

# **ÉTUDE DES LIENS COMPLEXES ENTRE FORMES URBAINES ET INSÉCURITÉ ROUTIÈRE**

## **ANNEXES**

## Annexes

### Fiches de présentation des douze quartiers étudiés

Pour chacun des douze quartiers étudiés, une fiche présente leurs principales caractéristiques, du point de vue, d'une part, de l'analyse urbaine descriptive et d'autre part, de celui de l'insécurité routière. Il ne s'agit pas ici de présenter l'application de la méthode utilisée mais de présenter les quartiers étudiés et leurs caractéristiques. C'est pourquoi nous décrivons les résultats de chaque analyse séparément, alors que dans la pratique elles s'enrichissent mutuellement pour déterminer les liens entre les caractéristiques des quartiers et celles des accidents de la circulation.

#### QUARTIERS D'HABITAT TRADITIONNEL :

- Fiche 1 : les Phalemphins (Tourcoing)
- Fiche 2 : quartier de Loos

#### QUARTIERS D'HABITAT COLLECTIF

- Fiche 3 : la Résidence (Villeneuve-d'Ascq)
- Fiche 4 : les Olivaux (Loos)
- Fiche 5 : la Zup de Mons-en-Barœul
- Fiche 6 : la Bourgogne (Tourcoing)
- Fiche 7 : le Pont de Bois (Villeneuve-d'Ascq)

#### QUARTIERS D'HABITAT PAVILLONNAIRE


- Fiche 8 : la cité Lille-Délivrance (Lomme)
- Fiche 9 : Brigode (Villeneuve-d'Ascq)
- Fiche 10 : le Domaine de la Vigne (Bondues)
- Fiche 11 : le Bois d'Achelle (Bondues-Roncq)

#### QUARTIER D'HABITAT DE « VILLE NOUVELLE »

- Fiche 12 : le Triolo (Villeneuve-d'Ascq)

A noter : les sources utilisées sont le recensement général de la population de 1999 (INSEE) et les données de la communauté urbaine de Lille (CUDL)

## Fiche 1 : Quartier d'habitat traditionnel des Phalempins (Tourcoing)

Présentation du quartier des Phalempins et localisation		
Historique du quartier	Quartier ancien situé en centre urbain dense.	
Position du quartier	Au centre de Tourcoing, il est l'un des principaux pôles urbains de la communauté urbaine de Lille. Il se retrouve au cœur d'une activité urbaine importante. Il est le siège de nombreux échanges avec le reste de la ville et en particulier avec les quartiers adjacents. Il draine donc beaucoup de circulation automobile mais aussi de déplacements de piétons.	

Description et morphologie du quartier des Phalempins	
Surface	654 200 m <sup>2</sup> pour 374 200 m <sup>2</sup> bâti soit <b>57% de densité bâtie</b>
Réseau	Une longueur totale de réseau de 16 630 m dont 13 880 m de voirie locale de desserte
Maillage du réseau	Le réseau est maillé en quadrillage rectiligne et repose sur deux artères importantes longeant le quartier (chaussée Forest et rue de Gand). <b>Perméabilité du quartier au trafic de transit</b>
Organisation de la voirie	<b>La rue est un espace multifonctionnel</b> , siège de multiples activités comme circuler ou stationner mais aussi lieu de circulation de l'ensemble des usagers
Type d'urbanisation	Maisons mitoyennes, en front à rue, sans garage. Le stationnement se fait sur chaussée, en parallèle des voies essentiellement. L'espace public est assez restreint et se limite souvent à la voirie. Les rues sont alors étroites et le champ de vision rétréci par un <b>bâti continu et dense le long des voies</b> , ainsi que par le stationnement en parallèle.
Aménagement des axes de transit	Intersections entre les axes de transit et les voiries locales traitées par des carrefours à feux essentiellement. La chaussée Forest est aménagée en 2x2 voies avec un terre-plein central.

Caractéristiques fonctionnelles du quartier des Phalempins	
Activités	<b>Quartier multifonctionnel</b> : il est résidentiel mais comporte aussi beaucoup de commerces, de services, d'administrations, d'écoles. Ces activités sont dispersées dans le quartier.
Population	9488 habitants dans le quartier tel qu'il a été défini soit une <b>densité de 145 hab/ha</b> .
Caractéristiques de la population	Beaucoup de familles nombreuses. Grand nombre d'enfants de 7 à 15 ans. Population active composée en majorité d'ouvriers (47%), puis d'employés (28%). Les revenus des ménages en moyenne sont assez faibles. 26% de ménages non motorisés et 20% de bi-motorisés.
Offre transport en commun	2 bus par heure et par sens, en semaine normale, un peu plus aux heures de pointe, entre Neuville et Tourcoing centre. Station de métro 'Phalempins' qui relie Tourcoing à Lille
Stationnement	Sur chaussée, en parallèle de la voie
Offre vélo	Pas d'aménagement particulier
Générateur piétons	Beaucoup de commerces, de services et des écoles

Vitesses	Plus de 60 km/h selon les sens sur la chaussée Forest en 1992. Sur le reste du réseau, comme sur la rue de Gand, vitesses moyennes comprises entre 40 et 50 km/h.
Trafics	En 1999, sur la chaussée Forest, 18 000 à 26 000 véh/j et 6 500 à 9 500 véh/j sur la rue de Gand (chiffres en augmentation en se rapprochant de l'intersection).

<b>Description des accidents survenus dans le quartier des Phalempins</b>	
Nombre	52 accidents de 1996 à 2000
Localisation	En majorité sur les axes de transit (62%) mais aussi <b>sur la voirie interne (38%)</b> .
Types d'usagers impliqués	Piétons (33%), de cyclomotoristes (27%) et de véhicules à deux roues en général (44%) ⇒ <b>beaucoup d'usagers vulnérables</b> et parmi les piétons, <b>beaucoup d'enfants</b> <b>Les blessures sont en moyenne assez graves.</b>
Lien des impliqués avec le quartier	<p><b>65% des accidents ont impliqué au moins un habitant du quartier</b> et 77% ont impliqué au moins un habitant ou un interne (personne n'habitant pas le quartier mais allant y faire ou y ayant fait une activité).</p> <p><b>Proportion encore plus forte d'habitants impliqués sur les rues internes</b> au quartier (91%).</p> <p>La perméabilité du réseau interne du quartier au trafic de transit dans un contexte de vie locale très forte influe sur l'implication forte des habitants du quartier dans les accidents de la circulation.</p>
	<p>Types d'impliqués dans les accidents :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● accident n'impliquant que des usagers en transit</li> <li>● accident impliquant au moins un habitant</li> <li>● accident impliquant au moins un interne (autre qu'un habitant)</li> </ul>

<b>Principales problématiques d'insécurité routière du quartier des Phalempins</b>	
Accidents impliquant des piétons	Traversée subite d'enfants habitant le quartier, hors passage piéton, masqués par quelque chose (véhicules en stationnement, mobilier urbain,...) pour se rendre chez eux, à l'école, ou pour rejoindre quelqu'un et choc avec un véhicule circulant sur la chaussée.
	Enfants jouant dans la rue, sur le trottoir et traversant subitement pour récupérer un ballon, pour échapper à un copain lors d'un jeu,... et choc avec un véhicule circulant sur la chaussée.
Accidents impliquant des véhicules à deux roues	Dépassement hâtif de véhicules à deux roues (vélo et cyclomoteur) par des automobilistes qui se rabattent trop vite et les heurtent.
	Mauvaise perception des véhicules à deux roues la nuit et manœuvre de tourne à gauche d'automobilistes quand arrive un véhicule à deux roues en face.
Accidents liés au stationnement	Masque à la visibilité lors des traversées piétonnes (surtout des enfants) vis-à-vis des automobilistes.
	Manœuvre hâtive de demi-tour pour accéder ou sortir d'un stationnement en parallèle le long de la voie et choc avec un véhicule circulant sur l'autre voie.
Accidents aux carrefours	Franchissement de feu orange et choc avec un véhicule ayant le feu vert.
	Mouvement de tourne à gauche à un carrefour à feux avec les deux usagers en sens inverse ayant le feu vert, le premier s'engage pensant être prioritaire ou n'ayant pas anticipé l'arrivée du véhicule en face.

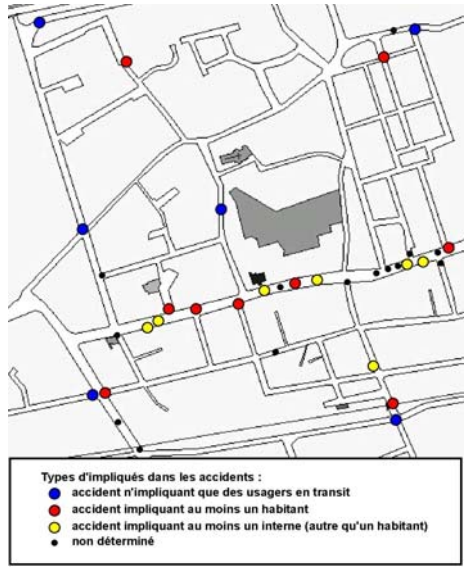
## Fiche 2 : Quartier d'habitat traditionnel de Loos

Présentation du quartier ancien de Loos et localisation		
Historique du quartier	Un développement industriel précoce avec l'implantation, au début du XIX <sup>ème</sup> siècle, de plusieurs entreprises a déclenché l'urbanisation de la ville de Loos. En effet les patrons d'entreprises de l'époque ont construit des cités pour leurs employés : la cité Kuhlmann, par exemple, reliée à la gare par la rue Clémenceau, ou la cité Thiriez, située au nord-est du quartier. Avant la Première Guerre mondiale, Loos est l'une des communes les plus "achevées". Elle est incluse dans cette première couronne d'urbanisation autour de Lille, à partir de bourgs ruraux préexistants.	
Position du quartier	Le quartier est situé à l'ouest de Lille. Il est le lieu d'échanges et de passage entre le pôle urbain de Lille et sa banlieue ouest, notamment par la rue Foch.	

Description et morphologie du quartier ancien de Loos	
Surface	448 000 m <sup>2</sup> pour 159 000 m <sup>2</sup> bâti dont <b>35% de surface bâtie</b>
Réseau	Une longueur totale de réseau de 11 470 m dont 10 380 m de voirie locale de desserte.
Maillage du réseau	Le réseau, maillé en quadrillage rectiligne, repose sur un axe de transit important traversant le quartier (principe de développement en doigt de gant).
Organisation de la voirie	<b>La rue est un espace multifonctionnel</b> , puisqu'elle est le siège de multiples activités comme circuler ou stationner mais aussi le lieu de circulation de l'ensemble des usagers
Type d'urbanisation	Maisons mitoyennes, en front à rue, sans garage. Le stationnement se fait sur chaussée, en parallèle des voies essentiellement. L'espace public, assez restreint, se limite souvent à la voirie. Les rues sont alors étroites et le champ de vision rétréci par un <b>bâti continu et dense le long des voies</b> , ainsi que par le stationnement en parallèle.
Aménagement des axes de transit	Sur l'axe principal, majorité des intersections traitées en carrefours à feux.

Caractéristiques fonctionnelles du quartier ancien de Loos	
Activités	Ce quartier est <b>multifonctionnel</b> . Outre l'aspect résidentiel, il compte de nombreuses écoles primaires et maternelles, des commerces dont ceux de première nécessité, des services, des administrations, des entreprises ou encore des bâtiments accueillant du public. Une grande majorité de ces activités sont situées sur la rue Foch.
Population	5873 habitants dans le quartier tel qu'il a été défini soit une <b>densité de 131 hab/ha</b>
Caractéristiques de la population	Beaucoup d'enfants de 10 à 19 ans. Peu de familles nombreuses. Forte part de population active (47%) surtout constituée d'employés et d'ouvriers (à part à peu près égale) puis de professions intermédiaires. Revenus des ménages sont moyennement élevés. Motorisation des ménages moyenne avec 27% de non motorisés et 18% bi-motorisés.
Offre en transport en commun	1 bus par sens, toutes les 10 min ou tous les 15 min, suivant les heures), qui relie Hellemmes à Lille centre. 2 bus par heure, par sens desservent les communes au nord de Loos Liaison bus Lambersart - métro Lille-CHR, (2 bus par heure et par sens).

