

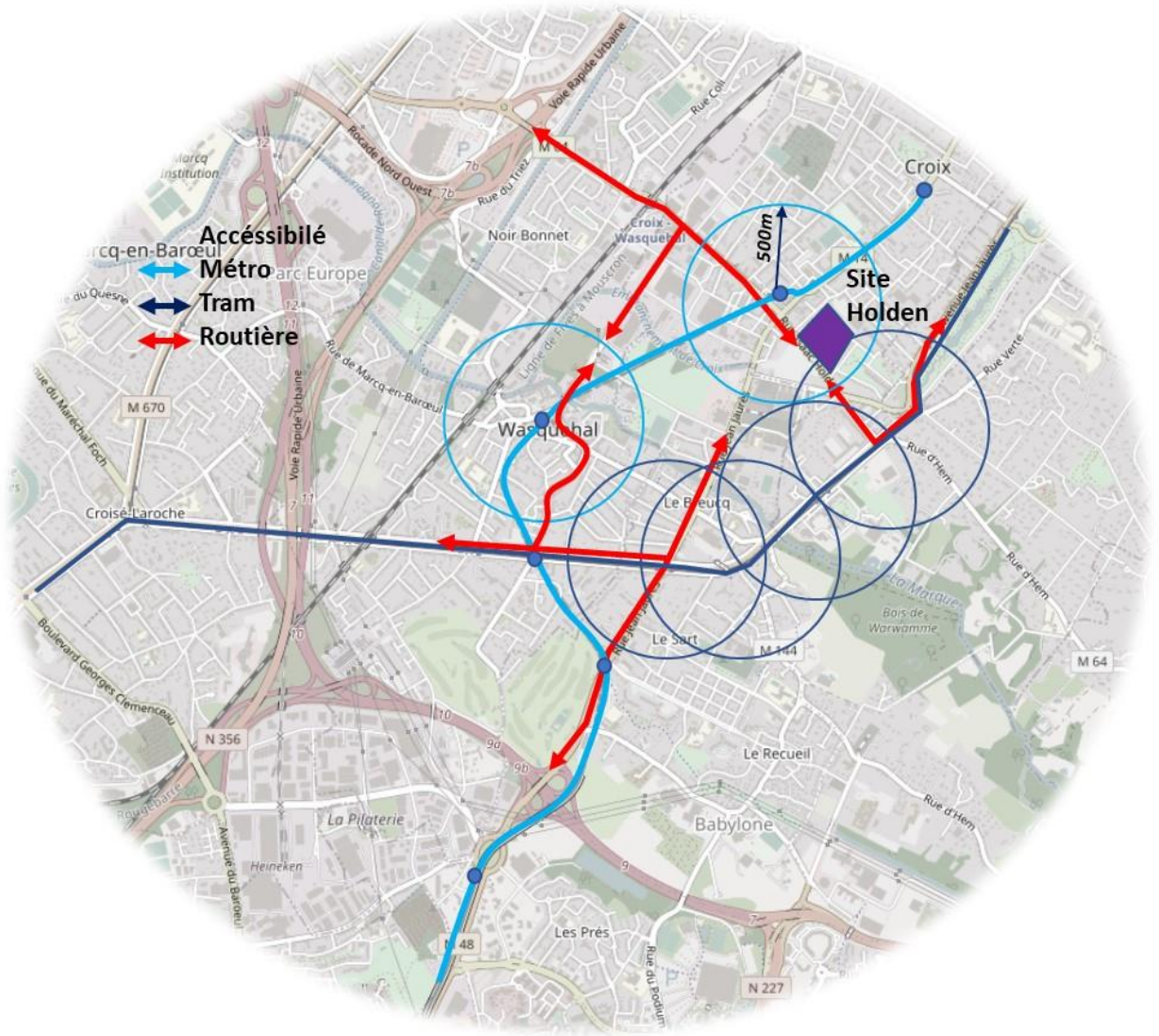


Éléments mobilités

16 octobre 2023

© 2010 Blackwell Publishing Ltd

-

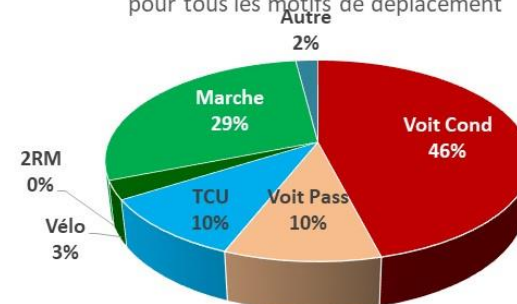


Une mobilité fortement tournée vers la voiture

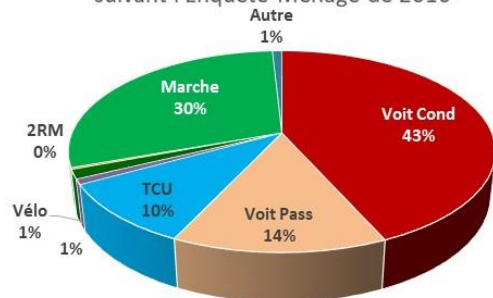
- ➔ La mobilité des trois communes est fortement tournée vers l'automobile, avec des taux d'usage de la voiture comme conducteur qui dépasse les 50% pour Croix et Wasquehal et de 46% pour VDA Nord...alors que la moyenne est de 43% au niveau de la Métropole ou de 32% pour La Madeleine.
- ➔ La part des TC est en ligne avec la moyenne métropolitaine, alors que les communes sont desservies par le métro et le tram.
- ➔ La part de la marche est contrastée, près de 30% pour Villeneuve D'Ascq Nord, mais seulement 19% pour Wasquehal, taux bas pour ce type de tissu urbain avec une telle présence de commerces et de services. La marche devrait atteindre les 30%



