



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE



REUNION PUBLIQUE

TRAVAUX D'OUVRAGE DE FRANCHISSEMENT DU CANAL

ENTRE LA MADELEINE et
SAINT-ANDRE-LEZ-LILLE

29 juin 2026



Objectif de la réunion

Informers les habitants sur le projet et anticiper les impacts sur la vie locale

Prendre en compte les préoccupations des riverains et voir comment y répondre

Contenu de la réunion

Présentation structurée suivie d'une session de questions-réponses

- Introduction
- Pourquoi le pont ? Rappel du contexte et des études de déplacement qui ont motivé sa réalisation
- Présentation des principales caractéristiques du pont
- Phasage et modalités de réalisation du chantier
- Échanges



CONTEXTE GENERAL DE LA CREATION DU PONT



Un pont pour accompagner un territoire en profonde mutation

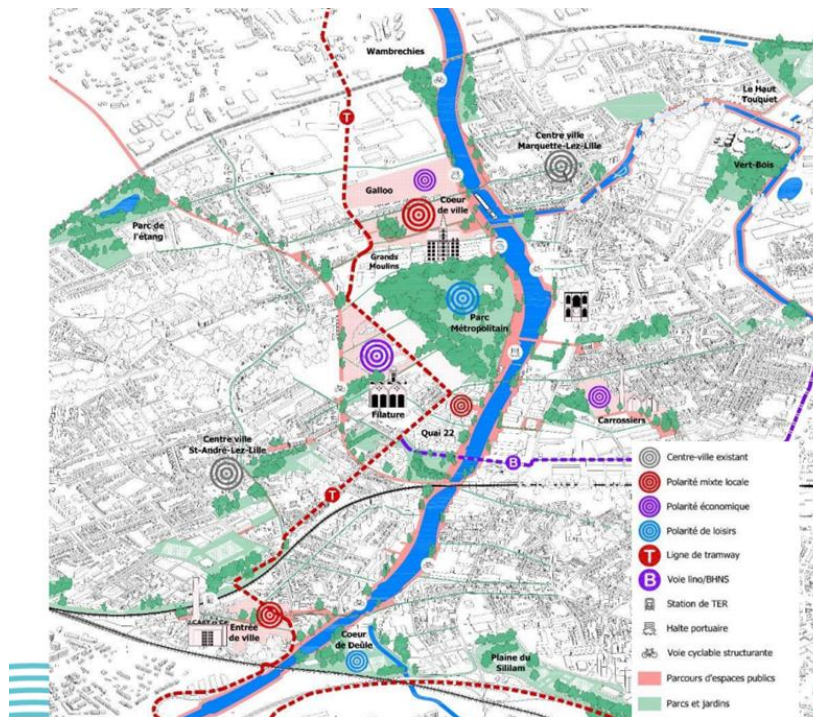
Bords de Deûle :

Projets de densification en habitats diversifiés
Desserte de nouveaux équipements publics
Renforcement du lien avec la nature

Extramobile :

Accompagner et connecter le projet de tramway
du pôle métropolitain de Lille et sa couronne

Accueillir le futur BHNS
Saint-André-lez-Lille – Villeneuve d'Ascq



Bords de Deûle
UN LIEN ENTRE NATURE ET VILLE

En 2040

**+ 5 000
logements**

**+ 10 000
habitants**

**+ 40 000
déplacements
par jour**

En accompagnement du volet « accessibilité » du projet et sur la base de l'emplacement réservé inscrit au PLU, la MEL a :

- validé le lancement de la concertation pour le nouveau pont (délibération du 9 février 2024)
- assuré la concertation locale (jan-fév 2025)
- validé le bilan de la concertation et le lancement de l'appel d'offres de travaux (délibération du 27 juin 2025)
- notifié le marché de travaux le 9 mars 2026

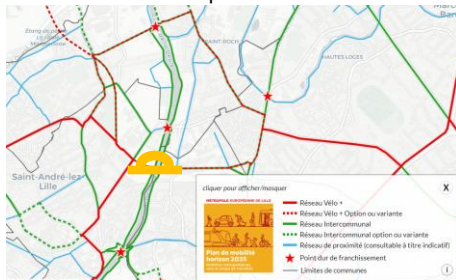
Un pont pour faciliter les liaisons douces

**Réduire les coupures urbaines,
particulièrement ressenties et subies par
les piétons et cyclistes**

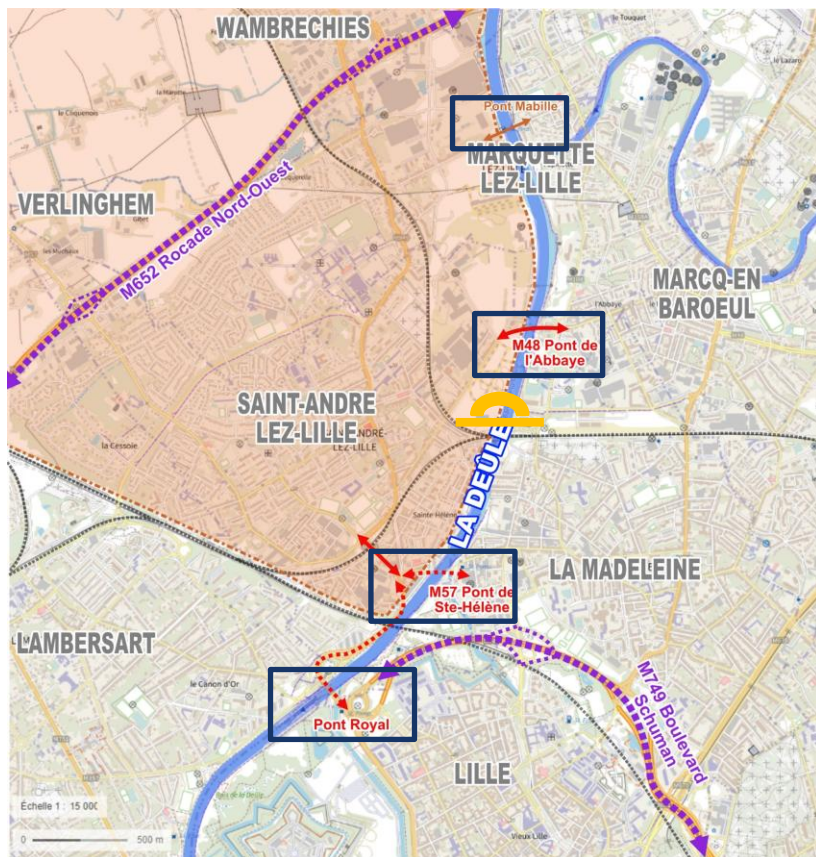
**Améliorer la sécurité et le confort des
cyclistes**

Sur le nouveau pont
mais aussi sur les ponts existants, puisque le trafic
routier va diminuer (en particulier sur le pont de
l'Abbaye)

Le projet de nouveau pont s'inscrit au cœur du maillage cyclable
inscrit au plan mobilité de la MEL



Un pont pour prendre en compte les nouveaux flux routiers



Aujourd'hui :

4 ponts existants assurent les liaisons entre le territoire de Saint-André et les territoires proches de Marquette / Marcq-en-Barœul / La Madeleine / Lille

Des ponts à la limite de la saturation

Un trafic très dense aux heures de pointe

La situation du pont de l'Abbaye au cœur de ce territoire en mutation constitue un enjeu majeur dans le système viaire

