



Grote ring van Rijsel Grand contournement de Lille

Sommaire :

1) Introduction :	3
2) Objectifs du rapport :	4
3) Les acteurs du projet :	5
3)1) Les acteurs directs :	5
3)2) Les acteurs associés :	6
4) Le réseau existant :	7
4)1) Vues générales des périphériques et rocadés (carte vierge) :	7
4)2) Vues générales des périphériques et rocadés (carte avec numérotation) :	8
5) Les chiffres du trafic :	9
6) Historique des projets autour de Lille :	11
6)1) Vues générales des périphériques et rocadés projetées (cartes vierges) :	11
6)2) Vues générales des périphériques et rocadés projetées (carte avec numérotation) :	13
7) Les projets abandonnés :	15
7)1) Carte :	15
7)2) Les axes :	16
8) Travaux et réalisations récentes :	18
9) Les projets à l'étude :	19
9)1) Carte :	19
9)2) Les axes :	20
10) Les contraintes autour de Lille :	23
10)1) Contraintes environnementales :	23
10)2) Contraintes sociétales :	25
10)3) Contraintes économiques :	25
10)4) Contraintes géographiques :	26
10)5) Contraintes sociales :	27
10)6) Contraintes budgétaires :	28
11) Les avantages du réseau routier Lillois :	29
12) Les carences et défauts du réseau routier Lillois :	30
13) La question d'un grand contournement de Lille :	33
13)1) Le coût des projets :	34
13)1)1) Le contournement est :	34
13)1)2) Le contournement ouest :	34
13)2) Etude comparative des projets :	37
14) Conclusion :	38
15) Glossaire et informations :	39
16) Contact et réalisation du rapport :	40
Annexe).....	41



1) Introduction :

Le présent rapport est totalement indépendant. Il n'est affilié à aucune institution ni organisation. Il a pour seul but de guider sur des choix à faire en termes d'infrastructures routières. Le présent rapport a pour vocation, de donner diverses pistes de réflexions pour la réalisation d'un contournement routier de Lille. Chaque jour le flux de véhicules convergeant vers Lille, sur les principales autoroutes et voies express, représente entre 650 000 et 700 000 trajets aller-retour. Ce flux comporte à lui seul 10% de transit, dont le tiers est du trafic PL à destination de la Belgique. En moyenne ce flux de véhicules croît de 2% par an côté français et 1% côté belge.

Afin de dévier une circulation en transit, qui croît et passe au sein de l'agglomération Lilloise, se pose la question d'un grand contournement de Lille. Par l'est ou l'ouest ?

** sources documentaires*

<http://www.lavoixdunord.fr/archive/recup/region/circulation-les-solutions-pour-faire-sauter-les-bouchons-ia0b0n1888254>

2) Objectifs du rapport :

L'objectif de ce rapport est d'avoir une vision du réseau existant, des contraintes, des défauts, des avantages et des améliorations à apporter au réseau structurant lillois. Le rapport proposera des pistes de réflexions, au vu de la complexité du réseau.

Le rapport va rappeler :

- * Les acteurs concernés
- * Le réseau existant
- * Les chiffres du trafic
- * L'historique du réseau routier lillois
- * Les projets abandonnés
- * Les projets à l'étude
- * Les contraintes et carences du réseau
- * Les avantages du réseau
- * La question du grand contournement de Lille
- * La conclusion
- * Le glossaire

3) Les acteurs du projet :

Pour réaliser un grand contournement de l'agglomération lilloise, des acteurs en France et en Belgique doivent se concerter. Il existe 2 catégories d'acteurs. Les acteurs directs, dont le projet passera sur le territoire administratif. L'autre catégorie concerne, les acteurs dit « associés ». Ils ont un intérêt stratégique, car ils se situent sur un axe important convergeant vers Lille ou bien sont des institutions importantes.

3)1) Les acteurs directs :

La liste suivante donne l'ensemble des acteurs directs, concernés par le projet et les tracés du grand contournement :

Logo - Vlag	Représentation - Vertegenwoordiging	Pays - Land
	Etat belge – Belgische staat	Belgique – België
	Etat français	France
	Eurometropool Kortrijk-Rijsel-Doornik Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai	Belgique - België & France
	Ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire	France
	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	France
	Région Hauts de France	France
	Département du Nord	France
	Département du Pas de Calais	France
	Métropole Européenne de Lille	France
	CCI Hauts De France	France
	CCI Grand Lille	France
	CCI Artois	France
	SPF Mobilité et Transports & Fédérale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer	Belgique – België
	Vlaanderen	Belgique – België
	West-Vlaanderen	Belgique – België
	Wallonie	Belgique – België
	Province de Hainaut	Belgique – België

Les acteurs cités, sont susceptibles d'être des pôles de transit, des pôles générateurs de trafic, des pôles impactés par les nuisances, des financeurs, des acteurs économiques ou institutionnels. Comme il s'agit d'un projet transfrontalier, l'UE peut être associée à ce dossier pour permettre sa réalisation via les projets « MOT » et « Interreg ».




* sources documentaires

Interreg : <https://www.interreg-fwvl.eu/fr/citoyen>

MOT : <http://www.espaces-transfrontaliers.org>

3)2) Les acteurs associés :

D'autres acteurs sont indirectement concernés par le projet, ils sont institutionnels. Le tableau suivant les recense :

Logo - Vlag	Représentation - Vertegenwoordiging	Pays - Land
	Département de la Somme	France
	Communauté d'agglomération Amiens Métropole	France
	CCI Amiens Picardie	France

Ces territoires ou acteurs économiques, sont situés sur des axes stratégiques convergeant vers Lille. Au-delà du réseau routier Lillois, ces acteurs sont concernés par les caractéristiques et le statut de la N25. Après l'abandon du projet de l'autoroute A24 en 2011, le projet de doublement de la N25 refait surface. Ce projet peut avoir un impact important en terme de trafic, sur la réalisation d'un contournement routier de Lille. Les flux venant de la N25 (Amiens), sont un facteur non négligeable surtout à l'ouest de Lille.

* *sources documentaires*

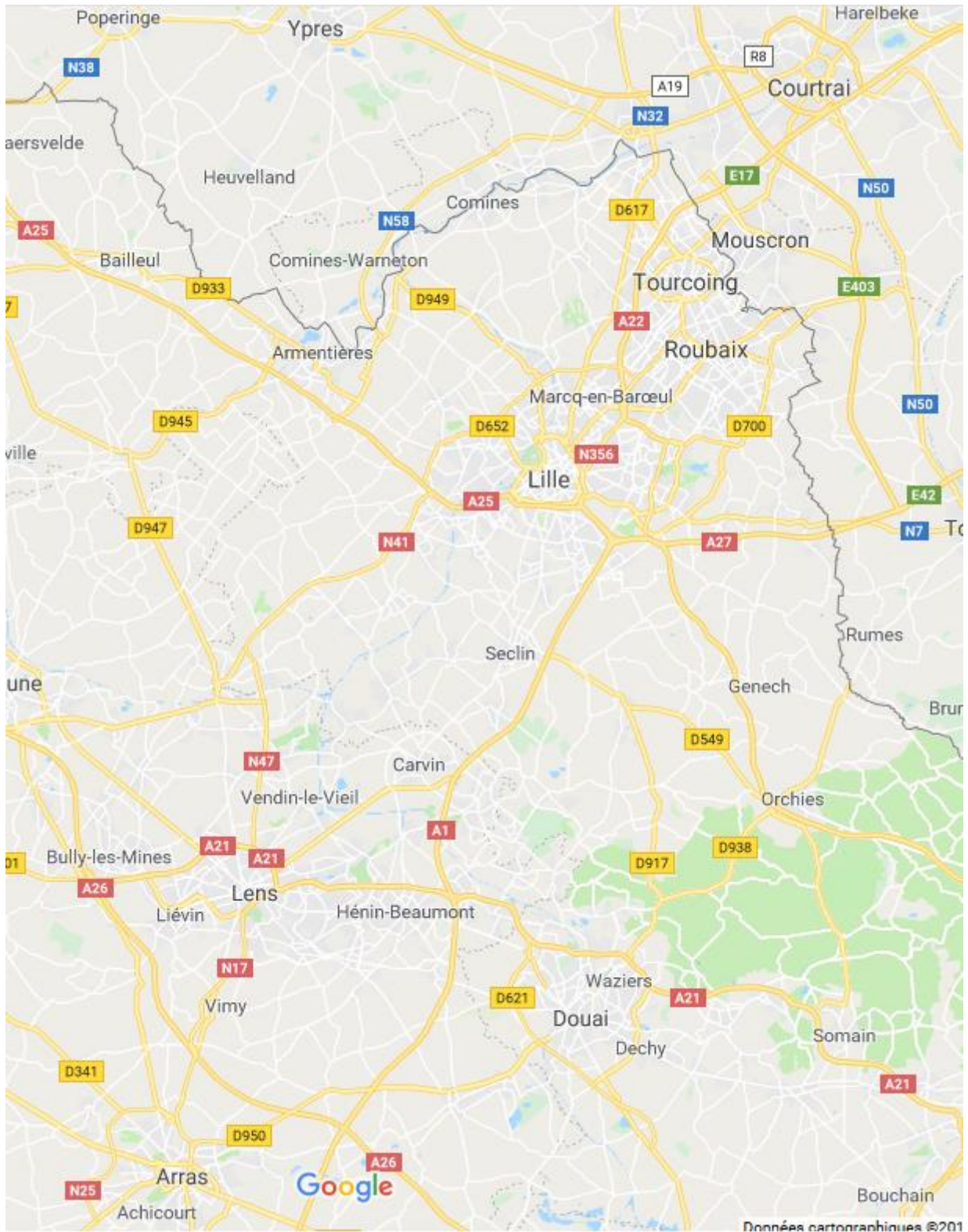
<https://www.courrier-picard.fr/art/7188/article/2017-01-27/des-soins-pas-de-remedes-pour-la-rn25>

<https://www.lavoixdunord.fr/art/region/l-avenir-de-la-rn-25-entre-amiens-et-arras-en-question-ia29b0n249283>

<https://questions.assemblee-nationale.fr/q14/14-251QOSD.htm>

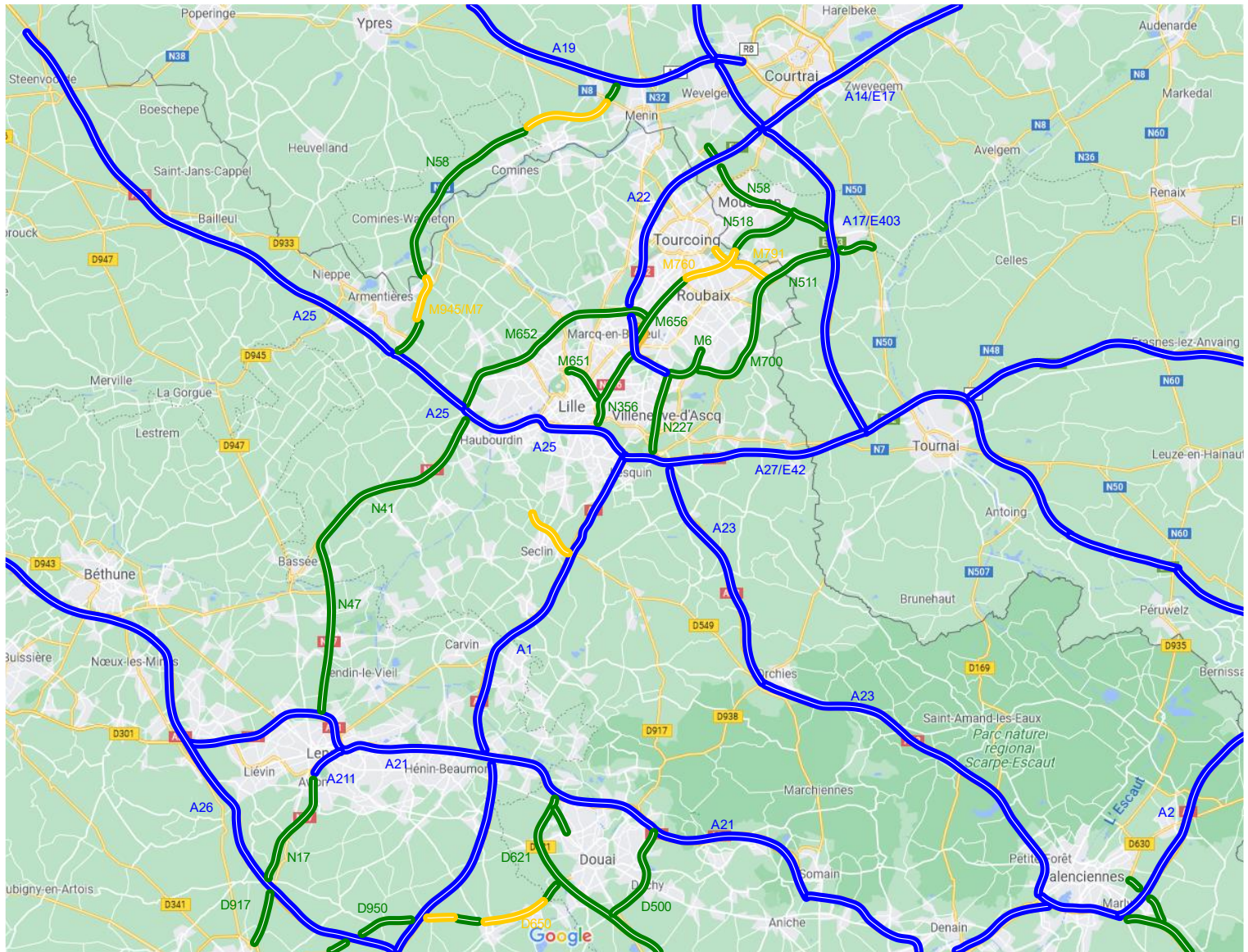
4) Le réseau existant :

