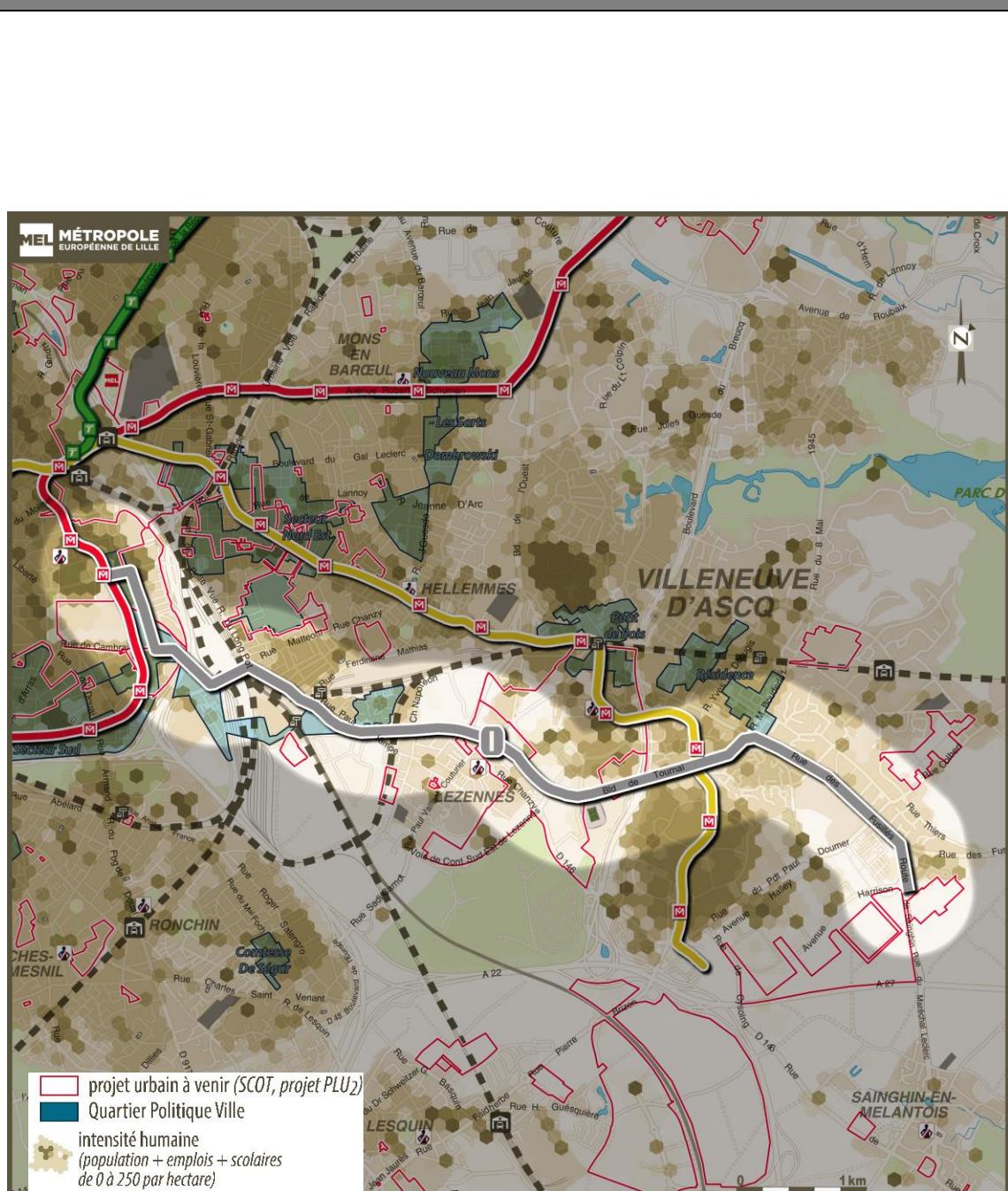


## I – Liaison Lille – Villeneuve d'Ascq



<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	Fonction de la liaison dans le réseau TC	Renforcement du lien radial entre Villeneuve d'Ascq et Lille, en complétant la desserte actuelle du métro dans des quartiers denses ou en devenir
	Points d'intermodalité desservis ou interconnexions	Connexion directe sur métro 1 à Triolo dans V d'Ascq et métro 2 à Grand Palais dans Lille.
	Contexte mobilité	Contexte favorable, circulations relativement denses aux heures de pointe et stationnement à destination contraints notamment côté lillois.
<b>Dynamiques urbaines</b>	Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les coeurs d'agglomérations : une qualité de vie et des services à préserver au sein des tissus « intenses » existants</li> <li>De la Deûle à la Haute-Borne en passant par Euralille : une dynamique « ascendante » à accompagner</li> <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> </ul>
	Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres	22'500 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035
	Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres	12'500 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV
<b>Densités</b>	Générateurs desservis ou à proximité	Centres de Villeneuve d'Ascq et Lille, Haute Borne, proximité de l'université Cité Scientifique, C Cial V2, stade Pierre Mauroy, zone en développement du Bd de Tournai.
	Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)	130 habitants+emplois+scolaires / ha
<b>Faisabilité</b>	Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs	<p>Insertion dans Lille intra-muros globalement aisée sur les boulevards de ceinture (Hoover) avec de grandes emprises. Un point dur d'envergure concernant le franchissement du faisceau ferroviaire au niveau du Pont de Tournai entre Lille et Hellemmes.</p> <p>Un passage contraint dans Hellemmes sur quelques centaines de mètres puis une emprise large et des aménagements en site propre déjà existants en partie le long des bds de Tournai/Lezennes jusqu'au secteur du stade Pierre Mauroy.</p> <p>2 choix d'itinéraires possibles entre le secteur du stade et la Haute Borne soit par la rue de Tournai puis la rue des Fusillés (qui doublonne fortement le métro ligne 1 à ce niveau) ou par l'ex-RD 146 et la rue Appert. Dans les 2 cas, un point dur au niveau du franchissement du Bd du Breucq sera à lever.</p>
	Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...	Des impacts limités aux passages très urbains dans Lille et dans Hellemmes (Pont de Tournai et bd de Lezennes partie Ouest) avec certains secteurs qui concentrent une circulation automobile très dense et sur lesquels des solutions de priorisation du projet de transport devront être mises en œuvre (secteur 4 Cantons, Bd Lezennes Tournai,...).
	Acteurs à impliquer	MEL, communes, SNCF (franchissement Pont de Tournai à Hellemmes), Etat (franchissement Bd Breucq)
<b>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</b>	Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC	Des études antérieures sur le tracé Ouest dans le cadre des anciens projets de tram-train dans Lille et sur les bds de Tournai et de Lezennes ; pas de projet antérieur sur cette liaison côté Est
	Longueur de la liaison	8 km