



Joindre les rives de la Deûle

→ Concertation pour la réalisation
d'un nouveau pont entre
La Madeleine et Saint-André-lez-Lille

Un nouveau pont au cœur du territoire des Bords de Deûle

La Deûle, lien naturel et historique du cœur de la métropole, n'est pas qu'un cours d'eau : elle est une colonne vertébrale qui a contribué à façonner l'âme de notre territoire. De La Madeleine à Saint-André-lez-Lille, en passant par Marquette-lez-Lille, elle fut le théâtre des grandes transformations de notre métropole, du bouillonnement économique à la désindustrialisation qui a éloigné nos villes de cette richesse fluviale.

Aujourd'hui, ce passé abandonné laisse place à une opportunité unique : celle de renouer avec la Deûle, d'en faire le cœur battant d'un nouvel espace de vie. Sur les trois communes concernées, ce sont 15 hectares de foncier à réinventer, un potentiel immense que nous nous devons d'exploiter avec ambition et vision (source : PLH 2022-2028).

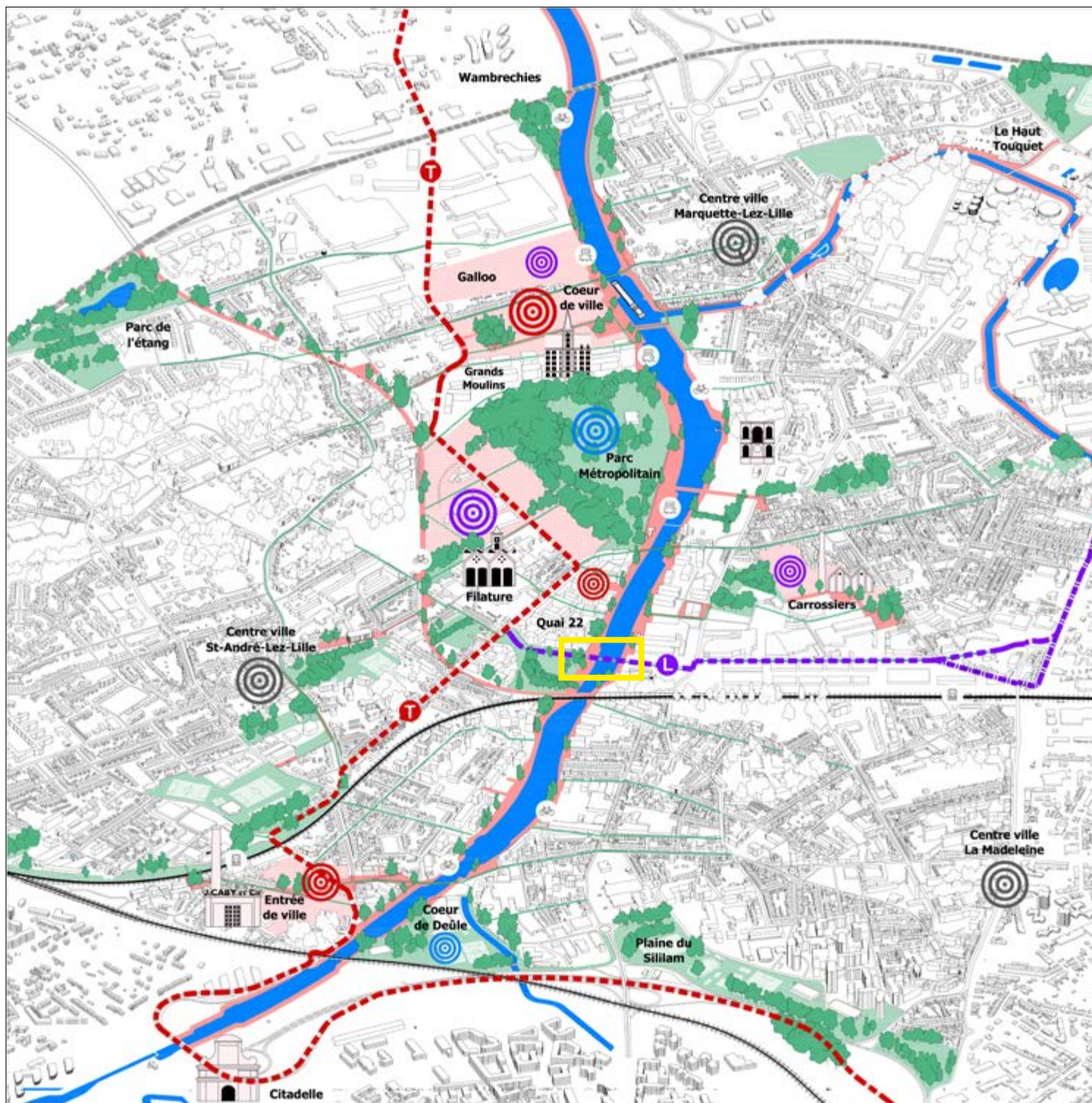
Les Bords de Deûle, identifiés comme un territoire stratégique dans nos politiques de développement urbain, de construction de logements et de mobilité, ne sont pas qu'un projet. Ils incarnent notre réponse aux grands défis de demain : comment loger nos concitoyens, connecter nos territoires et offrir aux habitants un cadre de vie où se mêlent nature, dynamisme économique et convivialité ?

