

■ En guise de synthèse...

Figure n°0

➡ **Un secteur difficilement accessible et fortement contraint**

- Un réseau routier structurant (A1 / A23) saturé, aux conditions de circulation dégradées (temps de parcours perturbés, accidents, trafic PL élevé).
- Un réseau de transports collectifs peu développé au regard d'une demande potentielle importante mais "disséminée", à l'exception du TER (mais une gare enclavée).
- Des relations majoritairement orientées vers le Nord selon la modélisation (60%).

➡ **Un secteur en fort développement**

- De nouvelles zones d'activités : entrée de Lesquin (y compris quartiers d'habitat), Mélantois, Pic au Vent, Vendeville, etc.
- Un aéroport au trafic voyageurs en constante augmentation.

➡ **Une demande de "mobilité" qui va augmenter avec de nombreuses zones (habitat, emplois, visiteurs, services, marchandises) génératrices de déplacements motorisés (automobiles comme poids lourds) dans un contexte de maîtrise de l'usage de la voiture et une augmentation de la pratique des modes alternatifs à celle-ci (objectifs du PDU de la métropole lilloise).**

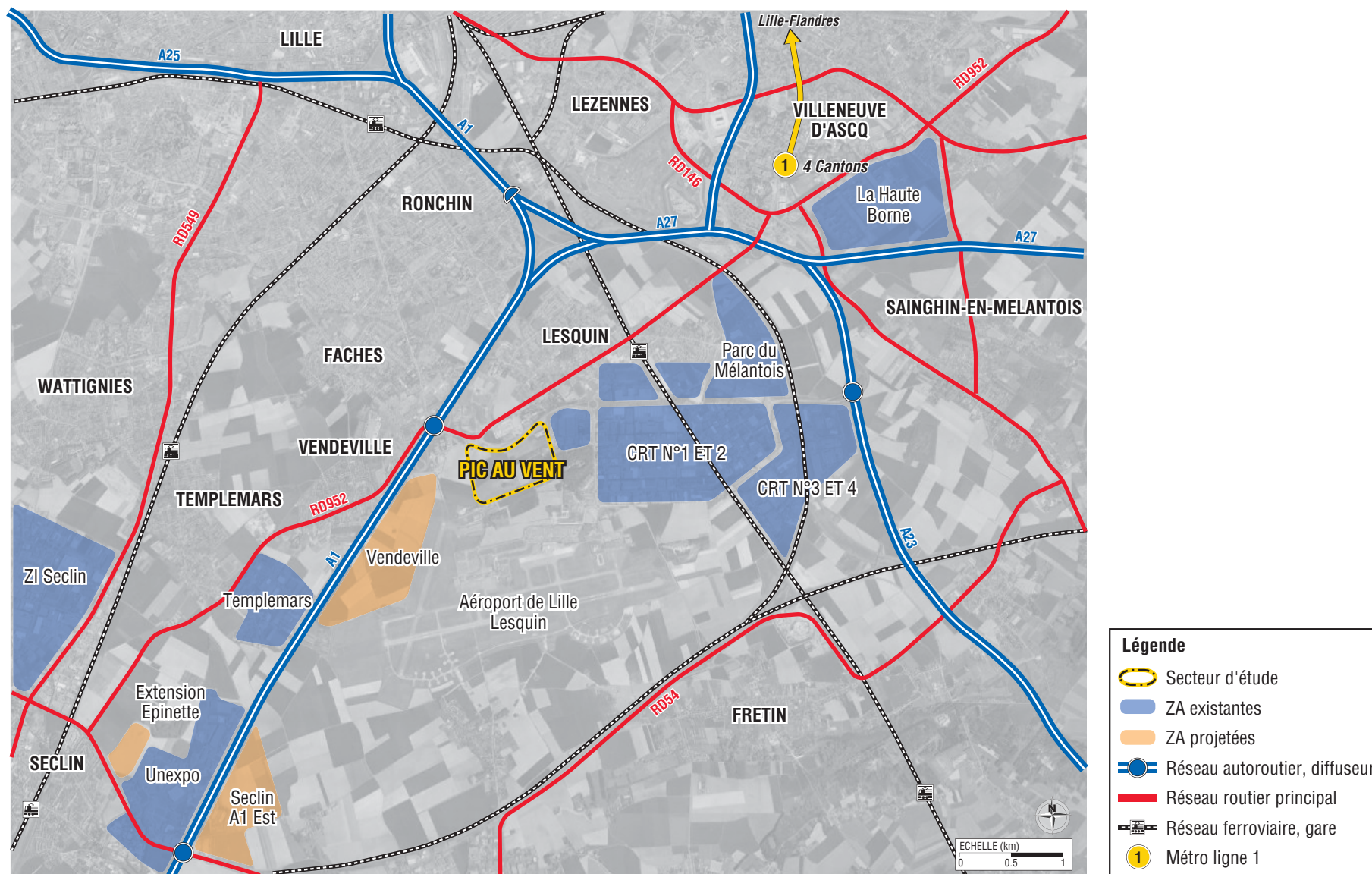
➡ **Des opportunités à saisir**

- Régulation du trafic sur le réseau autoroutier (contrôle des insertions ? péage urbain ?).
- Nouvelle DSP pour certaines AOT (CG59, LMCU) et aussi pour l'exploitant de l'aéroport.
- Création d'une voie dédiée "cars/covoiturage" sur l'A23 (CG59).
- Réalisation d'une ligne ferroviaire rapide entre le bassin minier et Lille (Région NPdC).
- CSEL (Etat / DREAL).

➔ **Une approche du site du Pic au Vent qui doit s'élargir à l'ensemble du quadrant Sud-Est de la métropole lilloise.**

