



MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE

LIAISON TOURCOING – WATTRELOS / 4^e section

**DOSSIER DE SUPPORT DE
CONCERTATION**

Contexte et diagnostic

Un projet s'inscrivant dans la continuité des trois premières sections réalisées

La liaison Tourcoing-Wattrelos est un projet déclaré d'utilité publique en 2007, d'une longueur de 4,4 km, ayant vocation à :

- desservir des zones économiques situées sur le parcours (Martinoire, secteur de la gare de Tourcoing,...)
- sécuriser les déplacements tous modes entre Tourcoing (boulevard de ceinture) et Wattrelos (M 700)

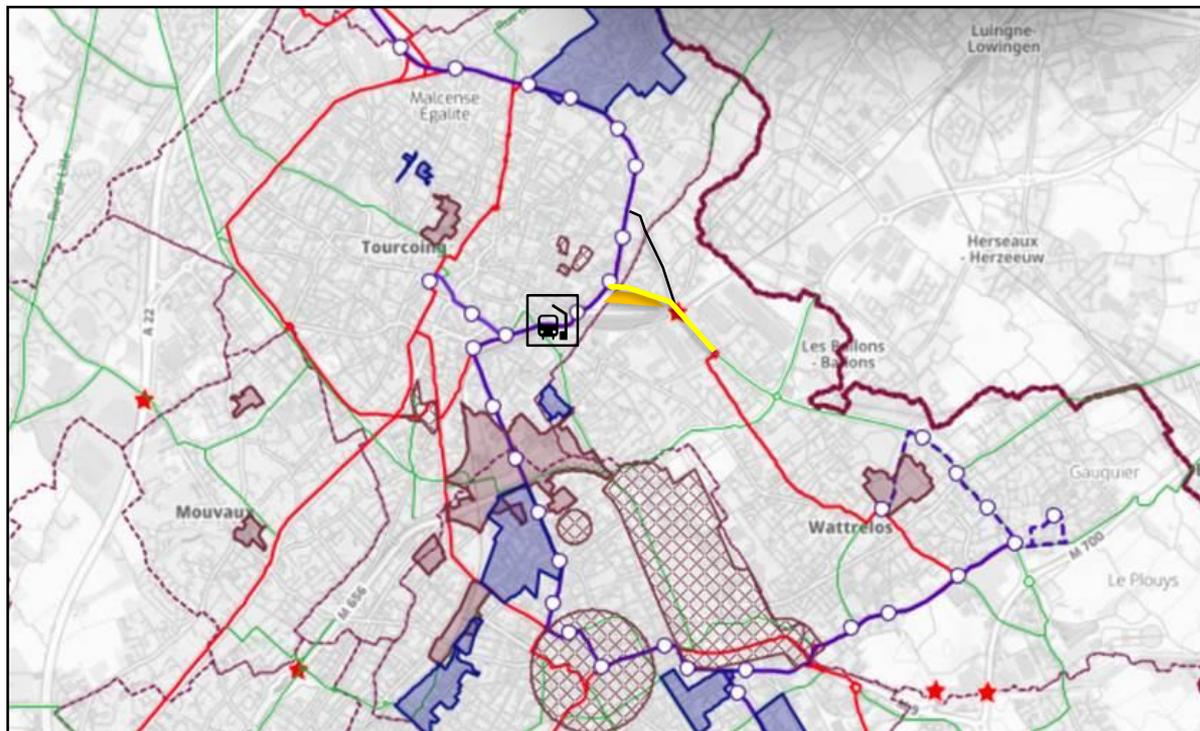
→ 3 sections réalisées à ce jour

→ 4^e section (entre giratoire Corneille et boulevard de ceinture tourquennois) plus complexe techniquement et financièrement vu le faisceau ferroviaire à franchir, en cours d'étude : objet de la présente concertation



Inscrit au PLU (ER F1 et ER F2)

Un projet s'insérant dans un secteur en mutation



- Renforcement du rôle de pôle multimodal de la gare de Tourcoing
- Projets de transformation du boulevard de ceinture de Tourcoing, pour intégrer les modes doux et le tramway (sur sa partie Est)
- Apaisement de la circulation routière dans les centres-villes de Tourcoing (zones 30) et de Wattrelos (requalification de rues parallèles à la liaison Tourcoing-Wattrelos)
- Des projets urbains qui confortent le dynamisme du secteur, et la présence de secteurs dédiés à l'habitat et à l'activité économique

