



Projet de développement immobilier de l'ancien site « Vert Baudet », à Tourcoing

-

Etude de mobilité

SOMMAIRE

P3 Contexte

P5 La campagne de comptages

P6 L'offre multimodale existante

P8 Situation actuelle – flux et analyse aux heures de pointe

P14 Les volumes de trafic journaliers

P17 La situation projetée

P19 Les hypothèses de génération de trafic

P23 Les hypothèses de distribution géographique

P25 Situation projetée – flux et analyse aux heures de pointe

P33 Conclusions

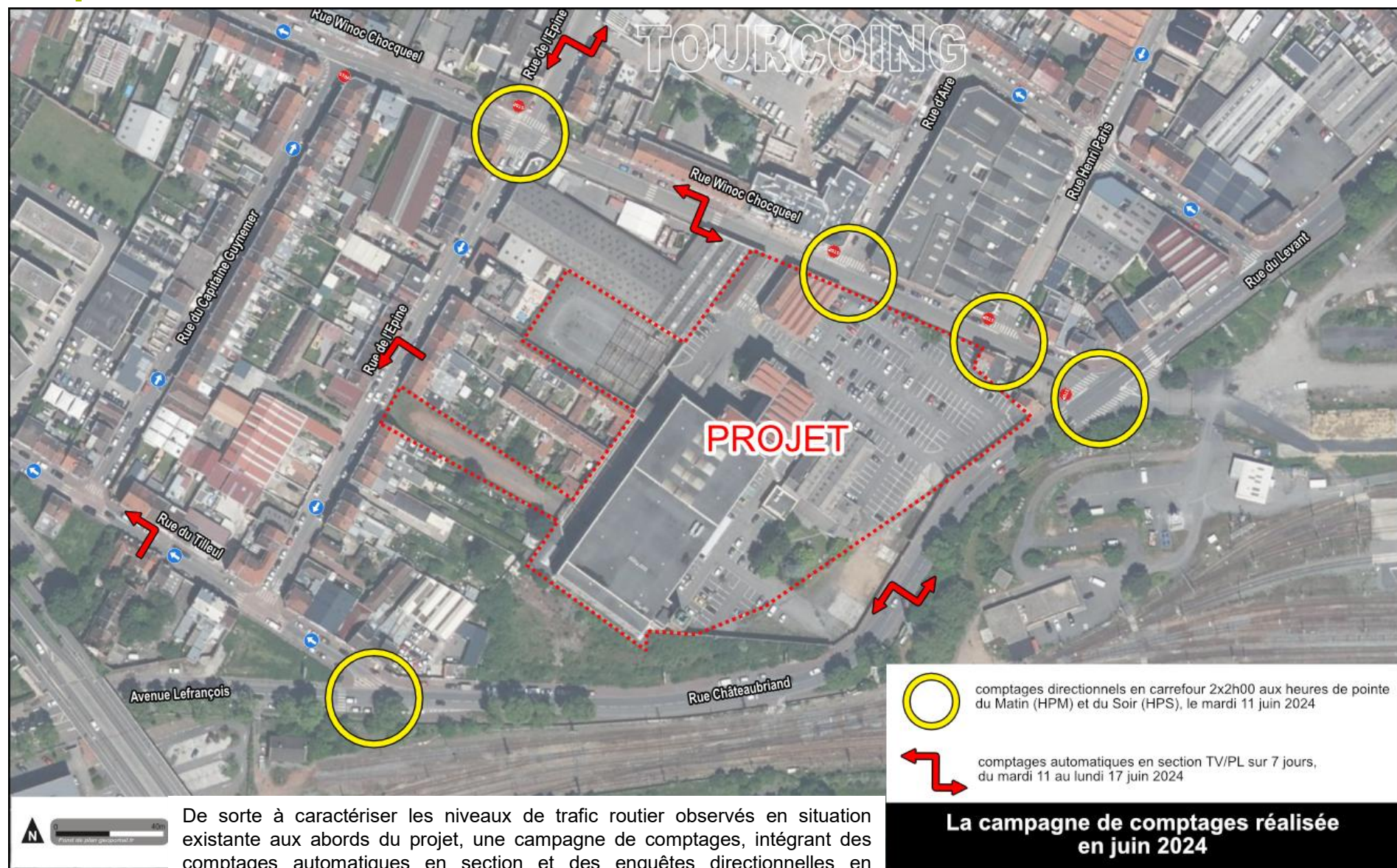


Contexte de mobilités

Contexte du projet



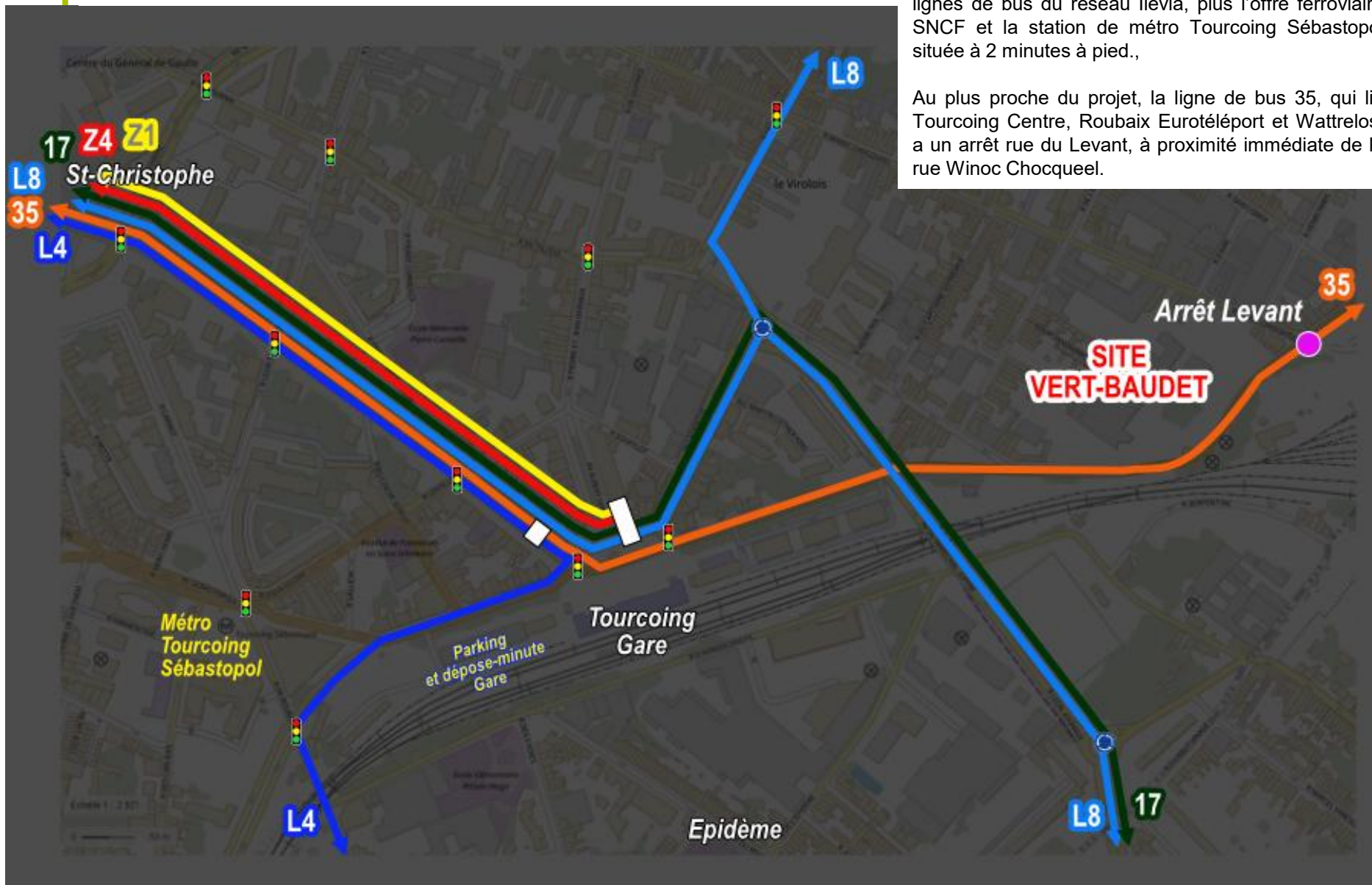
Campagne de comptages



L'offre existante en transports collectifs

Le projet est localisé à 500 mètres du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la Gare de Tourcoing.
En situation existante, ce PEM est desservi par 6 lignes de bus du réseau Ilévia, plus l'offre ferroviaire SNCF et la station de métro Tourcoing Sébastopol située à 2 minutes à pied.,

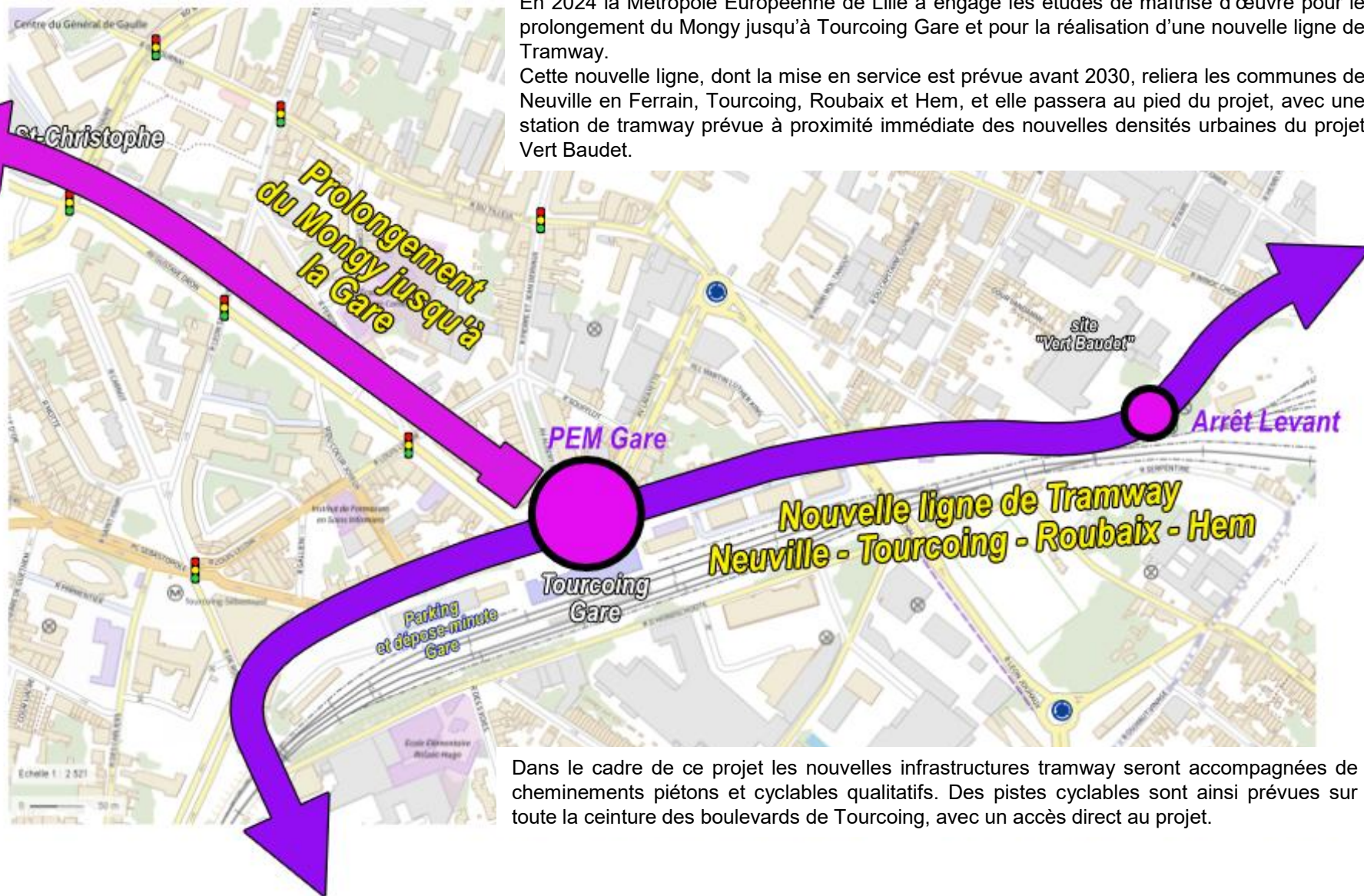
Au plus proche du projet, la ligne de bus 35, qui lie Tourcoing Centre, Roubaix Eurotéléport et Wattrelos, a un arrêt rue du Levant, à proximité immédiate de la rue Winoc Chocqueel.