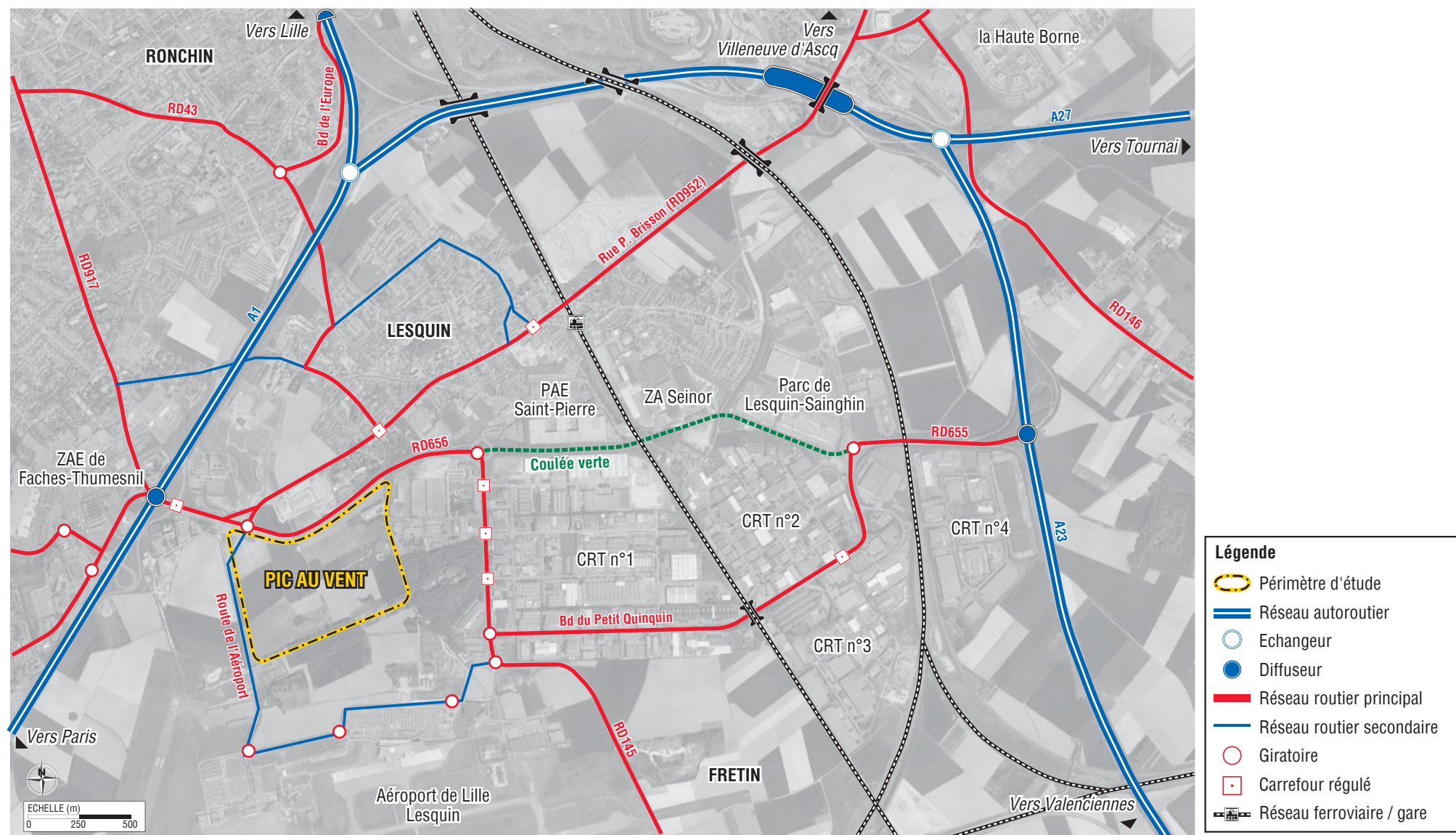
■ Contexte de l'étude

Figure n°1



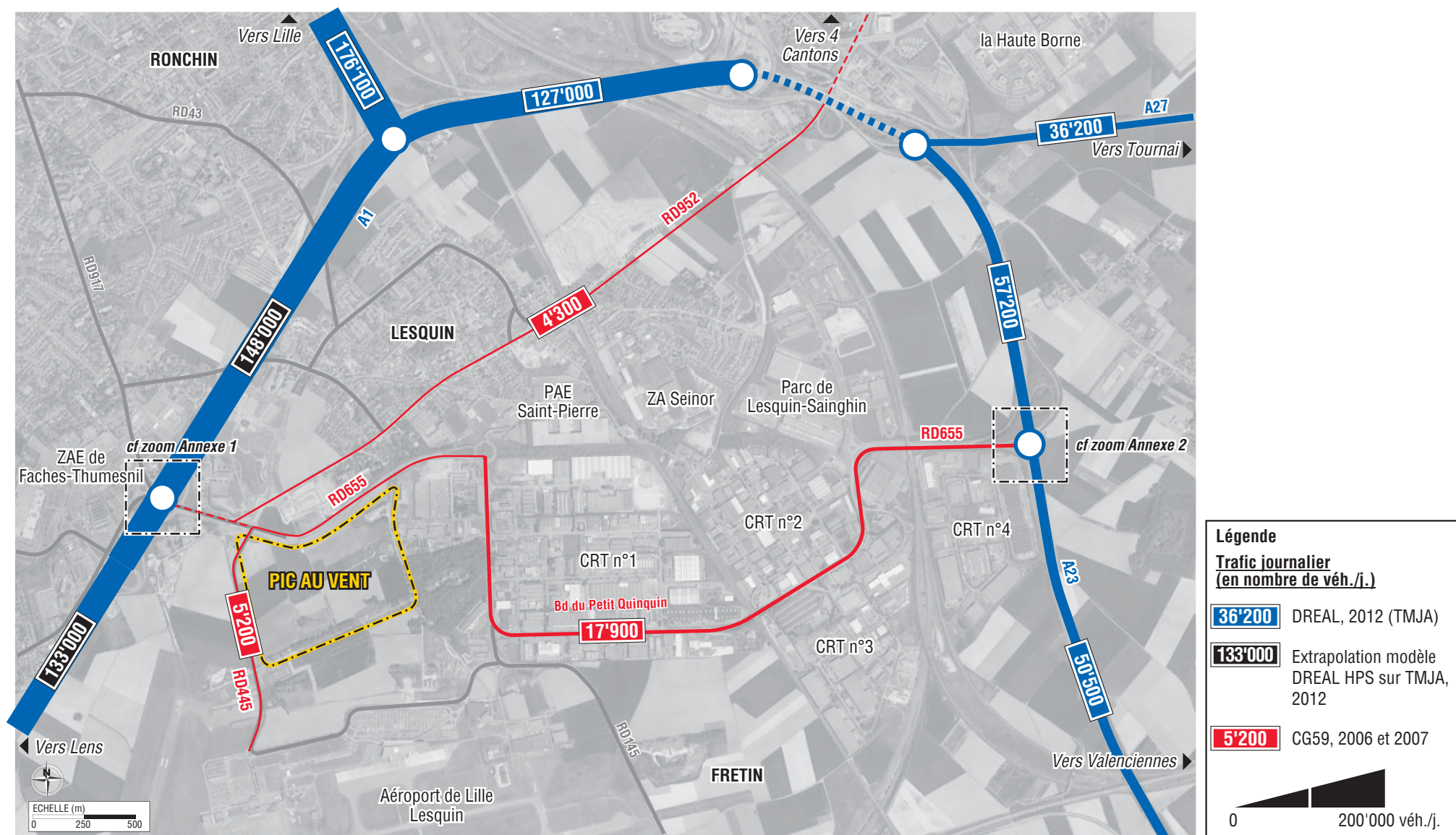
L'offre viaire

Figure n°2



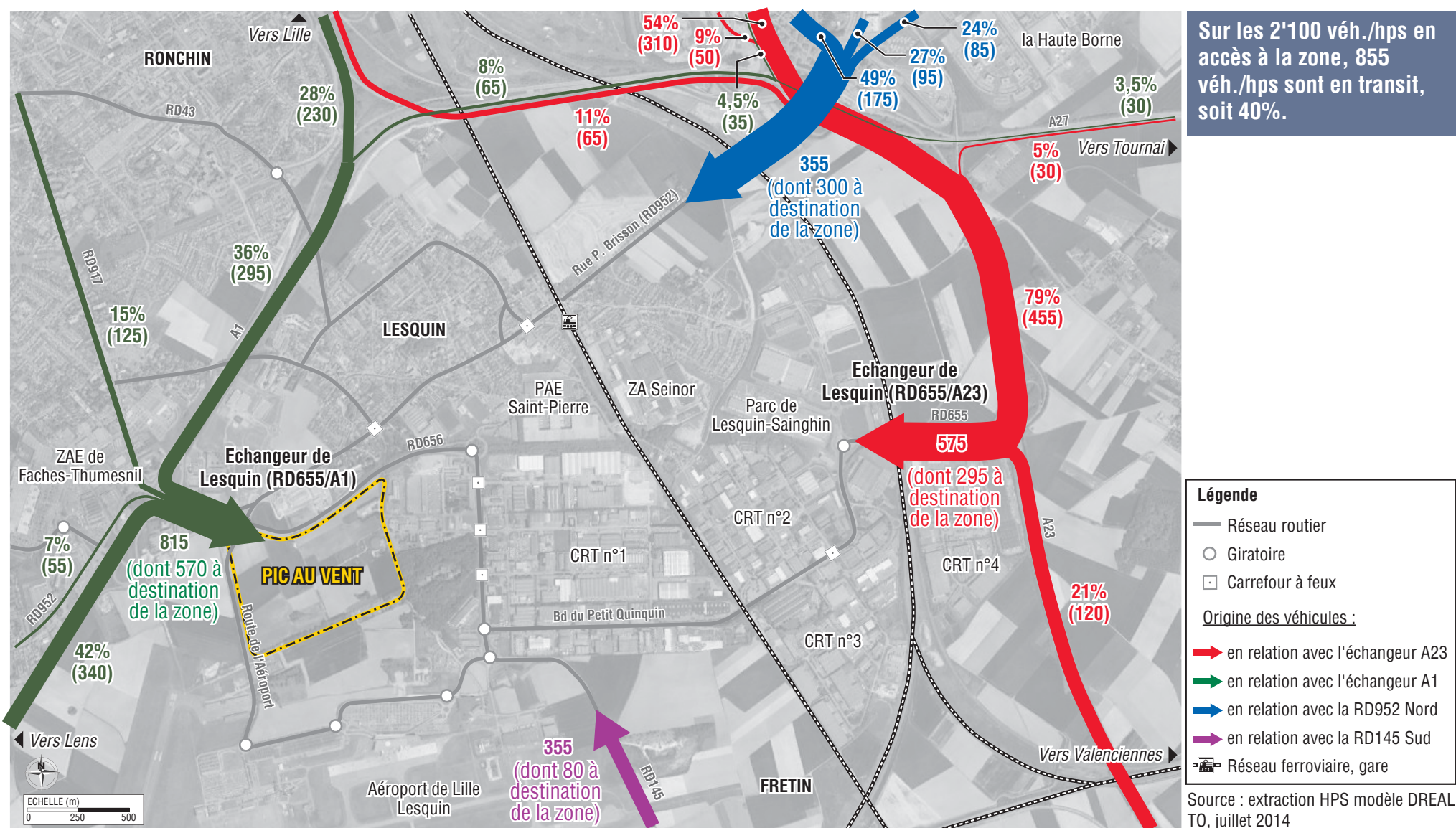
■ Les charges de trafic journalières

