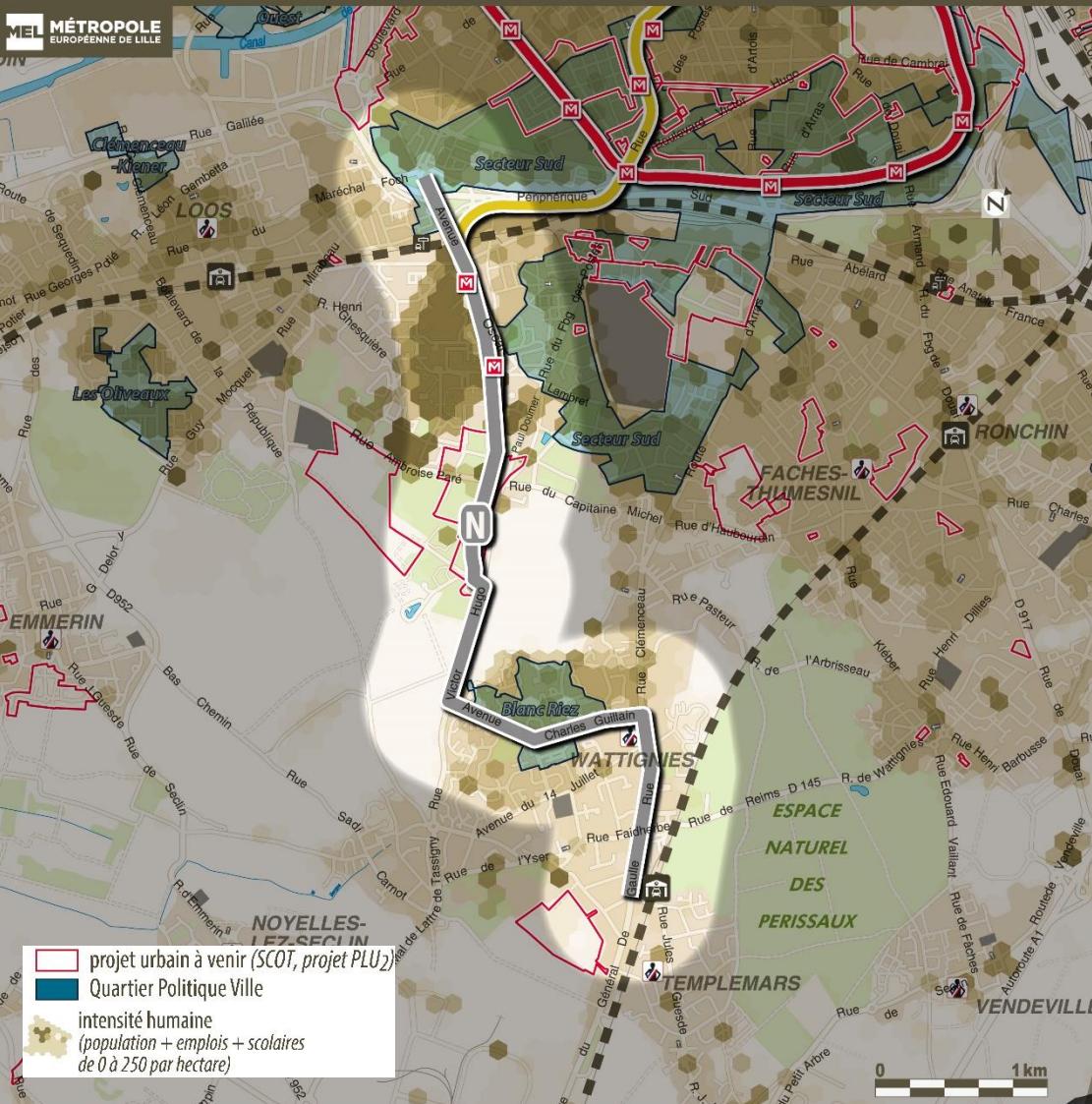


N – Liaison Wattignies – CHR – Lille-Faubourg de Béthune

 <p>projet urbain à venir (SCOT, projet PLU2) Quartier Politique Ville intensité humaine (population + emplois + scolaires de 0 à 250 par hectare)</p>	Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs	Fonction de la liaison dans le réseau TC Liaison entre le Faubourg de Béthune et Wattignies/Templemars, de 1ère couronne, déjà partiellement portée par la Liane 2 (avec risque de doublonnage) et à considérer avec les liaisons O et P proposées
	Points d'intermodalité desservis ou interconnexions	Connexion au Métro 1, avec la Liane 2 (une portion du tracé concomitant), TER à Wattignies-Templemars
	Contexte mobilité	Contexte relativement favorable, circulations denses aux heures de pointe mais stationnement peu contraint
Dynamiques urbaines	Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison <ul style="list-style-type: none"> Les cœurs d'agglomérations : une qualité de vie et des services à préserver au sein des tissus « intenses » existants La couronne urbaine Sud de Lille, de Lomme à Villeneuve d'Ascq : une dynamique structurée sur 3 pôles d'excellence économique à poursuivre 	
	Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres	1'700 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035
	Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres	9'000 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV
	Générateurs desservis ou à proximité	CHR de Lille, Eurasanté, Centre de Wattignies
Densités	Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)	130 habitants+emplois+scolaires / ha
	Faisabilité	
Faisabilité	Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs	<ul style="list-style-type: none"> - côté nord, forte sollicitation actuelle de l'av O. Lambret (échangeur...) impliquant une réflexion sur un élargissement de l'emprise : toutefois, difficulté à desservir le quartier du Faubourg de Béthune avec des questions de différentiel de niveaux importantes et un franchissement de l'autoroute A25 et du faisceau ferré Lille-Don à gérer sur le même espace ; un échangeur à franchir très chargé en trafic et aux caractéristiques géométriques larges avec de nombreux ouvrages de franchissement déjà existants et le tracé du métro à croiser au Nord de la place Verdun récemment réaménagée - des emprises relativement importantes sur l'av O.Lambret sont déjà mobilisées en partie par le métro ligne 1, mais avec présence de couloirs bus déjà existants en partie Ouest - un linéaire ensuite déjà porté par les aménagements réalisés ou à venir de la Liane 2 actuelle en traversée d'Eurasanté, le long du RD147 puis le long de l'av Guillain - une insertion plus contrainte ensuite dans la traversée du secteur Sud de Wattignies - une difficulté géométrique forte pour atteindre la gare actuelle de Templemars en quai à quai du fait du tissu urbain très étroit autour de celle-ci
	Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...	Fonctions urbaines de surfaces a priori peu impactées au vu des emprises et des aménagements en site propre déjà existants sauf pour le passage dans Wattignies en partie Sud
	Acteurs à impliquer	MEL, communes, SNCF en lien avec le franchissement de la voie ferrée Lille-Don, et Etat pour le franchissement de l'A25
	Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC	pas d'étude antérieure sur un tracé de ce type sauf pour la partie existante constituant la Liane 2 actuelle
Longueur de la liaison		5,6 km