C'est dans ce contexte qu'un projet structurant prend tout son sens : la création d'un nouveau pont entre La Madeleine et Saint-André-lez-Lille. Ce pont ne sera pas simplement une infrastructure, mais un symbole. Symbole d'un lien renforcé entre les rives, d'une circulation facilitée pour les Métropolitains, et d'une volonté affirmée de reconnecter nos villes à leur patrimoine fluvial.

Je suis convaincu que ce pont traduit notre capacité à transformer les défis en opportunités, et à faire de nos rivières des moteurs de cohésion et d'attractivité. Ensemble, faisons des Bords de Deûle un territoire où il fait bon vivre, pour les générations d'aujourd'hui et de demain.

Damien Castelain

Président de la Métropole Européenne de Lille



-  Projet de nouveau pont
-  Centre-ville existant
-  Polarité mixte locale
-  Polarité économique
-  Polarité de loisirs
-  Ligne de tramway
-  Voie lino/BHNS
-  Station de TER
-  Halte portuaire
-  Voie cyclable structurante
-  Parcours d'espaces publics
-  Parcs et jardins
-  Sites constructibles
-  Renforcement de la végétation

Un pont inscrit au sein d'une vision territoriale co-construite

La vision « Bords de Deûle en 2040 » est le fruit d'une intense co-construction avec les différents acteurs et parties prenantes du territoire. Cette vision s'articule sur cinq idées fortes.

Une ville en lien avec la nature

Pour les métropolitains comme pour les riverains et couloir de biodiversité à renforcer par les différentes composantes du projet.

Une ville habitée

Qui répond aux besoins de logements de tous les ménages - Bords de Deûle. Le PLH 2022 - 2028 pose notamment l'objectif de construire 680 nouveaux logements par an sur le territoire de la Couronne Nord particulièrement bien desservi en transports en commun.

Bords de Deûle



Une ville qui garantit des projets publics comme des projets privés, permettant un urbanisme favorable à la mise en valeur d'une identité.

Une ville de qualité architecturale et urbaine

Instaurer une vraie vie de quartiers en associant aux logements un large éventail d'activités, d'équipements et de services de proximité contribuant à animer le secteur en continu, organisée autour d'un espace public devant jouer un rôle central d'animation.

Une ville animée

Des déplacements durables : ainsi, l'offre en transport collectif déjà performante a vocation à être encore renforcée en parallèle de l'amélioration des cheminements pour les piétons et cyclistes.

Une ville accessible

Un territoire dynamique est un territoire qui génère des déplacements

En 2035, la population métropolitaine devrait augmenter de 115 000 habitants et le nombre d'emplois de 80 000. Cet accroissement de 0,3% par an en moyenne devrait être plus fort sur les communes les mieux desservies par les transports en commun et avec des potentiels fonciers à renouveler importants, comme Marquette-lez-Lille et Saint-André-lez-Lille.

Les « Bords de Deûle » constituent un espace à fort enjeu de la métropole. Sa situation à proximité immédiate du cœur métropolitain et au bord de la Deûle, le potentiel foncier sur de grandes friches industrielles, l'arrivée de nouvelles offres de transports en commun en site propre, font de ce secteur un territoire stratégique et attractif. Ces dernières années, ces friches ont constitué le support d'un fort dynamisme de développement, marqué par un accroissement significatif du nombre de projets immobiliers (plus de 300 000 m² en 15 ans, composés à 85% de logements).

Dans ce contexte, il est donc nécessaire d'accompagner l'aménagement et le développement urbain en cours de ce territoire, avec encore des potentiels très importants, pour s'assurer de leur cohérence, en lien avec de multiples enjeux d'habitat, économique, de cadre de vie, sociétaux, environnementaux, et de mobilité.