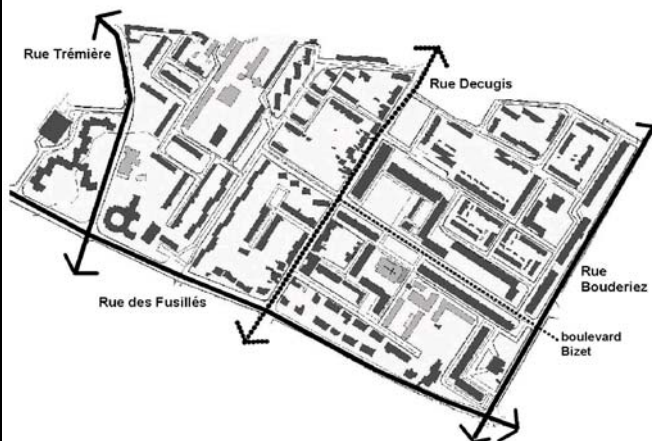
Stationnement	Sur chaussée le long des rues en parallèle essentiellement
Offre vélo	Piste cyclable sur le boulevard de la République
Générateur piétons	Beaucoup d'activités (commerces, services, écoles, administrations, ...) pouvant attirer des piétons sur l'ensemble du réseau du quartier et surtout sur la rue Foch.
Vitesses	Sur le boulevard de la République, vitesses moyennes mesurées de l'ordre de 42 km/h
Trafics	Sur la rue Foch, 17 000 véh/j après 1996. Sur le boulevard de la République, 7 250 véh/j (1996) et 9 000 véh/j (1999). Pour le reste du réseau interne, un trafic inférieur à 2 000 véh/j.

Description des accidents survenus dans le quartier ancien de Loos	
Nombre d'accidents	36 accidents de 1996 à 2000
Localisation des accidents	<b>En majorité sur les axes de transit (67%)</b> et particulièrement sur la rue Foch (56% des accidents). Le reste est surtout concentré sur les axes de transit local, entre le quartier et les communes avoisinantes, notamment sur les liaisons nord-sud. Si la structure du réseau du quartier le rend perméable au trafic de transit, trafic et accidents se concentre surtout sur l'artère principale est-ouest (rue Foch) et sur quelques liaisons principales nord-sud.
Types d'usagers impliqués	33% impliquent au moins un piéton, 42% des 2 roues dont 28% de cyclomotoristes ⇒ <b>beaucoup d'usagers vulnérables avec blessures assez graves</b>
Lien des impliqués avec le quartier	<b>41% des accidents ont impliqué au moins un habitant et 73% au moins un habitant ou un interne</b> (personne n'habitant pas le quartier mais allant y faire ou y ayant fait une activité). Sur le réseau interne, il y a aussi des accidents impliquant des usagers en transit. Par contre sur l'axe de transit principal ( <b>la rue Foch</b> ), <b>92% des accidents impliquent au moins un habitant ou un interne</b> . Ceci montre que la diversité des usages et usagers sur un axe de transit traversant un quartier peut être source de conflits. Ainsi, ces accidents se produisent aussi bien aux intersections entre des usagers sortant du quartier et ceux transitant par l'artère principale qu'en section courante, lors de manœuvres de stationnement ou de traversées de piétons.
	 <p>Types d'impliqués dans les accidents :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● accident n'impliquant que des usagers en transit</li> <li>● accident impliquant au moins un habitant</li> <li>● accident impliquant au moins un interne (autre qu'un habitant)</li> <li>● non déterminé</li> </ul>

Principales problématiques d'insécurité routière du quartier ancien de Loos	
Accidents impliquant des piétons	Traversée de piétons, majoritairement d'une artère principale, sur passage protégé. Choc en 1 <sup>ère</sup> partie de chaussée, souvent du fait d'une mauvaise évaluation de la vitesse des véhicules, ou de l'intensité du trafic.
	Traversée précipitée de piétons (souvent adultes) de l'artère principale, hors passage piéton, pour aller dans un magasin, rejoindre le bus, et choc avec un véhicule circulant sur chaussée.
	Enfant jouant dans la rue et traversant précipitamment pour échapper à ses camarades et choc avec un véhicule circulant sur la chaussée.
Accidents impliquant des véhicules à deux roues	Automobiliste tournant à gauche, sortant d'un stationnement ou redémarrant d'un STOP sans avoir vu arriver un deux roues. Surtout sur l'axe principal où il y a beaucoup de trafic et d'activités riveraines.
	Cyclistes franchissant le feu rouge se faisant heurter par un automobiliste arrivant sur le côté.
Accidents liés au stationnement	Masque à la visibilité entre piétons et automobilistes en section courante et entre automobilistes aux carrefours. Manœuvre hâtive de demi-tour pour sortir ou accéder à une place de stationnement en parallèle de la voie et choc avec un véhicule circulant en sens inverse.

### Fiche 3 : Quartier d'habitat collectif de la Résidence (Villeneuve-d'Ascq)

Présentation du quartier de la Résidence et localisation	
Historique du quartier	<p>Ce quartier est situé à Villeneuve-d'Ascq, au sud de l'ancienne commune d'Ascq, au nord des quartiers de la ville nouvelle. Il est issu d'une opération appelée "La Résidence", lancée en 1958 à Annapes. Il a été construit durant l'époque du développement urbain de l'est de Lille. En effet, dans les années soixante, le secteur est encore un espace largement rural.</p>
Position du quartier	<p>Il se retrouve aujourd'hui en zone urbaine avec une forte activité et de nombreux échanges entre les différents quartiers adjacents. Il est également situé à proximité du boulevard du Breucq, une autoroute urbaine qui draine les flux entre les quatre grands pôles urbains : Lille, Villeneuve-d'Ascq, Roubaix et Tourcoing.</p>

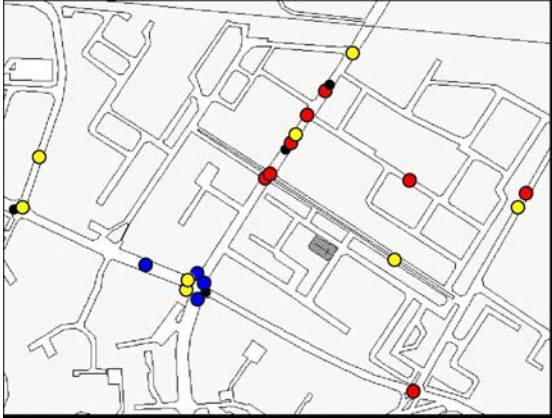


Description et morphologie du quartier de la Résidence	
Surface	284 700 m <sup>2</sup> pour 79 400 m <sup>2</sup> bâti soit <b>une densité bâtie de 28%</b>
Réseau	Une longueur totale de 8 670 m dont 7 000 m de voirie locale de desserte
Maillage du réseau	<p><b>Il existe trois niveaux de voie :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des artères principales longent le quartier et drainent le trafic de transit (rue des Fusillés, rue Trémière et rue Bouderiez),</li> <li>- des artères secondaires traversent le quartier, le desservent et supportent le transit local (rue Decugis et boulevard Bizet),</li> <li>- des voies de desserte, majoritairement maillées.</li> </ul>
Organisation	Des cheminements piétonniers relient les activités principales, comme les écoles, aux routes.
Type d'urbanisation	<p><b>Habitat collectif moyennement haut</b>, éloigné de la voirie avec beaucoup d'espaces verts.  <b>La place laissée à l'espace public est importante.</b></p>
Aménagement des axes de transit	Carrefours à feux sur la rue des Fusillés ; STOP sur les rues Trémière et Bouderiez

Caractéristiques fonctionnelles du quartier de la Résidence	
Activités	Moins diversifiées que dans les quartiers traditionnels, mais le quartier compte tout de même quelques écoles primaires, quelques services et commerces essentiellement localisés sur les artères secondaires. Quelques bâtiments publics (bibliothèque, centre des Postes).
Population	4585 habitants dans le quartier tel qu'il a été délimité soit <b>une densité de 166 hab/ha</b>
Caractéristiques de la population	Population jeune, moins de 40 ans, surtout étudiante. Le quartier est en effet proche de la cité universitaire de Villeneuve-d'Ascq et comporte des résidences universitaires. Population active surtout constituée d'ouvriers et d'employés. Revenus des ménages moyens à modestes. Motorisation assez faible avec 31% de ménages non motorisés et peu de bi-motorisés (15%).
Offre en transport en commun	Ligne de bus suburbaine qui relie Villeneuve-d'Ascq à Wattrelos (1 bus par heure et par sens) et permet le rabattement sur la station de métro 'Pont de Bois' de la ligne 1, qui dessert le centre-ville de Lille. Accessibilité de la station de métro du Triolo de la ligne 1, à pied.




Stationnement	Parkings au bas des immeubles en épi ou perpendiculaires à la voirie
Offre vélo	Une piste cyclable le long de la rue des Fusillés
Générateur piétons	Des bâtiments publics, écoles à proximité des axes principaux
Vitesses	Les vitesses sur les principales artères sont assez élevées (50 à 72 km/h).
Trafics	Sur la rue des Fusillés, trafic de l'ordre de 12 500 véh/j ; sur les rues Trémière et Bouderiez, 6 500 véh/j ; sur Decugis et boulevard Bizet de 3 500 à 4 000 véh/j

<b>Description des accidents survenus dans le quartier de la Résidence</b>	
Nombre d'accidents	24 accidents de 1996 à 2000
Localisation des accidents	Ils sont répartis <b>pour la moitié sur les artères principales longeant le quartier et l'autre moitié sur les artères secondaires</b> . Au final, un seul accident a eu lieu sur le réseau local de la voirie. La concentration des trafics sur les artères principales et secondaires entraîne une concentration des accidents sur ces axes.
Types d'usagers impliqués	Beaucoup de piétons (33% des accidents), de cyclomotoristes (21%) mais aussi de cyclistes (17%). ⇒ <b>beaucoup d'usagers de deux roues légers et beaucoup d'enfants (à pied ou à vélo) impliqués</b> ; les blessures sont en moyenne assez faibles.
Lien des impliqués avec le quartier	<p><b>40% des accidents impliquent au moins un habitant et 40% au moins un interne</b> (une personne n'habitant pas le quartier mais allant y faire ou y ayant fait une activité).</p> <p>Les quelques cas d'accidents n'impliquant que des usagers en transit (20%) sont situés sur les artères principales longeant le quartier où le trafic de transit est important.</p> <p>Sur le reste des axes, tous les accidents impliquent au moins un habitant ou un interne.</p>
	 <p>Types d'impliqués dans les accidents :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● accident n'impliquant que des usagers en transit</li> <li>● accident impliquant au moins un habitant</li> <li>● accident impliquant au moins un interne (autre qu'un habitant)</li> <li>● non déterminé</li> </ul>

<b>Principales problématiques d'insécurité routière du quartier de la Résidence</b>	
	Traversée subite d'enfants du quartier, souvent masqués par des véhicules en stationnement, sortant de chez eux ou de l'école et choc avec un véhicule circulant sur la chaussée.
	Sortie de stationnement précipitée devant un véhicule à deux roues qui circule sur la chaussée (stationnement perpendiculaire à la voie).
	Enfants à vélo empruntant un chemin piétonnier et traversant directement la rue quand ils arrivent sur le passage piéton, sans toujours vérifier si un automobiliste arrive.
	Manœuvres précipitées des conducteurs de deux roues (dépassement par la droite, franchissement prématuré de feu,...) et choc avec un véhicule circulant sur la chaussée. Masque à la visibilité entre piétons (surtout des enfants) et automobilistes.
	Sortie de stationnement perpendiculaire et choc avec un véhicule circulant sur la voie. Jeunes faisant la course sur la chaussée et se heurtant à l'endroit où la route passe de 2 voies à 1 voie.