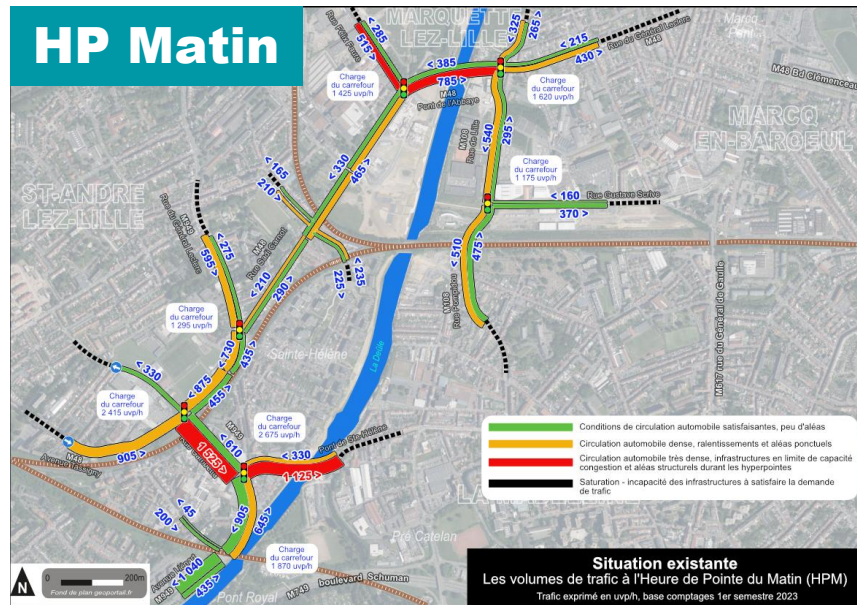


Cyclistes dans la circulation générale (hors Pont Royal) = **inconfort et insécurité**



Un pont pour prendre en compte les nouveaux flux routiers

La situation routière de référence (2023) : proche de la saturation sur les franchissements



Pic de circulation du matin

Motif de déplacement principal Domicile>Travail

Forte densité des franchissements

Ouest > Est de la Deûle

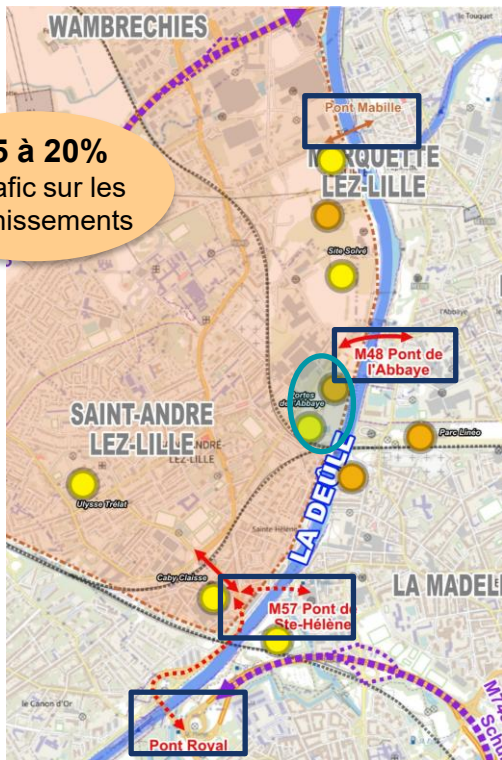
Pic de circulation du soir

Motifs de déplacements plus nombreux étalant la période de pointe observée mais des volumes restant importants notamment au niveau du **Pont de l'Abbaye**

Un pont pour prendre en compte les nouveaux flux routiers

La situation routière projetée (2040) : une densification importante des flux

+15 à 20%
de trafic sur les
franchissements



Les développements en cours sur le territoire (+ 5.000 logements à horizon 2040) généreront une augmentation des déplacements tous modes estimés à **40.000 déplacements par jour sur l'ensemble du périmètre des « Bords de Deûle »**.

Par rapport à la situation de trafic de référence mesurée (2023), la circulation à ce jour intègre la livraison d'environ 1.500 nouveaux logements sur les 5.000 projetés.

Exemple : opération Quai 22 - 700 logements

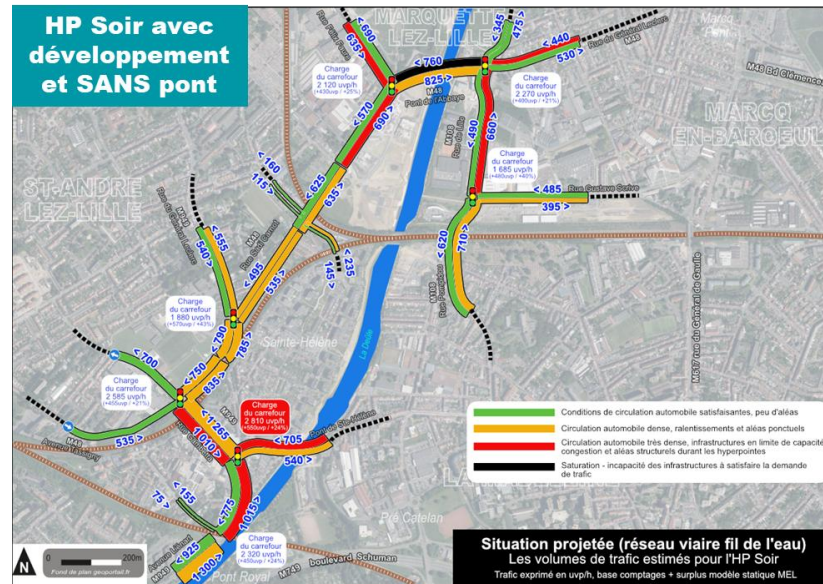
Estimation du flux généré entre 700 et 1.000 flux véhicules, deux sens confondus aux heures de pointe.

Tous ne franchiront pas la Deûle mais ils se retrouveront aux carrefours Faure et Leclerc.

- > Pression renforcée sur les ponts existants
- > Risque de congestion accrue
- > Insécurité renforcée pour les liaisons douces

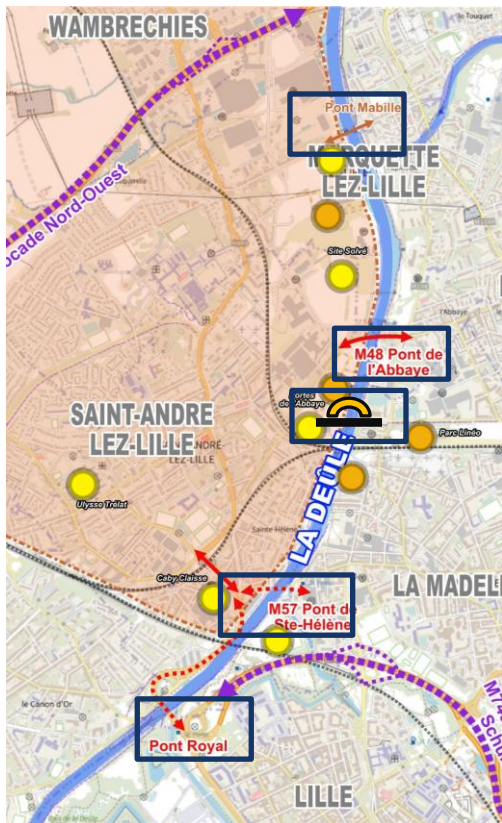
Un pont pour prendre en compte les nouveaux flux routiers

La situation routière projetée (2040) : des ponts existants saturés



Le modèle de prévision de trafic (*prenant en compte les générations de flux sur le périmètre élargi des Bords de Deûle*) induit des effets locaux importants avec une augmentation de la pression automobile sur le système viaire mais prévoit surtout un renforcement des **contraintes et nuisances circulatoires au niveau des ponts existants** (*voies en dépassement de capacité et renforcement de la problématique de cohabitation avec les vélos...*)