L'offre attendue en transports collectifs et mobilités actives

En 2024 la Métropole Européenne de Lille a engagé les études de maîtrise d'œuvre pour le prolongement du Mongy jusqu'à Tourcoing Gare et pour la réalisation d'une nouvelle ligne de Tramway.

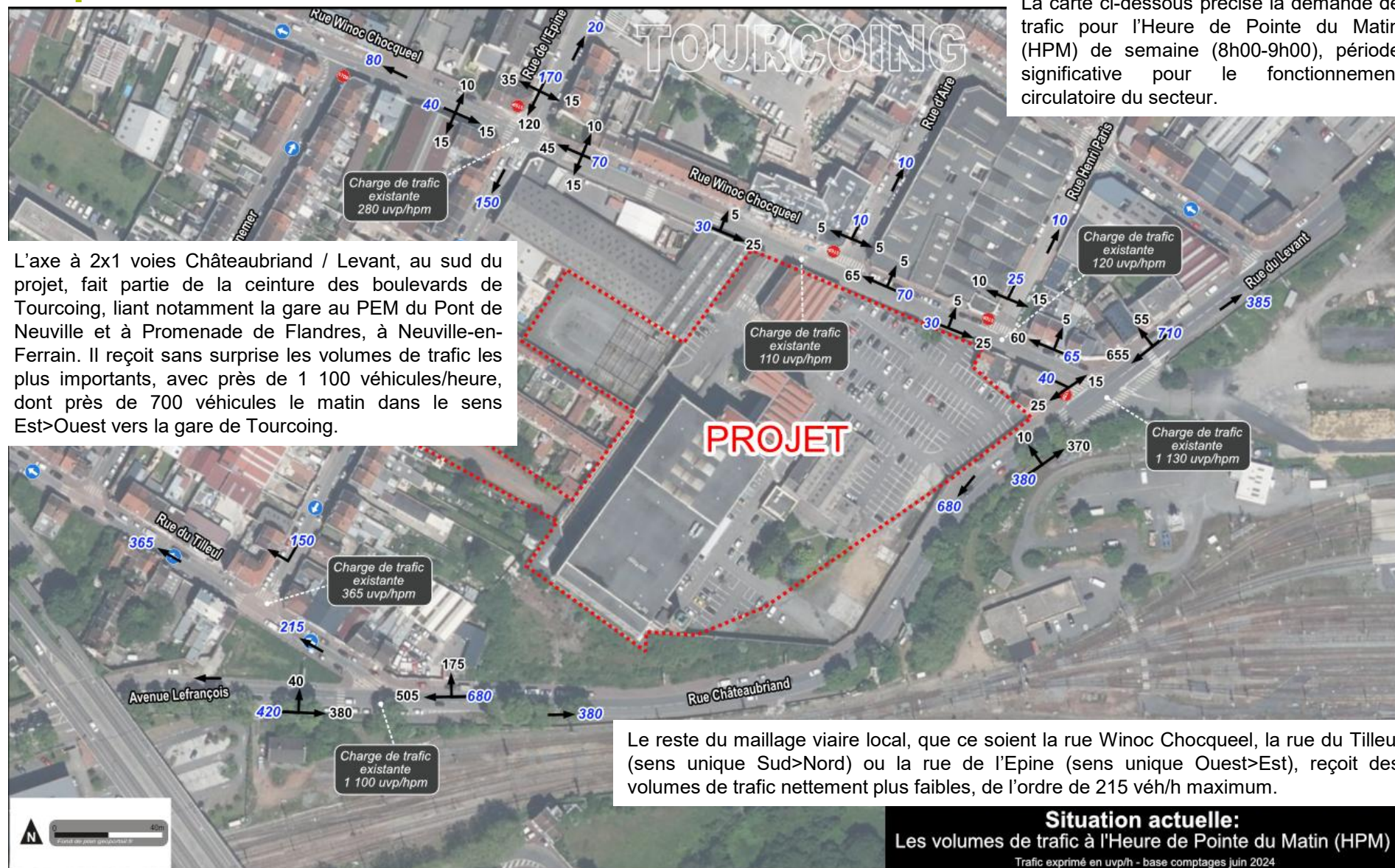
Cette nouvelle ligne, dont la mise en service est prévue avant 2030, reliera les communes de Neuville en Ferrain, Tourcoing, Roubaix et Hem, et elle passera au pied du projet, avec une station de tramway prévue à proximité immédiate des nouvelles densités urbaines du projet Vert Baudet.



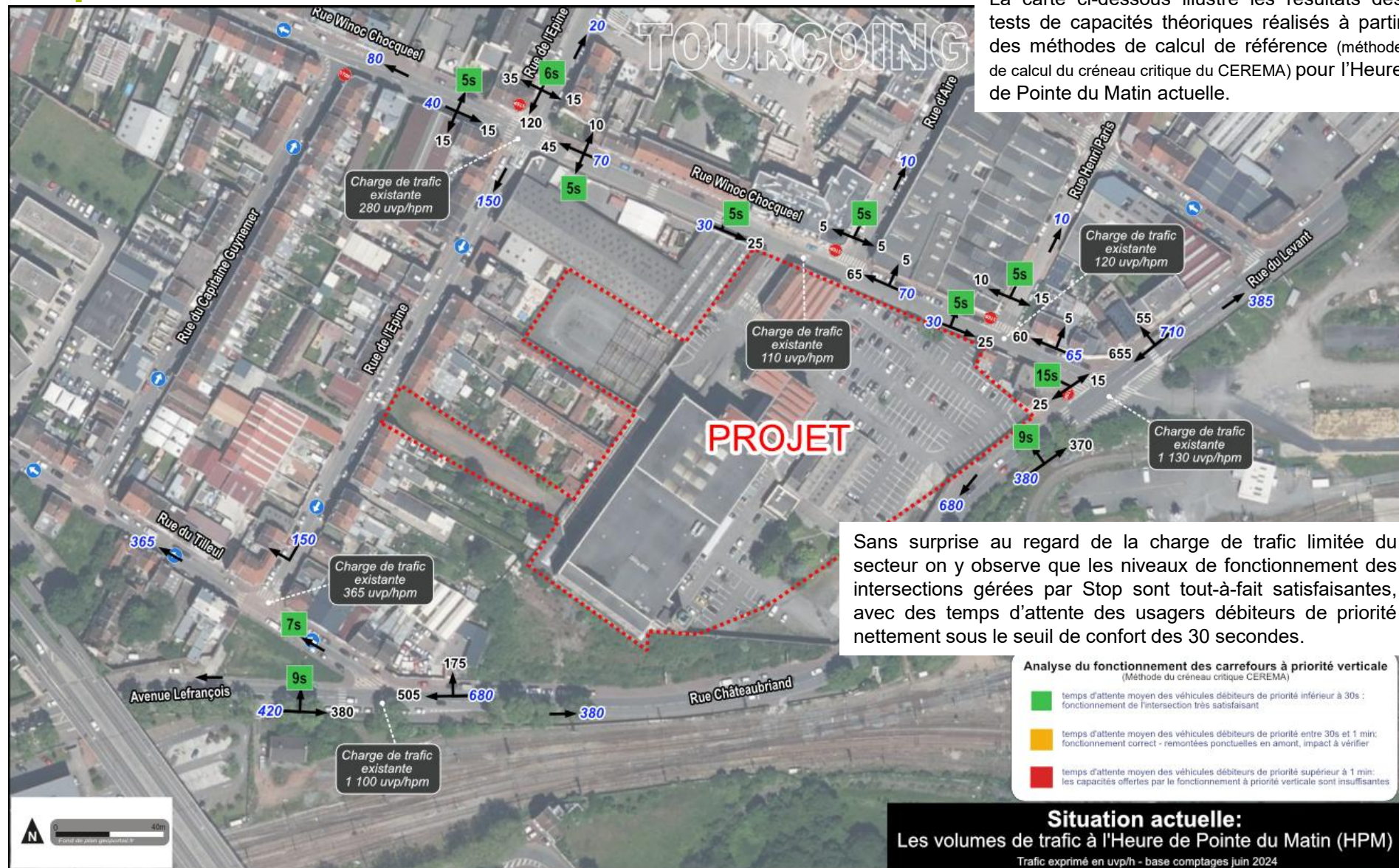
Dans le cadre de ce projet les nouvelles infrastructures tramway seront accompagnées de cheminements piétons et cyclables qualitatifs. Des pistes cyclables sont ainsi prévues sur toute la ceinture des boulevards de Tourcoing, avec un accès direct au projet.

Situation actuelle Les volumes de trafic à l'Heure de Pointe du Matin (HPM)

La carte ci-dessous précise la demande de trafic pour l'Heure de Pointe du Matin (HPM) de semaine (8h00-9h00), période significative pour le fonctionnement circulatorio du secteur.



Le reste du maillage viaire local, que ce soient la rue Winoc Chocqueel, la rue du Tilleul (sens unique Sud>Nord) ou la rue de l'Épine (sens unique Ouest>Est), reçoit des volumes de trafic nettement plus faibles, de l'ordre de 215 véh/h maximum.



Sans surprise au regard de la charge de trafic limitée du secteur on y observe que les niveaux de fonctionnement des intersections gérées par Stop sont tout-à-fait satisfaisantes, avec des temps d'attente des usagers débiteurs de priorité nettement sous le seuil de confort des 30 secondes.

Analyse du fonctionnement des carrefours à priorité verticale

-  temps d'attente moyen des véhicules débiteurs de priorité inférieur à 30 s : fonctionnement de l'intersection très satisfaisant
-  temps d'attente moyen des véhicules débiteurs de priorité entre 30s et 1 min : fonctionnement correct - remontées ponctuelles en amont, impact à vérifier
-  temps d'attente moyen des véhicules débiteurs de priorité supérieur à 1 min : les capacités offertes par le fonctionnement à priorité variable sont insuffisantes

Situation actuelle:
Les volumes de trafic à l'Heure de Pointe du Matin (HPM)

Trafic exprimé en uvp/h - base comptages juin 2024

Uvp = unité véhicule particulier

1 voiture = 1 uvp ; 1 deux-roues motorisé = 0,5 uvp ; 1 Poids-Lourd = 2 uvp
L'uvp est l'unité de référence pour les calculs de capacité des carrefours.

