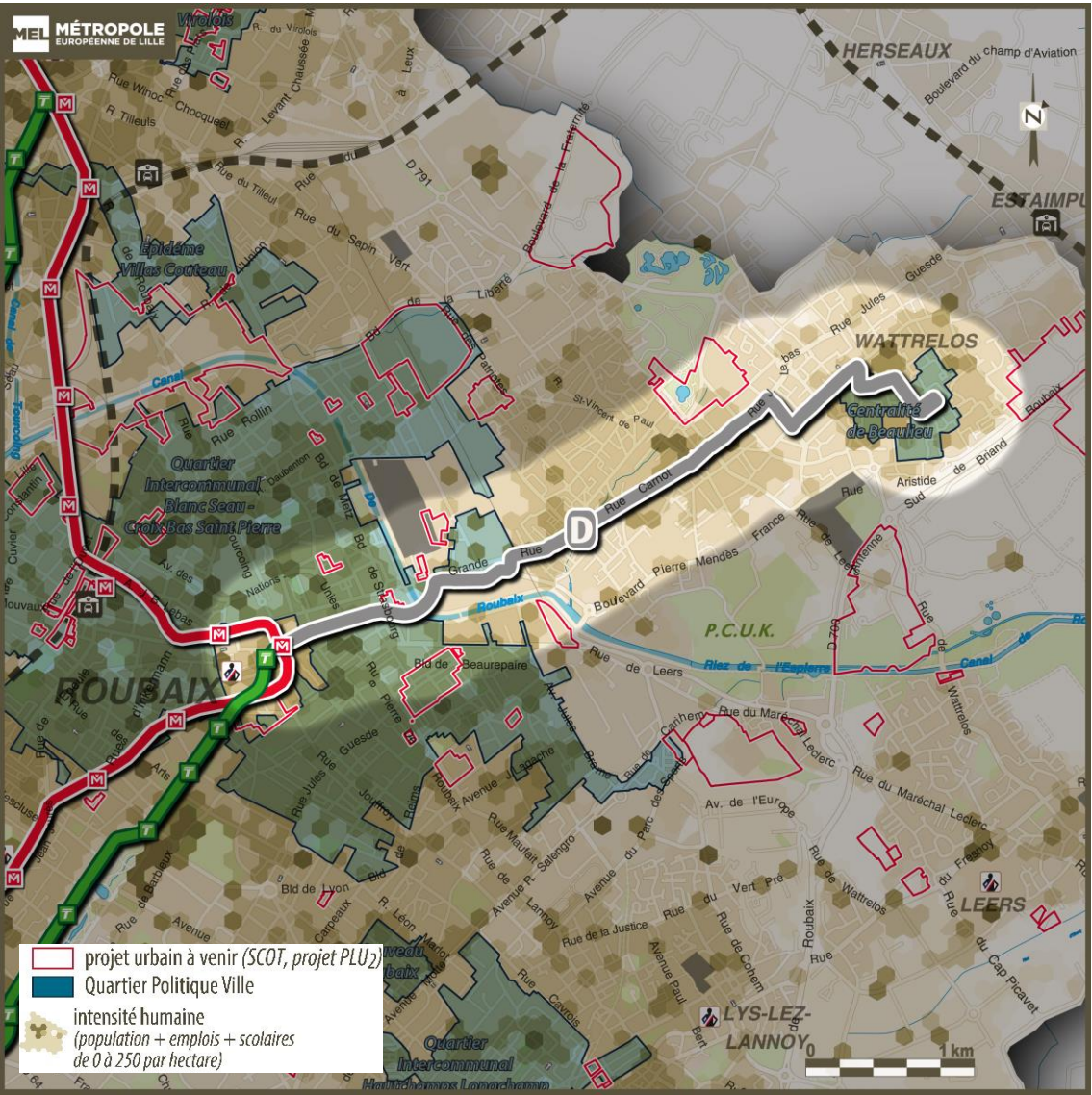


D – Liaison Wattrelos - Roubaix



Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs	Fonction de la liaison dans le réseau TC	Liaison radiale entre Wattrelos et le cœur Roubaisien (Renforcement de la Liane 3) en continuité du tramway « Mongy ». Si un potentiel de type tramway était avéré, la liaison pourrait être envisagée comme une extension du tramway.
	Points d'intermodalité desservis ou interconnexions	Pôle d'échanges de Roubaix Eurotéléport, centre de Wattrelos avec des croisements de lignes bus « classiques » importantes dans ce secteur
	Contexte mobilité	Contexte actuel favorable à la voiture individuelle avec un stationnement à destination 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 » existantsLe versant Nord-Est : une dynamique engagée mais à conforter
	Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres	2'100 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035
	Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres	21'500 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV
	Générateurs desservis ou à proximité	Centres de Roubaix et Wattrelos, C. Cial et centre hospitalier de Wattrelos, quartier Beaulieu à Wattrelos
Densités	Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)	120 habitants+emplois+scolaires / ha
Faisabilité	Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs	Le gabarit des voies est modeste dans Wattrelos "Grand rue" puis "rue Carnot" (principalement 15 à 20m) et des resserrements étroits en traversée du centre-ville avec des difficultés à réaliser un site propre intégral sur l'ensemble du linéaire. La faisabilité d'un transport en site propre performant est questionnée par la réalité du tissu urbain et serait à investiguer dans les études de faisabilité à suivre ; des couloirs en partie aménagés et une exploitation mixte spécifique est envisageable mais sera complexe en fonctionnement.
	Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...	Impacts très importants à prévoir en matière de suppression du stationnement avec un tissu dense et de la complexité à reconstituer une offre de stationnement en parallèle du fait de la densité et de la spécificité des tissus urbains traversés
	Acteurs à impliquer	MEL, communes
	Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC	tracé déjà utilisé par la Liane 3 avec quelques aménagements en approche de carrefours
	Longueur de la liaison	5,1 km