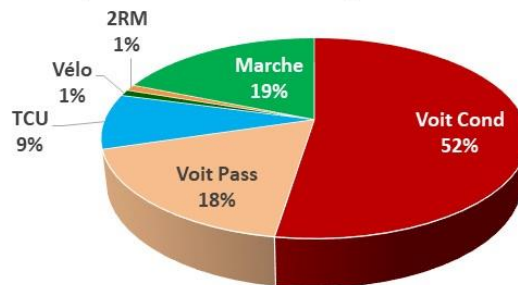
Part modale des habitants de Villeneuve d'Ascq N pour tous les motifs de déplacement



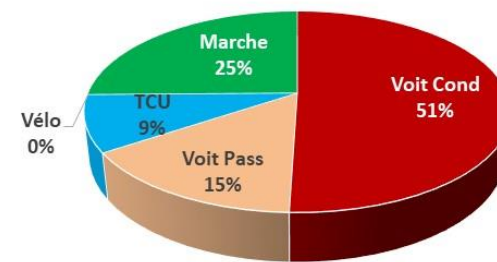
Part modale de la Métropole Européenne de Lille suivant l'Enquête Ménage de 2016



Part modale des habitants de Wasquehal pour tous les motifs de déplacement



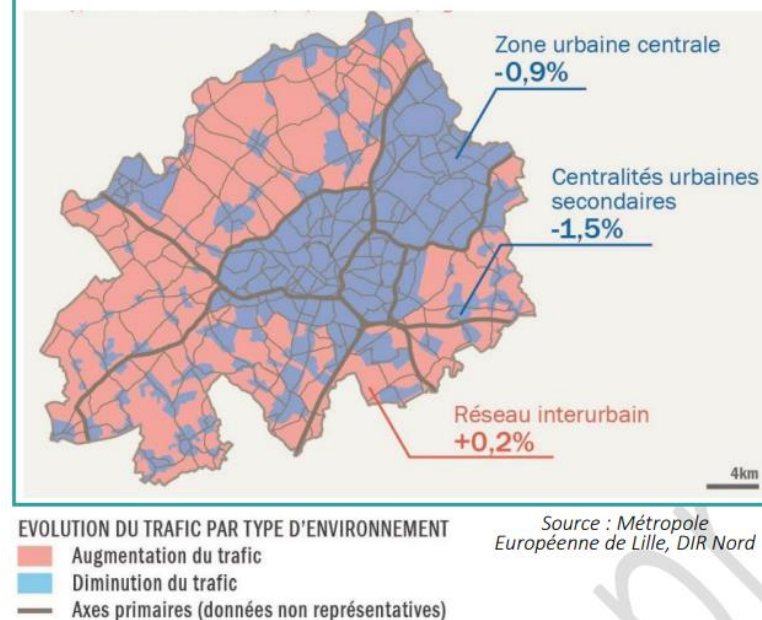
Part modale des habitants de Croix, pour tous les motifs de déplacement



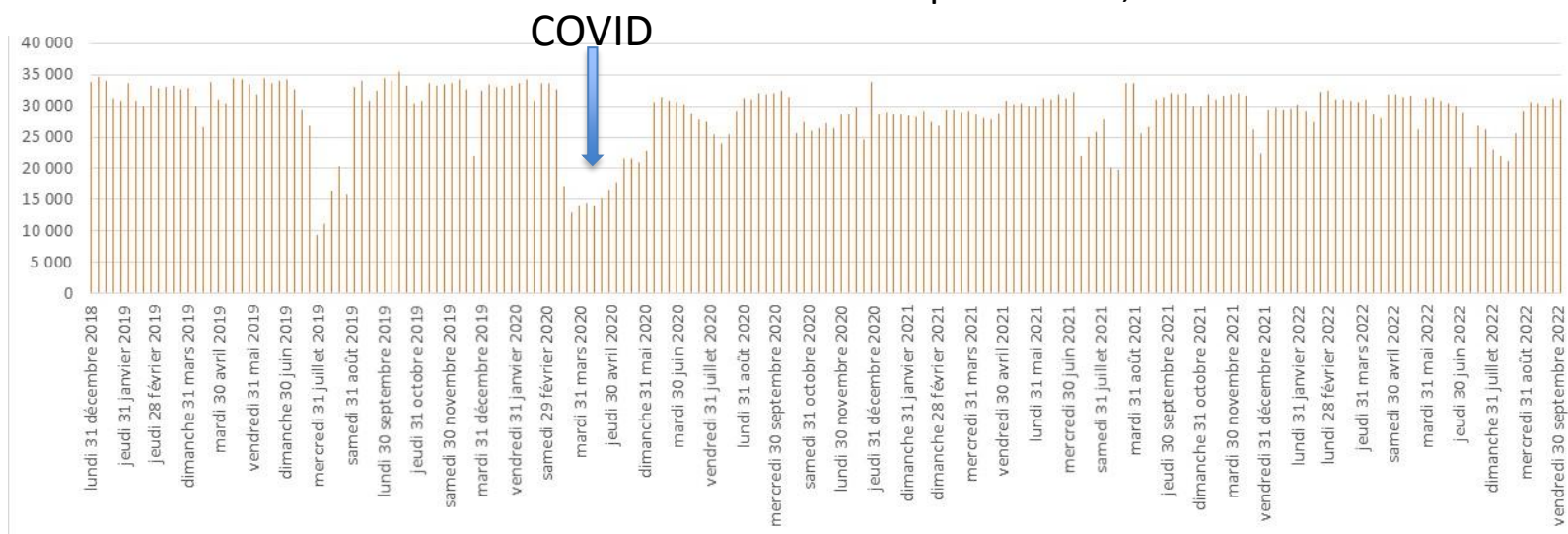
Evolution générale de la Métropole

- ➔ Depuis 2017, les comptages de la MEL montrent une diminution sur les espaces denses, dont fait partie le site Holden.
- ➔ Cette diminution est en partie due au développement du télétravail, pendant la crise sanitaire, mais aussi à la politique d'apaisement des espaces urbains probées tant par la Métropole lilloise que par les communes.
- ➔ Le nouveau Plan de Mobilité de 2023 accentue cette volonté de diminution de l'usage de la voiture particulière
- ➔ Par conséquent, dans les évaluations de trafic à l'horizon de la mise en service du projet Holden, aucune croissance globale n'a été retenue.

