



MÉTROPOLÉ
EUROPÉENNE DE LILLE



MÉTROPOLÉ
EUROPÉENNE DE LILLE

SOMMAIRE

Table des matières

1	LA CONCERTATION PUBLIQUE	2
1.1	CADRE RÉGLEMENTAIRE.....	2
1.2	LES TEMPS FORTS.....	2
1.3	LES MODALITÉS.....	2
1.4	VOTRE AVIS NOUS INTÉRESSE.....	2
2	CONTEXTE	2
2.1	POURQUOI LE PROJET ?.....	2
2.2	POURQUOI UNE NOUVELLE CONCERTATION ?	4
3	RAPPEL DE LA CONCERTATION RÉALISÉE EN 2014, INTERROGATIONS SUR LE PROJET ET RÉPONSES APPORTÉES	7
3.1	CONCERTATION DE 2014	7
3.2	INTERROGATIONS SUR LE PROJET FORMULÉES EN 2014 ET RÉPONSES APPORTÉES	7
4	LES OBJECTIFS DU PROJET	8
5	UN PROJET EN 3 PHASES.....	9
5.1	PHASE 1 : AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DE LA D 952.....	9
5.2	PHASE 2 : AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DE LA D 6D	10
5.3	PHASE 3 : AMÉNAGEMENT DE LA SECTION COURANTE.....	10
6	COÛT PRÉVISIONNEL	13

1 LA CONCERTATION PUBLIQUE

1.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE

La concertation publique est une procédure réglementaire introduite dans les textes (articles L103-2) du code de l'urbanisme.

Elle a pour objet d'associer le public à l'élaboration des projets d'infrastructures afin d'en améliorer la qualité et d'en assurer la compréhension et l'acceptation. Les modalités d'une concertation publique ne sont pas complètement définies par la loi. Ce sont les responsables du projet qui ont la charge de les mettre en œuvre en répondant aux objectifs suivants :

- Informer le plus largement possible tous ceux qui peuvent être concernés par le projet : usagers, riverains, élus, associations, chambres consulaires et organisations socioprofessionnelles, ... ;
- Écouter et dialoguer pour mieux prendre en considération les enjeux techniques, environnementaux, économiques et sociaux, mais aussi faire émerger les attentes de la population, et le cas échéant, enrichir le projet.

1.2 LES TEMPS FORTS

- Du 10 septembre au vendredi 05 octobre 2018 Mise à disposition d'un dossier en mairie d'Hem et de Villeneuve d'Ascq et info web

Ces informations sont également disponibles sur le site internet lillemetropole.fr, sur la page dédiée à la concertation.

- Deux réunions publiques d'information se tiendront :

Le jeudi 20 septembre 19h00 salle des fêtes - 36 rue du général Leclerc - sur la commune de Hem
Le mardi 25 septembre 18h00 Patio de la salle concorde - rue Carpeaux - sur la commune de Villeneuve d'Ascq

1.3 LES MODALITÉS

- Durée de la concertation : 4 semaines avec réunion publique
- mise à disposition du public d'un dossier présentant le projet envisagé, accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations du public. Ces documents seront consultables en mairie de Hem et à l'hôtel de ville de Villeneuve d'Ascq ;
- insertion dans un journal régional, en page locale, d'un avis de publicité annonçant la concertation ;

- insertion des informations relatives à cette concertation sur la page dédiée à la concertation sur le site lillemetropole.fr.

1-4 VOTRE AVIS NOUS INTÉRESSE

Toute personne intéressée par le projet pourra faire part de ses remarques :

- au travers des registres mis à la disposition du public en mairies de Hem et à l'hôtel de ville de Villeneuve d'Ascq ;
- par courrier adressé à Monsieur le Vice-président de la Métropole Européenne de Lille en charge de la Voirie et des Espaces Publics, 1 rue du Ballon – CS 50749 – 59034 LILLE CEDEX ;
- Ou sur registre électronique sur le site internet lillemetropole.fr sur la page dédiée à la concertation.

Les observations recueillies dans le cadre de la concertation seront toutes analysées avant de dresser un bilan qui sera soumis à l'approbation des élus métropolitains dans le cadre d'une délibération ultérieure.

2 CONTEXTE

2.1 POURQUOI LE PROJET ?

La D 700 (Antenne Sud de Roubaix), dont la construction a débuté dans les années 1980, fait partie du réseau des voies structurantes de la métropole lilloise. Son tracé long d'environ 11 km traverse les territoires de Hem, Leers, Lys-lez-Lannoy, Toufflers, Villeneuve d'Ascq et Wattrelos et se connecte depuis l'année 2000 au réseau routier belge.

Conçue dès l'origine dans l'hypothèse d'un élargissement futur, la D 700 présente sur la majorité de son itinéraire, une chaussée de 7 mètres de large. Seule une section comprise entre le giratoire de la D 952 et la tranchée du Bon Poste, ainsi que la section de raccordement sur le réseau routier belge sont aujourd'hui à 2 x 2 voies.



Toutes les communes concernées ont reconnu la nécessité d'aménager la D 700 et de retenter le principe du doublement à terme de l'ensemble de l'itinéraire. Elles ont toutefois souhaité que cet axe conserve une vocation de desserte locale et ne devienne pas un itinéraire de transit.

