

Md – bouclage sud du métro M1



Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs	Fonction de la liaison dans le réseau TC	Liaison entre 4 Cantons et Eurasanté par bouclage sud du Métro 1
	Points d'intermodalité desservis ou interconnexions	Métro 1 actuel 4 Cantons et CHU-Eurasanté, TER à Lesquin et Wattignies-Templemars, Lianes 1 et 2
	Contexte mobilité	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"><li>La couronne urbaine Sud de Lille, de Lomme à Villeneuve d'Ascq : une dynamique structurée sur 3 pôles d'excellence économique à poursuivre</li><li>Les villes « d'appui » : une dynamique de renforcement à accompagner</li></ul>
	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	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- 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</li><li>- Contraintes d'exploitation sur la ligne existante pendant les travaux</li><li>- Plusieurs franchissements d'infrastructures complexes à gérer : nœud autoroutier des 4 Cantons et LGV, voie ferrée Lille-Valenciennes, autoroute A1, voie ferrée Lille-Libercourt</li><li>- 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)</li><li>- 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)</li><li>- Un passage en partie sur les champs captants pour se raccorder au Sud au niveau du terminus CHRU</li><li>- Traversée de la plaine des Périsseaux à gérer</li></ul>
	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