Tendances annuelles du trafic journalier entre 2015 et 2019
Par type d'environnement et par point de comptage



Evolution du trafic sur un axe structurant de la Métropole lilloise, l'avenue Oscar Lambret

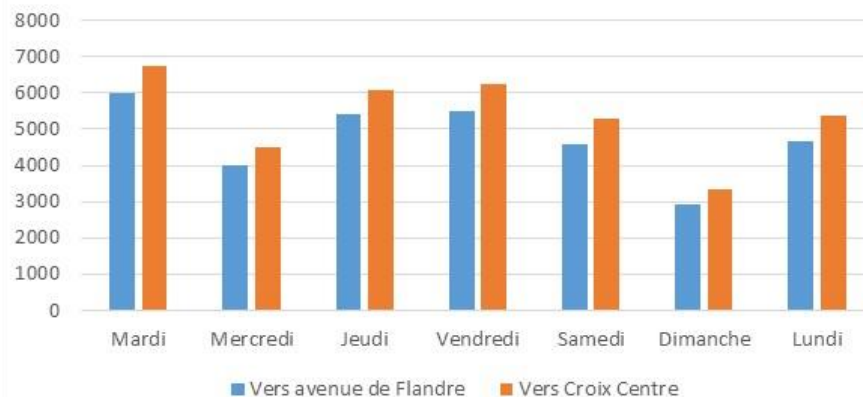


Trafic journalier aux abords du site Holden

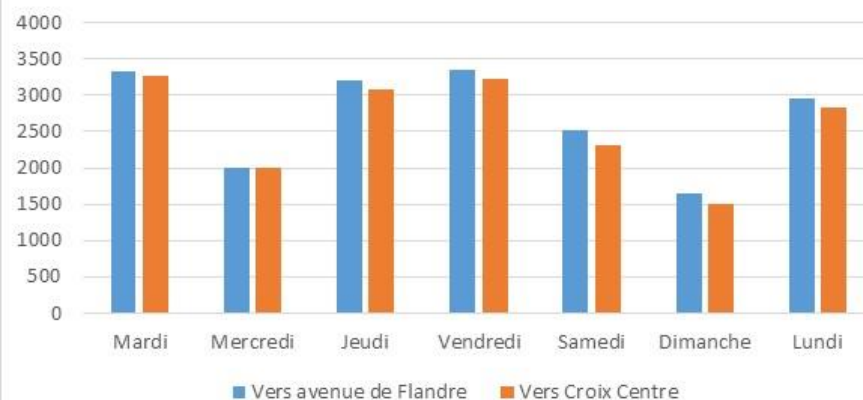
L'analyse des comptages en section sur les axes proches du projet Holden montre les éléments suivants:

- ➔ Les rues Holden et Jaurès ont les mêmes profils. Néanmoins les volumes de trafic sont plus importants sur l'axe Jaurès.
- ➔ Le samedi est bien circulé, suite notamment à la présence du marché.
- ➔ Une dissymétrie est présente sur la rue Holden, ce qui sous-entend une boucle de circulation pour une partie des automobilistes.

