

Dossier de concertation sur le  
**S**CHEMA DIRECTEUR DES I<sup>N</sup>FRASSTRUCTURES DE T<sup>R</sup>ANSPORTS  
à horizon **2035**

**Quel réseau de transports collectifs structurants à horizon 2035 pour la Métropole Européenne de Lille ?**

*Fiches d'analyse multicritères  
sur les nouvelles liaisons structurantes*

**Articuler réseau ferré régional et réseaux urbains**

ceinture ferroviaire

à conforter

en cours d'étude

gare d'entrée d'agglomération

**Améliorer les niveaux de services des Transports Collectifs lourds dans la zone dense (dont régénération)**

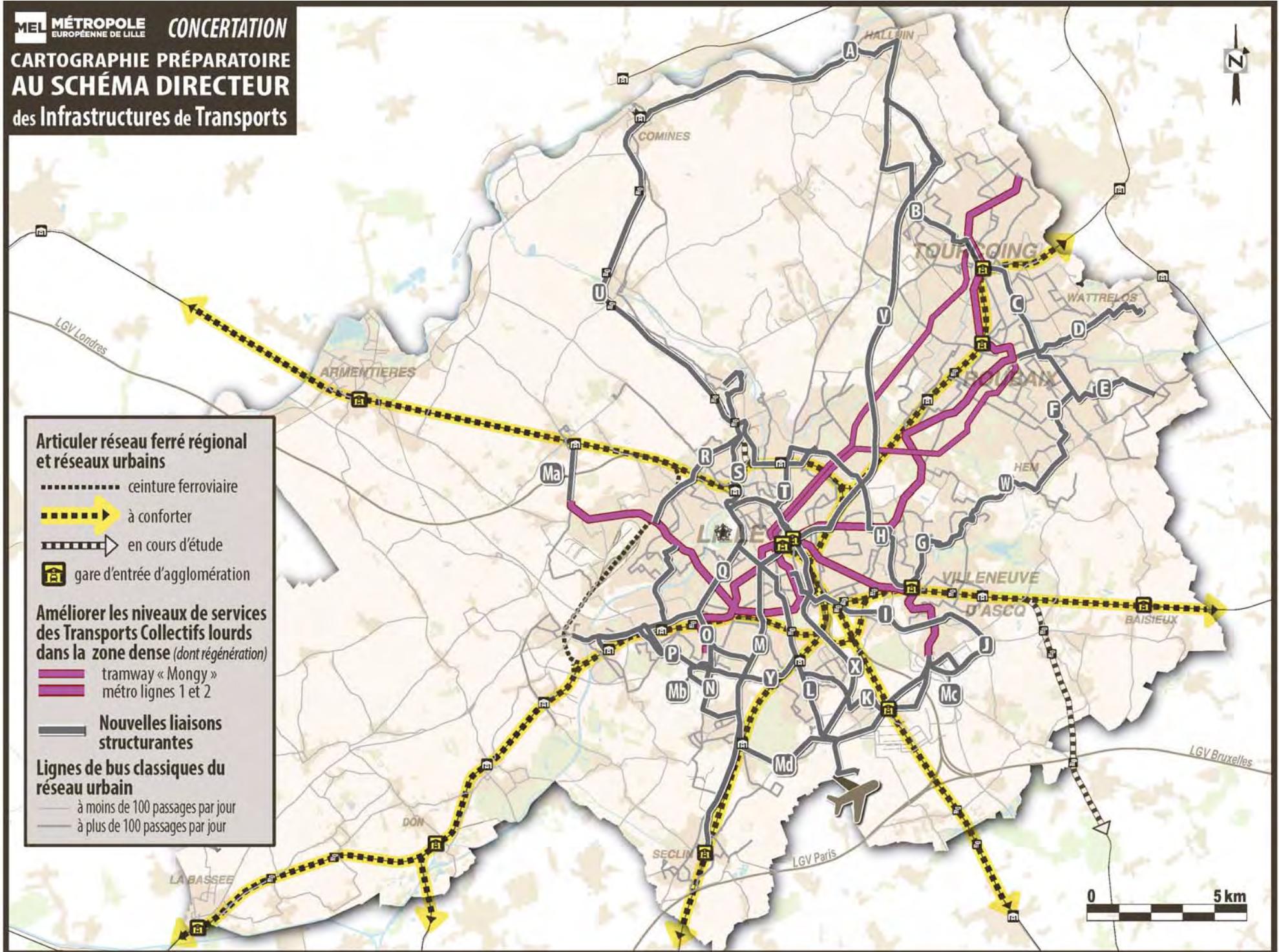
tramway « Mongy »

métro lignes 1 et 2

**Nouvelles liaisons structurantes****Lignes de bus classiques du réseau urbain**

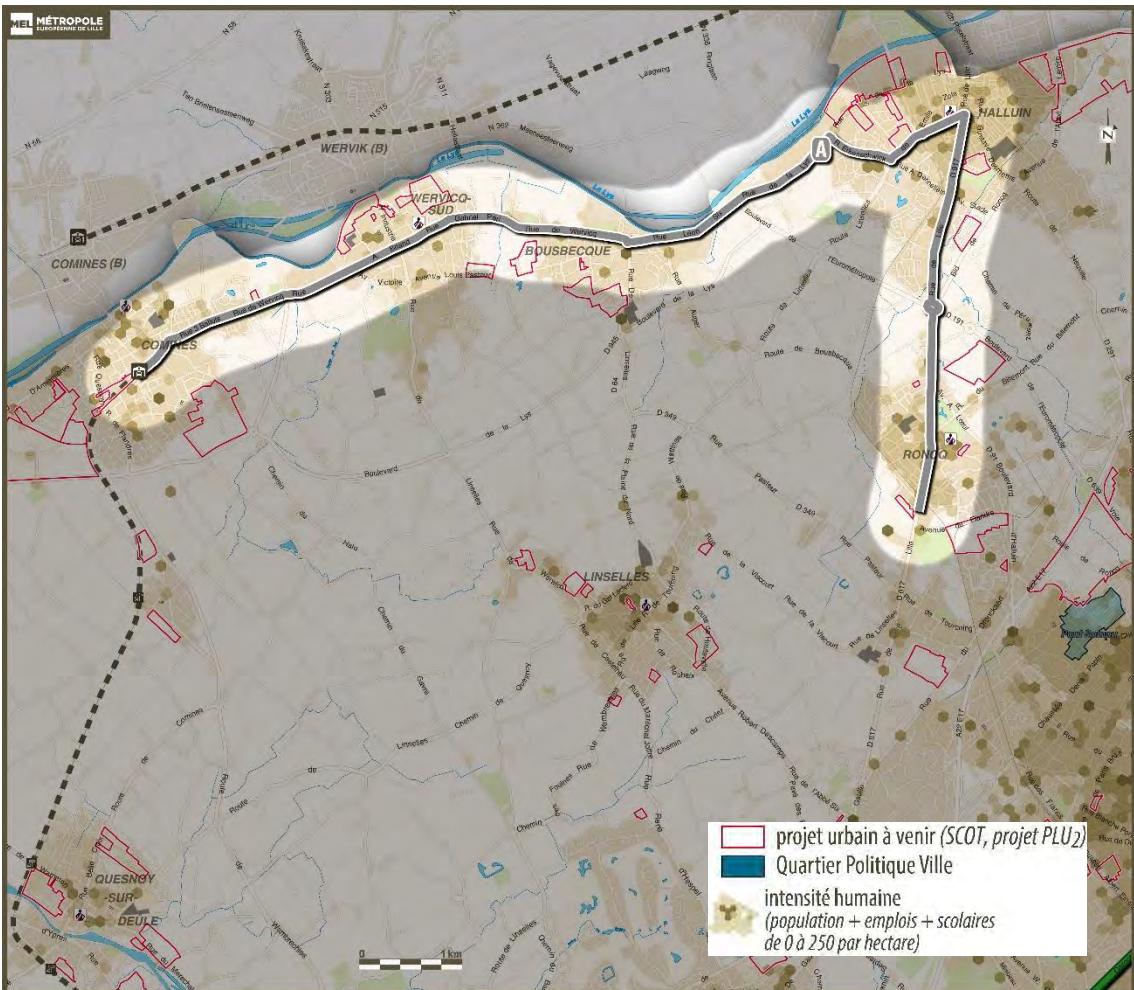
à moins de 100 passages par jour

à plus de 100 passages par jour



## Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

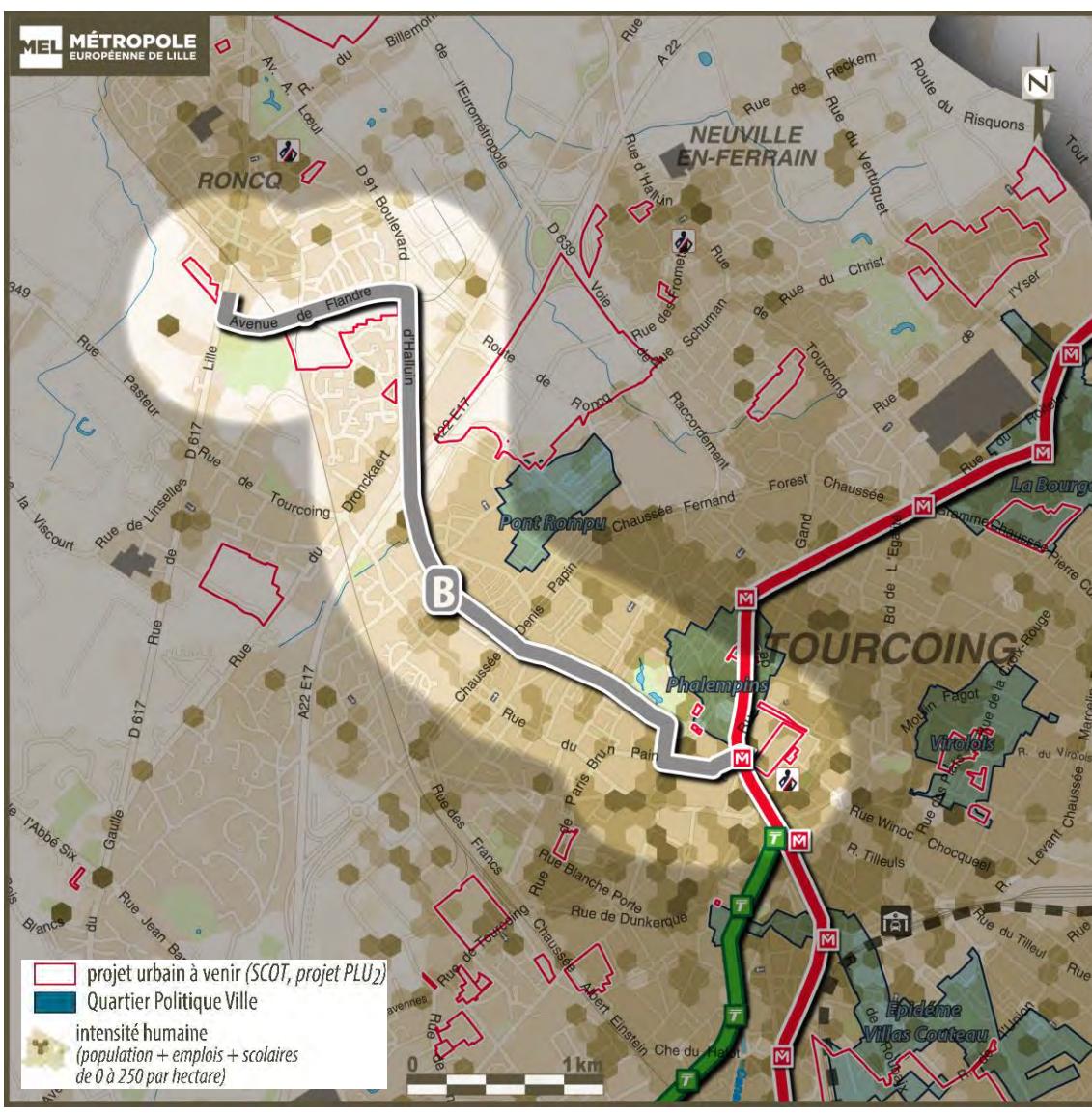
### A – Liaison Comines – Halluin - Roncq



<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<b>Fonction de la liaison dans le réseau TC</b>	Desserte de la vallée de la Lys entre Comines et Halluin puis Roncq. A mettre en lien avec les liaisons en transports collectifs entre Roncq et Tourcoing et la liaison express entre Halluin et Lille
	<b>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</b>	Points d'échanges bus des centres de Comines et Halluin avec des croisements de lignes bus "classiques" importantes
	<b>Contexte mobilité</b>	Contexte actuel favorable à la voiture individuelle avec un stationnement à destination peu contraint et une faible congestion.
<b>Dynamiques urbaines</b>	<b>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</b>	<ul style="list-style-type: none"> <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
	<b>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</b>	Pas de quartier QPV desservi
	<b>Générateurs desservis ou à proximité</b>	Centres-villes de Comines, Halluin et Roncq
<b>Densités</b>	<b>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</b>	40 habitants+emplois+scolaires / ha
<b>Faisabilité</b>	<b>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</b>	Insertion urbaine complexe en traversée des coeurs urbains de Comines, Wervicq-Sud, Bousbecque d'Halluin et Roncq, avec des emprises disponibles souvent réduites et comprises entre 15 et 20 mètres sur des linéaires importants qui posent des difficultés à insérer des voies réservées pour prioriser les transports collectifs. Les possibilités sont ensuite plus importantes en sorties de ville et entre 2 communes mais dans des secteurs aux enjeux de vitesse commerciale moins importants car moins encombrés en circulation automobile. Quelques aménagements existent déjà entre Halluin et Roncq sur le tracé de la Liane 4 actuelle.
	<b>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</b>	Fonctions urbaines et stationnement longitudinal très présents sur une grande partie au sein des coeurs urbains traversés
	<b>Acteurs à impliquer</b>	MEL, communes
	<b>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</b>	tracé déjà utilisé en partie par les Lianes 4 et 91 entre Halluin et Roncq avec quelques aménagements ponctuels en approche de carrefours
	<b>Longueur de la liaison</b>	13,5 km

## Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

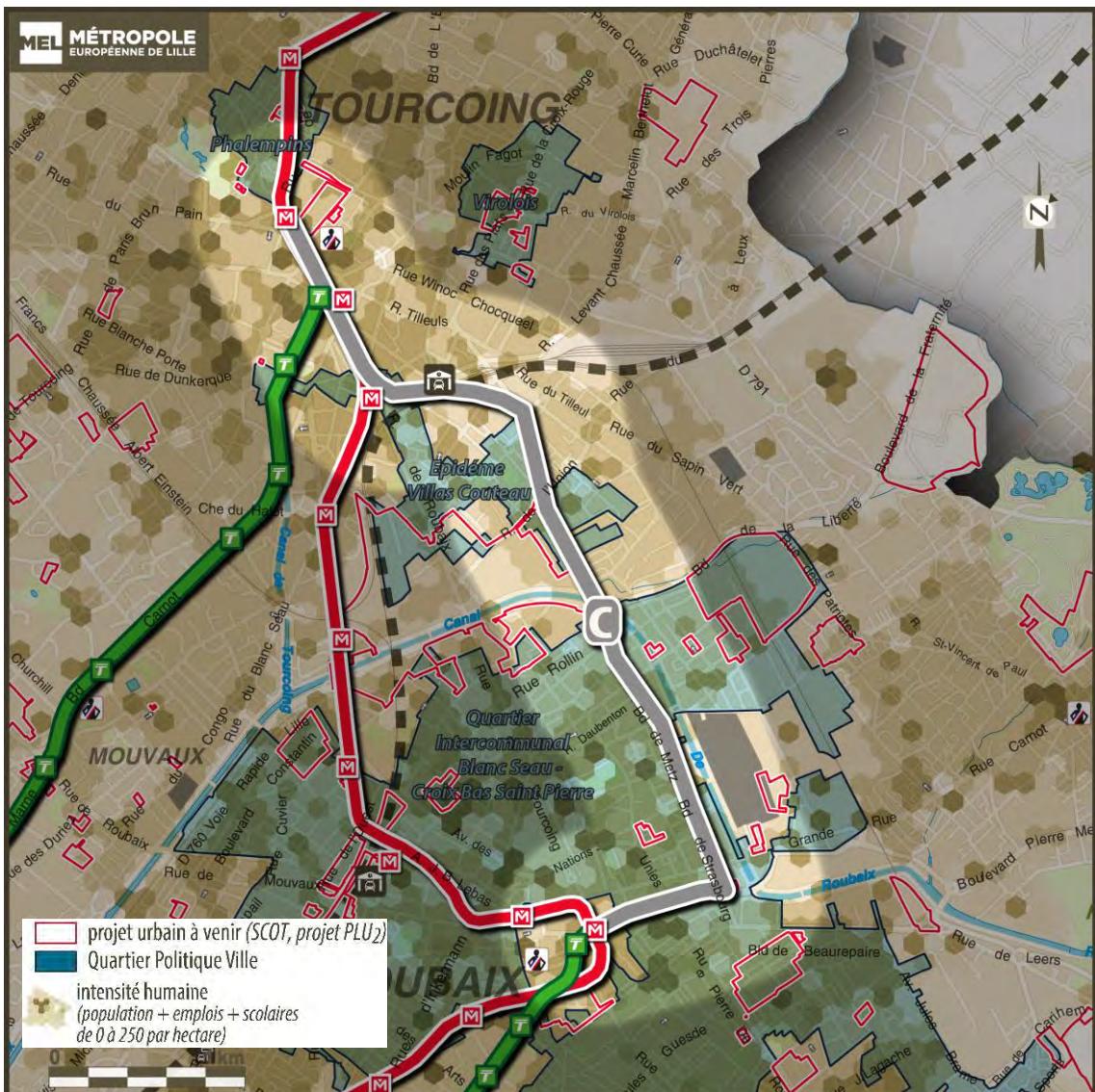
### B – Liaison Tourcoing - Roncq



Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs	Fonction de la liaison dans le réseau TC	Liaison radiale vers le cœur tourquenois depuis Roncq (renforcement de la Liane 4 entre Roncq et Tourcoing) se connectant au métro, au tramway « Mongy » et au secteur gare en lien avec les liaisons structurantes [C,V] proposées
	Points d'intermodalité desservis ou interconnexions	Passage à proximité du centre de Roncq et premier niveau de rabattement vers le cœur de Tourcoing (gare, tramway, métro)
	Contexte mobilité	Contexte 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"> <li>Les coeurs d'agglomérations : une qualité de vie et des services à préserver au sein des tissus « intenses » existants</li> <li>Le versant Nord-Est : une dynamique engagée mais à conforter</li> <li>Les villes « d'appui » : une dynamique de renforcement à accompagner</li> </ul>
	Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres	Desserte de 1'800 habitants+emplois+scolaires supplémentaires (entre 2015 et 2035) dans les zones en développement (hors QPV)
	Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres	Desserte de 2'600 habitants+emplois+scolaires en 2035 au sein des QPV
	Générateurs desservis ou à proximité	Desserte des générateurs majeurs du territoire actuels et futurs : Roncq notamment C. Cial, centre-ville de Tourcoing
Densités	Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)	90 habitants+emplois+scolaires / ha
Faisabilité	Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs	Tracé de la Liane 4 actuelle, insertion aisée hormis l'hypercentre de Tourcoing, passage en franchissement sous A22 déjà aménagé en site propre
	Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...	Impacts urbains limités sauf en hypercentre de Tourcoing
	Acteurs à impliquer	acteurs : MEL, communes ; portions Liane 4 déjà aménagées en site propre en partie
	Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC	tracé déjà utilisé par la Liane 4
	Longueur de la liaison	4,8 km

## Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

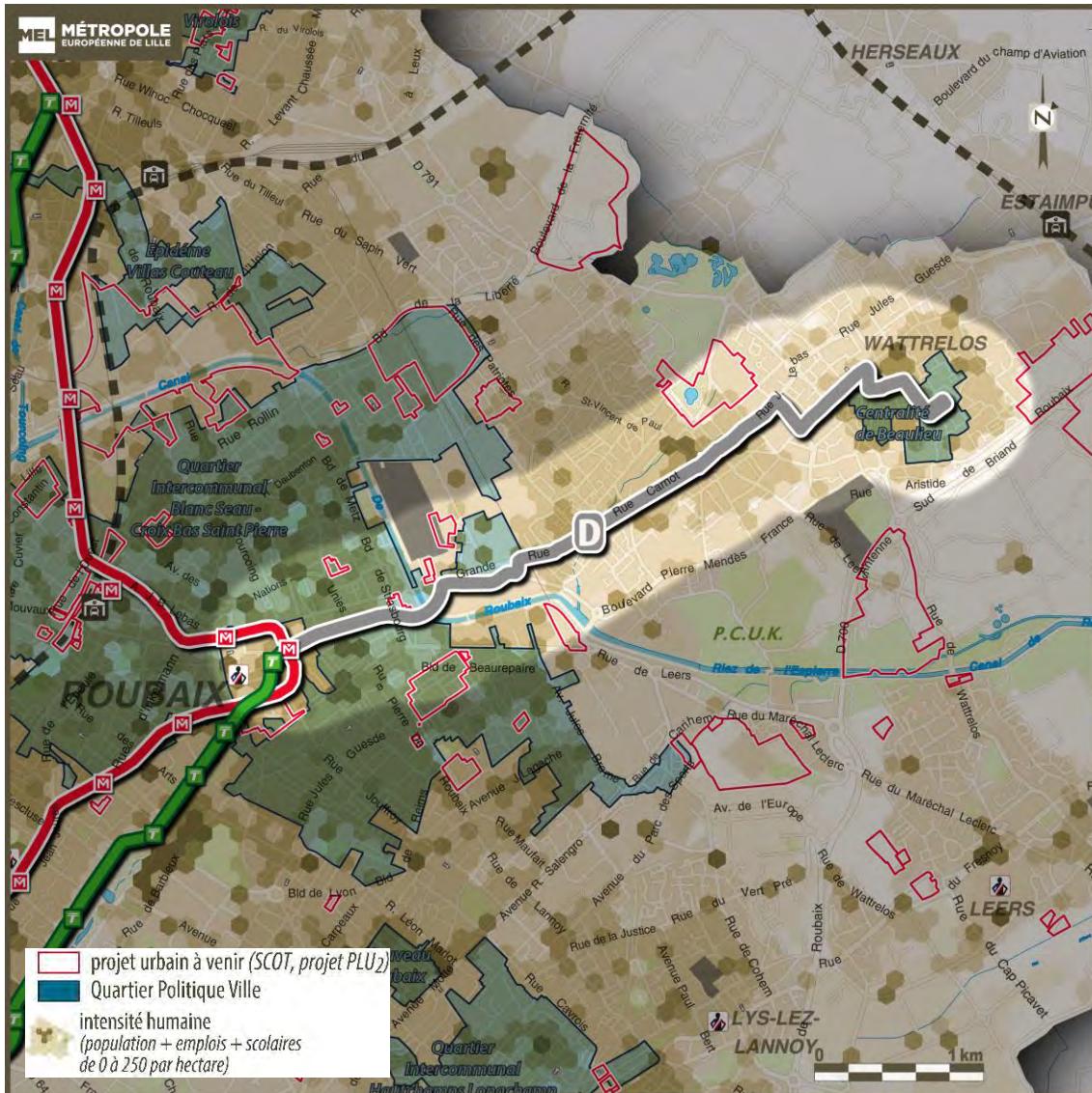
### C – Liaison Roubaix - Tourcoing



<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<b>Fonction de la liaison dans le réseau TC</b>	Liaison renforçant le lien entre Roubaix et Tourcoing, complémentaire au métro à la condition de s'éloigner du corridor métro pour créer une maille complémentaire au réseau de transports lourds existant
	<b>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</b>	PEM Tourcoing (métro, tramway, TER) et PEM de Roubaix Eurotéléport
	<b>Contexte mobilité</b>	contexte favorable à la voiture individuelle avec un stationnement à destination peu contraint
<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>Le versant Nord-Est : une dynamique engagée mais à conforter</li> </ul>
	<b>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</b>	Desserte de 3'500 habitants+emplois+scolaires supplémentaires (entre 2015 et 2035) dans les zones en développement (hors QPV)
	<b>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</b>	Desserte de 32'000 habitants+emplois+scolaires en 2035 au sein des QPV
	<b>Générateurs desservis ou à proximité</b>	Desserte des générateurs majeurs du territoire actuels et futurs : centres de Roubaix et Tourcoing, passage " à proximité du quartier de l'Union, desserte du secteur Bd Metz-Strasbourg voire du quartier Oran-Cartigny et de la frange Ouest de Wattrelos et ses développements dans le secteur de la Lainière
<b>Densités</b>	<b>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</b>	150 habitants+emplois+scolaires / ha
<b>Faisabilité</b>	<b>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</b>	<p>Passage envisageable en s'écartant du faisceau métro par le bd des Couteaux puis boulevard Metz/Strasbourg : gabarit contraint entre 15 et 25 mètres entre façades sur toute la longueur du tracé ; site propre intégral difficilement envisageable mais des aménagements conséquents sont possibles.</p> <p>Le potentiel de réutilisation de l'ancienne voie ferrée Halluin-Somain sur ce secteur mériterait d'être interrogé par des études plus fines, même si cette voie s'éloigne du potentiel d'intensité humaine existant sur la rive Ouest du canal de Roubaix autour des bds Metz/Strasbourg</p>
	<b>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</b>	Impacts urbains importants avec alignement d'arbres et stationnement longitudinal très présent sur l'ensemble du tracé (hors voie ferrée Halluin-Somain)
	<b>Acteurs à impliquer</b>	MEL, communes (éventuellement SNCF/Région sur l'ex-voie ferrée Halluin-Somain)
	<b>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</b>	pas de projet antérieur sur cet itinéraire
	<b>Longueur de la liaison</b>	5,2 km

## Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

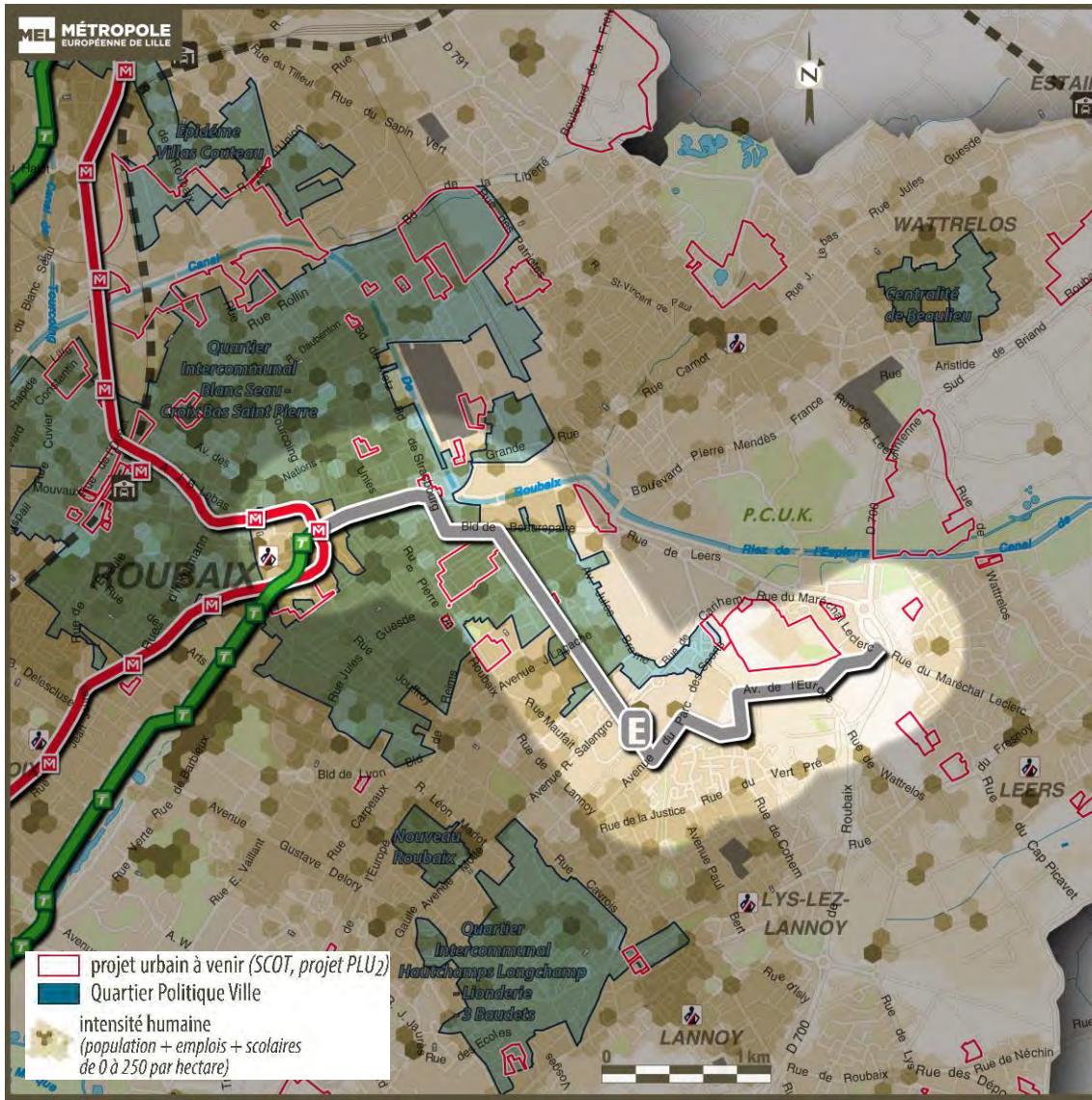
### D – Liaison Wattrelos - Roubaix



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 Roubaïsien (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"> <li>Les coeurs d'agglomérations : une qualité de vie et des services à préserver au sein des tissus « intenses » existants</li> <li>Le versant Nord-Est : une dynamique engagée mais à conforter</li> </ul>
	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	<p>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.</p> <p>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.</p>
	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

## Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

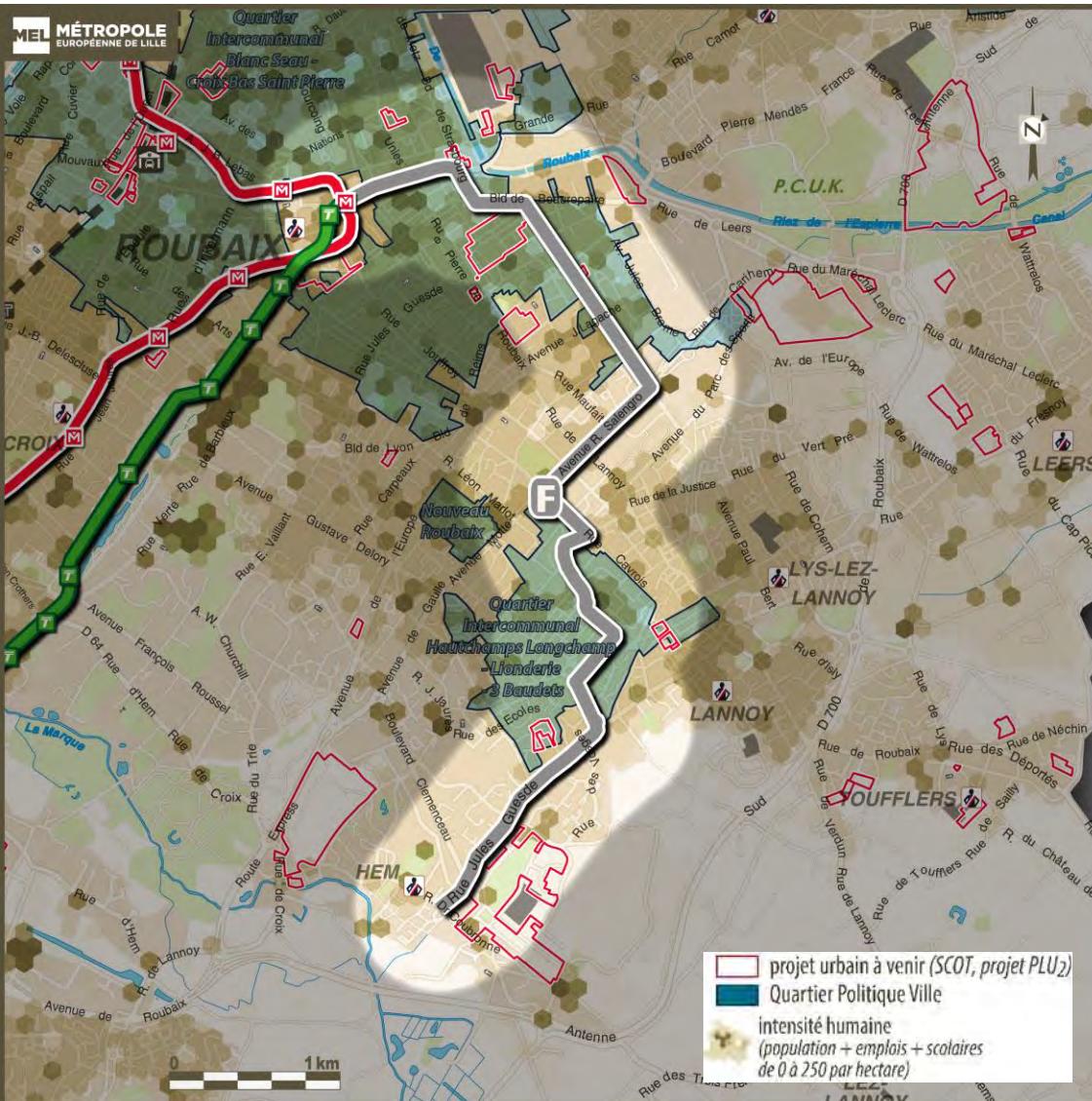
### E – Liaison Roubaix-Leers



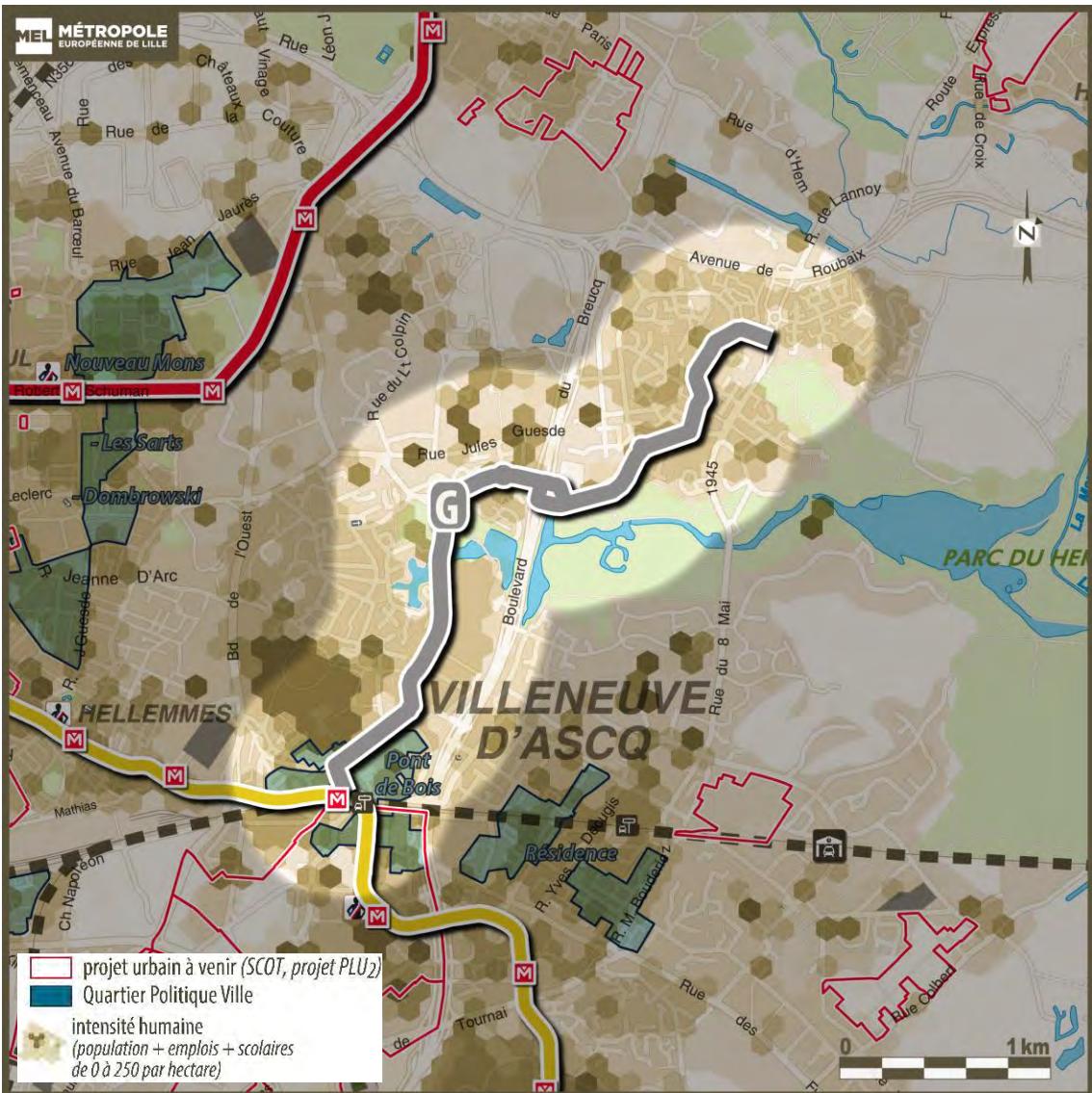
Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs	Fonction de la liaison dans le réseau TC	Liaison radiale entre le Nord de Leers et Roubaix. Connexion au niveau du pôle d'échange multimodal de Roubaix. Pourrait profiter des aménagements de la liaison [F].
	Points d'intermodalité desservis ou interconnexions	Pôle d'échanges multimodal de Roubaix Eurotéléport
	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"> <li>Les coeurs d'agglomérations : une qualité de vie et des services à préserver au sein des tissus « intenses » existants</li> <li>Le versant Nord-Est : une dynamique engagée mais à conforter</li> </ul>
	Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres	Desserte de 1'800 habitants+emplois+scolaires supplémentaires (entre 2015 et 2035) dans les zones en développement (hors QPV)
	Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres	Desserte de 28'000 habitants+emplois+scolaires en 2035 au sein des QPV
	Générateurs desservis ou à proximité	Desserte des générateurs majeurs du territoire actuels et futurs : C. Cial Leers, Vélodrome
Densités	Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)	110 habitants+emplois+scolaires / ha
Faisabilité	Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs	Bénéficierait d'un tronc commun avec la liaison [F] Hem-Roubaix et des aménagements déjà existants sur le bd Beaurepaire et av de Verdun avec ensuite quelques possibilités d'aménagements ponctuels pour atteindre le centre commercial de Leers
	Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...	Impacts modestes sur les tissus traversés après le bd de Verdun
	Acteurs à impliquer	MEL, communes
	Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC	pas de projet spécifique en termes d'aménagement mais proposition d'un service Liane 8 dans le réseau urbain 2019
	Longueur de la liaison	4,7 km

## Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

### F – Liaison Roubaix - Hem

 <p>The map illustrates the proposed liaison between Roubaix and Hem. It shows the existing network of roads, railways, and public transport (métro and tramway) in red and green. A blue line indicates the proposed liaison route. The map covers areas including Roubaix, Hem, Lys-lez-Lannoy, and Lannoy. Key features include the Canal de l'Escaut, the Liane 4 corridor, and various urban quarters like Leucamps Longchamp, Lianderie, and Baudets. A legend at the bottom left provides information on future urban projects (SCOT, PLU), Quartier Politique Ville, and population density.</p>	<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	Fonction de la liaison dans le réseau TC	Liaison radiale entre Hem et le cœur Roubaisien (renforcement de la Liane 4) se connectant au métro et au tramway « Mongy »
		Points d'intermodalité desservis ou interconnexions	Pôle d'échanges de Roubaix Eurotéléport
		Contexte mobilité	Contexte actuel favorable à la voiture individuelle avec un stationnement à destination peu contraint
<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>Le versant Nord-Est : une dynamique engagée mais à conforter</li> </ul>	
	Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres	2'000 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035 (hors QPV)	
	Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres	36'100 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV	
<b>Densités</b>	Générateurs desservis ou à proximité	Centres de Roubaix et Hem, C.Cial l'Usine, le Vélodrome, la Condition Publique, quartier du Pile, quartier des Hauts Champs et secteur Blanchisserie à Hem	
	Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)	110 habitants+emplois+scolaires / ha	
<b>Faisabilité</b>	Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs	Insertion difficile du fait d'un tissu urbain dense avec peu de liens Nord-Ouest/Sud-Est qui oblige à s'écartier du secteur le plus dense pour trouver une largeur d'emprise importante et continue ; possibilité d'utiliser l'ancien tracé de la Liane 4 "2018" Bd Beaurepaire et rue Lannes, avant de reprendre des emprises plus généreuses Bd de Verdun, avenue Motte où du site propre est techniquement réalisable puis rues Michelet à Dunant et 3 fermes en grande partie déjà aménagées, avant d'atteindre la rue Jules Guesde à Hem aux emprises plus contraintes (entre 15 et 20m). Le tracé serait à re-questionner dans des études ultérieures plus précises en termes de faisabilité avec d'autres itinéraires à investiguer mais la dimension Nord-Ouest/Sud-Est de la liaison offre peu d'alternatives permettant des aménagements en site propre au cœur de la zone dense de ce secteur roubaïen qui connaît un réseau viaire aux emprises très modestes (en majorité inférieures à 15m) y compris sur le passage des futures lignes du réseau "2019" (rue Dammartin, rue de Lannoy)	
	Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...	Impacts urbains déjà effectifs lors des travaux de la première Liane 4, impacts à prévoir sur certaines parties de l'itinéraire (rue Lannes, Jules Guesdes) mais des possibilités importantes notamment au niveau de l'avenue Motte et dans les secteurs aux emprises plus généreuses.	
	Acteurs à impliquer	MEL, communes	
<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	tracé déjà utilisé par Liane 4 jusqu'en 2018 puis en partie par les nouvelles Lianes 3, 4 et 8 à partir de fin janvier 2019	
	Longueur de la liaison	6,7 km	

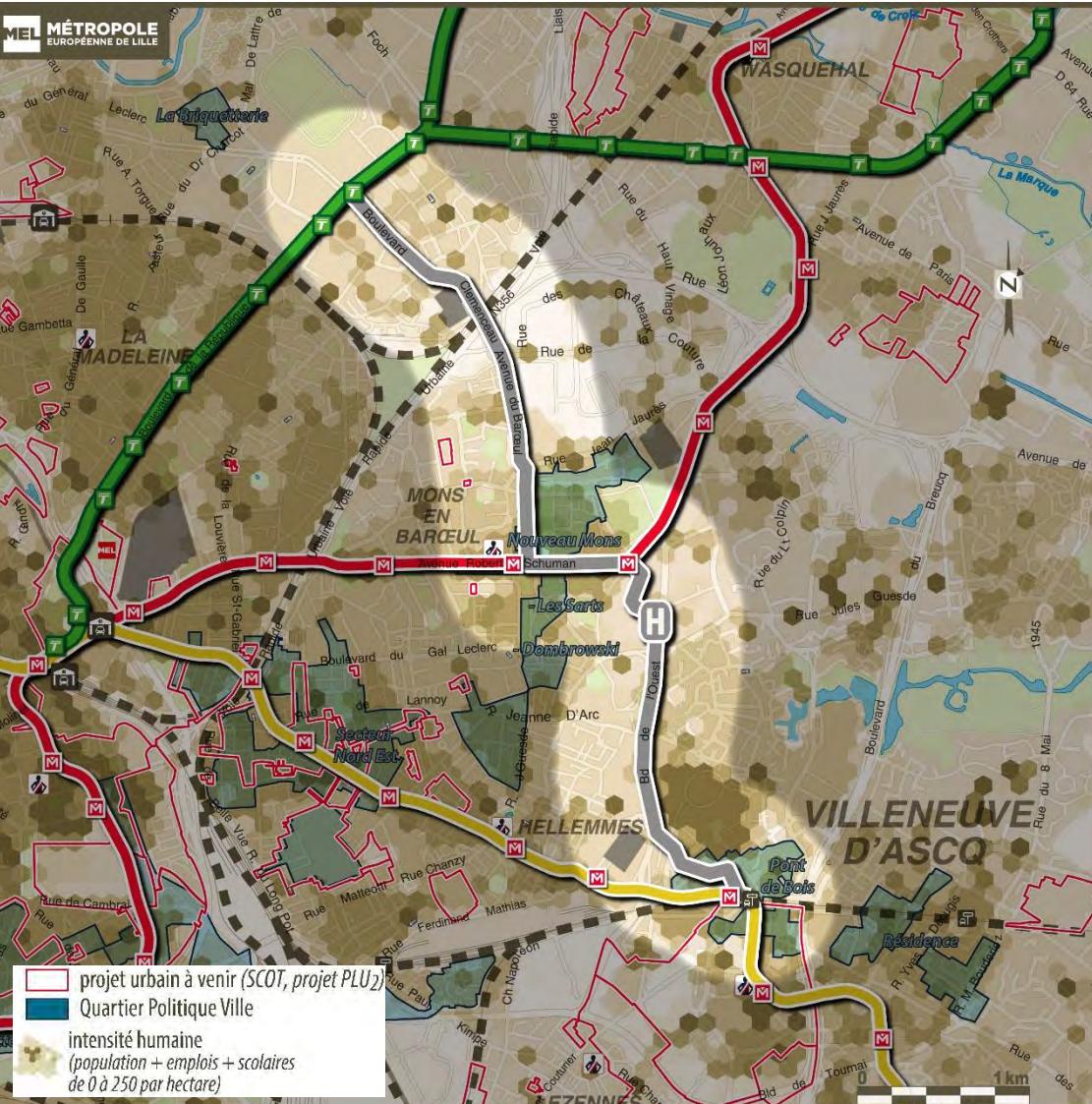
## G – Liaison Villeneuve d'Ascq



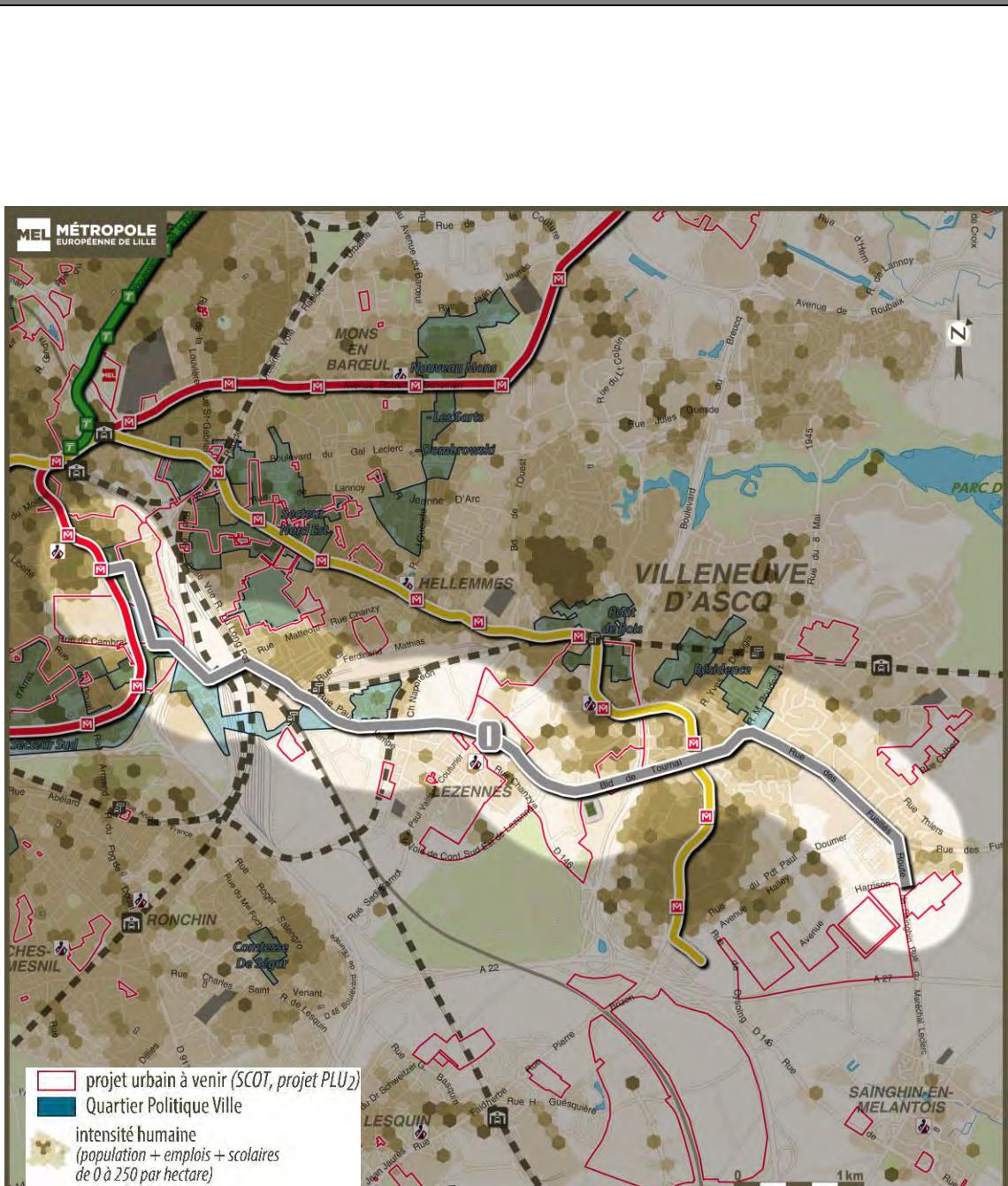
<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<i>Fonction de la liaison dans le réseau TC</i>	Liaison radiale entre Villeneuve d'Ascq et sa première couronne Nord-Est, renforçant la Liane 6 et structurant localement le réseau bus. Elle permet le lien entre Villeneuve d'Ascq et sa couronne mais également, du fait de la correspondance sur Métro, le lien vers la centralité lilloise.
	<i>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</i>	Pôle d'échange multimodal métro/TER de Pont de Bois
	<i>Contexte mobilité</i>	Contexte actuel relativement favorable à la voiture individuelle avec une circulation plutôt dense aux heures de pointe. Stationnement à destination peu contraint.
<b>Dynamiques urbaines</b>	<i>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</i>	<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> </ul>
	<i>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	Desserte de 710 habitants+emplois+scolaires supplémentaires (entre 2015 et 2035) dans les zones en développement (hors QPV)
	<i>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	Desserte de 5'000 habitants+emplois+scolaires en 2035 au sein des QPV
	<i>Générateurs desservis ou à proximité</i>	Desserte des générateurs majeurs du territoire actuels et futurs : Villeneuve d'Ascq centre, quartiers Cousinerie Nord et Recueil, Lille Art Museum (LAM), Stadium V d'Ascq, Université Lille 3
<b>Densités</b>	<i>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</i>	130 habitants+emplois+scolaires / ha
<b>Faisabilité</b>	<i>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</i>	Un tracé avec des emprises réduites dans la partie nord de la Cousinerie (inférieures à 20 voire 15m) puis des emprises plus généreuses à l'ouest du Bd de Breucq av Champollion et rue de la Chatellenie (15 à 25m) qui permettent d'envisager des possibilités d'insertion de voies réservées. Un passage avec sens dissociés en-dessous du bd du Breucq dans le cadre d'un "échangeur" avec celui-ci qui nécessitera des études localement plus poussées.
	<i>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</i>	Impacts urbains potentiels sur le stationnement sur la partie Nord du tracé (Cousinerie nord)
	<i>Acteurs à impliquer</i>	MEL, communes
	<i>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</i>	tracé déjà utilisé par la Liane 6
	<i>Longueur de la liaison</i>	4,2 km

## 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>	<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<p>Fonction de la liaison dans le réseau TC</p> <p>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</p> <p>Contexte mobilité</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>Connexion aux métros 1 et 2 (Mairie de Mons, Fort de Mons, Pont de Bois) et au tramway (Clemenceau)</p> <p>Liaison tangentielle au sein de la 1ère couronne dense avec une circulation automobile intense mais peu de contraintes en stationnement</p>
	<b>Dynamiques urbaines</b>	<p>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</p> <p>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</p> <p>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</p> <p>Générateurs desservis ou à proximité</p>	<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> <p>800 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035</p> <p>11'000 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV</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>
		<p>Densités</p>	<p>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</p> <p>120 habitants+emplois+scolaires / ha</p>
		<p>Faisabilité</p>	<p>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</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 requalifié (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>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</p> <p>Acteurs à impliquer</p> <p>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</p> <p>Longueur de la liaison</p>
			<p>Fonctions urbaines de surfaces a priori peu impactées sauf dans la traversée des hauts de Mons-en-Baroeul</p> <p>MEL, communes</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>5,8 km</p>

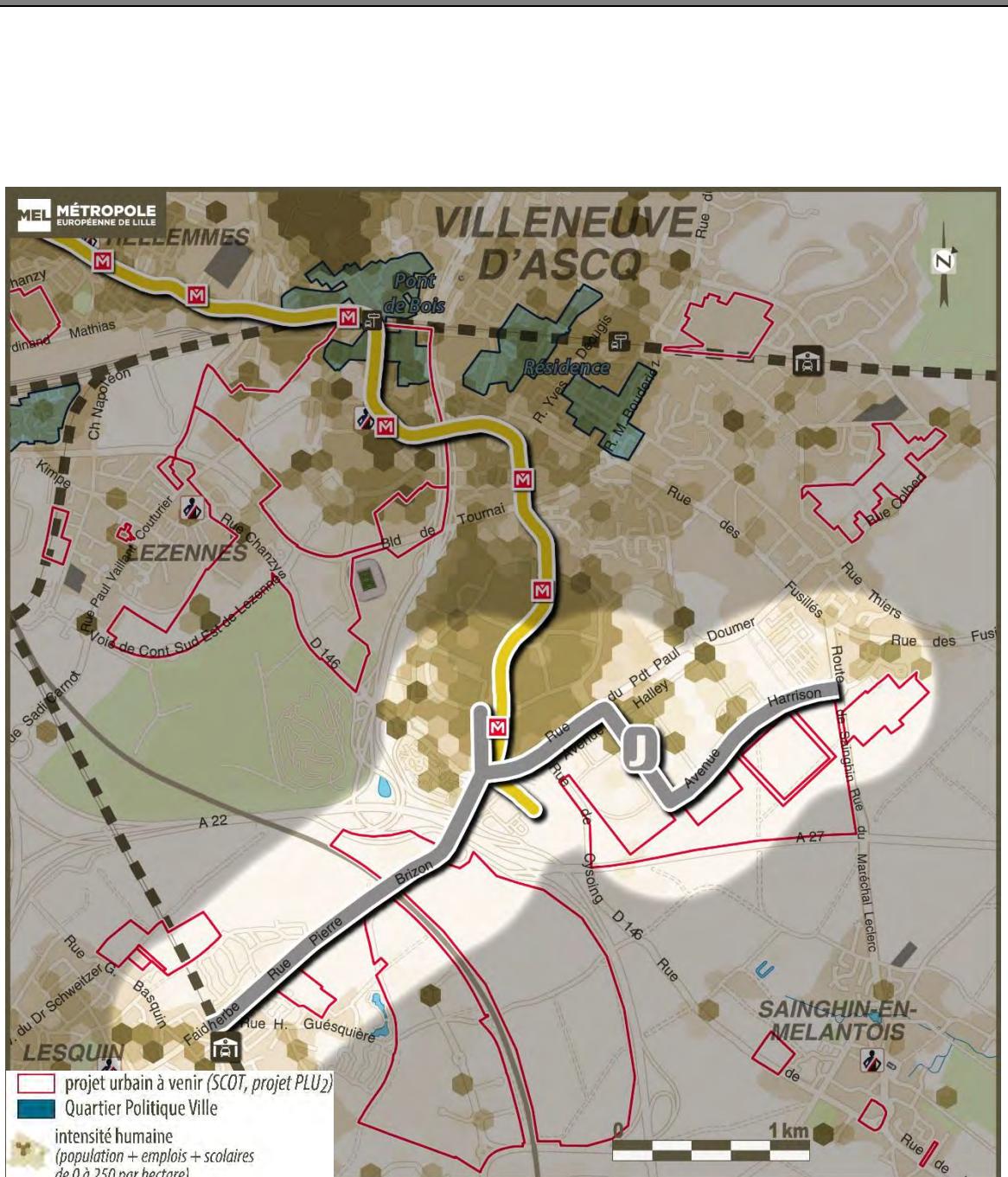
## I – Liaison Lille – Villeneuve d'Ascq



Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs	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.
Dynamiques urbaines	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
Densités	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
	Faisabilité	
Faisabilité	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)
Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC	Longueur de la liaison	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

## Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

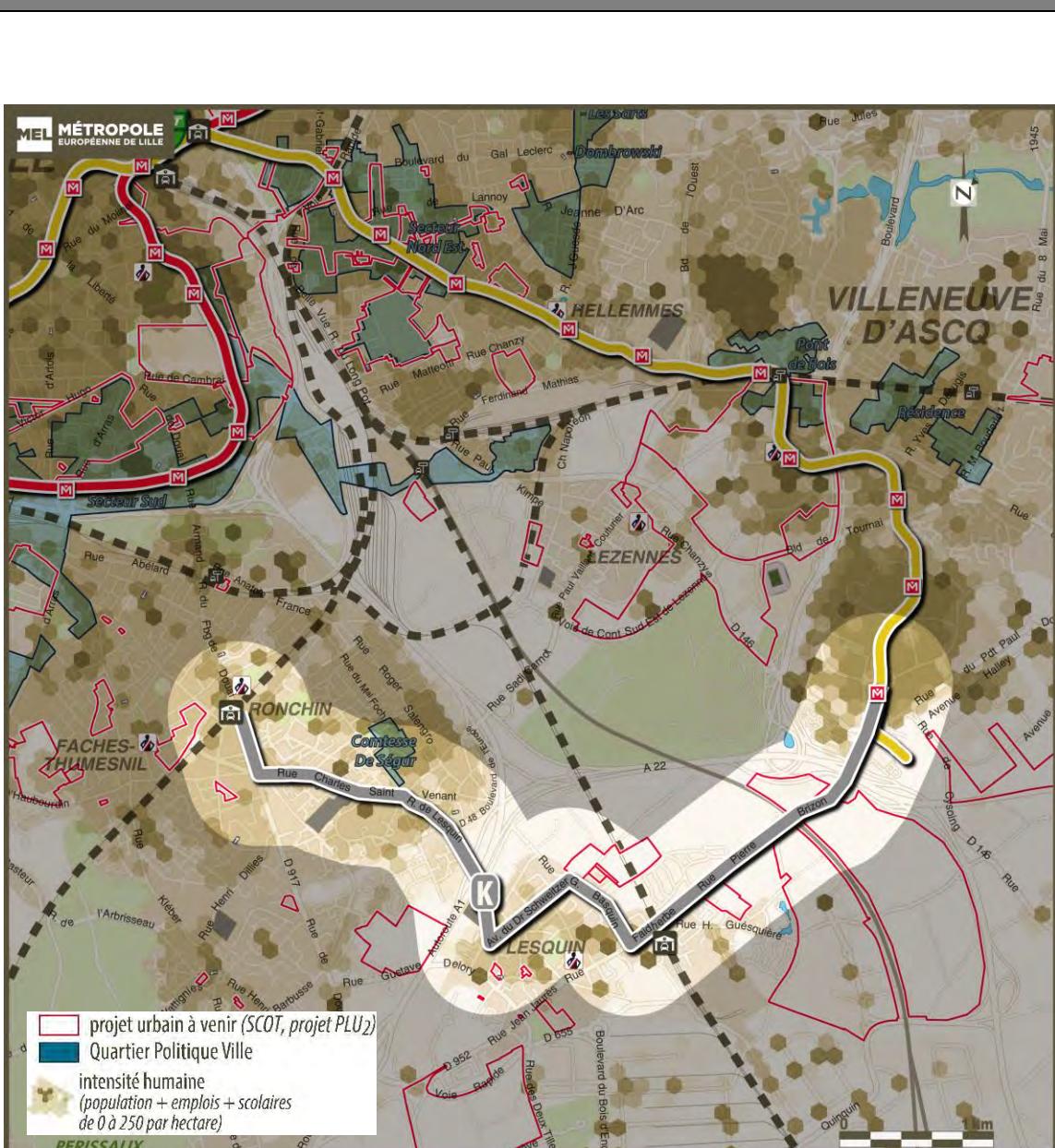
### J – Villeneuve d'Ascq - Lesquin



<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<i>Fonction de la liaison dans le réseau TC</i>	Cette liaison permet la jonction entre le secteur de la Haute Borne et la gare de Lesquin en passant par le pôle d'échanges multimodal de 4 Cantons et la Cité scientifique. Côté Nord, elle permet le rabattement du secteur de la Haute Borne vers 4 Cantons (par extension éventuelle de la liaison [I], en alternative à la liaison [Mc]) en liant la Cité scientifique à la Haute Borne. Côté Sud, elle permet les échanges entre la ligne ferrée Valenciennes-Lille et Villeneuve d'Ascq et la ligne 1 du métro.
	<i>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</i>	Pôle d'échanges multimodal des 4 Cantons / gare TER de Lesquin
	<i>Contexte mobilité</i>	contexte favorable au report vers les TC, circulations relativement denses aux heures de pointe même si le stationnement à destination est peu contraint
<b>Dynamiques urbaines</b>	<i>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</i>	<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> <li>Les villes « d'appui » : une dynamique de renforcement à accompagner</li> </ul>
	<i>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	7'900 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035
	<i>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	Pas de quartier QPV desservi
	<i>Générateurs desservis ou à proximité</i>	Quartier de la Haute Borne, entrée Sud de la Cité scientifique, centre-ville et centre culturel de Lesquin
<b>Densités</b>	<i>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</i>	80 habitants+emplois+scolaires / ha
<b>Faisabilité</b>	<i>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</i>	A Villeneuve d'Ascq : des possibilités importantes en termes d'emprise permettant la mise en œuvre de voies réservées du fait d'entreprises existantes le long de la rue Doumer et au sein du parc de la Haute Borne avec des emprises disponibles via des espaces stérilisés à d'autres fins actuellement (ex : zones de stationnement du stade) ; Entre V. d'Ascq et Lesquin, l'emprise de la voie est contrainte par le franchissement des autoroutes dans l'échangeur A23/A27 et par le passage sous la voie TGV. En approche de la gare et en entrée Est de Lesquin, les possibilités d'aménagements sont modestes au vu des tissus urbains traversés pouvant par endroits restreindre l'emprise à moins de 15 mètres entre façades et de l'emplacement de la gare en cœur de ville.
	<i>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</i>	Des impacts urbains a priori limités côté V.d'Ascq mais des conditions de circulation automobile très denses à intégrer dans les réflexions, notamment autour de « 4 Cantons ». Insertion plus délicate dans Lesquin du fait d'entreprises disponibles modestes.
	<i>Acteurs à impliquer</i>	MEL, communes et SPL Euralille
	<i>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</i>	pas de projet antérieur sur cette liaison
	<i>Longueur de la liaison</i>	5 km

## Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

### K – Liaison Villeneuve d'Ascq - Ronchin



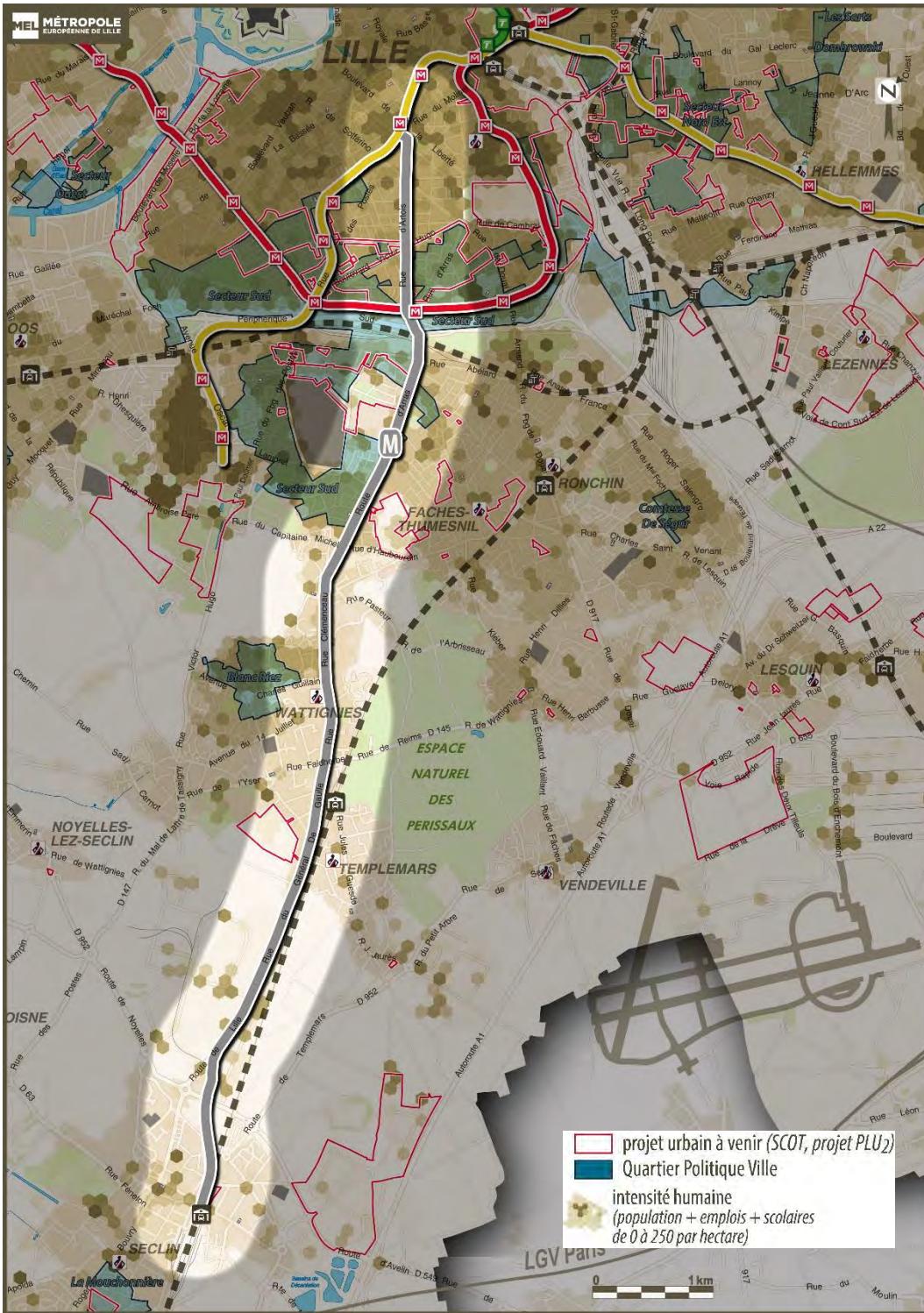
Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs	Fonction de la liaison dans le réseau TC	Développer une liaison de rocade dans la couronne Sud de Lille de Ronchin à Villeneuve d'Ascq, en connexion entre/vers les modes lourds radiaux (liane 1 et Métro 1)
	Points d'intermodalité desservis ou interconnexions	Gares TER (Ronchin et Lesquin), Liane 1 et pôle d'échange multimodal 4 Cantons (Métro 1)
	Contexte mobilité	Concurrence forte de la voiture sur le secteur périurbain
Dynamiques urbaines	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>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>
	Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres	2 300 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035
	Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres	500 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV
	Générateurs desservis ou à proximité	centres de Ronchin et Lesquin, Haute Borne, université Cité scientifique, passage à proximité de zones d'activités CRT et Mélantois
Densités	Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)	70 habitants+emplois+scolaires / ha
Faisabilité	Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs	Une faisabilité complexe tout au long du tracé pour insérer des aménagements conséquents et continus en site propre du fait d'emprises contraintes sur la grande majorité des tracés envisageables (moins de 15 mètres de largeur sur la plupart des sections). Des franchissements importants et nombreux (au vu de la longueur du tracé) à gérer (A1, voie ferrée, LGV, échangeur 4 Cantons A23 et A27) dont l'échangeur des 4 Cantons et le passage à niveau de Lesquin.
	Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...	Au vu des emprises très modestes et des secteurs urbains traversés, des impacts nécessairement importants avec des circulations automobiles très denses (en particulier dans le secteur des 4 Cantons) sur certaines sections et peu de possibilités de report sur des voies parallèles.
	Acteurs à impliquer	MEL, communes, Etat et SNCF (franchissements autoroutiers et échangeurs, voie ferrée et LGV)
	Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC	pas de réflexion ou d'initiative antérieure sur cette liaison
	Longueur de la liaison	6,4 km

## L – Liaison Lille – Faches-Thumesnil - Lesquin

	<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 Faches-Thumesnil / Lesquin (renforce la Liane 1)
		<b>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</b>	gare de Ronchin, métro ligne 2 Porte de Douai, métro ligne 1 à République
		<b>Contexte mobilité</b>	Contexte favorable au report modal vers les TC : circulation automobile dense et stationnement très contraint vers le cœur lillois
<b>Dynamiques urbaines</b>	<i>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</i>	<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>	
		<b>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</b>	5'900 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>	18'000 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV
<b>Densités</b>	<i>Générateurs desservis ou à proximité</i>	Lille centre (dont secteur République et Citadelle, voire gares Lille Flandres et Lille Europe suivant le tracé retenu), Projet Jappe-Jeslot à Faches-Thumesnil et centre de Ronchin, C. Cial Faches-Thumesnil, pôles étudiants des lycées Baggio, Faidherbe, G.Berger et du LUC, université de Lille 2 à Moulins ; projets de développements économiques à proximité de la plateforme aéroportuaire de Lille – Lesquin, aéroport Lille-Lesquin	
		<b>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</b>	160 habitants+emplois+scolaires / ha
<b>Faisabilité</b>	<i>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</i>	Des emprises disponibles dans Lille centre avec soit un passage par République vers Citadelle soit un passage par le secteur des gares Lille-Flandres/Lille Europe et des aménagements existants (Bd Liberté) ; un secteur urbain contraint avec peu d'espace disponible au niveau de la rue de Douai et de la jonction avec le Bd JB Lebas dans Lille. Certains secteurs avec des emprises modestes (15 à 20-25m) dans les traversées de Ronchin et de Faches-Thumesnil.	
			Sur la partie Sud de la liaison, des espaces disponibles à préserver dans le cadre des projets de développements économiques à proximité de la plateforme aéroportuaire pour leur assurer une desserte par les transports collectifs faisable techniquement.
			Des points durs en franchissement des autoroutes A25 et A1 (si extension Sud du projet) et dans le secteur du pont Geslot au cœur de Ronchin ainsi que des points durs méritant vigilance au niveau du faisceau ferré de Ronchin et du passage sous le métro à Lille en fonction du mode retenu (notamment caténaires tramway)
		<b>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</b>	Des impacts urbains importants sur l'ensemble du tracé avec des circulations automobiles importantes en section, des fonctions urbaines et du stationnement très présent sur le linéaire et des passages à proximité d'échangeurs autoroutiers très chargés
	<i>Acteurs à impliquer</i>	MEL, communes, Etat (franchissements A25 et A1), SNCF (franchissement voie ferrée à Ronchin), éventuellement CCI (Lil'aéroparc) et SMALIM (aéroport) si extension Sud du projet	
	<i>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</i>	acteurs du tracé déjà mobilisés depuis quelques années dans le cadre des études de pré-faisabilité du projet de tramway Lille-Lesquin	
	<i>Longueur de la liaison</i>	7,6 km	

## Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

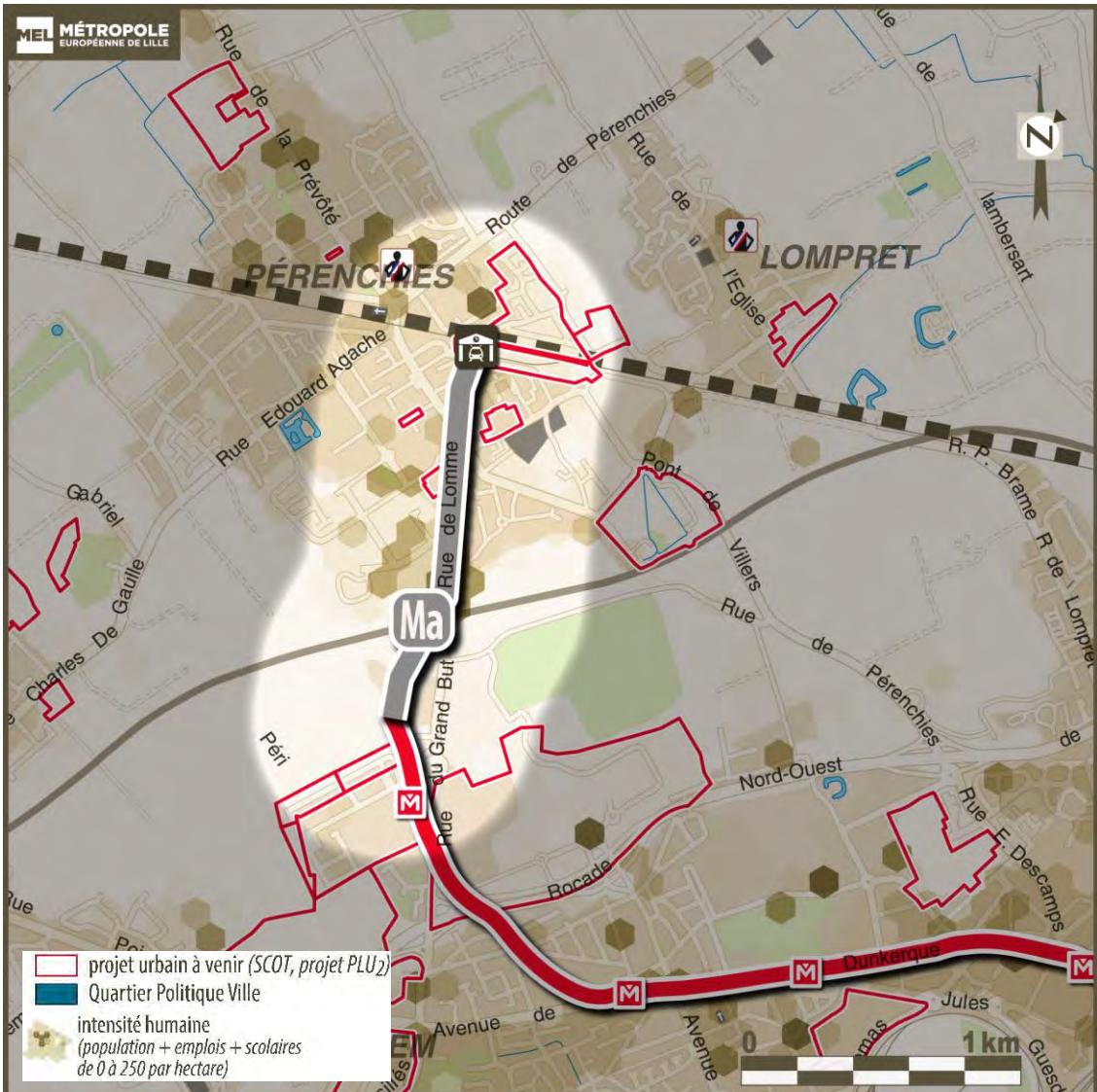
### M – Liaison Lille-République - Wattignies - Seclin