Légende

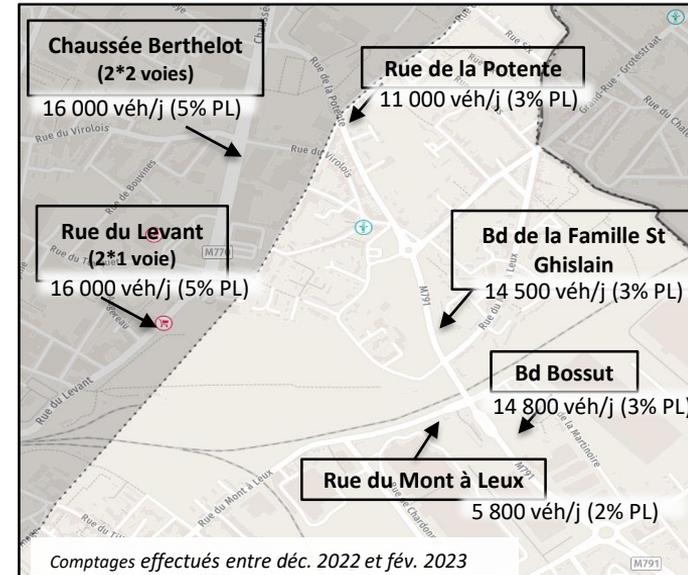
- 4^e section liaison Tourcoing-Wattrelos
- Réseau Vélo +
- Réseau cyclable structurant
- Point dur réseau cyclable

- Itinéraires SDIT
- Site de Maintenance et de Remisage (SMR)
- Gare de Tourcoing

- Opérations d'aménagements :
- Aplats bleus = opérations NPRU
 - Aplats bordeaux = opérations d'aménagement public
 - Carroyage = études pour opérations d'aménagement public

Quel bilan suite à la mise en service des 3 premières sections ?

- ✓ Les 3 premières sections ont absorbé le trafic de transit attendu, soulageant le cœur de ville de Wattrelos mais renforçant **l'importance de traiter le débouché au niveau du pont des 44**
- ✓ L'étroitesse du pont des 44 constitue un **point dur** avec un effet entonnoir à l'origine de remontées de files de part et d'autre. Il n'est pas adapté à la circulation des modes doux ni au croisement des poids-lourds
- ✓ La rue de la Potente a vu **son trafic légèrement augmenter (+10%)**. D'autre part, elle ne présente pas une configuration adéquate pour la création d'un itinéraire modes doux sécurisé
- ✓ Les niveaux de trafics routiers sont importants sur les boulevards Bossut et de la Famille Saint-Ghislain à Wattrelos, mais **compatibles avec la configuration de ces voies** (2x1 voies avec peu d'accès riverains)
- ✓ Un **trafic routier restant important sur le boulevard de ceinture (Rue du Levant et Chaussée Berthelot)** à Tourcoing, qui est un axe structurant

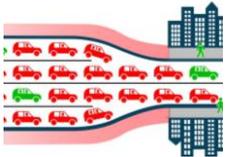


Objectifs du projet

Objectifs principaux de l'aménagement de la 4^{ème} section



Assurer des déplacements tous modes efficaces et sécurisés entre Wattrelos et Tourcoing et répondre aux objectifs du Plan De Mobilité (PDM) métropolitain