Trafic hebdomadaire - rue Jean Jaurès
semaine du 30 avril au 6 mai 2019



Trafic hebdomadaire - rue Isaac Holden
semaine du 30 avril au 6 mai 2019

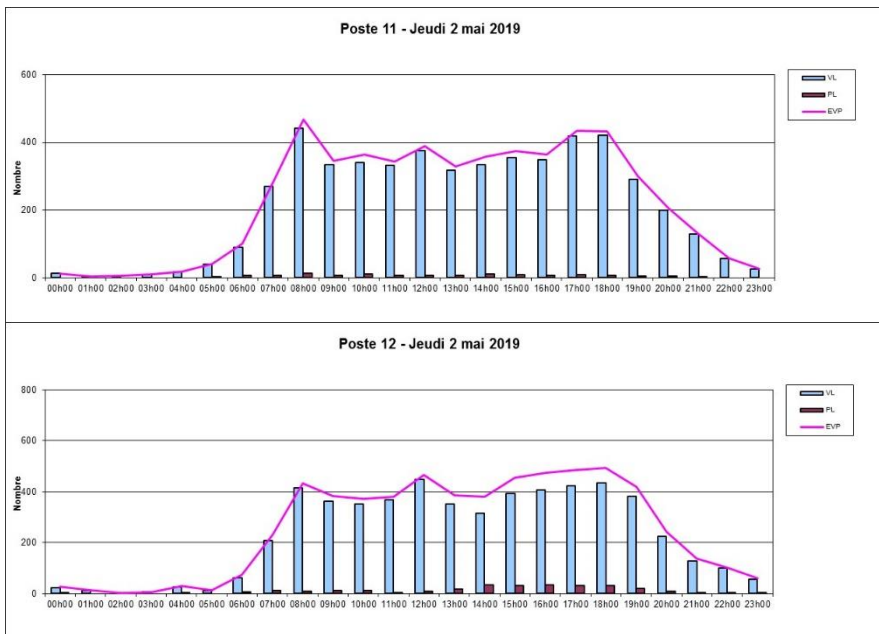


Trafic horaire aux abords du site Holden

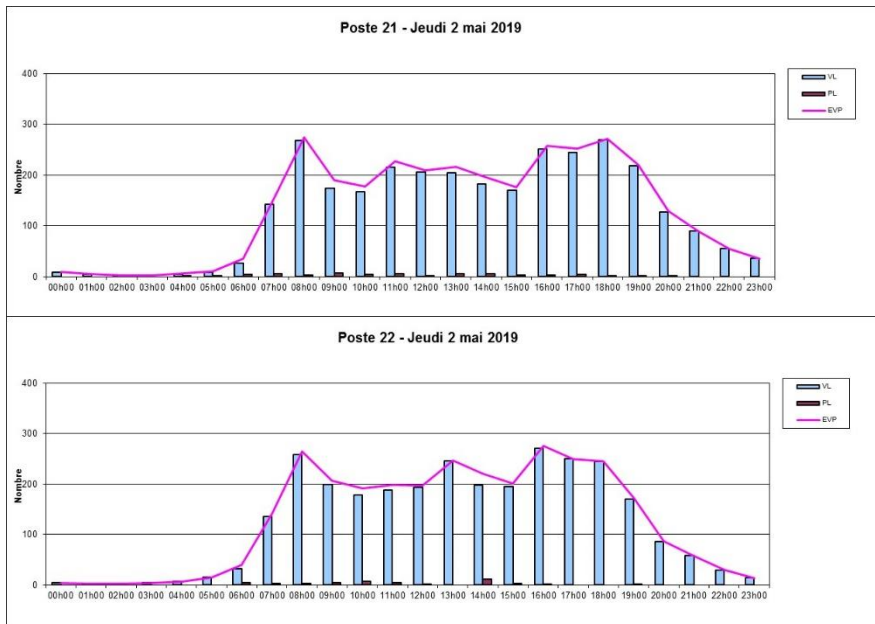
L'analyse des données horaires permet les constats suivants:

- ➡ Deux légères pointes apparaissent en début de matinée et en fin d'après-midi.
- ➡ Néanmoins, les trafics sont quasiment constants entre 7 et 20h...ce qui induit des trafics très variés. La présence du centre de Croix est une des explications de cette particularité.

Rue Jean Jaurès

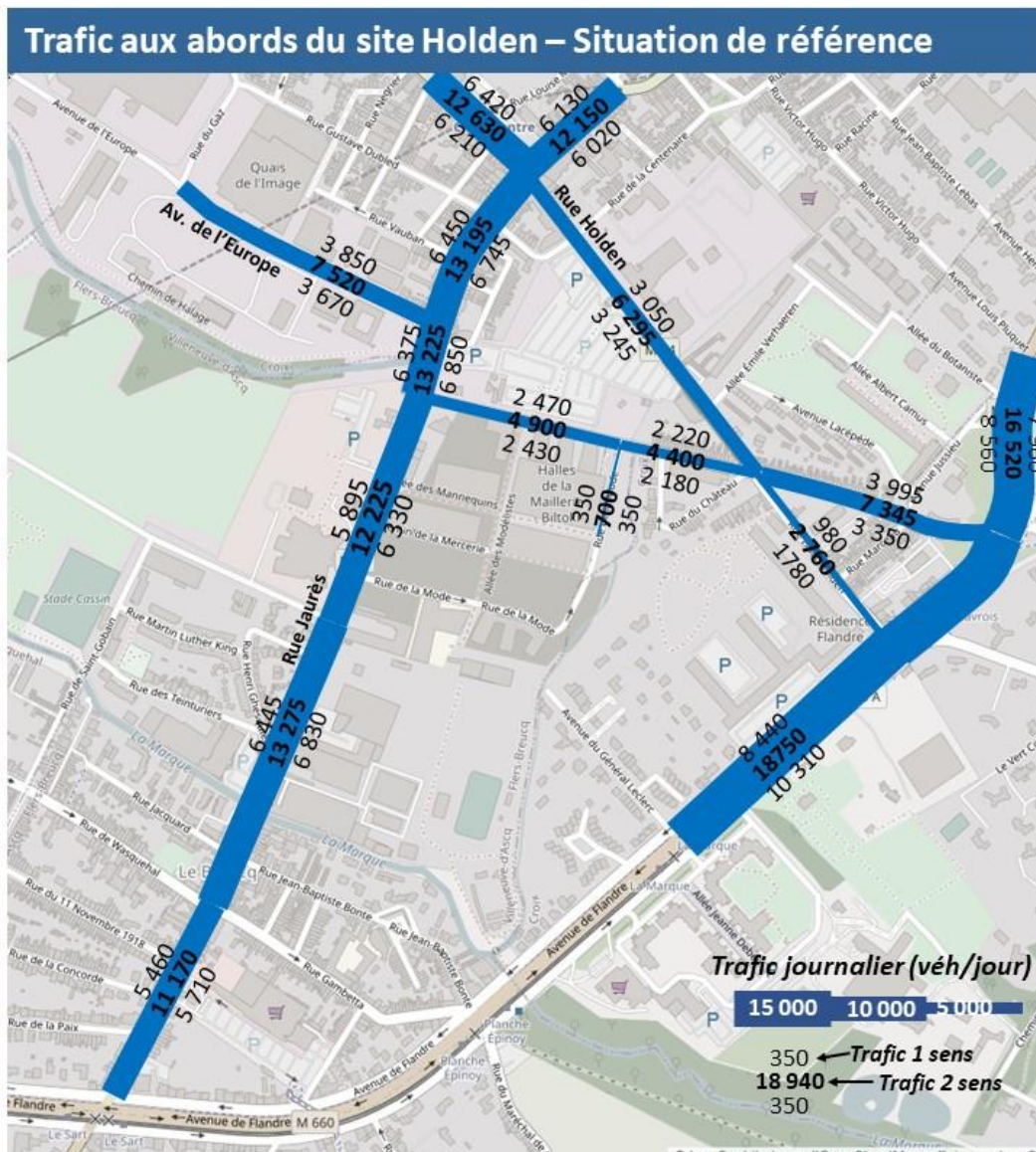


Rue Isaac Holden



Les trafics journaliers

- ➔ En termes de distribution des trafics, ce sont les boulevards qui absorbent, sans surprise, le plus de trafic, avec des volumes de 18 700 véhicules.
- ➔ Aux abords du site, on observe des volumes conséquents, de plus de 12 000 véhicules quotidiens, sur les deux axes du centre de Croix (rue de la Gare et Place de la République). La rue Holden absorbe près de 7 000 véh/jour.
- ➔ Un flux non négligeable emprunte l'avenue de l'Europe afin d'éviter le centre de de Croix.



Le niveau de service aux heures de pointe

Les visualisations de Google Traffic montrent clairement que le site ne connaît pas de congestion récurrente. Néanmoins, la situation est un peu plus problématique à la pointe du soir, particulièrement au centre de Croix, sur la rue de la gare, axe qui sert à rejoindre la VRU.

