

ANNEXE 15

Déplacements (Extrait étude EGIS)

En situation existante le contexte circulaire du projet de développement « Swiss Life » apparaît globalement favorable, avec une offre de mobilités alternatives à la voiture importante à proximité immédiate du site, et des niveaux de fonctionnement automobiles cohérents aux heures de pointe.

En situation projetée, le futur quartier induira une demande de trafic supplémentaire estimée à un maximum de +255 à +325 véhicules en entrée et sortie durant les heures de pointe (y compris redistribution d'une part des flux routiers existants du fait de la relocalisation de l'activité « Swiss Life »)

Au regard des projections de trafic réalisées, ce surplus de trafic pourra être absorbé par le territoire tout en préservant des conditions de circulation très proches de la situation existante, et satisfaisantes pour des heures de pointe de la semaine.

Le concept projet de triple accès automobile, avec un accès principal en entrée/sortie côté rue Dammartin pour la desserte du parking silo, aboutit à des résultats circulatoires cohérents qui conforte le parti-pris de gestion par priorité verticale des différents accès.



Etude de circulation liée au projet de développement du site « Swiss Life » à Roubaix

IMAGINER
CONCEVOIR
CONCRÉTISER
un futur durable

2 décembre 2025

Sommaire

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



01

Introduction

Le contexte du projet

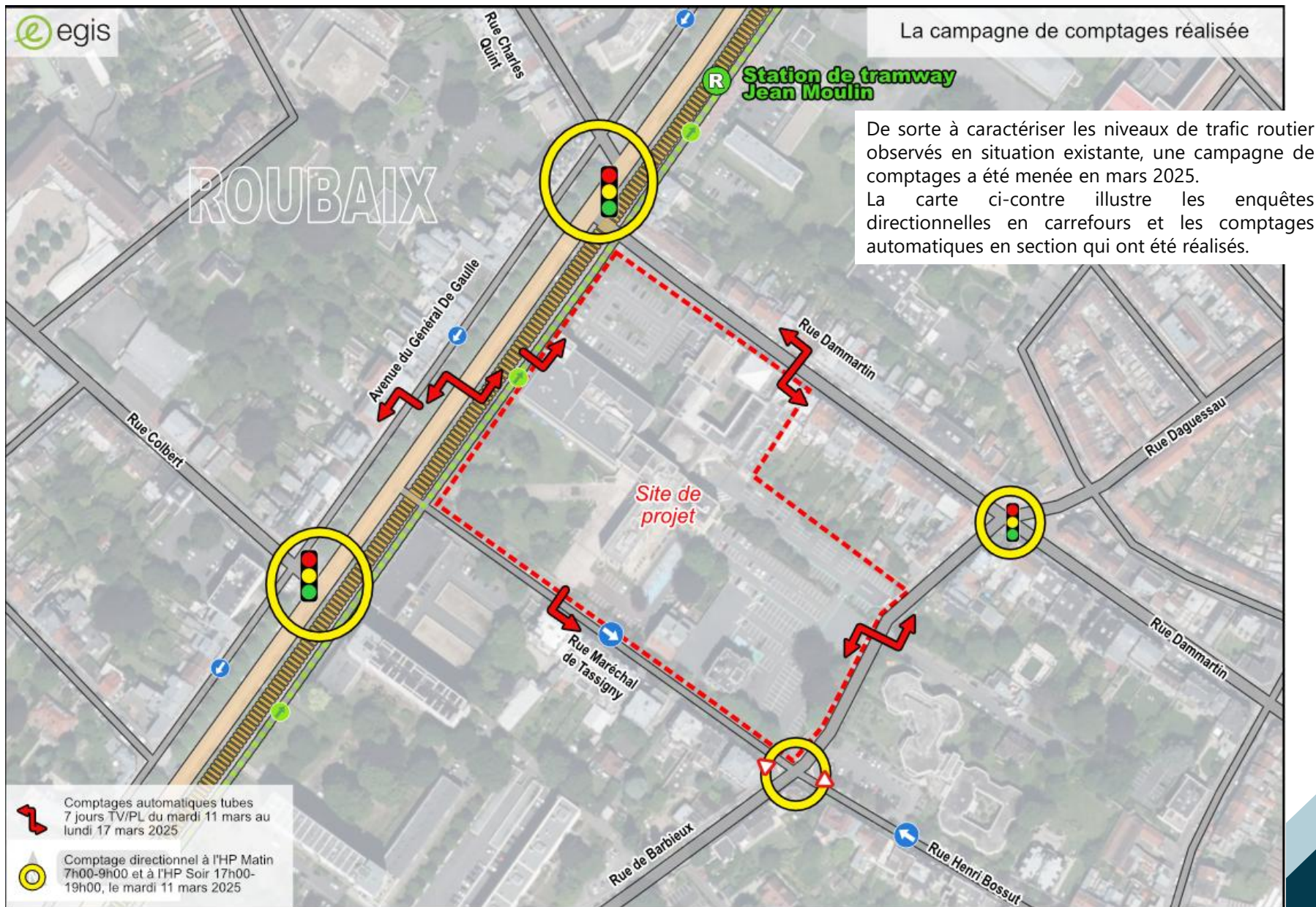
Le projet de développement immobilier du site « Swiss Life » est situé à Roubaix, au niveau de l'îlot ceint par l'avenue du Général De Gaulle, la rue Dammartin et la rue du Maréchal De Tassigny, à proximité de la station de tramway et du lycée Jean Moulin.



Le projet prévoit, en lieu et place de l'activité « Swiss Life » existante, la réalisation de :

- Un hospitel de 41 chambres
- Une résidence séniors de 67 logements + 4x4 chambres
- 341 logements
- 3 150m² de bureaux
- 1 600m² de commerces
- Et un parking principal en silo

