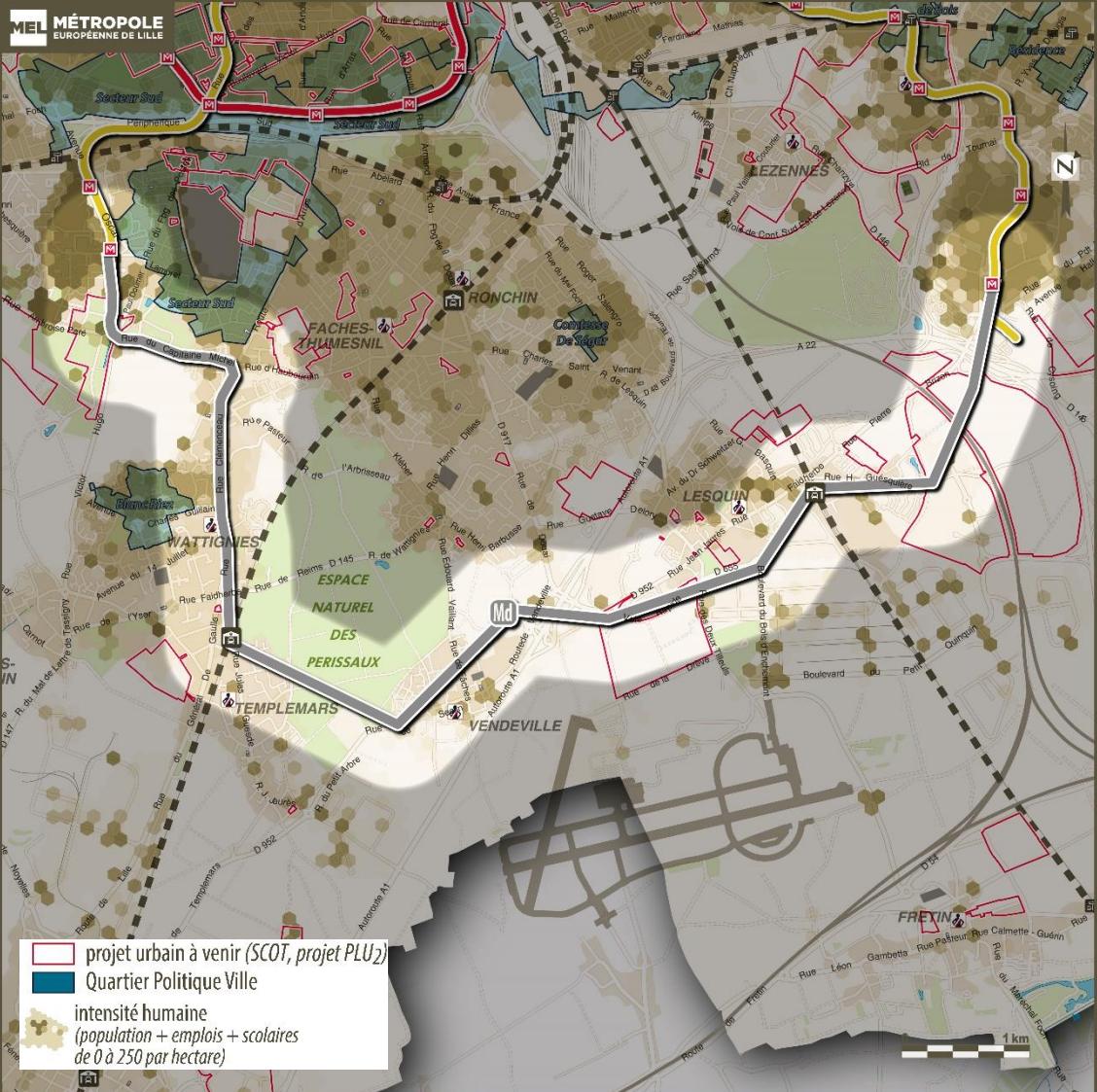


Md – bouclage sud du métro M1

	Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs	Fonction de la liaison dans le réseau TC Points d'intermodalité desservis ou interconnexions Contexte mobilité	Liaison entre 4 Cantons et Eurasanté par bouclage sud du Métro 1 Métro 1 actuel 4 Cantons et CHU-Eurasanté, TER à Lesquin et Wattignies-Templemars, Lianes 1 et 2 Concurrence forte de la voiture sur le secteur périurbain
	Dynamiques urbaines	Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison	<ul style="list-style-type: none"> La couronne urbaine Sud de Lille, de Lomme à Villeneuve d'Ascq : une dynamique structurée sur 3 pôles d'excellence économique à poursuivre Les villes « d'appui » : une dynamique de renforcement à accompagner
		Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres	3'600 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035
		Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres	2'600 habitants+emplois+scolaires en QPV
		Générateurs desservis ou à proximité	centres de Wattignies, Templemars et Lesquin, Aéroport, Haute Borne, passage à proximité de zones d'activités dont CRT et Mélantois
Densités	Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)	60 habitants+emplois+scolaires / ha, très majoritairement portée par les secteurs denses au niveau des terminus actuel du Métro	
	Faisabilité	Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs	Solution très complexe à mettre en œuvre du fait de ses difficultés techniques (déplacement garage ateliers aux 2 terminus, implantation d'un garage intermédiaire, passage en souterrain) et de la présence des champs captants <ul style="list-style-type: none"> Problématique des terminus existants à 4 Cantons et CHRU : arrière-gare, garages et ateliers à déplacer et/ou à adapter engendrant difficultés techniques et coûts élevés Contraintes d'exploitation sur la ligne existante pendant les travaux Plusieurs franchissements d'infrastructures complexes à gérer : nœud autoroutier des 4 Cantons et LGV, voie ferrée Lille-Valenciennes, autoroute A1, voie ferrée Lille-Libercourt Une ligne 1 de métro qui s'approcherait d'une longueur de 30 kilomètres et nécessiterait a priori la construction d'un garage intermédiaire d'importance pour stocker une partie des rames à proximité du milieu de la ligne (secteur CHRU) Passage dans les champs captants interdisant de fait une variante trop au Sud du tracé ou nécessairement pas en souterrain ; le passage plus au Nord dans une zone complètement urbanisée aux tissus étroits et sans axe viaire majeurs Est-Ouest nécessitant de fait un passage en souterrain et les complexités techniques associées et induisant (à confirmer dans des études plus poussées) Un passage en partie sur les champs captants pour se raccorder au Sud au niveau du terminus CHRU Traversée de la plaine des Périseaux à gérer
		Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...	Fonctions urbaines de surfaces a priori peu impactées sauf en phase travaux du fait de la quasi-nécessité d'un tracé en souterrain au vu des contraintes urbaines et de l'absence d'axe viaire majeur Est-Ouest
		Acteurs à impliquer	MEL, communes, SNCF et Etat concernant les franchissements de grandes infrastructures
	Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC	pas de projet antérieur de cette ampleur, seul un prolongement Sud de la ligne 1 au niveau du CHRU vers Eurasanté a déjà fait l'objet d'études	
	Longueur de la liaison	12,2 km	