Un pont pour prendre en compte les nouveaux flux routiers

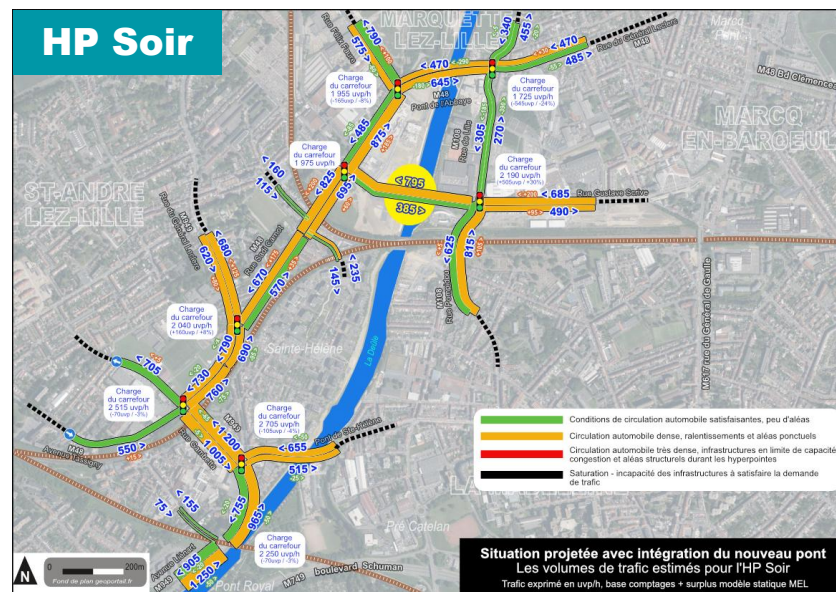
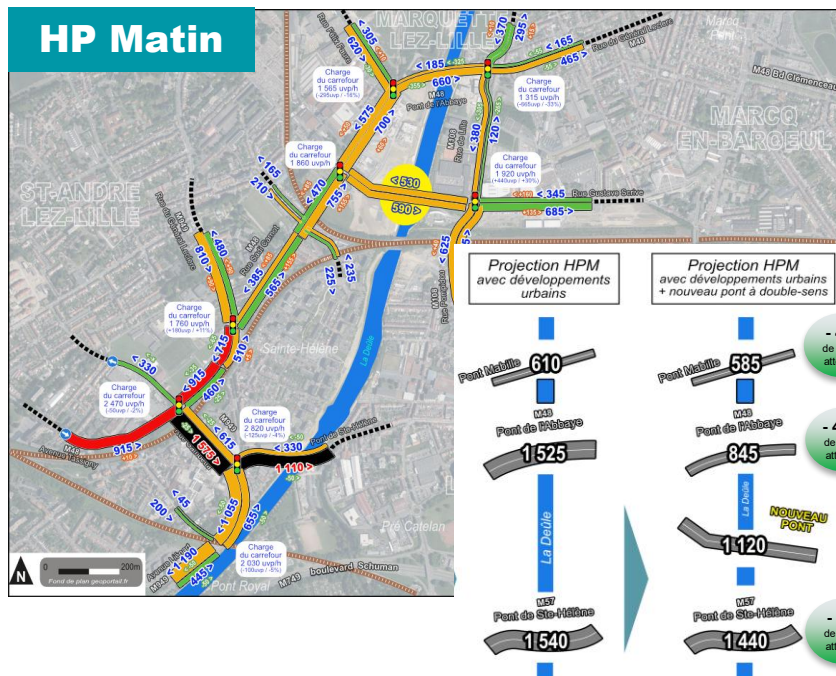


Un nouveau pont permet ainsi de :

- Créer un nouveau point de franchissement de la Deûle pour une meilleure répartition des flux entre les deux rives
- Créer une liaison cyclable sécurisée
- Diminuer fortement la pression sur le Pont de l'Abbaye, favorisant notamment le fonctionnement du carrefour Abbaye/Faure/Carnot (accès Quai 22) et améliorant la cohabitation avec les cyclistes sur ce pont

Un pont pour prendre en compte les nouveaux flux routiers

La situation routière projetée (2040) avec le nouveau pont : un rééquilibrage des flux



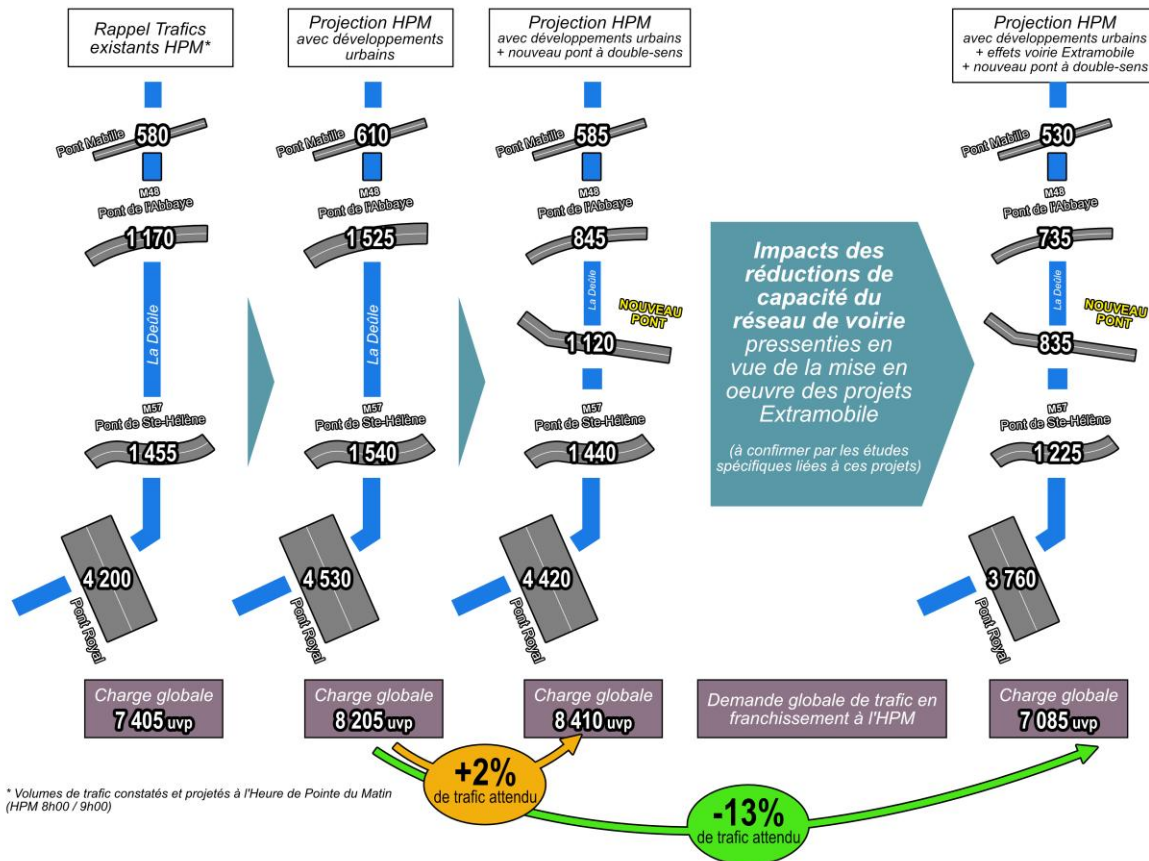
> A l'échelle des 4 points de franchissements du secteur, le total des flux routiers en franchissement de la Deûle connaîtra une augmentation globale de l'ordre de 8% à l'HPM mais un rééquilibrage des flux sur les différents ponts avec une baisse significative sur le Pont de l'Abbaye notamment (-45%)

Un pont permettant d'accompagner les nouveaux projets de transports en commun



A une échelle plus élargie intégrant le franchissement du Pont Royal dont l'influence dans le système routier global est importante, **le flux traversant la Deûle avant et après réalisation du nouveau pont connaîtra une augmentation globale de +2% de trafic.**

Avec la projection des offres de transports renforcées (Tramway / BHNS) pour accompagner le développement du territoire, la demande totale de flux automobile en franchissement de la Deûle diminuera sensiblement (niveaux de trafic projetés inférieurs aux données de 2023).



Un pont prévu pour évoluer dans le temps

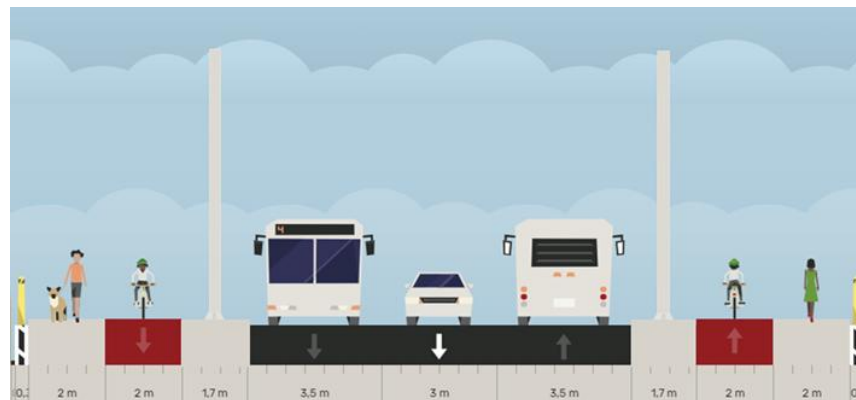
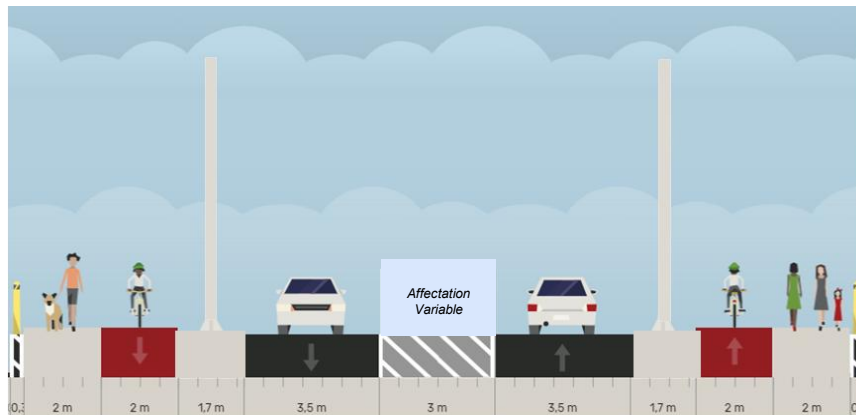
A court terme, un pont affecté aux piétons, aux cyclistes et à la circulation automobile