En effet les besoins sont :

➤ **Améliorer le niveau de service de l'itinéraire**

La section comprise entre la D 6d (extrémité Sud de la D 700) et le carrefour avec la D 952, soit une longueur d'environ 2 200 mètres supporte quotidiennement un trafic de l'ordre de 30 000 véh/j ;

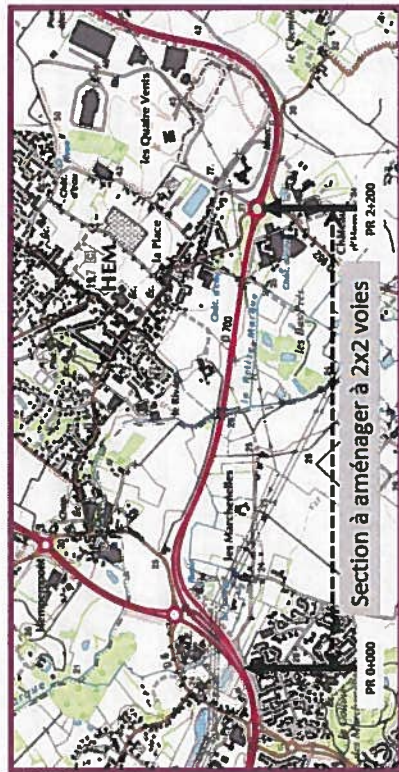


Section à 2 x 1 voie entre l'échangeur de la D 6d et le giratoire de la D 952

Le giratoire de la D 952 est saturé aux heures de pointe, ce qui engendre des temps d'attente importants et implique une forte baisse du niveau de service. Cet effet de la congestion a des conséquences lourdes pour l'activité économique du territoire Nord-Est de la métropole lilloise.



➤ **Améliorer la lisibilité et la cohérence de l'itinéraire** (section à 2 x 1 voies intercalée entre des sections à 2 x 2 voies)

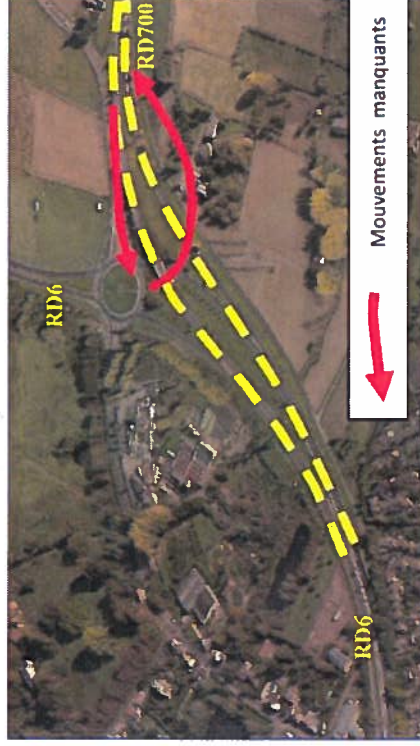


➤ **Créer un aménagement en faveur des deux roues sur l'itinéraire**



➤ Compléter les échanges avec le rond-point de Roubaix

Le carrefour de l'Europe (échangeur de la D 6d) dans son état actuel ne permet pas d'assurer les liaisons entre la D 6d et la D 700.



2.2 POURQUOI UNE NOUVELLE CONCERTATION ?

Ce projet initialement sous maîtrise d'ouvrage du Département avait été soumis à concertation du 17 novembre au 15 décembre 2014 et avait retenu comme parti d'aménagement :

- refonte complète de l'échangeur D 6d ;
- création d'un échangeur dénivelé type « paire de lunettes » au droit de la D 952 ;
- mise à 2 x 2 voies de la D 700 entre les échangeurs de la D 6d et la D 952 et un aménagement pour les modes doux.

Dans le cadre de la loi de Modernisation de l'Action Publique et Affirmation des Métropoles (MAPTAM du 27 janvier 2014) et de la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRE du 7 août 2015), la Métropole Européenne de Lille (MEL) s'est vu transférer à partir du 1er janvier 2017 la totalité de ce projet.

Aujourd'hui, il appartient donc à la MEL de reprendre et poursuivre cette opération qui constitue un projet très important pour le territoire, en raison des difficultés de circulation constatées sur la D 700, mais également en raison des perspectives de développement et de redynamisation de secteurs d'activités dans ce secteur Nord Est de la métropole.

Depuis le transfert, la MEL a réalisé un travail d'optimisation du projet étudié par le Département par la recherche de variantes pour diminuer la gêne occasionnée pendant la réalisation du chantier et aussi pour rechercher des pistes d'économie tout en satisfaisant la demande. Ces optimisations ont abouti à :

- pour le point d'échange de la D 6d, la création de bretelles en provenance et à destination de la D 700 depuis la rue de Lannoy (création d'un giratoire et d'un ouvrage enjambant le D 700) ;
- pour le point d'échange de la D 952, à aménager un giratoire dénivelé, avec la D 700 en léger déblai ;
- la mise à 2 x 2 voies de la D 700 entre les échangeurs de la D 6d et la D 952 et un aménagement pour les modes doux (pas d'évolutions depuis la concertation de 2014)