Figure n°3



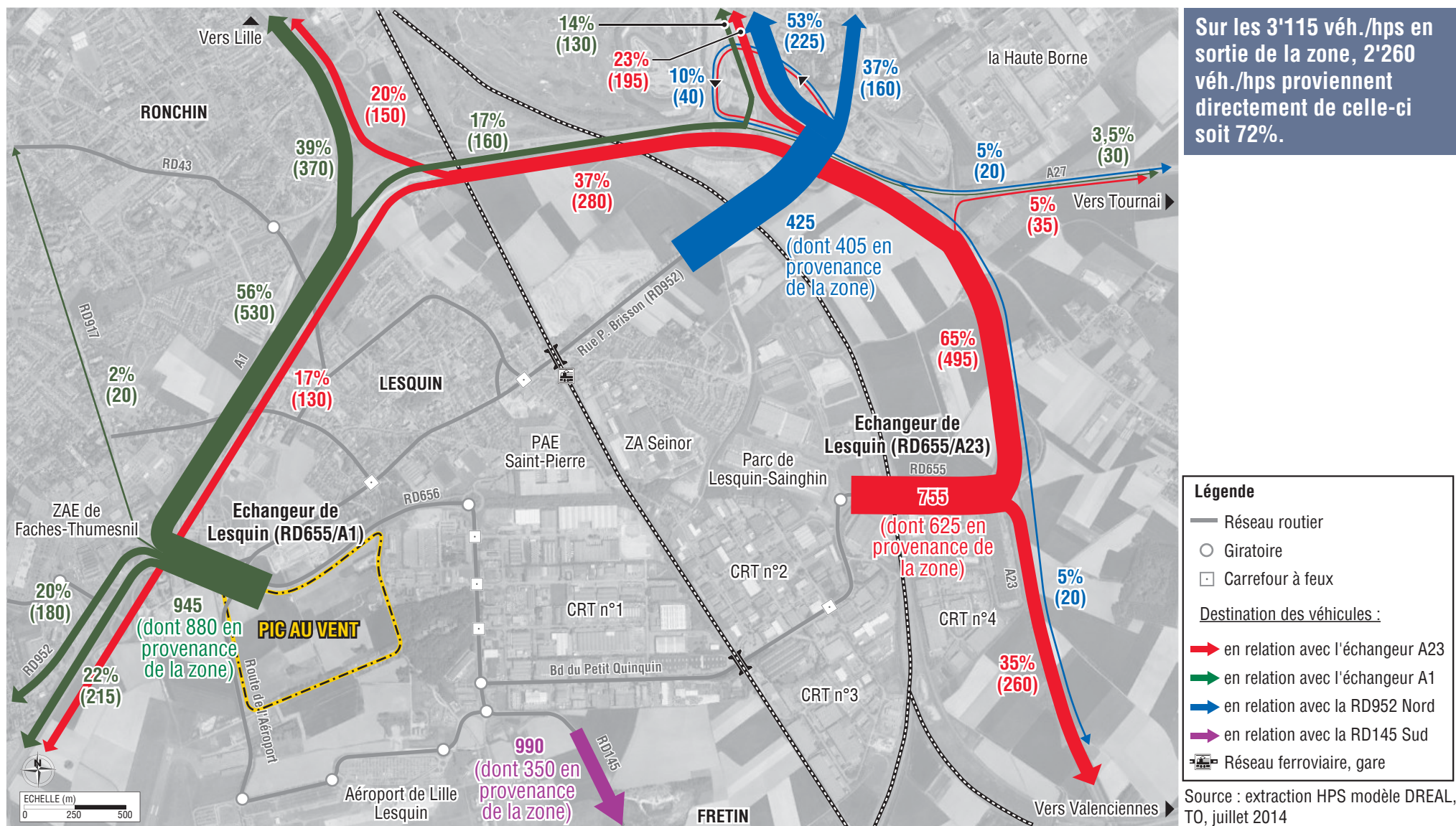
■ Origines des véhicules en accès à la zone (HPS - 2014)

Figure n°4

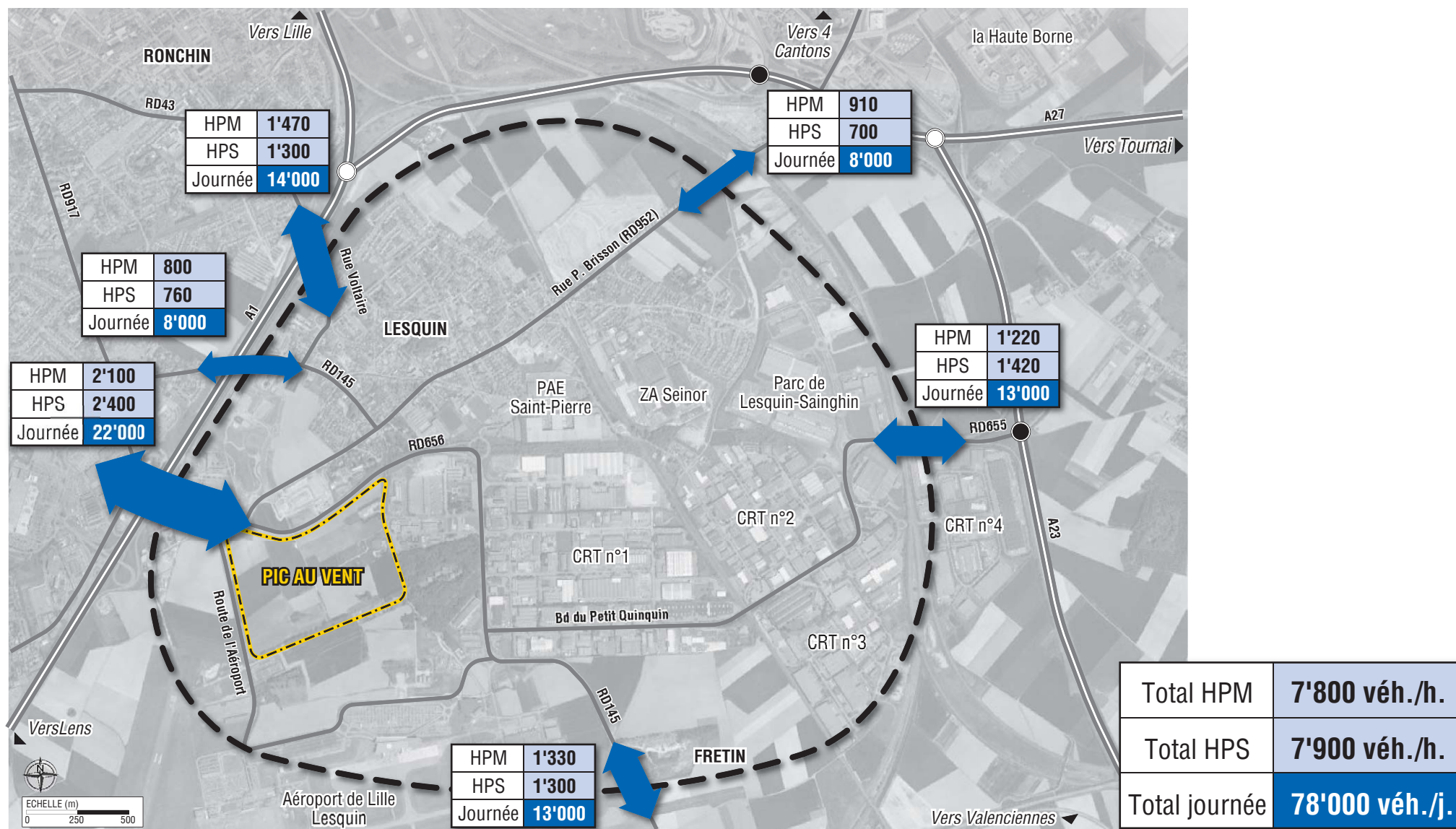


■ Destinations des véhicules en sortie de la zone (HPS - 2014)