La campagne de comptages

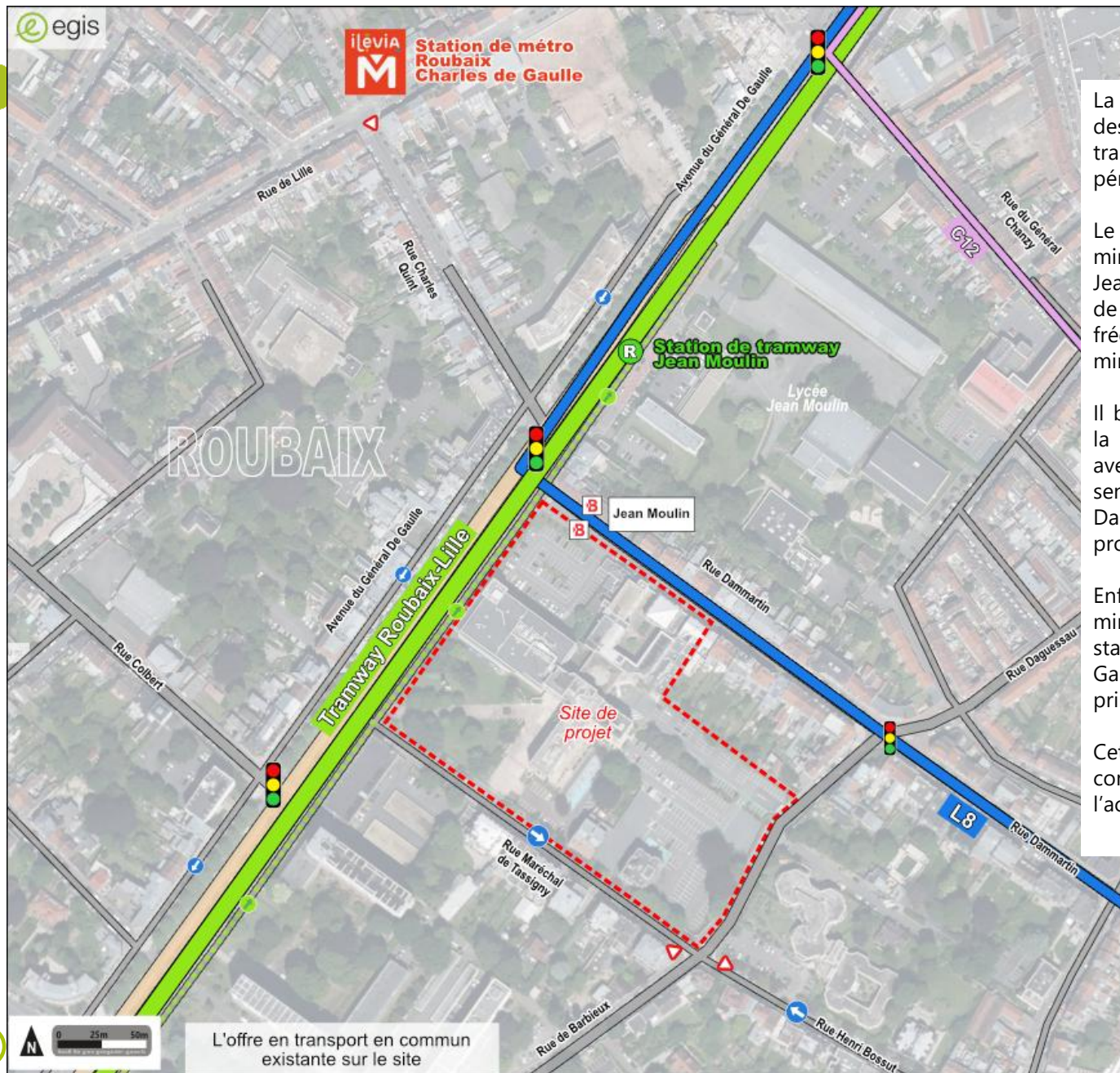




02

Analyse de l'accessibilité actuelle du site

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 situés dans le périmètre d'étude.

Le projet est adressé à moins de 2 minutes à pied de la station de tramway Jean Moulin, qui permet de rallier le cœur de Roubaix ou les gares lilloises avec une fréquence d'1 tramway toutes les 8 minutes par sens.

Il bénéficie également de la présence de la Liane L8, qui relie Tourcoing à Hem avec un bus toutes les 10 minutes par sens, et dont l'arrêt Jean Moulin situé rue Dammartin est à proximité immédiate du projet.

Enfin, le projet bénéficie également, à 5 minutes à pied, de la présence de la station de métro Roubaix Charles de Gaulle, laquelle permet de rallier les principales polarités métropolitaines.

Cette importante offre multimodale constitue un atout important pour l'accessibilité du site.

Le réseau cyclable existant



Les volumes de trafic actuels à l'HPM

La carte ci-dessous détaille la demande de trafic considérée pour l'Heure de Pointe du Matin en semaine (HPM 8h00 – 9h00) période significative pour le fonctionnement circulatorie du secteur.

L'avenue du Général de Gaulle, axe principal du périmètre organisé à 2x2 voies automobiles plus des voiries latérales pour les dessertes résidentielles et particulières, reçoit la charge de trafic la plus importante, avec près de 1 200 uvp/heure deux sens confondus et un sens de circulation principal le matin Nord>Sud, Roubaix vers Lille.

La rue Dammartin et la rue de Barbieux, voiries à 2x1 voies qui bordent le projet au nord et à l'est, reçoivent des volumes de trafic modérés de l'ordre de 420 à 730 uvp/heure, deux sens confondus.

La rue de Tassigny, qui borde le sud de l'îlot projet, est une voirie hyperlocale en sens unique Ouest>Est, accessible uniquement par un carrefour à priorité avec l'avenue De Gaulle qui intersecte les voiries du tramway.



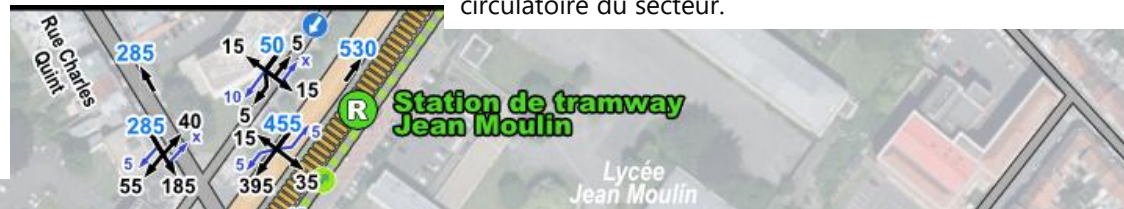
Les volumes de trafic actuels à l'HPS

La carte ci-dessous détaille la demande de trafic considérée pour l'Heure de Pointe du Soir en semaine (HPS 17h00 – 18h00) période significative pour le fonctionnement circulatorie du secteur.

L'avenue du Général de Gaulle, axe principal du périmètre, y reçoit une charge légèrement moindre que le matin, avec un peu moins de 1 200 uvp/h deux sens confondus, et des sens de circulation proches de l'équilibre même si le sens Nord>Sud Roubaix>Lille reste un peu plus sollicité.



En revanche durant cette pointe du soir la rue Dammartin et la rue de Barbieux voient leurs charges de trafic augmenter, avec respectivement 810 et 565 uvp/h, ce qui demeure des niveaux de trafic tout à fait normaux pour un contexte urbain.



Au niveau des carrefours, le carrefour à feux principal De Gaulle # Dammartin # Quint reste le plus sollicité avec 1 800 uvp/heure, tandis que les nœuds Dammartin # Daguessau et De Gaulle # Colbert reçoivent un peu moins de 1 300 uvp/h.