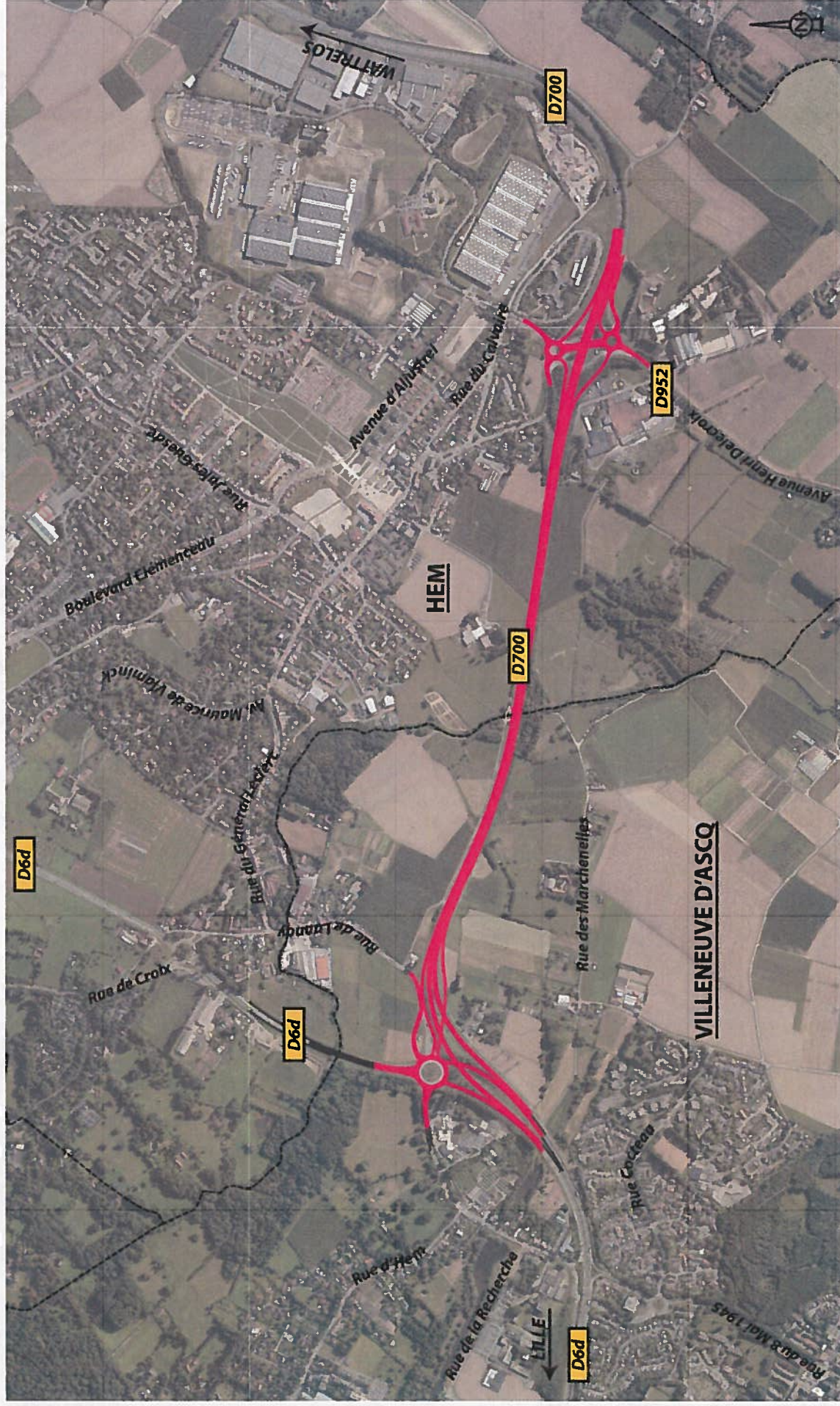
Ce parti d'aménagement a été validé par le Vice-Président de la MEL et les élus des communes concernées, dans le cadre de différents comités de pilotage.

Pour enrichir le projet et dans un souci d'information la plus large possible, la MEL souhaite lancer une concertation sur ce nouveau parti d'aménagement.