68 %
dédiés à un usage autre que la
voiture



A plus long terme,
un pont affecté aux piétons, cycles,
transport en commun (2 voies pour le
BHNS) avec une seule voie dédiée à la
circulation automobile

86 %
dédiés à un usage autre que la
voiture



- 3 voies de circulation
- 2 trottoirs confortables
- 2 pistes cyclables séparées du trottoir par des bordures biaisées
- Adaptable aux transports en commun

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'OUVRAGE



Situation géographique et pilotage du projet



Un franchissement liant la rue Gustave Scrive à La Madeleine à la rue Sadi Carnot à Saint-André

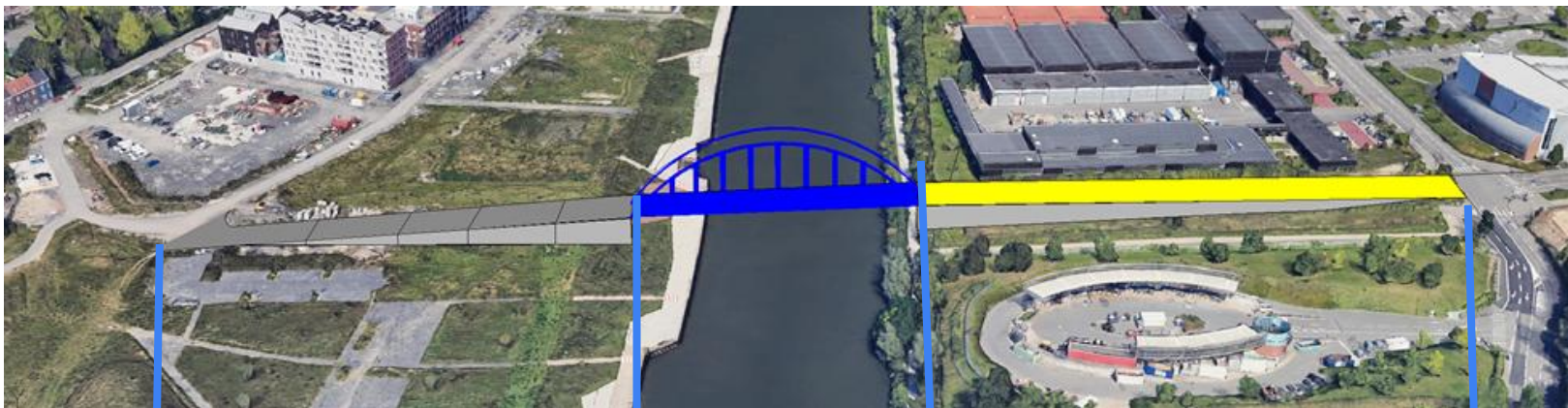
Maîtrise d'Ouvrage et Maîtrise d'œuvre
MEL - Service Aménagement Qualité des Espaces
Publics et Ouvrages

Entreprises retenues pour les travaux (Groupement)

- Demathieu – Bard : Pilotage du projet, Génie Civil et Ouvrage d'Art
- Baudin Chateauneuf : Charpente métallique, Mise en place de l'ouvrage
- Ramery TP : Terrassement, Voirie

L'ouvrage de franchissement et les rampes

Le franchissement prend en compte les exigences liées au canal navigable mais aussi à la proximité des bâtiments respectant les normes techniques et règlementaires



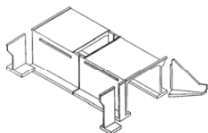
PHASE 1

Connexion à la rue
Sadi Carnot
Déjà réalisée

Rampe côté Ouest

Ouvrage de type portique

Contrainte proximité des bâtiments



PHASE 2

Franchissement de la Deûle

Ouvrage de type
bow-string
84 * 20 mètres
gabarit de
navigation de 7m

Rampe côté Est

Renforcement des sols par
inclusions rigides

Contrainte géotechnique



Connexion aux
rues Gustave
Scrive et du
Président
Georges
Pompidou

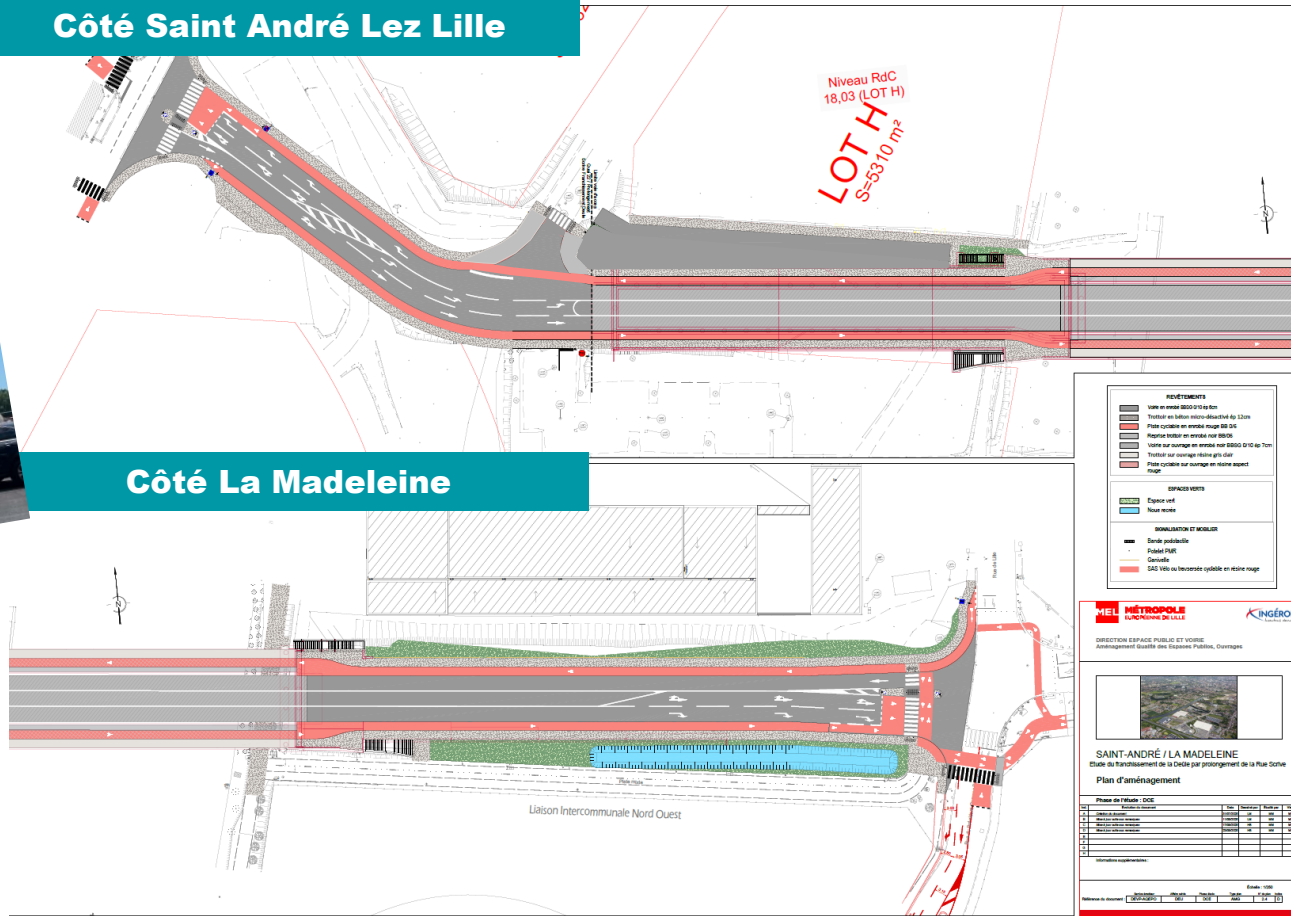
Plan d'aménagement global

Côté Saint André Lez Lille

Voie d'accès déjà réalisée
(gestion du débouché Sud de Quai
22 et voie d'accès facilitée pour le
chantier)