Le carrefour Levant # Winoc Choqueel, le plus chargé avec 1 130 uvp/h de charge globale, présente un maximum de 15s d'attente pour les véhicules en Tourne-à-Gauche.

Situation actuelle – détails du fonctionnement des carrefours (HPM)

Les carrefours à priorités verticales du périmètre d'étude ont fait l'objet d'une analyse suivant la méthode du créneau critique du CEREMA pour l'Heure de Pointe du Matin actuelle.

Le tableau ci-dessous en précise les résultats:

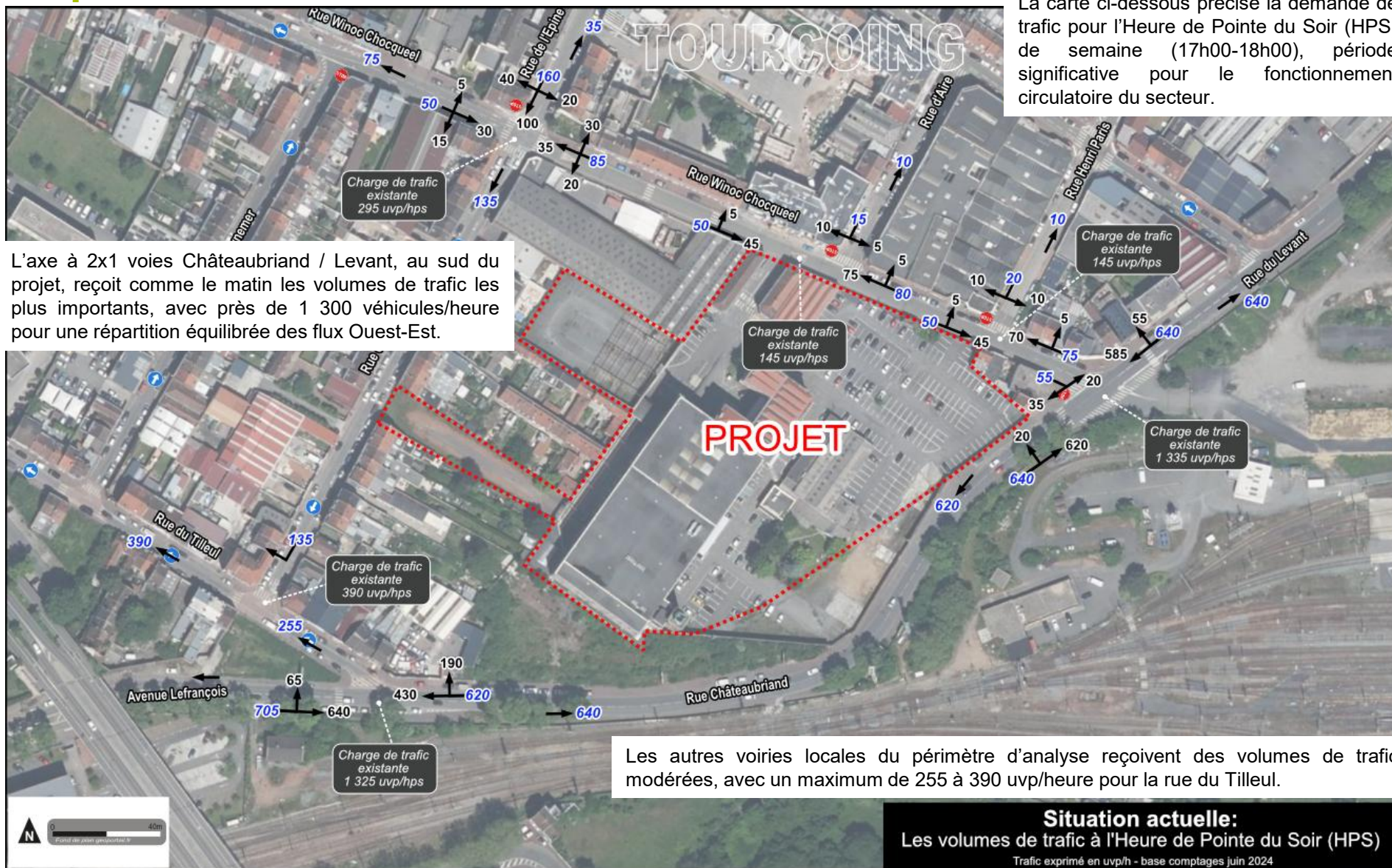
Pour que des carrefours à priorités à droite ou verticales présentent des niveaux de fonctionnement satisfaisants, il faut que les temps d'attente moyen des usagers non-prioritaires soient inférieurs à 30s.

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, l'ensemble des temps d'attente moyens sont nettement sous le seuil de confort de 30s.

HPM	ACTU		ACTU		ACTU		
	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	Abaque CEREMA considérée	Capacité théorique max en uvp/h	Temps d'attente moyen en s
Carrefour Avenue Lefrançois # rue du Tilleul							
HPM	Avenue Lefrançois Ouest TàG vers rue du Tilleul	40	Rue Châteaubriand Est > Ouest	680	6s	422	9
Carrefour Rue du Tilleul # rue de l'Epine							
HPM	Rue du Tilleul Sud > Nord	215	Rue de l'Epine Est > Nord	200	6s	700	7
Carrefour Winocq Chocqueel # Epine							
HPM	Rue Winocq Chocqueel Nord TàG vers Epine Est	10	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	6s	700	5
HPM	Rue Winocq Chocqueel Sud TàG vers Epine Ouest	15	Rue Winocq Chocqueel Nord > Sud	200	6s	700	5
HPM	Rue de l'Epine Est TàD vers Winocq Chocqueel Nord	35	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	5s	780	5
HPM	Rue de l'Epine Est Direct TàG vers Winocq Chocqueel Sud	135	Rue Winocq Chocqueel (double-sens de circulation)	200	6s	700	6
Carrefour Winocq Chocqueel # Rue d'Aire							
HPM	Rue Winocq Chocqueel Nord TàG vers rue d'Aire	5	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	6s	700	5
HPM	Rue d'Aire TàD vers Winocq Chocqueel Nord	5	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	5s	780	5
HPM	Rue d'Aire TàG vers Winocq Chocqueel Sud	5	Rue Winocq Chocqueel (double-sens de circulation)	200	6s	700	5
Carrefour Winocq Chocqueel # Rue Henri Paris							
HPM	Rue Winocq Chocqueel Nord TàG vers rue Henri Paris	5	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	6s	700	5
HPM	Rue Henri Paris TàD vers Winocq Chocqueel Nord	10	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	5s	780	5
HPM	Rue Henri Paris TàG vers Winocq Chocqueel Sud	15	Rue Winocq Chocqueel (double-sens de circulation)	200	6s	700	5
Carrefour Winocq Chocqueel # Rue du Levant							
HPM	Rue Châteaubriand Ouest TàG vers rue Winoc Chocqueel	10	Rue du Levant Est > Ouest	710	6s	406	9
HPM	Rue Winoc Chocqueel TàD vers rue Châteaubriand Ouest	25	Rue du Levant Est > Ouest	710	5s	496	8
HPM	Rue Winoc Chocqueel TàG vers rue du Levant Est	15	Rue du Levant (double-sens de circulation)	1090	6s	254	15

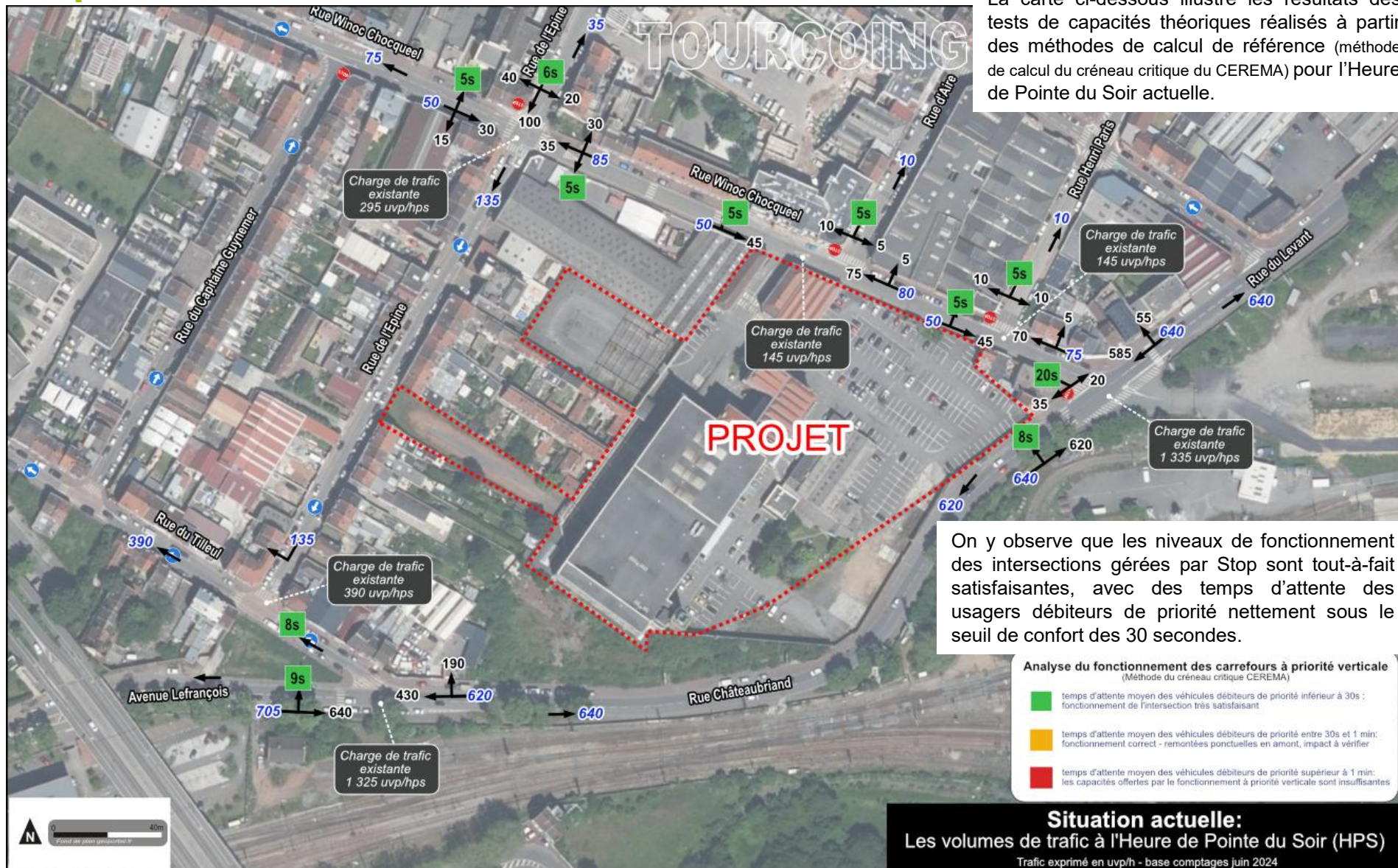
Situation actuelle Les volumes de trafic à l'Heure de Pointe du Soir (HPS)

La carte ci-dessous précise la demande de trafic pour l'Heure de Pointe du Soir (HPS) de semaine (17h00-18h00), période significative pour le fonctionnement circulatorio du secteur.