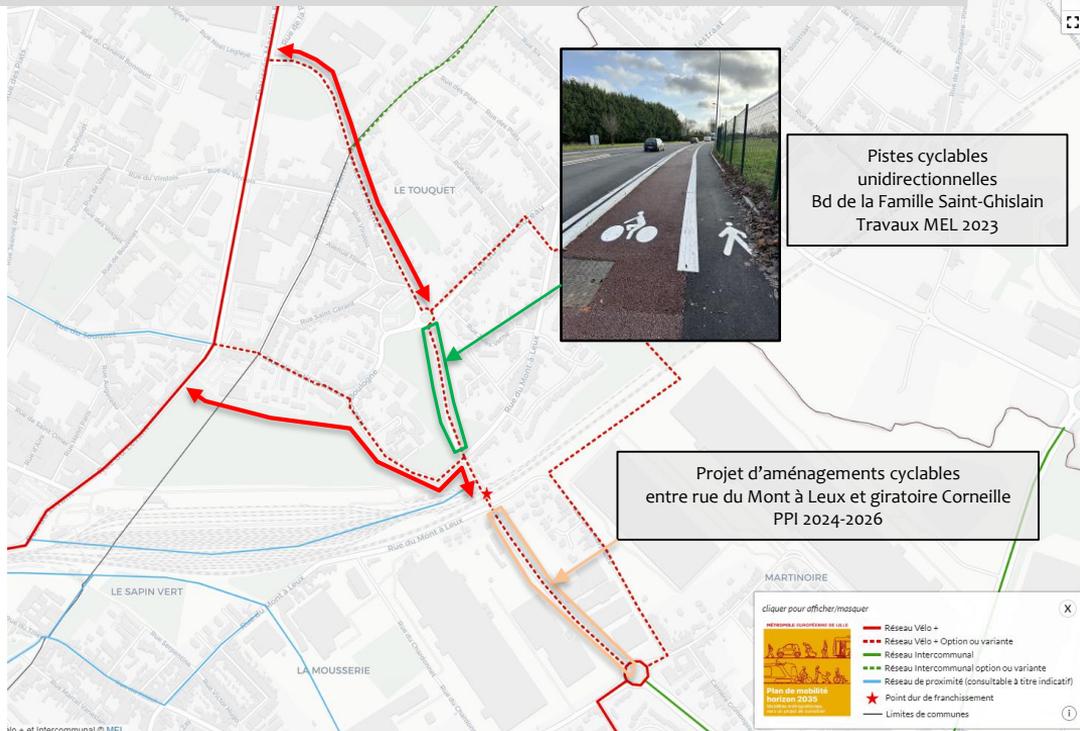
Compléter les 3 sections de la liaison Tourcoing-Wattrelos déjà réalisées afin d'en assurer un débouché cohérent avec le flux routier supporté et contribuer à neutraliser le flux parasite de transit dans le tissu urbain résidentiel

Un maillon essentiel du réseau cyclable projeté

Un périmètre de projet avec des enjeux majeurs en termes de continuités d'itinéraires cyclables et intégré au schéma cyclable métropolitain 2035

Une liaison identifiée comme itinéraire Vélo+ entre Tourcoing et Wattrelos

Les aménagements récents boulevard de la Famille Saint-Ghislain et à venir boulevard Jacques Bossut à Wattrelos s'intègrent parfaitement à cet itinéraire entre le Boulevard P. Mauroy à Wattrelos et le boulevard de ceinture à Tourcoing



La création de la voie nouvelle, le réaménagement de la rue de la Potente et, à moyen terme, le traitement du pont des 44; permettront de compléter l'itinéraire et de finaliser cette continuité cyclable sécurisée entre Wattrelos et Tourcoing

Études préalables et scénario d'aménagement privilégié

Des études préalables ayant conduit à une solution privilégiée

- Des études de faisabilité du projet - comprenant une étude de circulation – ont été réalisées par la MEL en 2023

Leur objectif était de présenter des analyses et des préconisations d'aménagement tenant compte des problématiques existantes, des études antérieurement réalisées et des autres projets connus (tel celui du tramway métropolitain du pôle Roubaix-Tourcoing).

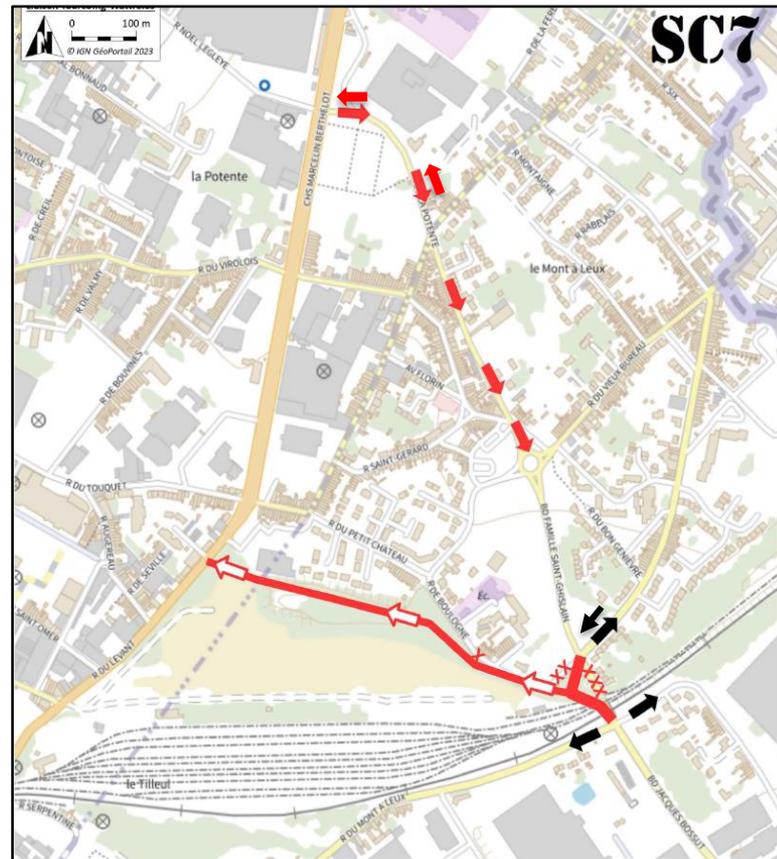
- Plusieurs scénarios ont été testés, comme par exemple la voie nouvelle :
 - À double-sens
 - A sens unique vers Wattrelos
 - A sens unique vers Tourcoing