Figure n°5

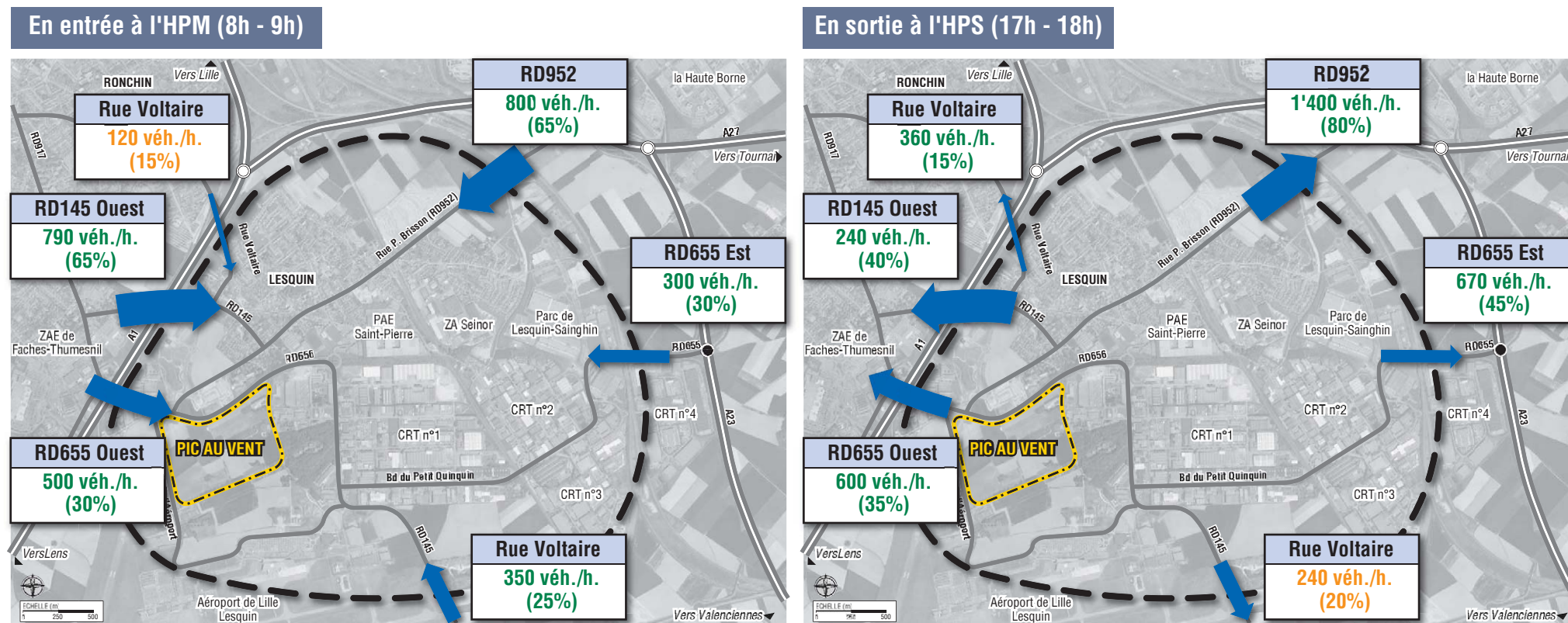


■ Le trafic au cordon aux heures de pointe du matin et du soir et sur la journée (DREAL - 2014) Figure n°7



■ Les réserves de capacité théoriques maximales au cordon (DREAL - 2014)

Figure n°8



CAPACITE TOTALE SENS ENTRANT HPM : 7'800 véh./h.

TOTAL SENS ENTRANT HPM : 2'860 véh./h. (40%)

CAPACITE TOTALE SENS SORTANT HPS : 7'900 véh./h.

TOTAL SENS SORTANT HPS : 3'510 véh./h. (45%)

Légende

Réserve de capacité par accès :

350 en nombre de véh./h.

(25%) en valeur relative

■ ≥ 25%

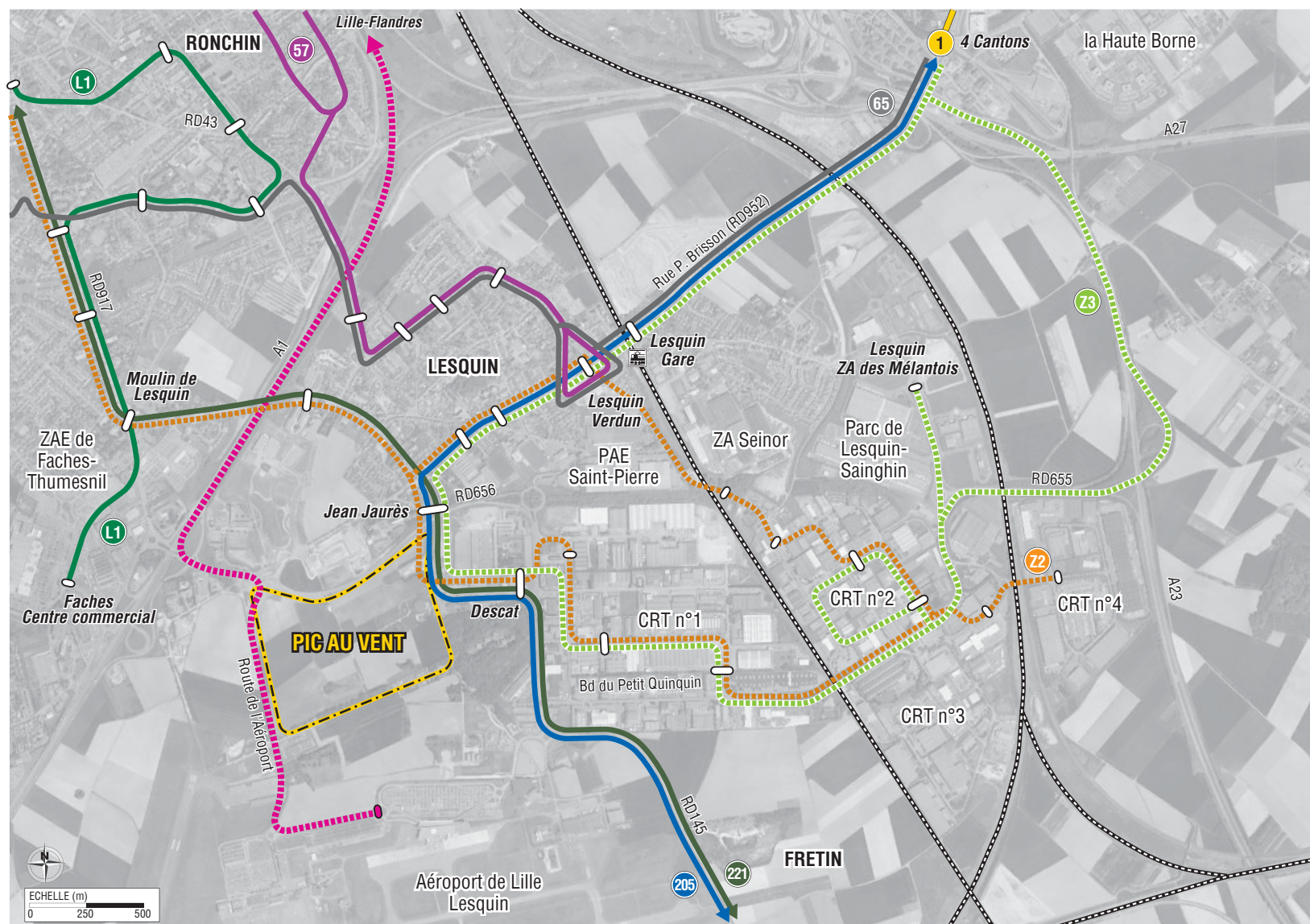
■ 25% < • ≤ 10%

■ < 10%

Source : modèle DREAL, T0, HPM/HPS

L'offre en transports collectifs

Figure n°9



Ligne	Fréquence HP
22	30'
23	30'
205	40'
221	60'
57	10'-15'
65	60'*
Navette aéroport	60'
TER gare de Lesquin	30'