L'axe à 2x1 voies Châteaubriand / Levant, au sud du projet, reçoit comme le matin les volumes de trafic les plus importants, avec près de 1 300 véhicules/heure pour une répartition équilibrée des flux Ouest-Est.

Les autres voiries locales du périmètre d'analyse reçoivent des volumes de trafic modérées, avec un maximum de 255 à 390 uvp/heure pour la rue du Tilleul.



On y observe que les niveaux de fonctionnement des intersections gérées par Stop sont tout-à-fait satisfaisantes, avec des temps d'attente des usagers débiteurs de priorité nettement sous le seuil de confort des 30 secondes.

Analyse du fonctionnement des carrefours à priorité verticale

- | | |
|---|---|
|  | temps d'attente moyen des véhicules débiteurs de priorité inférieur à 30 s :
fonctionnement de l'intersection très satisfaisant |
|  | temps d'attente moyen des véhicules débiteurs de priorité entre 30s et 1 min :
fonctionnement correct - remontées ponctuelles en amont, impact à vérifier |
|  | temps d'attente moyen des véhicules débiteurs de priorité supérieur à 1 min :
les capacités offertes par le fonctionnement à priorité verticale sont insuffisantes |

Situation actuelle:

Les volumes de trafic à l'Heure de Pointe du Soir (HPS)

Trafic exprimé en uvp/h - base comptages juin 2024

Uvp = unité véhicule particulier

1 voiture = 1 uvp ; 1 deux-roues motorisé = 0,5 uvp ; 1 Poids-Lourd = 2 uvp
L'uvp est l'unité de référence pour les calculs de capacité des carrefours.

Le carrefour Levant # Winoc Choqueel, le plus chargé avec 1 335 uvp/h de charge globale, présente un maximum de 20s d'attente pour les véhicules en Tourne-à-Gauche.

Situation actuelle – détails du fonctionnement des carrefours (HPS)

Les carrefours à priorités verticales du périmètre d'étude ont fait l'objet d'une analyse suivant la méthode du créneau critique du CEREMA pour l'Heure de Pointe du Soir actuelle.

Le tableau ci-dessous en précise les résultats:

Pour que des carrefours à priorités à droite ou verticales présentent des niveaux de fonctionnement satisfaisants, il faut que les temps d'attente moyen 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, l'ensemble des temps d'attente moyens sont nettement sous le seuil de confort de 30s.

HPS	ACTU		ACTU		ACTU		
	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	Abaque CEREMA considérée	Capacité théorique max en uvp/h	Temps d'attente moyen en s
Carrefour Avenue Lefrançois # rue du Tilleul							
HPS	Avenue Lefrançois Ouest TàG vers rue du Tilleul	65	Rue Châteaubriand Est > Ouest	620	6s	452	9
Carrefour Rue du Tilleul # rue de l'Epine							
HPS	Rue du Tilleul Sud > Nord	255	Rue de l'Epine Est > Nord	200	6s	700	8
Carrefour Winocq Chocqueel # Epine							
HPS	Rue Winocq Chocqueel Nord TàG vers Epine Est	5	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	6s	700	5
HPS	Rue Winocq Chocqueel Sud TàG vers Epine Ouest	20	Rue Winocq Chocqueel Nord > Sud	200	6s	700	5
HPS	Rue de l'Epine Est TàD vers Winocq Chocqueel Nord	40	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	5s	780	5
HPS	Rue de l'Epine Est Direct TàG vers Winocq Chocqueel Sud	120	Rue Winocq Chocqueel (double-sens de circulation)	200	6s	700	6
Carrefour Winocq Chocqueel # Rue d'Aire							
HPS	Rue Winocq Chocqueel Nord TàG vers rue d'Aire	5	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	6s	700	5
HPS	Rue d'Aire TàD vers Winocq Chocqueel Nord	10	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	5s	780	5
HPS	Rue d'Aire TàG vers Winocq Chocqueel Sud	5	Rue Winocq Chocqueel (double-sens de circulation)	200	6s	700	5
Carrefour Winocq Chocqueel # Rue Henri Paris							
HPS	Rue Winocq Chocqueel Nord TàG vers rue Henri Paris	5	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	6s	700	5
HPS	Rue Henri Paris TàD vers Winocq Chocqueel Nord	10	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	5s	780	5
HPS	Rue Henri Paris TàG vers Winocq Chocqueel Sud	10	Rue Winocq Chocqueel (double-sens de circulation)	200	6s	700	5
Carrefour Winocq Chocqueel # Rue du Levant							
HPS	Rue Châteaubriand Ouest TàG vers rue Winoc Chocqueel	20	Rue du Levant Est > Ouest	640	6s	444	8
HPS	Rue Winoc Chocqueel TàD vers rue Châteaubriand Ouest	35	Rue du Levant Est > Ouest	640	5s	534	7
HPS	Rue Winoc Chocqueel TàG vers rue du Levant Est	20	Rue du Levant (double-sens de circulation)	1280	6s	204	20

Détails des résultats des comptages automatiques

Résultat du comptage automatique de la rue du Tilleul
Sens Sud > Nord, en uvp/h

Valeur d'HPM considérée = 365 uvp/h
Valeur d'HPS considérée = 390 uvp/h



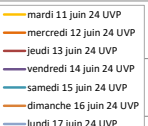
Résultats du comptage automatique de la rue de l'Epine Sud
Sens Est > Ouest, en uvp/h

Valeur d'HPM considérée = 150 uvp/h
Valeur d'HPS considérée = 135 uvp/h



Résultats du comptage automatique de rue du Levant
Sens Est > Ouest, en uvp/h

Valeur d'HPM considérée = 680 uvp/h
Valeur d'HPS considérée = 620 uvp/h



Résultats du comptage automatique de la rue du Levant
Sens Ouest > Est, en uvp/h

Valeur d'HPM considérée = 380 uvp/h
Valeur d'HPS considérée = 640 uvp/h

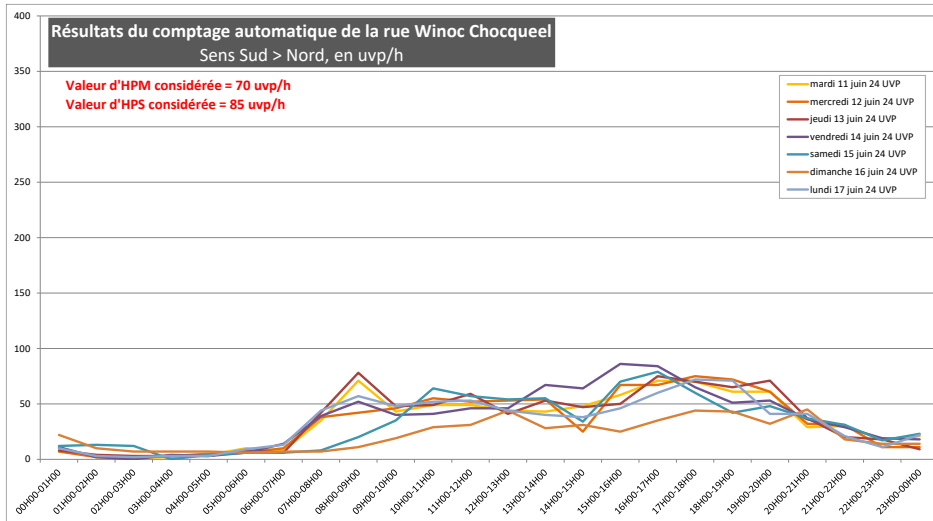


Détails des résultats des comptages automatiques

Résultats du comptage automatique de la rue Winoc Chocqueel
Sens Sud > Nord, en uvp/h

Valeur d'HPM considérée = 70 uvp/h
Valeur d'HPS considérée = 85 uvp/h

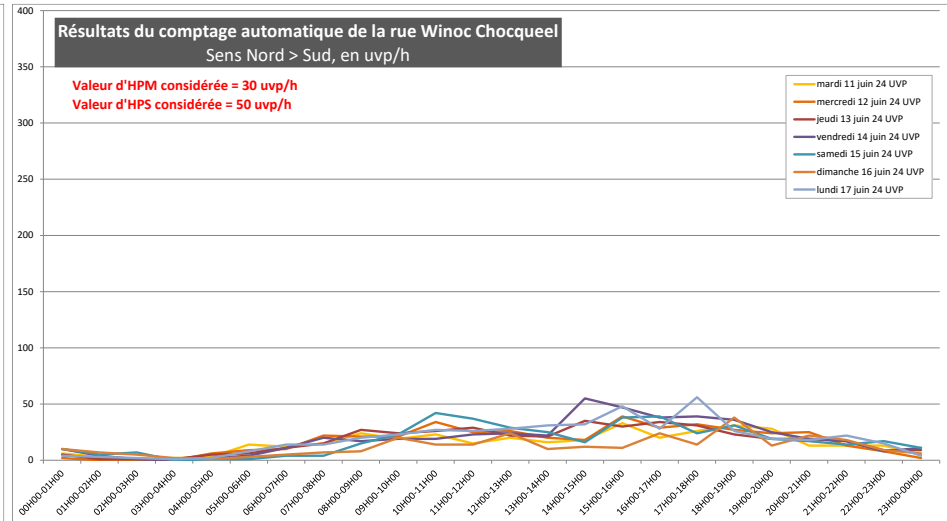
mardi 11 juin 24 UVP
mercredi 12 juin 24 UVP
jeudi 13 juin 24 UVP
vendredi 14 juin 24 UVP
samedi 15 juin 24 UVP
dimanche 16 juin 24 UVP
lundi 17 juin 24 UVP



Résultats du comptage automatique de la rue Winoc Chocqueel
Sens Nord > Sud, en uvp/h

Valeur d'HPM considérée = 30 uvp/h
Valeur d'HPS considérée = 50 uvp/h

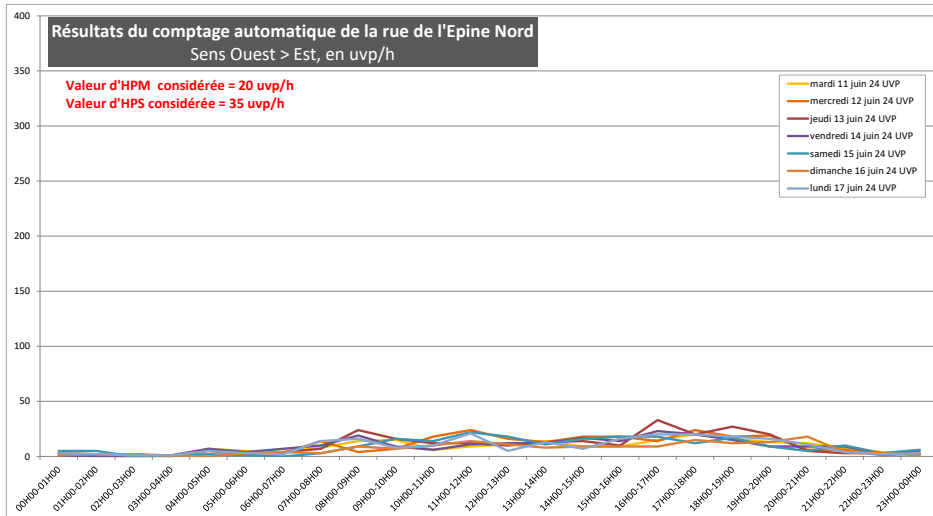
mardi 11 juin 24 UVP
mercredi 12 juin 24 UVP
jeudi 13 juin 24 UVP
vendredi 14 juin 24 UVP
samedi 15 juin 24 UVP
dimanche 16 juin 24 UVP
lundi 17 juin 24 UVP