Côté La Madeleine



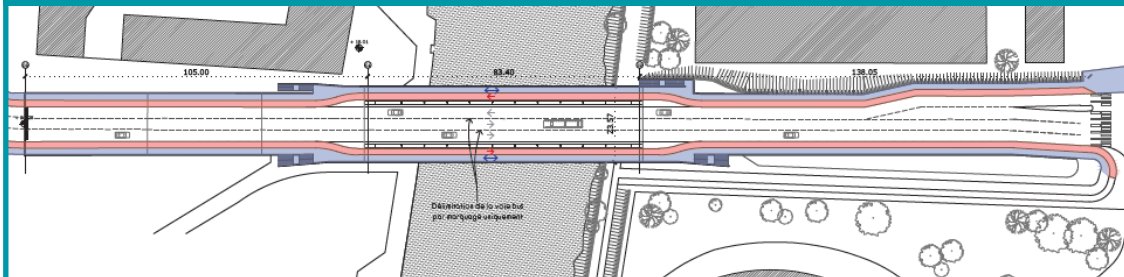
Perspectives



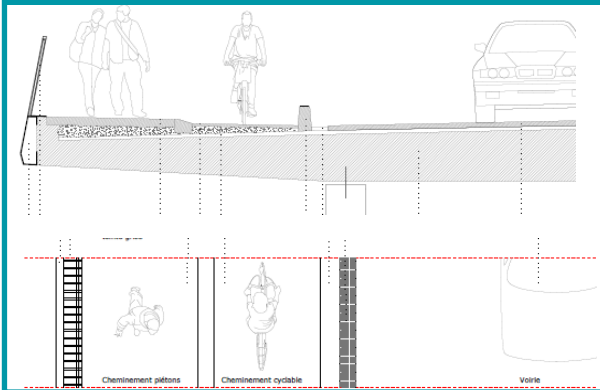
Caractéristiques techniques générales

- 3 voies de 3,5 mètres
- 2 trottoirs confortables de 2 mètres
- 2 pistes cyclables de 2 mètres

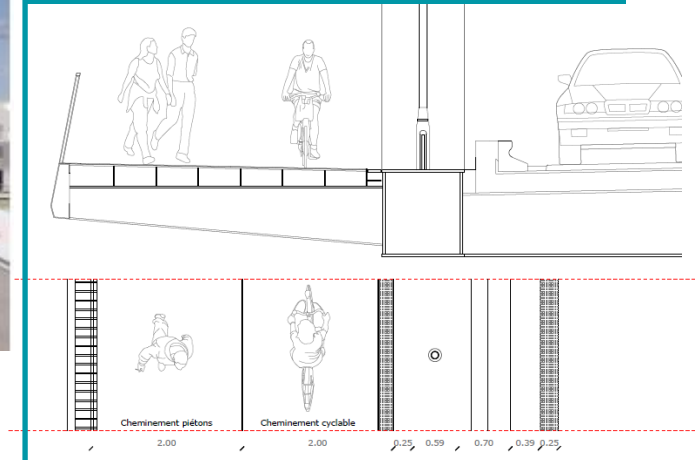
Voies de circulation séparées des modes doux