## Fiche 4 : Quartier d'habitat collectif des Olivaux (Loos)

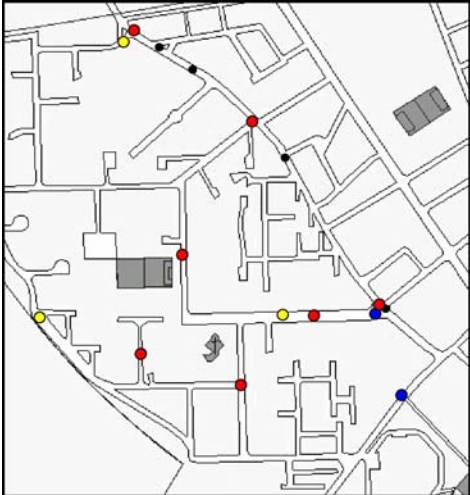
Présentation du quartier des Olivaux et localisation	
Historique du quartier	C'est un quartier d'habitat collectif datant des années 50-60, de conception assez classique.
Position du quartier	Ce quartier est situé en périphérie de Loos, une commune de la banlieue proche de Lille, au sud du quartier ancien présenté précédemment. Il est en relation avec le reste de la commune par son côté est. Sur le côté ouest, par contre, il est longé de champs et il n'y a pas d'accès vers le reste de l'agglomération. Ainsi, le quartier n'est pas une zone d'échange mais plutôt une zone d'origine ou de destination des trajets.
	

Description et morphologie du quartier des Olivaux	
Surface	332 450 m <sup>2</sup> pour 85 170 m <sup>2</sup> bâti soit <b>26% de densité bâtie</b>
Réseau	8 040 m de longueur totale de réseau pour 7 000 m de voirie locale de desserte
Maillage du réseau	Il existe trois niveaux de voie : <ul style="list-style-type: none"> <li>- deux axes de transit importants (la rue Barbusse et la rue Mocquet) longent le quartier. Sur ceux-ci viennent se raccorder les voiries internes, de quelque nature que ce soit,</li> <li>- les voies de distribution forment deux sortes de boucles, une à la frontière du côté ouest et une interne au quartier, et se rejoignent, permettant ainsi la traversée du quartier. Elles assurent le lien entre le quartier et les axes de transit et desservent aussi directement les bâtiments qui les longent,</li> <li>- les voiries de desserte majoritairement en impasse reliées aux voies de distribution ou directement aux axes de transit.</li> </ul> Ainsi, <b>les différents niveaux de voies n'ont pas des fonctions uniques et desservent directement des habitations tout en assurant le transit local</b> . La distinction des voies n'entraîne pas une imperméabilité du quartier au trafic de transit. Mais sa position en périphérie de ville limite l'importance de ce trafic.
Organisation de la voirie	<b>Ségrégation localisée des modes</b> : au centre du quartier, des cheminements piétonniers éloignés de la route, relient les différents bâtiments aux lieux d'activités comme le terrain de tennis.
Type d'urbanisation	Habitat collectif moyennement haut à très haut suivant les bâtiments. D'une manière générale, <b>l'espace public tient une place importante</b> (espaces verts, voirie large,...).
Aménagement des axes de transit	Sur la rue Barbusse, beaucoup d'intersections traitées avec priorité à l'axe principal marqué par un STOP. Sur la rue Mocquet, une intersection entre l'axe principal et la voirie locale, aménagée par séparation des trafics entrant et sortant.

Caractéristiques fonctionnelles du quartier des Olivaux	
Activités	Outre les logements, beaucoup d'écoles, de bâtiments publics (hôpital,...), d'administrations, de centres sociaux, d'équipements sportifs. Peu de commerces et de services de proximité.
Population	5331 habitants dans le quartier tel qu'il a été délimité soit une <b>densité de 160 hab/ha</b>
Caractéristiques de la population	Forte part de jeunes entre 20 et 29 ans mais part non négligeable de personnes de plus de 60 ans. Les jeunes sont plutôt des actifs (employés, ouvriers) que des étudiants. Part moyenne de chômeurs (9%). Revenus des ménages moyens à faibles. Motorisation des ménages plutôt

	faible avec 36% de ménages non motorisés.
Offre en transport en commun	1 bus toutes les 15 à 20 min suivant les heures de la journée, en période normale reliant Haubourdin à Wattignies via Loos. Cette ligne permet surtout le rabattement sur la station de métro CHR Calmette, qui permet ensuite de rejoindre directement le centre de Lille.
Stationnement	Parkings, le long des voies internes au quartier (voies de desserte ou de distribution)
Offre vélo	Pas de piste cyclable
Générateur piétons	Beaucoup de bâtiments publics, d'écoles, d'équipements sportifs mais peu de commerces et des parking à proximité de ces différentes activités
Vitesses	Pas d'enquête de vitesses
Trafics	Rue Barbusse, 5 700 véh/j au niveau de l'intersection avec la rue Mocquet et 3 300 véh/j au niveau de l'intersection avec la rue des Frères Lumière. Rue Mocquet, 13 300 véh/j

### Description des accidents survenus dans le quartier des Olivaux

Nombre d'accidents	16 accidents de 1996 à 2000 La position en périphérie et le fait que le quartier reçoive peu de transit peuvent expliquer en partie cet effectif plus faible que sur d'autres quartiers du même type.
Localisation des accidents	Pus de la moitié sur les axes de transit longeant le quartier (63%), <b>pour un tiers sur les voies de distribution (31%)</b> . Et un seul accident a eu lieu sur une voie de desserte en impasse.
Types d'usagers impliqués	piéton (38%), automobilistes (31%) et véhicules à deux roues (31%). ⇒ <b>beaucoup d'accidents piétons sur la voirie interne plutôt de faible gravité</b>
Lien des impliqués avec le quartier	<b>58% des accidents ont impliqué au moins un habitant et 83% un habitant ou un interne</b> (un interne est une personne n'habitant pas le quartier mais s'y rendant pour une activité) Sur les voies internes au quartier, 67% des accidents ont impliqué au moins un habitant, notamment l'accident survenu sur la voie de desserte locale, et 100% au moins un habitant ou un interne.
	 <p>Types d'impliqués dans les accidents :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● accident n'impliquant que des usagers en transit</li> <li>● accident impliquant au moins un habitant</li> <li>● accident impliquant au moins un interne (mais aucun habitant)</li> <li>● non déterminé</li> </ul>

### Principales problématiques d'insécurité routière du quartier des Olivaux

Piétons	Traversée directe de personnes sortant de leur domicile (enfants, personnes âgées surtout) pour rejoindre quelqu'un, choc avec un véhicule circulant sur la voie. Enfants jouant dans les espaces verts le long de la rue et traversant subitement la chaussée quand arrive une voiture.
Deux roues	Manœuvre de tourne à gauche d'un automobiliste quand arrive un véhicule à deux roues en face qu'il n'a pas vu ou pas regardé.
Stationnement	Masque à la visibilité entre piétons (surtout des enfants) et automobilistes.
Carrefours	Conflits entre mouvements tournant et mouvements circulant aux carrefours.
Comportements	Dérapiage au frein à main à bord d'une voiture volée, perte de contrôle et choc avec une barrière.

## Fiche 5 : Quartier d'habitat collectif de la Zup de Mons-en-Barœul

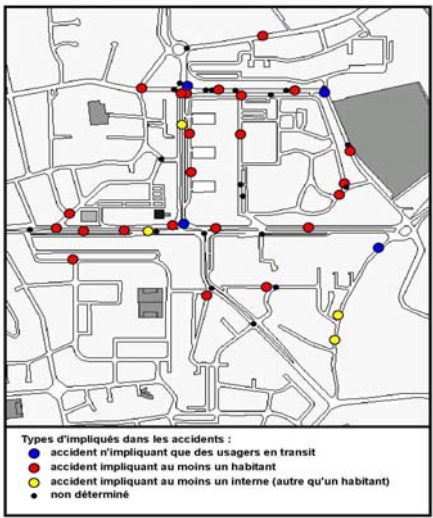
Présentation de la Zup de Mons et localisation		
Historique du quartier	La Zup de Mons est un projet de 5700 logements lancé au milieu des années 60 sur la commune de Mons-en-Barœul (1964-1974). La Zup a été construite dans la périphérie est de Lille, sur des espaces encore vides (champs,...).	
Position du quartier	Aujourd'hui, le quartier est situé entre Lille à l'ouest et Villeneuve-d'Ascq à l'est. Il y a beaucoup d'échanges entre le quartier et ces deux pôles. En effet, beaucoup d'habitants de Mons-en-Barœul travaillent à Lille. Et ils se rendent à Villeneuve-d'Ascq, pour profiter des grands centres commerciaux autour d'Auchan V2, mais aussi des pôles scientifiques. Le quartier est situé à proximité de la Cité Scientifique (faculté des Sciences et Techniques de Lille I) et du Pont de Bois (faculté de Lettres de Lille III). Ces échanges vers Villeneuve-d'Ascq sont facilités par la présence à proximité du quartier du boulevard de l'Ouest, d'une autoroute urbaine.	

Description et morphologie de la Zup de Mons	
Surface	543 910 m <sup>2</sup> pour 123 120 m <sup>2</sup> bâti soit une <b>densité bâtie de 23%</b>
Réseau	18 930 m de longueur totale de réseau pour 15 775 m de voirie interne
Maillage du réseau	<b>Le réseau est hiérarchisé avec trois niveaux de voie :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les artères principales perpendiculaires structurent le quartier (l'avenue Schuman, l'avenue Adenauer, l'avenue Sangnier et la rue Coty),</li> <li>- les artères secondaires distribuent le trafic vers l'intérieur du quartier (boulevard Napoléon, rue de Normandie et rue Ferry),</li> <li>- les voies de desserte desservent les bâtiments.</li> </ul>
Organisation de la voirie	<b>Des cheminements piétonniers</b> relient les différentes activités. Ils traversent l'espace public et rejoignent les routes principales, à hauteur des passages piétons.
Type d'urbanisation	<b>Habitat collectif très haut</b> , très massif, traversé par des voies de forte circulation. Le quartier construit sur des espaces vierges a été structuré sur la base de deux artères principales perpendiculaires. Les immeubles très éloignés de la voirie sont bordés d'espaces verts et les rues sont très larges. <b>L'espace public tient tout de même une place importante.</b>
Aménagement des axes de transit	Axes de transit équipés d'un terre-plein central longés de contre-allées pour desservir l'intérieur du quartier et assurer le stationnement. Beaucoup de carrefours à feux entre les axes importants. Entre ceux-ci et la voirie interne, des STOP et quelques ronds-points.

Caractéristiques fonctionnelles de la Zup de Mons	
Activités	Le quartier compte divers écoles, collèges, services administratifs, centres culturels et sociaux, des commerces, des services, quelques résidences universitaires et entreprises. Les activités sont localisées essentiellement sur les artères principales et secondaires.
Population	11 695 habitants dans le quartier tel qu'il a été délimité soit <b>une densité de 215 hab/ha</b>
Caractéristiques de la population	Beaucoup de jeunes de 20 à 29 ans et d'enfants de moins de 10 ans. Population d'ouvriers et d'employés. Beaucoup de chômeurs (11%). Les revenus des ménages sont assez modestes. La motorisation des ménages est faible en moyenne avec 33% de ménages non motorisés.