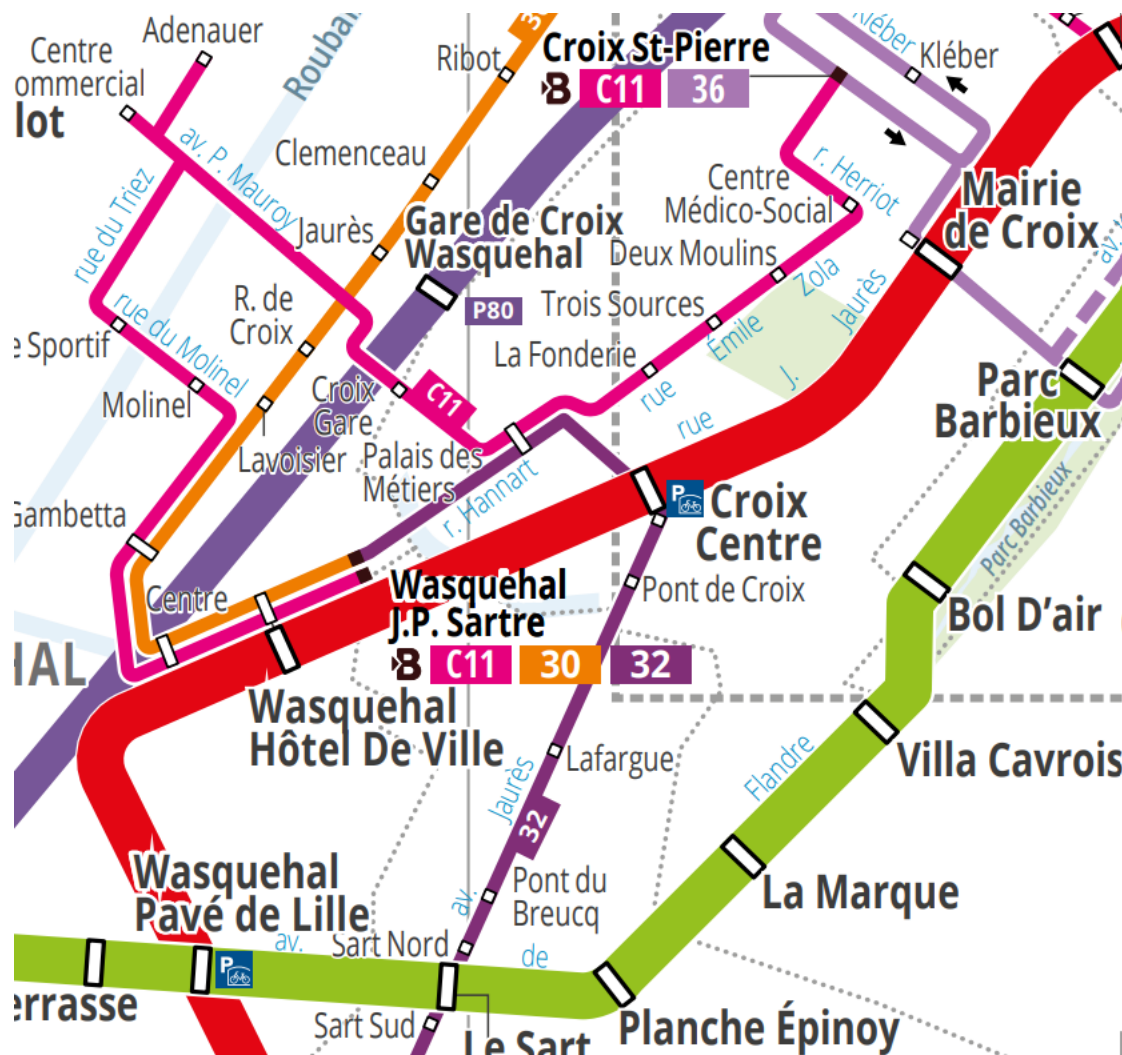


La desserte en transport collectif

La desserte en TC est un point fort pour l'accessibilité du site Holden.

En effet à proximité du site se situe :

- ➔ L'arrêt de métro, Croix-centre, de la ligne 2 Saint Philibert/CH Dron se situe 200m du site avec une fréquence d'un métro toutes les 1min 30 en heure de pointe
- ➔ L'arrêts de tramway « Villa Cavrois » de la ligne Gare Lille Flandre/Roubaix est à moins de 600m (8 min à pied) et a une fréquence d'un tram toutes les 8 min en heure de pointe
- ➔ Sans oublier, la proximité de la ligne de bus n°32, Wasquehal Jean-Paul Sartre/Villeneuve d'Ascq Hôtel de Ville, qui développe plus de 50 services journaliers.