Cheminements sur Rampes



Cheminements sur Ouvrage



Description côté Saint-André habitations

RAMPE OUEST Côté Saint-André-Lez-Lille

Ouvrage de type portique : Pont cadre

- Sur pieux
- Longueur de l'ouvrage : 104,25 m

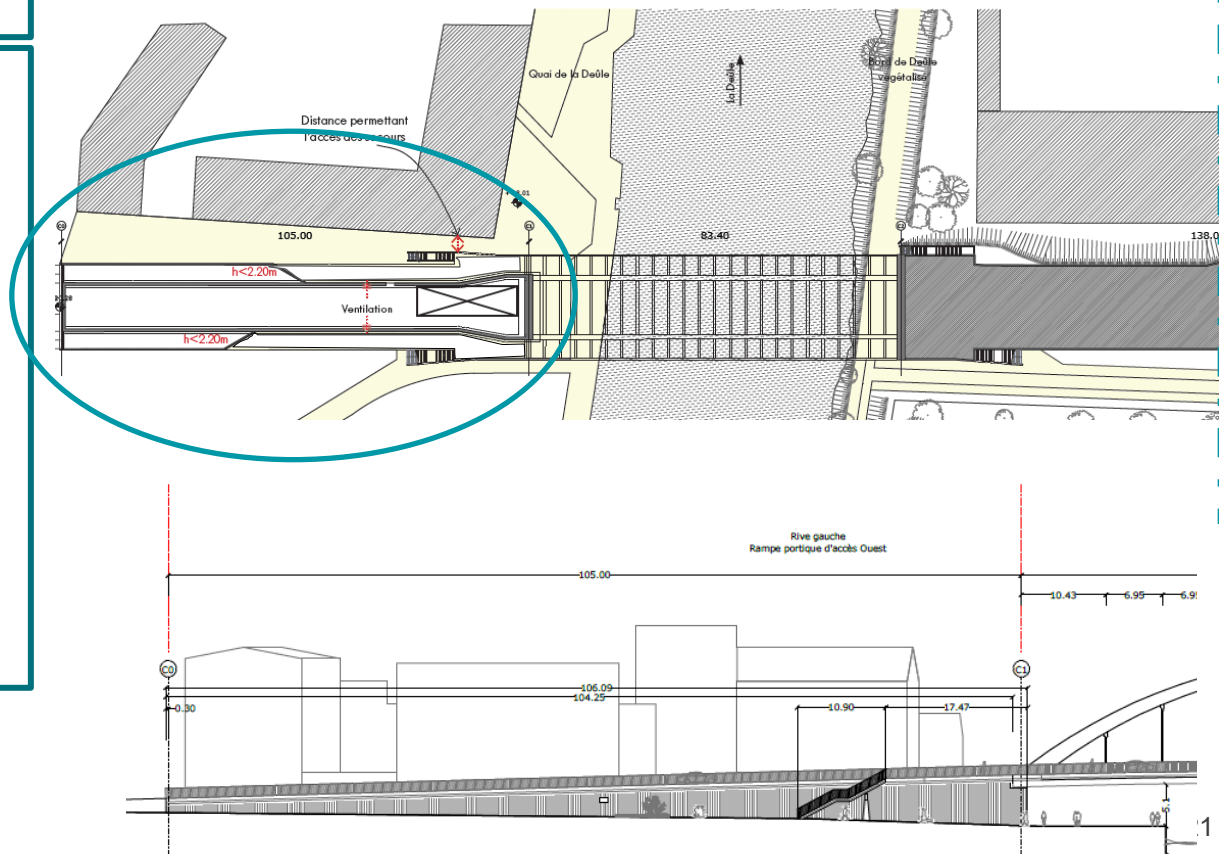
Accès pompier

Murs de soutènement pour empêcher les usages sous la rampe

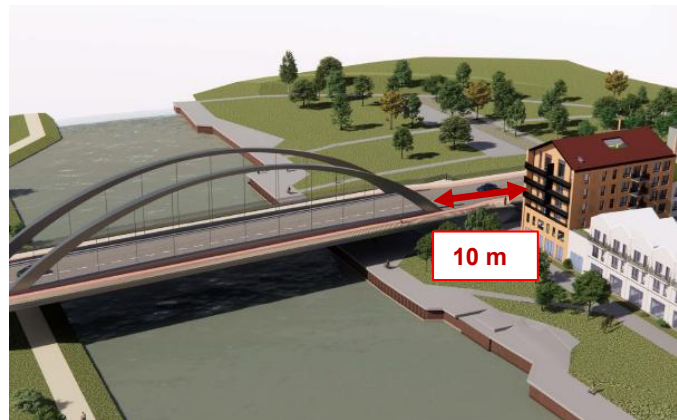
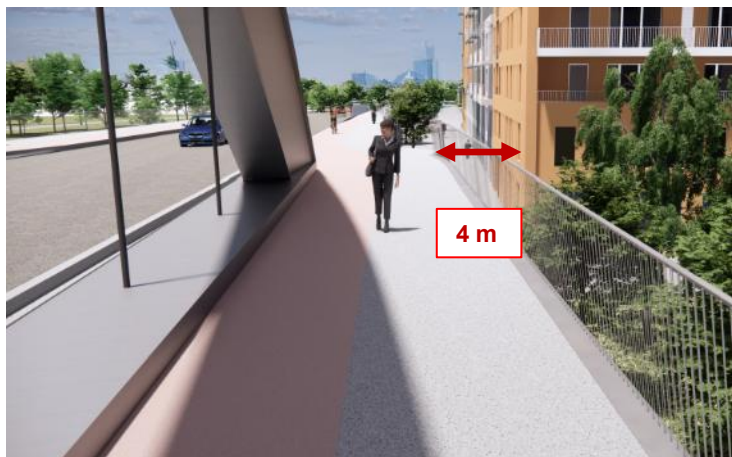
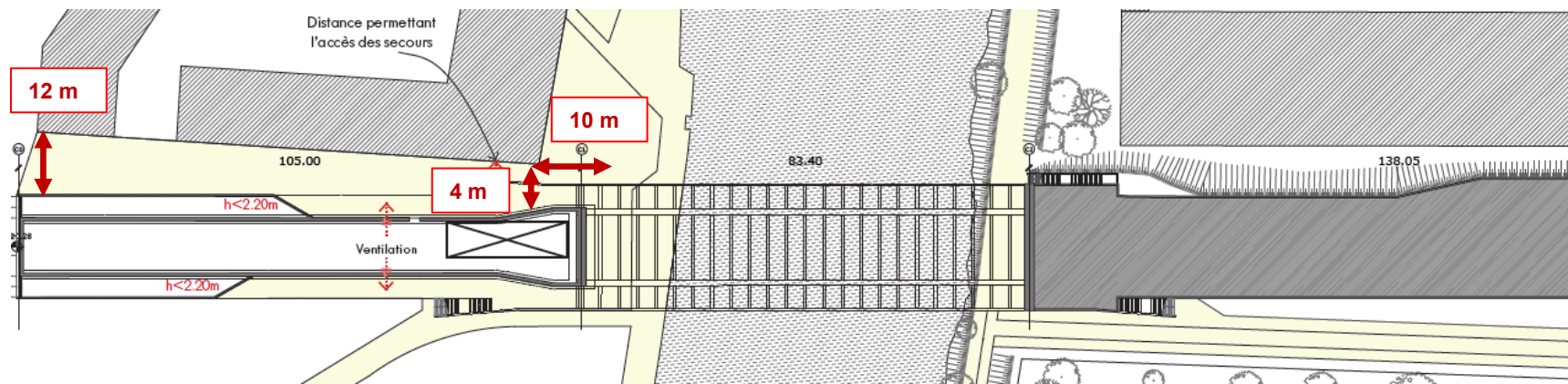
Proximité OA – Bâtiment