4)1) Vues générales des périphériques et rocade (carte vierge) :



* sources documentaires Google Maps

4)2) Vues générales des périphériques et rocades (carte avec numérotation) :



* sources documentaires Google Maps

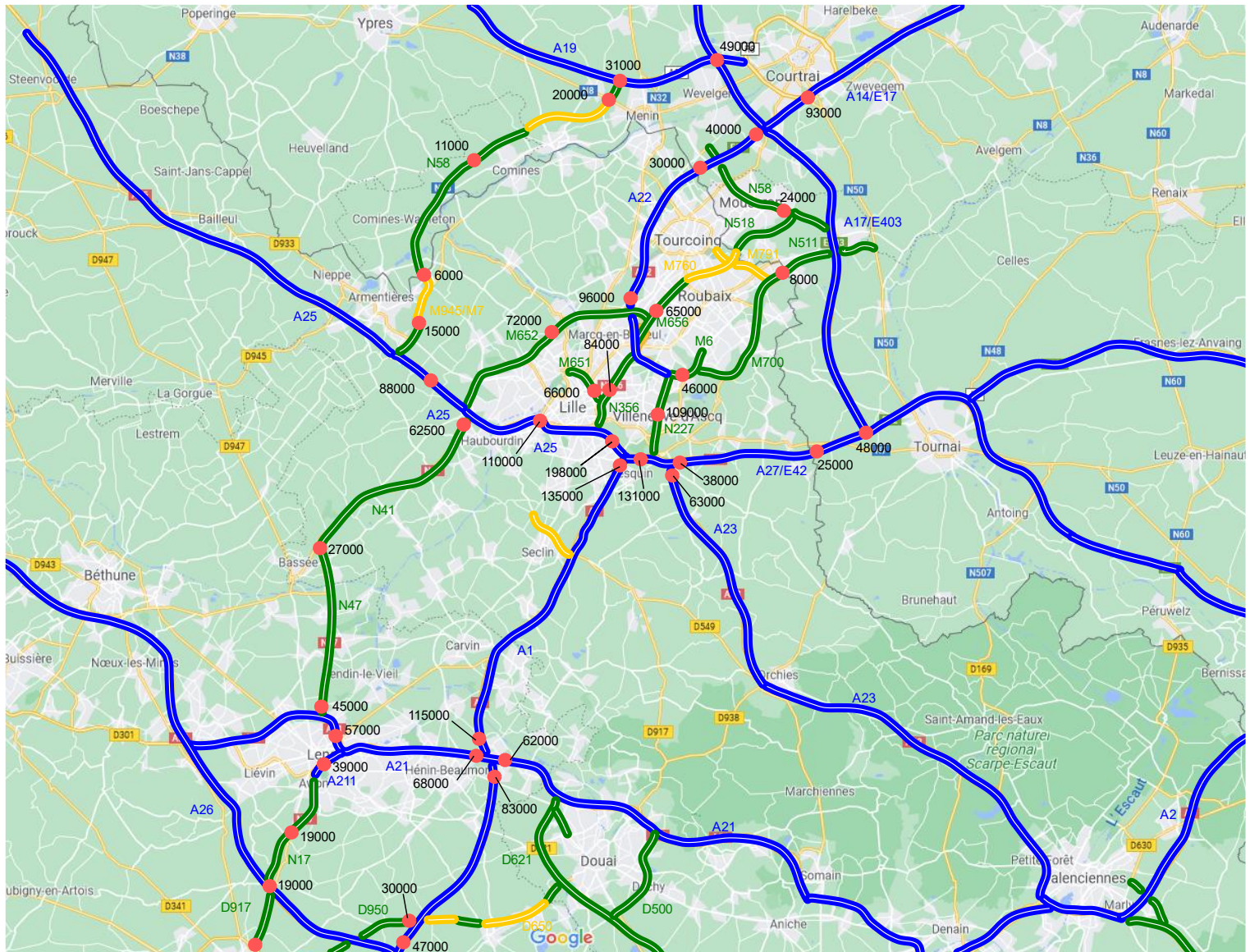
> bleu : autoroutes

> vert : voies express

> jaune : boulevards urbains , voiries classiques et axes à grandes circulations

5) Les chiffres du trafic :

La carte suivante, recense les chiffres estimés du trafic (tous véhicules), pour l'année 2018 :



* sources documentaires Google Maps

<https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/Verkeerstellingen4-FR.pdf>

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Cartes-de-trafics-annuels>

> un point rouge représente un point de comptage.

Méthodologie de calcul :

Dernière année de recensement connue pour la France : 2016, chiffres augmentés de 2% par an > qui correspond à la hausse moyenne annuelle du trafic.

Dernière année de recensement connue pour la Belgique : 2005 ou 2009 selon les sections, chiffres augmentés de 1% par an > qui correspond à la hausse moyenne annuelle du trafic.

* *sources documentaires*

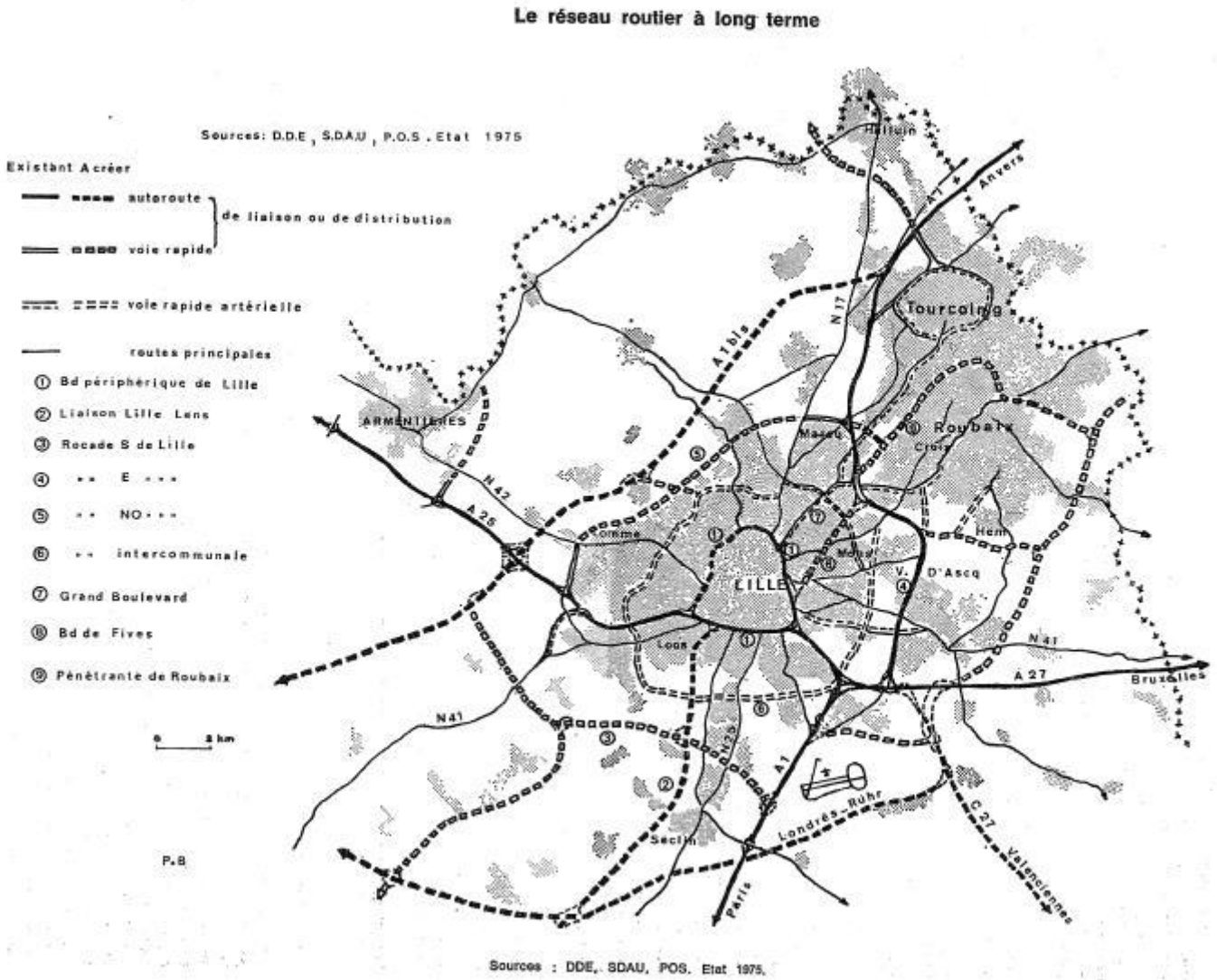
<https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/Verkeerstellingen4-FR.pdf>