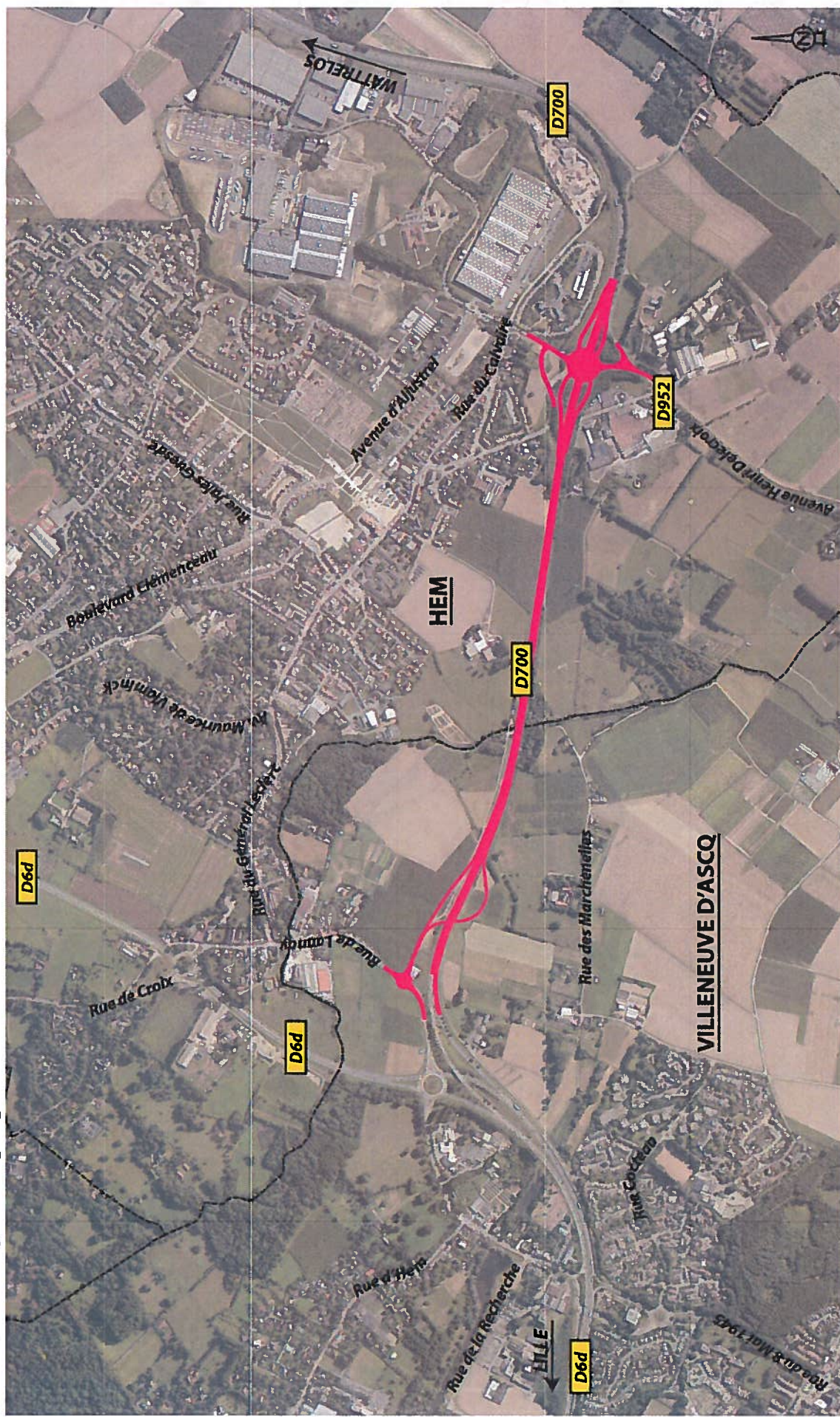
À l'issue, la procédure qui resterait à poursuivre serait :

- la réalisation des dossiers réglementaires destinés à l'engagement des procédures préalables aux travaux (dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, dossier loi sur l'eau ...) ;
- la réalisation des études projets destinés à préciser la consistance et le phasage des travaux à réaliser ;
- la mise en œuvre des travaux.

Parti d'aménagement proposé en 2014



Parti d'aménagement proposé



3 RAPPEL DE LA CONCERTATION RÉALISÉE EN 2014, INTERROGATIONS SUR LE PROJET ET RÉPONSES APPORTÉES

3.1 CONCERTATION DE 2014

Ce projet initialement sous maîtrise d'ouvrage du Département avait été soumis à **concertation du 17 novembre au 15 décembre 2014** et avait donné lieu à deux réunions publiques à Villeneuve d'Ascq, et à Hem, respectivement le 28 novembre et le 15 décembre 2014.

Au cours des réunions publiques, le Département du Nord avait présenté l'opération et apporté des éléments de réponses aux interrogations soulevées par l'auditoire.

À l'issue de la concertation de 2014, il apparaissait que la majorité des observations recueillies portaient sur l'opportunité de réaliser l'opération, et sur les nuisances supplémentaires que sa réalisation serait susceptible de générer.

Aujourd'hui, la procédure de concertation proposée s'inscrit dans la continuité du processus de concertation engagé par le Département et permettra de clôturer le cycle de la concertation déjà engagé.

3.2 INTERROGATIONS SUR LE PROJET FORMULÉES EN 2014 ET RÉPONSES APPORTÉES

3.2.1 / Sur l'opportunité de l'opération et l'absence de proposition alternative à la mise à 2 x 2 voies de l'itinéraire

La Métropole Européenne de Lille met en œuvre sur l'aire métropolitaine une politique visant l'utilisation d'autres modes de transport alternatifs (bus, vélos, aires de covoiturage...). Toutefois, les besoins de mobilités des personnes et de marchandises demandent aussi d'améliorer le réseau routier.

L'aménagement projeté est cohérent avec le niveau de hiérarchisation des voies défini au Plan de Déplacement Urbain PDU (voie de niveau 1), ainsi qu'avec les objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

Le trafic qu'elle supporte, de l'ordre de 30 000 véh/jour, justifie pleinement une mise à 2 x 2 voies de cette section. Cet aménagement contribuera à fluidifier et sécuriser cette portion d'itinéraire. L'augmentation de trafic de la D 700 de l'ordre de 30 % qui va accompagner cet aménagement résultera en partie du délestage des voies urbaines servant aujourd'hui d'itinéraire de substitution à la D 700 : avenue du Général Leclerc, avenue Delecroix, et rue Jules Guesde. Pour les riverains concernés, cela améliorera nettement leur cadre de vie : réduction du bruit, de la pollution...