Distance variant de 4 m à 12 mètres

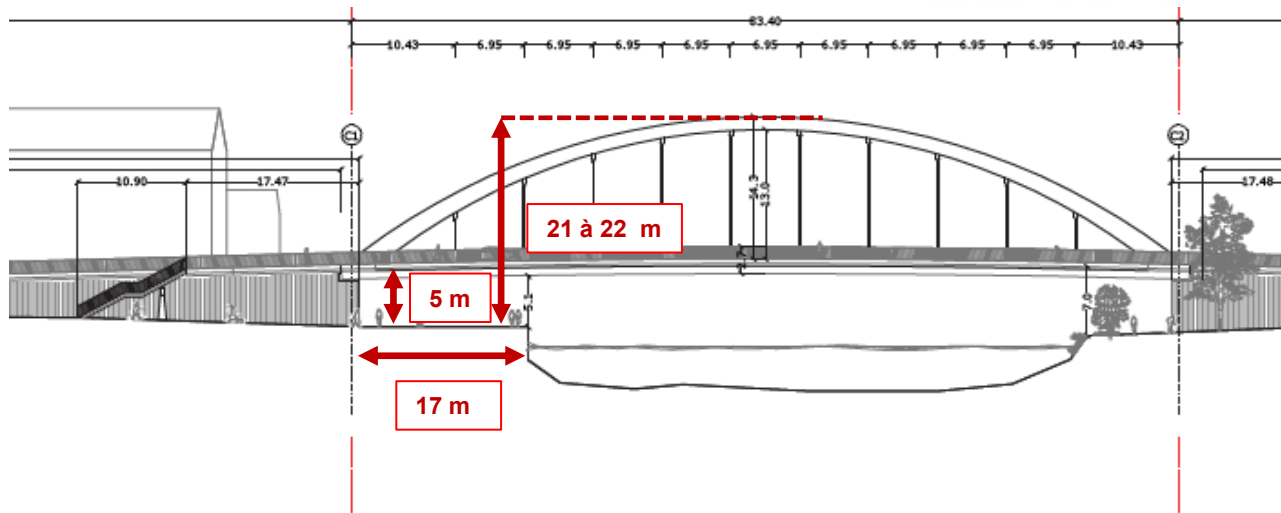
Berge sous l'ouvrage d'environ 14 m



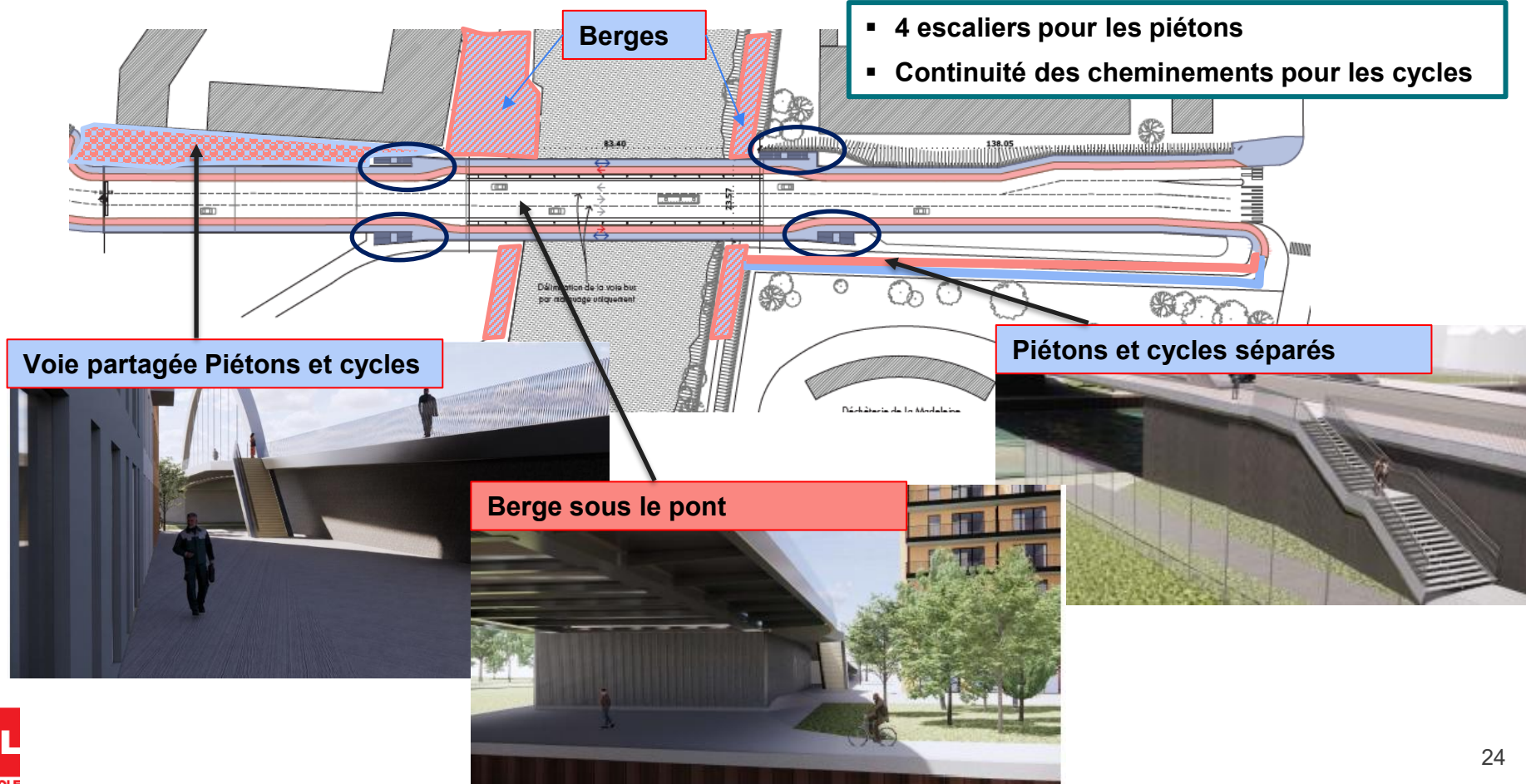
Description technique



Description technique



Les cheminements modes doux depuis les berges





Coût du projet = 16.830.000 M€ HT



Travaux :

Durée globale : 24 mois

Préparation de travaux : mi-avril (3 mois)

Début des travaux : 15 juillet 2026 (21 mois), installation chantier 29 juin 2026

15 juillet côté La Madeleine
Courant septembre côté Saint-André-Lez-Lille

Fin des travaux : Avril 2028

DESCRIPTION DES PHASES ET DES MODALITES DE REALISATION DU CHANTIER



Étapes et modalités d'exécution du chantier : organisation générale

ENGAGEMENTS

- Assurer la sécurité de tous : riverains, usagers, intervenants sur le chantier
- Protection de l'environnement avec des traitements spécifiques et des protections adaptées
- Limiter les perturbations durant les travaux

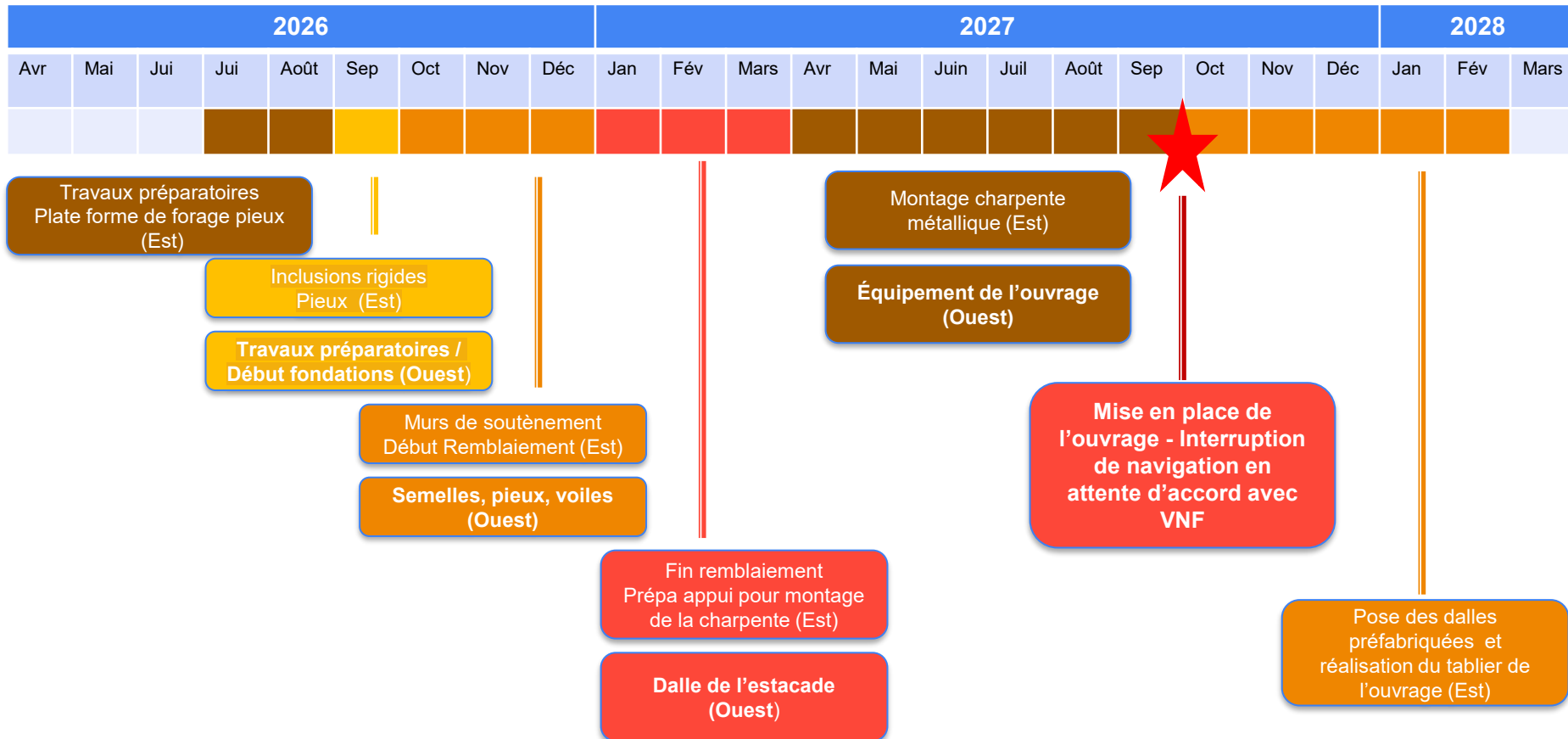
EXISTANT ET ENVIRONNEMENT

- Constats d'huissier étendus côté Est/Ouest sur les avoisinants avant et après travaux
- Référé préventif côté Ouest = procédure judiciaire pour dresser l'état des lieux avant les travaux pour protéger les riverains et prévenir les litiges.

CONTRAINTES DEFINIES

- Contraintes de circulation modes doux :
 - maintien des circulations piétonnes et cycles sur les berges
 - déviations nécessaires sur certaines phases de chantier // Optimisation des délais de déviation pour réouverture des accès au plus proche // signalisation temporaire adaptée

Étapes et modalités d'exécution du chantier : planning général



Étapes et modalités d'exécution du chantier : principales phases

2026

Avr Mai Jun Jul Août Sep Oct Nov Déc

2027

Jan Fév Mars Avr Mai Juin Juil Août Sep Oct Nov Déc

2028

Jan Fév Mars

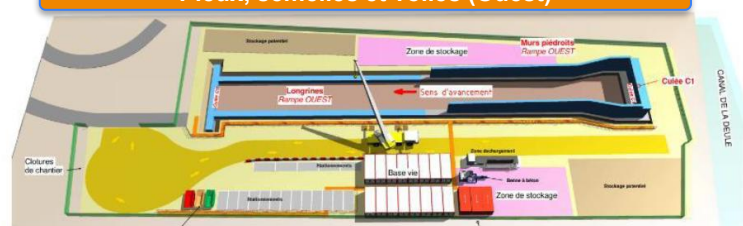
Travaux préparatoires / Début fondations (Ouest)



Dalle de l'estacade (Ouest)



Pieux, semelles et voiles (Ouest)



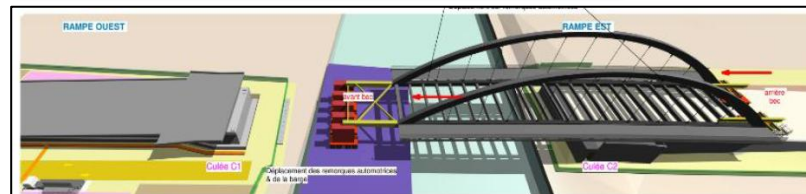
Charpente métallique (Est)



Murs de soutènement - Début Remblaiement (Est)



