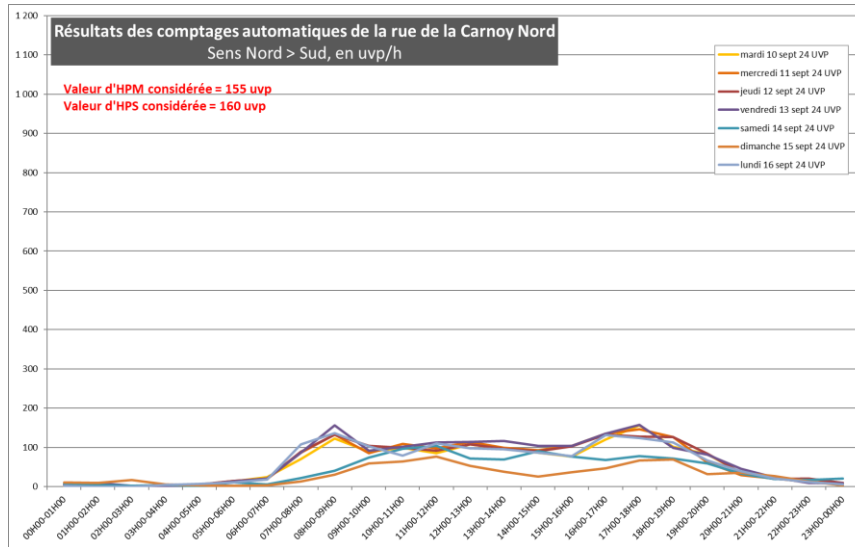
Détails des résultats des comptages automatiques



Détails des résultats des comptages automatiques



Détails des résultats des comptages automatiques





Egis

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

Yann DELAFOSSE

yann.delafosse@egis-
group.com

Marta CORTES DELGADO

marta.cortes-delgado@egis-
group.com

www.egis-group.com