La vitesse sur la voie ainsi aménagée sera limitée, comme aujourd'hui, à 90 km/h.

Le projet prévoit également de créer des itinéraires piétons et cyclistes (notamment en parallèle à la section à aménager) pouvant se raccorder à des aménagements existants ou en devenir. Une analyse particulière sera faite pour le rétablissement des flux piétons et cyclistes à proximité des carrefours giratoires (cf paragraphe 3.3.2)

Il apparaît aussi que le projet proposé est compatible avec la mise en place d'une ligne de bus à haut niveau de service. Celle-ci relève bien de la compétence de la Métropole Européenne de Lille. Son opportunité sera étudiée dans le cadre du dossier d'études d'impact.

Conformément au schéma directeur des aires de covoiturage pour les départements du Nord et du Pas-de-Calais, qui prévoit l'implantation à proximité des axes structurants, le projet prévoit également de créer une (ou des) aire de covoiturage. La position et les emprises nécessaires seront définies dans le cadre des études ultérieures.

3.2.2 / L'augmentation du trafic induite par l'aménagement et des nuisances associées :

Le périmètre d'étude de l'analyse des nuisances intégrera les voies existantes dont le trafic va être affecté par l'opération. La loi sur l'air prescrit notamment de prendre en compte les voies dont le trafic varie de $\pm 10\%$. Ainsi les riverains de l'avenue du Général Leclerc, de l'avenue Delecroix, de la rue Jules Guesde verront leur situation améliorée, en termes de bruit et de pollution.

Concernant les nuisances sonores, un état des lieux et une analyse acoustique seront réalisés dans le cadre de l'étude d'impact. Des protections contre le bruit (murs anti bruit...) seront réalisées, si cela s'avère nécessaire, afin de limiter les nuisances sonores en façade des habitations situées à proximité du projet, dans le respect de la législation sur le bruit en vigueur.

3.2.3 / La mise à 2 x 2 voies va créer un effet de coupure supplémentaire :

La mise à 2 x 2 voies de la chaussée va effectivement augmenter la largeur de la coupure spatiale. Cependant, les traversées existantes (au droit de la Marque et du passage souterrain) seront maintenues, voire améliorées. En outre, la création d'un franchissement dénivelé au droit de la RD 952 permettra de réduire cette coupure.

De plus, les études projet ultérieures comporteront un volet paysager destiné à assurer la bonne intégration paysagère des aménagements projetés.

3.2.4 / Les répercussions hydrauliques du projet (risques d'inondations...) :

La loi sur l'eau impose que la réalisation du projet ne modifie pas la situation existante. Des bassins de retenue et de traitement des eaux seront prévus à cet effet. L'implantation des bassins sera étudiée afin d'utiliser au mieux les délaissés, en limitant les acquisitions foncières.

La réalisation du projet contribuera à améliorer le recueil et le traitement des eaux de ruissellement en provenance de la D 700 et à prévenir tout risque de pollution chronique ou accidentelle.

Le choix d'un passage en déblai de la D 700 au droit de la RD 952 constitue un compromis permettant de réduire l'impact visuel du projet.

L'optimisation du profil en long de la D 700 en limitant la profondeur permet de s'affranchir des problèmes de nappe phréatique et d'un cuvelage étanche. Aussi, le rabattement de la nappe, ne sera nécessaire que lors de la réalisation des travaux et fera l'objet d'un examen attentif dans le cadre de la loi sur l'eau.

4 LES OBJECTIFS DU PROJET

L'aménagement de la D 700 sur la section comprise entre la D 6d et la D 952 doit s'envisager de manière à répondre du mieux possible aux objectifs suivants :

- **Améliorer le niveau de service de l'itinéraire**
 - Saturation du giratoire actuel de la D 952, trafic de 30 000 véh/j :
 - L'aménagement permettra de palier aux problèmes de capacité observés sur la D 700 et sur les points d'échange. L'objectif visé est de transformer l'infrastructure actuelle en voie à 2 x 2 voies avec dispositif de sécurité en terre-plein central et bandes d'arrêt.
 - Les points d'échanges seront requalifiés
- **Améliorer la lisibilité et la cohérence de l'itinéraire** (section à 2 x 1 voies intercalée entre des sections à 2 x 2 voies)
L'opération est destinée à améliorer la cohérence et la lisibilité du parcours pour les usagers empruntant l'itinéraire.

- **Créer un aménagement en faveur des deux roues sur l'itinéraire**

Il est prévu de réaliser parallèlement à la D 700 un chemin multi-usages permettant de relier les 2 points d'échange (D 6d et D 952).

Cette liaison sera connectée, à un cheminement déjà existant, au niveau de la Marque. Il est également prévu de conserver le cheminement situé dans le prolongement de la rue du Rivage à Hem. D'autres connexions sont à l'étude au niveau de l'échangeur de la D 6d vers l'ouvrage de traversée existant de la Cousinerie.