Offre TC	Nombreux bus desservant les communes limitrophes avec des fréquences de l'ordre de 25 mn par sens. Stations de la ligne n°2 du métro, qui relie Tourcoing et Roubaix à Lille.
Stationnement	Parkings au bas des immeubles, en épi ou perpendiculaire à la chaussée, le long des voies ou des contre-allées.
Offre vélo	Une piste cyclable le long de l'avenue Adenauer
Générateur piétons	Beaucoup de bâtiments publics, de commerces et services sur les axes principaux (les cheminements piétonniers rejoignent d'ailleurs ces grands axes)
Vitesses	Vitesses moyennes de 50 km/h.
Trafics	Sur l'avenue Schuman 11 000 véh/j (1996); sur Sangnier et boulevard Napoléon Ier 3 500 véh/j ; 3 000 à 5 000 véh/j sur les autres rues


### Description des accidents survenus dans la Zup de Mons

Nombre d'accidents	52 accidents de 1996 à 2000	
Localisation des accidents	Ils ont eu lieu à 50% sur les artères principales dont 44% sur celles traversant le quartier, à 29% sur les artères secondaires et à 21% sur le réseau local. <b>Les accidents ont donc eu lieu principalement sur les artères de transit et de distribution mais aussi de façon non négligeable sur le réseau de desserte.</b>	
Types d'usagers impliqués	En majorité des <b>piétons (50%</b> des accidents) et des deux roues (29%). dont 13% de cyclistes Gravité des blessures assez forte.	 <p>Types d'impliqués dans les accidents :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● accident n'impliquant que des usagers en transit</li> <li>● accident impliquant au moins un habitant</li> <li>● accident impliquant au moins un interne (autre qu'un habitant)</li> <li>● non déterminé</li> </ul>
Lien des impliqués avec le quartier	<b>74% des accidents ont impliqué au moins un habitant et 87% ont impliqué au moins un habitant ou un interne.</b> C'est l'un des quartiers où la part des accidents impliquant des habitants est la plus forte. Et ces accidents ont eu lieu aussi bien sur les artères de transit que sur le réseau local. En effet, <b>tous les accidents étudiés sur le réseau local ont impliqué au moins un habitant.</b>	

### Principales problématiques d'insécurité routière de la Zup de Mons

Accidents impliquant des piétons	Traversée d'enfants d'artères principales, en courant. Choc en 2 <sup>ème</sup> partie de chaussée (voiries larges).
	Traversée d'enfants, masqués par des véhicules en stationnement, le long des contre-allées et choc avec un véhicule circulant sur la chaussée.
	Traversée d'adultes sur passage protégé, souvent sur artère principale, et choc avec une voiture en mouvement tournant ou en virage.
Accidents impliquant des véhicules à deux roues	Dépassement d'un véhicule à deux roues par un automobiliste qui se rabat trop vite et le heurte.
	Sortie de cyclistes d'un cheminement piétonnier et traversée directe de la rue sans vérifier toujours si une voiture arrive.
Accidents liés au stationnement	Masque à la visibilité dans les contre-allées entre piétons et automobilistes.
	Accès à un stationnement en marche arrière sur contre-allée et choc avec un piéton.
Accidents aux carrefours	Conflits entre mouvement tournant et mouvement circulant aux carrefours à feux.
Accidents de délinquance	Jeune s'enfuyant après avoir volé un cyclomoteur et choc avec un piéton qui traverse.

## Fiche 6 : Quartier d'habitat collectif de la Bourgogne (Tourcoing)

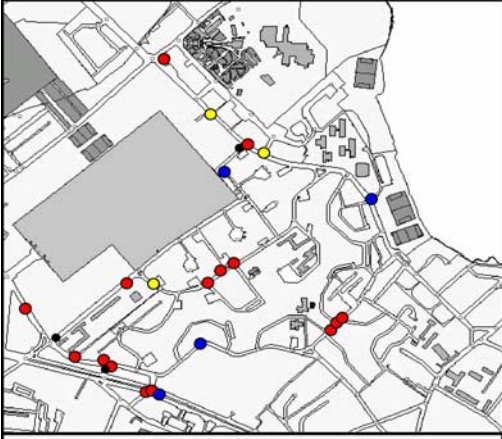
Présentation du quartier de la Bourgogne et localisation	
Historique du quartier	Issu d'une procédure de Zup, il est perçu comme novateur par les architectes à l'époque de sa création. Il a été construit à la fin des années soixante sur des espaces libres à la périphérie de la ville, dans le but de créer une offre résidentielle de qualité et d'attirer une population de cadres moyens. Au début des années quatre-vingt, le quartier connaît les premiers signes de déstabilisation, avec le départ des classes moyennes, l'augmentation de la vacance consécutive à une forte perte d'attractivité du secteur et un processus de marginalisation et de dévalorisation du quartier. Et aujourd'hui, le quartier de la Bourgogne souffre avant tout d'un enclavement social, économique et structurel. L'organisation spatiale apparaît comme inadaptée et ne facilitant pas les déplacements internes et externes du quartier.
Position du quartier	<p>Sa position périphérique, au nord du boulevard de contournement de Tourcoing, l'isole du reste de la ville et de la communauté urbaine de Lille. Ce sentiment est renforcé par la présence à l'ouest du quartier, de deux énormes structures c'est-à-dire un cimetière et un hôpital qui obstruent la quasi-totalité de cette partie du quartier et empêchent toute relation avec les quartiers adjacents.</p> 

Description et morphologie du quartier de la Bourgogne	
Surface	604 430 m <sup>2</sup> pour 137 740 m <sup>2</sup> bâti soit <b>23 % de densité bâtie</b>
Réseau	14 910 m de longueur totale de réseau dont 11 930 m de voirie locale de desserte.
Maillage du réseau	<p><b>Le réseau est très hiérarchisé</b> avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les artères principales qui longent le quartier (la chaussée Gramme, la rue du Pont de Neuville, la rue Testelin et la rue de la Bourgogne, prolongée par la rue Schuman à l'est), grandes infrastructures permettant la liaison entre le quartier et le reste de l'agglomération,</li> <li>- les artères secondaires qui traversent le quartier pour le desservir, sans se relier entre elles (les rues Roitelet, Dr Schweitzer, Colbert et Maréchal Juin),</li> <li>- les voiries de desserte qui sont très préservées car structurées en impasse ou en boucle.</li> </ul> <p>Ce manque de connexion, ajouté aux rues de desserte en impasse ou en boucle peut conférer au quartier une <b>image d'imperméabilité</b> et de circulation interne difficile</p>
Organisation de la voirie	<b>Principe de séparation des flux</b> : cheminements piétonniers reliant les lieux d'activités aux immeubles ou aux routes principales.
Type d'urbanisation	Le quartier est constitué d'un habitat collectif moyennement haut, avec une large place laissée aux espaces verts.
Aménagement des axes de transit	Sur la chaussée Gramme et la rue du Pont de Neuville, les intersections sont aménagées avec des carrefours à feux. Sur la rue Schuman-Bourgogne, priorité à l'axe principal avec beaucoup de cédez-le-passage. Sur rue Testelin, priorité à l'axe principal avec des STOP.

Caractéristiques fonctionnelles du quartier de la Bourgogne	
Activités	Le quartier souffre de ressources économiques faibles voire inexistantes et d'absence de dynamique commerciale. Bien que résidentiel, il compte beaucoup de bâtiments publics (écoles, centres sociaux ou encore un hôpital). Peu de services et de commerces de proximité.
Population	7654 habitants dans le quartier tel qu'il a été délimité soit une <b>densité de 127 hab/ha</b>

Caractéristiques de la population	La population est plutôt jeune, compte beaucoup d'enfants de moins de 10 ans. Il y a peu d'étudiants. Beaucoup de familles nombreuses (plus de trois enfants). La population active est à plus de 50% ouvrière. La part des chômeurs est forte (15%). Ainsi, les revenus des ménages sont en moyenne plutôt faibles. 38% de ménages non motorisés.
Offre en transport en commun	L'arrivée du métro (2000) dans le quartier a diminué l'offre de bus, mais relie le quartier directement au centre. La ligne de bus restante relie Mouscron à Menin en passant par le centre de Tourcoing( 3 à 4 bus par heure aux heures de pointe).
Stationnement	En majorité parkings au bas des immeubles, le long des voiries de desserte essentiellement
Offre vélo	Pas d'aménagement cyclable
Générateur piétons	Beaucoup d'écoles, quelques services et administrations. Peu de commerces de proximité.
Vitesses	Sur la rue Schuman, vitesses moyennes de 42 km/h, en 1997. Sur la rue Bourgogne, 47 km/h, en 1993. Sur la rue Testelin, 40 km/h, en 2000. Sur la rue Roitelet, 55 km/h en 1991. Sur la rue du Pont de Neuville, 42 km/h, en 2000. Sur les voiries de desserte en impasse ou en boucle, vitesses moyennes inférieures à 35 km/h.
Trafics	Chaussée Gramme : 20 000 véh/j; sur Bourgogne 8 000 véh/j ; sur Schweitzer 2 000 véh/j. Rue Schuman, 9 000 véh/j; rue Testelin 7 000 véh/j ; rue Colbert, 3 000 véh/j ; Pont de Neuville 6 000 véh/j. Sur les voies en impasse ou en boucle, inférieur à 600 véh/j.

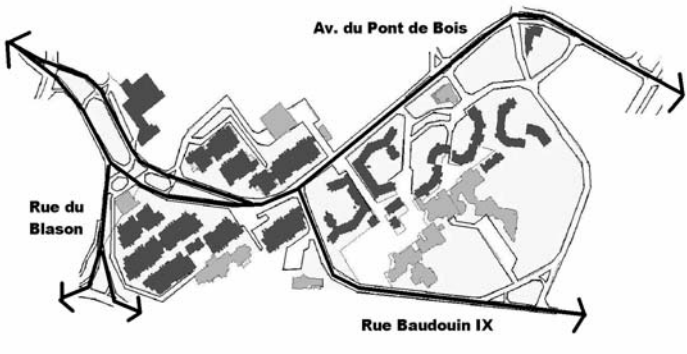
### Description des accidents survenus dans le quartier de la Bourgogne

Nombre	36 accidents de 1996 à 2000	
Localisation des accidents	Essentiellement sur les artères principales (61%) et secondaires (33%). La préservation des voiries de desserte vis-à-vis du trafic de transit, et leur aménagement (boucle, impasse, faible longueur de tronçon,...) peuvent expliquer le faible nombre d'accidents s'y produisant.	
Types d'usagers impliqués	Des automobilistes (36%) au moins un piéton (28%) et un cyclomoteur (17%). <b>La part des usagers vulnérables est plus faible</b> que dans les autres quartiers étudiés, de même qu'il y a <b>peu d'enfants impliqués</b> . "L'isolement" du quartier par rapport aux quartiers adjacents, mais aussi les cheminements piétonniers conçus dès l'origine peuvent l'expliquer en partie.	
Lien des impliqués avec le quartier	<p><b>68% de ces accidents ont impliqué au moins un habitant du quartier et 82% un habitant ou un interne.</b></p> <p>Ainsi, peu d'accidents dans ce quartier n'impliquent que des usagers en transit, que ce soit sur les artères secondaires traversant le quartier ou sur les artères principales longeant le quartier.</p> <p>Du fait des difficultés ressenties pour traverser le quartier, peu de trafic de transit traverse le quartier et de ce fait les accidents impliquent surtout des locaux (habitants, internes).</p>	 <p>Types d'impliqués dans les accidents :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● accident n'impliquant que des usagers en transit</li> <li>● accident impliquant au moins un habitant</li> <li>● accident impliquant au moins un interne (autre qu'un habitant)</li> <li>● non déterminé</li> </ul>

### Principales problématiques d'insécurité routière du quartier de la Bourgogne

Piétons	Traversée, derrière ou devant un bus à l'arrêt et choc avec un véhicule masqué par le bus.
Deux roues	Tourne à gauche d'un automobiliste coupant la route au deux roues venant en face. Sortie de cyclistes d'un chemin piétonnier pour traverser la rue sans vérifier si un véhicule arrive.
Carrefours	Conflits entre mouvements tournant et mouvements circulant aux principales intersections.
Comportements	Jeune circulant à vive allure sur un cyclomoteur volé, s'engageant pour tourner à gauche et se faisant heurter par un véhicule arrivant en face.