Extrait de la carte du réseau Ilévia – Source Ilévia

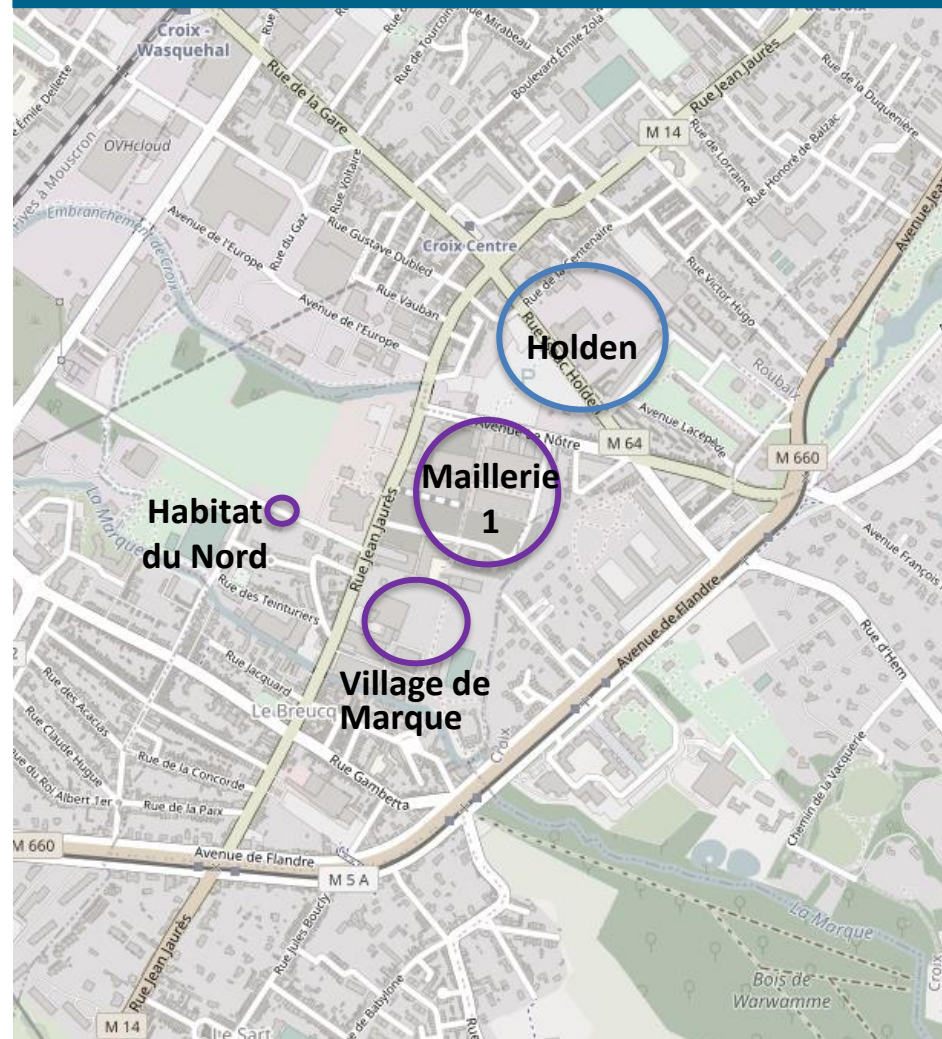
- ➡ Présence de nombreux pôles générateurs structurants aux abords du projet urbain : proximité du centre-ville de Croix et de ses équipements (mairie, commerces de proximité,...).
- ➡ Un site encadré par une série de voirie dont l'avenue de Flandres, axe structurant de la métropole lilloise:
- ➡ Les différentes campagnes de comptages ont permis d'analyser les trafics supportés par le réseau viaire et ses intersections et ont démontré que :
 - Les trafics les plus importants sont observés à l'heure de pointe du soir
 - Les flux se concentrent principalement sur les Grands Boulevards mais aussi sur les axes Jean Jaurès et Gare
 - Les différents carrefours du secteur fonctionnent de façon satisfaisante et réussissent à absorber la demande de trafic actuelle
- ➡ Une très bonne desserte en transport en commun, avec notamment la présence de deux modes de TC lourd, le métro et le tram, mais aussi une ligne de bus structurante, la 32 avec une fréquence d'un bus tous 15 min.

L'évaluation de la desserte du site Holden ne peut s'effectuer sans tenir compte des projets urbains validés.

Par conséquent, il est nécessaire d'évaluer les impacts des projets suivants:

- ➔ **La Maillerie 1** avec sa programmation complète, à savoir 90 000 m² de surface de plancher dont 47 000 m² de logements, 16 000 m² de bureaux ; 4 245 m² pour un hôtel ; 9 684 m² pour 2 résidences services, 3 000 m² pour le groupe scolaire ; • 400 m² de crèche privée, 8 000 m² de commerces et services et un peu plus de 1 500 place de stationnement.
- ➔ Le projet **d'Habitat du Nord**, avec une programmation de 100 logements.
- ➔ Le projet du Village de Marque de 28 200m² dont 6 000m² pour une école post bac, 7 200 m² pour du Coworking/services/restaurants, 9 000m² pour du Coliving et 6 000m² pour du bureau.