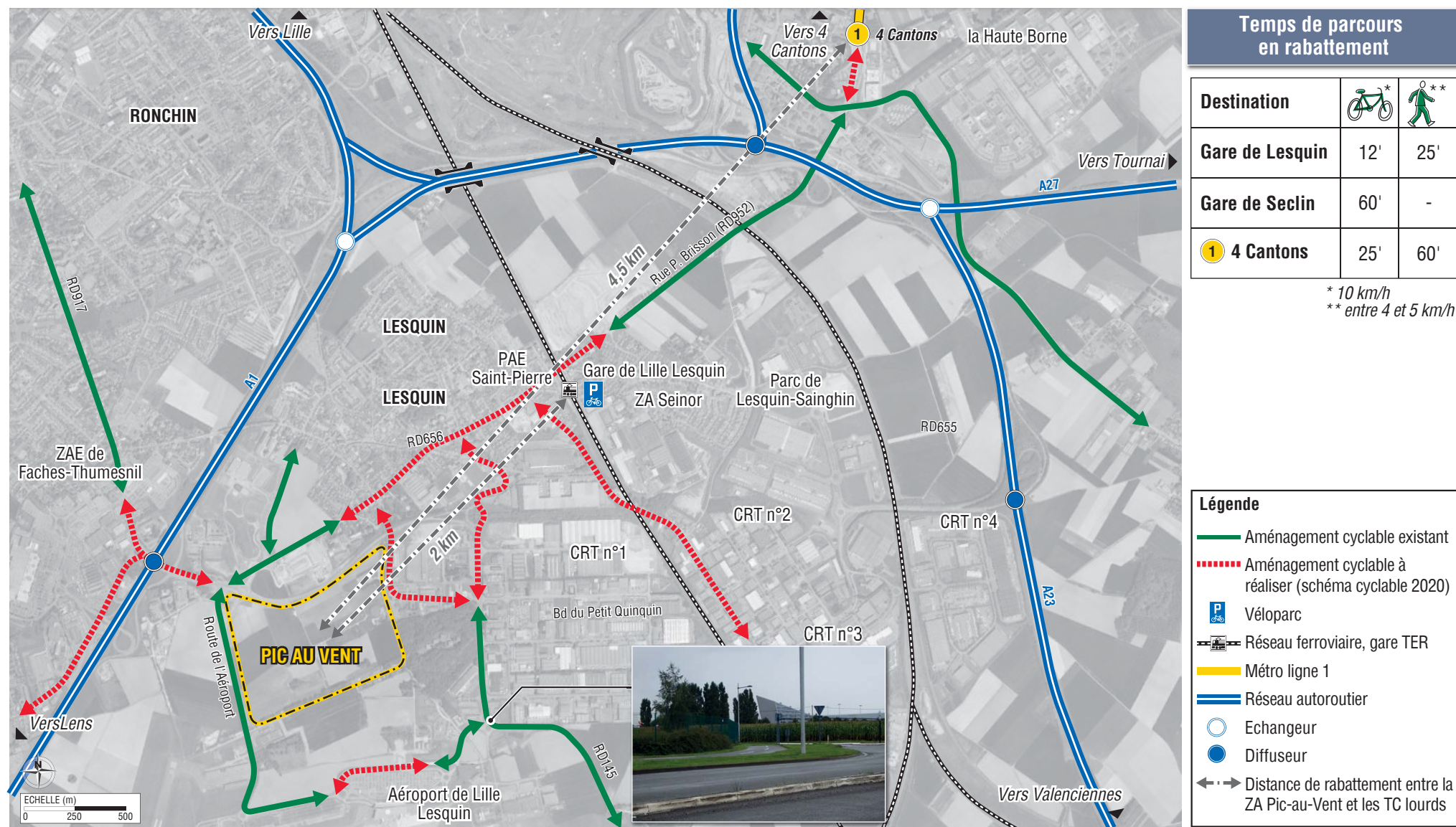
* 2 bus le matin et 1 bus le soir

Légende

- 1** Métro ligne 1
- L1** Liane ligne 1
- 57 65** Ligne périurbaines
- 22 23** Lignes de bus desservant les zones d'activités
- 205 221** Lignes interurbaines (CG59)
- Navette aéroport** (Lille Flandres - Lesquin)
- Réseau ferroviaire, gare TER**

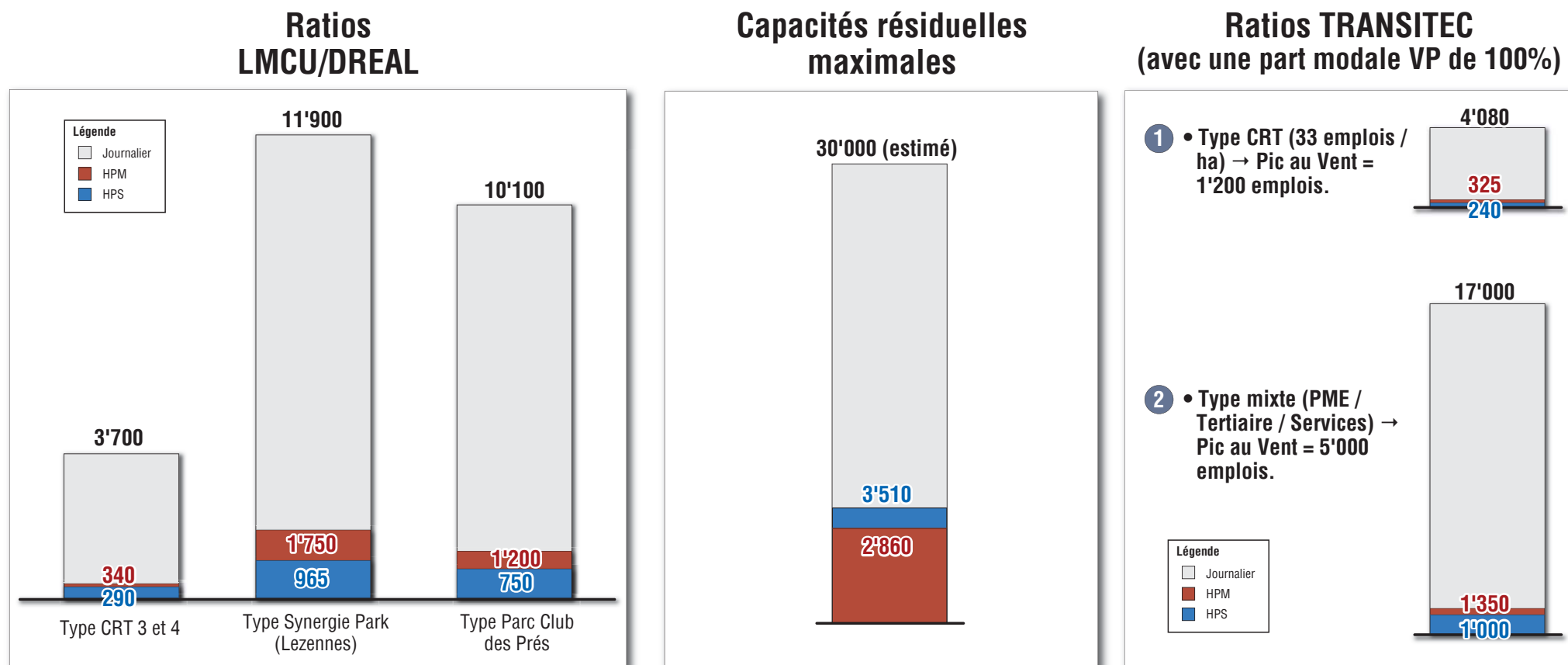
■ Les modes actifs

Figure n°10



■ Trafic automobile généré par le site "Pic au Vent" (33 ha)

Figure n°11



Quelle que soit l'approche retenue, la génération de trafic automobile du site de Pic au Vent est largement inférieure aux réserves de capacité identifiées dans le modèle.