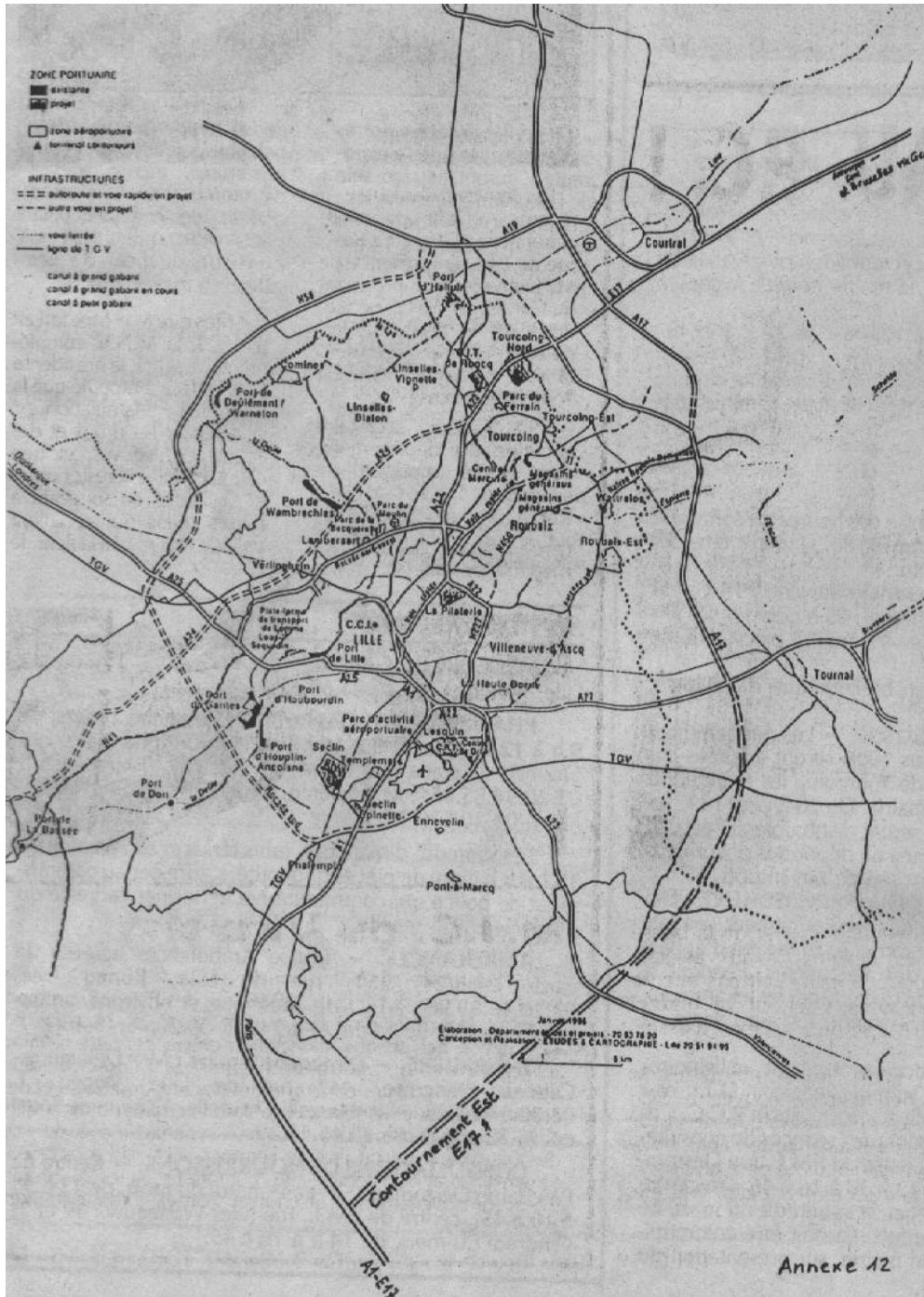
<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Cartes-de-trafics-annuels>

6) Historique des projets autour de Lille :

Historiquement dans les années 1960 et 1970, un schéma directeur avait été établi pour réaliser 3 boucles de périphériques et rocadés autour de Lille. Les schémas ci-après, permettent de constater le réseau projeté.

6)1) Vues générales des périphériques et rocadés projetées (cartes vierges) :





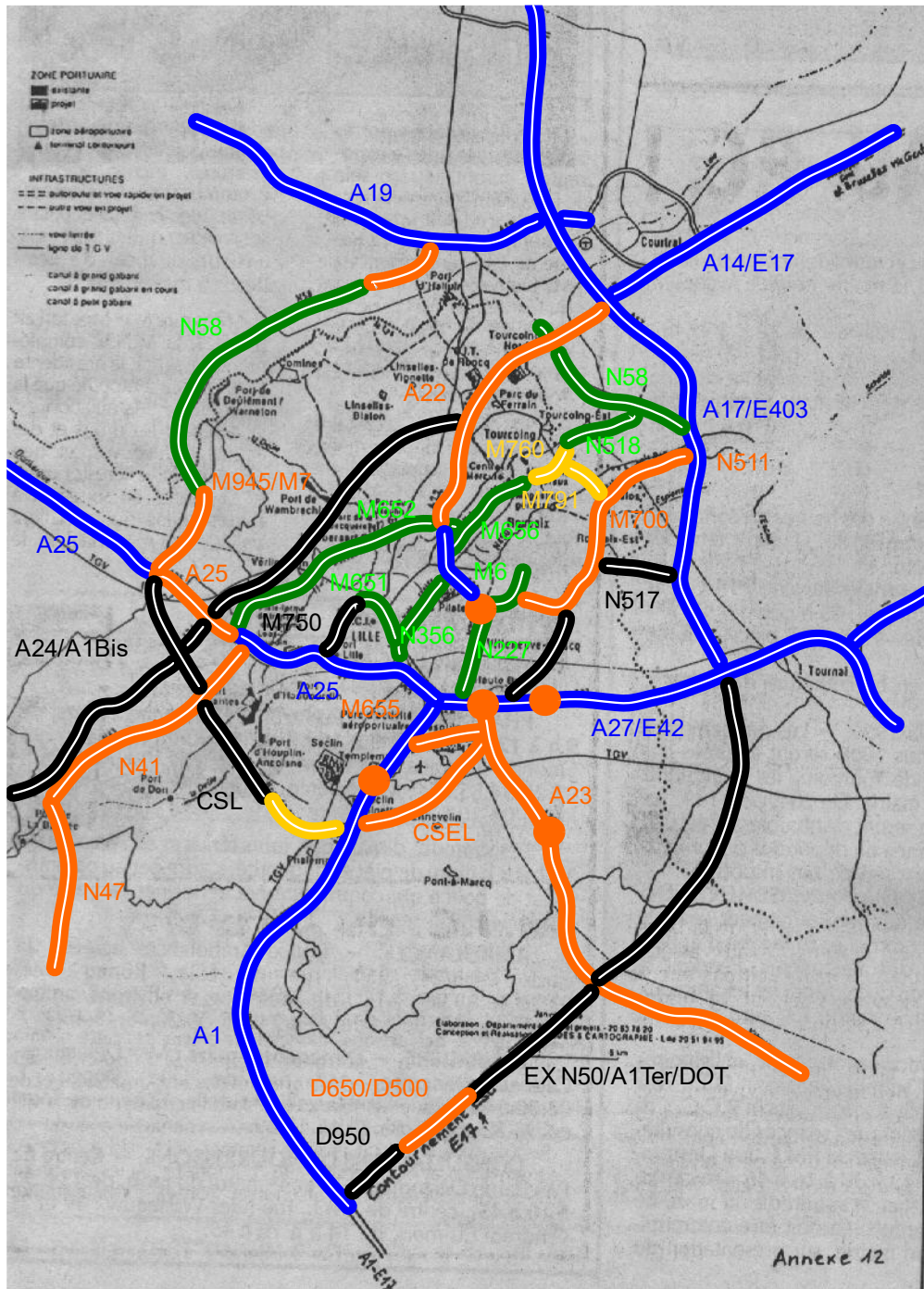
* sources documentaires sara-infras.fr



- EU BE FR

6)2) Vues générales des périphériques et rocadés projetées (carte avec numérotation) :

* Fond de carte des années 1960 à 1970 :



* sources documentaires sara-infras.fr

> noir : réseau abandonné

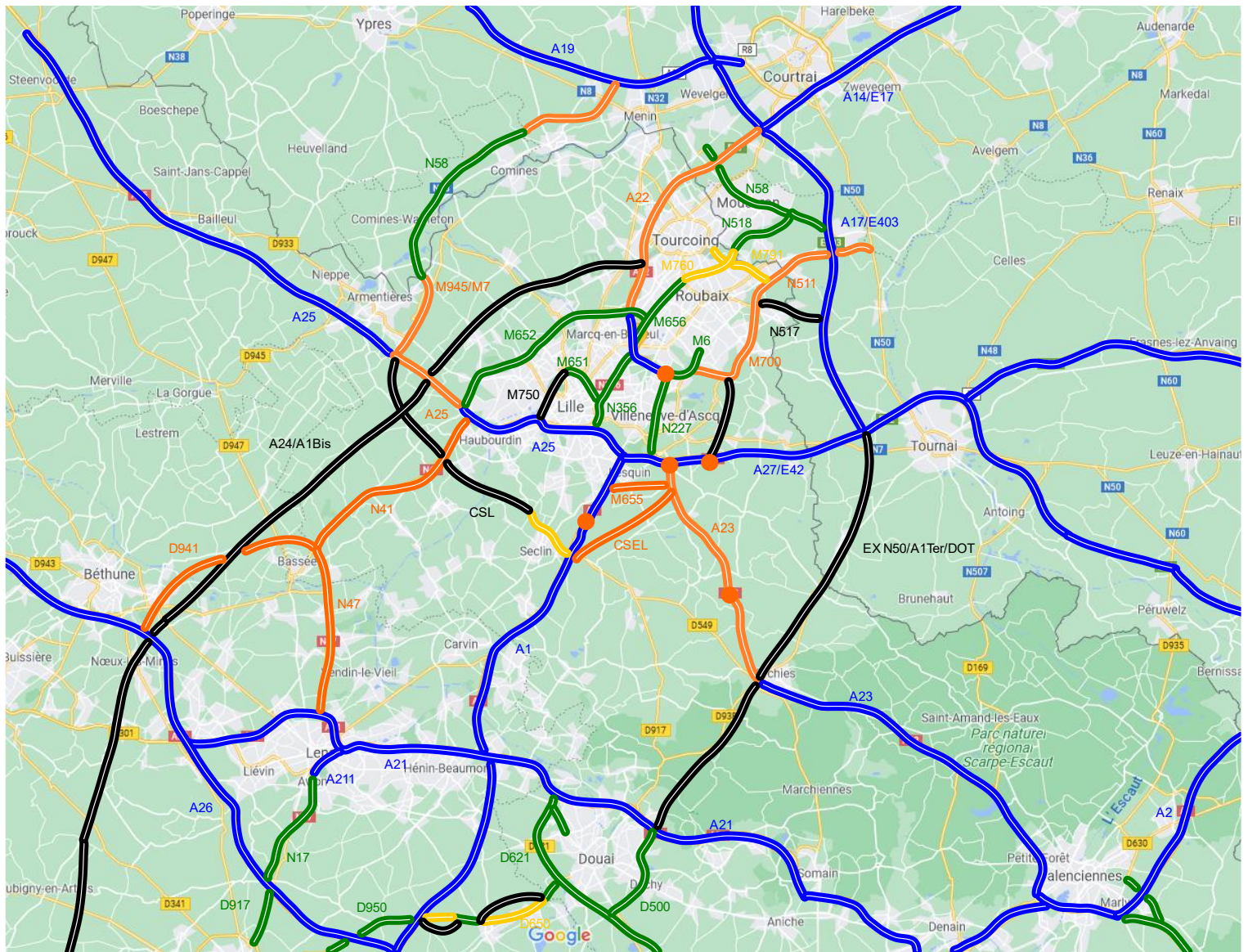
> bleu : autoroutes

> vert : voies express

> jaune : boulevards urbains , voiries classiques et axes à grandes circulations

> orange : les projets projetés

* Fond de carte actuelle :