Localisation des projets pris en compte

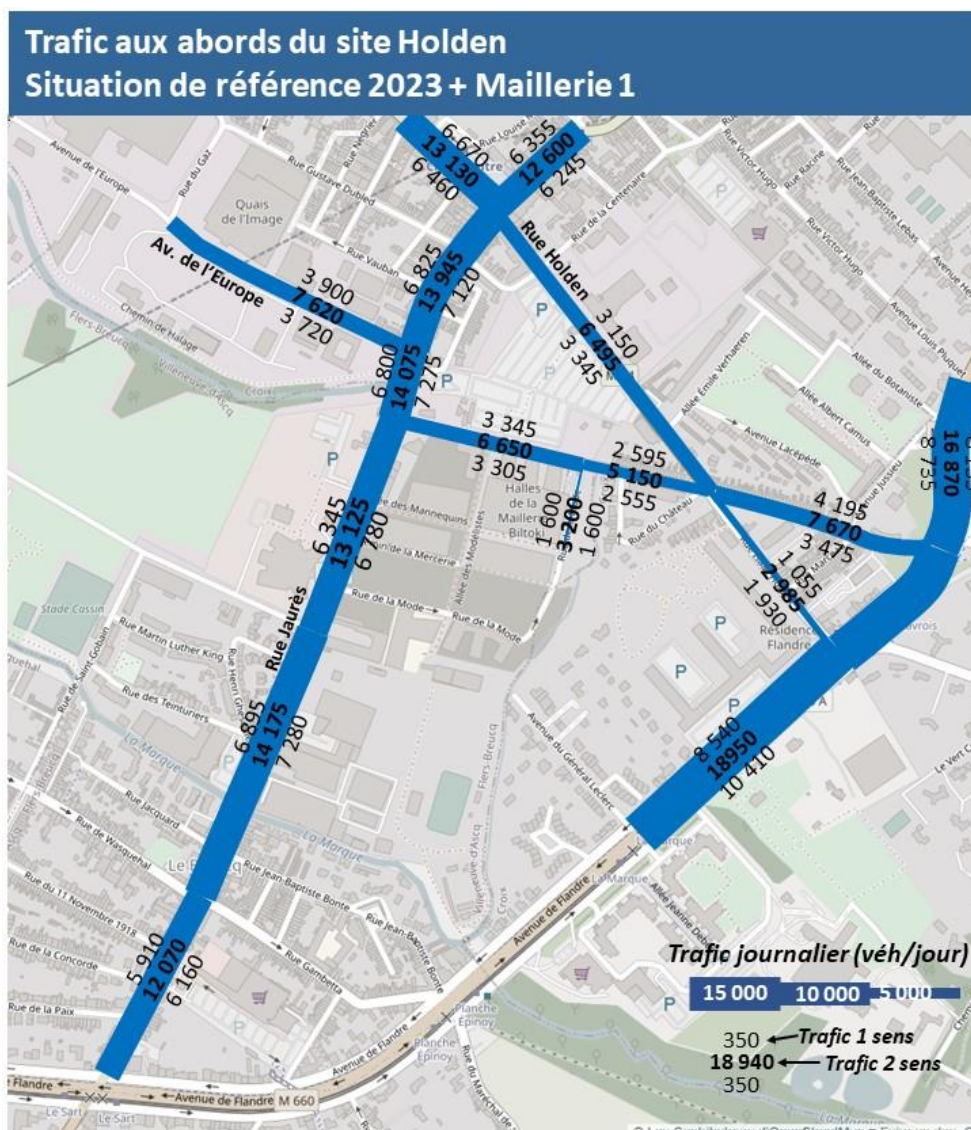


Prise en compte du projet de la Maillerie 1

- La programmation totale devrait générer plus de 1600 véhicules en entrées et en sortie. Il est important de signaler que 350 véh/jour/sens étaient déjà comptabilisés dans la situation de référence.
- La programmation mixte permet d'avoir des flux équilibrés lors des périodes de pointe, ce qui minimise les impacts.
- Ces flux se répartissent selon 4 grandes directions, ce qui permet de limiter les accumulations sur 1 porte d'entrées
- Un site encadré par une série de voirie dont l'avenue de Flandres, axe structurant de la métropole lilloise:
- L'avenue Le Notre, débouché direct du projet, est en capacité d'absorber ce flux sans difficulté. Ensuite ces flux se répartissent de manière quasi similaire sur les différentes directions.

Maillerie 1 Total - Estimation de la génération journalière de véhicules

		Artélia	
		Emis	Attiré
Logements		420	420
Bureau		280	280
Logements senior /Etudiants		30	30
Artisanat		20	20
Service et commerce		480	480
Hotel		60	60
Ecole		340	340
Total		1630	1630

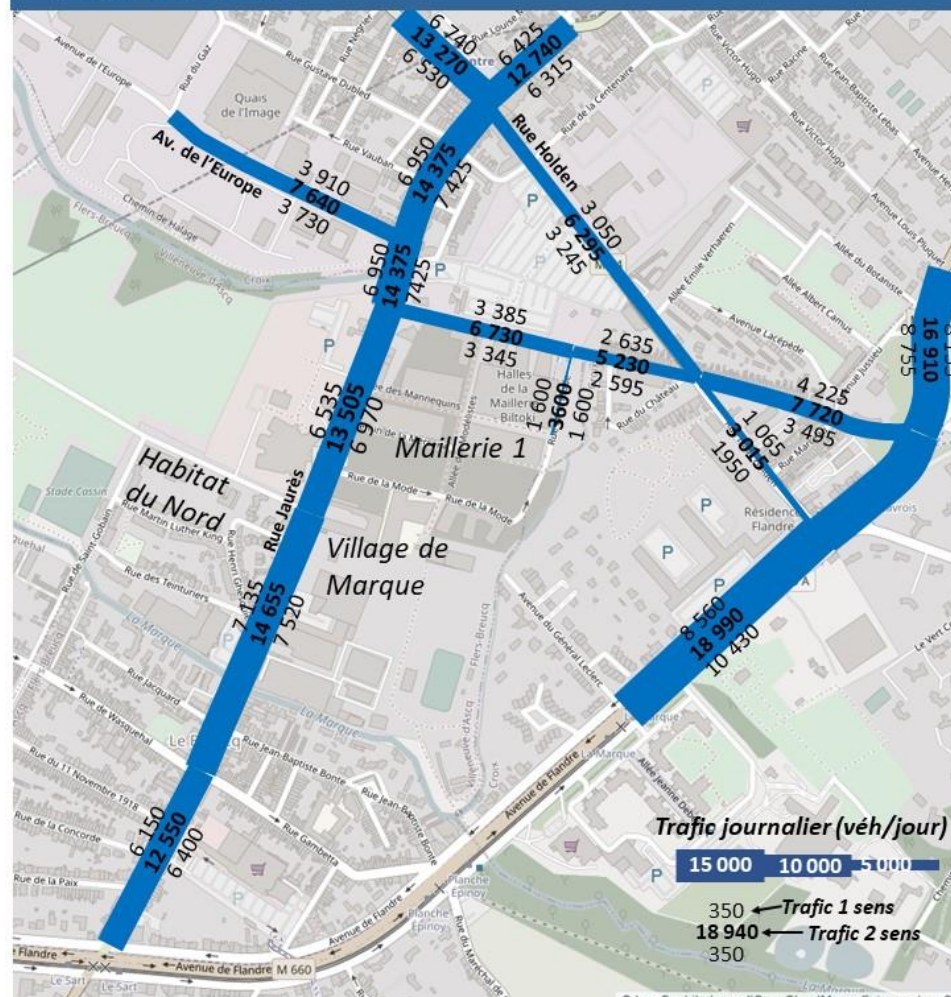


Evaluation de la génération des différents projets urbains

Prise en compte des projets Village de Marque et Habitat du Nord

- Le projet Habitat du nord générera peu de trafic. Son débouché sur Jaurès sera absorbé sans contrainte.
- Le projet Village de Marque sera un peu plus marqué en pointe du soir. Sa proximité de l'avenue de Flandre induira une répartition majoritaire vers / provenant du sud. Par ailleurs, la présence proche du tram permettra un bon report modal, particulièrement pour la fonction d'enseignement.