- **Compléter les échanges avec le rond-point de Roubaix**

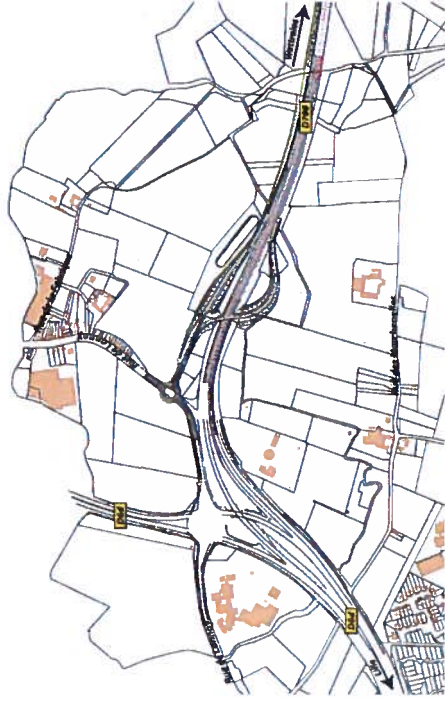
Actuellement, la continuité entre la D 700 et la D 6d vers Lille est assurée. En revanche les liaisons entre la D 6d en provenance de Hem et la D 700 ne le sont pas. La liaison entre la D 700 en provenance de Wattrelos et la D 6d vers Hem n'existe pas non plus.

L'échangeur de la D 6d sera complété pour assurer l'ensemble des mouvements.

- **Diminuer le trafic dans les communes limitrophes**

L'opération permettra d'améliorer sensiblement le cadre de vie des riverains. Elle intégrera notamment des aménagements qualitatifs et paysagers. Des dispositifs de protection acoustiques

contribueront à réduire les nuisances acoustiques auxquelles sont soumises les habitations situées à proximité de la D 700.



Échangeur de la D 6d



Échangeur de la D 952

5 UN PROJET EN 3 PHASES

Les travaux se faisant sous circulation (la circulation sur la D 700 ne sera pas interrompue pendant les travaux), un phasage est nécessaire pour des raisons d'exploitation sous chantier.

Première phase : Création du giratoire dénivelé au droit de la D 952.

Deuxième phase : Création des bretelles entrée et sortie D 700 depuis la rue de Lannoy.

Troisième phase : Mise à 2 x 2 voies de la D 700 entre les échangeurs de la D 6d et la D 952

Les travaux pourront démarrer sous réserve de l'obtention des différentes autorisations et de la maîtrise foncière.

5.1 PHASE 1 : AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DE LA D 952

La solution consiste à créer un giratoire dénivelé au droit du giratoire actuel. La D 952 au nord se raccordera en amont sur l'avenue Pinay. L'entrée de ville de Hem par l'avenue Delecroix sera réaménagée en lien avec l'avenue Pinay. Le profil en long de la D 700 sera en léger déblai.



D 952 Giratoire dénivelé, vue depuis D 952 Nord



D 952 Giratoire dénivelé, vue depuis D 952 Sud

Mise à 2x2 voies de la D 700 entre la D 6d et la D 952

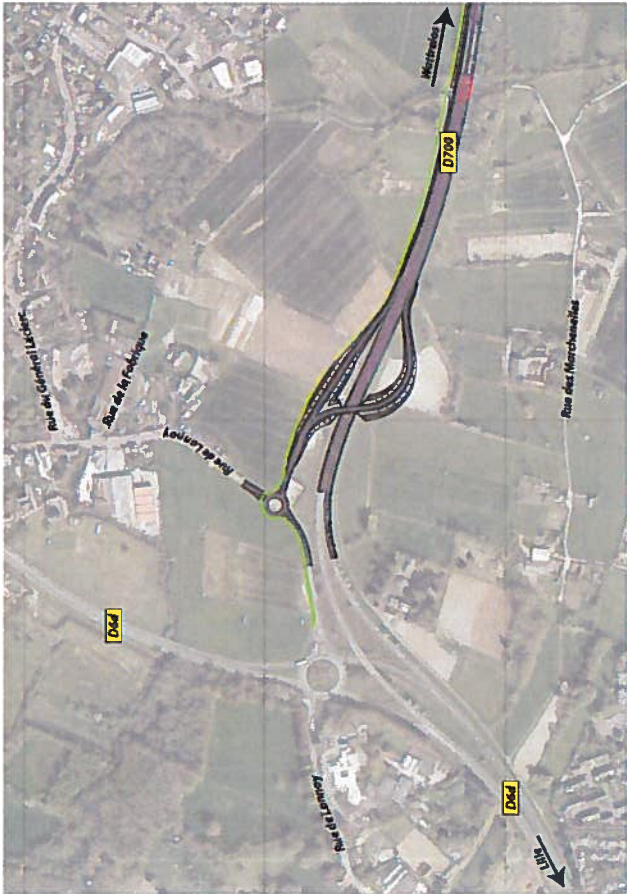
Le profil en long de la D 700 est légèrement remonté par rapport au parti d'aménagement de 2014, par conséquent, on s'affranchit des problèmes de nappes phréatiques, plus de cuvelage étanche, l'assainissement peut être gravitaire. Plus besoin de stations de relevage.