Résultats du comptage automatique de la rue de l'Epine Nord
Sens Ouest > Est, en uvp/h

Valeur d'HPM considérée = 20 uvp/h
Valeur d'HPS considérée = 35 uvp/h

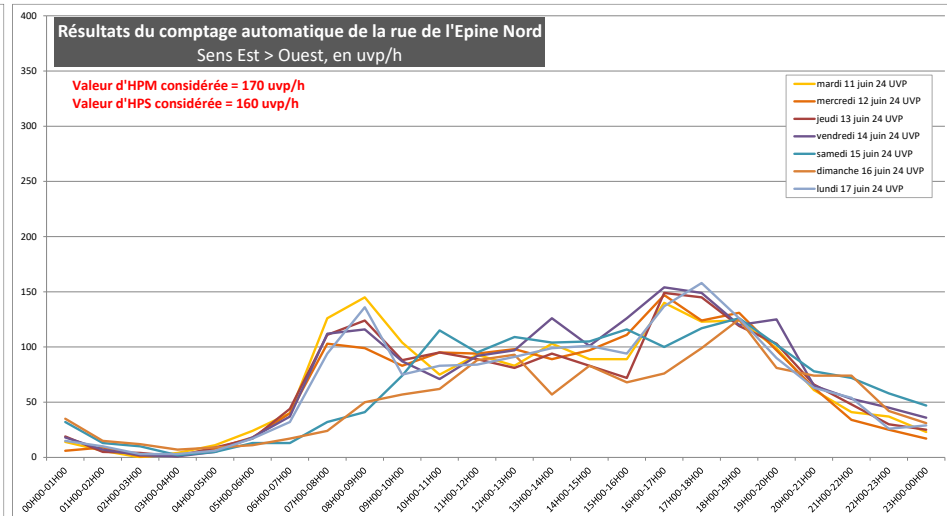
mardi 11 juin 24 UVP
mercredi 12 juin 24 UVP
jeudi 13 juin 24 UVP
vendredi 14 juin 24 UVP
samedi 15 juin 24 UVP
dimanche 16 juin 24 UVP
lundi 17 juin 24 UVP



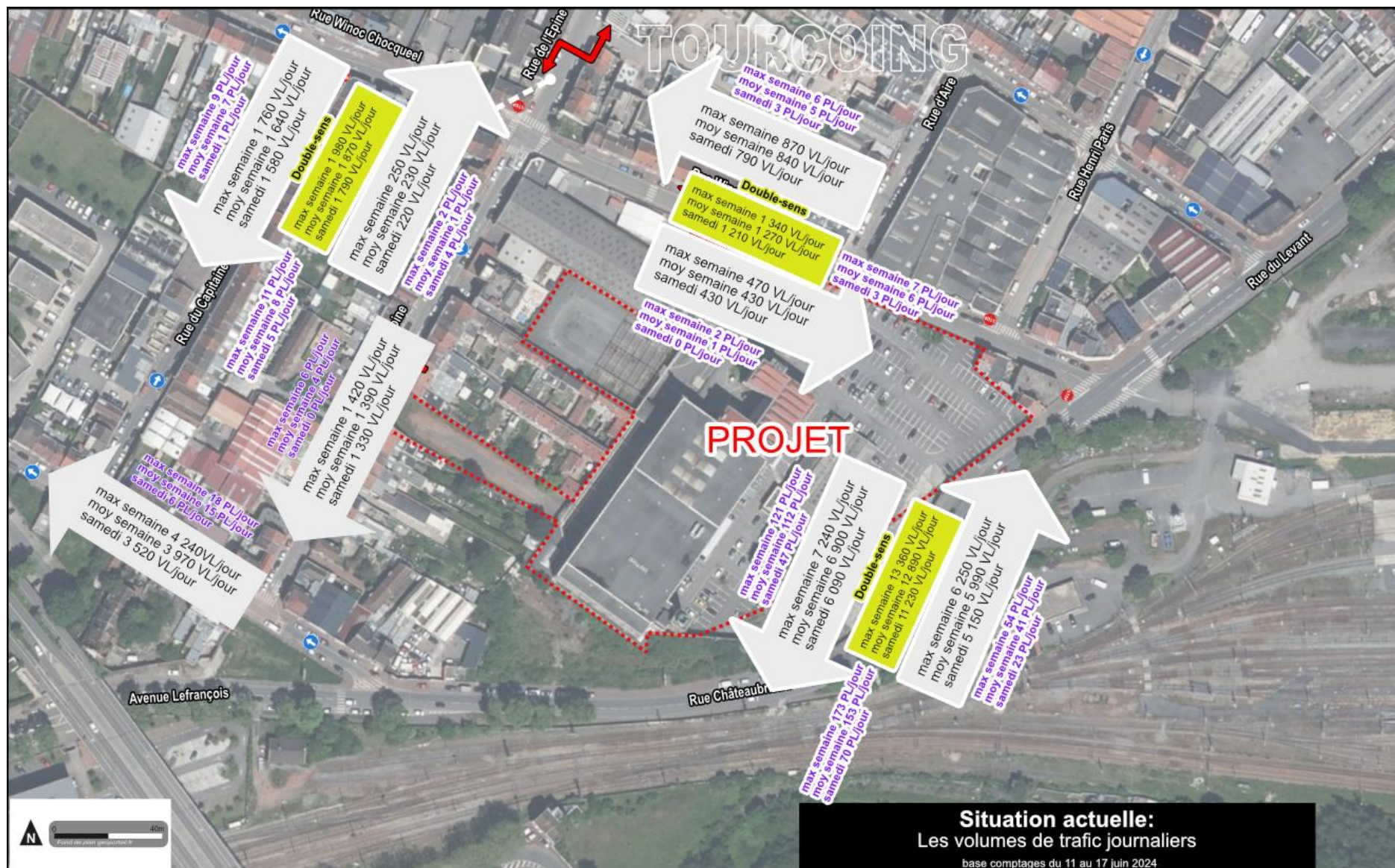
Résultats du comptage automatique de la rue de l'Epine Nord
Sens Est > Ouest, en uvp/h

Valeur d'HPM considérée = 170 uvp/h
Valeur d'HPS considérée = 160 uvp/h

mardi 11 juin 24 UVP
mercredi 12 juin 24 UVP
jeudi 13 juin 24 UVP
vendredi 14 juin 24 UVP
samedi 15 juin 24 UVP
dimanche 16 juin 24 UVP
lundi 17 juin 24 UVP



Situation actuelle les volumes de trafic journaliers

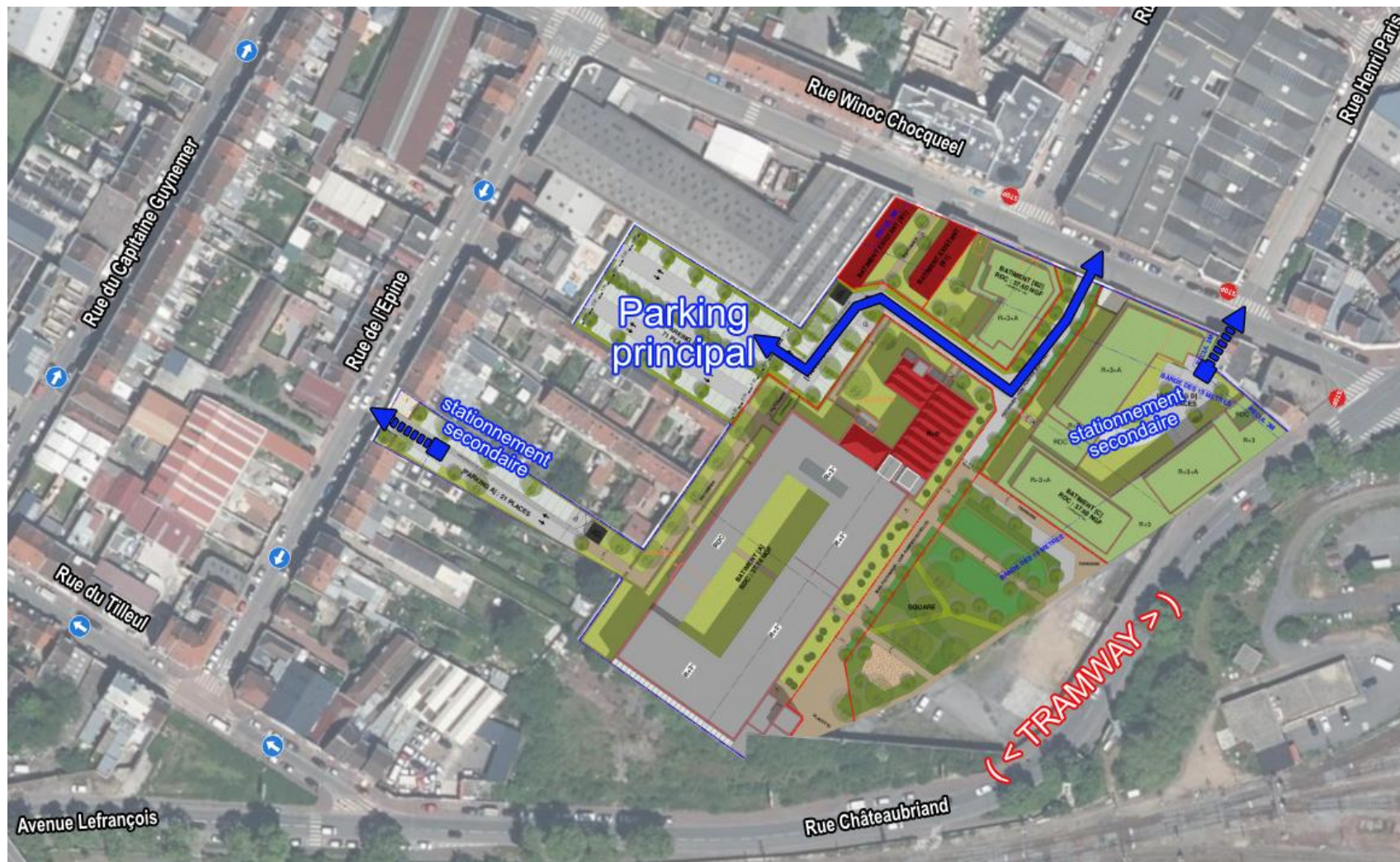




Le projet de développement

Le projet de développement

Le projet intègre la réalisation de plusieurs bâtiments, pour un total programmatique de 185 logements collectifs, 159 appartements résidence jeunes-actifs et 400m² de fonctions connexes, commerces et services.



En termes d'accès automobile, le projet prévoit un parking principal accessible depuis la rue Winoc Chocqueel, et deux poches de stationnement de proximité en lien avec la rue de l'Épine et le sud de la rue Winoc Chocqueel.

Les nouveaux bâtiments s'inscriront dans un espace urbain et paysager qui s'ouvrira sur les différentes rives du projet, avec une attention particulière pour les connexions vers le futur système tramway de l'axe Châteaubriand / Levant.