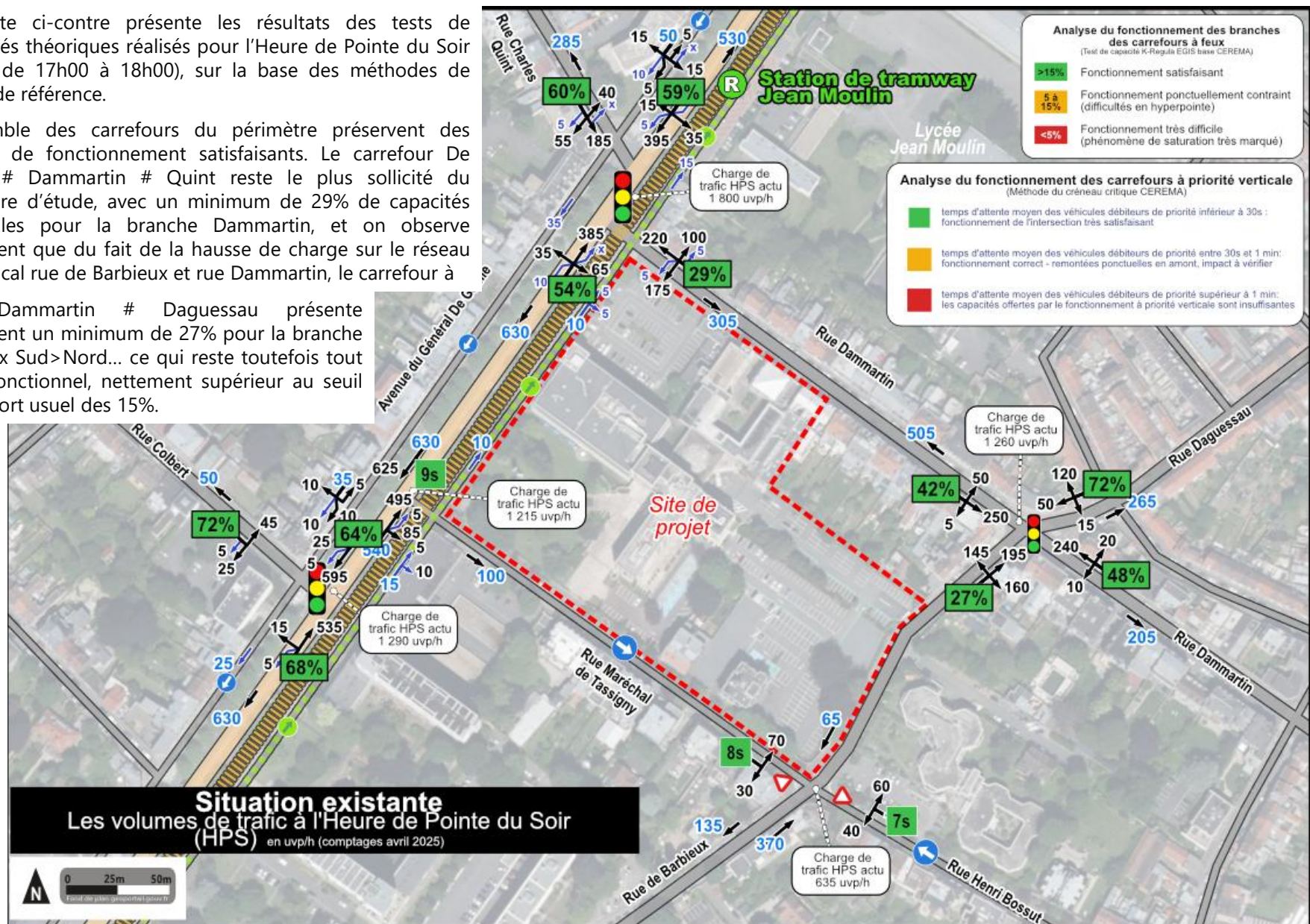


Les niveaux de fonctionnement à l'HPS

La carte ci-contre présente les résultats des tests de capacités théoriques réalisés pour l'Heure de Pointe du Soir (HPM, de 17h00 à 18h00), sur la base des méthodes de calcul de référence.

L'ensemble des carrefours du périmètre préservent des niveaux de fonctionnement satisfaisants. Le carrefour De Gaulle # Dammartin # Quint reste le plus sollicité du périmètre d'étude, avec un minimum de 29% de capacités résiduelles pour la branche Dammartin, et on observe également que du fait de la hausse de charge sur le réseau viaire local rue de Barbieux et rue Dammartin, le carrefour à

feux Dammartin # Daguessau présente également un minimum de 27% pour la branche Barbieux Sud>Nord... ce qui reste toutefois tout à fait fonctionnel, nettement supérieur au seuil de confort usuel des 15%.





03

Prise en compte du projet

Le projet de développement

Le projet prévoit, en lieu et place de l'activité « Swiss Life » existante, la réalisation de :

- Un hospitel de 41 chambres
- Une résidence seniors de 67 logements + 4x4 chambres
- 341 logements
- 3 150m² de bureaux
- 1 600m² de commerces
- Et un parking principal en silo.



3 accès automobiles sont prévus :

- Un accès principal rue Dammartin, qui desservira les fonctions résidentielles hospitalières, les bureaux, les commerces, une part des logements et le parking silo de 290 places
- Un accès secondaire rue de Barbieux, qui desservira le parking dédié aux logements de la partie Est du projet (96 + 23 places)
- Et un accès hyperlocal rue de Tassigny, pour l'accès à une poche de parking aérien de 20 places.

Au total, le projet prévoit la réalisation de 429 places de stationnement.

Les intersections entre les accès projet et le réseau viaire existant sont prévues en priorités verticales de type Stop, avec les sorties de projet qui seront débitrices de priorité par rapport à la circulation générale.

Les hypothèses de génération de trafic

Lot 1 – 3 150m² de tertiaire

Sdp services (m ²)		3 150 m ²
Nombre d'emplois	25 m ² par emploi	158 emplois
Présence d'actifs	Taux de présence des actifs un jour j : 80%	126 actifs

Génération de déplacements				
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
75% des actifs arrivant à l'HPM	-	95	-	-
65% des actifs partant à l'HPS	-	-	82	-
Nombre de visiteurs / livraisons aux HP: 5%	5	5	5	5
TOTAL DES DEPLACEMENTS GENERES	32	131	114	27

Génération de trafic en véhicules particuliers (VP)				
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTS DOM-TRAV Part modale Automobile conducteur 50%	16	65	57	14
TOTAL DES VOLUMES DE TRAFIC GENERES	16	65	57	14

À Roubaix, la part des déplacements domicile-travail en voiture s'élève en moyenne à 60% en émission, et 70% en attraction (Données INSEE Navetteurs Domicile>Travail 2021).

Du fait de la localisation privilégiée du site projet, directement desservi par le tramway et la Liane8 et à 5 minutes à pied d'une station de métro, il est ici considéré une **hypothèse de part modale voiture conducteur de 50%**, tant pour les futurs habitants que pour les actifs et visiteurs.

Les hypothèses de génération de trafic

Lot 3a – 41 chambres d'hospitel (hôtel avec affectation prioritaire pour une clientèle hospitalière)

Nombre de chambres hospitel		41 chambres
Nombre d'occupants	1,5 habitants par logement	62 occupants
Nombre d'occupants présents un jour j	65%	40 occupants

	Génération de déplacements			
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
30% des actifs émis à l'HPM	12	-	-	-
40% des actifs attirés à l'HPS	-	-	-	16
20% de déplacements supplémentaires à l'HPM	2	2	-	-
20% de déplacements supplémentaires à l'HPS	-	-	3	3
DEPLACEMENTS LIES AUX OCCUPANTS	12	-	-	16
DEPLACEMENTS LIES AUX ACTIFS	2	2	3	3
TOTAL DES DEPLACEMENTS GENERES	14	2	3	19

	Génération de trafic en véhicules particuliers (VP)			
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTs DOM-TRAV Part modale VP = 50%	6	-	-	8
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS Part modale VP = 60%	1	1	2	2
TOTAL DES VOLUMES DE TRAFIC GENERES	7	1	2	10

À Roubaix, la part des déplacements domicile-travail en voiture s'élève en moyenne à 60% en émission, et 70% en attraction (Données INSEE Navetteurs Domicile>Travail 2021).

Du fait de la localisation privilégiée du site projet, directement desservi par le tramway et la Liane8 et à 5 minutes à pied d'une station de métro, il est ici considéré une **hypothèse de part modale voiture conducteur de 50%**, tant pour les futurs habitants que pour les actifs et visiteurs.

Les hypothèses de génération de trafic

Lot 3b – résidence séniors de 67 logements + 4 colocations de 4 chambres

Nombre de logements seniors	67 logements + 4 x 4 chambres	
Nombre d'habitants	1,5 habitants par logement	116 habitants

Génération de déplacements				
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
15% de déplacements à l'HPM	17	17	-	-
30% de déplacements à l'HPS	-	-	29	29
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS	17	17	29	29
TOTAL DES DEPLACEMENTS GENERES	17	17	29	29

Génération de trafic en véhicules particuliers (VP)				
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS Part modale VP = 70%	12	12	20	20
TOTAL DES VOLUMES DE TRAFIC GENERES	12	12	20	20

À Roubaix, la part des déplacements domicile-travail en voiture s'élève en moyenne à 60% en émission, et 70% en attraction (Données INSEE Navetteurs Domicile>Travail 2021).

Du fait de la localisation privilégiée du site projet, directement desservi par le tramway et la Liane8 et à 5 minutes à pied d'une station de métro, il est ici considéré une **hypothèse de part modale voiture conducteur de 50%**, tant pour les futurs habitants que pour les actifs et visiteurs.

Les hypothèses de génération de trafic

Lot 5 – 74 logements sociaux

Nombre de logements		74 logements
Nombre d'habitants	2,2 habitants par logement	163 habitants
Nombre d'actifs	Part des actifs parmi les habitants : 60%	98 actifs
Nombre d'actifs présents au travail un jour j	85%	83 actifs

	Génération de déplacements			
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
75% des actifs émis à l'HPM	62	-	-	-
65% des actifs attirés à l'HPS	-	-	-	54
15% de déplacements supplémentaires à l'HPM	9	9	-	-
30% de déplacements supplémentaires à l'HPS	-	-	16	16
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTs DOM-TRAVAIL	62	-	-	54
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS	9	9	16	16
TOTAL DES DEPLACEMENTS GENERES	72	9	16	70

	Génération de trafic en véhicules particuliers (VP)			
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTs DOM-TRAV Part modale VP = 50%	31	-	-	27
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS Part modale VP = 50%	5	5	8	8
TOTAL DES VOLUMES DE TRAFIC GENERES	36	5	8	35

À Roubaix, la part des déplacements domicile-travail en voiture s'élève en moyenne à 60% en émission, et 70% en attraction (Données INSEE Navetteurs Domicile>Travail 2021).