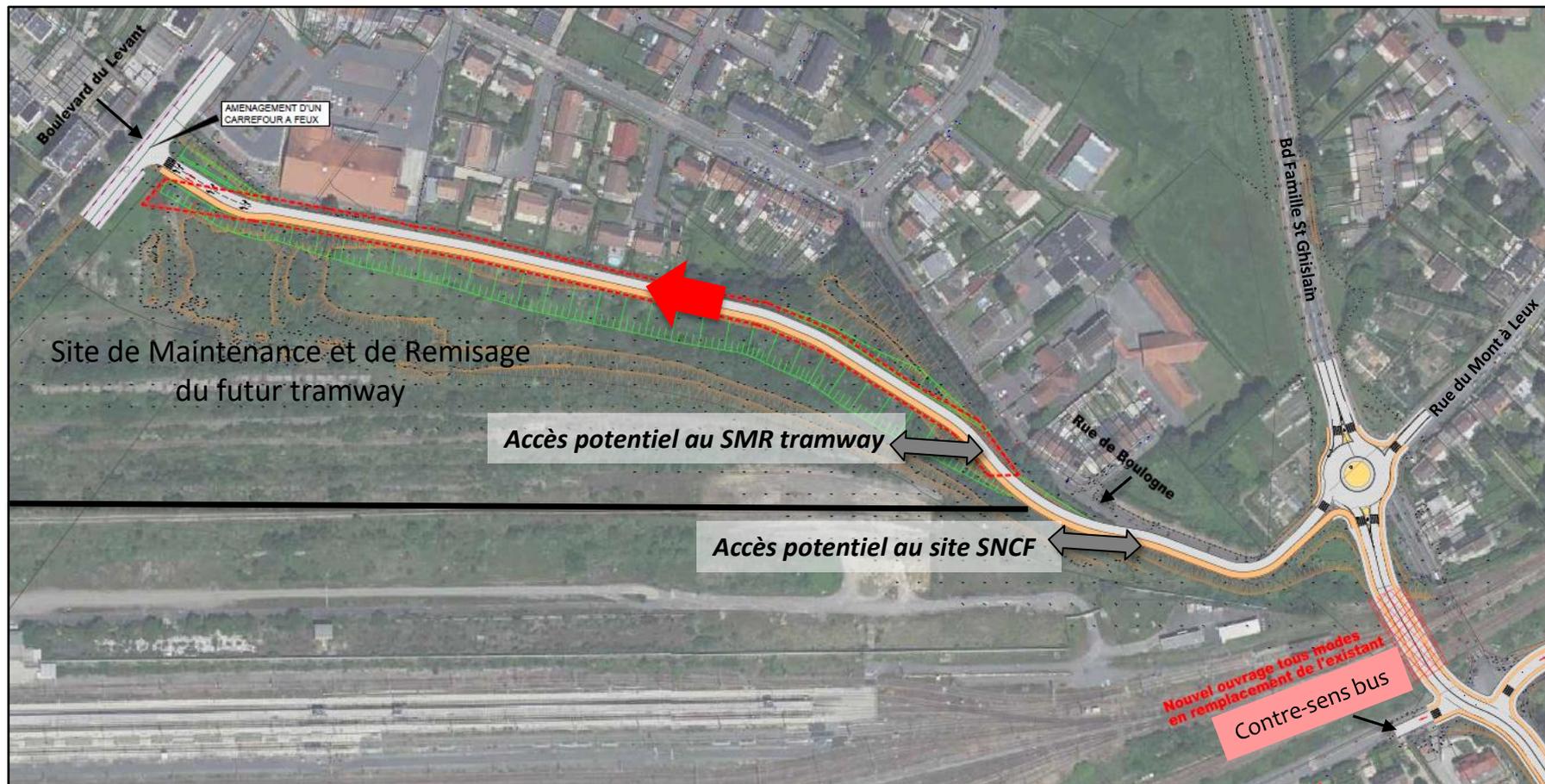
Mais aussi la configuration du nouvel ouvrage d'art qui remplacera l'actuel pont des 44.