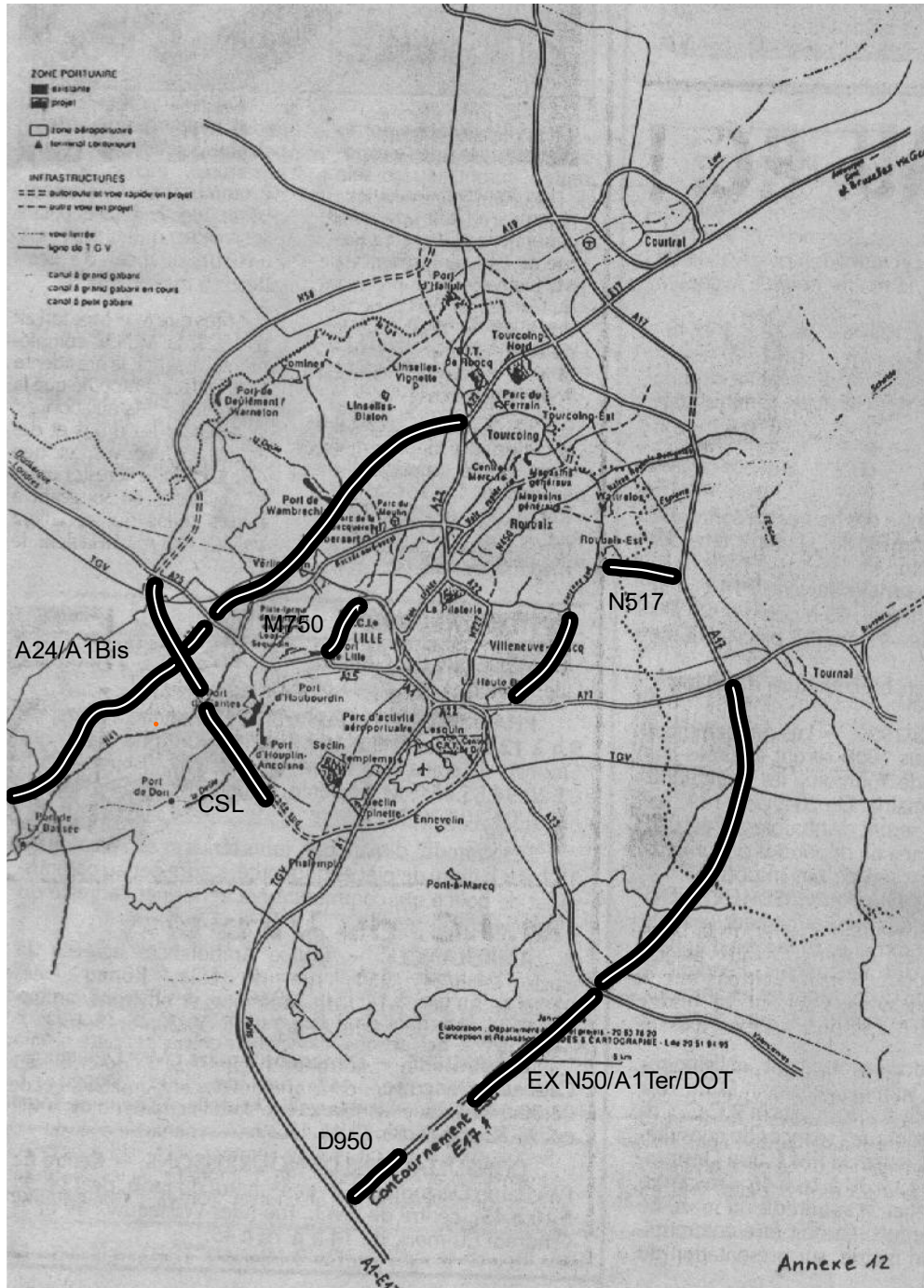
* *sources documentaires Google Maps*

- > noir : réseau abandonné
- > bleu : autoroutes
- > vert : voies express
- > jaune : boulevards urbains , voiries classiques et axes à grandes circulations
- > orange : les projets projetés

7) Les projets abandonnés :

Depuis le début des années 2000, un certain nombre de projets routiers autour de Lille, ont été abandonné ou annulé pour divers motifs.

7)1) Carte :



* sources documentaires sara-infras.fr

7)2) Les axes :

* L'autoroute A24/A1Bis :

Ce projet a été définitivement abandonné en juillet 2011. Il devait relier en site neuf : Amiens, le bassin minier et la Belgique.

* *sources documentaires*

http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcu/files/docs/DIALOGUE-CITOYEN/2014-ModifSimplifieePLU/ModificationSimplifiee_Roncq.pdf

* Le contournement Sud de Lille/CSL :

Le projet a été abandonné à l'été 2018. Il s'agissait du projet pour dédoubler l'A25. Ceci suite au PLU2, pour cause de passage au-dessus des champs captant l'eau potable de la métropole Lilloise.

* *sources documentaires*

<http://www.lavoixdunord.fr/424023/article/2018-07-28/le-plu2-vertement-critique-par-le-prefet-vers-l-abandon-de-certains-projets>

<http://www.lavoixdunord.fr/408125/article/2018-07-02/plans-d-urbanisme-des-terres-reservees-pour-le-contournement-de-noyelles-font>

<http://www.lavoixdunord.fr/426675/article/2018-08-03/le-plu2-dans-le-collimateur-du-prefet-vos-reactions>

* Liaison M651/M750 (ex D651/D750):

Abandon en 2005 :

> du doublement du boulevard de Moselle

> de la création d'un tunnel sous la Citadelle de Lille

> de la liaison express avec la M651 (ex D651)

suite à la démolition du Stade Grimonprez-Jooris, pour le classement de la Citadelle de Lille à L'Unesco.

* *sources documentaires*

<https://www.lemoniteur.fr/article/lille-grimonprez-jooris-2-enterre-un-grand-stade-a-l-etude.743629>

<https://www.eurovia.com/eurovia-france/agences/5003-cardem-lille/realisations/demantelement-du-stade-grimonprez-jooris>

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/hautes-de-france/centrale-nucleaire-au-cap-gris-nez-a1-bis-periph-vieux-lille-10-gros-projets-qui-n-ont-jamais-jour-1775067.html>

* L'A1Ter/DOT :

Abandon du projet d'A1Ter en 2005 (connu aussi sous le nom de N50) entre Douai, Orchies et Tournai.

A noter qu'il subsiste 4 tronçons de ce projet inachevé :

> D950 en voie express entre Arras et l'A1

> D950/D650 avec quelques sections à 2x2 voies entre l'A1 et Douai

> D500 en rocade Est de Douai, avec emprises pour un passage à 2x2 voies

> échangeur ouest de Tournai, E403/E42 avec emprises pour prolongement au sud.

* M700A/N517 (ex D700A)

Abandon du contournement de Toufflers entre la M700A et la N517, suite à un projet immobilier à Toufflers. Création d'un parc, côté Belge, sur le terrain de l'ancien pensionnat de Néchin.

* *sources documentaires*

<http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcu/files/docs/DIALOGUE-CITOYEN/Toufflers%20-%20rue%20des%20D%C3%A9port%C3%A9s/Dossier%20Concertation%20toufflers.pdf>

http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcu/files/images/Dialogue%20citoyen/EP%20JUN%202016/Doc%20-%20EP1/20160803_Toufflers-RPPT.pdf

http://www.scot-lille-metropole.org/IMG/pdf/4-03-Bilan_de_la_concertation_annexe_.pdf

* Rocade de la Marque

Abandon du contournement Est de Villeneuve d'Ascq, en raison de la topographie et de la nature des terrains. Une route devait contourner Villeneuve d'Ascq par l'est, entre l'A27 et la M700 (ex D700) jusqu'à Hem.

* Prolongement du Boulevard du Breucq vers les Grands Boulevards de Roubaix

En 2010, le tronçon sud du prolongement du Boulevard du Breucq, est devenu une voirie communale qui dessert la cité hospitalière de Villeneuve d'Ascq.

Le tronçon nord, longeant le lit de la rivière la Marque, a été rétrocédé pour un projet immobilier à l'été 2019.

* *sources documentaires*

<https://www.facebook.com/immoferacheval/photos/pcb.3967984613232484/3967984183232527/>

https://routes.fandom.com/wiki/Contournement_de_Lille

8) Travaux et réalisations récentes :

* M791 :

Connue aussi sous le nom de « Liaison Tourcoing - Beaulieu » et « habitat - travail », cette route a ouvert progressivement depuis 2012.

> section 1 : Zone industrielle de la Martinoire, ouverte en décembre 2012

> section 2 : Rue de Mouscron <> M700, ouverte à l'été 2017

> section 3 : Rue Georges Philippot <> Rue de Mouscron, ouvert le 31 mai 2021.

* *sources documentaires*

<http://www.ville-wattrelos.fr/Cadre-de-vie/Travaux-et-projets-de-quartiers/Travaux-en-cours-et-projets-routiers>

<http://www.lavoixdunord.fr/archive/recup/region/wattrelos-un-premier-troncon-ouvert-pour-la-rd-791-dite-ia24b0n898458>

<https://www.lillemetropole.fr/actualites/de-tourcoing-wattrelos-ca-roule>

* N518 :

Depuis 2009, la Wallonie a procédé à la réalisation du boulevard de la Laine / Eurozone. Il s'agit d'une voie express entre la M760 et la N58. L'axe est intégralement à 2x1 voies. Suite à un contentieux avec la SNCB, pour le franchissement d'un pont ferroviaire, l'achèvement a pris plusieurs années de retard.

L'ouverture de cet axe, était initialement prévue pour l'été 2020. Finalement l'axe a ouvert le 11 septembre 2021 à la circulation.

* *sources documentaires*

<https://www.notele.be/list14-1-info-en-continu-media55318-route-de-la-laine--le-spw-installe-une-pompe-pour-assecher-le-chantier.html>

<http://www.mariehelenevanelstraete.be/au-coeur-du-chantier-de-la-route-de-la-laine/>

<http://www.cdh-wallonie.be/notre-action-au-pw/questions-orales/12019achevement-de-la-route-de-la-laine>

<https://www.dhnet.be/regions/tournai-ath-mouscron/mouscron-comines/mouscron-c-est-parti-pour-200-jours-ouvrables-5c8f641a7b50a60724c828a1>

<https://estaimpuis.blogs.sudinfo.be/archive/2019/03/18/info-police-modification-circulation-chaussee-de-luingne-275545.html>

<https://nordeclair-mouscron.sudinfo.be/830937/article/2021-09-12/mouscron-la-route-de-la-laine-connu-sa-premiere-journee-dexistence>

* Echangeur A19/R8 :

En novembre 2018, la région flamande a lancé des études, pour finaliser l'échangeur autoroutier entre l'A19 et le ring R8 de Kortrijk.

* *sources documentaires*

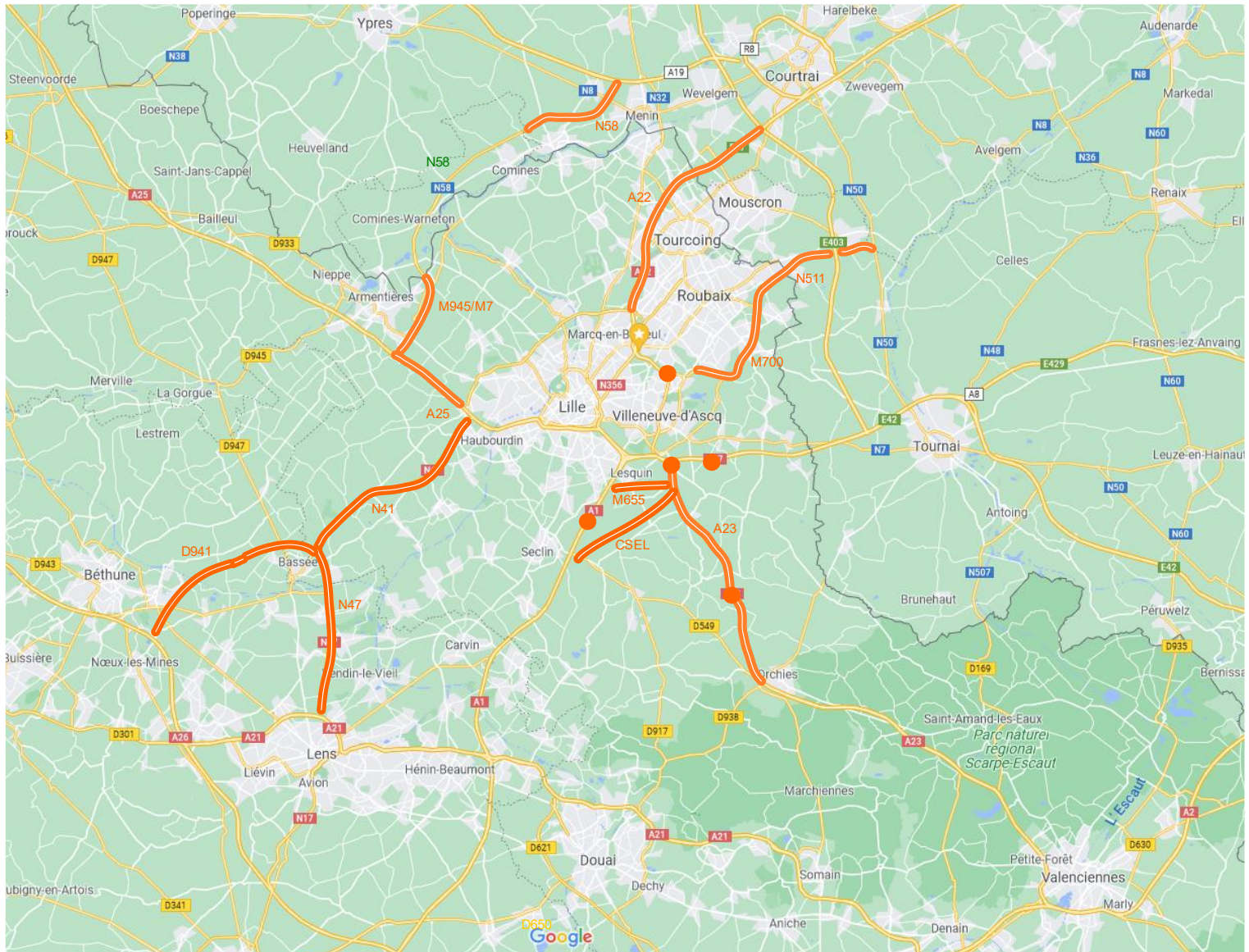
<https://wegenverkeer.be/werken/herinrichting-complex-a19-r8-kortrijk>

<https://www.k-r8.be/>

9) Les projets à l'étude :

9)1) Carte :

La carte suivante, recense les projets routiers actuellement à l'étude, autour de l'agglomération lilloise :



* *sources documentaires Google Maps*

9)2) Les axes :

* N58 :

En Belgique, la Flandre mène des études sur l'opportunité du doublement de la N58 entre l'A19 et la N338. Il s'agirait ici d'une première tranche d'environ 1 km de chaussée.