<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>Densités</b>	<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>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>	<p><b>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</b></p> <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> <p><b>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</b></p> <p><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>

		<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

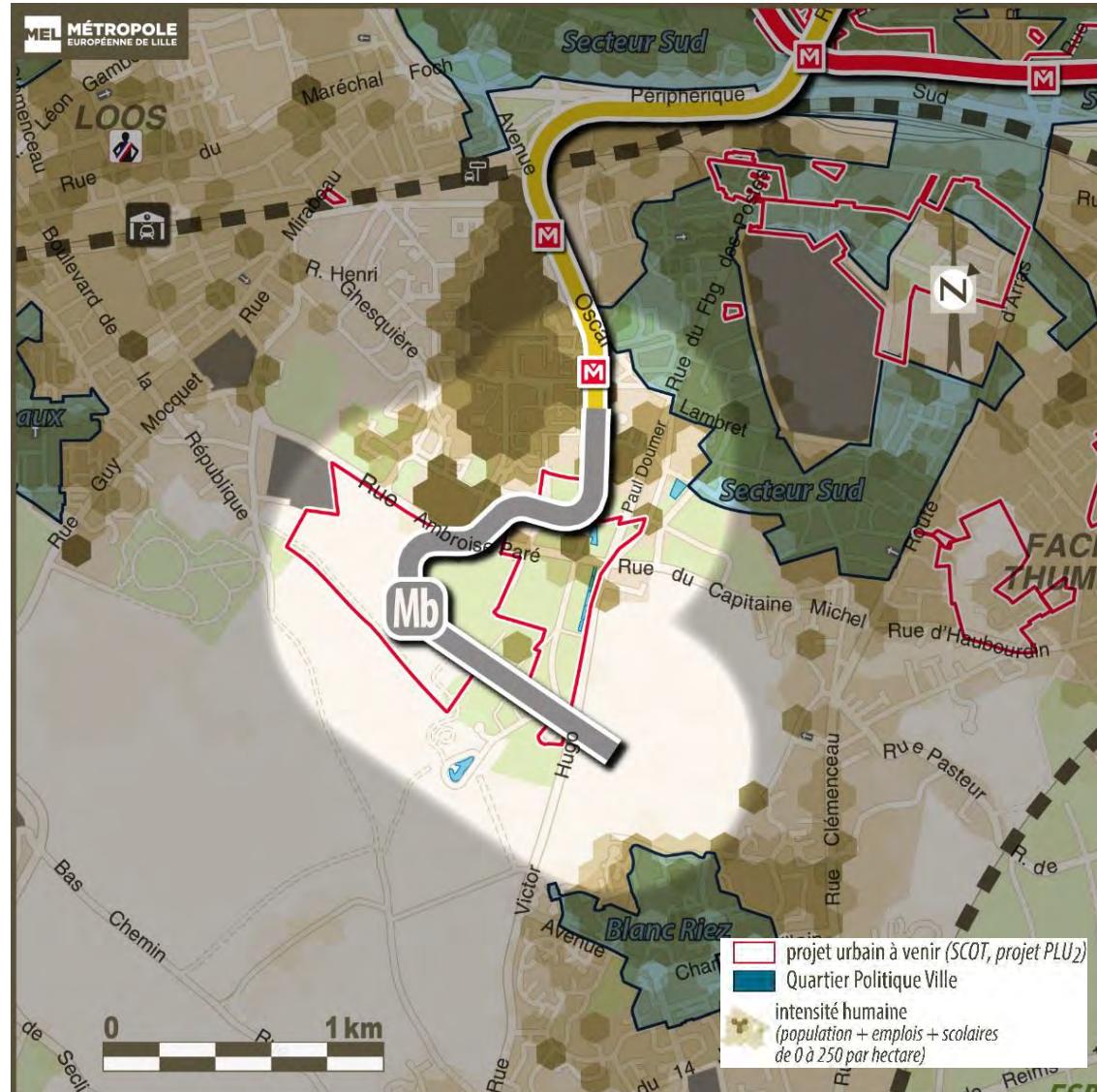
## Ma – prolongement du métro M2 à la gare de Pérenchies



<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<b>Fonction de la liaison dans le réseau TC</b>	Prolongement du Métro 2 entre Lomme et la gare de Pérenchies permettant une correspondance entre les lignes TER venant d'Armentières et du littoral et le métro M2
	<b>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</b>	Gare TER à Pérenchies, Métro St Philibert
	<b>Contexte mobilité</b>	Contexte favorable au report modal vers les TC : circulation automobile dense et stationnement très contraint vers le cœur lillois
<b>Dynamiques urbaines</b>	<b>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</b>	-
	<b>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</b>	1'900 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>	Pas de quartier QPV desservi
	<b>Générateurs desservis ou à proximité</b>	Centre de Pérenchies et Zone d'activités
<b>Densités</b>	<b>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</b>	50 habitants+emplois+scolaires / ha
<b>Faisabilité</b>	<b>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</b>	Mise en œuvre devant tenir compte de complexités techniques en lien avec le prolongement d'une ligne existante : - problématique du terminus existants à St Philibert : arrière-gare, garage et ateliers à déplacer et/ou à adapter engendrant difficultés techniques et coûts élevés ; - contraintes d'exploitation sur la ligne existante pendant les travaux. Nécessité d'un passage en souterrain pour atteindre le centre ou la gare de Pérenchies au vu des tissus urbains à traverser. Un franchissement de la LGV à gérer pour atteindre Pérenchies.
	<b>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</b>	Fonctions urbaines de surfaces a priori peu impactées sauf en phase travaux du fait de la nécessité d'un tracé en souterrain au vu des contraintes urbaines et de l'absence d'axe viaire majeur Nord-Sud
	<b>Acteurs à impliquer</b>	MEL, communes, SNCF et Etat concernant les franchissements de grandes infrastructures
	<b>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</b>	tracé n'ayant pas fait l'objet d'études spécifiques
	<b>Longueur de la liaison</b>	1,8 km

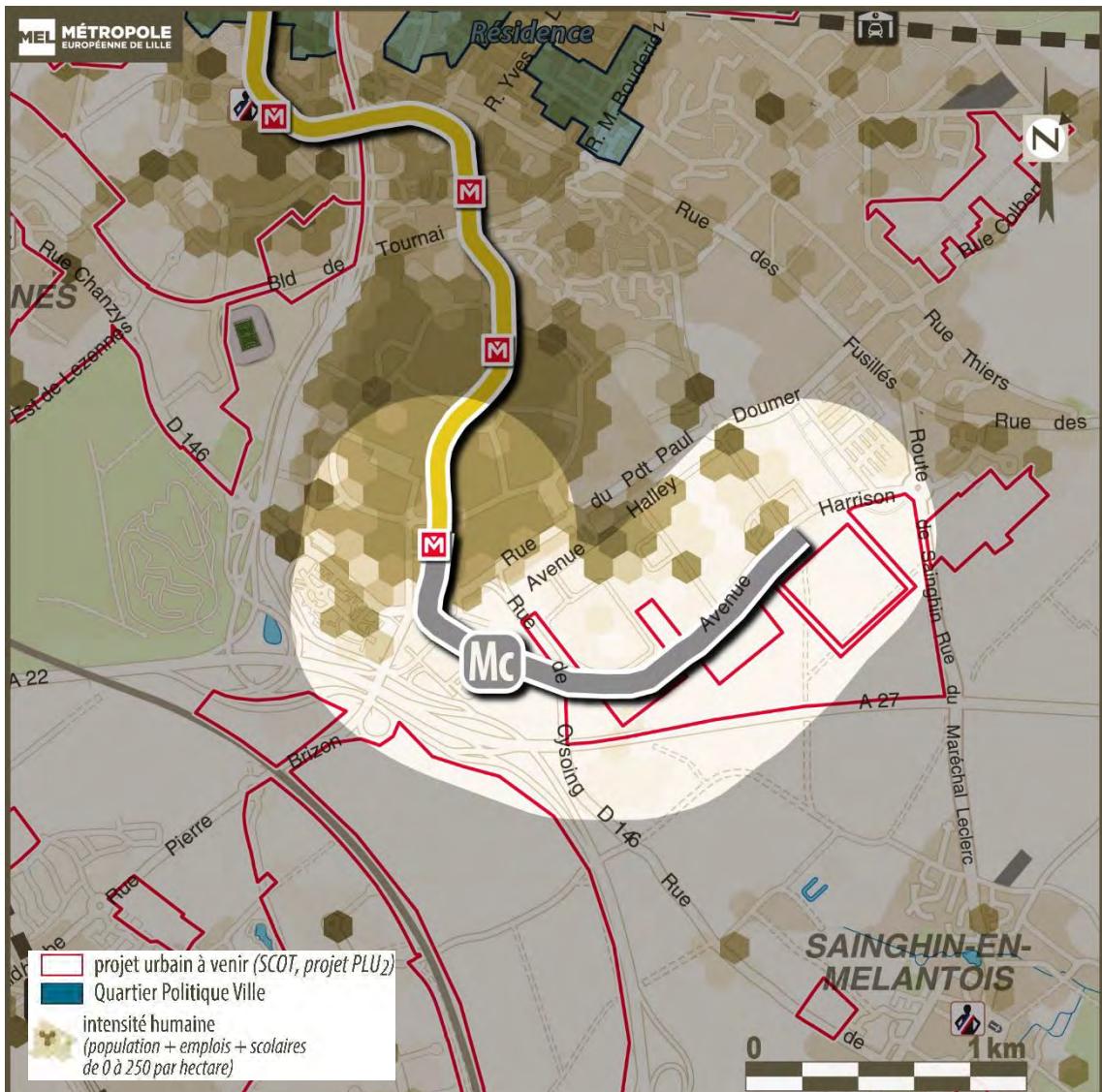
## Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

### Mb – prolongement du métro M1 à Eurasanté



<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<i>Fonction de la liaison dans le réseau TC</i>	Prolongement du Métro 1 entre CHRU et Eurasanté d'une ou de deux stations
	<i>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</i>	Métro CHU-Eurasanté, parc-relai envisageable à proximité d'un nouveau terminus
	<i>Contexte mobilité</i>	Contexte favorable au report modal vers les TC : circulation automobile dense et stationnement très contraint vers le cœur lillois
<b>Dynamiques urbaines</b>	<i>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</i>	<ul style="list-style-type: none"> <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>
	<i>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	2 900 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035
	<i>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	250 habitants+emplois+scolaires
	<i>Générateurs desservis ou à proximité</i>	CHRU, pôle Eurasanté
<b>Densités</b>	<i>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</i>	140 habitants+emplois+scolaires / ha
<b>Faisabilité</b>	<i>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</i>	Mise en œuvre devant tenir compte de complexités techniques en lien avec le prolongement d'une ligne existante : <ul style="list-style-type: none"> <li>Problématique du terminus existant à CHRU : arrière-gare, garages et ateliers à déplacer et/ou à adapter engendrant difficultés techniques et coûts élevés</li> <li>Contraintes d'exploitation sur la ligne existante pendant les travaux</li> <li>Tracé situé en partie (Sud) au sein de la zone des champs captants</li> </ul>
	<i>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</i>	Fonctions urbaines de surfaces a priori peu impactées sauf en phase travaux
	<i>Acteurs à impliquer</i>	MEL, communes, Etat-CHRU
	<i>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</i>	tracé ayant déjà fait l'objet d'études
	<i>Longueur de la liaison</i>	2 km

## Mc – prolongement du métro M1 à la Haute-Borne

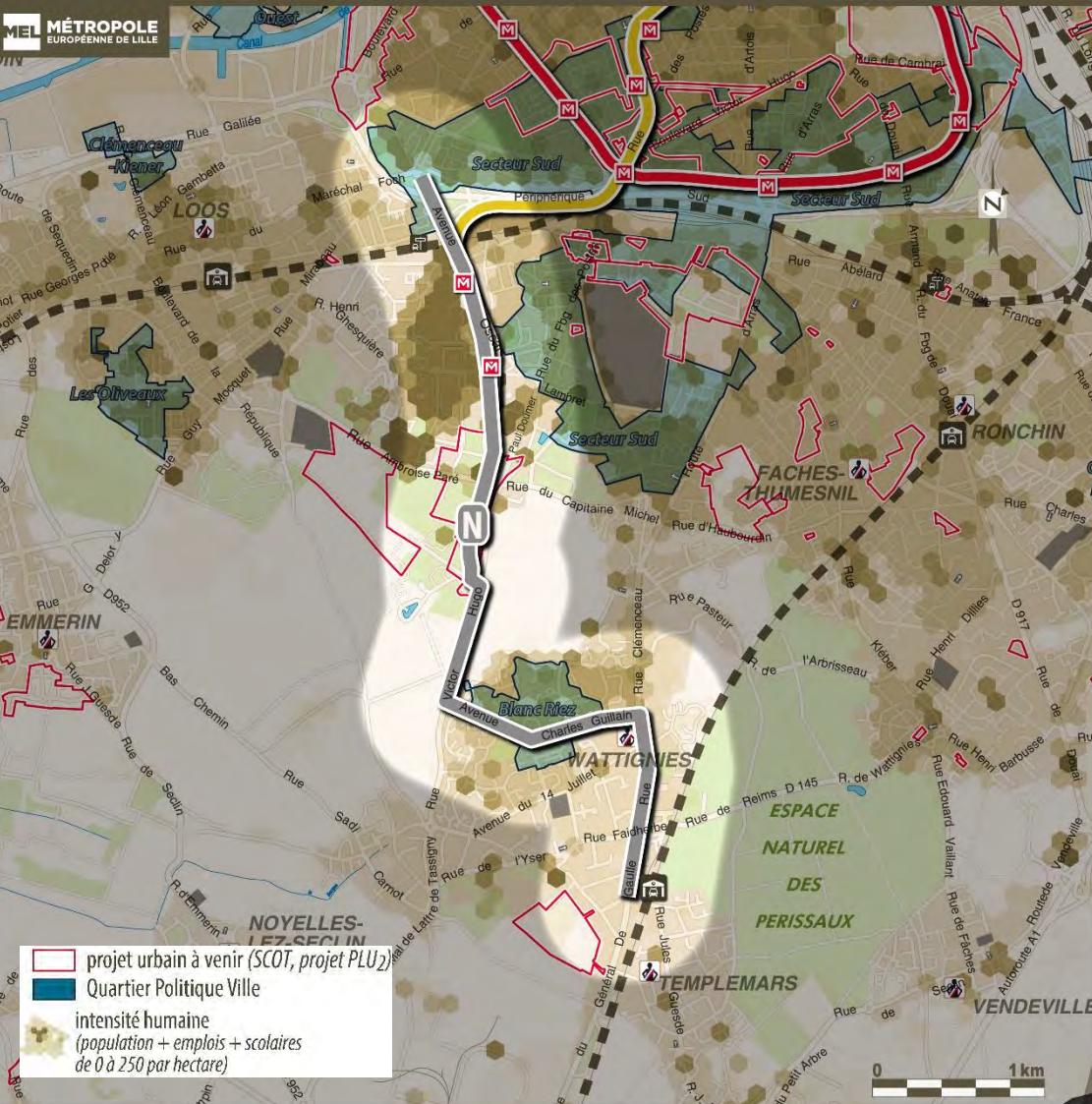


<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<i>Fonction de la liaison dans le réseau TC</i>	Prolongement du métro pour desservir le secteur de la Haute Borne (alternative à la ligne J proposée)
	<i>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</i>	4 Cantons (Métro 1)
	<i>Contexte mobilité</i>	contexte relativement favorable au report vers les TC, circulations relativement denses aux heures de pointe même si le stationnement à destination peu contraint
<b>Dynamiques urbaines</b>	<i>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</i>	<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>
	<i>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	6'000 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035
	<i>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	Pas de quartier QPV desservi
<b>Densités</b>	<i>Générateurs desservis ou à proximité</i>	quartier de la Haute Borne, entrée Cité scientifique
	<i>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</i>	100 habitants+emplois+scolaires / ha
<b>Faisabilité</b>	<i>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</i>	<p>Mise en œuvre devant tenir compte de complexités techniques en lien avec le prolongement d'une ligne existante :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Problématique du terminus existants à 4 Cantons : arrière-gare, garage et ateliers à déplacer et/ou à adapter engendrant difficultés techniques et coûts élevés</li> <li>- Contraintes d'exploitation sur la ligne existante pendant les travaux</li> </ul> <p>Des possibilités importantes permettant une mise en œuvre en surface le long de la rue Doumer et au sein du parc de la Haute Borne avec des emprises disponibles via des espaces stérilisés à d'autres fins actuellement (ex zones de stationnement du stade)</p>
	<i>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</i>	Des impacts urbains a priori limités sur ce secteur mais des conditions de circulation automobile très denses à intégrer dans les réflexions
	<i>Acteurs à impliquer</i>	MEL, communes et SPL Euralille
	<i>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</i>	Pas d'étude menée antérieurement sur cette liaison
	<i>Longueur de la liaison</i>	2 km

