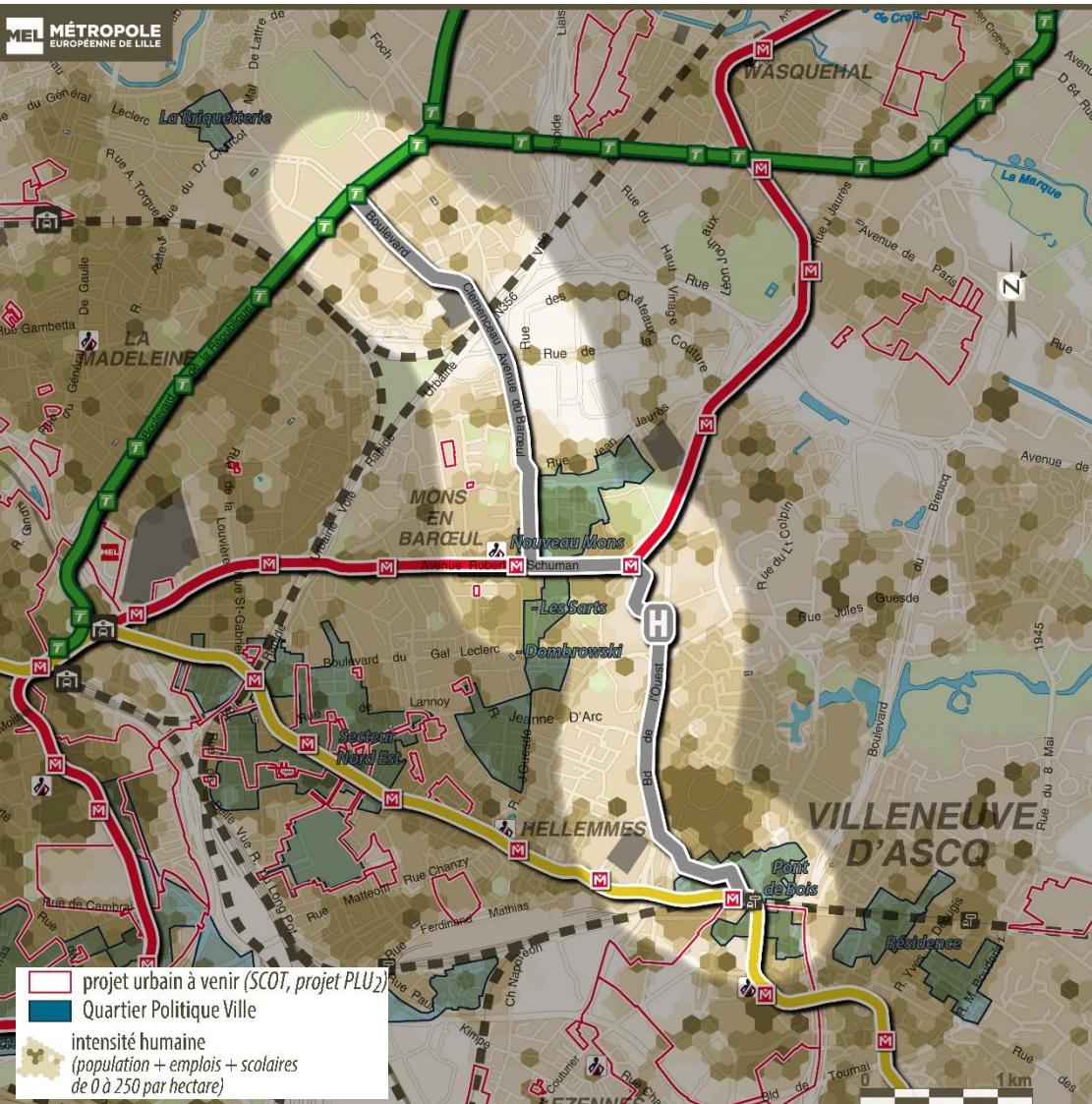


Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

H – Liaison Villeneuve d'Ascq – Marcq-en-Baroeul

 <p>projet urbain à venir (SCOT, projet PLU2)</p> <p>Quartier Politique Ville</p> <p>intensité humaine (population + emplois + scolaires de 0 à 250 par hectare)</p>	Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs	<p><i>Fonction de la liaison dans le réseau TC</i></p> <p>Liaison tangentielle entre Villeneuve d'Ascq et Marcq-en-Baroeul, en connexion vers les axes lourds radiaux (tramway, métros 1 et 2). Elle vise à répondre à des problématiques d'interconnexion des modes lourds et à répondre aux besoins de liaison entre la couronne Nord et la couronne sud de Lille.</p> <p><i>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</i></p> <p>Connexion aux métros 1 et 2 (Mairie de Mons, Fort de Mons, Pont de Bois) et au tramway (Clemenceau)</p> <p><i>Contexte mobilité</i></p> <p>Liaison tangentielle au sein de la 1ère couronne dense avec une circulation automobile intense mais peu de contraintes en stationnement</p>
	Dynamiques urbaines	<p><i>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</i></p> <ul style="list-style-type: none"> Les coeurs d'agglomérations : une qualité de vie et des services à préserver au sein des tissus « intenses » existants De la Deûle à la Haute-Borne en passant par Euralille : une dynamique « ascendante » à accompagner La couronne urbaine Sud de Lille, de Lomme à Villeneuve d'Ascq : une dynamique structurée sur 3 pôles d'excellence économique à poursuivre <p><i>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</i></p> <p>800 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035</p> <p><i>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</i></p> <p>11'000 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV</p> <p><i>Générateurs desservis ou à proximité</i></p> <p>centres de Villeneuve d'Ascq, Mons en Baroeul et quartiers Est de Marcq-en-Baroeul, Université Lille 3, établissements scolaires, et zones d'activités</p>
	Densités	<p><i>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</i></p> <p>120 habitants+emplois+scolaires / ha</p>
Faisabilité	<p><i>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</i></p>	<p>Des emprises importantes sur une majorité du tracé (bd Clemenceau, bd de l'Ouest) avec y compris des couloirs bus déjà en partie aménagés (bd de l'Ouest). Un passage plus complexe av du Baroeul / rue Sangnier du fait d'emprises « publiques » réduites pour traverser Mons-en-Baroeul dans sa partie Nord et atteindre l'avenue de l'Europe et le métro dans des secteurs où l'espace public a été très récemment réqualifié (politique renouvellement urbain).</p> <p>Une variante de tracé est envisageable par la Pilaterie et le boulevard de l'Ouest avec des emprises très généreuses permettant des aménagements de voies réservées mais traversant des secteurs moins denses et doublonnant en partie le métro ligne 2</p>
	<p><i>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</i></p>	<p>Fonctions urbaines de surfaces a priori peu impactées sauf dans la traversée des hauts de Mons-en-Baroeul</p>
	<p><i>Acteurs à impliquer</i></p>	<p>MEL, communes</p>
	<p><i>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</i></p>	<p>Des études antérieures ont été menées dans le cadre du PDU de 2000 avec un itinéraire bus à haut niveau de service identifié sur cet itinéraire.</p>
	<p><i>Longueur de la liaison</i></p>	<p>5,8 km</p>