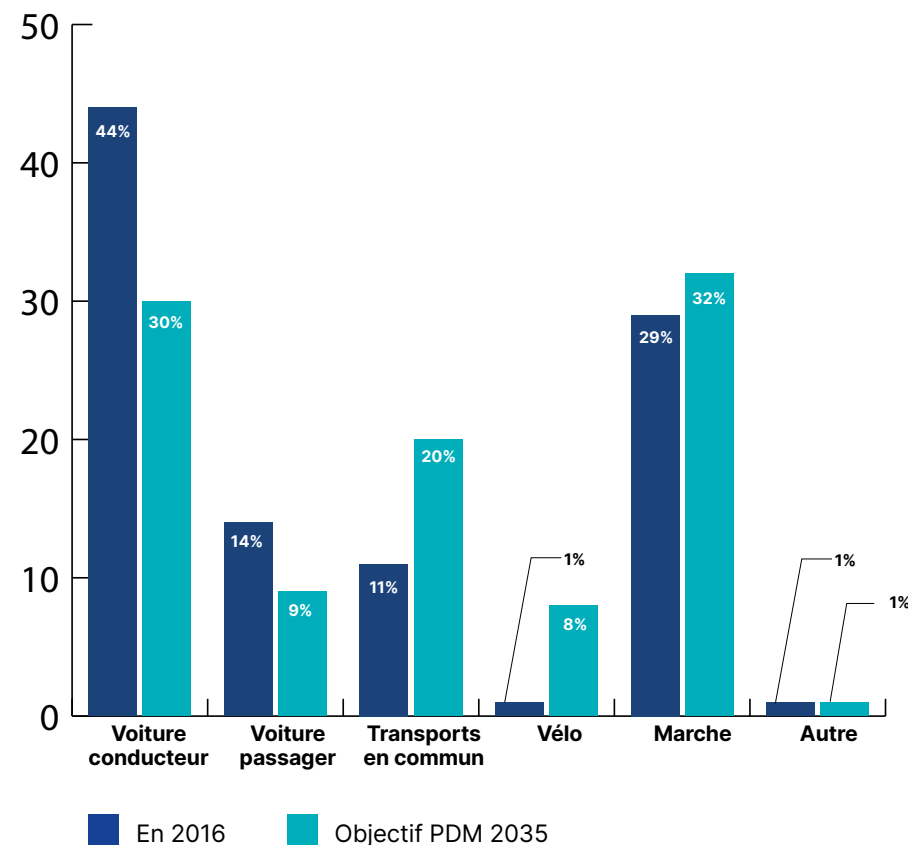
Ce fort potentiel de développement générera une augmentation du nombre de déplacements sur le secteur, étant rappelé que chaque habitant génère en moyenne 4 déplacements par jour en semaine et que le Plan De Mobilité Métropolitain est bâti sur le maintien de ce niveau de mobilité à horizon 2035.*

Ainsi, dans le secteur Bords de Deûle, 5 000 logements sont prévus à l'horizon 2040, soit une augmentation de l'ordre de 10 000 habitants qui génèrerait un potentiel supplémentaire de 40 000 déplacements par jour, tous modes confondus.

L'enjeu de rééquilibrage des différentes manières de se déplacer

Le réseau routier atteint ses limites d'une part, en témoignent les points de congestion déjà présents aujourd'hui. Pour « mieux respirer » et atteindre des gains, fixés par le Plan De Mobilité Métropolitain horizon 2035, de -37% par rapport à 2016 d'émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements, il s'agit d'autre part d'augmenter de façon très significative l'usage des modes actifs (marche, vélo, ...) et des transports en commun, et de baisser les usages de la voiture utilisée « en solo ».

Part modale des déplacements journaliers (internes et d'échanges) par habitants de la MEL



*Sources : Enquêtes sur les déplacements des habitants de la MEL datant de 2016 et Plan de mobilité métropolitain à horizon 2035).

Source : MEL

Des infrastructures cyclables qui se développent mais la Deûle reste une véritable coupure de liens Est - Ouest

En parallèle de l'aménagement des bords de Deûle, les communes de La Madeleine, Marquette-lez-Lille et Saint-André-lez-Lille bénéficient du plan cyclable métropolitain de 100 M€.