* *sources documentaires*

<https://www.hln.be/regio/wervik/drukke-n58-wordt-viervaksbaan-aa1035c6/?referer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F>

<https://menen.cdenv.be/nieuws/nieuws/dubbele-rijstroken-op-de-n58-toch-tot-aan-de-ringweg-n38/>

<https://www.focus-wtv.be/nieuws/ontdubbeling-n58-tussen-menen-en-wervik-niet-voor-meteen>

<https://www.martinefournier.be/nieuws/weyts-schuijft-ontdubbeling-n58-op-de-lange-baan/>

<http://docs.vlaamsparlement.be/pfile?id=1270242>

* A25 :

L'état procède actuellement à des études, pour l'élargissement à 2x3 voies de l'A25 entre Englos et Armentières.

* *sources documentaires*

<https://www.lemoniteur.fr/article/nord-pas-de-calais-elargissement-de-l-a25-chantier-en-2005.188794>

<http://www.lavoixdunord.fr/467231/article/2018-10-11/creer-une-troisieme-voie-entre-la-chapelle-et-englos-une-bonne-idee-vraiment>

* N41/N47 :

Des études sont menées par l'état, sur l'opportunité de déniveler l'ensemble des N41 & N47. A noter ce projet irait de pair avec le triplement des voies de l'A25.

* *sources documentaires*

https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/synthese_contournement_ouest_lille.pdf

* M7/M945 (ex D7/D945) :

En décembre 2015, le contournement d'Armentières a ouvert sur 3 kilomètres pour relier l'A25 et le zoning de Houplines. Le trafic actuel est d'environ 15 000 véhicules par jour sur la nouvelle section. Côté belge, le prolongement qu'est la N58 est déjà à 2x2 voies en Wallonie. La Flandre songe également à un élargissement à moyen terme.

La perspective du doublement intégrale côté belge, va amener du trafic supplémentaire sur l'axe côté français vers l'A25. Cette situation, va inévitablement poser la question, de la mise aux normes des M7 & M945.

La présence de zones d'activités, le trafic PL, la géométrie à 2x1 voies sans séparateur, les accès piétons ... vont demander un traitement sur tout le linéaire côté français. L'axe est aussi situé naturellement, sur ce qui est considéré comme le « contournement ouest » de Lille.

La perspective de la mise à 2x2 voies des M7 & M945, entre l'A25 et la N58 s'impose.

* *sources documentaires*

<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-regl/sites/debat.regl/files/documents/regl-departement-pasdecalais-saturation-reseau-routier.pdf>

https://armentieres.maville.com/actu/actudet_-Le-contournement-Je-comprends-les-riverains-mais-ca-m-inquiete-_loc-1760159_actu.Htm

<http://www.lavoixdunord.fr/archive/recup%3A%252Fregion%252Fcontournement-de-la-chapelle-d-armentieres-une-partie-ia11b49733n2322139>

<https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/Verkeerstellingen4-FR.pdf>

http://fr.eurometropolis.eu/fileadmin/user_upload/Divers/Documentation/Rapport_final_Mobilit%C3%A9_enjeuxFRNL_pages1_20.pdf

http://www.nord.gouv.fr/content/download/5556/29577/file/DUP_G_EI-1.pdf (voir page 9)

http://www.nord.gouv.fr/content/download/5555/29573/file/DUP_G_EI-2.pdf

* M655 :

Dans le cadre du projet Lille Aéroport, la MEL étudie la possibilité de transformer la M655 en boulevard urbain, pour la desserte du CRT de Lesquin jusqu'à l'A23.

* *sources documentaires*

https://www.declic-mobilites.org/images/outils/Rapport_diagnostic_PDZ_CCIGL_CRT_7f1ba.pdf

https://www.declic-mobilites.org/images/outils/Strategie-plan-daction_CRT_definitif_14431.pdf

[https://documents-](https://documents-plu2.lillemetropole.fr/PLU2_121219/4_REGLEMENT/Carte%20g%C3%A9n%C3%A9rale%20de%20destination%20des%20sols/20191104_PLU5000_LESQUIN.pdf)

[plu2.lillemetropole.fr/PLU2_121219/4_REGLEMENT/Carte%20g%C3%A9n%C3%A9rale%20de%20destination%20des%20sols/20191104_PLU5000_LESQUIN.pdf](https://documents-plu2.lillemetropole.fr/PLU2_121219/4_REGLEMENT/Carte%20g%C3%A9n%C3%A9rale%20de%20destination%20des%20sols/20191104_PLU5000_LESQUIN.pdf)

* CSEL :

Il s'agit d'un projet de liaison autoroutière nouvelle de 8/9 km, entre l'A1 et l'A23/A27 pour désengorger l'autoroute A1 à l'entrée sud de Lille.

* *sources documentaires*

<https://docplayer.fr/128177029-01-rapport-de-presentation-de-lille-metropole-livre-ii-evaluation-environnementale-syndicat-mixte.html>

<https://www.lavoixdunord.fr/309385/article/2018-02-01/l-arret-de-mort-du-contournement-sud-est-de-lille-signe>

* M700/N511 :

Phase 1 : Actuellement la MEL mène une étude pour le doublement entre la M6 et la M952 sur 2,5 km.

Phase 2 : A plus long terme le doublement des M700 et N511 belge se posera. La liaison entre Wattlelos et Tourcoing (M791), prévoit un apport de 10 000 véhicules/jour supplémentaire sur l'axe à terme.

* *sources documentaires*

https://lenord.fr/jcms/prd1_355800/doublement-rd700-objectifs?details=true

<http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmcu/files/docs/DIALOGUE-CITOYEN/Hem%20-%204%20vents/8.%20Dossier%20de%20cr%C3%A9ation%20d%27un%20acc%C3%A8s%20%C3%A0%20la%20RD700.pdf>

http://www.forestsurmarque.fr/fileadmin/Forestsurmarque/02-Vie_quotidienne/02-Inforest/Inforest_103.pdf

<https://participation.lillemetropole.fr/processes/D700>

* Diffuseur N°2 sur l'A23 :

Actuellement sur l'A23 entre Lesquin et Orchies, la sortie 2 n'existe pas. Celle-ci devrait se trouver entre Templeuve et Genech, à proximité de la station-service Total. Un projet est à l'étude, pour mettre en service ce diffuseur.

* *sources documentaires*

<http://www.lavoixdunord.fr/362454/article/2018-04-20/et-si-relancait-l-idee-d-un-echangeur-sur-l-a23-templeuvegenech>

* Echangeur N227/M6 :

Au niveau de la courbe de Babylone sur la N227, les usagers doivent actuellement passer par un feu tricolore, lorsqu'ils viennent du Grand Stade et se dirigent vers Wattlelos/Hem (M6). Un délaissé de bretelle, n'a jamais été mis en service à cet endroit. La MEL et l'état, mènent actuellement des études pour reconfigurer l'échangeur.

- liaison directe N227 > M6

- rehausser la bretelle M6 > N227 par une boucle à 360°

- raccorder la N227 au boulevard du Breucq, via un rond-point à côté du siège de l'entreprise Auchan.

* *sources documentaires*

https://lenord.fr/jcms/prd1_260130/echangeur-de-babylone-direction-2017



* Diffuseur A27 (Haute Bornes) :

Pour desservir le quartier de la Haute Bornes et Baisieux, il existe un projet de nouveau diffuseur sur cette autoroute. Ceci pour diminuer le trafic dans l'échangeur-diffuseur des 4 Cantons. Les études sont actuellement en cours.

* *sources documentaires*

<https://www.mediacites.fr/complement-denquete/lille/2019/10/18/la-mel-enterre-le-projet-conteste-de-la-zad-de-baisieux/>

* Echangeur A23/A27 (4 Cantons) :

Au niveau de Lesquin, les autoroutes A23 & A27 se rejoignent. Cependant les liaisons Orchies <> Tournai sont impossibles à l'heure actuelle. Il manque 2 bretelles. Il existe des études sur le sujet.

Cet aménagement, dépend partiellement de certains scénarios du projet du CSEL.

* *sources documentaires*

<https://docplayer.fr/128177029-01-rapport-de-presentation-de-lille-metropole-livre-ii-evaluation-environnementale-syndicat-mixte.html>

<https://www.lavoixdunord.fr/309385/article/2018-02-01/l-arret-de-mort-du-contournement-sud-est-de-lille-signe>

* Diffuseur Unexpo-A1 (Seclin) :

Pour desservir les ZAC et ZI de Seclin le long de l'A1, il existe un projet de nouveau diffuseur pour desservir la zone Unexpo.

* *sources documentaires*

<https://www.lavoixdunord.fr/666805/article/2019-11-17/l-echangeur-de-templemars-seclin-renait-de-ses-cendres-en-demi-echangeur-ou>

<https://www.lavoixdunord.fr/927235/article/2021-01-29/seclin-unexpo-mille-emplois-creer-ou-500-perdre>

* A22/A14/E17 :

Le passage à 2x3 voies des autoroutes A22 et A14/E17 est techniquement possible. Le projet concerne une section de 15 km entre Marcq en Baroeul et Kortrijk. Aussi bien côté belge que français, aucune étude n'existe sur le sujet pour le moment.

* A23 :

Le passage à 2x3 voies de l'A23 est techniquement possible. Les emprises sont calibrées de Lille à Valenciennes. Ici aussi aucune étude sur le sujet n'existe pour le moment.

* Liaison N41 <> Béthune :

A l'heure actuelle les N41 et N47, assurent la continuité de l'axe Englos <> Lens. Les N41 et N47 se rencontrent au rond-point de la D941, au nord de La Bassée. Les usagers venant de l'A26 et Béthune, doivent actuellement traverser La Bassée pour rejoindre la N41.

Pour éviter la traversée de cette zone urbaine, il existe plusieurs solutions sur la table :

- > créer une voie de contournement à 2x1 voies de La Bassée, pour relier la rocade de Béthune/A26
ou bien
- > créer une voie de contournement à 2x2 voies de La Bassée, pour relier la rocade de Béthune/A26
ou bien
- > raccorder la N41 à la D945 (rocade de la « Lys » dans le Pas de Calais) au nord de Béthune.