La génération de déplacements et trafic

Les logements collectifs

Nombre de logements collectifs		185 logements
Nombre d'habitants	2,0 habitants par logement	370 habitants
Nombre d'actifs	Part des actifs parmi les habitants : 65%	241 actifs
Nombre d'actifs présents au travail	80%	192 actifs

Les 185 logements collectifs du projet représenteront près de 370 habitants.

En considérant une part modale voiture de 60%, au vu de l'offre de transports disponibles dans le cœur de Tourcoing (en attendant la nouvelle offre Tramway), cette population induirait jusqu'à 100 flux véhicules durant les heures de pointe de la semaine.

Génération de déplacements				
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
70% des actifs émis à l'HPM	135	-	-	-
60% des actifs attirés à l'HPS	-	-	-	115
15% de déplacements supplémentaires à l'HPM	20	20	-	-
30% de déplacements supplémentaires à l'HPS	-	-	35	35
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTS DOM-TRAV	135	-	-	115
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS	20	20	35	35
TOTAL DES DEPLACEMENTS GENERES	155	20	35	150

Génération de trafic en véhicules particuliers (VP)				
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
DEPLACEMENTS LIES AUX MVTS DOM-TRAV Part modale VP = 60% - 1,1 pers/véh	73	-	-	63
DEPLACEMENTS LIES AUX AUTRES MOTIFS Part modale VP 60% - 1,1 pers/véh	11	11	19	19
TOTAL DES VOLUMES DE TRAFIC GENERES	84	11	19	82

La génération de déplacements et trafic

Les appartements résidence

Nombre d'appartements résidence		159 logements
Nombre d'habitants	1,2 habitants par logement	191 habitants
Nombre d'habitants présents au travail	80%	153 actifs

Génération de déplacements			
HPM		HPS	
Emission	Attraction	Emission	Attraction
107	-	-	-
-	-	-	92
16	16	-	-
-	-	27	27
107	-	-	92
16	16	27	27
123	16	27	119

Génération de trafic en véhicules particuliers (VP)			
HPM		HPS	
Emission	Attraction	Emission	Attraction
43	-	-	37
6	6	11	11
49	6	11	48

Les 159 appartements résidence « jeunes actifs » du projet représenteront un potentiel de 191 habitants.

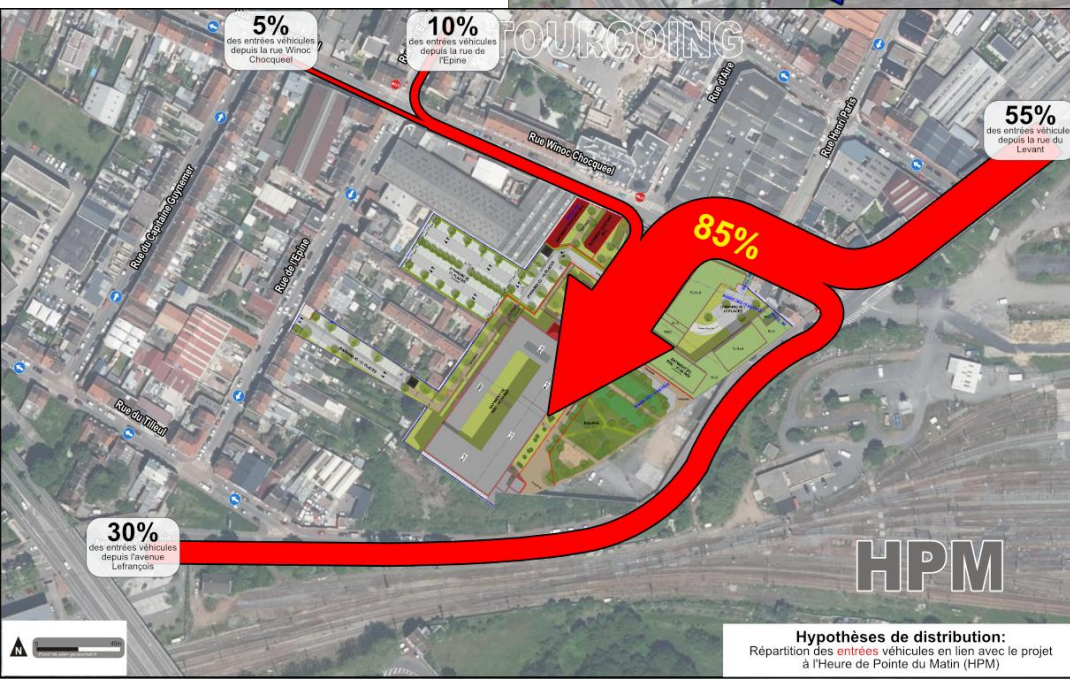
En considérant une part modale voiture de 40%, cette population induirait une soixantaine de flux véhicules durant les heures de pointe de la semaine.

La génération de déplacements et trafic

Bilan global

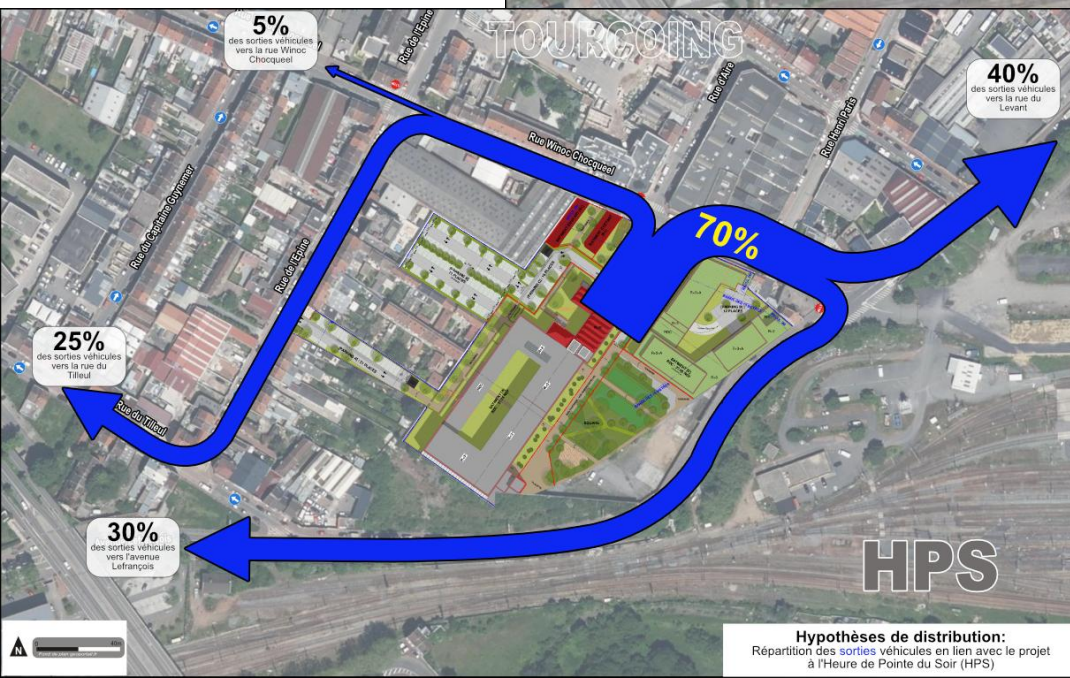
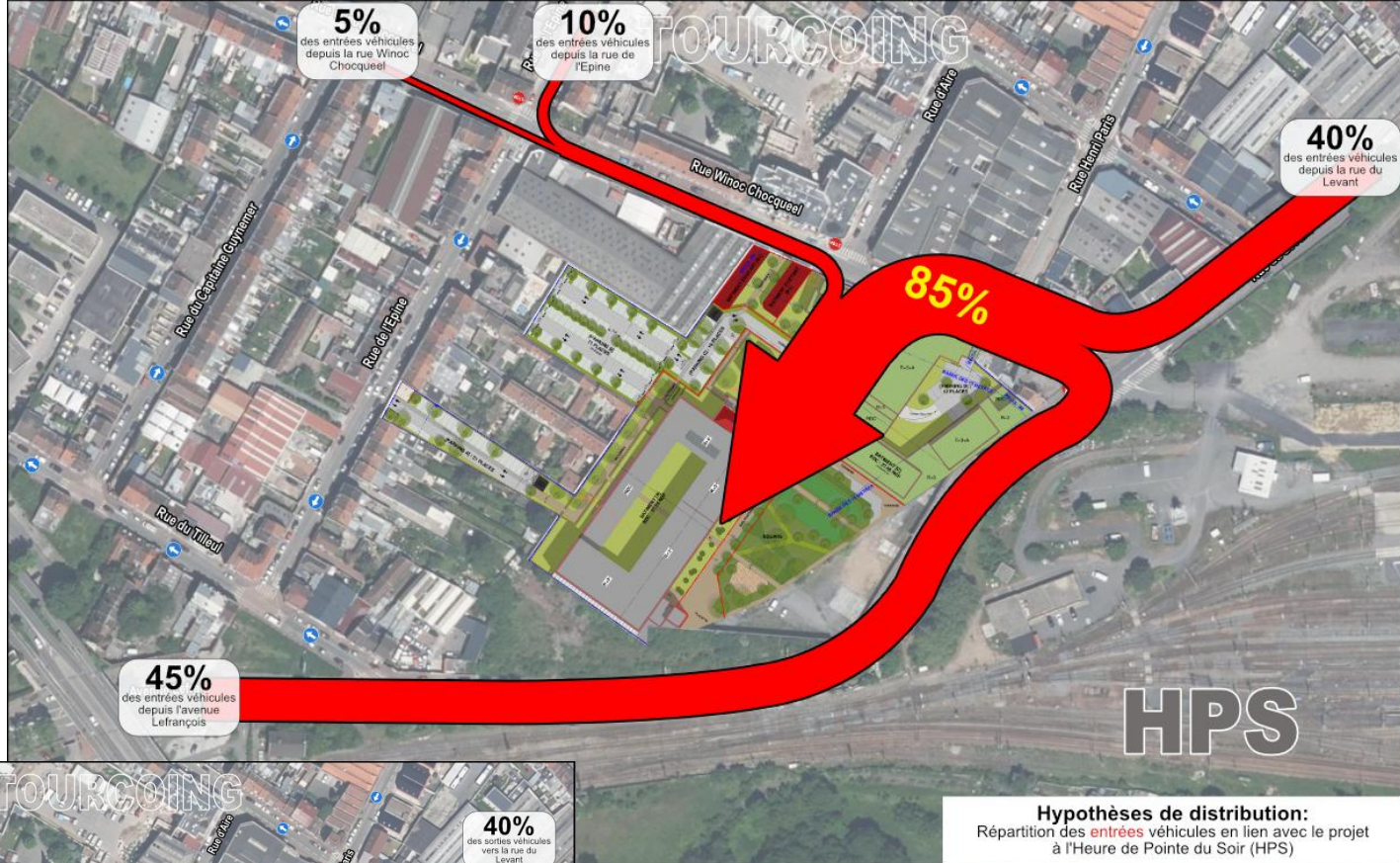
	Génération de trafic en véhicules particuliers (VP)			
	HPM		HPS	
	Emission	Attraction	Emission	Attraction
185 logements collectifs	84	11	19	82
159 appartements résidence	49	6	11	48
Services et fonctions connexes	3	11	19	12
TOTAL DES VOLUMES DE TRAFIC GENERES	136	28	49	142

Au global, le projet induirait près de 190 véhicules aux heures de pointe de la circulation.