■ Evolution de la mobilité

Figure n°12

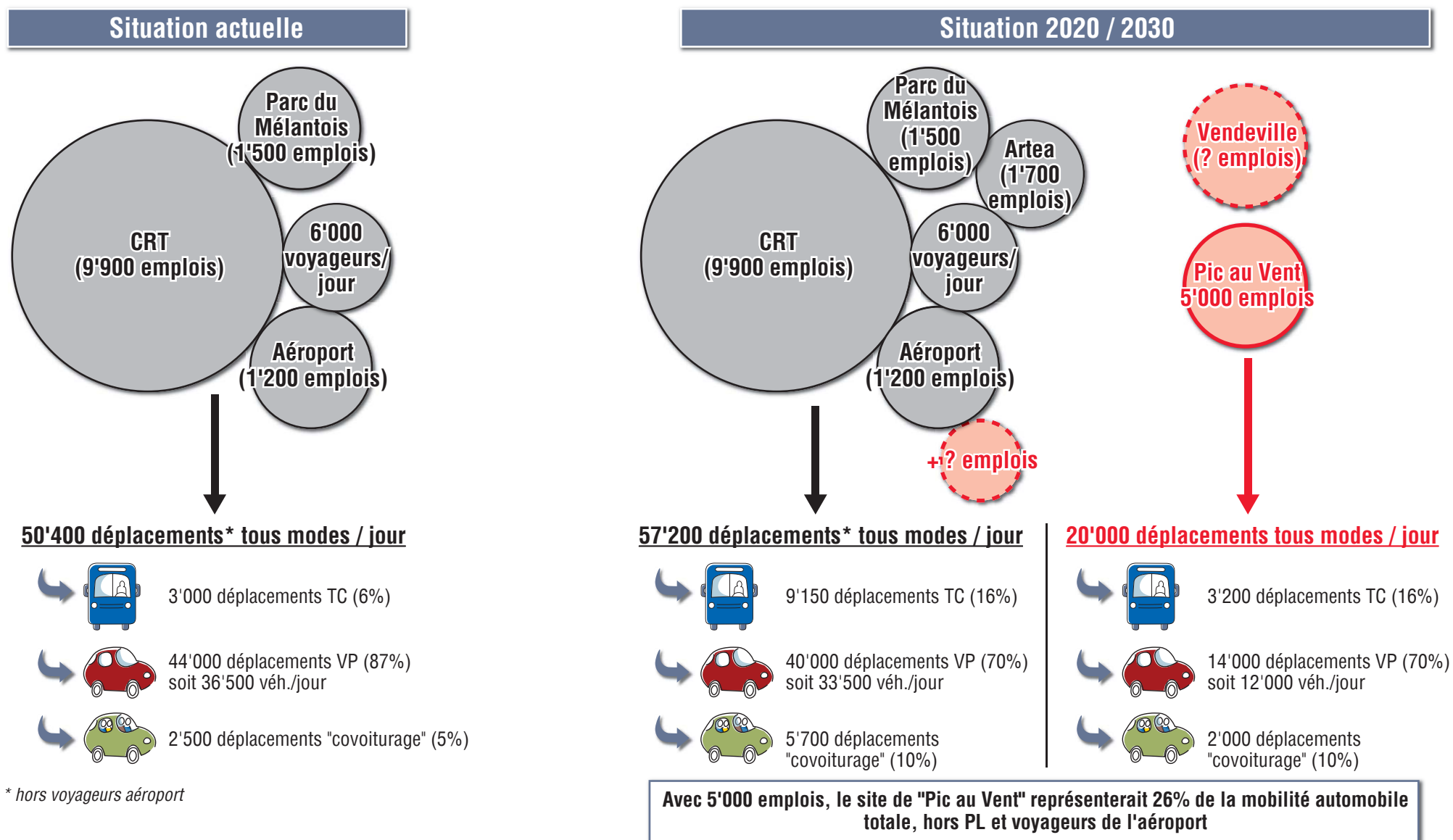
						
Etat actuel	EMD 2006 (Zone "reste LMCU")	17%	1%	4%	73%	5%
	PDZ 2010 (Plan de Déplacement de Zone)	-	1%	6%	87%	5%
Objectifs 2020	PDU (scénario 1 - pour les habitants)	32%	4%	10%	51%*	- %
	PDU (scénario 1 - pour les emplois)	16%	6%	16%	62%*	- %
	PDZ	-	3% à 5%	16%	70%	10 %

*Y compris covoiturage

Tant dans le cadre du PDZ du CRT de Lesquin que dans celui du PDU, l'ambition principale affichée porte sur le développement des transports collectifs. En complément, le PDU affirme une augmentation de la pratique du vélo, le PDZ mettant l'accent sur le covoiturage.

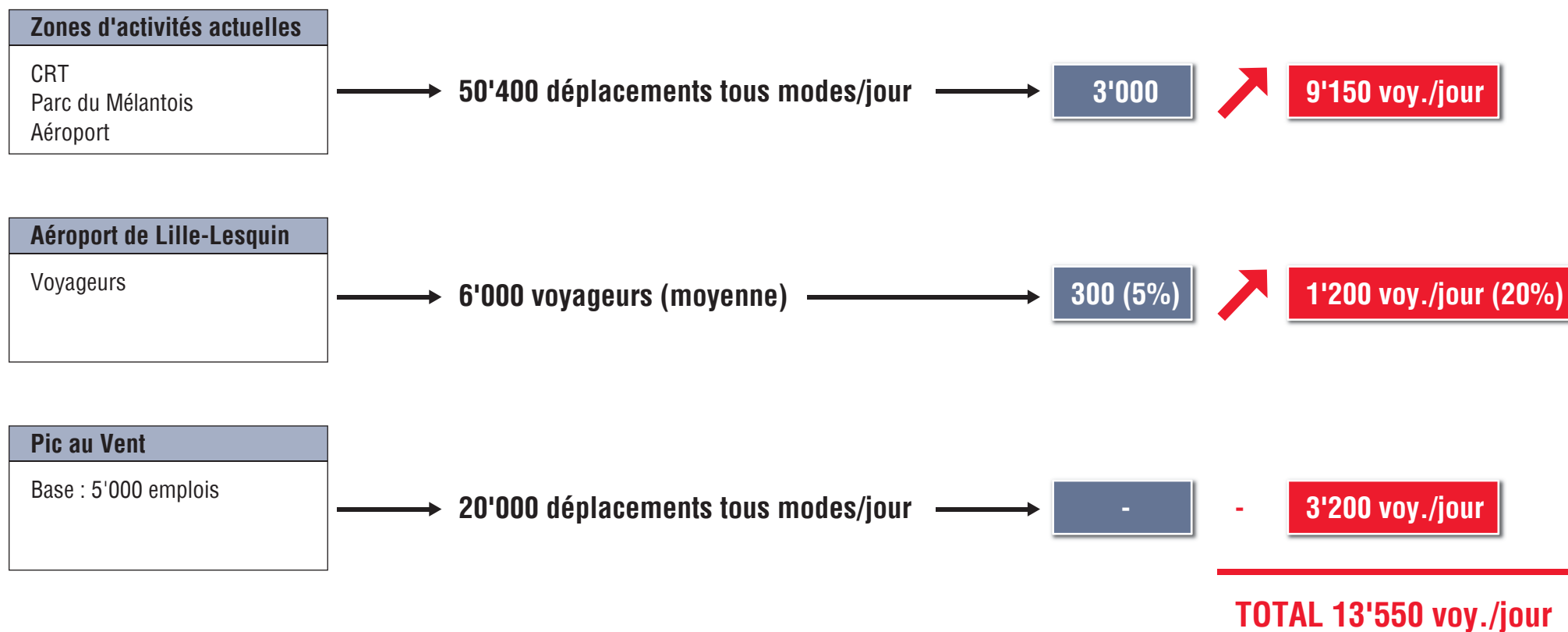
■ Evolution de la mobilité (sur la base des ratios Transitec)

Figure n°13



■ Estimation de la demande potentielle en transports collectifs (ratios Transitec)