## Md – bouclage sud du métro M1

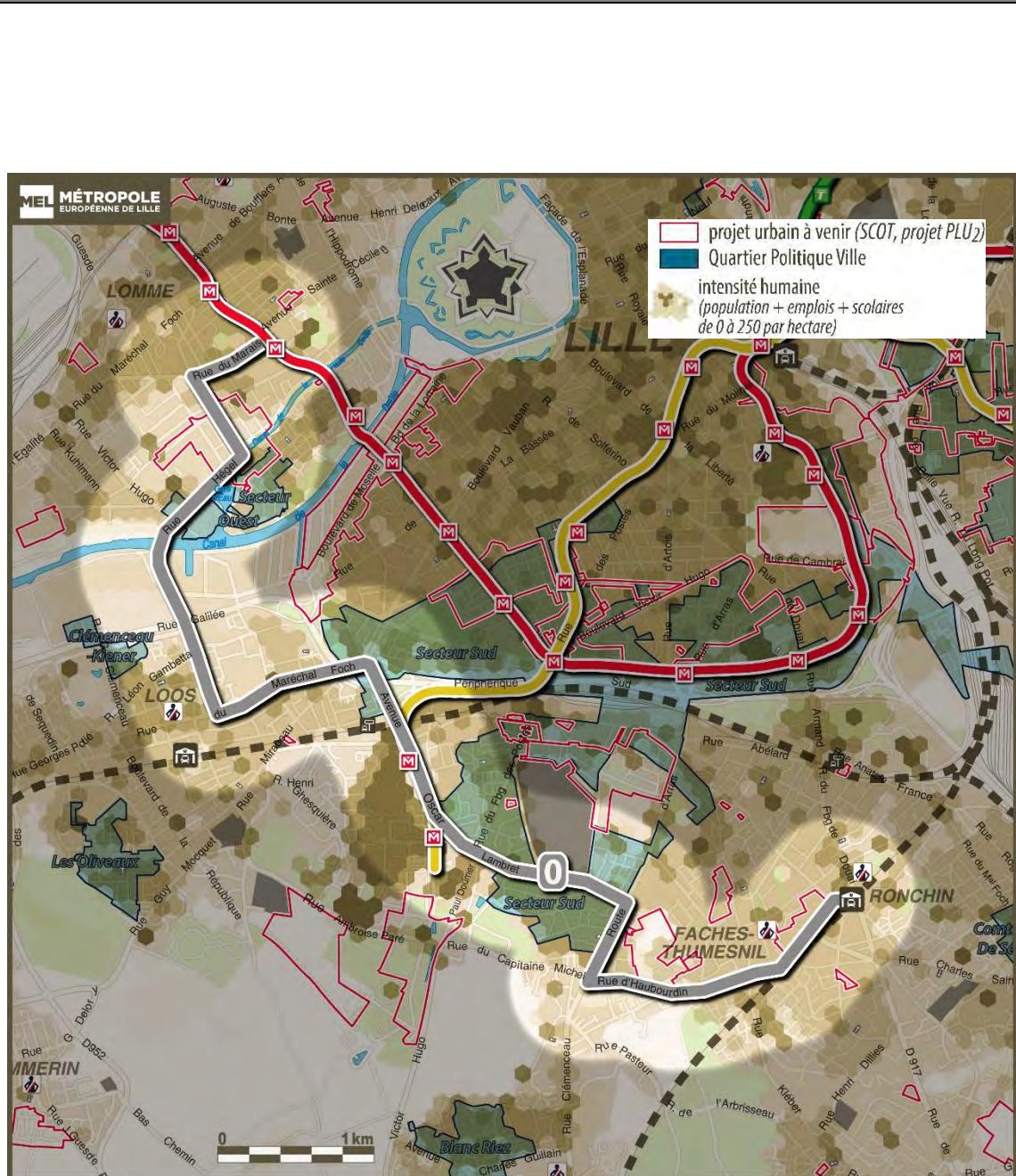
	<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<b>Fonction de la liaison dans le réseau TC</b>	Liaison entre 4 Cantons et Eurasanté par bouclage sud du Métro 1
	<b>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</b>	Métro 1 actuel 4 Cantons et CHU-Eurasanté, TER à Lesquin et Wattignies-Templemars, Lianes 1 et 2	
	<b>Contexte mobilité</b>	Concurrence forte de la voiture sur le secteur périurbain	
<b>Dynamiques urbaines</b>	<b>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</b>	<ul style="list-style-type: none"> <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>	3'600 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>	2'600 habitants+emplois+scolaires en QPV	
	<b>Générateurs desservis ou à proximité</b>	centres de Wattignies, Templemars et Lesquin, Aéroport, Haute Borne, passage à proximité de zones d'activités dont CRT et Mélantois	
<b>Densités</b>	<b>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</b>	60 habitants+emplois+scolaires / ha, très majoritairement portée par les secteurs denses au niveau des terminus actuel du Métro	
<b>Faisabilité</b>	<p>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</p>		<p>Solution très complexe à mettre en œuvre du fait de ses difficultés techniques (déplacement garage ateliers aux 2 terminus, implantation d'un garage intermédiaire, passage en souterrain) et de la présence des champs captants</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Problématique des terminus existants à 4 Cantons et CHRU : arrière-gare, garages et ateliers à déplacer et/ou à adapter engendrant difficultés techniques et coûts élevés</li> <li>Contraintes d'exploitation sur la ligne existante pendant les travaux</li> <li>Plusieurs franchissements d'infrastructures complexes à gérer : nœud autoroutier des 4 Cantons et LGV, voie ferrée Lille-Valenciennes, autoroute A1, voie ferrée Lille-Libercourt</li> <li>Une ligne 1 de métro qui s'approcherait d'une longueur de 30 kilomètres et nécessiterait a priori la construction d'un garage intermédiaire d'importance pour stocker une partie des rames à proximité du milieu de la ligne (secteur CHRU)</li> <li>Passage dans les champs captants interdisant de fait une variante trop au Sud du tracé ou nécessairement pas en souterrain ; le passage plus au Nord dans une zone complètement urbanisée aux tissus étroits et sans axe viaire majeurs Est-Ouest nécessitant de fait un passage en souterrain et les complexités techniques associées et induisant (à confirmer dans des études plus poussées)</li> <li>Un passage en partie sur les champs captants pour se raccorder au Sud au niveau du terminus CHRU</li> <li>Traversée de la plaine des Périseaux à gérer</li> </ul>
	<b>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</b>	Fonctions urbaines de surfaces a priori peu impactées sauf en phase travaux du fait de la quasi-nécessité d'un tracé en souterrain au vu des contraintes urbaines et de l'absence d'axe viaire majeur Est-Ouest	
	<b>Acteurs à impliquer</b>	MEL, communes, SNCF et Etat concernant les franchissements de grandes infrastructures	
	<b>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</b>	pas de projet antérieur de cette ampleur, seul un prolongement Sud de la ligne 1 au niveau du CHRU vers Eurasanté a déjà fait l'objet d'études	
	<b>Longueur de la liaison</b>	12,2 km	

## N – Liaison Wattignies – CHR – Lille-Faubourg de Béthune

 <p>projet urbain à venir (SCOT, projet PLU) Quartier Politique Ville intensité humaine (population + emplois + scolaires de 0 à 250 par hectare)</p>	<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<b>Fonction de la liaison dans le réseau TC</b> Liaison entre le Faubourg de Béthune et Wattignies/Templemars, de 1ère couronne, déjà partiellement portée par la Liane 2 (avec risque de doublonnage) et à considérer avec les liaisons O et P proposées
	<b>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</b>	Connexion au Métro 1, avec la Liane 2 (une portion du tracé concomitant), TER à Wattignies-Templemars
	<b>Contexte mobilité</b>	Contexte relativement favorable, circulations denses aux heures de pointe mais stationnement peu contraint
<b>Dynamiques urbaines</b>	<b>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les cœurs 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> </ul>	
	<b>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</b>	1'700 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>	9'000 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV
	<b>Générateurs desservis ou à proximité</b>	CHR de Lille, Eurasanté, Centre de Wattignies
<b>Densités</b>	<b>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</b>	130 habitants+emplois+scolaires / ha
	<b>Faisabilité</b>	
<b>Faisabilité</b>	<b>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- côté nord, forte sollicitation actuelle de l'av O. Lambret (échangeur...) impliquant une réflexion sur un élargissement de l'emprise : toutefois, difficulté à desservir le quartier du Faubourg de Béthune avec des questions de différentiel de niveaux importantes et un franchissement de l'autoroute A25 et du faisceau ferré Lille-Don à gérer sur le même espace ; un échangeur à franchir très chargé en trafic et aux caractéristiques géométriques larges avec de nombreux ouvrages de franchissement déjà existants et le tracé du métro à croiser au Nord de la place Verdun récemment réaménagée</li> <li>- des emprises relativement importantes sur l'av O.Lambret sont déjà mobilisées en partie par le métro ligne 1, mais avec présence de couloirs bus déjà existants en partie Ouest</li> <li>- un linéaire ensuite déjà porté par les aménagements réalisés ou à venir de la Liane 2 actuelle en traversée d'Eurasanté, le long du RD147 puis le long de l'av Guillain</li> <li>- une insertion plus contrainte ensuite dans la traversée du secteur Sud de Wattignies</li> <li>- une difficulté géométrique forte pour atteindre la gare actuelle de Templemars en quai à quai du fait du tissu urbain très étroit autour de celle-ci</li> </ul>
	<b>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</b>	Fonctions urbaines de surfaces a priori peu impactées au vu des emprises et des aménagements en site propre déjà existants sauf pour le passage dans Wattignies en partie Sud
	<b>Acteurs à impliquer</b>	MEL, communes, SNCF en lien avec le franchissement de la voie ferrée Lille-Don, et Etat pour le franchissement de l'A25
	<b>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</b>	pas d'étude antérieure sur un tracé de ce type sauf pour la partie existante constituant la Liane 2 actuelle
<b>Longueur de la liaison</b>		5,6 km

## Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

### O – Liaison Lomme - Ronchin



<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<i>Fonction de la liaison dans le réseau TC</i>	Développer une liaison de rocade dans la couronne Sud de Lille de Canteleu à Ronchin Connexion / rabattement entre et vers les modes lourds (Liane 1, Liane 2, future Liane 5 et Métros 1 et 2, ligne 14) radiaux en lien à considérer avec les liaisons N et P proposées
	<i>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</i>	Métros 1 et 2 et TER (Gare Ronchin et CHR)
	<i>Contexte mobilité</i>	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>	<i>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</i>	<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> </ul>
	<i>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	9'900 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035
	<i>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	14'700 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV
<b>Densités</b>	<i>Générateurs desservis ou à proximité</i>	Rives de la Haute Deûle-Euratechnologies et quartier du Marais, centre de Loos, CHRU-Eurasanté, Lille Sud, quartiers Sud de Faches-Thumesnil et de centre de Ronchin
	<i>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</i>	130 habitants+emplois+scolaires / ha
	<i>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</i>	Une faisabilité très complexe tout au long du tracé pour insérer des aménagements conséquents et continus en site propre notamment du fait d'entreprises contraintes sur une majorité des tracés envisageables (15 à 20 m maximum sur la plupart des sections). Quelques sections plus généreusement dimensionnées peuvent permettre d'envisager des aménagements plus lourds (av O.Lambret jusqu'à rue Wagner) mais en nombre limité. Des franchissements importants à gérer sur le tracé (Deûle, A25, voie ferrée) et des passages à proximité d'échangeurs conséquents (A25 CHR)
<b>Faisabilité</b>	<i>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</i>	Au vu des entreprises modestes et des secteurs urbains traversés, des impacts nécessairement importants avec des circulations automobiles très denses sur certaines sections et peu de possibilités de report sur des voies parallèles.
	<i>Acteurs à impliquer</i>	MEL, communes, Etat, VNF et SNCF (franchissements A25, Deûle, voie ferrée)
	<i>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</i>	pas de réflexion ou d'initiative antérieure sur cette liaison
<i>Longueur de la liaison</i>		9,2 km

## Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

### P – Liaison Lomme – Wattignies - Ronchin

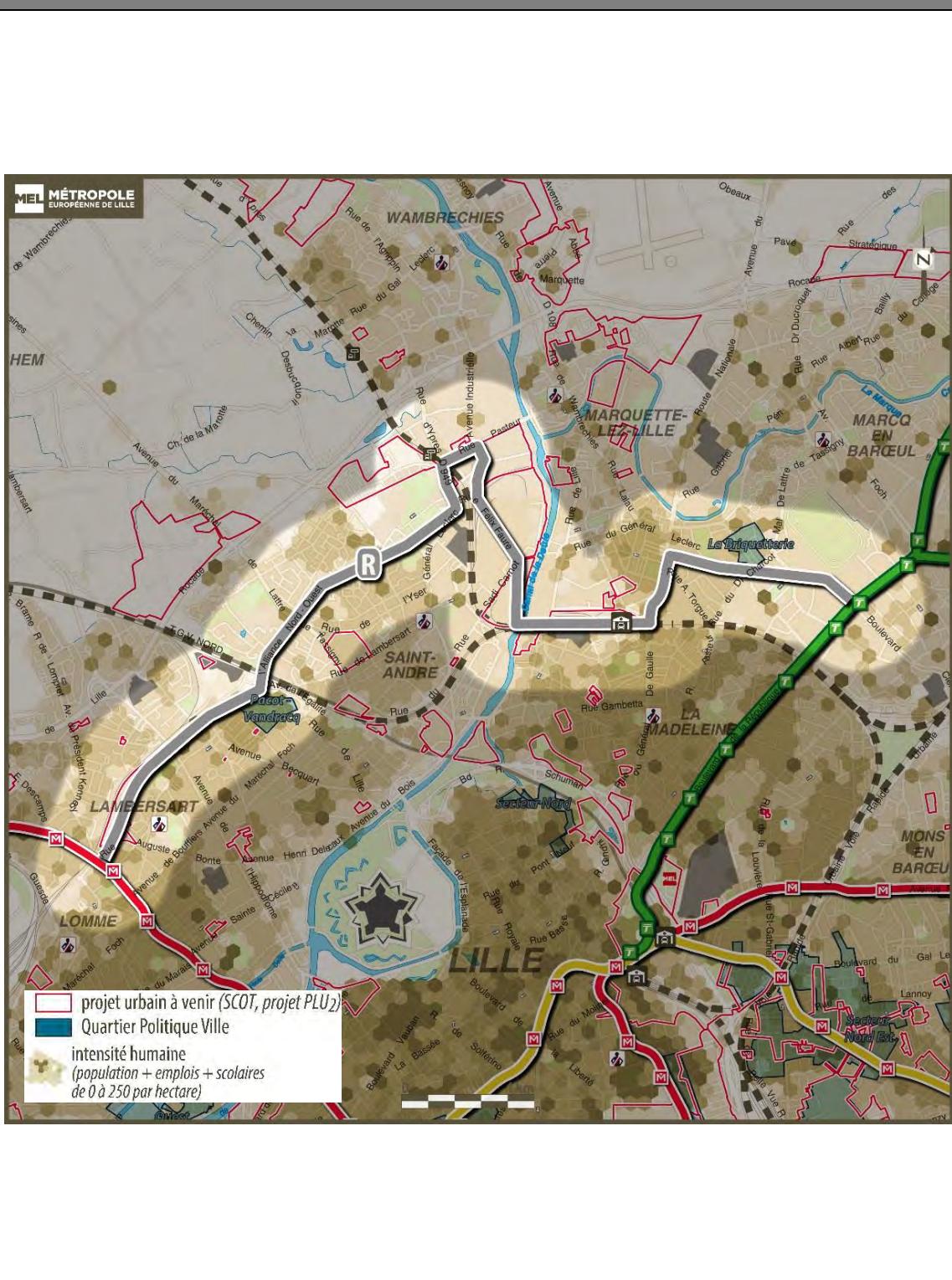
	<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<i>Fonction de la liaison dans le réseau TC</i> Développer une liaison de rocade dans la couronne Sud de Lille de Lomme-Canteleu à Ronchin, par Loos et Wattignies Connexion / rabattement entre et vers les modes lourds (Liane 1, Liane 2, future Liane 5 et Métros 1 et 2, ligne 14) radiaux à considérer avec les liaisons N et O proposées
	<i>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</i>	Métros 1 et 2 et TER (Gare Ronchin)
	<i>Contexte mobilité</i>	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>	<i>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</i>	<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> </ul>
	<i>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	12'400 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035
	<i>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	7'100 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV
	<i>Générateurs desservis ou à proximité</i>	Rives de la Haute Deûle-Euratechnologies et quartier du Marais, centre de Loos, quartier des Oliveaux, CHRU-Eurasanté, centre de Wattignies, quartiers Sud de Faches-Thumesnil et centre de Ronchin
<b>Densités</b>	<i>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</i>	90 habitants+emplois+scolaires / ha
<b>Faisabilité</b>	<i>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</i>	Une faisabilité complexe sur le tracé pour insérer des aménagements conséquents et continus en site propre notamment du fait d'entreprises contraintes sur une partie des tracés envisageables (15 à 20 m maximum sur la plupart des sections, ex. Bd de la République ou rue d'Haubourdin). Quelques sections plus généreusement dimensionnées peuvent permettre d'envisager des aménagements plus lourds (av. A. Paré, rue P. Doumer ou av. C. Guillain) mais au détriment parfois d'une desserte au cœur des quartiers les plus denses (excepté Wattignies). Des franchissements importants à gérer sur le tracé (Deûle, A25, voie ferrée).
	<i>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</i>	Au vu des entreprises modestes et des secteurs urbains traversés, des impacts nécessairement importants avec des circulations automobiles très importantes sur certaines sections et peu de possibilités de report sur des voies parallèles.
	<i>Acteurs à impliquer</i>	MEL, communes, Etat, VNF et SNCF (franchissements A25, Deûle, voie ferrée)
	<i>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</i>	pas de réflexion ou d'initiative antérieure sur cette liaison
	<i>Longueur de la liaison</i>	12km

## Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

### Q – Liaison Lille - Haubourdin

	<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 entre Lille et Haubourdin (actuelle Ligne 12 et future Liane 5) portée par des secteurs denses en équipements et populations et jouant le rôle de complément de maillage en interne à Lille
	<b>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</b>	Proximité gare de Loos (voire Haubourdin), Métro 2 à Cormontaigne, Métro 1 à République, voire secteur des gares Flandres et Europe TER, TGV, métro, tramway Mongy
	<b>Contexte mobilité</b>	Contexte favorable au report modal vers les TC : circulation automobile dense et stationnement très contraint vers le cœur lillois
<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> <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>
	<b>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</b>	500 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>	6'000 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV
	<b>Générateurs desservis ou à proximité</b>	Centres-villes d'Haubourdin et de Loos, secteur Vauban, proximité du Port fluvial et de ses potentielles transformations urbaines, Université catholique de Lille, secteur République voire secteur gare de Lille et Euralille
<b>Densités</b>	<b>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</b>	200 habitants+emplois+scolaires / ha
<b>Faisabilité</b>	<b>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</b>	Des emprises relativement modestes dans les traversées de Loos et Haubourdin avec des passages à 20-25m mais aussi des sections bien plus contraintes entre 15 et 20m voire moins. Un franchissement de l'autoroute A25 avec un passage complexe au niveau de l'échangeur pour rejoindre l'av. Beethoven. Une section peu aisée dans Lille sur la rue d'Isly avec une emprise contrainte (entre 15 et 20m) avant d'arriver dans des secteurs plus favorables (bd Vauban puis Liberté).
	<b>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</b>	Des impacts urbains très conséquents sur l'ensemble du tracé avec des circulations automobiles importantes en section, des fonctions urbaines et du stationnement très présent sur le linéaire et dans les centre-villes traversés
	<b>Acteurs à impliquer</b>	MEL, communes, Etat (franchissements A25)
	<b>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</b>	tracé du projet de la Liane 5 actuelle et insertion de tramway ou tram-train déjà projetée dans des études précédentes
<b>Longueur de la liaison</b>		7,8 km

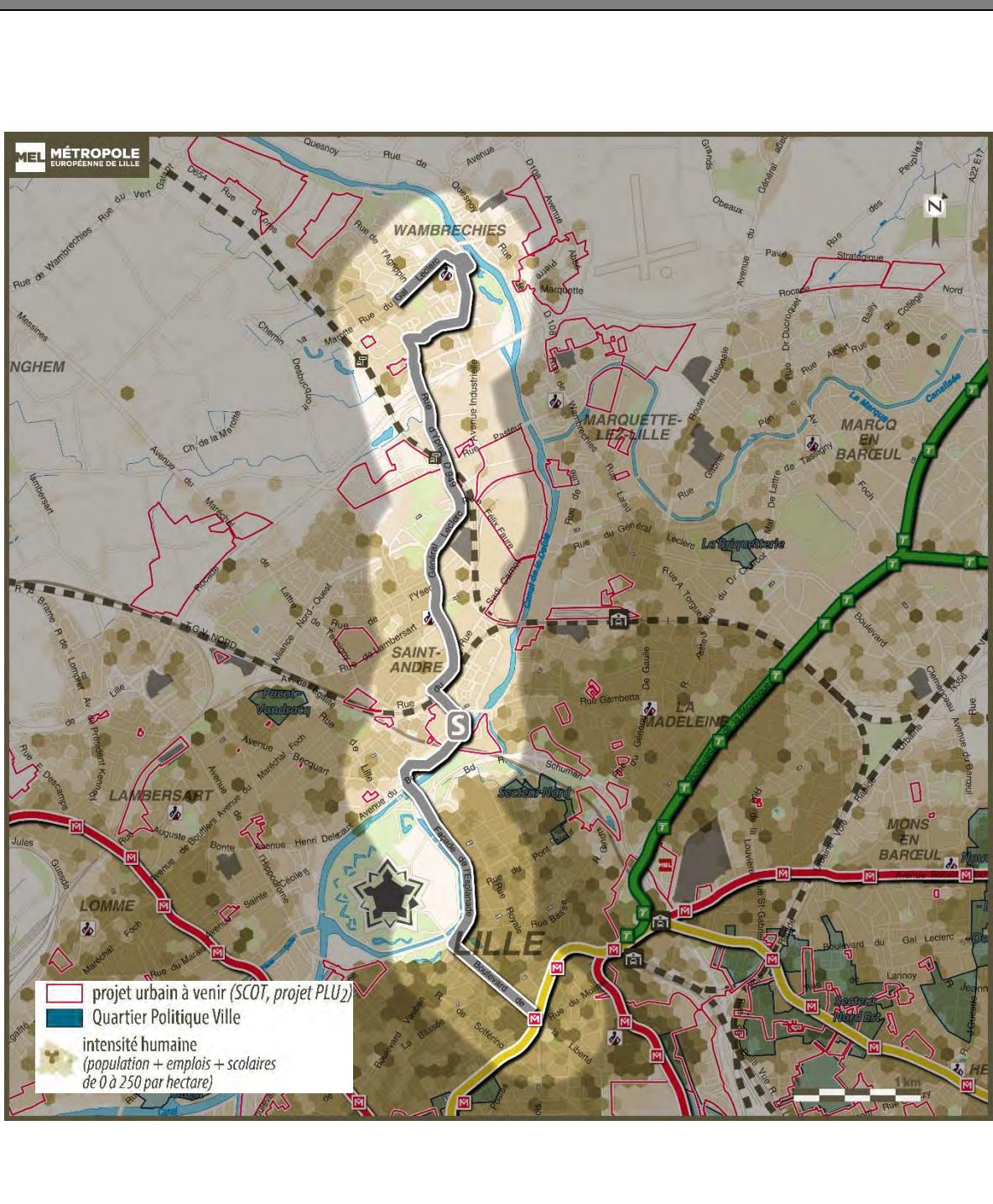
## R – Liaison Lomme – Marcq-en-Baroeul



<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>Densités</b>	<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>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</b>	70 habitants+emplois+scolaires / ha
	<b>Faisabilité</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> <p>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</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

## Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

### S – Liaison Lille - Wambrechies



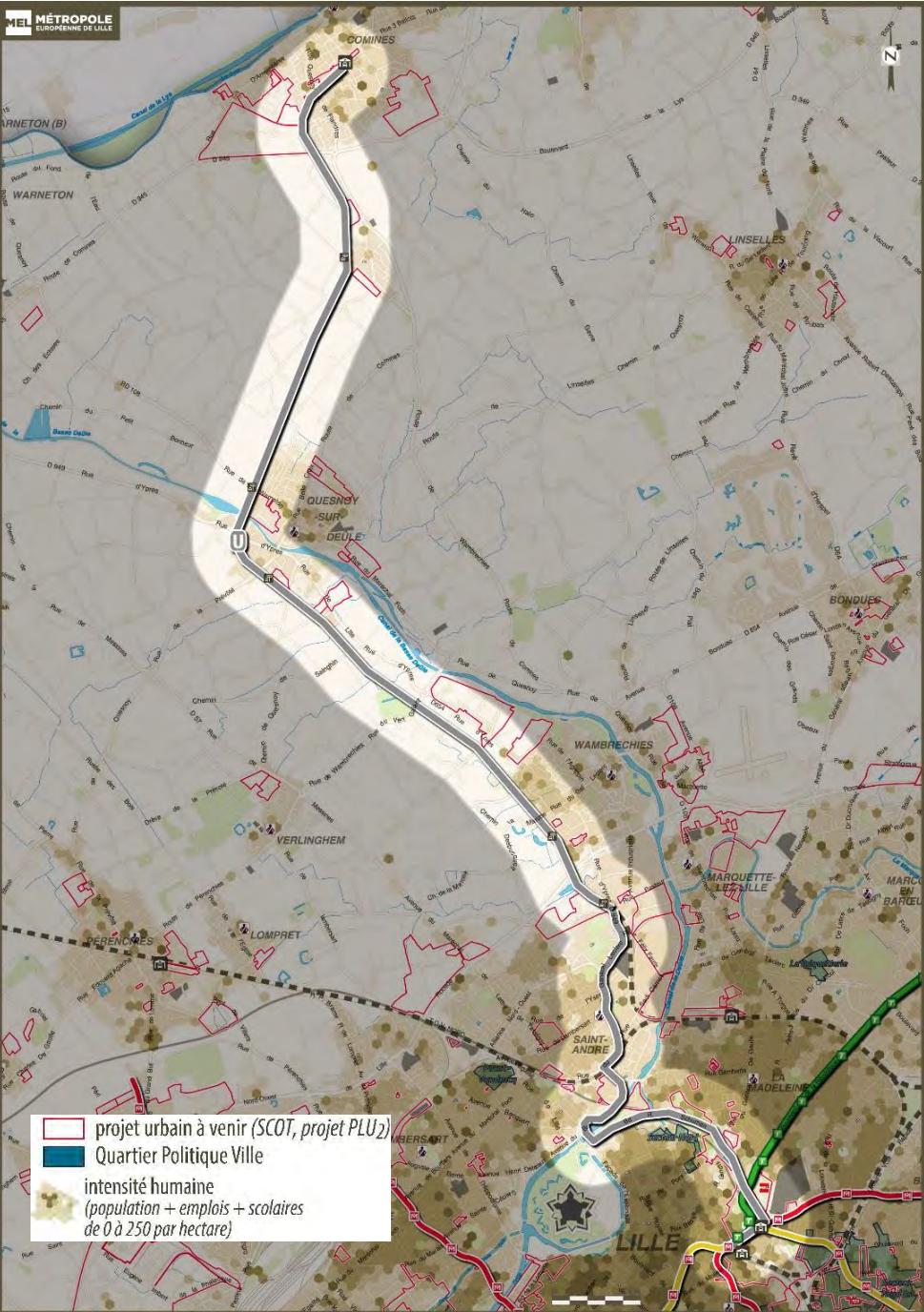
<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<b>Fonction de la liaison dans le réseau TC</b>	Liaison radiale structurante entre le cœur Lillois et Wambrechies (renforcement de la Liane 1) ayant un tronc commun avec la liaison U voire L pouvant justifier une infrastructure en site propre continu (aspect corridors)
	<b>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</b>	Halte de Marquette, gare de Saint André, métro République, et éventuellement secteurs gares (TER, TGV, métros 1 et 2)
	<b>Contexte mobilité</b>	Contexte favorable au report modal vers les TC : circulation automobile dense et stationnement très contraint vers le cœur lillois
<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>	4 300 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>	Pas de quartier QPV desservi
	<b>Générateurs desservis ou à proximité</b>	centres de Wambrechies et Lille, secteur Citadelle, proximité secteurs Rhodia et Sainte-Hélène
<b>Densités</b>	<b>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</b>	110 habitants+emplois+scolaires / ha
<b>Faisabilité</b>	<b>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</b>	<p>Une difficulté initiale en sortant de Lille pour gagner le Nord de la Deûle avec un point dur de franchissement de la Deûle en lien ou à déconnecter de l'échangeur Pont Royal et à mettre en lien avec les emprises ferroviaires et le désenclavement éventuel du quartier Sainte-Hélène.</p> <p>Des emprises limitées pour traverser Saint André via la rue du Gal Leclerc (principalement entre 15 et 20m et plus rarement entre 20 et 25m) qui interrogent le passage par l'emprise ferroviaire actuelle La Madeleine - Comines parallèle à cet axe. Un besoin également de franchir le faisceau ferré de la ligne Armentières-Lille.</p> <p>Des axes viaires du même gabarit pour remonter plus haut vers Wambrechies (sauf passage par la voie ferrée) avec la rocade Nord-Ouest à franchir mais avec un passage inférieur au niveau de la rue d'Ypres qui est relativement large et déjà partiellement aménagé avec des sas d'approche existants pour la Liane 1.</p>
	<b>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</b>	Des impacts urbains (stationnement notamment) dans les traversées urbaines du fait des emprises limitées pour insérer le projet de transport.
	<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>	tracé de projet sur le corridor de la Liane 1 actuelle et insertion de tramway ou tram-train déjà projetée dans des études précédentes
	<b>Longueur de la liaison</b>	8,5 km

## Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

### T – Liaison Lille – La Madeleine – 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> Liaison radiale structurante entre Lille et Marcq-en-Baroeul par La Madeleine (actuelle Ligne 12 et future Liane 5) portée par des secteurs denses en équipements et populations
	<b>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</b>	Métro 1 à République, secteur des gares Flandres et Europe TER, TGV, métro, tramway Mongy, gare de La Madeleine
	<b>Contexte mobilité</b>	Contexte favorable au report modal vers les TC : circulation automobile dense et stationnement très contraint vers le cœur lillois
<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> <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>
	<b>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</b>	14'700 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>	1'100 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV
	<b>Générateurs desservis ou à proximité</b>	secteur République, secteur gares de Lille, Euralille, futur TGI, centres-villes de La Madeleine et de Marcq-en-Baroeul
<b>Densités</b>	<b>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</b>	240 habitants+emplois+scolaires / ha
<b>Faisabilité</b>	<b>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</b>	Une première section dans Lille sur la rue du Molinel où des entreprises intéressantes existent mais où l'organisation de l'espace public est à revoir pour intégrer des voies réservées continues. Un passage ensuite complexe au niveau des gares ou à proximité avec un franchissement possible sur le viaduc Le Corbusier à étudier avant d'arriver sur le bd Schumann en entrée de La Madeleine. Des sections ensuite contraintes en termes d'entreprises dans la traversée de La Madeleine voire Marcq-en-Baroeul (en quasi-totalité dans des entreprises comprises entre 15 et 20m) et un franchissement de la voie ferrée dans La Madeleine.
	<b>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</b>	Des impacts urbains très conséquents sur l'ensemble du tracé avec des circulations automobiles importantes en section, des fonctions urbaines et du stationnement très présent sur le linéaire et dans les centres-villes traversés
	<b>Acteurs à impliquer</b>	MEL, communes, SNCF (franchissement voie ferrée à La Madeleine), SPL dans le secteur Euralille et entrée du Vieux Lille côté la Madeleine
	<b>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</b>	tracé du projet de la Liane 5 actuelle et insertion de tramway ou tram-train déjà projetée dans des études précédentes
	<b>Longueur de la liaison</b>	5,4 km

## U – Liaison Express Lille - Comines



<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<i>Fonction de la liaison dans le réseau TC</i>	Conforter une liaison "express" entre la vallée de la Lys (Comines, Quesnoy, Wambrechies) et le cœur lillois axée sur le rôle joué aujourd'hui par la ligne TER Lille-Comines qui permet de relier rapidement Comines à Lille
	<i>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</i>	Gares de Lille Flandres/Lille Europe, de Saint André, de La Madeleine et Comines, interactions avec les Lianes 1 et 90 actuelles en complément de la liaison [S] proposée
	<i>Contexte mobilité</i>	Concurrence forte de la voiture sur le secteur périurbain, avec une pression en stationnement et une contrainte à l'automobile qui grandit à l'approche de Lille ; une concurrence qui peut ici être compensée par une réponse en transports collectifs rapide et compétitive vis-à-vis de la voiture
<b>Dynamiques urbaines</b>	<i>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les villes « d'appui » : une dynamique de renforcement à accompagner</li> </ul>
	<i>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	Non renseigné à ce stade ; dépendant du futur choix de localisation des arrêts.
	<i>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	Non renseigné à ce stade ; dépendant du futur choix de localisation des arrêts.
	<i>Générateurs desservis ou à proximité</i>	centres-villes de Comines, Quesnoy, Wambrechies et Lille
<b>Densités</b>	<i>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</i>	Non renseigné à ce stade ; dépendant du futur choix de localisation des arrêts.
<b>Faisabilité</b>	<i>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</i>	<p>Sur la partie Nord du tracé, une insertion corrélée à la potentielle réutilisation de l'emprise ferroviaire Comines-La Madeleine actuellement à l'étude sous la maîtrise d'ouvrage de la Région Hauts-de-France. La question essentielle de la faisabilité et de l'insertion de cette liaison expresse est directement liée au passage sur l'emprise ferrée ou à l'insertion sur voirie qui serait plus complexe.</p> <p>Sur la partie Sud du tracé, l'insertion pose les mêmes questions que la liaison S pour rejoindre Lille (franchissements rocade Nord-ouest, voie ferrée Lille Armentières et Deûle).</p>
	<i>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</i>	Les impacts urbains seraient très limités dans le cadre d'une réutilisation de la ligne de la voie ferroviaire Comines - La Madeleine mais seraient plus importants pour un passage sur voirie avec un enjeu de vitesse très important pour que cette liaison soit concurrentielle.
	<i>Acteurs à impliquer</i>	MEL, communes, SNCF (ré-utilisation potentielle de la voie ferroviaire Comines - La Madeleine), la Région (qui a aujourd'hui la compétence d'exploitation de la ligne ferroviaire en service) et VNF (franchissement Deûle)
	<i>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</i>	ce projet d'itinéraire a déjà été étudié antérieurement dans le cadre des projets de tram-train précédents et est en cours d'étude par la Région Hauts-de-France
	<i>Longueur de la liaison</i>	18,7 km