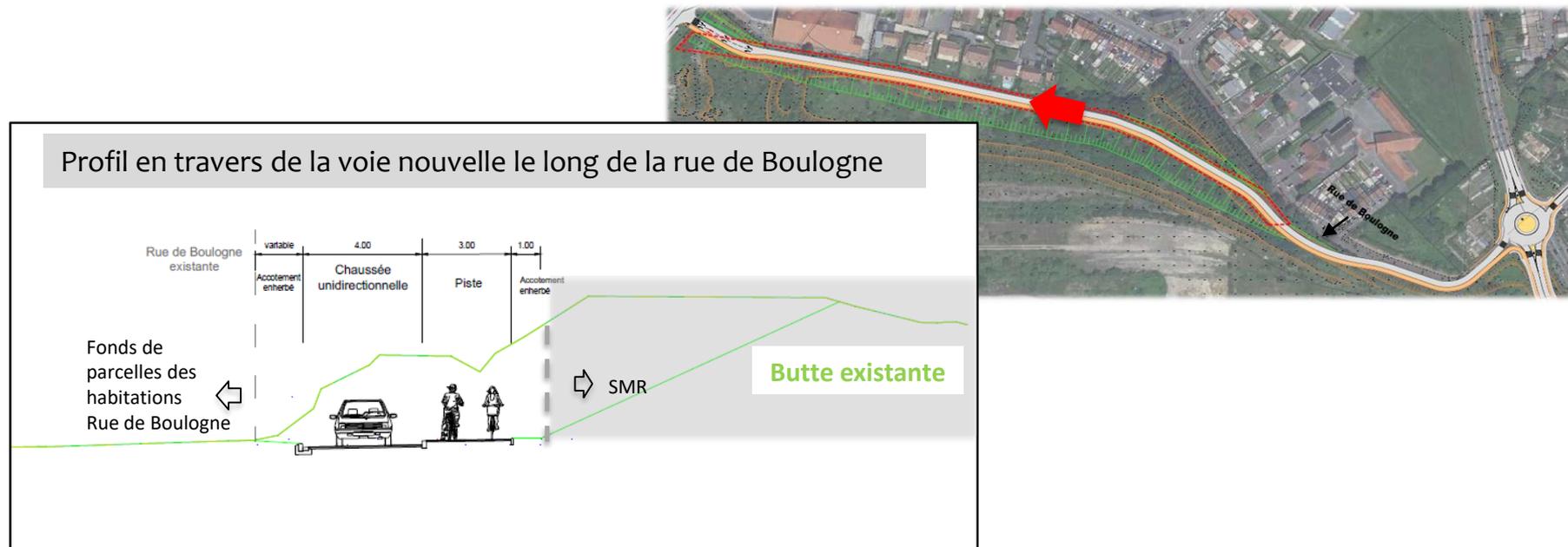
- Un scénario a été retenu et validé par les communes de Wattrelos et Tourcoing en avril 2024.