Du fait de la localisation privilégiée du site projet, directement desservi par le tramway et la Liane8 et à 5 minutes à pied d'une station de métro, il est ici considéré une **hypothèse de part modale voiture conducteur de 50%**, tant pour les futurs habitants que pour les actifs et visiteurs.

Les hypothèses de génération de trafic

Lots 6 et 7 – 26 et 19 logements PLS

Nombre de logements		26 logements
Nombre d'habitants	2,2 habitants par logement	57 habitants
Nombre d'actifs	Part des actifs parmi les habitants : 60%	34 actifs
Nombre d'actifs présents au travail un jour j	85%	29 actifs

Nombre de logements		19 logements
Nombre d'habitants	2,2 habitants par logement	42 habitants
Nombre d'actifs	Part des actifs parmi les habitants : 60%	25 actifs
Nombre d'actifs présents au travail un jour j	85%	21 actifs

Génération de déplacements				
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
75% des actifs émis à l'HPM	22	-	-	-
65% des actifs attirés à l'HPS	-	-	-	19
15% de déplacements supplémentaires à l'HPM	3	3	-	-
30% de déplacements supplémentaires à l'HPS	-	-	6	6
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTs DOM-TRAVAIL	22	-	-	19
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS	3	3	6	6
TOTAL DES DEPLACEMENTS GENERES	25	3	6	25

Génération de déplacements				
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
75% des actifs émis à l'HPM	16	-	-	-
65% des actifs attirés à l'HPS	-	-	-	14
15% de déplacements supplémentaires à l'HPM	2	2	-	-
30% de déplacements supplémentaires à l'HPS	-	-	4	4
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTs DOM-TRAVAIL	16	-	-	14
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS	2	2	4	4
TOTAL DES DEPLACEMENTS GENERES	18	2	4	18

Génération de trafic en véhicules particuliers (VP)				
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTs DOM-TRAV Part modale VP = 50%	11	-	-	9
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS Part modale VP = 50%	2	2	3	3
TOTAL DES VOLUMES DE TRAFIC GENERES	13	2	3	12

Génération de trafic en véhicules particuliers (VP)				
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTs DOM-TRAV Part modale VP = 50%	8	-	-	7
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS Part modale VP = 50%	1	1	2	2
TOTAL DES VOLUMES DE TRAFIC GENERES	9	1	2	9

À Roubaix, la part des déplacements domicile-travail en voiture s'élève en moyenne à 60% en émission, et 70% en attraction (Données INSEE Navetteurs Domicile>Travail 2021).
Du fait de la localisation privilégiée du site projet, directement desservi par le tramway et la Liane8 et à 5 minutes à pied d'une station de métro, il est ici considéré une **hypothèse de part modale voiture conducteur de 50%**, tant pour les futurs habitants que pour les actifs et visiteurs.

Les hypothèses de génération de trafic

Lot 12 – 117 logements familiaux

Nombre de logements		117 logements
Nombre d'habitants	2,2 habitants par logement	257 habitants
Nombre d'actifs	Part des actifs parmi les habitants : 60%	154 actifs
Nombre d'actifs présents au travail un jour j	85%	131 actifs

Génération de déplacements				
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
75% des actifs émis à l'HPM	98	-	-	-
65% des actifs attirés à l'HPS	-	-	-	85
15% de déplacements supplémentaires à l'HPM	15	15	-	-
30% de déplacements supplémentaires à l'HPS	-	-	26	26
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTs DOM-TRAVAIL	98	-	-	85
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS	15	15	26	26
TOTAL DES DEPLACEMENTS GENERES	113	15	26	111

Génération de trafic en véhicules particuliers (VP)				
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTs DOM-TRAV Part modale VP = 50%	49	-	-	43
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS Part modale VP = 50%	7	7	13	13
TOTAL DES VOLUMES DE TRAFIC GENERES	57	7	13	55

À Roubaix, la part des déplacements domicile-travail en voiture s'élève en moyenne à 60% en émission, et 70% en attraction (Données INSEE Navetteurs Domicile>Travail 2021).

Du fait de la localisation privilégiée du site projet, directement desservi par le tramway et la Liane8 et à 5 minutes à pied d'une station de métro, il est ici considéré une **hypothèse de part modale voiture conducteur de 50%**, tant pour les futurs habitants que pour les actifs et visiteurs.

- Prise en compte du projet -

Les hypothèses de génération de trafic

Lots 8 et 9 – 76 logements libres

Nombre de logements		76 logements
Nombre d'habitants	2,2 habitants par logement	167 habitants
Nombre d'actifs	Part des actifs parmi les habitants : 60%	100 actifs
Nombre d'actifs présents au travail un jour j	85%	85 actifs

	Génération de déplacements			
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
75% des actifs émis à l'HPM	64	-	-	-
65% des actifs attirés à l'HPS	-	-	-	55
15% de déplacements supplémentaires à l'HPM	10	10	-	-
30% de déplacements supplémentaires à l'HPS	-	-	17	17
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTs DOM-TRAVAIL	64	-	-	55
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS	10	10	17	17
TOTAL DES DEPLACEMENTS GENERES	74	10	17	72

	Génération de trafic en véhicules particuliers (VP)			
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTs DOM-TRAV Part modale VP = 50%	32	-	-	28
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS Part modale VP = 50%	5	5	8	8
TOTAL DES VOLUMES DE TRAFIC GENERES	37	5	8	36

À Roubaix, la part des déplacements domicile-travail en voiture s'élève en moyenne à 60% en émission, et 70% en attraction (Données INSEE Navetteurs Domicile>Travail 2021).

Du fait de la localisation privilégiée du site projet, directement desservi par le tramway et la Liane8 et à 5 minutes à pied d'une station de métro, il est ici considéré une **hypothèse de part modale voiture conducteur de 50%**, tant pour les futurs habitants que pour les actifs et visiteurs.

- Prise en compte du projet -

Les hypothèses de génération de trafic

Lot 10 – 29 logements libres

Nombre de logements		29 logements
Nombre d'habitants	2,2 habitants par logement	64 habitants
Nombre d'actifs	Part des actifs parmi les habitants : 60%	38 actifs
Nombre d'actifs présents au travail un jour j	85%	33 actifs

	Génération de déplacements			
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
75% des actifs émis à l'HPM	24	-	-	-
65% des actifs attirés à l'HPS	-	-	-	21
15% de déplacements supplémentaires à l'HPM	4	4	-	-
30% de déplacements supplémentaires à l'HPS	-	-	6	6
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTS DOM-TRAVAIL	24	-	-	21
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS	4	4	6	6
TOTAL DES DEPLACEMENTS GENERES	28	4	6	27

	Génération de trafic en véhicules particuliers (VP)			
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTS DOM-TRAV Part modale VP = 50%	12	-	-	11
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS Part modale VP = 50%	2	2	3	3
TOTAL DES VOLUMES DE TRAFIC GENERES	14	2	3	14

À Roubaix, la part des déplacements domicile-travail en voiture s'élève en moyenne à 60% en émission, et 70% en attraction (Données INSEE Navetteurs Domicile>Travail 2021).

Du fait de la localisation privilégiée du site projet, directement desservi par le tramway et la Liane8 et à 5 minutes à pied d'une station de métro, il est ici considéré une **hypothèse de part modale voiture conducteur de 50%**, tant pour les futurs habitants que pour les actifs et visiteurs.

Les hypothèses de génération de trafic

Commerces (total de 1 600m², en RDC des différents lots)

Surface de commerces	1600 m ²
Nombre d'emplois	1 emploi / 25m ² 64 actifs

Génération de déplacements				
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
40% des actifs attirés à l'HPM	26	-	-	-
10% des actifs émis à l'HPS	-	-	-	6
Estimation clientèle à l'HPM (1 / 2m ² / HPM)	32	32	-	-
Estimation clientèle à l'HPS (1 / 10m ² / HPS)	-	-	160	160
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTS DOM-TRAVAIL	26	-	-	6
DEPLACEMENTS LIES AUX CLIENTS	32	32	160	160
TOTAL DES DEPLACEMENTS GENERES	58	32	160	166

Génération de trafic en véhicules particuliers (VP)				
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTS DOM-TRAV Part modale VP = 60%	15	-	-	4
DEPLACEMENTS LIES A LA CLIENTELE Part modale VP = 35%	11	11	56	56
TOTAL DES VOLUMES DE TRAFIC GENERES	27	11	56	60

À Roubaix, la part des déplacements domicile-travail en voiture s'élève en moyenne à 60% en émission, et 70% en attraction (Données INSEE Navetteurs Domicile>Travail 2021).