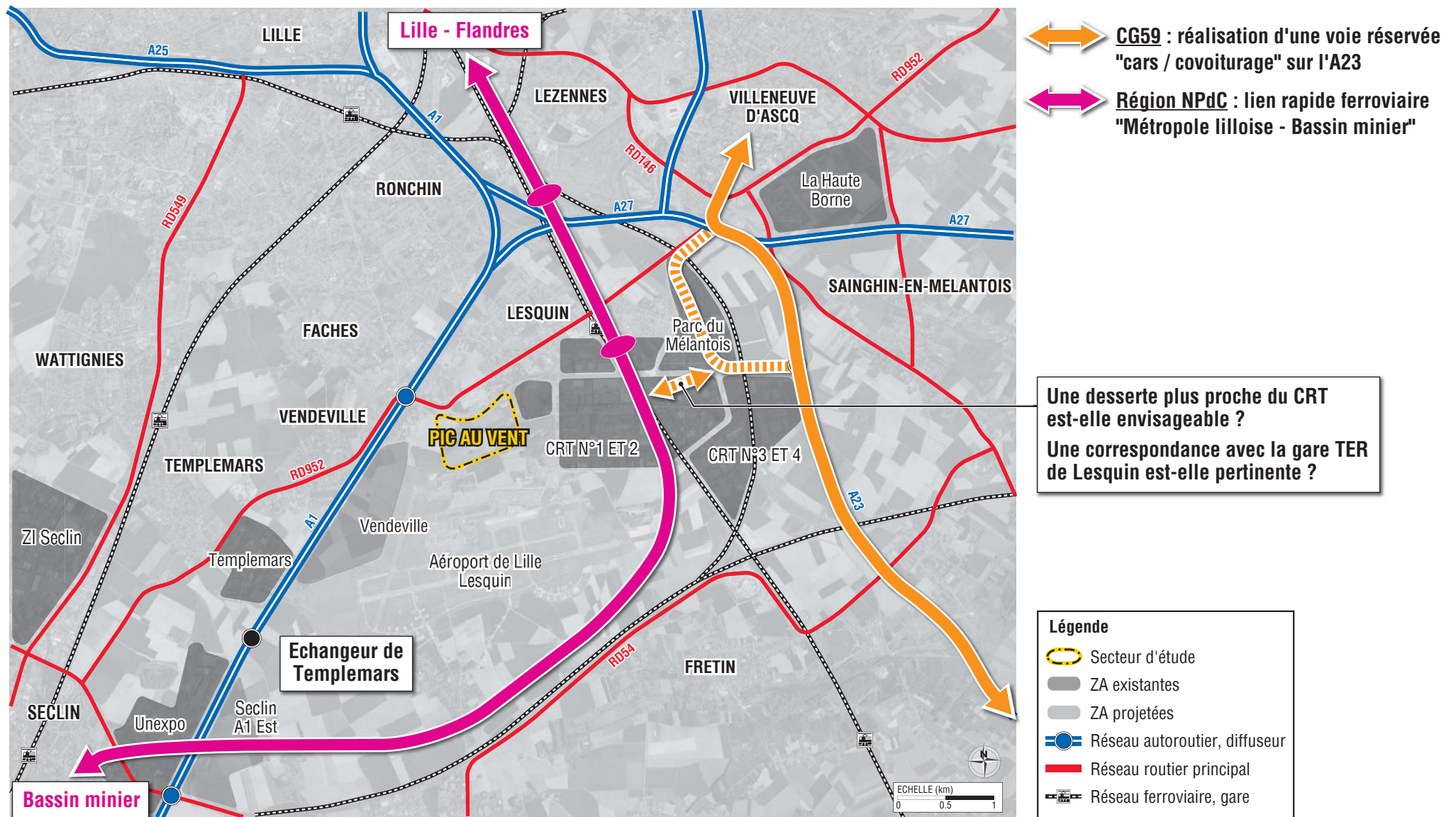
Figure n°14



- Une demande globale potentielle estimée à 13'550 voyageurs/jour (3'300 actuels + 10'250 supplémentaires).

■ Les projets structurants

Figure n°15



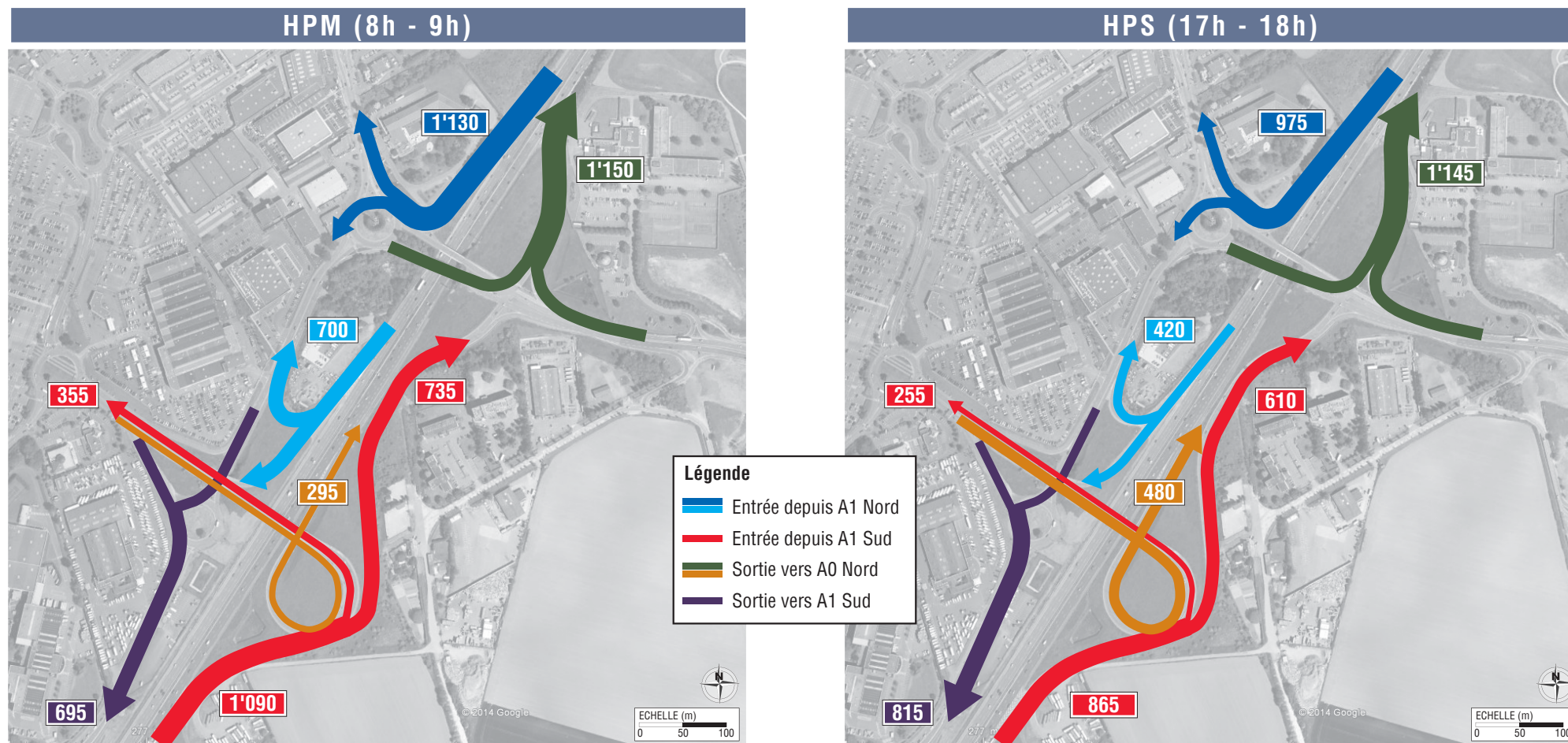
■ Enjeux et pistes de solutions

Figure n°16

- ➔ **Désaturation du réseau autoroutier** ➔
- Report modal sur le TER (P+train actuels à court terme et ligne ferroviaire rapide à moyen terme).
 - Insertion d'un CHNS (Car à Haut Niveau de Service) envisagé sur l'A23.
 - Réalisation du CSEL (?).
 - Mise en place d'actions de développement du covoiturage (COV).
- ➔ **Renforcement de la desserte en transports collectifs** ➔
- Liaison avec la gare TER de Lesquin classée GEA - Gare d'Entrée d'Agglomération - (navettes bus, itinéraires cyclables).
 - Liaison transversale structurante (Gare TER de Seclin - Gare TER de Lesquin - 4 Cantons) voire une liaison "Gare TER de Ronchin - Gare TER de Lesquin - 4 Cantons".
 - Prolongement de la Liane 1 ?
- ➔ **Autres services de mobilité** ➔
- TAD (Transport à la Demande) "individualisé".
 - Etc (à préciser).