Ainsi, au cours des dernières années, ces trois communes ont poursuivi les efforts en matière de développement des infrastructures cyclables. À La Madeleine, la totalité de l'avenue de Gaulle a été réaménagée, la piste cyclable du Grand Boulevard a été améliorée (revêtement, traitement d'intersections) et l'itinéraire cyclable le long de boulevard Schuman a été largement conforté en accompagnement de la construction des couloirs bus de la Liane 5.

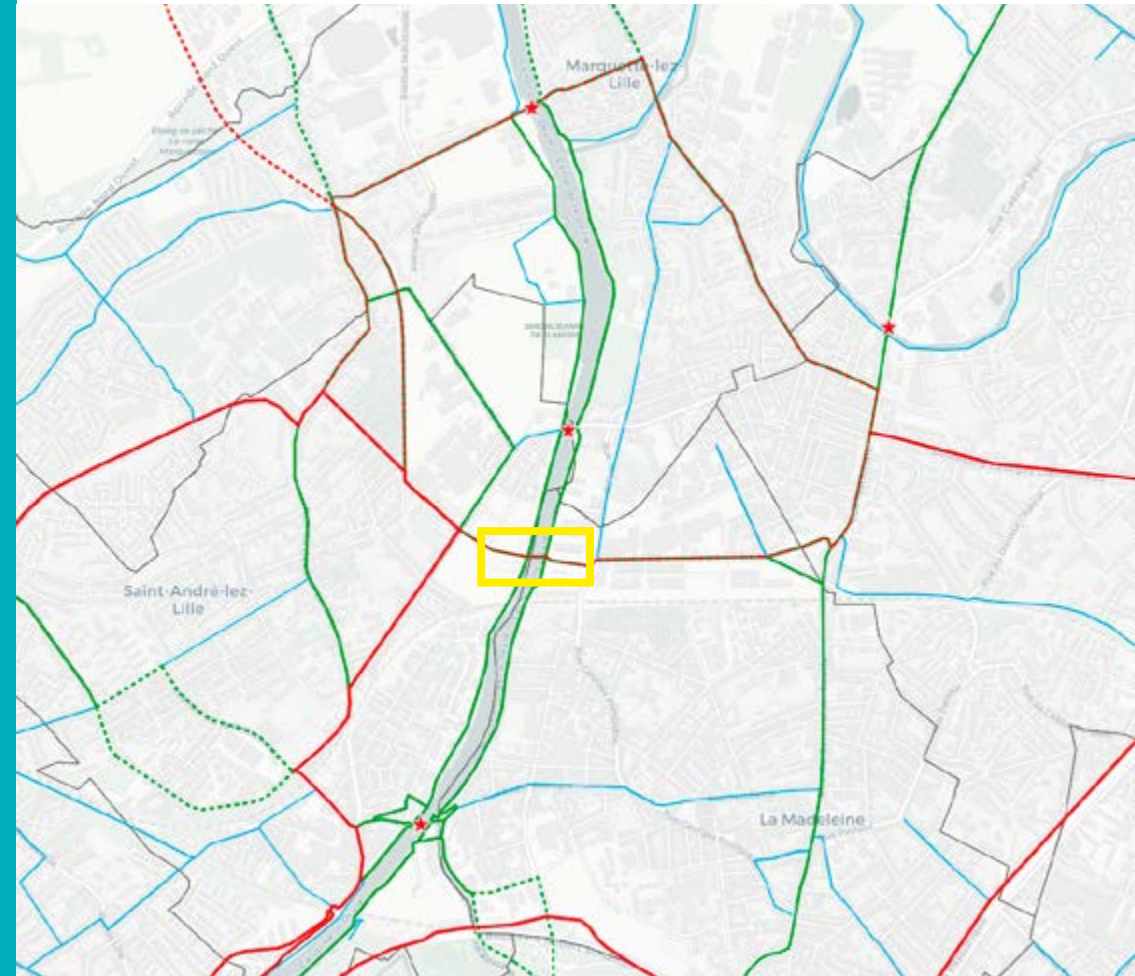
À Saint-André-lez-Lille, l'avenue du Cardinal Liénart a été réaménagée, une discontinuité de la rue du Général Leclerc a été traitée et un itinéraire sécurisé a été créé sur l'avenue de la Résistance. Enfin à Marquette-lez-Lille, une piste cyclable bidirectionnelle a sécurisé le franchissement de la Rcade Nord-Ouest pour accéder à Wambrechies

et les projets de réaménagement de la rue de Lille et de la rue Lalau vont se succéder.