Du fait de la localisation privilégiée du site projet, directement desservi par le tramway et la Liane8 et à 5 minutes à pied d'une station de métro, il est ici considéré une **hypothèse de part modale voiture conducteur de 50%**, tant pour les futurs habitants que pour les actifs et visiteurs.

- Prise en compte du projet -

Les hypothèses de génération de trafic

Bilan global avec décomposition par accès automobile

Le projet dans son ensemble induirait un maximum de :

- **339 véhicules/heure** en HPM ;
- **437 véhicules/heure** en HPS.

À Roubaix, la part des déplacements domicile-travail en voiture s'élève en moyenne à 60% en émission, et 70% en attraction (Données INSEE Navetteurs Domicile>Travail 2021).
Du fait de la localisation privilégiée du site projet, directement desservi par le tramway et la Liane8 et à 5 minutes à pied d'une station de métro, il est ici considéré une **hypothèse de part modale voiture conducteur de 50%**, tant pour les futurs habitants que pour les actifs et visiteurs.

Accès Tassigny	14	2	3	14
Accès Dammartin	154	102	156	194
Accès Barbieux	59	8	13	57
TOTAL DES VOLUMES DE TRAFIC GENERES	227	112	172	265

Génération de trafic en véhicules particuliers (VP)				
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
Lot1 - 3 150m² bureaux	16	65	57	14
Lot3a - 41 chambres hospital	7	1	2	10
Lot3b - 67 logements seniors + 4 x 4 chambres seniors	12	12	20	20
Lot5 - 74 logements sociaux	36	5	8	35
Lot6 - 26 logements PLS	13	2	3	12
Lot7 - 19 logements libres	9	1	2	9
1 600m² commerces (Lot1 - Lot2 - Lot3 - Lot13)	27	11	56	60
Lots 8 et 9 - 76 logements libres	37	5	8	36
Lot10 - 29 logements libres	14	2	3	14
Lot12 - 117 logements familiaux	57	7	13	55
TOTAL DES VOLUMES DE TRAFIC GENERES	227	112	172	265



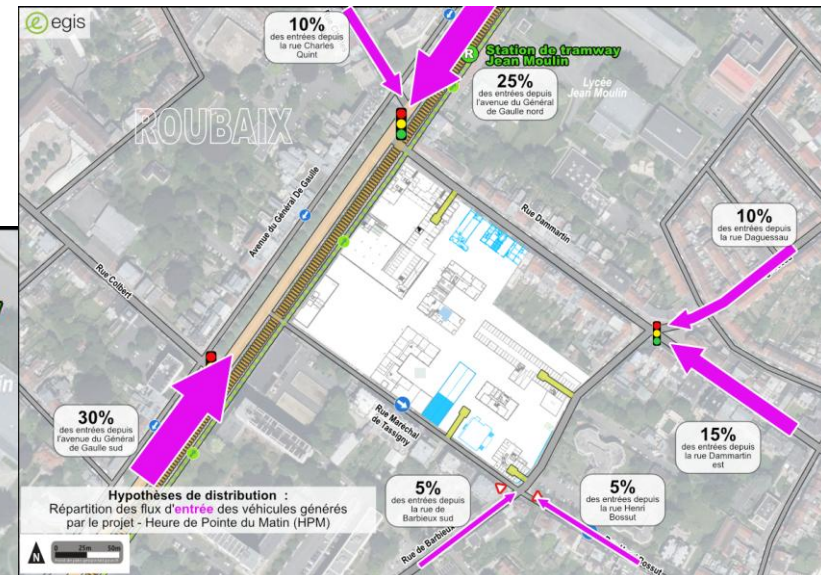
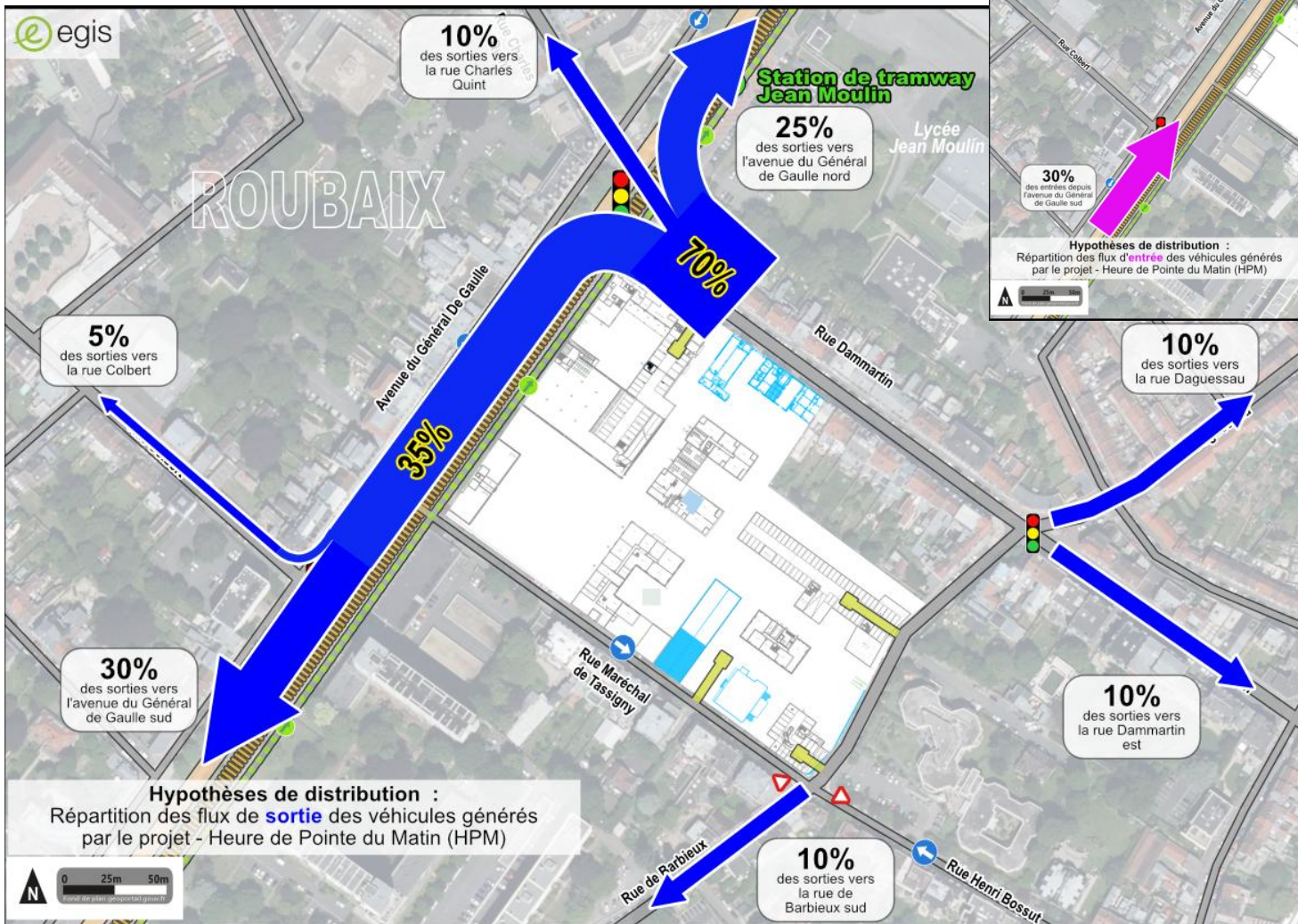
04