■ Flux horaires à l'échangeur de Lesquin / A1

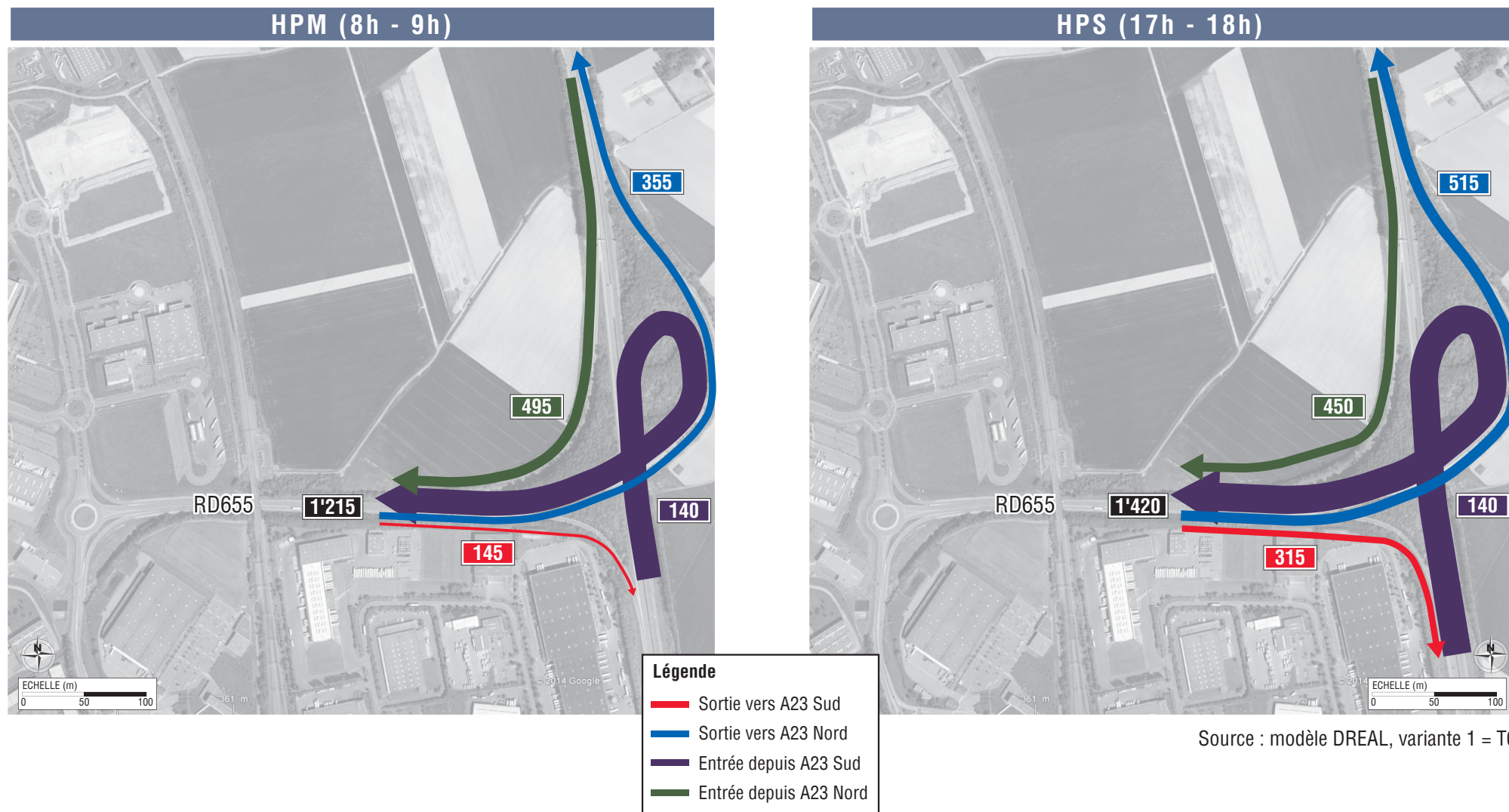
Annexe n°1



Source : modèle DREAL, variante 1 = T0

■ Flux horaires à l'échangeur de Lesquin / A23

Annexe n°2



■ Ratios utilisés

Annexe n°3

→ TRANSITEC

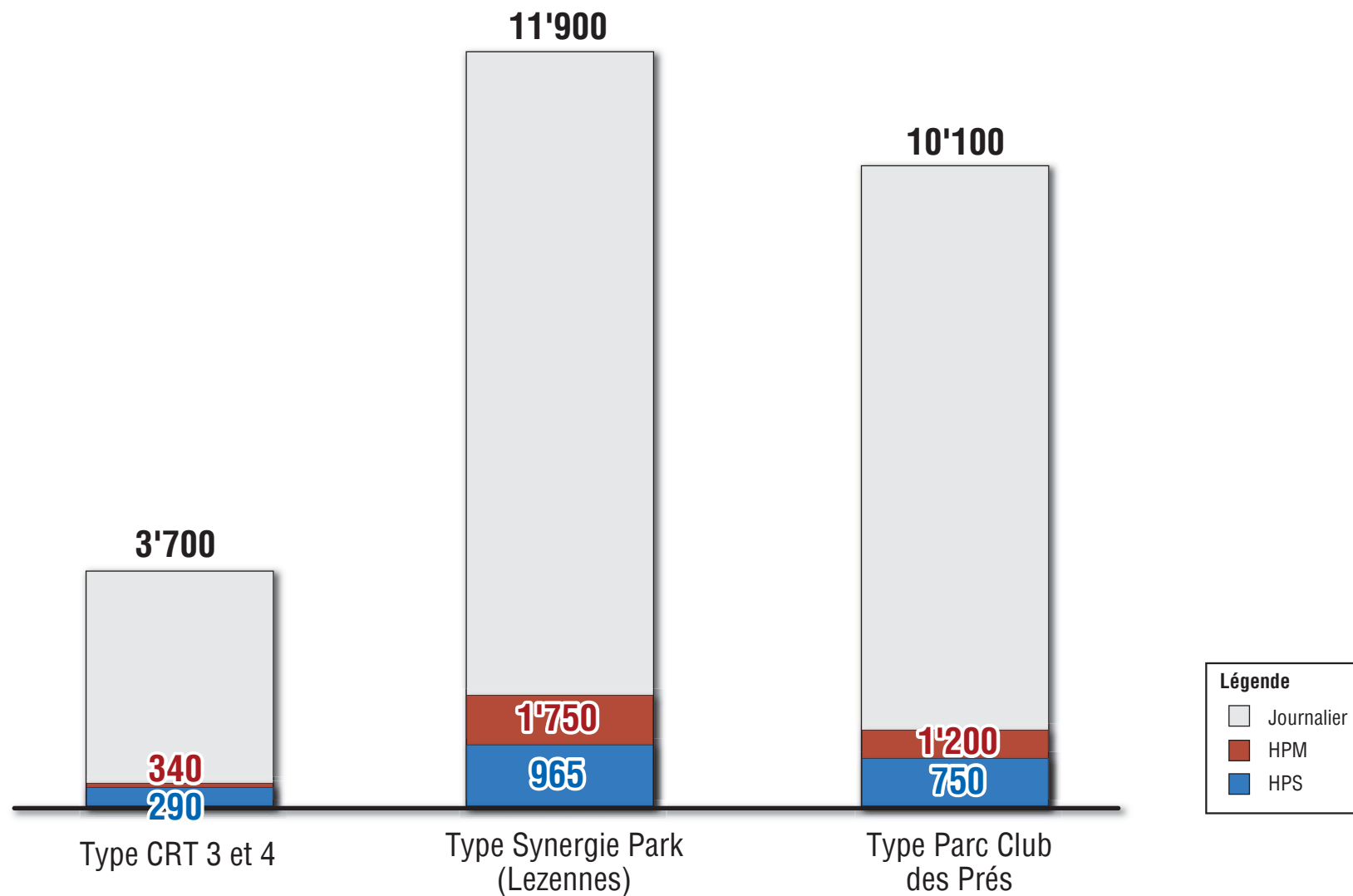
- 1 emploi (taux de présence de 80%) → $5 \times 0,8 = 4$ déplacements tous modes / jour.
- Si part modale VP de 100% → 4 déplacements VP / jour → 3,4 véh. / jour (1,2 pers. / voiture).
- 3,4 véh./jour → 0,27 véh./hpm (sens entrant)
0,20 véh./hps (sens sortant)

→ DREAL / LMCU

- Ratios de génération de trafic VL et PL dans les parcs d'activités périphériques (septembre 2013).

■ Trafic généré par le site "Pic au Vent" en véhicules (ratios LMCU/DREAL)

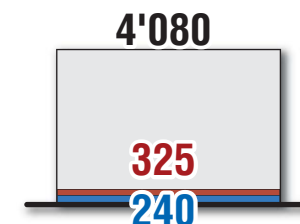
Annexe n°4



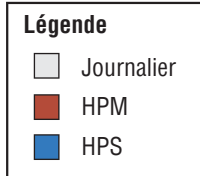
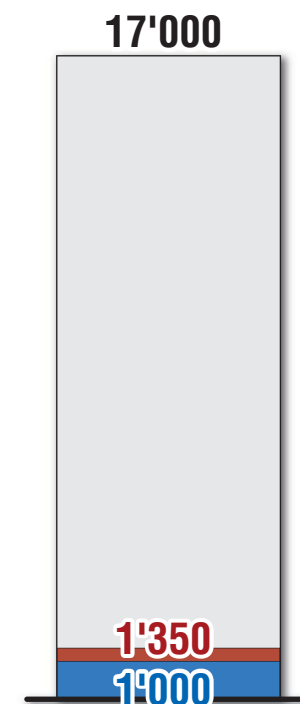
■ Trafic généré par le site "Pic au Vent" en véhicules (ratios TRANSITEC)

Annexe n°5

1 • Type CRT (33 emplois / ha) → Pic au Vent = 1'200 emplois.



2 • Type mixte (PME / Tertiaire / Services) → Pic au Vent = 5'000 emplois.



■ Nombre d'emplois possible au regard des capacités résiduelles
(avec une part modale VP de 100% - Ratios Transitec)

Annexe n°6