Liaison Tourcoing-Wattrelos – 4^e section / Le scénario proposé

- Une 4^e section – voie nouvelle - en sens unique vers **Tourcoing**, se connectant à l'Est à un nouveau carrefour des rues Boulogne/Mont à Leux/Famille St Ghislain et à l'Ouest à la rue du Levant
- La mise en sens unique descendant de la rue de la Potente dans sa partie wattrelosienne (à partir de la rue des Trois Pierres)
- Des modifications du plan de circulation à Wattrelos : mise en sens unique sortant des rues du Mont à Leux et de la Martinoire au sud du pont des 44, permettant la suppression du carrefour à feux et la fluidification de l'axe principal (M791). Néanmoins, afin de maintenir la circulation des bus vers le nord du pont, un contre-sens bus sera mis en place rue du Mont à Leux au sud de l'ouvrage
- Un nouveau « **pont des 44** » offrant des espaces sécurisés à tous les modes, en remplacement et à proximité immédiate de l'actuel ouvrage







Une voie nouvelle à **sens unique vers Tourcoing** plutôt qu'une voie à double-sens pour les raisons suivantes :

- Difficulté à créer un nouveau carrefour avec des mouvements de tourne à gauche depuis la rue du Levant (conflits potentiels entre les tramways circulant sur le boulevard ou sortant du SMR et les véhicules souhaitant accéder à la voie nouvelle)
- Éviter toute augmentation de trafic rue du Levant vers la place Sémard à Tourcoing

Ce scénario de voie nouvelle en sens unique vers Tourcoing implique la mise en sens unique de la rue de la Potente vers le sud afin d'assurer une bonne diffusion du trafic ; ceci aura pour effet :

- **Un fort allègement du trafic rue de la Potente**
- **Une faible augmentation de trafic rue du Levant et place Sémard à Tourcoing** (grâce aux choix des sens uniques mis en place) - Situation avant aménagements ultérieurs liés au futur tramway.
- Des effets de réduction de trafic sur des voies connexes (rues Famille St-Ghislain, Mont à Leux, ...)

La mise à sens unique de la rue de la Potente permettra **une requalification ambitieuse** : création d'aménagements cyclables sécurisés, plantation d'arbres, élargissement des trottoirs, optimisation du stationnement...



Rue de la Potente, 2024

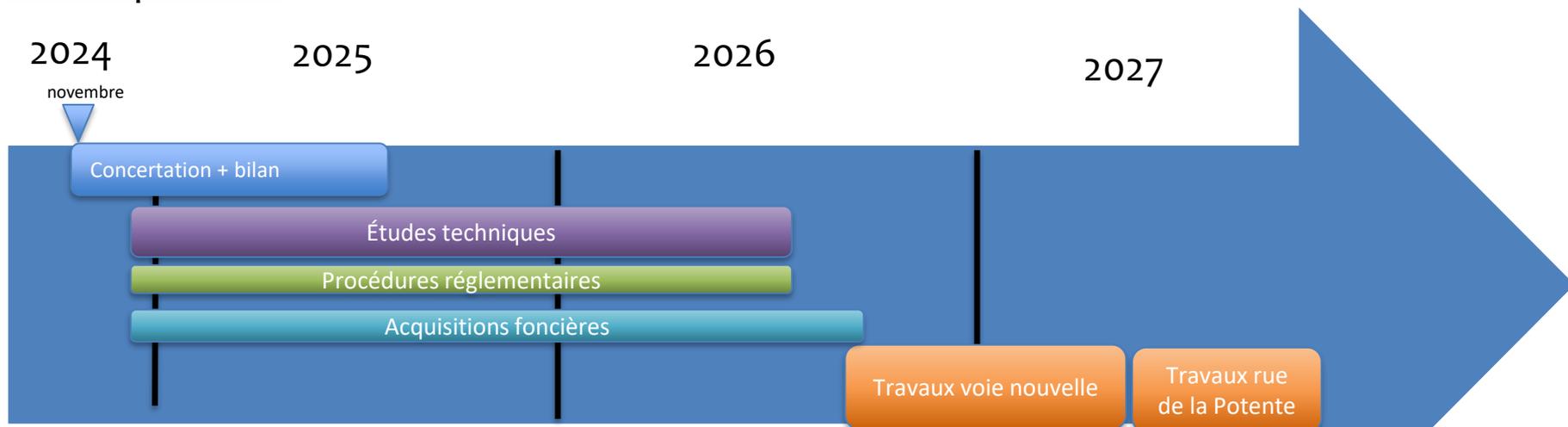
- **Divers scénarios possibles de requalification en étude**

Phasage financier

Coût estimé de la 1^{ère} phase du projet (voie nouvelle et réaménagement rue de la Potente) : **3,2 M€TTC** (hors acquisitions foncières, dévoiement et enfouissement de réseaux, dépollution, ...)

- 2^{ème} phase du projet : pont des 44 (à planifier et estimer)

Calendrier prévisionnel





MÉTROPOLE
EUROPÉENNE DE LILLE