Analyse du fonctionnement circulatoire projeté

Les hypothèses de distribution des trafic induits en HPM

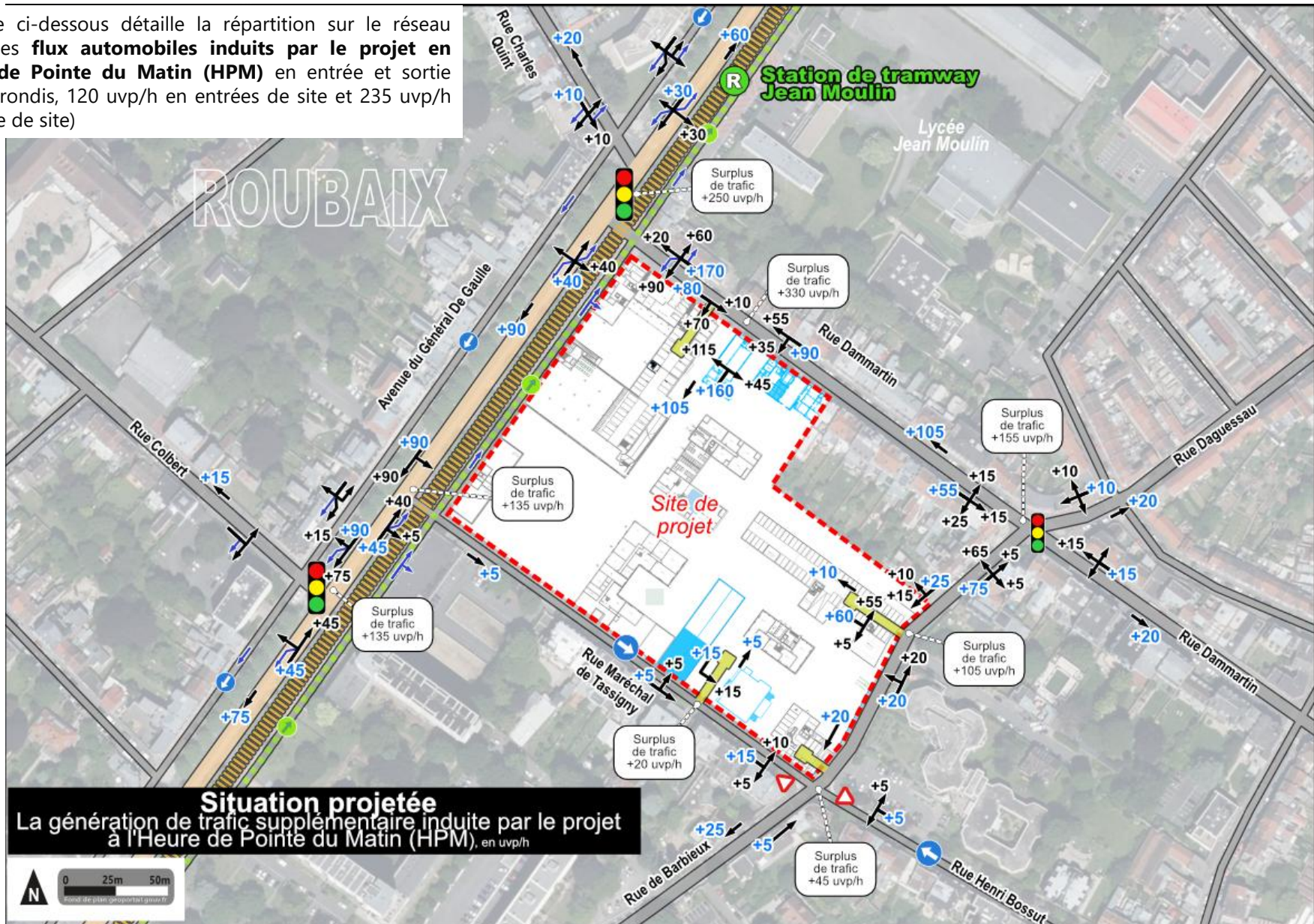
La distribution géographique des flux induits par le développement résidentiel a été établie sur base de la répartition actuelle des flux routiers en heure de pointe du matin et du soir.

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



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

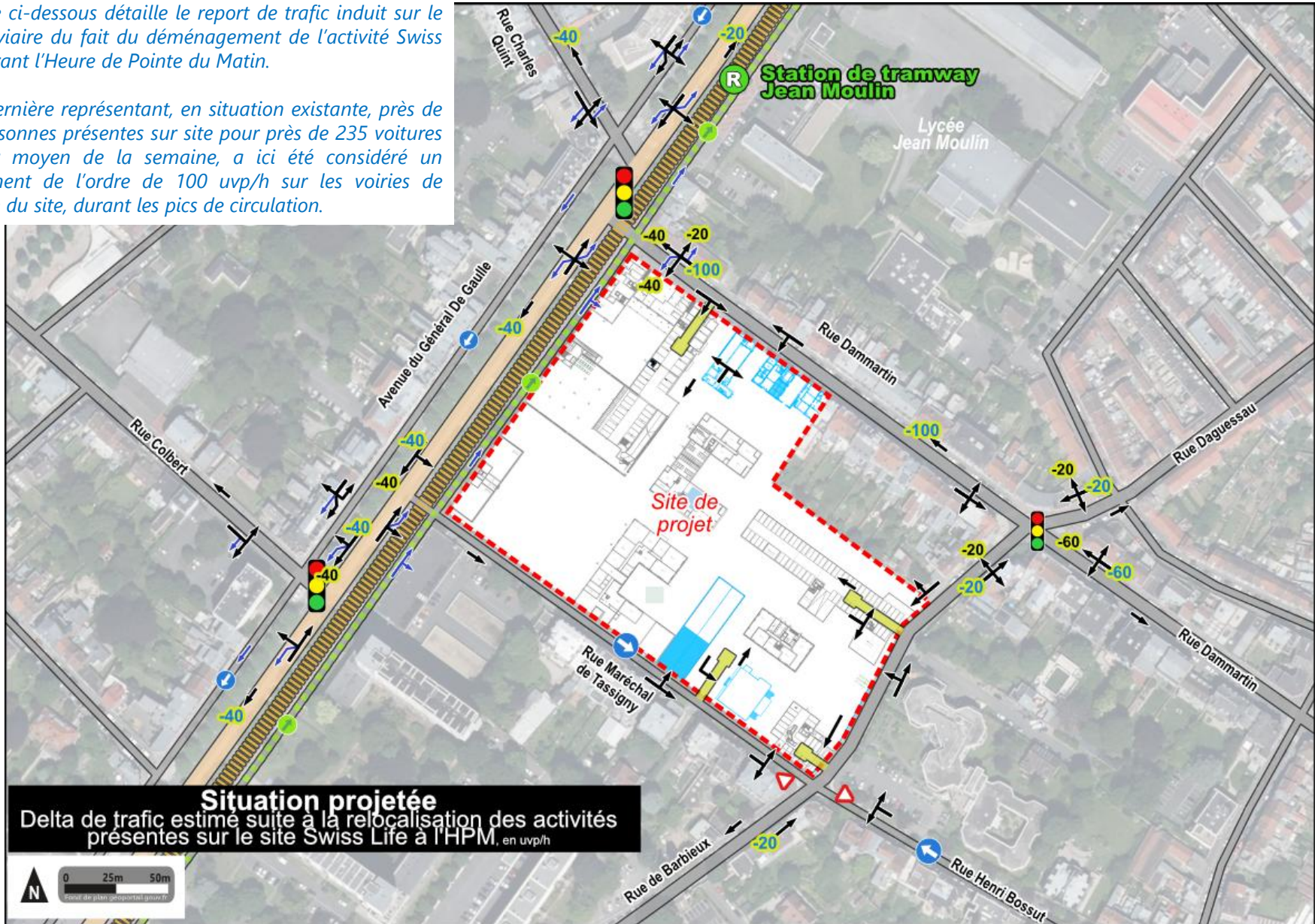
La carte ci-dessous détaille la répartition sur le réseau viaire des **flux automobiles induits par le projet en Heure de Pointe du Matin (HPM)** en entrée et sortie (avec arrondis, 120 uvp/h en entrées de site et 235 uvp/h en sortie de site)



Redistribution de trafic induite par le déménagement Swiss Life à l'HPM

La carte ci-dessous détaille le report de trafic induit sur le réseau viaire du fait du déménagement de l'activité Swiss Life, durant l'Heure de Pointe du Matin.