10) Les contraintes autour de Lille :

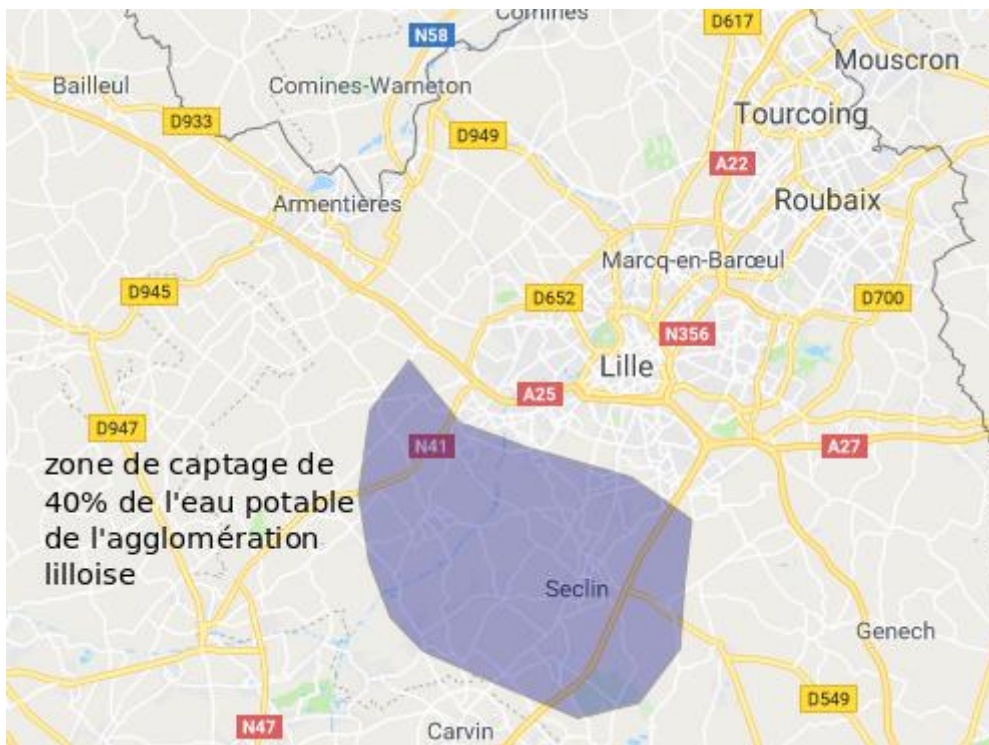
L'extension du réseau routier autour de Lille est exposée à des facteurs multiples. Il s'agit essentiellement de contraintes. Les voici :

- > environnementales
- > sociétales
- > économiques
- > géographiques
- > sociales
- > budgétaires

10)1) Contraintes environnementales :

Les contraintes environnementales sont essentiellement liées à la nature des terrains et au grenelle de l'environnement.

* Les champs captent 40% de l'eau potable au sud de la métropole (Santes, Haubourdin, Loos, Templemars, Seclin ...).



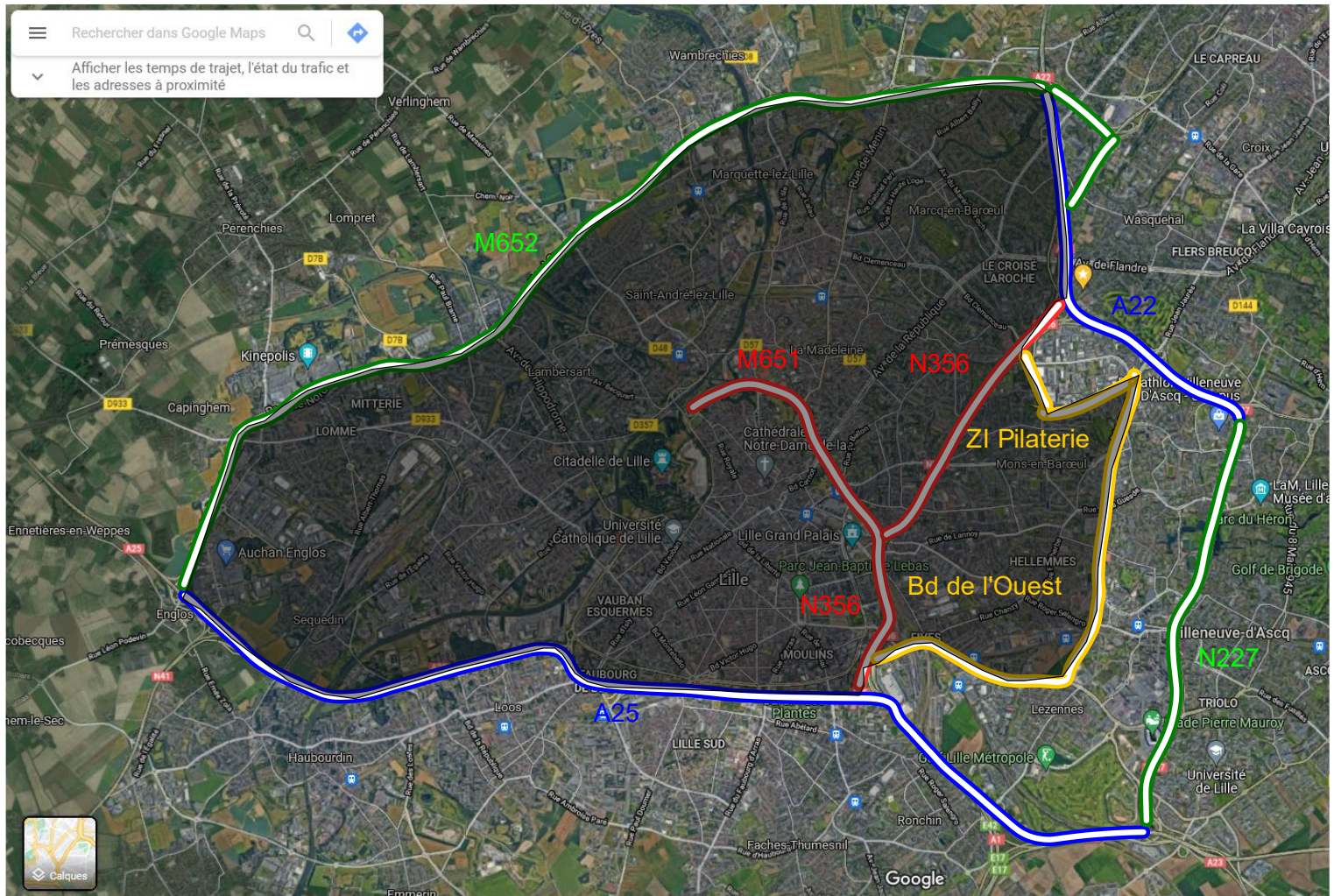
* *sources documentaires*

<http://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Amenagement-urbanisme-habitat-et-construction/Amenagement-urbanisme-et-planification/Les-schemas-de-coherence-territoriale-SCoT-du-Nord/SCoT-de-Lille-Metropole/Porter-a-connaissance/Preservation-de-la-ressource-en-eau/Captages-d-eau-potable>

<http://siteslm.lillemetropole.fr/urba/PLU/plucd2/pdf/rpregl/t47.pdf>

* Les poumons « verts » de la métropole que sont : Mélantois, Pèvèle, Weppes, Carembault, Val de Marcq, forêt de Phalempin, abords de la Deûle.

* Zone à faible émission (ZFE) de CO2 au cœur de la métropole lilloise depuis 2017.



> autoroute, voies express et boulevards de contournement de la ZFE.

* sources documentaires

<https://www.ademe.fr/zones-a-faibles-emissions-low-emission-zones-lez-a-travers-leurope>

<https://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr/cs/ContentServer?pagename=Territoires/Articles/Articles&cid=1250281478617>

http://www.atmo-hdf.fr/joomlatoools-files/docman-files/Depliantes_plaquettes/F1Transports.pdf

<https://www.lavoixdunord.fr/543272/article/2019-02-26/la-pollution-se-poursuit-la-circulation-differenciee-decidee-ce-mercredi>

* PLU2 sur l'occupation des sols du 19 octobre 2017.

* sources documentaires

<http://www.lavoixdunord.fr/426727/article/2018-08-03/plu2-jean-francois-legrand-anticipe-les-critiques-du-prefet-et-defend-ses>

<http://www.lavoixdunord.fr/426675/article/2018-08-03/le-plu2-dans-le-collimateur-du-prefet-vos-reactions>

<http://www.lavoixdunord.fr/465558/article/2018-10-09/apres-les-critiques-du-prefet-sur-le-plu2-de-nombreux-projets-doivent-evoluer>

* Cheminement pour la réalisation d'un projet routier, avec les diverses lois à respecter (eau, bruit, pollution, impact environnemental et écologique ...).

* sources documentaires

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Cheminement%20d%27un%20grand%20projet%20routier%20en%20MOP%20v1.pdf>

10)2) Contraintes sociétales :

Les contraintes sociétales sont liées à des problématiques administratives et linguistiques.

* La gestion d'un réseau routier à plusieurs échelons (national, régional, départemental, métropolitain, communal).

* *sources documentaires*

<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/l'entretien-du-reseau-routier-en-france>

<http://routes.wallonie.be/struct.jsp?chap=0&page=2>

<http://www.touring.be/fr/articles/qui-gere-les-routes>

<https://www.piarc.org/ressources/documents/82,belgique.pdf>

<http://rapportdegestion.sofico.org/la-sofico-gestionnaire-des-autoroutes-et-principales-nationales-de-wallonie-depuis-2009/>

* La gestion d'un réseau à cheval sur 2 pays.

* La gestion d'un réseau en 2 langues (néerlandais et français).

10)3) Contraintes économiques :

Les contraintes économiques sont liées à des secteurs d'activités et des activités humaines.

* Présence de grands entrepôts logistiques, des groupes internationaux (Amazon, Auchan, Décathlon, Géodis ...).

* *sources documentaires*

<http://www.euralogistic.com/fr/>

* 3^{ème} région logistique de France.

* *sources documentaires*

<https://www.jobtransport.com/blog-candidats/transport-et-logistique-les-regions-francaises-qui-emmauchent-le-plus>

* 5% des emplois des Hauts de France (90 000 emplois) dépendant du domaine de la logistique.

* *sources documentaires*

<https://hautsdefrance.cci.fr/content/uploads/sites/6/2020/09/chiffres-cles-hdf-2020-21x21-1.pdf>

* Importance du trafic PL dû à l'activité logistique (10 000 PL en transit sur l'A1, 13 000 PL à destination de la Belgique...).

* *sources documentaires*

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Cartes-de-trafics-annuels>

* Proximité de 8 pôles de flux de marchandises :

- 4 ports de marchandises (Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam)
- 1 port de pêche (Boulogne)
- 2 hub avec le Royaume Uni (port de Calais + tunnel sous la manche)
- 1 pôle logistique (Euralogistic).

* Part importante de l'activité tertiaire dans la métropole lilloise (82 % des métropolitains travaillent dans le secteur tertiaire).

* *sources documentaires*

<https://hautsdefrance.cci.fr/content/uploads/sites/6/2017/05/Chiffres-cles-GL-2017.pdf>

* Forte activité tertiaire dans la métropole lilloise, nécessitant l'harmonisation des heures de travail entre les différents acteurs économiques (8-9h & 16-18h).

10)4) Contraintes géographiques :

Les contraintes géographiques sont liées à la topographie du terrain et l'urbanisation existante.

- * Rareté du foncier au cœur de la métropole lilloise (100 % d'urbanisation à Lannoy, 95 % à Roubaix, 95 % à la Madeleine ...).
- * Préserver un patrimoine culturel riche (guerre de 14-18, Citadelle de Lille, patrimoine industriel, classement Unesco ...).

* *sources documentaires*

<http://www.hautsdefrance.fr/patrimoine/>

- * Carrefour naturel de transit européen, Lille est naturellement sur les axes nord-sud et est-ouest.

* *sources documentaires*

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?-Des-transports-a-un-carrefour-europeen->

- * Lille est située aux abords de la « Banane Bleue » dit aussi « Axe rhénan » européen.

* *sources documentaires*

<https://www.mgm.fr/PUB/Mappemonde/M202/Brunet.pdf>

- * Densité de population élevée autour de Lille :

- > plus de 370 habitants au km² côté belge
- > 2ème densité de population métropolitaine de France
- > plus de 2 millions d'habitants dans l'aire urbaine de Lille
- > le Nord est le département le plus peuplé de France, avec 2,5 millions d'habitants.

* *sources documentaires*

<https://www.populationdata.net/palmars/population/europe/>

<http://www.lillemetropole.fr/mel/institution/territoires.html>

<http://www.lillemetropole.fr/mel/espace-presse/la-metropole-en-chiffres.html>

- * Limitation des nouvelles infrastructures au sud de la métropole au niveau des champs captant, en accord avec le PLU2 acté par la MEL.