## Fiche 7 : Quartier d'habitat collectif du Pont de Bois (Villeneuve-d'Ascq)

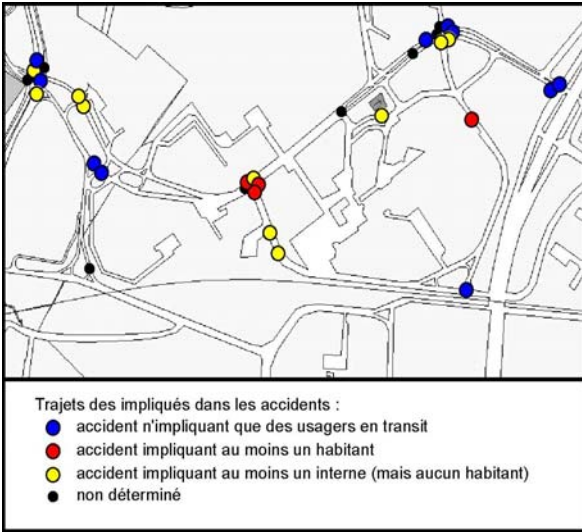
Présentation du quartier du Pont de Bois et localisation		
Historique du quartier	Le quartier du Pont de Bois est situé à Villeneuve-d'Ascq, à côté de la faculté de Lettres et de Droit. Ils ont été créés ensemble en 1974, suivant une volonté d'inter-pénétration de la vie urbaine et de la vie estudiantine.	
Position du quartier	Mais les échanges avec le reste de Villeneuve-d'Ascq et avec Lille sont également importants. Ils sont d'ailleurs permis par deux grands boulevards, aux caractéristiques plutôt autoroutières, qui bordent le quartier de part et d'autre et assurent la desserte routière vers l'ensemble de l'agglomération : à l'ouest le quartier est longé par le boulevard de l'Ouest, à l'est par le boulevard du Breucq. Mais ces grands boulevards sont perçus par la population comme des frontières isolant le quartier. Une étude menée auprès des habitants a montré une certaine difficulté à vivre dans le quartier, notamment pour les populations y vivant en continu (comme les personnes ne travaillant pas). En effet, construit sur un modèle fonctionnel, ce quartier est fortement perçu comme une cité-dortoir faite pour une population qui travaille à l'extérieur.	

Description et morphologie du quartier du Pont de Bois	
Surface	280 100 m <sup>2</sup> pour 60 510 m <sup>2</sup> bâti soit une <b>densité bâtie de 22%</b>
Réseau	3 690 m de de réseau dont 1 330 m de voirie interne. 2 500 m de chemins piétonniers
Maillage du réseau	Réseau routier <b>très hiérarchisé</b> du point de vue fonctionnel On distingue les voiries de desserte des voiries de circulation, que ce soient des artères principales ou secondaires (selon l'intensité du trafic supporté). Elles n'ont ni trottoir ni stationnement. Les voiries de desserte, au contraire, se terminent sur des parkings de stationnement, bordent les immeubles d'habitation et les centres d'activités. Le quartier est traversé par un axe de transit important, l'avenue du Pont de Bois, et par deux autres axes de transit moins importants : la rue du Blason et la rue Baudouin IX, reliant l'avenue du Pont de Bois et le reste de la commune.
Organisation de la voirie	<b>Séparation complète des modes</b> : les cheminements piétonniers constituent un réseau en soi, complètement séparé des routes. Les intersections sont traitées par des passerelles piétonnes.
Type d'urbanisation	<b>Habitat collectif moyennement haut</b> créé dans un contexte d'habitat collectif déjà fortement présent (quartier de la Résidence,...). Le but était de créer un lieu d'habitation dense. Cependant il a été <b>fortement marqué par les principes urbanistiques des villes nouvelles</b> . Et les immeubles reflètent un certain effort architectural : les immeubles sont de tailles différentes, en terrasse, aux formes plus arrondies.
Aménagement des axes de transit	Pour l'avenue du Pont de Bois, priorité à l'axe principal avec des STOP. Pour la rue du Blason, important carrefour à feux. Pour la rue Baudouin, 2 intersections avec des STOP ou cédez-le-passage. Les axes de transit ne sont longés ni d'activité, ni de stationnement.

Caractéristiques fonctionnelles du quartier du Pont de Bois	
Activités	Essentiellement résidentiel et scolaire (écoles, lycée, proximité de la faculté). Par contre, manque de commerces et de services de proximité.
Population	2 883 habitants dans le quartier tel qu'il a été délimité soit <b>une densité de 103 hab/ha</b>
Caractéristiques de la population	Très forte part de jeunes de 20 à 29 ans et d'enfants de moins de 10 ans. La part de la population active est également forte. 11% de chômeurs. Les revenus des ménages sont donc plutôt moyens. La motorisation des ménages est assez faible avec 32% de ménages non motorisés.
Offre en TC	Station de métro au cœur du quartier qui dessert le centre-ville de Lille et Villeneuve-d'Ascq. ⇒ <b>quartier très bien desservi en transport en commun</b>




Stationnement	Sous forme de parkings isolés ou perpendiculaires le long des voiries de desserte
Offre vélo	Le cœur du quartier est constitué d'espaces publics réservés aux piétons et cyclistes.
Générateur piétons	Surtout des écoles de tout niveau. Mais peu de services et commerces de proximité. Des garages automobiles, attirant plutôt des usagers motorisés.
Vitesses	Pas d'enquête de vitesse dans ce quartier
Traffic	Sur l'avenue du Pont de Bois, près de la rue Baudoin, 10 000 à 18 000 véh/j selon les tronçons (plus ou moins proche de l'autoroute). Rue Baudoin, 6 000 véh/j en 1999 et rue du Blason 9 500 véh/j en 1996.

<b>Description des accidents survenus dans le quartier du Pont de Bois</b>	
Nombre	33 accidents de 1996 à 2000
Localisation des accidents	<b>82% sur l'axe de transit principal</b> (avenue du Pont de Bois), en particulier aux intersections, puis quelques-uns sur les deux autres axes de transit (12%).
Types d'usagers impliqués	Majorité d'accidents n'impliquant que des automobiles ou des bus (58%), 21% impliquent au moins un piéton, 18% des deux roues légers. ⇒ <b>l'un des quartiers où la proportion d'accidents entre véhicules motorisés, non vulnérables est la plus forte.</b> Ceci peut être le résultat du principe stricte de séparation des flux. Mais dans ce quartier, il y a également moins de générateurs piétons que dans d'autres quartiers étudiés.
Lien des impliqués avec le quartier	<b>17% ont impliqué au moins un habitant et 54% au moins un habitant ou un interne.</b> L'implication des habitants du quartier est donc très faible. La fonction de liaison routière de l'avenue du Pont de Bois attire beaucoup de trafic de transit, qui génère des conflits propres au transit. Cependant nous pouvons relever une forte implication des habitants du quartier dans les accidents survenus à l'intersection entre l'avenue du Pont de Bois et la rue Baudoin, des accidents impliquant des habitants rentrant ou sortant de chez eux. Cette intersection est le croisement de flux de trafics très importants dont le traitement n'est peut-être pas adapté.
	 <p>Trajets des impliqués dans les accidents :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● accident n'impliquant que des usagers en transit</li> <li>● accident impliquant au moins un habitant</li> <li>● accident impliquant au moins un interne (mais aucun habitant)</li> <li>● non déterminé</li> </ul>

<b>Principales problématiques d'insécurité routière du quartier du Pont de Bois</b>	
Accidents impliquant des piétons	Traversée de piétons des axes de transit, en courant, en dehors des passages piétons (il n'y en a pas puisqu'il y a des passerelles) et choc avec un véhicule circulant sur la chaussée (vitesses et trafic élevés sur ces voies).
Accidents impliquant des véhicules à deux roues	Manœuvre de tourne à gauche, redémarrage d'un STOP ou d'un cédez-le-passage d'un automobiliste quand arrive un véhicule à deux roues qu'il n'a pas vu ou pas regardé.
Accidents aux carrefours	Engagement d'une voie secondaire sur une voie primaire à partir d'un cédez-le-passage en 'forçant' le passage (trafics et vitesses élevées sur les voies primaires) et choc avec un véhicule circulant sur la voie primaire.
	Engagement d'une voie secondaire sur une voie primaire sans avoir vu le cédez-le-passage et choc avec un véhicule circulant sur la voie primaire (trafics et vitesses élevées sur les voies primaires).
Accidents dus aux comportements	Franchissement d'un feu rouge avec une voiture volée et choc avec un véhicule arrivant du feu vert.

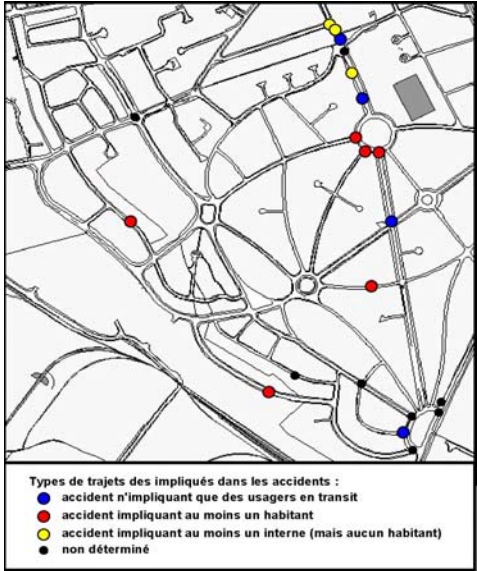
## Fiche 8 : Quartier d'habitat pavillonnaire de la cité Lille-Délivrance (Lomme)

Présentation de la cité Lille-Délivrance et localisation		
Historique du quartier	C'est une cité-jardin datant de 1921 construite par la Compagnie des chemins de fer du Nord à partir d'un catalogue de maisons.. Elle comptait à l'époque 900 logements destinés aux cheminots de la gare de triage de Lille-Délivrance. Elle a connu des destructions partielles lors de la Seconde Guerre mondiale. Mais lors de la reconstruction, le schéma général du réseau a été conservé.	 <p>Le plan illustre le réseau routier de la cité Lille-Délivrance. On y voit deux axes principaux : la Rue Héniaux à l'ouest et la Rue Salengro à l'est. Au centre, il y a deux places : la Place Marché et la Place Demarcy. Des rues secondaires relient ces axes et places, créant un maillage radial. Des flèches indiquent l'orientation des axes principaux.</p>
Position du quartier	La cité Lille-Délivrance est située à Lomme, banlieue ouest de Lille. Aujourd'hui, elle se retrouve dans un milieu plus urbanisé que les autres quartiers pavillonnaires. La cité Lille-Délivrance va ainsi drainer un peu plus d'échanges entre les différents quartiers adjacents.	