Cette dernière représentant, en situation existante, près de 650 personnes présentes sur site pour près de 235 voitures un jour moyen de la semaine, a ici été considéré un apaisement de l'ordre de 100 uvp/h sur les voiries de desserte du site, durant les pics de circulation.



25

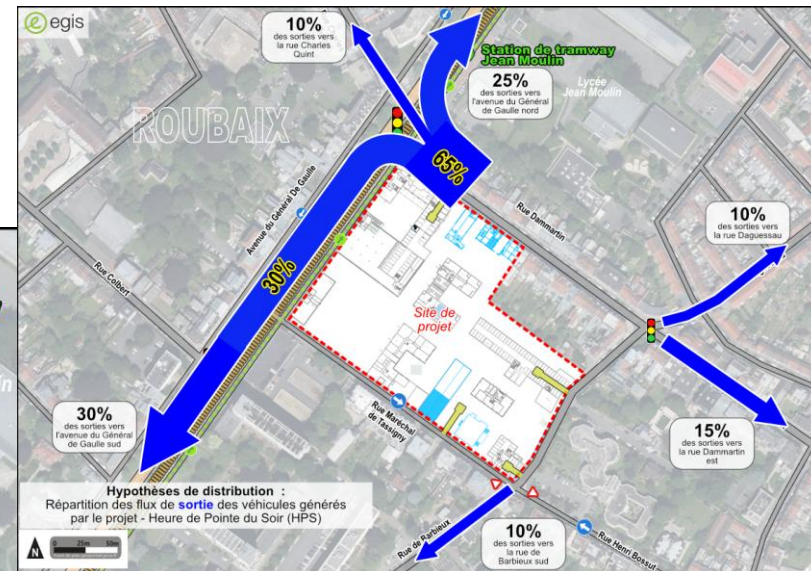
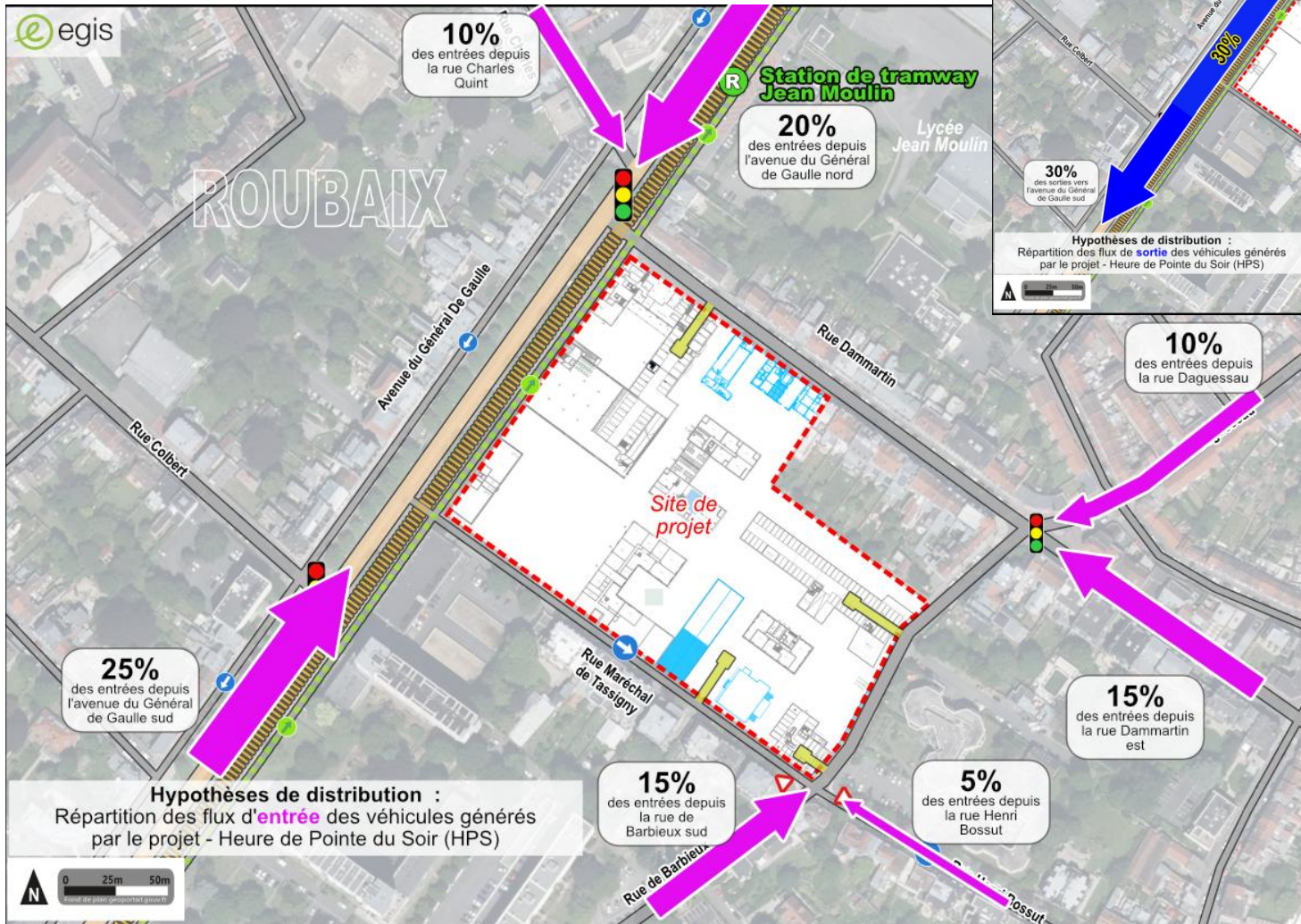
En détail, on observe que le fonctionnement attendu des différents accès du site sera suffisant pour répondre aux besoins des usagers, tout en préservant la circulation générale. Le carrefour d'accès principal Dammartin # accès parking silo présente sans surprise les temps d'attente usagers les plus importants, mais les 14s d'attente moyenne restent tout à fait cohérentes au regard des règles fonctionnelles habituelles.



Les hypothèses de distribution des trafic induits en HPS

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

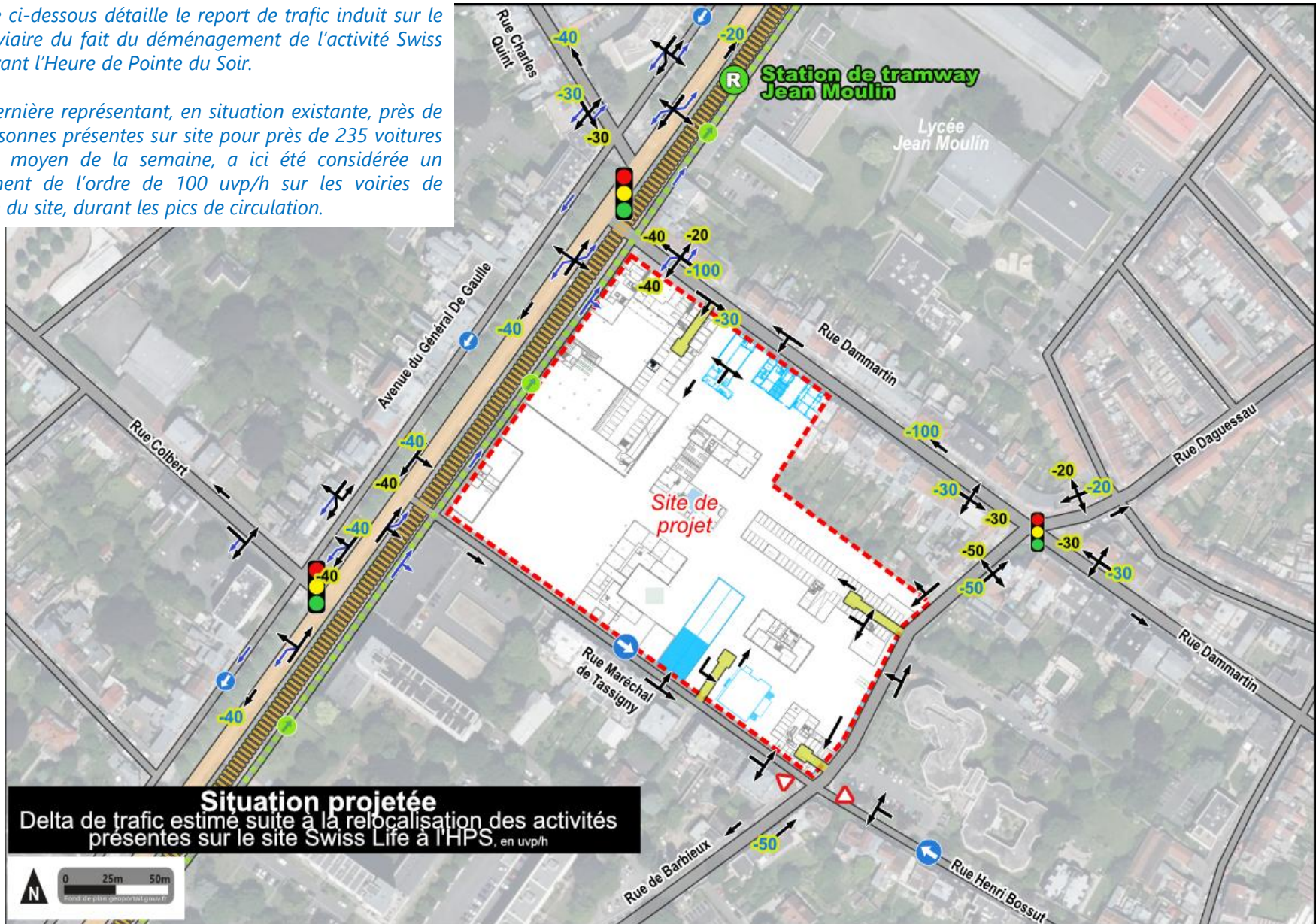
Les cartes ci-dessous précisent la pondération des flux en entrée et en sortie du site en fonction de la voirie en **heure de pointe du soir**.