Trafic aux abords du site Holden Situation de référence 2023 + Maillerie 1 + Village de Marque + Habitat du Nord

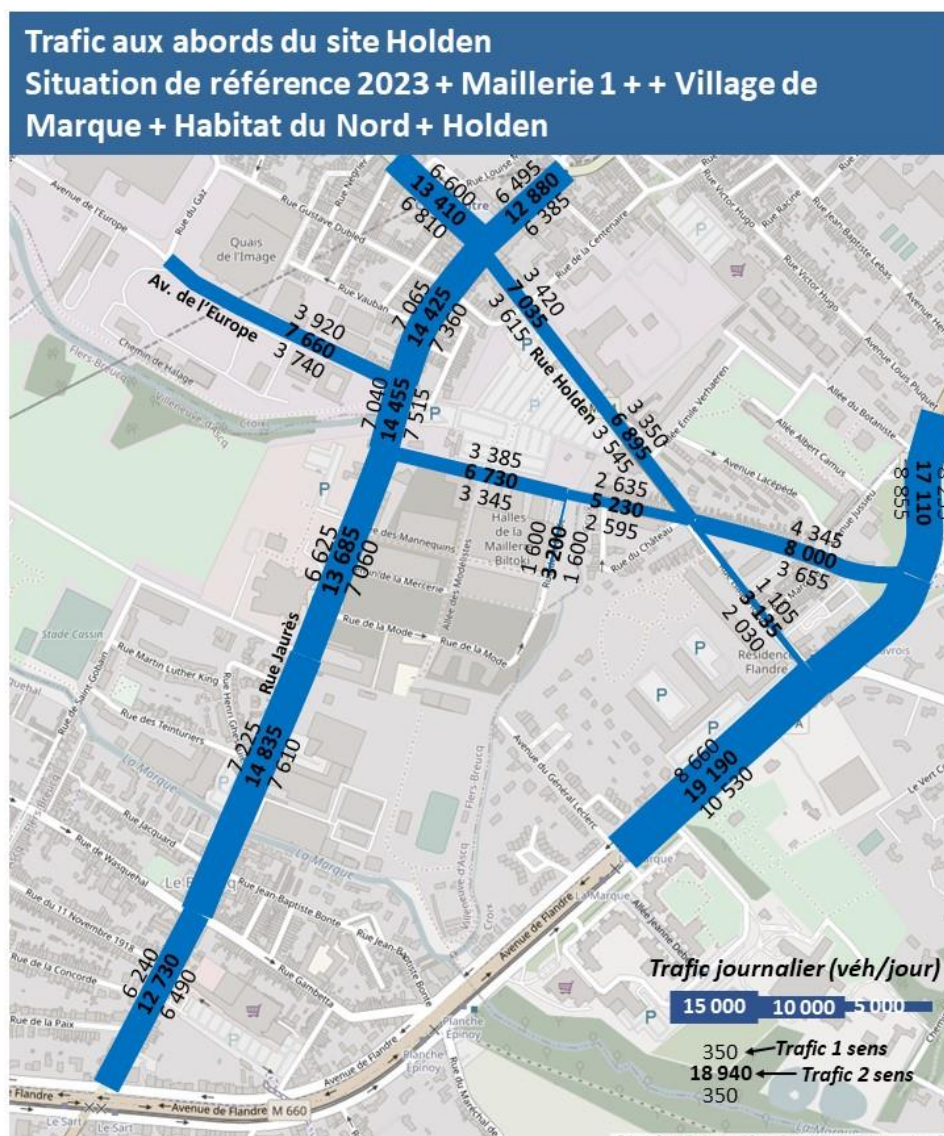


Projet Habitat du nord + Village de la Marque - - Estimation de la génération journalière de véhicules				
			Artélia	
			Emis	Attiré
Habitat du Nord	100 logements		90	90
Village de la Marque	Commerce + ecole		340	340

Prise en compte du projet Holden

- Le site est déjà utilisé actuellement. On estime que sur une jour moyen ce sont 240 véhicules qui pratiquent le site chaque jour...dès lors, il faudra retrancher ce flux du flux global du projet.
- Par conséquent, ce sont un peu moins de 700 véhicules qui seront générés par jour par le site Holden.
- La proximité de l'avenue de Flandres, à l'est, permettra une desserte rapide via les Grands Boulevards en évitant le tissu urbain.
- Par ailleurs, la proximité du métro et du tram permettra un bon report modal, en particulier pour la fonction d'enseignement.
- L'impact global sera limité, d'autant plus que les flux peuvent éviter facilement la rue Jaurès, axe le plus chargé.

Projet Holden - Estimation de la génération journalière de véhicules			
		Emis	Attiré
Logements	254	260	260
Bureau	13 800m ²	200	200
Résidence étudiante	436 chambres	80	80
Ecole supérieure	400 élèves externes	190	190
Commerces et service	6 600m ²	180	180
Total		910	910
Trafic existant sur Holden		240	240
Génération supplémentaire		670	670



- ➔ Le site Holden est déjà occupé par des bureaux, dont les occupants utilisent encore beaucoup la voiture individuelle. Ce flux actuelle correspond déjà à un tiers de la future génération du projet.
- ➔ Le projet développe une programmation mixte, ce qui permettra d'éviter une concentration dans un seul sens lors des pointes de trafic.
- ➔ La proximité directe de la station de métro, et de celle du tram, permet une excellente desserte en transport collectif, en particulier pour la fonction scolaire. Cette desserte permettra de limiter le nombre de places de stationnement et donc de génération de trafic.
- ➔ Les futurs automobilistes auront plusieurs axes de desserte à partir des axes structurants, ce qui permettra de bien répartir les flux suivant plusieurs directions et de minimiser les zones d'accumulation, en particulier sur la rue Jaurès, axe qui sera plus largement utilisé par les projets de la Maillerie 1 Habitat du Nord ou Village de la Marque.