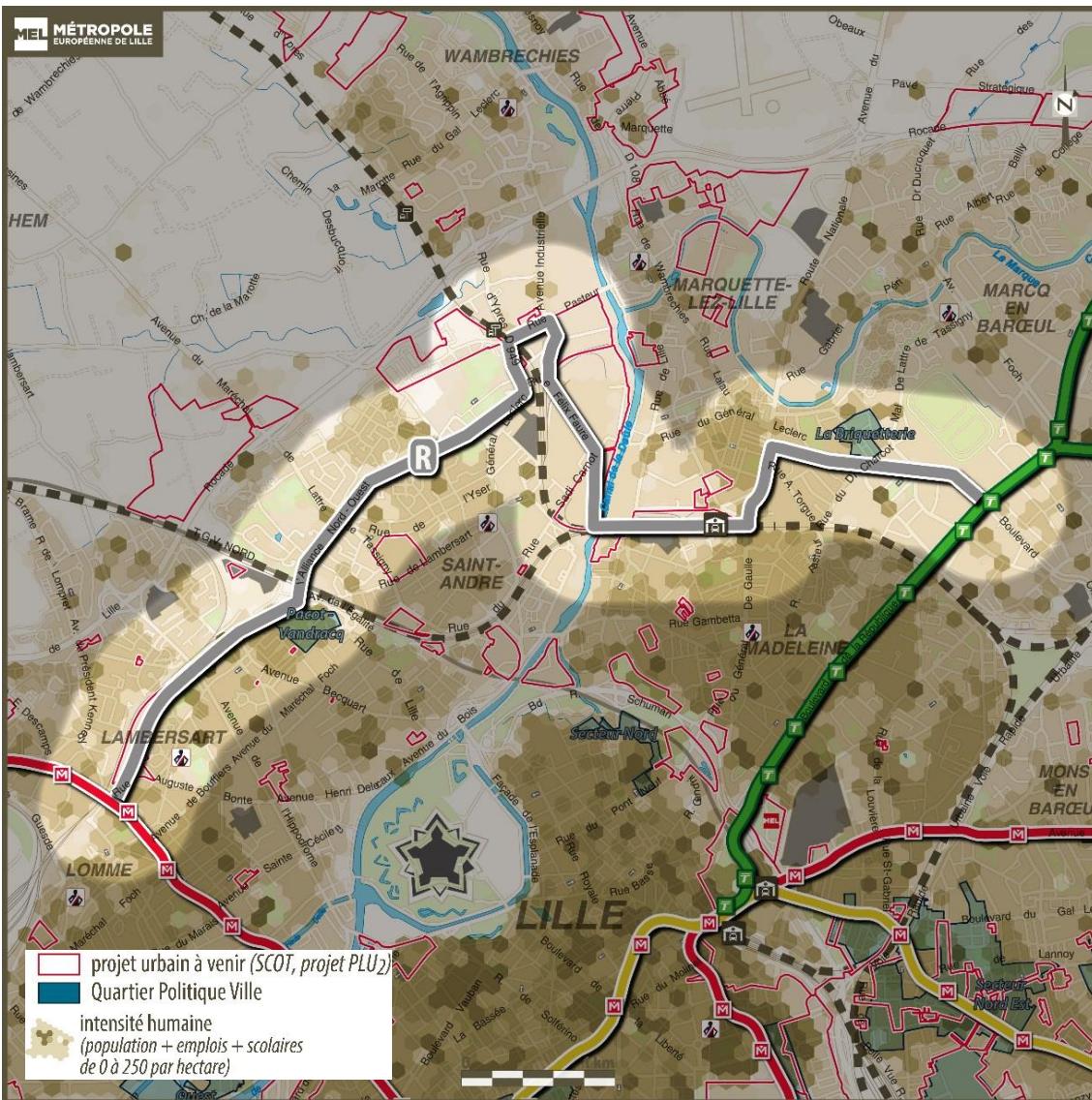


## R – Liaison Lomme – Marcq-en-Baroeul



<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<b>Fonction de la liaison dans le réseau TC</b>	Développer une liaison de rocade dans la couronne Nord de Lille en connexion vers les liaisons TC radiales et les modes lourds ( métro 2, tramway)
	<b>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</b>	Liane 1, Liane 90, ligne 12 (future Liane 5), intermodalité avec le métro ligne 2, tronc commun du Tramway, gare de La Madeleine (TER)
	<b>Contexte mobilité</b>	Liaison tangentielle au sein de la 1ère couronne la plus dense avec une circulation automobile intense : contexte favorable à relativiser du fait de la contrainte de stationnement modeste sur ces secteurs
<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>De la Deûle à la Haute-Borne en passant par Euralille : une dynamique « ascendante » à accompagner</li> </ul>
	<b>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</b>	8 200 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035
	<b>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</b>	1 700 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV
	<b>Générateurs desservis ou à proximité</b>	centres-villes de Lambersart, quartier Pacot-Vandracq, Saint-André, bd Clémenceau à Marcq, projets Rhodia et Grands Moulins de Paris, secteur St Charles à La Madeleine, place J.Guesde à Marcq, Bd Clemenceau
<b>Densités</b>	<b>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</b>	70 habitants+emplois+scolaires / ha
<b>Faisabilité</b>	<b>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</b>	<p>Une insertion complexe entre Lambersart et Saint André avec des tissus relativement contraints ( principalement entre 15 et 20m) avant de rejoindre le bd de l'Alliance Nord-Ouest, ce qui nécessite de franchir la voie ferrée à Grande Vitesse au niveau du Parc Borloo avec un franchissement existant par un giratoire en ouvrage.</p> <p>L'insertion le long du bd de l'Alliance Nord-Ouest est aisée jusqu'au centre de Saint André puis le lien avec La Madeleine devra être étudié en lien avec les projets de Rhodia et des Moulins de Paris et la LINO et un franchissement de la voie ferroviaire La Madeleine - Comines puis de la Deûle entre Marquette et La Madeleine.</p> <p>Afin de rejoindre le Grand Boulevard en passant par Marcq-en-Baroeul, des emprises importantes existent notamment le long du bd Clemenceau. La continuité des aménagements sur l'ensemble de l'itinéraire serait complexe à atteindre notamment dans les secteurs les plus contraints en emprise.</p>
	<b>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</b>	Des impacts urbains potentiellement importants notamment dans les secteurs aux emprises les plus contraintes
	<b>Acteurs à impliquer</b>	MEL, communes, SNCF (franchissement voie ferrée à Saint André), et VNF (franchissement Deûle)
	<b>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</b>	ce projet d'itinéraire n'a pas d'antécédent
	<b>Longueur de la liaison</b>	9,3 km