* *sources documentaires*

<http://www.lavoixdunord.fr/424023/article/2018-07-28/le-plu2-vertement-critique-par-le-prefet-vers-l-abandon-de-certains-projets>

<http://www.lavoixdunord.fr/408125/article/2018-07-02/plans-d-urbanisme-des-terres-reservees-pour-le-contournement-de-noyelles-font>

<http://www.lavoixdunord.fr/397331/article/2018-06-15/le-collectif-muchaux-ecrit-au-prefet-pour-denoncer-un-projet-d-un-autre-age>

<http://www.lavoixdunord.fr/426675/article/2018-08-03/le-plu2-dans-le-collimateur-du-prefet-vos-reactions>

ftp://ftp.cudl-lille.fr/PLU_ARRETE_15122017/1%20RAPPORT%20DE%20PRESENTATION/Livre-3_ExplicationsJustifications/LIVRE-III_EXPLICATION-JUSTIFICATIONdesCHOIX.pdf

10)5) Contraintes sociales :

Les contraintes sociales sont liées aux facteurs qui poussent la population à avoir certains comportements.

* La population évite les quartiers de Lille Sud, Roubaix et Tourcoing classés en zones sensibles, plutôt défavorisés, avec un phénomène de « Ghettoïsation ».

* *sources documentaires*

<https://sig.ville.gouv.fr/atlas/ZUS/>

http://www.nord.gouv.fr/content/download/39990/275976/file/170121_cp_d_bilan_delinquance_2017_.pdf

* Eloignement de la population et des entreprises, du cœur de la métropole vers les communes périphériques pour bénéficier de « verdure », d'espace et d'accessibilité (Villeneuve d'Ascq, le long de la RNO, Sud & Est de la métropole ...).

* *sources documentaires*

<http://www.geographie.ens.fr/Population-evolution-demographique>

<http://www.geographie.ens.fr/5-Deplacements-domicile-travail-et.html>

Voir page 13 : <https://www.tostain-laffineur-immobilier.com/photos/tostain-laffineur-etude-1sem2018-bureaux-lille.pdf>

10)6) Contraintes budgétaires :

Les contraintes budgétaires sont liées aux fonds pouvant être alloués pour l'aménagement.

* Hausse de la dette des collectivités locales (1,5 milliards d'€ pour le Nord, 184% du PIB pour la Wallonie).

* *sources documentaires*

https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/statistiques/brochures/bis_les_finances_des_collectivites_locales_en_2016_et_2017.pdf

<https://www.collectivites-locales.gouv.fr/rapports-observatoire-des-finances-et-gestion-publique-locales-ofgl>

https://lenord.fr/jcms/prd2_381222/encours-de-dette-par-habitant-des-departements-francais?details=true

<http://www.observatoiredegaspillages.com/2010/10/endettement-des-departements-le-nord/>

<http://www.lalibre.be/debats/opinions/la-wallonie-en-2025-un-scenario-grec-opinion-589c9490cd703b98151da199>

<http://www.budget-finances.cfwb.be/index.php?id=6100>

* Baisse des dotations de l'état aux collectivités.

* *sources documentaires*

<https://www.caissedesdepotsdesterritoires.fr/cs/ContentServer?pagename=Territoires/Articles/Articles&cid=1250281449526>

https://www.lemonde.fr/politique/article/2018/04/13/collectivites-territoriales-la-baisse-des-dotations-en-question_5284982_823448.html

<https://www.lagazettedescommunes.com/518381/letat-baisse-les-dotations-des-collectivites-en-2017/>

11) Les avantages du réseau routier Lillois :

Bien que disposant d'un grand nombre de carences & défauts, le réseau routier lillois dispose d'atouts non négligeables inexploités.

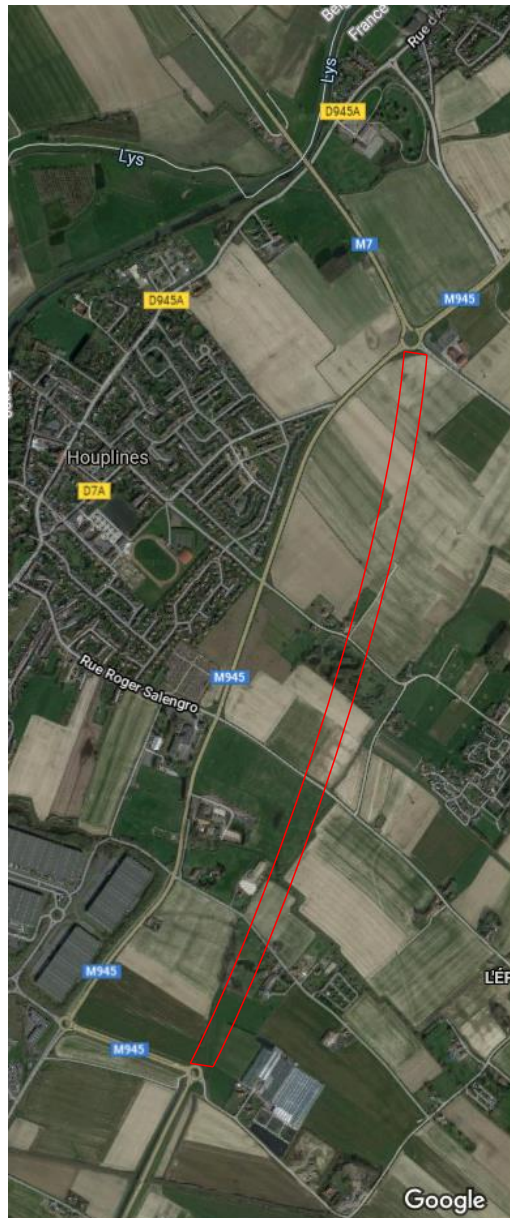
1) Emprises foncières disponibles, pour des élargissements prévus de longue date :

- > passage de 2x2 à 2x3 voies de l'A22
- > passage de 2x2 à 2x3 voies de l'A23
- > passage de 2x2 à 2x3 voies de l'A25
- > passage de 2x1 à 2x2 voies des M945, M7 et N58 belge
- > passage de 2x1 à 2x2 voies de la M700

2) Terrains plats et peu contraignants en terme de topographie.

3) Coûts limités voire inexistants en cas d'acquisitions foncières, pour des travaux d'élargissements des M945 et M7.

Reprise d'un rayon de courbure de la M945, entre la nouvelle et l'ancienne section d'Armentières. Une ferme et plusieurs bâtisses sont à exproprier.



12) Les carences et défauts du réseau routier Lillois :

Comme tout réseau routier, celui de l'agglomération lilloise dispose de manques, de carences et de défauts.

1) Le réseau routier lillois est constitué d'une « ligne » qui voit converger l'ensemble des axes nord-sud et est-ouest.



La ligne en question se compose de :

> l'A25 entre Armentières et Lille

> le tronç commun A1/A25

> le tronç commun A1/A27/A23/N227.

> axes convergeant : A25, M945/M7, N41/N47, M652, N356/M651, A1, A23, A27, N227.

2) Le périphérique sud de Lille est composé de l'A25 en milieu urbain dense.

* *sources documentaires*

Voir page 56 : http://www.lillemetropole.fr/files/live/sites/lmccu/files/contributed/Rebecca/Doc/etat_des_lieux.pdf

3) Le transit n'est pas dévié du linéaire, précité en rouge sur la carte.

4) Mélange des flux locaux et de transit sur le linéaire, précité en rouge sur la carte.

5) Absence d'itinéraire de délestage visible pour les flux en transit.

6) Sous dimensionnement de l'itinéraire de délestage, parallèle à l'autoroute A1.

Cet itinéraire se compose de :

- * A21
- * N47
- * N41
- * A25
- * M945
- * M7
- * N58 belge.

- > 6 ronds-points en 10 km sur les N47 & N41
- > passage de 2 à 1 voies, à l'approche des ronds-points
- > ralentissements aux abords des ronds-points
- > voies cyclables et piétonnes, qui coupent un axe à statut autoroutier
- > 6 ronds-points et 3 carrefours plans en 6 km sur la M945
- > Absence ou bande d'arrêt d'urgence étroite
- > Accès riverains et / ou agricoles sur la M945 & M7.

** sources documentaires*

<https://www.google.com/maps/@50.5474714,2.8246788,240m/data=!3m1!1e3>

<https://www.google.com/maps/@50.5328783,2.8343447,240m/data=!3m1!1e3>

<https://www.google.com/maps/place/59116+Houplines/@50.6932487,2.9202066,1411m/data=!3m1!1e3!4m5!3m4!1s0x47dcd5ccc1293fdd:0x40af13e81646570!8m2!3d50.69533!4d2.915396>

7) Risque de choc frontal élevé, sur les sections bidirectionnelles du contournement d'Armentières et de Menin.

8) Les seuils de saturation de l'A25 sur la section Armentières - Englos et sur l'A1 au niveau de Lesquin sont atteints.

L'A25 est à 2x2 voies en milieu périurbain. Elle dispose d'un trafic quotidien, estimé à 88 000 véhicules en 2018. Son seuil de saturation est fixé à 80 000. Au-delà un élargissement à 2x3 voies devient nécessaire.

L'A1 est à 2x3 voies en milieu périurbain. Elle dispose d'un trafic quotidien, estimé à 135 000 véhicules en 2018. Son seuil de saturation est fixé à 110 000. Au-delà un délestage devient nécessaire.

** sources documentaires*

<https://fr.slideshare.net/ademLoup/nehaoua-cours-de-routes-i-chapitre-2-les-tudes-de-circulation-et-de-traffic1>

9) L'activité logistique autour de Lille et la proximité des ports, génère un flux important de camions.

** sources documentaires*

<https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Cartes-de-trafics-annuels>

10) La gestion, l'entretien et la nomenclature du linéaire Lens <> Belgique sont morcelés (autoroutes, voies express, voirie classique ...). Le tout est reparti entre plusieurs acteurs : Etat français, Etat Belge, la MEL, Région Wallonne, Vlaanderen.

11) L'échangeur A23 <> A27 est incomplet, pour les liaisons Tournai <> Valenciennes.



12) Déploiement de feux tricolores dans les bretelles d'insertions, de l'A22 et l'A25, avec risque de report de la congestion sur le réseau secondaire.

** sources documentaires*

<http://lavdn.lavoixdunord.fr/362283/article/2018-04-20/un-feu-tricolore-pour-reguler-la-circulation-sur-l-a22>

<http://www.dir-nord.developpement-durable.gouv.fr/a22-secteur-bondues-a1412.html>

<https://france3-regions.francetvinfo.fr/hautes-de-france/a25-comment-fonctionne-le-dispositif-anti-bouchons-964789.html>

13) Absence de résultats, suite à l'abaissement de la vitesse autour de Lille depuis le 14 juillet 2011, sur des axes congestionnés de manière récurrentes.

** sources documentaires*

<http://www.lilletransport.com/Reduction-de-vitesse-sur-le.html>

14) L'impact écologique sur la qualité de l'air, aux abords des points de congestion, en particulier à l'approche des troncs communs A1/A25 et A1/A23/A27 est très mauvaise. Sur le long terme, cela a un impact sur la santé.

** sources documentaires*

voir page 5 : http://www.atmo-hdf.fr/joomlatoools-files/docman-files/Bilans-territoriaux/MEL_BT2016_VF3-min.pdf

15) Le non traitement des points de congestion, est nuisible au développement économique (annulations de projets immobilier, retards à répétition pour les usagers, blocages des marchandises, perte d'habitants dans les quartiers limitrophes, déménagements d'entreprises ...).

13) La question d'un grand contournement de Lille :

Lorsque l'on tient compte des informations & chiffres dont nous disposons, on constate que le transit Nord-Sud n'est pas dévié de l'agglomération Lilloise. Les questions suivantes émergent :

« Ou faire passer le trafic de transit ? » . « A-t-on besoin d'un contournement par l'Ouest ou bien d'un contournement par l'Est ? »

Ceci peut être illustré par la carte suivante :



> vert : le contournement par l'ouest

> rouge : le contournement par l'est

13)1) Le coût des projets :

13)1)1) Le contournement est :

Aux dernières estimations de 2018, le coût de construction du CSEL est évalué à minima à 350 millions d'euros selon le journal la Voix Du Nord. Le tout pour une infrastructure neuve d'environ 8 km.