Description et morphologie de la cité Lille-Délivrance	
Surface	399 260 m <sup>2</sup> pour 68 386 m <sup>2</sup> bâti soit une densité bâtie de 17%
Réseau	11 050 m de longueur totale de réseau dont 9 635 m de voirie interne
Maillage du réseau	<b>Le réseau n'est pas hiérarchisé</b> et permet une <b>certaine perméabilité du quartier au trafic de transit</b> . Le quartier est longé par deux axes de transit (la rue Héniaux et la rue Salengro) et le reste du réseau est maillé de façon radiale vers deux places centrales au cœur du quartier.
Organisation de la voirie	Réseau interne traditionnel sans cheminement piétonnier assurant la séparation des flux de déplacements. La disposition des parcelles où se trouvent les habitations et les jardins sous forme d'îlots entourés de voirie ne permet pas l'application de tels principes.
Type d'urbanisation	<b>Maisons individuelles non mitoyennes, disposées en front de rue sur des îlots de petite taille</b> . Les jardins se trouvent au cœur d'îlots. Ces îlots sont délimités par des rues formant un maillage de l'ensemble du réseau et sont fermés. La part de surface bâtie est encore plus faible que pour les quartiers de type grand ensemble. Mais la part d'espace public est moins importante compte tenu de l'importance des espaces privés (jardins, par exemple).
Aménagement des axes de transit	Sur la rue Héniaux, priorité à l'axe principal marquée par des STOP et avec l'aménagement d'un des carrefours en rond-point au cours de la période. Sur la rue Salengro, priorités données à l'axe principal avec des STOP ou des carrefours à feux.

Caractéristiques fonctionnelles de la cité Lille-Délivrance	
Activités	<b>Essentiellement résidentiel</b> , il compte tout de même quelques commerces de proximité sur les rues principales, quelques gros entrepôts le long du quartier à l'est et quelques écoles.
Population	1713 habitants dans le quartier tel qu'il a été délimité soit <b>une densité de 43 hab/ha</b>
Caractéristiques de la population	Une population où tous les âges sont représentés. La composition des ménages est dominée par les couples sans enfants et les familles nombreuses. La population active est surtout constituée d'employés (42%), puis d'ouvriers et de professions intermédiaires. Part de chômeurs plutôt faible (6%). Les revenus sont plutôt moyens de même que la motorisation des ménages avec 21% des ménages non motorisés et tout de même 22% de bi-motorisés.
Offre en TC	Au nord du quartier, la station de métro 'Maison des Enfants' relie le quartier à Lille, puis à Roubaix et Tourcoing directement. 1 bus par heure et par sens permet le rabattement sur la station de métro.
Stationnement	Seules les quelques rues principales sont longées par du stationnement en parallèle de la voie.
Offre vélo	Pas de piste cyclable

Générateur	Quelques commerces de seconde nécessité. Une école primaire et une garderie.
Vitesses	Pas d'enquête de vitesses sur ce quartier
Trafics	Pas de donnée fine de trafic, juste des classes : sur Salengro et Hénaux, trafic entre 1 500 et 6 000 véh/j et sur le reste du réseau, trafic inférieur à 1 500 véh/j.

Description des accidents survenus dans la cité Lille-Délivrance	
Nombre	21 accidents de 1991 à 2000
Localisation des accidents	Ils sont répartis essentiellement sur les axes de transit (76%), en particulier sur la rue Salengro (48%). Mais nous pouvons tout de même relever que 24% des accidents sont survenus sur le réseau interne au quartier. La perméabilité du quartier au trafic de transit peut expliquer en partie <b>cette part non négligeable d'accidents survenus sur le réseau interne.</b>
Types d'usagers impliqués	Les accidents impliquant au moins un piéton sont les plus nombreux (38%), puis ceux impliquant au moins un cyclomoteur (24%) et enfin ceux n'impliquant que des usagers non vulnérables (automobilistes, conducteurs de poids lourds,...) (19%). ⇒ <b>la part des accidents impliquant des usagers vulnérables est importante</b> La forte implication des piétons dans les accidents peut s'expliquer par la présence de générateurs de déplacements favorisant les déplacements à pied (par exemple, les écoles), mais aussi par le manque de hiérarchisation des réseaux, pouvant générer des conflits d'usages entre circulation et vie locale ou encore par le partage de la voirie par l'ensemble des usagers.
Lien des impliqués avec le quartier	<b>46% impliquent au moins un habitant et 69% au moins un habitant ou un interne</b> (une personne n'habitant pas le quartier mais y faisant une activité). La part d'accidents impliquant des habitants est plus faible que sur certains quartiers mais reste encore élevée, surtout sur les voiries internes au quartier, où tous les accidents étudiés ont impliqué au moins un habitant. D'ailleurs pour ces accidents, les conflits ont souvent eu lieu entre des habitants et des usagers en transit. Ceci marque bien la perméabilité du quartier au trafic de transit et les problèmes engendrés d'adéquation entre vie locale et circulation.
	 <p>Types de trajets des impliqués dans les accidents :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● accident n'impliquant que des usagers en transit</li> <li>● accident impliquant au moins un habitant</li> <li>● accident impliquant au moins un interne (mais aucun habitant)</li> <li>● non déterminé</li> </ul>

Principales problématiques d'insécurité routière de la cité Lille-Délivrance	
Accidents impliquant des piétons	Traversée subite d'enfants sortant de leur domicile pour rejoindre quelqu'un de l'autre côté de la rue et choc avec un véhicule circulant sur la chaussée (sur la voirie interne).
	Jeunes traversant un axe principal, masqués par quelque chose (bus à l'arrêt, véhicules en stationnement) et choc avec un véhicule circulant sur la chaussée.
	Traversée pour rejoindre ou quitter la place Dompsin (une place publique au milieu d'un rond-point) et choc avec un véhicule circulant dans l'anneau.
Accidents impliquant des véhicules à deux roues	Traversée d'enfants à vélo, masqués par quelque chose et choc avec un véhicule circulant sur la chaussée.
	Jeunes en cyclomoteur heurtant un automobiliste, suite à des manques d'anticipation ou à des problèmes de compréhension de la manœuvre de l'utilisateur qui les précède.
Accidents liés au stationnement	Masque à la visibilité entre piétons et automobilistes sur les axes principaux où le stationnement est implanté.
Accidents aux carrefours	Conflits entre mouvements tournant et mouvements circulant aux intersections principales.

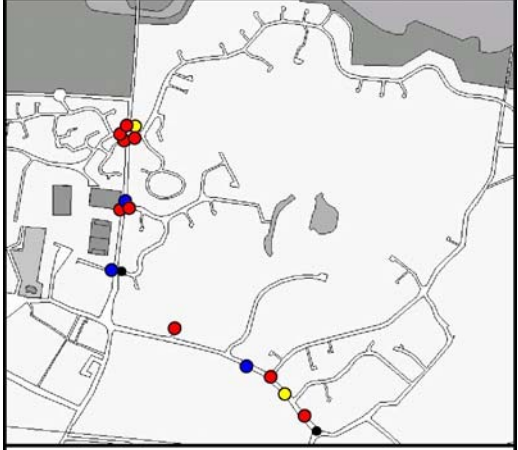
## Fiche 9 : Quartier d'habitat pavillonnaire de Brigode (Villeneuve-d'Ascq)

Présentation du quartier de Brigode et localisation		
Historique du quartier	Le lotissement du domaine de Brigode, à Villeneuve-d'Ascq date des années 1970. A cette époque, les membres du Centre des Jeunes Patrons s'inquiètent d'une déficience qualitative de l'offre de logements pour les familles de leurs cadres d'entreprises. Une opération lancée en 1968 consiste en une construction de six cents logements sur cent quarante deux hectares, autour d'un golf de cinquante-cinq hectares. Le parti est pris de laisser une très grande place aux espaces verts, pour assurer un meilleur environnement de vie aux cadres et super-cadres à qui sont destinées ces habitations.	
Position du quartier	Situé à Villeneuve-d'Ascq, il est un peu en périphérie de la zone fortement urbanisée. Mais il est voisin de quartiers anciens comme Ascq avec des commerces de proximité. Un peu plus au Nord, se trouvent le quartier de la Cousinerie et le parc de Héron.	

Description et analyse morphologie du quartier de Brigode	
Surface	1 030 000 m <sup>2</sup> pour 120 000 m <sup>2</sup> bâti soit <b>9% de densité bâtie</b> .
Réseau	Une longueur totale de réseau de 12 300 m dont 10 300 m de voirie de desserte locale.
Maillage du réseau	<b>Principe de séparation des trafics</b> : longé par deux axes de transit (rue du 8 Mai et boulevard Montalembert). Les voies de desserte locale en impasse s'y raccordent.
Organisation de la voirie	<b>Principe de ségrégation des modes</b> sur les voiries de desserte avec des cheminements piétonniers, repris sur l'axe principal de la rue du 8 Mai (voie avec un terre-plein central, une piste cyclable et des trottoirs séparés).
Type d'urbanisation	<b>Habitat individuel diffus</b> sur des parcelles de grande dimension, le long des voies de desserte locale, avec une grande place aux espaces verts, du stationnement uniquement privé.
Aménagement des axes de transit	Les intersections entre les axes de transit et les voiries locales sont traitées par des priorités à l'axe principal, matérialisées par des panneaux STOP.

Caractéristiques fonctionnelles du quartier de Brigode	
Activités	<b>Essentiellement résidentiel</b> avec quelques services dans le cœur même du quartier et quelques banques et assurances le long du bd de Montalembert. Pas d'école dans le quartier.
Population	1 553 habitants dans le quartier tel qu'il a été défini, soit une <b>densité de 15 hab/ha</b> .
Caractéristiques de la population	Population dominée par la tranche d'âge 40-59 ans. Une population active avec une grande majorité de cadres (46%) puis d'employés et une très faible proportion de ménages non motorisés (5%).
Offre en TC	2 lignes de bus qui relient Roubaix à Villeneuve-d'Ascq et qui permet le rabattement sur la station de métro "Hôtel de Ville" qui dessert le centre-ville de Lille.
Stationnement	Seulement le long du boulevard Montalembert, en parallèle de la chaussée.
Offre vélo	Présence d'une piste cyclable le long de la rue du 8 Mai.

Générateur piéton	Pas d'école ou de bâtiment public.
Choix modal	Grande part modale pour l'automobile, notamment pour les déplacements domicile-travail.
Vitesses	Les vitesses pratiquées sont assez importantes, supérieures en moyenne à 50 km/h
Trafics	Sur la rue du 8 Mai, en 1999, le trafic était de l'ordre de 14 000 véh/j. Sur le boulevard Montalembert, en 1999, il était de l'ordre de 7 000 véh/j.

<b>Description des accidents survenus dans le quartier de Brigode</b>	
Nombre	16 accidents de 1991 à 2000
Localisation des accidents	<b>Essentiellement localisés sur les axes de transit</b> (94%). Un seul cas d'accident sur une voirie interne au quartier, sur l'ensemble de la période d'étude. L'organisation du réseau peut expliquer en partie ce faible nombre.
Types d'usagers impliqués	Les accidents impliquant des cyclistes occupent la part la plus importante (31%), puis à égalité (19%) les accidents impliquant des piétons, des cyclomotoristes et des usagers non vulnérables. ⇒ <b>les véhicules légers sont fortement impliqués dans les accidents.</b> ⇒ <b>Les blessures sont donc en moyenne assez graves</b>
Lien des impliqués avec le quartier	<p><b>64% ont impliqué au moins un habitant du quartier et 79% un habitant ou un interne</b> (une personne n'habitant pas le quartier mais y faisant une activité).</p> <p>L'implication des habitants du quartier dans les accidents qui s'y sont produits est donc forte et ceci malgré le faible nombre d'accidents sur la voirie interne au quartier. En effet, sur les axes de transit, 62% des accidents ont impliqué au moins un habitant et 77% au moins un habitant ou un interne. Ainsi, si <b>les habitants du quartier</b> sont peu impliqués dans des accidents survenus au cœur du quartier avec un seul cas en 10 ans, ceux-ci <b>le sont davantage sur les axes de transit lors de leur entrée ou sortie du quartier.</b></p>
	 <p><b>Trajets des impliqués dans les accidents:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● accident n'impliquant que des usagers en transit</li> <li>● accident impliquant au moins un habitant</li> <li>● accident impliquant au moins un interne (mais aucun habitant)</li> <li>● non déterminé</li> </ul>

<b>Principales problématiques d'insécurité routière du quartier de Brigode</b>	
Accidents impliquant des piétons	Circulation de piétons sur le bord d'un axe principal, heurtés par un véhicule les dépassant. Traversée de piétons à la sortie du bus, en dehors des passages piétons, masqués par le bus, et choc avec un véhicule circulant sur l'axe principal.
Accidents impliquant des véhicules à deux roues	Cyclistes circulant sur la piste cyclable le long de l'axe principal. Arrivés à une intersection avec une voirie de desserte, ils traversent en empruntant la piste en discontinu sur la chaussée. Un automobiliste voulant sortir du quartier arrive, son attention focalisée sur la circulation. Voulant tourner à droite, il regarde à gauche et ne voit pas arriver le cycliste à droite (piste cyclable bidirectionnelle). Automobilistes tournant devant un véhicule à deux roues qu'il n'a pas vu ou pas regardé, pour sortir ou rentrer dans le quartier.
Accidents liés au stationnement	Manœuvre de départ d'un véhicule pour éviter une voiture stationnée le long de la voirie (pas d'emplacement dans le quartier) et choc avec un véhicule arrivant en sens inverse (souvent un véhicule à deux roues).
Accidents aux carrefours	Entrée ou sortie d'automobilistes du quartier devant un véhicule à deux roues (cyclistes sur la piste cyclable, cyclomotoristes ou motocyclettes sur la chaussée).