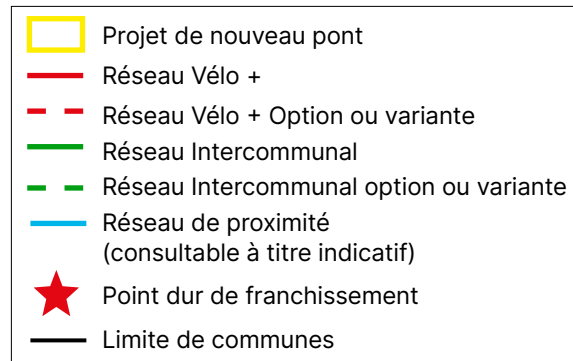
En outre, la voie verte de la Deûle a largement été améliorée ces derniers mois avec une reprise du revêtement, une amélioration des perméabilités vers les villes et la résorption de discontinuités (au droit du pont de Saint Hélène par exemple).

L'ensemble de ces projets dans un périmètre élargi doit contribuer à voir l'usage du vélo augmenter mais à une échelle plus centrée sur les bords de Deûle, la Deûle constituant aujourd'hui à la fois un atout pour les déplacements Nord-Sud et un obstacle à franchir pour les déplacements Est-Ouest.

Les ponts de Sainte-Hélène, de l'Abbaye et Mabilles sont distants entre eux de 1 à 1,5 kilomètre et sont fortement circulés. Aucun de ces franchissements n'est pourvu d'aménagements cyclables et les trottoirs y sont étroits, ce qui les rend peu sécurisés et constitue trois points durs du réseau cyclable métropolitain.



Source : Leaflet | © OpenStreetMap, © CARTO, Limites de communes © MEL, Réseau Vélo + et Intercommunal © MEL



Une desserte en transports en commun des nouveaux quartiers à améliorer

Les différentes opérations des bords de Deûle sont desservies au plus près par la Liane 90 Lille – Comines et par la ligne 14 entre Marquette et Lille et Wattignies. La Liane 1 entre Wambrechies et Fâches-Thumesnil est également proche et avec la Liane 90, elle répond à une forte demande de déplacements Nord-Sud vers Lille que la Métropole Européenne de Lille souhaite mieux satisfaire au travers du projet de tramway de Lille et sa couronne.

S'agissant de la desserte Est-Ouest, la Corolle 3 franchit la Deûle au niveau du pont de Sainte Hélène et relie Englos à Villeneuve d'Ascq. L'importance des échanges entre le secteur Bords de Deûle et les communes proches et le développement du secteur justifie une amélioration de l'offre de transports en commun. C'est l'objectif du projet de bus à haut niveau de service entre Saint-André-lez-Lille et Villeneuve d'Ascq et du projet de tramway du pôle métropolitain de Lille et sa couronne.



Le projet porté par la Métropole : un pont d'abord pour améliorer la mobilité des piétons, des cyclistes et des transports en commun

Les nombreuses évolutions en cours et prévues dans le secteur « Bords de Deûle » rendent nécessaire la création d'un nouveau franchissement de la Deûle afin d'accompagner sa transformation.

Ainsi, dans le prolongement de la rue Scrive à la Madeleine, la MEL propose de construire un nouveau pont dimensionné pour accueillir :

- Des trottoirs et des pistes cyclables de part et d'autre d'une chaussée circulée à double sens.
- Dans un second temps, deux voies dédiées au bus à haut niveau de service dans le cadre de la future ligne entre Saint-André-lez-Lille et Villeneuve d'Ascq, et une voie dédiée à la circulation automobile.

Pour les modes doux, ce projet permet de réduire notablement les distances parcourues et s'inscrit pleinement dans les objectifs du schéma cyclable de la MEL puisqu'il constitue un maillon essentiel d'une de ses lignes structurantes « Vélo+ » (liaisons cyclables à vocation de longue distance, étant continues, jalonnées et sécurisées).

Cette liaison permet notamment d'assurer un itinéraire continu et sécurisé entre Marcq-en-Barœul / La Madeleine et Saint-André-lez-Lille / Marquette. De la même manière, il assurera une continuité dans l'offre en transports collectifs en réponse aux ambitions de développement et maillage du réseau de transport public portées par le schéma directeur des infrastructures de transports.