Mise en place de l'ouvrage

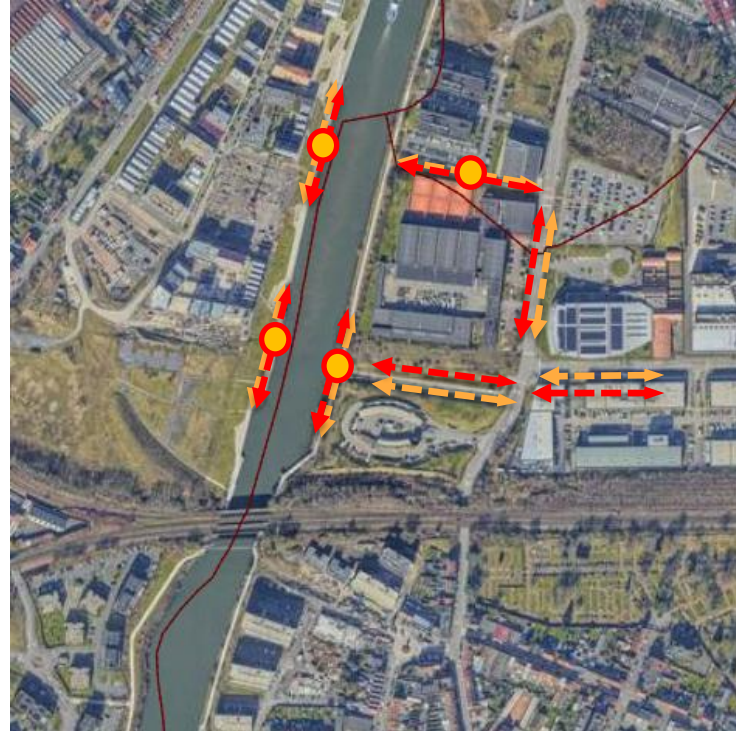


Étapes et modalités d'exécution du chantier : déviation piétons/cycles

Objectif d'un accès maintenu aux berges pendant la durée du chantier

Les flux piétons et cycles aujourd'hui

- Sur les berges : vélos et piétons partagés ●
- Liaison vers les berges depuis la rue Scrive vélos et cycles séparés
- Accès aux berges facilité



CAS PARTICULIERS SUR CERTAINES PHASES

De mi-juillet 2026 à début mars 2027



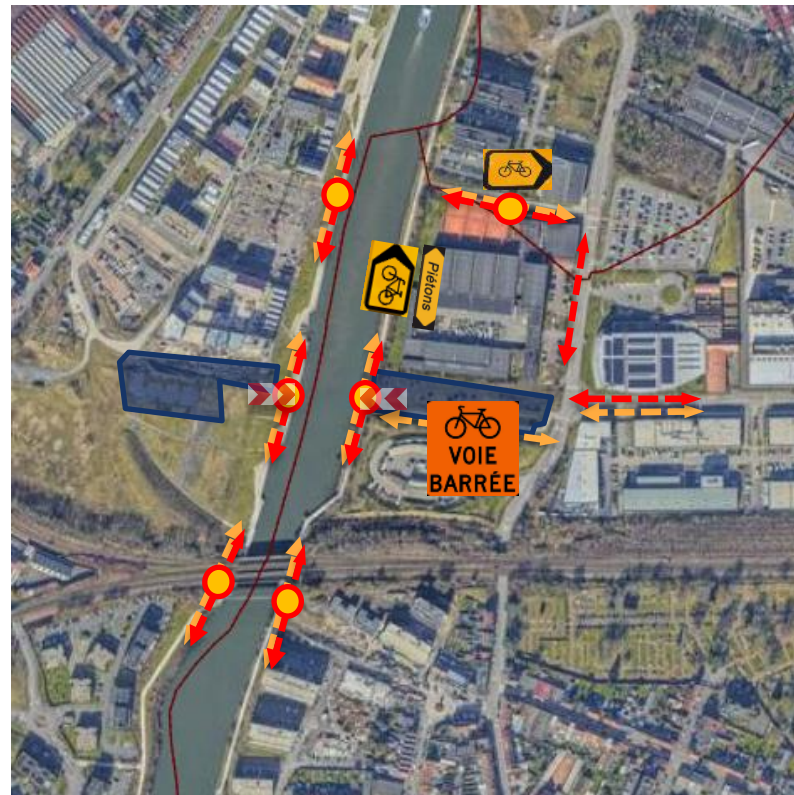
- **Réduction de la largeur des berges**

- Côté Est 2,45 m
- Côté Ouest 5,95 m



- **Côté Est**

Maintien accès piéton côté déchetterie
Déviation cycles au Nord avec mise en place d'un éclairage provisoire



CAS PARTICULIERS SUR CERTAINES PHASES

De début mars 2027 à mi-septembre 2027

- **Côté Est : Déviation piétons et cycles au Nord**



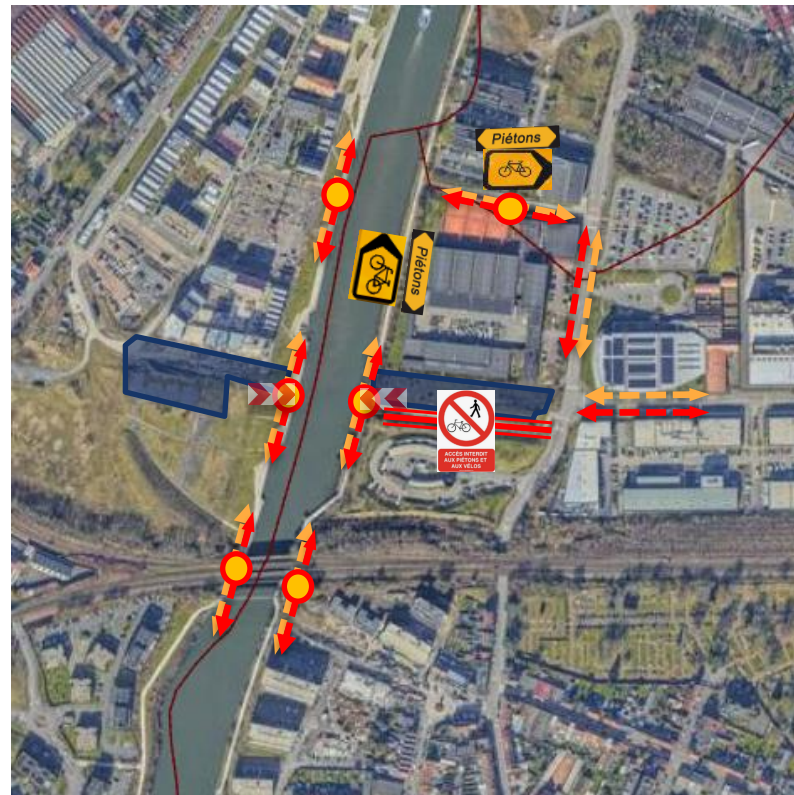
ACCÈS INTERDIT
AUX PIÉTONS ET
AUX VELOS

03/27 -> 05/27 : Fermeture ponctuelle
de l'accès piéton

05/27 -> 09/27 : Fermeture complète

- **Côté Ouest : réduction des emprises de berges**

Pas de déviation piétons/cycles
nécessaire



Étapes et modalités d'exécution du chantier : déviation piétons/cycles

CAS PARTICULIERS SUR CERTAINES PHASES



De mi-septembre à début octobre 2027

Fermeture des berges

**CYCLISTES
PIEDS
À TERRE**

- Côté Est :
Déviation via l'accès piétons - cyclistes
pied à terre



Piétons

- Côté Ouest :
Déviation au niveau du quartier de
Sainte-Hélène



Étapes et modalités d'exécution du chantier : gestion des nuisances

Gestion des nuisances éventuelles

- Bruit : respect des seuils réglementaires en fonction des périodes horaires jour
horaire de chantier définis : 8h00 – 17h30
sonomètre mis en place côté Saint-André-Lez-Lille
- Vibrations : utilisation de matériel de compactage approprié
- Poussières : arrosage des pistes en fonction du besoin
- Pollution routière : balayeuse en rotation lors des phases le nécessitant
- Visuelles et sonores : clôture opaque de 2m de haut

Suivi de l'entreprise :

- Contrôle interne environnement, contrôle externe
- **Plateforme UBY : outil de communication du chantier**

Maintien des accès riverains :

- Accès aux habitations, aux services de secours
- Prise en compte des PMR
- Voirie pompiers

TEMPS D'ECHANGES