Redistribution de trafic induite par le déménagement Swiss Life à l'HPS

La carte ci-dessous détaille le report de trafic induit sur le réseau viaire du fait du déménagement de l'activité Swiss Life, durant l'Heure de Pointe du Soir.

Cette dernière représentant, en situation existante, près de 650 personnes présentes sur site pour près de 235 voitures un jour moyen de la semaine, a ici été considérée un apaisement de l'ordre de 100 uvp/h sur les voiries de desserte du site, durant les pics de circulation.

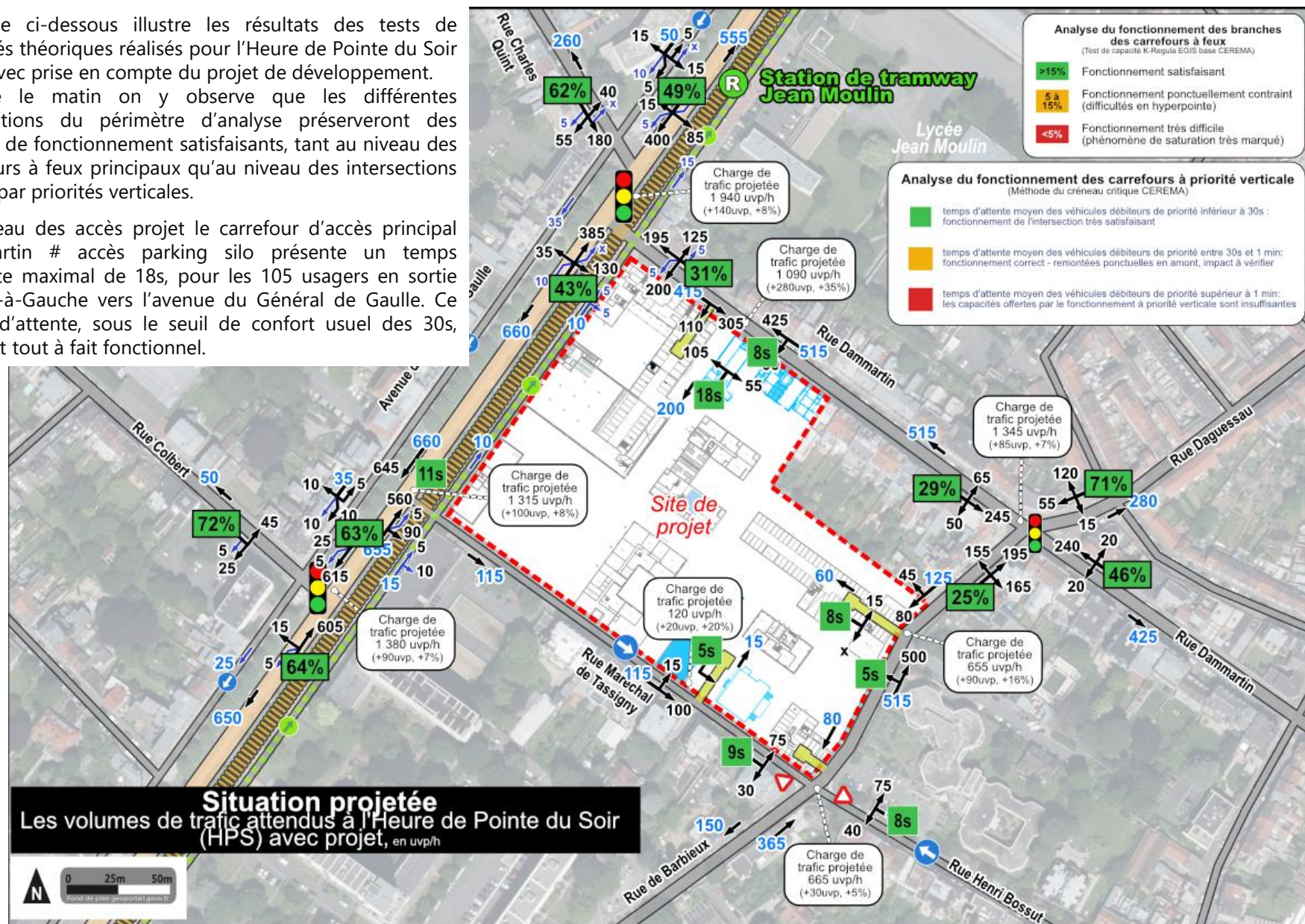


34

Les niveaux de fonctionnement projetés à l'HPS

La carte ci-dessous illustre les résultats des tests de capacités théoriques réalisés pour l'Heure de Pointe du Soir (HPS) avec prise en compte du projet de développement. Comme le matin on y observe que les différentes intersections du périmètre d'analyse préserveront des niveaux de fonctionnement satisfaisants, tant au niveau des carrefours à feux principaux qu'au niveau des intersections gérées par priorités verticales.

Au niveau des accès projet le carrefour d'accès principal Dammartin # accès parking silo présente un temps d'attente maximal de 18s, pour les 105 usagers en sortie Tourne-à-Gauche vers l'avenue du Général de Gaulle. Ce temps d'attente, sous le seuil de confort usuel des 30s, apparaît tout à fait fonctionnel.





05

Conclusions

Conclusions

En situation existante le contexte circulatoire du projet de développement « Swiss Life » apparaît globalement favorable, avec une offre de mobilités alternatives à la voiture importante à proximité immédiate du site, et des niveaux de fonctionnement automobiles cohérents aux heures de pointe.

En situation projetée, le futur quartier induira une demande de trafic supplémentaire estimée à un maximum de +255 à +325 véhicules en entrée et sortie durant les heures de pointe (y compris redistribution d'une part des flux routiers existants du fait de la relocalisation de l'activité « Swiss Life »)

Au regard des projections de trafic réalisées, ce surplus de trafic pourra être absorbé par le territoire tout en préservant des conditions de circulation très proches de la situation existante, et satisfaisantes pour des heures de pointe de la semaine.

Le concept projet de triple accès automobile, avec un accès principal en entrée/sortie côté rue Dammartin pour la desserte du parking silo, aboutit à des résultats circulatoires cohérents qui conforte le parti-pris de gestion par priorité verticale des différents accès.



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

