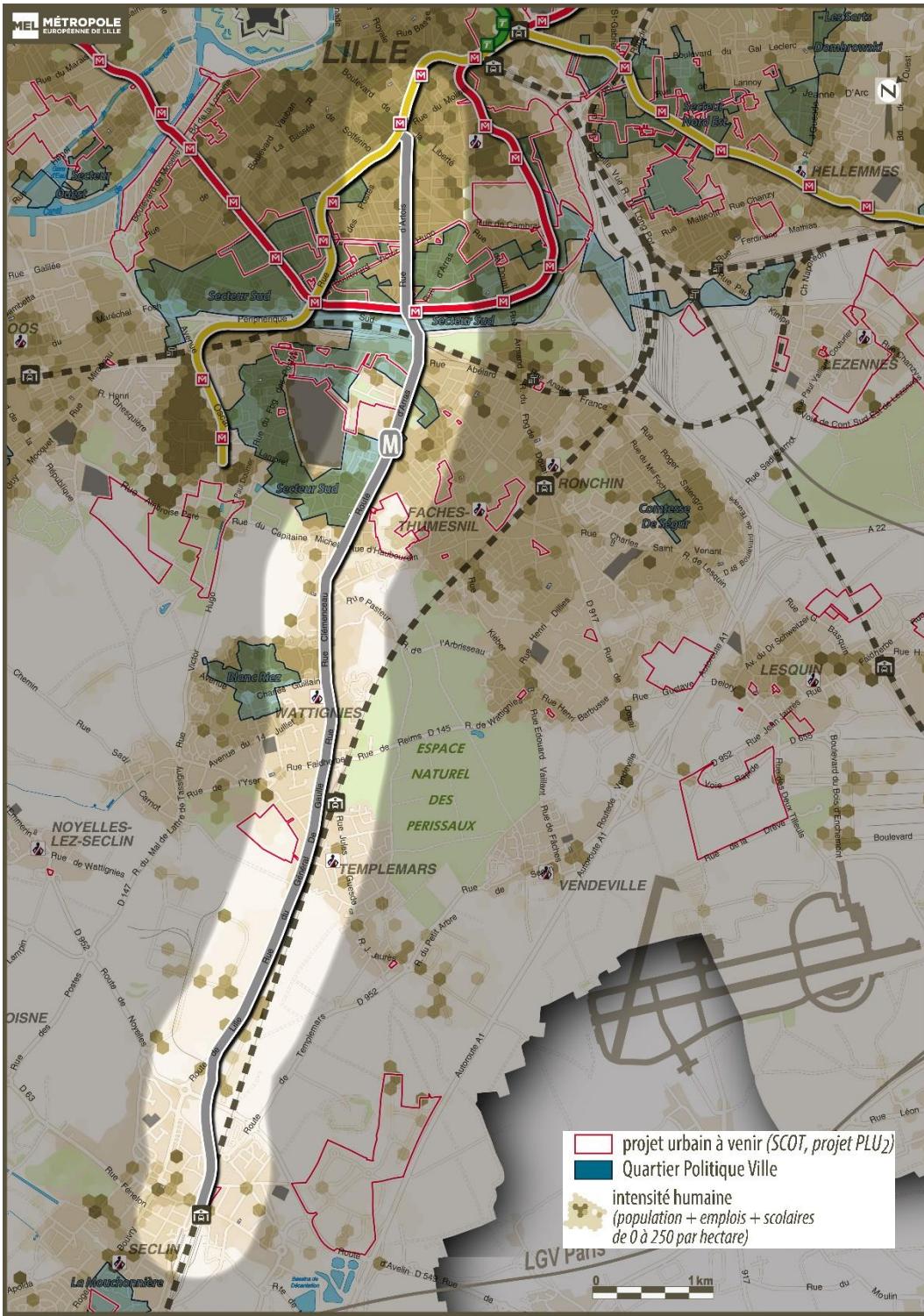


## M – Liaison Lille-République - Wattignies - Seclin



<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<b>Fonction de la liaison dans le réseau TC</b>	Liaison radiale structurante vers le cœur lillois depuis Wattignies, voire Seclin
	<b>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</b>	métro ligne 2 Porte d'Arras, métro ligne 1 à République, passage à proximité des gares de Wattignies-Templemars et Seclin
	<b>Contexte mobilité</b>	Contexte très favorable au report modal vers les TC sur le secteur Nord : circulation automobile dense et stationnement très contraint vers le cœur lillois et contexte peu favorable sur le secteur Sud entre Wattignies et Seclin : circulation automobile dense mais peu de contraintes de stationnement
<b>Dynamiques urbaines</b>	<b>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</b>	<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>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>
	<b>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</b>	3'000 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035 / + 1 200 entre Wattignies et Seclin
	<b>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</b>	13 500 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV
	<b>Générateurs desservis ou à proximité</b>	Centre de Lille, secteur Faubourg Arras (dont C.Cial), secteur Lille Sud Arras-Europe, Wattignies (centre et C. Cial), centre Seclin, zones d'activités de Seclin
<b>Densités</b>	<b>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</b>	90 habitants+emplois+scolaires / ha entre Lille et Seclin
<b>Faisabilité</b>	<b>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</b>	<p><b>Entre Lille et Wattignies:</b> des emprises disponibles dans Lille centre à partir du boulevard Victor Hugo et de République mais un passage contraint en largeur par la rue d'Artois (15-20m) ou la rue d'Arras (15-20m). Une complexité importante de franchissement des réseaux autoroutiers et ferrés au niveau de la Porte d'Arras avec un échangeur complexe et très chargé. Un linéaire important sur la rue du faubourg d'Arras puis l'ex-RD149 qui alterne avec des emprises où le potentiel d'aménagement est présent (20 à 25m) et d'autres où le potentiel est plus limité (15 à 20m).</p> <p><b>Entre Wattignies et Seclin:</b> A noter : tracé partiellement situé au sein des champs captants. Des emprises ensuite plus généreuses mais restant modestes et plus resserrées lors de la traversée de la zone industrielle de Noyelles. Des emprises qui sont également réduites dans le secteur de Seclin, notamment pour rallier le secteur de la gare par le centre-ville mais une possibilité de réutiliser un faisceau ferroviaire désactivé pour rejoindre directement la gare à partir de l'entrée Nord de Seclin.</p>
	<b>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</b>	<b>Entre Lille et Wattignies:</b> Des impacts urbains importants sur certaines sections du tracé avec des circulations automobiles denses sur la partie Sud en-dessous de

		<p>l'autoroute A25 et, des fonctions urbaines et du stationnement très présent sur le linéaire (aussi bien dans Lille que dans Fâches) et des passages à proximité de l'échangeur de la Porte d'Arras</p> <p><u>Entre Wattignies et Seclin:</u> Fonctions urbaines de surfaces et linéaires de stationnement potentiellement très impactées notamment dans le secteur lillois (rue d'Artois) puis dans les traversées de Wattignies et de Seclin.</p>
	<i>Acteurs à impliquer</i>	MEL, communes, Etat (franchissement A25) et SNCF (franchissement de la voie ferrée Lille-Don, puis arrivée sur Seclin avec possibilité de réutilisation d'un faisceau ferré abandonné et une arrivée potentielle au sein de la gare de Seclin dont la faisabilité est à étudier)
	<i>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</i>	études antérieures réalisées en 2013 dans le cadre des projets tram-train et des réflexions sur l'aménagement de voies bus sur la rue du Faubourg d'Arras entre Faches-Thumesnil et Lille
	<i>Longueur de la liaison</i>	9,8 km