## Fiche 10 : Quartier d'habitat pavillonnaire du Domaine de la Vigne (Bondues)

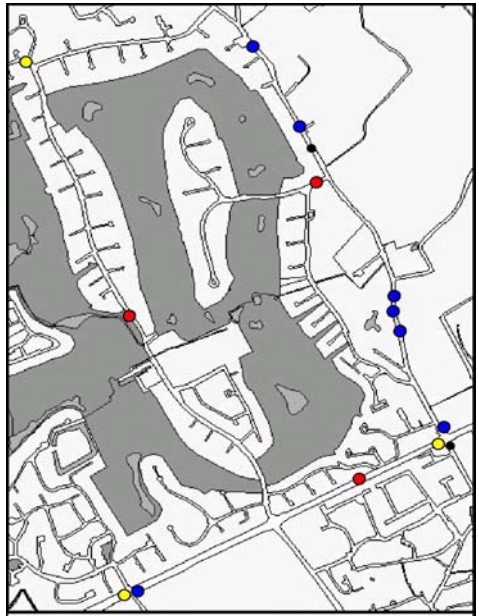
Présentation du quartier du Domaine de la Vigne et localisation		
Historique du quartier	Ce lotissement a été construit dans les années 1970-1980, sur la commune de Bondues. Il procède également d'un choix très marqué de construction d'un quartier dans un environnement naturel exceptionnel, dans la périphérie rurale de Tourcoing et autour d'un terrain de golf.	
Position du quartier	Le quartier est situé à proximité du centre ancien de Bondues, mais entouré de champs. Il y a quelques échanges entre le quartier et le centre ancien, notamment du fait de la présence d'écoles dans le centre ancien. Mais pour le reste des déplacements, le quartier est loin des pôles urbains denses.	

Description et morphologie du quartier du Domaine de la Vigne	
Surface	1 578 800 m <sup>2</sup> pour 144 200 m <sup>2</sup> bâti soit <b>une densité bâtie de 9 %</b>
Réseau	19 790 m de longueur totale de réseau dont 16 910 m de voirie locale de desserte
Maillage du réseau	<b>Principe de séparation des trafics</b> : il est longé de deux axes de transit (avenue de Wambrechies et rue d'Hespele), anciennes routes départementales, sur lesquelles ont été raccordées des voiries de desserte en impasse ou en boucle lors de la création du quartier.
Organisation de la voirie	<b>Principe de ségrégation des modes</b> sur les voiries de desserte avec des cheminements piétonniers, repris sur l'axe principal de l'avenue de Wambrechies (piste cyclable).
Type d'urbanisation	<b>Maisons individuelles non mitoyennes, éloignées de la voie</b> . La place laissée aux espaces verts est donc très importante et confère au quartier un cadre de vie très préservé.
Aménagement des axes de transit	Systèmes de priorité à l'axe principal, marquée par des STOP. Les intersections sur l'avenue Wambrechies ont été aménagées au cours de la période en rond-point. Ces deux axes de transit ont des caractéristiques assez rurales, ainsi que leur environnement : bordées de champs ou d'espaces verts, d'arbres qui cachent les zones d'habitation.

Caractéristiques fonctionnelles du quartier du Domaine de la Vigne	
Activités	Quartier monofonctionnel : essentiellement résidentiel
Population	3723 habitants dans le quartier tel qu'il a été délimité soit <b>une densité de 24 hab/ha</b> .
Caractéristiques de la population	La population est dominée par les classes d'âge de 40 à 59 ans, puis celles de 10 à 19 ans. La part des jeunes scolarisés est assez élevée : étudiants mais surtout :scolaires de 7 à 11 ans. Beaucoup de familles de deux enfants. Très peu de célibataires. Surtout des cadres (43%), puis de professions intermédiaires (29%). Très peu de chômeurs (2%). Les revenus des ménages sont donc élevés en moyenne. La motorisation des ménages est très forte avec seulement 1 % de ménages non motorisés et surtout 81% de ménages bi-motorisés.
Offre en transport en commun	2 à 3 bus par heure, par sens en semaine qui relie à Tourcoing. 1 bus par heure en moyenne, avec des temps d'attente pouvant aller jusqu'à 2H suivant les horaires qui assure la liaison Lille-Comines ⇒ <b>offre en transport en commun très limitée</b>
Stationnement	Sans emplacement spécifique, le stationnement se fait hors chaussée, dans les espaces privés.
Offre vélo	Piste cyclable sur l'avenue de Wambrechies, séparée de la route par des bosquets et arbustes



Générateur piétons	Pas de bâtiment public, ni d'école, juste quelques services.
Vitesses	Sur les axes de transit, les vitesses sont élevées voire très élevées (65 km/h). Ce sont des routes départementales où les usages sont encore peu urbains. A l'intérieur du quartier, vitesses souvent inférieures à 45 km/h.
Trafics	Trafic sur la rue d'Hespeel, de l'ordre de 5 000 véh/j, en 1999 et sur l'avenue Wambrechies de l'ordre de 8 000 véh/j. A l'intérieur du quartier, trafics largement inférieurs à 1 000 véh/j.

<b>Description des accidents survenus dans le quartier du Domaine de la Vigne</b>	
Nombre d'accidents	15 accidents de 1991 à 2000
Localisation des accidents	<b>Ces accidents ont eu lieu essentiellement sur les axes de transit (80%).</b> Ici encore les accidents sont concentrés sur les axes de transit longeant le quartier, le cœur du quartier étant préservé du trafic de transit.
Types d'usagers impliqués	Les accidents impliquent essentiellement des véhicules motorisés. Ainsi, 60% des accidents n'impliquent que des automobilistes, 27% impliquent des cyclomotoristes et 13% des piétons. ⇒ <b>Les usagers vulnérables c'est-à-dire piétons ou cyclistes sont peu représentés</b>
Lien des impliqués avec le quartier	<p><b>23% ont impliqué au moins un habitant et 46% au moins un habitant ou un interne</b> (une personne n'habitant pas le quartier mais y faisant une activité).</p> <p>Dans ce quartier, beaucoup d'accidents survenus sur les axes de transit n'impliquent que des usagers en transit du fait de la fonction de liaison interurbaine de ces axes. En effet, ce sont des anciennes routes départementales. Et sur ces axes, 10% des accidents ont impliqué au moins un habitant et 30% un habitant ou un interne. Ces taux sont bien plus faibles que ceux rencontrés sur des axes du même type dans les autres quartiers étudiés.</p> <p>Par contre, sur la voirie de desserte, tous les accidents n'ont impliqué que des habitants ou des internes.</p>
	 <p>Trajets des impliqués dans les accidents :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● accident n'impliquant que des usagers en transit</li> <li>● accident impliquant au moins un habitant</li> <li>● accident impliquant au moins un interne (mais aucun habitant)</li> <li>● non déterminé</li> </ul>

<b>Principales problématiques d'insécurité routière du quartier du Domaine de la Vigne</b>	
Accidents impliquant des piétons	Traversée d'enfants de l'axe principal, en courant, pour rejoindre la zone ancienne du village.
Accidents impliquant des véhicules à deux roues	Redémarrage hâtif d'un véhicule à deux roues à un STOP, pour s'engager sur l'axe principal et choc avec un automobiliste circulant sur la chaussée.
Accidents liés au stationnement	Déport d'un véhicule devant une voiture garée sur le bord d'une voie de desserte (pas d'emplacement pour le stationnement), et choc avec un véhicule arrivant en sens inverse.
Autres accidents	Perte de contrôle d'un véhicule et choc contre un obstacle (souvent de nuit, avec des vitesses élevées, sur les axes principaux qui sont des anciennes routes départementales).



## Fiche 11 : Quartier d'habitat pavillonnaire du Bois d'Achelle (Bondues-Roncq)


Présentation du quartier du Bois d'Achelle et localisation		
Historique du quartier	Ce lotissement date des années 1970-1980. Il est situé sur les communes de Bondues, Roncq et Tourcoing.	
Position du quartier	Proche de centres urbains denses. Il est séparé de l'agglomération de Tourcoing par l'autoroute A22 sur le côté est. Sur le côté ouest, l'environnement est beaucoup plus rural, c'est le début de la périphérie rurale de Tourcoing. Le quartier bénéficie donc d'un environnement très végétal, que ce soit par les champs qui le bordent à l'ouest ou par les espaces verts intérieurs au quartier.	

Description et morphologie du quartier du Bois d'Achelle	
Surface	946 700 m <sup>2</sup> pour 94 900 m <sup>2</sup> bâti soit <b>une densité bâtie de 10%</b>
Réseau	13 080 m de longueur totale de réseau dont 10 760 m de voirie locale de desserte (source : FRUIT de la CUDL)
Maillage du réseau	<b>Principe de séparation des trafics</b> : le quartier est longé par des artères principales qui assurent les liaisons entre le quartier et le reste de l'agglomération, ainsi que les liaisons interurbaines (rue Jean-Baptiste Lebas, rue de Lille et rue du Dronckaert). Sur ces axes viennent se raccorder les voiries internes au quartier. Les voiries de desserte sont essentiellement structurées en impasse ou en boucle. Leur tracé sinueux et non linéaire confère au quartier <b>une certaine imperméabilité au trafic de transit</b> .
Organisation de la voirie	<b>Principe de ségrégation des flux</b> avec des cheminements piétonniers à l'intérieur du quartier. <b>Mais ce principe a été peu appliqué sur les axes de transit</b> qui longent le quartier. Ce sont souvent des anciennes routes départementales ou nationales.
Type d'urbanisation	<b>Habitat individuel diffus</b> , éloigné de la voie, avec beaucoup d'espaces verts privés et publics.
Aménagement des axes de transit	Systèmes de priorité à l'axe principal, marqué par des cédez-le-passage ou des STOP. L'intersection entre chemin Beau Séjour et la rue Jean-Baptiste Lebas a été réaménagée deux fois pendant la période d'étude.