La distribution géographique des flux de véhicules induits par le projet a été établie sur base de la répartition actuelle des flux routiers en pointes du matin et du soir.

Les schémas ci-contre précisent les valeurs considérées pour l'Heure de Pointe du Matin (HPM) :



La distribution géographique des flux de véhicules induits par le projet a été établie sur base de la répartition actuelle des flux routiers en pointes du matin et du soir.

Les schémas ci-contre précisent les valeurs considérées pour l'Heure de Pointe du Soir (HPS) :

Situation projetée La génération de trafic induite en pointe du matin (HPM)



Situation projetée La génération de trafic induite en pointe du soir (HPS)

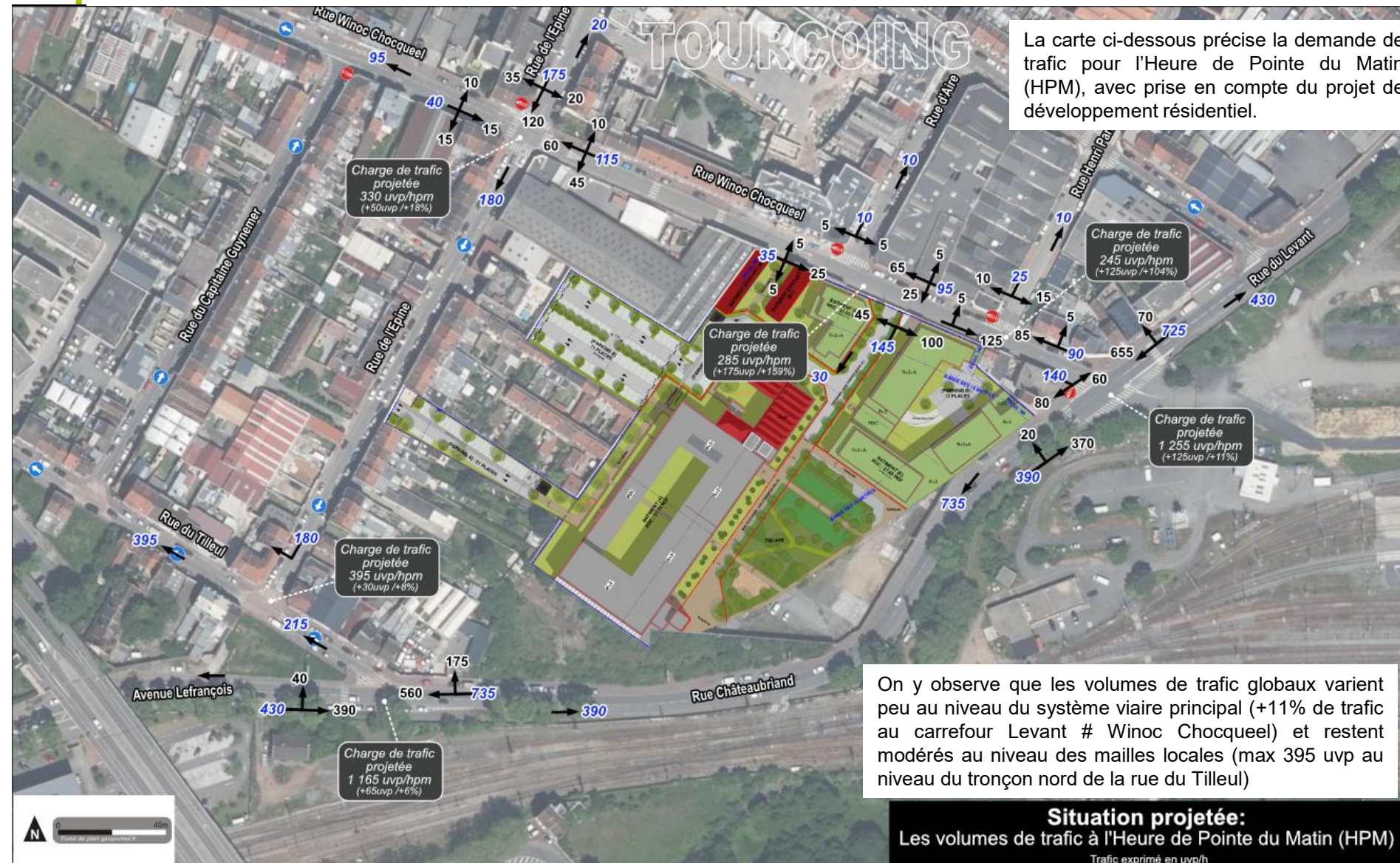
TOURCOING



Situation projetée Les volumes de trafic à l'Heure de Pointe du Matin (HPM)

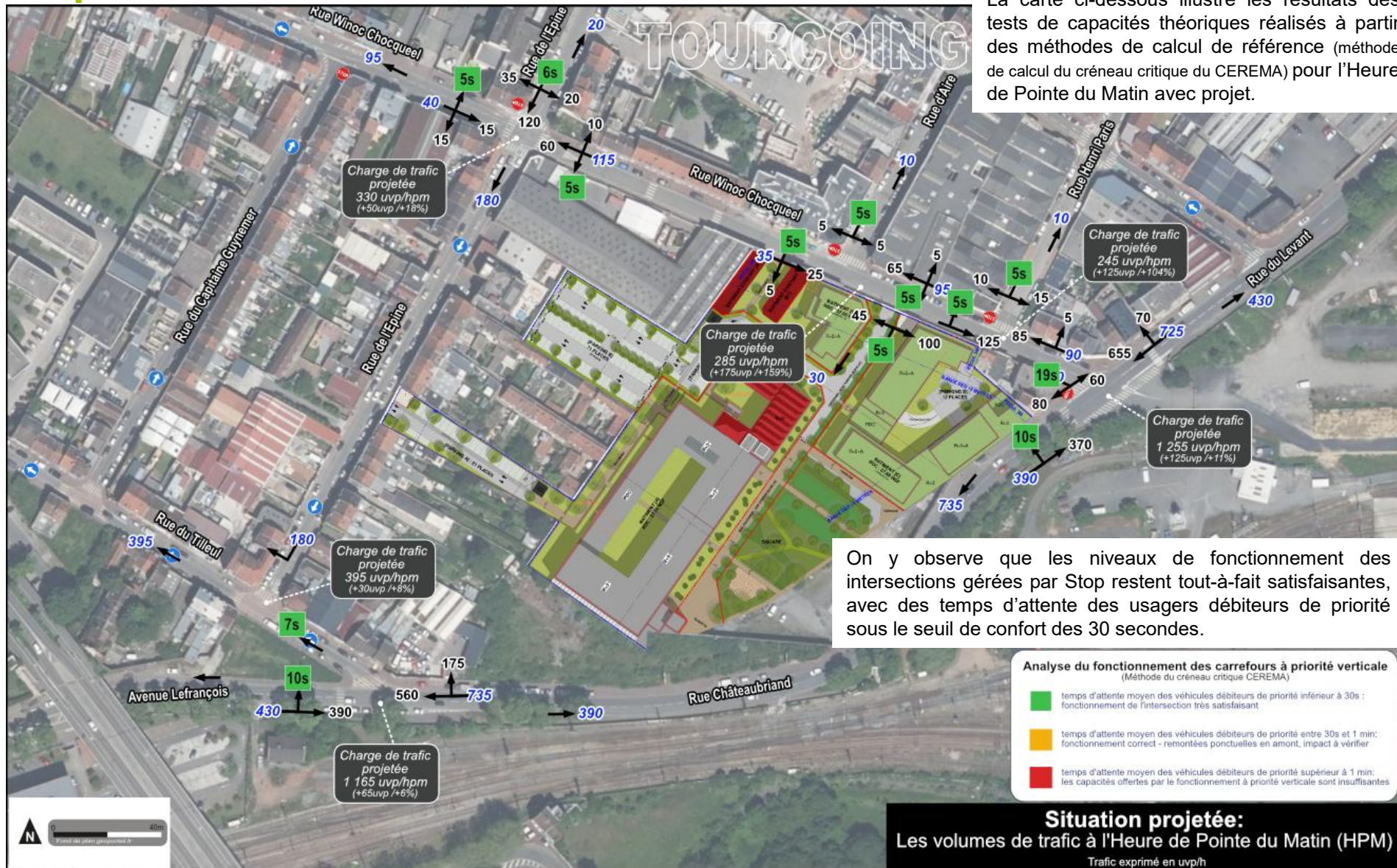
TOURCOING

La carte ci-dessous précise la demande de trafic pour l'Heure de Pointe du Matin (HPM), avec prise en compte du projet de développement résidentiel.



Situation projetée les niveaux de fonctionnement à l'Heure de Pointe du Matin (HPM)

La carte ci-dessous illustre les résultats des tests de capacités théoriques réalisés à partir des méthodes de calcul de référence (méthode de calcul du créneau critique du CEREMA) pour l'Heure de Pointe du Matin avec projet.



Uvp = unité véhicule particulier

1 voiture = 1 uvp ; 1 deux-roues motorisé = 0,5 uvp ; 1 Poids-Lourd = 2 uvp
L'uvp est l'unité de référence pour les calculs de capacité des carrefours.

Le carrefour Levant # Winoc Choqueel, le plus chargé avec 1 255 uvp/h de charge globale, présente un maximum de 19s d'attente pour les véhicules en Tourne-à-Gauche.

Situation projetée – détails du fonctionnement des carrefours (HPM)

Les carrefours à priorités verticales du périmètre d'étude ont fait l'objet d'une analyse suivant la méthode du créneau critique du CEREMA pour l'Heure de Pointe du Matin avec projet.

Le tableau ci-dessous en précise les résultats:

Pour que des carrefours à priorités à droite ou verticales présentent des niveaux de fonctionnement satisfaisants, il faut que les temps d'attente moyen 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, l'ensemble des temps d'attente moyens sont nettement sous le seuil de confort de 30s.