5.2 PHASE 2 : AMÉNAGEMENT DE L'ÉCHANGEUR DE LA D 6D

La solution consiste à créer l'échange avec la D 6d plus à l'est avec un branchement sur la rue de Lannoy, création d'un carrefour giratoire et création d'un ouvrage d'art sur la D 700.

Cette solution ne modifie pas le carrefour giratoire actuel (pas de création de nouvelle entrée sur le giratoire D 6d, ce qui facilite l'écoulement du trafic).

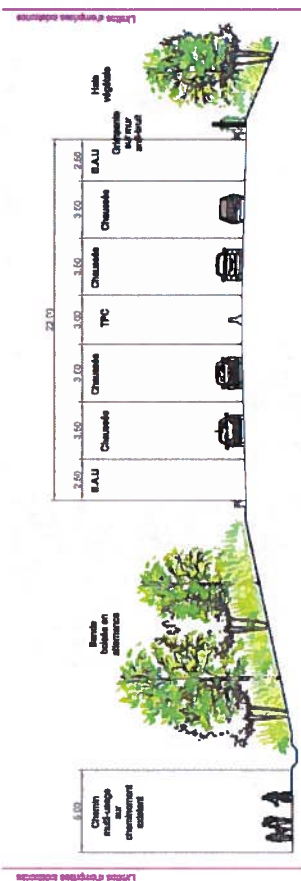
Les travaux pourront se faire hors circulation dans la majorité des phases (remblais contigus, construction des piles, pose des poutres...)



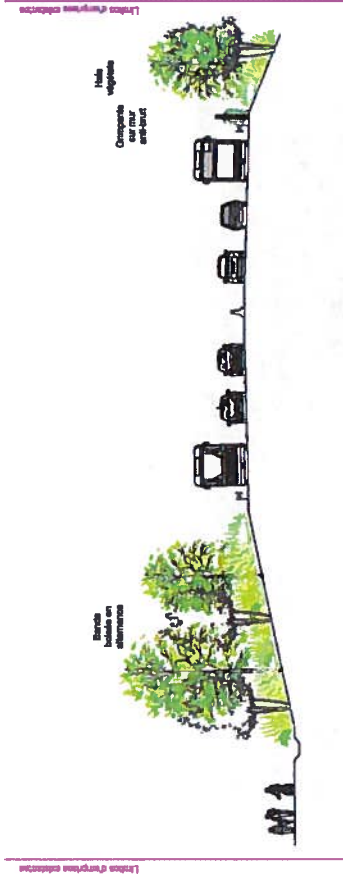
Par rapport au parti d'aménagement de 2014, cette solution fait l'économie d'un ouvrage d'art et des remblais de la section courante D 700 et des bretelles. L'exploitation sous travaux sera plus simple. Il ne sera pas nécessaire de créer des bretelles provisoires. Le giratoire de la D 6d existant ne sera pas impacté pendant la phase travaux.

Il n'y aura pas non plus de création de nouvelles bretelles d'entrée sur le giratoire existant de la D 6d.

5.3 PHASE 3 : AMÉNAGEMENT DE LA SECTION COURANTE



Profil en travers retenu



Évolution envisageable

5.3.1 Le Profil en travers de la section courante

La D 700 sera aménagée en voie à 2 x 2 voies. La vitesse y sera limitée à 90 km/h et la circulation interdite aux véhicules lents, vélos et piétons (Ces derniers étant pris en charge sur une voie dédiée modes doux).

Le profil en travers se composera des éléments suivants :

- Une chaussée à 2 x 2 voies - largeur de voie de 3.50m,
- Deux bandes d'arrêt d'urgence de 2.50m,
- Un terre-plein central de 3m,
- Une berme de part et d'autre de 1m minimum.

Lors de la précédente phase de concertation, il est apparu que les conditions nécessaires pour développer une offre de transports en commun spécifique sur la D 700 n'étaient pas réunies. Toutefois, il est prévu aux titres des mesures conservatoires de réaliser un profil en travers pouvant évoluer pour inclure une voie spécifique de transport en commun en site propre.

5.3.2 Les liaisons modes doux :

Il est prévu de réaliser parallèlement à la D 700 un chemin multi-usages permettant de relier les 2 points d'échange (D 6d et D 952).

Cette liaison sera connectée à un cheminement déjà existant, au niveau de la Marque.

D'autres connexions sont prévues au niveau de l'échangeur de la D 6d, vers la rue de Lannoy, et au niveau de l'échangeur de la D 952 vers la D 952. Il est également prévu de conserver le cheminement situé dans le prolongement de la rue du Rivage à Hem. A cet effet l'ouvrage existant sous la D 700 sera double.



5.3.3 Les Ouvrages d'art :

Échangeur D 6d :

L'ouvrage de l'échangeur D 6d permet le mouvement entre le gratoir de la D 6d (via la rue de Lannoy) et la D 700 direction Est (Wattrelos). Il porte la bretelle assurant ce mouvement.

Il enjambe la D 700 dans sa configuration élargie à 2 x 2 voies.

Il doit franchir, à cet endroit 2 chaussées de 7,00m avec bandes d'arrêt d'urgence de 2,50 m ainsi qu'un terre-plein central de 3,40m dans cette zone.