* *sources documentaires*

<http://lavdn.lavoixdunord.fr/309385/article/2018-02-01/l-arret-de-mort-du-contournement-sud-est-de-lille-signe>

13)1)2) Le contournement ouest :

La réalisation d'un contournement par l'ouest de Lille demande quelques travaux sur le linéaire suivant :

Axe	Pays	Province / Département	Statut	Nombre de Voies	Kilométrage
N58	Belgique	West Vlaanderen	Voie express	2x1	7,5 km
N58	Belgique	Hainaut	Voie express	2x2	14 km
M7	France	Nord	Voie express	2x1	0,5 km
M945	France	Nord	Voie classique	2x1	2,5 km
M945	France	Nord	Voie express	2x1	2,5 km
A25	France	Nord	Autoroute	2x2	6,5 km
N41	France	Nord	Voie express	2x2	14,5 km
N47	France	Nord	Voie express	2x2	2,5 km
N47	France	Pas de Calais	Voie express	2x2	9 km
A21	France	Pas de Calais	Autoroute	2x2	12,5 km
				Total	72 km

Au vu du caractère périurbain du contournement ouest, la qualité de service recherchée est celle d'une 2x2 voies avec une vitesse optimale de 90 km/h. La configuration recherchée, est celle d'une voie express dénivelée, tel que la M652 ou N41.

* Voir Annexe

La liste suivante, donne les coûts des principales opérations, à mener sur l'ensemble du linéaire :

Axe	Pays	Province / Département	Gestionnaire	Statut	Travaux à prévoir	Quantité	Prix unitaire	Total
N58	Belgique	West Vlaanderen	Vlaanderen	Voie express	Transformer des giratoires en ronds-points tunnel	4	4 millions d'€	16 millions d'€
					Doublement de chaussée	7,5 km	4 millions d'€	30 millions d'€
					Supprimer des accès riverains/agricoles	7	0,15 millions d'€	1,05 millions d'€
N58	Belgique	Hainaut	Wallonie	Voie express	Travaux divers de mise en sécurité	1	5 millions d'€	5 millions d'€
M7	France	Nord	MEL	Voie express	Ajout d'un tablier de pont côté nord pour le doublement du pont de Badou	1	4,8 millions d'€	4,8 millions d'€
					Doublement de chaussée	0,5 km	4 millions d'€	2 millions d'€
					Transformer des giratoires en ronds-points tunnel	1	4 millions d'€	4 millions d'€
M945	France	Nord	MEL	Voirie nouvelle	Création d'un nouveau linéaire	2,5 km	8 millions d'€	20 millions d'€ *
					Rachat de terrains et expropriations	3 % *		600 milles d'€
M945	France	Nord	MEL	Voie express	Transformer des giratoires en ronds-points tunnel	4	4 millions d'€	16 millions d'€
					Ajout d'un tablier de pont côté Est pour franchir la voie ferrée Lille <> Armentières	1	384 milles d'€	384 milles d'€
					Doublement de chaussée	2,5 km	4 millions d'€	10 millions d'€
A25	France	Nord	Etat français	Autoroute	Passage de 2x2 à 2x3 voies	6,5 km	4 millions d'€	26 millions d'€
A25	France	Nord	Etat français	Autoroute	Création d'un échangeur A25/M945	1	45 millions d'€	45 millions d'€
N41	France	Nord	Etat français	Voie express	Transformer des giratoires en ronds-points tunnel	5	4 millions d'€	20 millions d'€
N47	France	Nord	Etat français	Voie express	Transformer des giratoires en ronds-points tunnel	1	4 millions d'€	4 millions d'€
N47	France	Pas de Calais	Etat français	Voie express	R.A.S.			
A21	France	Pas de Calais	Etat français	Autoroute	R.A.S.			
Total								204,834 millions d'€

Le tableau suivant donne la répartition des coûts par collectivité :

Collectivité apportant le financement	Collectivité apportant le financement	Coût en millions d'euros	Cout en millions d'euros
Belgique	Vlaanderen	47,05 M d'€	52,05 M d'€
	Wallonie	5 M d'€	
France	MEL	57,784 M d'€	152,784 M d'€
	Etat français	95 M d'€	
Total		204,834 M d'€	204,834 M d'€



- EU BE FR

A ces coûts il convient d'ajouter :

* le 1 % paysager

Source :

<http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/le-1-paysage-et-developpement-a10965.html>

* 10 à 25 % de compensations environnementale

Source :

https://www.yvelines.gouv.fr/content/download/11414/74395/file/08-TGO-Etude_d%27impact_Volume%20%20-%20Cout%20des%20mesures%20et%20Pr%C3%A9sentation%20des%20m%C3%A9thodes.pdf

<https://www.agglo-moulins.fr/actions-projets/route-centre-europe-atlantique-rcea/le-projet-d-autoroute.html>

https://www.contournement-ouest-strasbourg.fr/wp-content/uploads/2020/01/dossier_arcos_juin2019_page_a_page_v1-1.pdf

* 5 à 6 % * pour la signalisation

Source :

<https://www.routesdefrance.com/wp-content/uploads/dossier-de-presse-AG-2015-USIRF.pdf>

https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/1809w-rapport2018-Analyse_bilans_loti.pdf

* 1,5 M d'€ à 3 M d'€ pour les études

Source :

http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Role_du_MO_et_du_ME_cle0f7eb7.pdf

http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2588_couleurs_c_notice_v10.pdf

http://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rn164-mur-annexe_e6-2-etude_infrastructures_routieres_2018-07-12ind7.pdf

Soit :

* 1,528 M d'€ pour le budget paysager

* entre 15,28 M d'€ et 22,92 M d'€ pour les compensations environnementales

* entre 7,64 M d'€ et 9,17 M d'€ pour la signalisation

* entre 1,5 M d'€ et 3 M d'€ pour les études.

Total :

* entre 178,732 et 189,402 millions d'€ pour la partie française .

13)2) Etude comparative des projets :

Le tableau suivant va proposer une étude comparative sur les 2 contournements est et ouest :

Facteur à respecter	Contournement Ouest	Contournement Est	Justification
Réutilisation exclusive ou quasi exclusive du réseau existant.	V	X	A quelques exceptions près, le contournement Ouest à l'avantage de réutiliser quasi exclusivement le réseau existant.
Passage ailleurs qu'au-dessus des champs captant l'eau potable de la MEL.	V	X	Le CSEL à l'inconvénient de passer au-dessus des champs captants au niveau de Lesquin et Phalempin.
Contournement le plus court.	X	V	Un contournement par l'ouest fait 85 km, contre 68 km à l'est. Actuellement sans le CSEL cela fait 70 km.
Coût total du projet.	V	X	Le coût final du projet d'un contournement est 2 à 3 fois moins cher par l'ouest que par l'est.
Captage d'un flux de transit important.	X	V	Le CSEL à l'avantage de capter plus de trafic de transit, car il est plus proche de Lille.
Urbanisation dense.	V	X	L'urbanisation est moins dense à l'ouest qu'à l'est.
Impact environnemental limité.	V	X	Un projet comme le contournement ouest, a l'avantage de limiter l'impact environnemental. Il se base sur une infrastructure existante en la faisant évoluer.
Limiter les travaux.	V	X	Un projet comme le contournement ouest limite le recours aux travaux et études.

14) Conclusion :

Au vu des éléments que nous avons, un contournement par l'ouest est à privilégier.

Justification :

- > réemploi quasi exclusif des infrastructures existantes
- > emprises déjà disponibles
- > l'itinéraire ne passe pas au-dessus de champs captant l'eau potable
- > le coût du projet est modéré (entre 178,732 et 189,402 millions d'€ pour la partie française)
- > l'urbanisation dans le bassin minier et à l'ouest de la métropole lilloise est modérée
- > le réemploi d'infrastructures existantes limite la destruction de l'environnement (forêts, champs ...)
- > à l'heure actuelle et dans la mesure du possible il faut privilégier l'existant au nouveau

15) Glossaire et informations :

MEL : Métropole Européenne de Lille

VL : véhicule léger

PL : poids lourds

CSEL : Contournement Sud Est de Lille, projet d'autoroute nouvelle entre l'A1 et l'A23/A27

CSL : Contournement Sud de Lille, ancien projet d'autoroute entre l'A25, la N41 et l'A1

COL : Contournement Ouest de Lille, projet de contournement par le réemploi des axes A21, N47, N41, A25, M945, M7, N58 belge et A19 Belge

DOT : Douai Orchies Tournai, ancien projet de contournement autoroutier par l'est de Lille

PLU : Plan Local d'Urbanisme

AX : Autoroute AX

RNX/NX : Route Nationale X/Nationale X

RDX/DX : Route Départementale X/Départementale X

RMX/RX : Route Métropolitaine X/Métropolitaine X

RX : Ring X, voirie de type périphérique ou rocade en Belgique

EX : numérotation des grandes routes Européennes

CRT : Centre Régional de Transport

BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence

Le présent rapport renvoie vers plusieurs types de liens (rapports, articles ...). La citation des liens n'a aucune vocation commerciale. Les cartes sont utilisées à titre d'illustrations, les sites sources sont systématiquement renseignés après chaque carte. L'utilisation des fonds de cartes Google Maps, sont la propriété de Google. Toutes utilisations commerciales des cartes sans autorisations est interdite.

Dans le cadre de la loi NOTRe de 2015, à compter du 1^{er} janvier 2017, les routes portant la mention « RD », sur le territoire administratif de la MEL sont devenues des « RM ». Le changement des panneaux est effectif depuis l'été 2019.

Source :

<https://www.lavoixdunord.fr/627461/article/2019-08-22/de-nouveaux-panneaux-bleus-pour-identifier-les-routes-metropolitaines>



- EU BE FR

16) Contact et réalisation du rapport :

Contact et réalisation du rapport > Pierre G. : pierg.projurba@laposte.net .

Annexe)

> Pour chiffrer le coût de construction de 1 km de 2x2 voies, nous nous baserons sur un montant moyen de 8 millions d'euros du km. Notre base de calcul est celle de 2006. Elle était de l'ordre de 6 millions d'euros. Nous tiendrons compte d'une hausse des coûts liés aux nouvelles normes, et à la hausse du prix des matières premières

> Au vu de la moyenne utilisée, nous considérerons que 1 km de 2x1 voies coûte 4 millions d'euros. Même chose pour une 2x3 voies, nous compterons 12 millions d'euros du km.

> Le coût de transformation d'un carrefour giratoire ou carrefour classique, en rond-point tunnel, est d'environ 4 millions d'euros l'unité.

** sources documentaires*

<https://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/074000038.pdf>, voir page 7 et 8.

<http://www.trba.be/fr/references/mouscron-n58>

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2015347>

> Pour permettre le doublement des M945 et M7, deux ponts doivent être construits. Un franchissement de ligne ferroviaire Lille <> Armentières, ainsi qu'un franchissement du cours d'eau : la Lys.

Le tablier de pont de la M7 pour permettre son doublement doit faire 200 m de long sur 12 m de large :

- > 2 voies de 3,5 m
- > 1 BAU de 3m
- > 2 espaces rambardes de 1 m chacun

soit 2400 m² de tablier.

Le tablier de pont de la M945 pour permettre son doublement doit faire 16 m de long sur 12 m de large :

- > 2 voies de 3,5 m
- > 1 BAU de 3m
- > 2 espaces rambardes de 1 m chacun

soit 192 m² de tablier.

Les derniers chiffres donnent un coût de construction du pont de 1900 à 2000 € TTC le m².

** sources documentaires*

<https://www.infociments.fr/sites/default/files/article/fichier/CT-T87.pdf>, voir page 34.

<http://catalogue.setra.fr/documents/Cataloguesetra/0003/Dtrf-0003332/DT3332.pdf>

http://www.piles.setra.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/COA95_cle2e4287.pdf

<https://www.matiere-tp.fr/la-construction-dun-pont-un-chantier-en-5-etapes/>