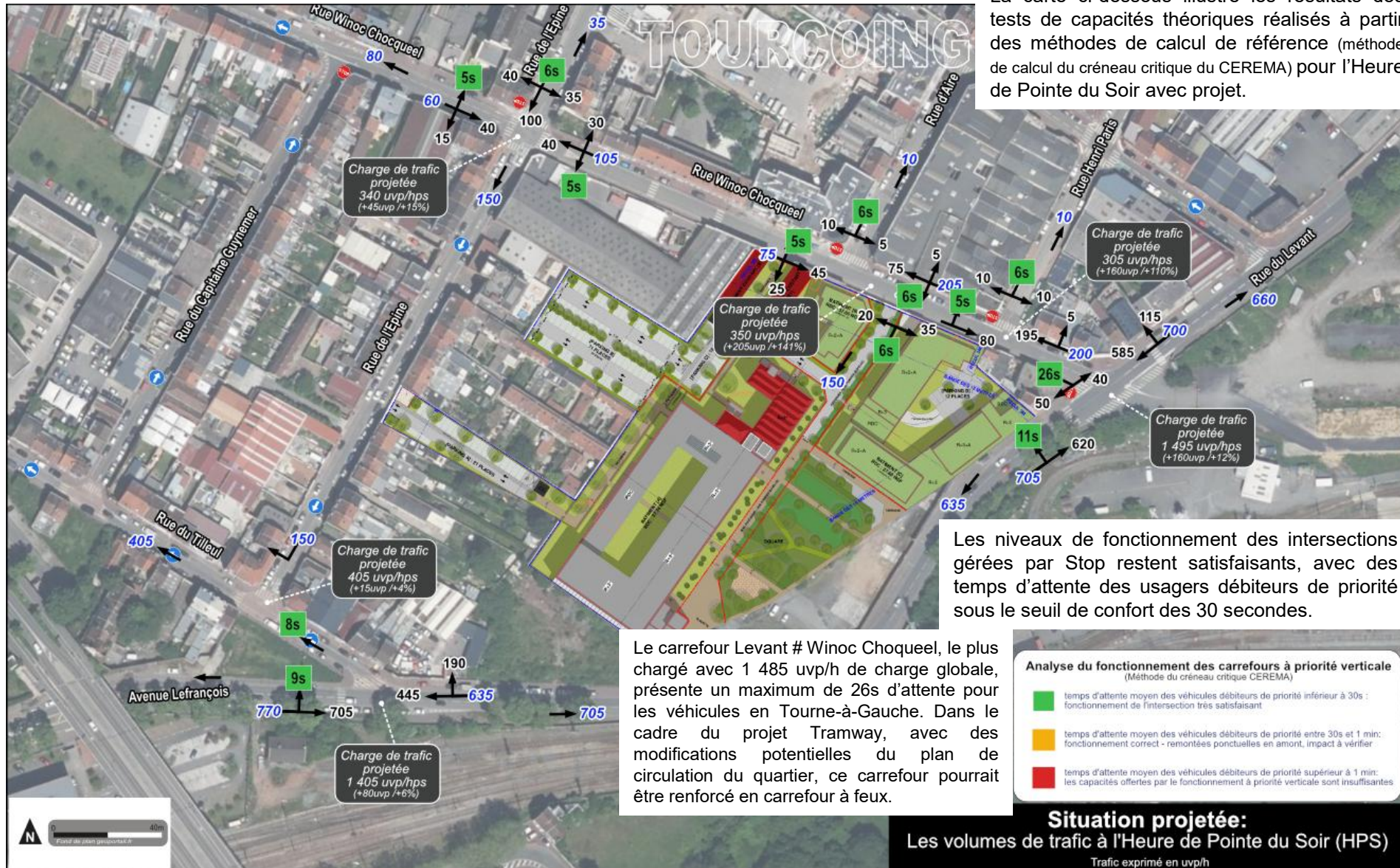
HPM	PROJETE		PROJETE		PROJETE		
	Mouvement non-prioritaire à insérer dans les créneaux de la circulation prioritaire	Valeur du mouvement non-prioritaire en uvp/h	Mouvement opposé prioritaire	Valeur du mouvement non-prioritaire en uvp/h	Abaque CEREMA considérée	Capacité théorique max en uvp/h	Temps d'attente moyen en s
Carrefour Avenue Lefrançois # rue du Tilleul							
HPM	Avenue Lefrançois Ouest TàG vers rue du Tilleul	40	Rue Châteaubriand Est > Ouest	740	6s	394	10
Carrefour Rue du Tilleul # rue de l'Epine							
HPM	Rue du Tilleul Sud > Nord	215	Rue de l'Epine Est > Nord	200	6s	700	7
Carrefour Winocq Chocqueel # Epine							
HPM	Rue Winocq Chocqueel Nord TàG vers Epine Est	10	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	6s	700	5
HPM	Rue Winocq Chocqueel Sud TàG vers Epine Ouest	45	Rue Winocq Chocqueel Nord > Sud	200	6s	700	5
HPM	Rue de l'Epine Est TàD vers Winocq Chocqueel Nord	35	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	5s	780	5
HPM	Rue de l'Epine Est Direct TàG vers Winocq Chocqueel Sud	140	Rue Winocq Chocqueel (double-sens de circulation)	200	6s	700	6
Carrefour Winocq Chocqueel # Rue d'Aire							
HPM	Rue Winocq Chocqueel Nord TàG vers rue d'Aire	5	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	6s	700	5
HPM	Rue d'Aire TàD vers Winocq Chocqueel Nord	5	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	5s	780	5
HPM	Rue d'Aire TàG vers Winocq Chocqueel Sud	5	Rue Winocq Chocqueel (double-sens de circulation)	200	6s	700	5
Carrefour Winocq Chocqueel # Rue Henri Paris							
HPM	Rue Winocq Chocqueel Nord TàG vers rue Henri Paris	5	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	6s	700	5
HPM	Rue Henri Paris TàD vers Winocq Chocqueel Nord	10	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	5s	780	5
HPM	Rue Henri Paris TàG vers Winocq Chocqueel Sud	15	Rue Winocq Chocqueel (double-sens de circulation)	200	6s	700	5
Carrefour Winocq Chocqueel # accès Projet							
HPM	Rue Winocq Chocqueel Sud TàG vers accès Projet	25	Rue Winocq Chocqueel Nord > Sud	200	6s	700	5
HPM	Accès projet TàD vers Winocq Chocqueel Nord	105	Rue Winocq Chocqueel Nord > Sud	200	5s	780	5
HPM	Accès projet TàG vers Winocq Chocqueel Sud	45	Rue Winocq Chocqueel (double-sens de circulation)	200	6s	700	5
Carrefour Rue de l'Epine # accès Projet							
HPM	Accès projet TàG vers rue de l'Epine Ouest	20	Rue de l'Epine Est > Ouest	200	6s	700	5
Carrefour Winocq Chocqueel # Rue du Levant							
HPM	Rue Châteaubriand Ouest TàG vers rue Winocq Chocqueel	20	Rue du Levant Est > Ouest	730	6s	398	10
HPM	Rue Winocq Chocqueel TàD vers rue Châteaubriand Ouest	85	Rue du Levant Est > Ouest	730	5s	488	9
HPM	Rue Winocq Chocqueel TàG vers rue du Levant Est	60	Rue du Levant (double-sens de circulation)	1120	6s	246	19

Situation projetée Les volumes de trafic à l'Heure de Pointe du Soir (HPS)



Situation projetée les niveaux de fonctionnement à l'Heure de Pointe du Soir (HPS)

La carte ci-dessous illustre les résultats des tests de capacités théoriques réalisés à partir des méthodes de calcul de référence (méthode de calcul du créneau critique du CEREMA) pour l'Heure de Pointe du Soir avec projet.



Uvp = unité véhicule particulier

1 voiture = 1 uvp ; 1 deux-roues motorisé = 0,5 uvp ; 1 Poids-Lourd = 2 uvp
L'uvp est l'unité de référence pour les calculs de capacité des carrefours.

Situation projetée – détails du fonctionnement des carrefours (HPS)

Les carrefours à priorités verticales du périmètre d'étude ont fait l'objet d'une analyse suivant la méthode du créneau critique du CEREMA pour l'Heure de Pointe du Soir avec projet.

Le tableau ci-dessous en précise les résultats:

Pour que des carrefours à priorités à droite ou verticales présentent des niveaux de fonctionnement satisfaisants, il faut que les temps d'attente moyen 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, l'ensemble des temps d'attente moyens sont nettement sous le seuil de confort de 30s.

HPS	PROJETE		PROJETE		PROJETE		
	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 mouvement non-prioritaire en uvp/h	Abaque CEREMA considérée	Capacité théorique max en uvp/h	Temps d'attente moyen en s
Carrefour Avenue Lefrançois # rue du Tilleul							
HPS	Avenue Lefrançois Ouest TàG vers rue du Tilleul	65	Rue Châteaubriand Est > Ouest	640	6s	444	9
Carrefour Rue du Tilleul # rue de l'Epine							
HPS	Rue du Tilleul Sud > Nord	255	Rue de l'Epine Est > Nord	200	6s	700	8
Carrefour Winocq Chocqueel # Epine							
HPS	Rue Winocq Chocqueel Nord TàG vers Epine Est	5	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	6s	700	5
HPS	Rue Winocq Chocqueel Sud TàG vers Epine Ouest	35	Rue Winocq Chocqueel Nord > Sud	200	6s	700	5
HPS	Rue de l'Epine Est TàD vers Winocq Chocqueel Nord	40	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	5s	780	5
HPS	Rue de l'Epine Est Direct TàG vers Winocq Chocqueel Sud	135	Rue Winocq Chocqueel (double-sens de circulation)	200	6s	700	6
Carrefour Winocq Chocqueel # Rue d'Aire							
HPS	Rue Winocq Chocqueel Nord TàG vers rue d'Aire	5	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	6s	700	5
HPS	Rue d'Aire TàD vers Winocq Chocqueel Nord	10	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	5s	780	5
HPS	Rue d'Aire TàG vers Winocq Chocqueel Sud	5	Rue Winocq Chocqueel (double-sens de circulation)	270	6s	658	6
Carrefour Winocq Chocqueel # Rue Henri Paris							
HPS	Rue Winocq Chocqueel Nord TàG vers rue Henri Paris	5	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	6s	700	5
HPS	Rue Henri Paris TàD vers Winocq Chocqueel Nord	10	Rue Winocq Chocqueel Sud > Nord	200	5s	780	5
HPS	Rue Henri Paris TàG vers Winocq Chocqueel Sud	10	Rue Winocq Chocqueel (double-sens de circulation)	280	6s	652	6
Carrefour Winocq Chocqueel # accès Projet							
HPS	Rue Winocq Chocqueel Sud TàG vers accès Projet	125	Rue Winocq Chocqueel Nord > Sud	200	6s	700	6
HPS	Accès projet TàD vers Winocq Chocqueel Nord	35	Rue Winocq Chocqueel Nord > Sud	200	5s	780	5
HPS	Accès projet TàG vers Winocq Chocqueel Sud	20	Rue Winocq Chocqueel (double-sens de circulation)	270	6s	658	6
Carrefour Rue de l'Epine # accès Projet							
HPS	Accès projet TàG vers rue de l'Epine Ouest	20	Rue de l'Epine Est > Ouest	200	6s	700	5
Carrefour Winocq Chocqueel # Rue du Levant							
HPS	Rue Châteaubriand Ouest TàG vers rue Winoc Chocqueel	85	Rue du Levant Est > Ouest	700	6s	410	11
HPS	Rue Winoc Chocqueel TàD vers rue Châteaubriand Ouest	50	Rue du Levant Est > Ouest	700	5s	500	8
HPS	Rue Winoc Chocqueel TàG vers rue du Levant Est	40	Rue du Levant (double-sens de circulation)	1400	6s	180	26

Conclusions

En situation de référence, le contexte circulatoire du site Vert Baudet apparaît favorable, avec des volumes de trafic modérés dans le tissu urbain local et une offre de mobilités alternatives dense, avec le Pôle d'échange multimodal de la gare de Tourcoing à moins de 500 mètres des parcelles projet.

La programmation attendue, essentiellement résidentielle avec une large part de logements peu générateurs de flux automobiles (logements étudiants et logements résidences), induirait une demande motorisée estimée à un maximum de 190 uvp en entrée et sortie durant les heures de pointe de la semaine.

Au regard des projections de trafic réalisées, ce surplus de trafic pourra être absorbé sans difficulté par le quartier, sachant que le projet de nouvelle ligne de Tramway de la Métropole Européenne de Lille, en cours de maîtrise d'œuvre, densifiera encore fortement le potentiel de mobilité alternative, entre le nouveau service tramway (avec une station identifiée à proximité immédiate du site Vert Baudet) et les aménagements cyclables métropolitains prévus en accompagnement.



yann.delafosse@egis-group.com