Il est prévu à ce stade un ouvrage d'art à 4 travées dont les deux travées centrales sont environ de 13,20 m droites chacune et deux travées de rive permettant à l'ouvrage de « rentrer en terre » : ces travées de rive pourraient être de l'ordre de 10,50 m droites.

Les types d'ouvrages et dimensions restent à être confirmées dans le cadre des études ultérieures.

Franchissement de la Marque :

L'ouvrage d'art de la Marque est actuellement un pont dalle en béton armé à 3 travées de 9,79m, 14,20m et 10,00m.

Les travées de rives permettent le passage de chemins longeant la Marque et dégagent un gabarit de 3.50m pour 4,00m de largeur de passage droit.

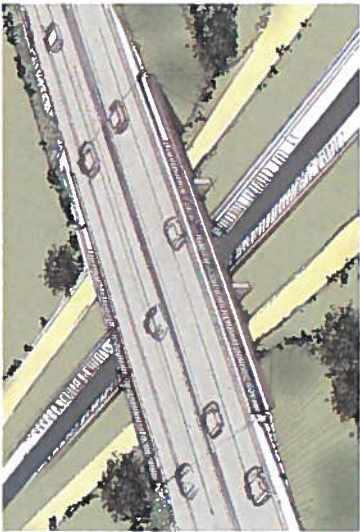


Ouvrage d'art de la Marque existant

Dans le cadre de l'aménagement, cet ouvrage sera prolongé au Nord par un ouvrage présentant des proportions identiques à l'existant : Pont dalle à béton armé pour assurer une parfaite cohérence.

Mise à 2x2 voies de la D 700 entre la D 6d et la D 952

Une corniche béton préfabriquée et un garde-corps ou une barrière de sécurité seront mis en œuvre au droit du nouvel ouvrage.



Ouvrage d'art de la Marque futur

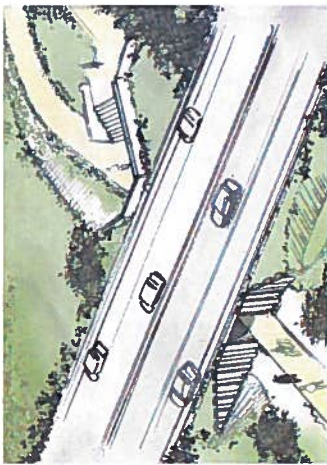
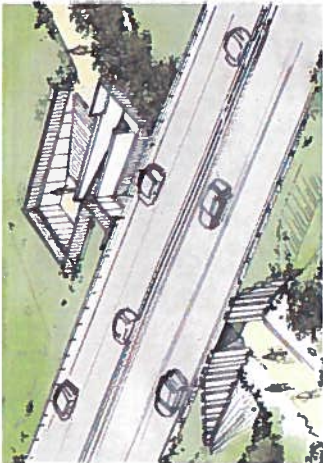
Ouvrage d'art passage du rivage :



Passage du rivage existant

Actuellement, l'ouvrage existant est un dalot sur palplanches de 3,00m d'ouverture pour un gabarit de 2,20m minimum.

2 solutions sont en cours d'études :



- Soit la rampe s'inscrit dans une double baionnette avec chicane cantonnée par des murs de soutènement (Cette solution préserve et s'inscrit dans les emprises).
- Soit la rampe se développe dans le prolongement de l'axe de l'ouvrage en dessinant une large courbe (Cette solution présente un meilleur confort de sécurité pour les usagers en termes de visibilité et de fluidité des déplacements et l'absence de soutènement de mur permet d'éviter les dégradations propres à ce type d'ouvrage utilisé par les piétons. Cette solution nécessite des acquisitions foncières).

Échangeur D 952 :

L'échangeur de la D 952 comportera 2 ouvrages d'art courbes.

Chacun des 2 ouvrages d'art doit franchir 2 chaussées de 7,00m avec bandes d'arrêt d'urgence de 2,50m ainsi qu'un terre-plein central de 3,00m.

Nous prévoyons à ce stade deux ouvrages d'art à 2 travées dont les deux travées centrales sont environ de 13,50 m droites chacune.

En effet, vu la proximité des bretelles d'entrée et de sortie de la D 700, il est nécessaire de réduire autant que possible la longueur des ouvrages afin de pouvoir raccorder correctement leurs dispositifs de retenue à ceux des bretelles.

Ces ouvrages seront construits hors circulation et devraient donc pouvoir être des ponts dalles armés ou précontraints ou des portiques ouverts doubles.

L'aspect pourrait être approchant de la vue ci-dessous :



Les types d'ouvrages et dimensions restent à être confirmé dans le cadre des études.

6 COÛT PRÉVISIONNEL

Le coût total des travaux est estimé à 35,50 M€ TTC pouvant être décomposé selon les 3 tranches fonctionnelles suivantes :

- phase n°1 : réalisation de l'échangeur de la D 952 pour un coût de 19 M€
- phase n°2 : réalisation de l'échangeur de la D 6d pour un coût de 6,5 M€
- phase n°3 : réalisation du doublement de la chaussée pour un coût de 10 M€.



1, rue du Ballon
CS 50749 59034 LILLE CEDEX
Tél : +33 (0)3 20 21 22 23
Fax : +33 (0)3 20 21 22 99

www.lillemetropole.fr