Caractéristiques fonctionnelles du quartier du Bois d'Achelle	
Activités	<b>Quartier monofonctionnel</b> , essentiellement résidentiel.
Population	1227 habitants dans le quartier tel qu'il a été délimité soit <b>une densité de 13 hab/ha</b>
Caractéristiques de la population	Les classes d'âge entre 40 et 49 ans puis entre 10 et 19 ans dominent. La part des personnes de plus de 60 ans est également élevée. Peu d'étudiants. Majorité de couples avec ou sans enfants (beaucoup de familles de plus de trois enfants). Part de la population active faible : beaucoup de retraités, de femmes au foyer. Bon équilibre entre cadres (34%), professions intermédiaires et employés. Très peu de chômeurs (2%). Les revenus des ménages sont plutôt élevés. Le taux de motorisation est très élevée (97%) et 71% de ménages bi-motorisés. (source : INSEE, RGP1999)

Offre en transport en commun	2 à 3 bus par heure pour Tourcoing, par sens en semaine normale ; 2 bus par jour et par sens bus qui le relie à Roubaix et Tourcoing. Ligne suburbaine de bus n°35 qui relie Halluin à Lille. Ligne suburbaine de bus n°78 qui le relie à Tourcoing (1 bus par jour par sens). ⇒ offre en transport en commun très limitée car fréquence faible
Stationnement	Stationnement hors chaussée (sur espace privé essentiellement)
Offre vélo	Pas de piste cyclable
Générateur de déplacements piétons	Un centre des associations dans le cœur du quartier mais pas d'école, ni de commerce d'alimentation
Vitesses	40 km/h sur Chemin Beau Séjour en 1993, (source : CUDL)
Trafics	Rue Jean-Baptiste Lebas, 10 000 véh/j.; rue de Lille, 12 500 véh/j. ; rue Dronckaert, 7 000 véh/j; chemin Beau Séjour, 1 500 véh/j (source : CUDL)

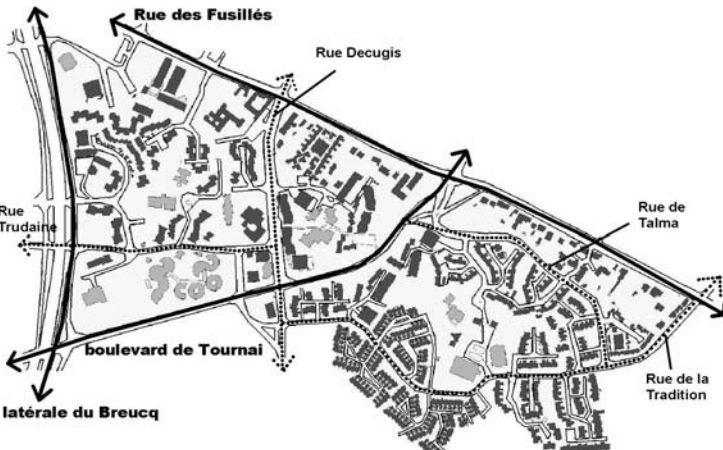
**Accidentologie du quartier du Bois d'Achelle :**

Description des accidents survenus dans le quartier du Bois d'Achelle	
Nombre d'accidents	17 accidents de 1991 à 2000
Localisation des accidents	<p>Ils sont essentiellement localisés sur les axes de transit qui longent le quartier (94%). Un seul accident a eu lieu sur la voirie interne au quartier. La faible proportion d'habitants dans le quartier, le caractère monofonctionnel du quartier, son imperméabilité au trafic de transit, la présence de cheminements piétonniers peuvent expliquer en partie ce faible effectif d'accidents sur les voiries internes au quartier.</p> 
Types d'usagers impliqués	Les accidents n'impliquant que des usagers non vulnérables sont les plus importants (35%). Mais les accidents impliquant des véhicules à deux roues sont également nombreux : 29% impliquent un cyclomoteur, 24% un vélo et 6% une motocyclette. Enfin, les accidents impliquant des piétons sont les plus faibles (6%).

**Principales problématiques d'insécurité routière du quartier du Bois d'Achelle**

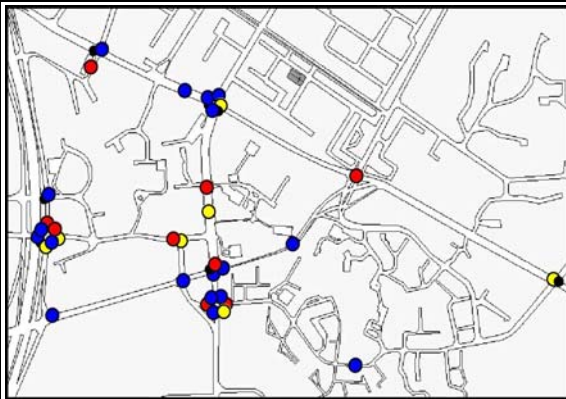
	Circulation de piétons le long de l'axe principal (pas de trottoir) et choc avec un véhicule circulant sur l'axe.
	Dépassement d'un vélo par un automobiliste qui se rabat trop vite et le heurte.
	Conflits entre mouvements tournant et mouvements circulant aux principales intersections.

## Fiche 12 : Quartier d'habitat de "ville nouvelle" du Triolo (Villeneuve-d'Ascq)

Présentation du quartier du Triolo et localisation	
Historique du quartier	<p>Le quartier du Triolo est situé au cœur-même de la ville nouvelle de Villeneuve-d'Ascq. Les réseaux ont été organisés de façon à faciliter les déplacements sans rendre l'automobile envahissante, par une forte hiérarchisation distinguant un réseau superprimaire d'autoroutes urbaines et de voies rapides pour l'accessibilité, un réseau primaire de grands boulevards reliant entre eux les différents quartiers et zones d'activités, un réseau de voies secondaires raccordées aux précédents et enfin une voirie tertiaire en cul-de-sac ou en boucle, à trafic lent. De plus, une séparation radicale des réseaux routiers et piétons a été opérée pour assurer plus de tranquillité aux piétons et favoriser les contacts entre habitants.</p> <p>Le quartier du Triolo fut construit en deux étapes. Le Triolo Ouest est composé de logements collectifs et d'espaces extérieurs très minéraux. Le Triolo Est, composé essentiellement de maisons individuelles (65%), est coupé par le boulevard de Tournai. L'ensemble est articulé autour d'un cheminement piétonnier principal sur lequel se branche une série de cheminements secondaires. Un centre commercial de quartier est situé au centre de gravité de l'ensemble.</p>
Position du quartier	<p>Au cœur d'un espace urbain dense, il se trouve être le siège de nombreux échanges entre les différents quartiers adjacents et il supporte de nombreux flux à destination ou origine de ces espaces.</p> 

Description et morphologie du quartier du Triolo	
Surface	488 000 m <sup>2</sup> pour 129 000 m <sup>2</sup> bâti soit <b>une densité bâtie de 26%</b>
Réseau	15 200 m de longueur totale de réseau dont 12 260 m de voirie locale (source : FRUIT de la CUDL)
Maillage du réseau	<p><b>Réseau très hiérarchisé</b> avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des artères principales longeant ou traversant le quartier avec une fonction principale de circulation (rue des Fusillés, latérale du Breucq et boulevard de Tournai),</li> <li>- des voies de distribution qui assurent la liaison entre les artères principales et les voiries locales (rue Decugis, rue Trudaine, rue de la Tradition et rue de Talma). Le trafic rencontré y est plus local même si ces axes servent aussi de lieu d'échanges entre les différents quartiers adjacents et surtout les différents pôles d'attraction : la Cité Scientifique au sud, le centre commercial V2 à l'ouest,</li> <li>- des voiries locales qui assurent la desserte directe des habitations structurées sous forme de boucle ou d'impasse.</li> </ul>
Organisation de la voirie	<b>Principe de ségrégation des modes</b> : les cheminements piétonniers constituent des itinéraires propres et ont deux buts : relier les principaux équipements à l'intérieur du quartier et assurer les liaisons interquartiers. Ils ont été réfléchis indépendamment des voiries de circulation. Ils constituent selon les aménageurs « la colonne vertébrale » du quartier.
Type d'urbanisation	Triolo Ouest : logements collectifs et espaces extérieurs très minéraux. Triolo Est : 65% de maisons individuelles
Aménagement des axes de transit	Carrefours à feux majoritaires sur les axes de transit avec un giratoire entre la rue des Fusillés et le boulevard Tournai.

<b>Caractéristiques fonctionnelles du quartier du Triolo</b>	
Activités	Outre les habitations présence d'un petit centre commercial au cœur du quartier près de la rue Decugis, deux écoles dans le Triolo Ouest, une école et une piscine au cœur du Triolo Est.
Population	3216 habitants dans le quartier tel qu'il a été délimité soit <b>une densité de 66 hab/ha</b> .
Caractéristiques de la population	La population est dominée par les classes d'âge de 20 à 34 ans. Très peu de personnes âgées, beaucoup d'étudiants (couples sans enfants, célibataires). La part de la population active est forte avec équilibre des catégories socioprofessionnelles. Revenus des ménages moyens à élevés. 23% de ménages non motorisés et 20% de ménages bi-motorisés (INSEE, RGP 1999)
Offre en transport en commun	Une station de métro en plein cœur du quartier le relie directement à Lille centre. Une ligne de bus suburbaine relie Villeneuve-d'Ascq à Wattrelos (1 bus par heure et par sens). ⇒ <b>quartier très bien desservi en transport en commun</b>
Stationnement	Parkings isolés de la voirie dans la partie ouest et sur les espaces privés dans la partie est.
Offre vélo	Pas de piste cyclable
Générateur piétons	Commerces, écoles, piscine, reliés aux lieux d'habitation par des cheminements piétonniers, séparés des routes.
Vitesses	Sur les voies de distribution, vitesses très élevées de l'ordre de 60km/h sur la rue de Talma et 75 km/h sur la rue de la Tradition. (source : Enquêtes de vitesse de la CUDL)
Trafics	Rue des Fusillées 12 500 véh/j en 1999 ; sur la latérale du Breucq 10 500 véh/j (sens unique) ; boulevard de Tournai 13 000 véh/j ; rue de la Tradition 3 000 véh/j ; rue Decugis 6 500 véh/j ; rue Trudaine 4 000 véh/j.

<b>Description des accidents survenus dans le quartier du Triolo</b>	
Nbre accidents	41 accidents de 1996 à 2000
Localisation	Sur artères principales (71%), sur voies de distribution (27%). Un seul sur voies de desserte.
Types d'usagers impliqués	<b>La majorité des accidents n'impliquent que des usagers non vulnérables (56%).</b> Puis 17% impliquent au moins un piéton, 10% une motocyclette, 10% un cyclomoteur et 7% un vélo. La gravité des blessures est plutôt moyenne.
Lien des impliqués avec le quartier	<b>26% ont impliqué au moins un habitant et 47% un habitant ou un interne</b> (une personne n'habitant pas le quartier mais y faisant une activité). Beaucoup d'accidents n'impliquent que des usagers en transit. En effet, le quartier est un lieu fort d'échanges, notamment du fait de la présence de pôles d'attraction importants à proximité (la Cité Scientifique, le centre commercial V2 Auchan). Et que ce soit sur les artères principales, qui accueillent beaucoup de trafic de transit ou sur les voies de distribution, il y a beaucoup de flux entre les quartiers adjacents.
	 <p>Trajets des impliqués dans les accidents:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● accident n'impliquant que des usagers en transit</li> <li>● accident impliquant au moins un habitant</li> <li>● accident impliquant au moins un interne (mais aucun habitant)</li> <li>● non déterminé</li> </ul>

<b>Principales problématiques d'insécurité routière du quartier du Triolo</b>
Traversée de piétons d'une artère principale, et choc en 2 <sup>ème</sup> partie de chaussée avec un véhicule circulant sur la voie (vitesses et trafic élevés sur ces axes et axes de transit larges).
Franchissement d'un feu à l'orange ou au rouge et choc avec un véhicule arrivant sur le côté.
Mouvement tournant après un feu vert et choc avec un véhicule arrivant en face et ayant aussi le feu vert.
Redémarrage à un cédez-le-passage quand arrive un véhicule pas vu ou pas regardé.