Un fonctionnement transitoire et évolutif selon l'offre en transports collectifs

Dans l'attente de la concrétisation de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service Saint-André-lez-Lille – Villeneuve d'Ascq et donc de l'amélioration de l'accessibilité de la zone en transports en commun, la circulation automobile sera autorisée dans les deux sens.

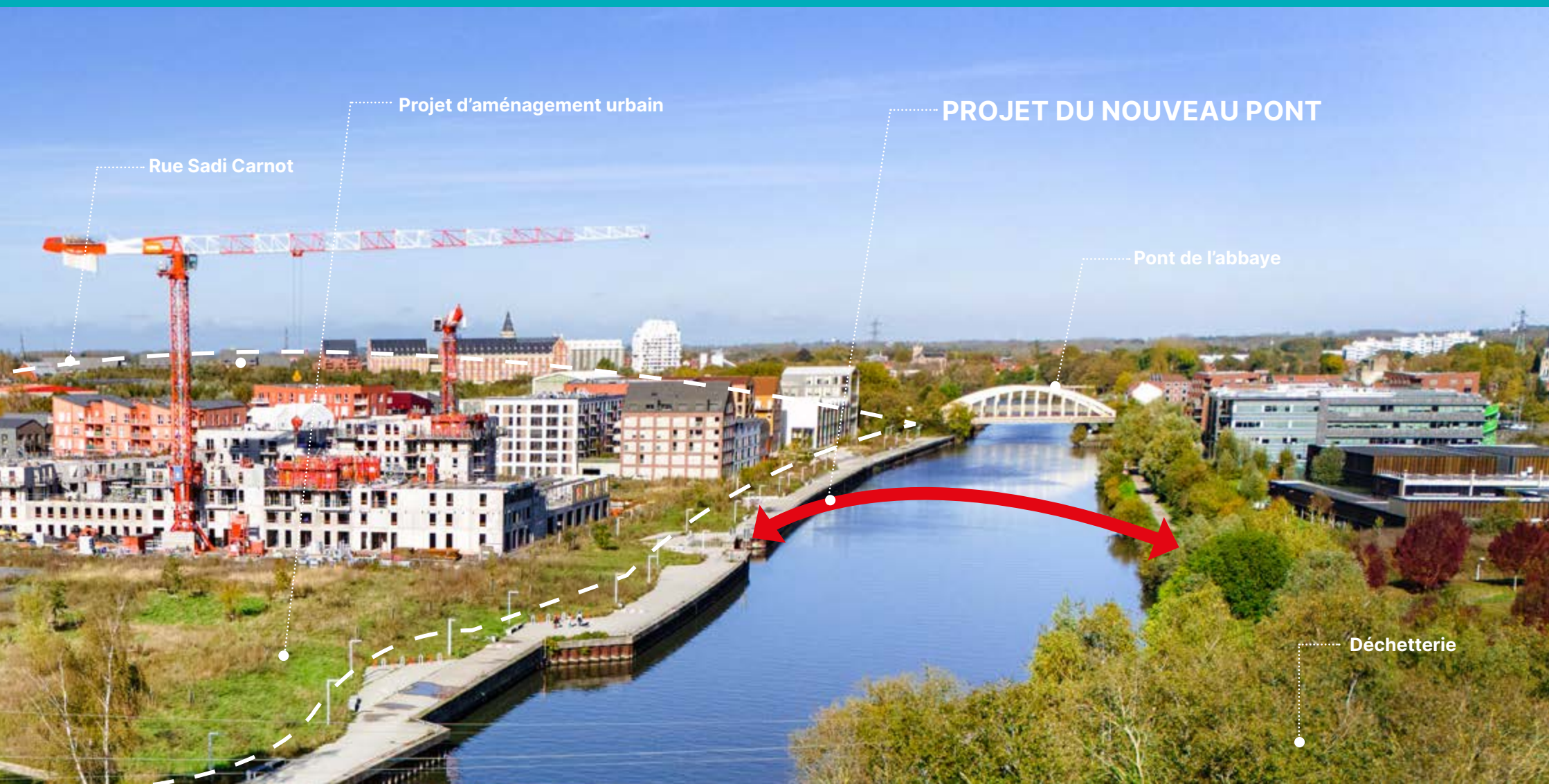
Coût du projet

→ 20 M€ HT

Calendrier prévisionnel

→ travaux préalables fin 2025

→ travaux du pont en 2026 - 2027



MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE

2 boulevard des Cités Unies

CS 70043

59040 Lille Cedex

T. +33 (0)3 20 21 22 23

■ lillemetropole.fr