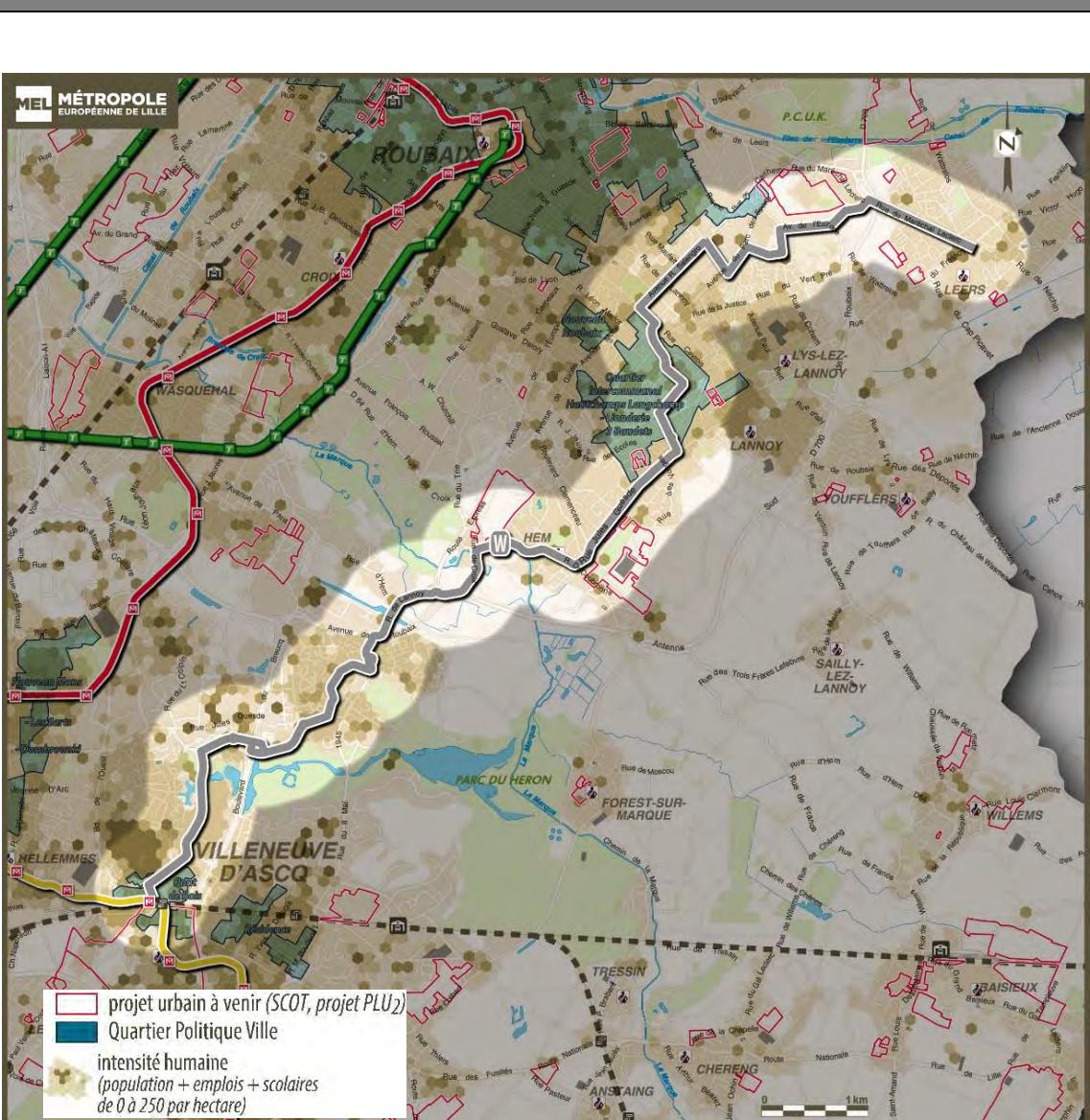
## V – Liaison Express Lille - Halluin



<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<b>Fonction de la liaison dans le réseau TC</b>	Créer une liaison "expresse" entre le secteur Halluin-Roncq et le cœur lillois. Il s'agit de structurer une liaison "expresse" dans un secteur non desservi par la voie ferrée qui permettrait des liaisons rapides pour les villes d'appui dans les autres secteurs de l'agglomération.
	<b>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</b>	Centre d'Halluin, interactions avec les Lianes 4 et 91 actuelles, gares de Lille Flandres/Lille Europe
	<b>Contexte mobilité</b>	Concurrence forte de la voiture sur le secteur périurbain, avec une pression en stationnement et une contrainte à l'automobile qui grandit à l'approche de Lille ; une concurrence qui peut ici être compensée par une réponse en transports collectifs rapide et compétitive vis-à-vis de la voiture
<b>Dynamiques urbaines</b>	<b>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</b>	<ul style="list-style-type: none"> <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>	Non renseigné à ce stade ; dépendant du futur choix de localisation des arrêts.
	<b>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</b>	Non renseigné à ce stade ; dépendant du futur choix de localisation des arrêts.
	<b>Générateurs desservis ou à proximité</b>	centres-villes de Halluin, Roncq, et Lille, secteurs gares Lille Flandres et Europe
<b>Densités</b>	<b>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</b>	Non renseigné à ce stade ; dépendant du futur choix de localisation des arrêts.
<b>Faisabilité</b>	<b>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</b>	<p>Sur la partie Nord du tracé, des questions d'insertion sur des emprises peu importantes notamment dans Halluin (entre 15 et 20m) qui sont les difficultés connues actuellement concernant les aménagements de la Liane 4 Nord. Les possibilités sont ensuite plus importantes le long de l'ex-RD 191 ou via l'av du Dronckaert ou le bd d'Halluin à Roncq. Une insertion sur l'autoroute A22 à étudier avec l'Etat pour déterminer notamment les linéaires à aménager (principalement sur la partie Nord d'A22 au-dessus de la rocade nord-ouest et dans le sens Nord--&gt;Sud, secteur sur lequel le faisceau autoroutier est très généreux) et la permanence ou non des aménagements proposés.</p> <p>Un itinéraire serait ensuite à déterminer pour atteindre le secteur des gares depuis l'autoroute A22 : via la rue du Faubourg de Roubaix mais dont les emprises ne permettent pas d'aménager de voies réservées ou via Chaude rivière et le secteur Euralille avec une succession de carrefours ou d'échangeurs où une priorité serait difficile à intégrer.</p>
	<b>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</b>	Des impacts urbains potentiels principalement sur la partie Nord et urbaine du tracé dans les centres-villes d'Halluin et Roncq.
	<b>Acteurs à impliquer</b>	MEL, communes, Etat avec un questionnement fort d'utilisation de l'autoroute A22
	<b>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</b>	ce projet d'itinéraire n'a jamais été étudié précédemment (il est inspiré du service proposé à certaines heures par la Liane 91 express)
	<b>Longueur de la liaison</b>	21,7 km

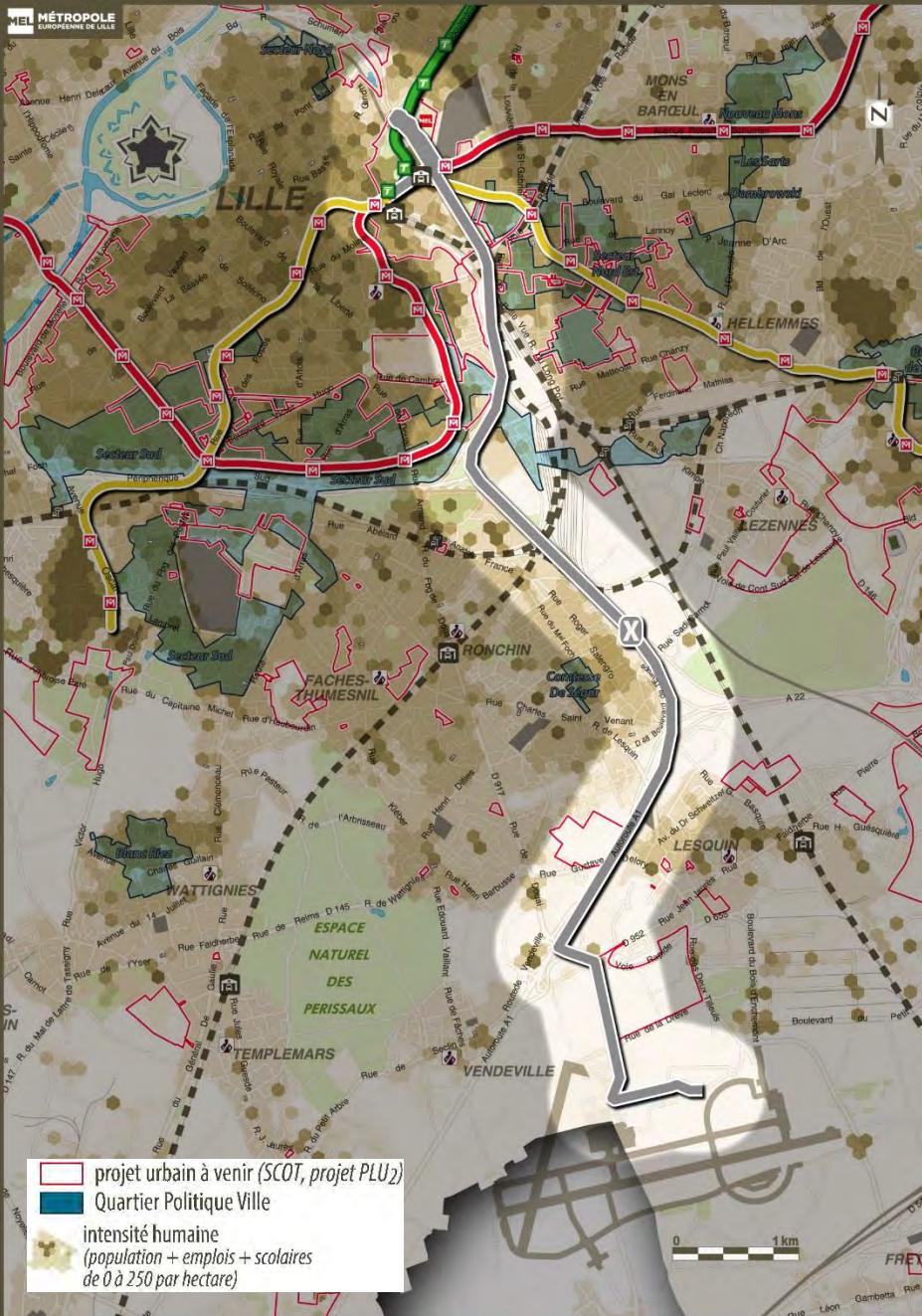
## Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

### W – Liaison Express Villeneuve d'Ascq – Hem – Leers



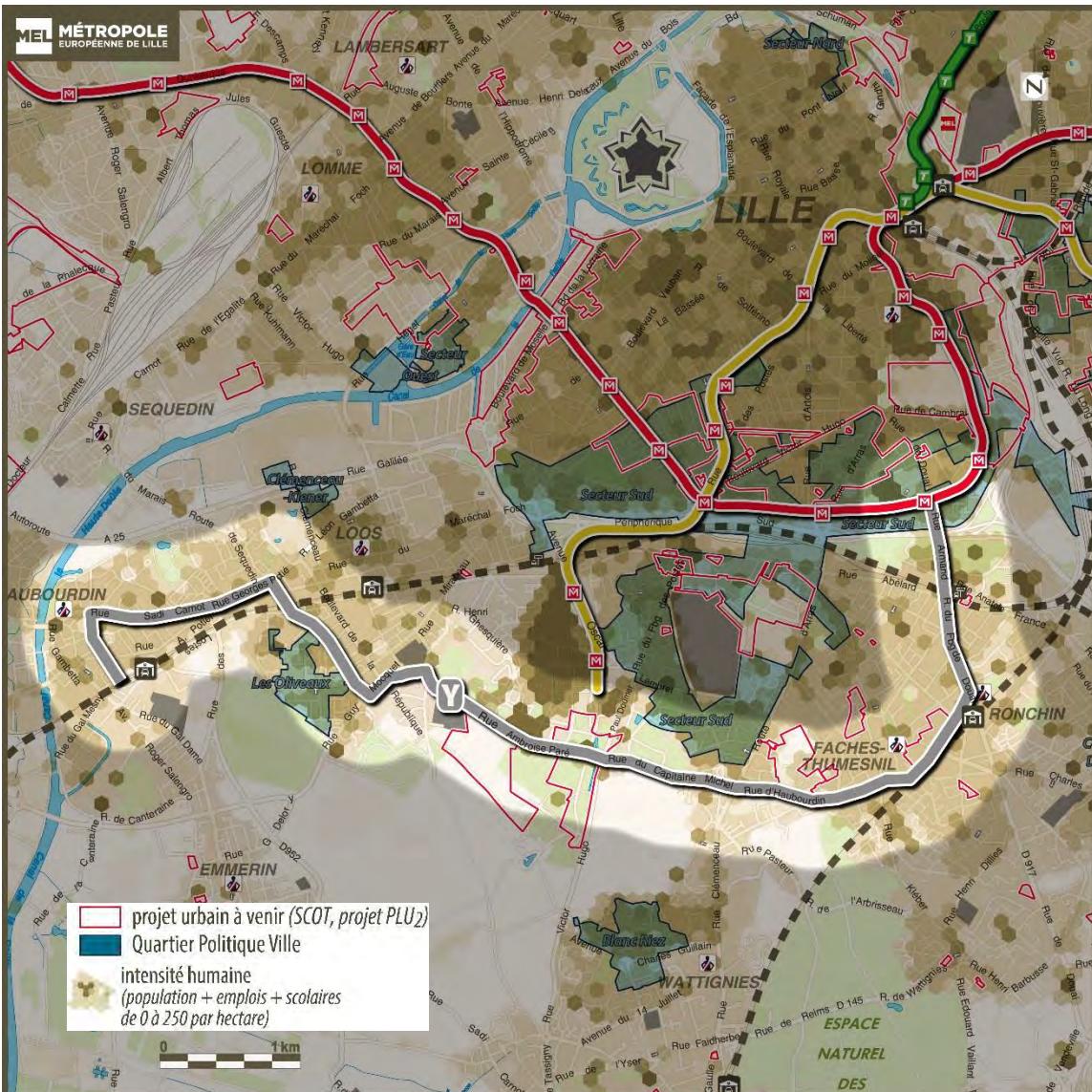
<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<i>Fonction de la liaison dans le réseau TC</i>	Créer une liaison "expresse" entre le versant Nord-Est et Villeneuve d'Ascq, dans un secteur non desservi par la voie ferrée.
	<i>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</i>	Correspondances avec les Lianes 3, 4 et 8 au nord, avec le métro M1 à Pont-de-Bois au sud.
	<i>Contexte mobilité</i>	Concurrence forte de la voiture sur le secteur périurbain ; une concurrence qui peut ici être compensée par une réponse en transports collectifs rapide et compétitive vis-à-vis de la voiture
<b>Dynamiques urbaines</b>	<i>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</i>	<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>Le versant Nord-Est : une dynamique engagée mais à conforter</li> </ul>
	<i>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	Non renseigné à ce stade ; dépendant du futur choix de localisation des arrêts.
	<i>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	Non renseigné à ce stade ; dépendant du futur choix de localisation des arrêts.
	<i>Générateurs desservis ou à proximité</i>	couronne roubaisienne (Wattrelos, Leers), Hem, Villeneuve d'Ascq et ses Universités
<b>Densités</b>	<i>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</i>	Non renseigné à ce stade ; dépendant du futur choix de localisation des arrêts.
<b>Faisabilité</b>	<i>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</i>	<p>Un itinéraire qui reste à déterminer néanmoins :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sur la partie Nord du tracé, des emprises modestes dans Leers, Wattrelos ou Hem. A terme, se posera la question d'utilisation de la RD700 par cette ligne avec un besoin de desserte de coeurs urbains pour capter de la clientèle mais très peu de points d'arrêts à créer pour être compétitive en terme de vitesse.</li> <li>- sur la partie villeneuvoise du tracé, à étudier, un passage sur le bd du Breucq ou sur des emprises plus généreuses à l'ouest du Bd du Breucq av Champillion et rue de la Chatellenie (15 à 25m) qui permettent d'envisager des possibilités d'aménagement</li> </ul>
	<i>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</i>	Des impacts urbains potentiels principalement dans les secteurs urbains traversés mais une ligne susceptible de bénéficier des aménagements relatifs aux liaisons proposées F et G
	<i>Acteurs à impliquer</i>	MEL, communes
	<i>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</i>	ce projet d'itinéraire et de service n'a jamais été étudié précédemment
	<i>Longueur de la liaison</i>	14,8 km

## X – Liaison Express Lille – aéroport de Lesquin



<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<i>Fonction de la liaison dans le réseau TC</i>	Conforter la liaison expresse actuelle entre le secteur des gares à Lille et l'aéroport de Lesquin. Pose la question de la connexion rapide entre le cœur d'agglomération et l'aéroport en transports collectifs, en lien avec sa desserte à plus long terme par le projet ferroviaire de Réseau Express Hauts de France porté par la Région.
	<i>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</i>	Gares de Lille Flandre et Europe, aéroport de Lille-Lesquin
	<i>Contexte mobilité</i>	Concurrence forte de la voiture sur les trajets en lien avec l'aéroport ; une concurrence qui peut ici être compensée par une réponse en transports collectifs rapide et compétitive vis-à-vis de la voiture
<b>Dynamiques urbaines</b>	<i>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</i>	<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> </ul>
	<i>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	Non renseigné à ce stade ; dépendant du futur choix de localisation des arrêts.
	<i>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	Non renseigné à ce stade ; dépendant du futur choix de localisation des arrêts.
	<i>Générateurs desservis ou à proximité</i>	Gares de Lille (et centre-ville), aéroport
<b>Densités</b>	<i>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</i>	Non renseigné à ce stade ; dépendant du futur choix de localisation des arrêts.
<b>Faisabilité</b>	<i>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</i>	Des aménagements définitifs ou temporaires (utilisation dynamique de la Bande d'Arrêt d'Urgence-BAU ou autre) sont à réfléchir avec les services de l'Etat sur le réseau autoroutier pour s'affranchir au mieux des congestions aux heures de pointe ; malgré l'emprise importante disponible, la non-continuité des BAU et les nombreux entrecroisements sur l'itinéraire annoncent un projet complexe à mettre en œuvre.
	<i>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</i>	Peu d'impacts urbains
	<i>Acteurs à impliquer</i>	MEL, communes, Etat en lien avec un questionnement fort d'utilisation de l'autoroute A1, le SMALIM pour accueillir l'arrivée de la navette
	<i>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</i>	Une ligne exploitée par le délégataire de l'aéroport existe mais est tributaire des congestions du réseau autoroutier aux heures de pointe
	<i>Longueur de la liaison</i>	11,2 km

## Y – Liaison Haubourdin – Loos – Faches-Thumesnil – Ronchin – Lille



<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<b>Fonction de la liaison dans le réseau TC</b>	Cette liaison relie Haubourdin à Ronchin puis Lille Porte de Douai, en passant par Loos et Faches-Thumesnil. Elle permet la jonction vers les Lianes 1 et 2, puis le métro ligne 2 depuis la future Liane 5. Elle est à considérer avec les liaisons N, O et P.
	<b>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</b>	Métro ligne 2 et TER, gares d'Haubourdin, de Ronchin et de Porte de Douai, passage à proximité de la ligne 1 du métro au niveau du CHR
	<b>Contexte mobilité</b>	Liaison à dominante tangentielle au sein de la 1ère couronne dense avec une circulation automobile intense : contexte favorable à relativiser par 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>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>
	<b>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</b>	4300 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>	16 000 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV
	<b>Générateurs desservis ou à proximité</b>	Centres d'Haubourdin et de Loos, quartier des Oliveaux à Loos, CHRU-Eurasanté, quartiers Sud de Faches-Thumesnil, centre de Ronchin, établissements d'enseignement de la Porte de Douai
<b>Densités</b>	<b>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</b>	110 habitants+emplois+scolaires / ha
<b>Faisabilité</b>	<b>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</b>	Franchissement de l'A25 au niveau de la porte de Douai puis insertion dans des emprises modestes (15 à 20-25m) dans les traversées de Ronchin et Faches-Thumesnil. Emprises plus généreuses à partir de la rue Capitaine Michel et surtout A. Paré, permettant d'envisager des aménagements plus lourds. Emprises à nouveau plus contraintes pour desservir le quartier des Oliveaux (rues G. Moquet et H. Barbusse, voire Bd de la République). Variante envisageable pour une desserte au cœur du quartier des Oliveaux par un nouveau réseau viaire dans le cadre du projet de renouvellement urbain et en lien avec le futur projet de LINO Sud. Franchissement de la voie ferrée puis insertion plus aisée rue Carnot à Haubourdin, bénéficiant des aménagements de la Liane 5.
	<b>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</b>	Au vu des emprises parfois modestes et des secteurs urbains traversés, des impacts nécessairement importants avec des circulations automobiles très denses sur certaines sections et peu de possibilités de report sur des voies parallèles.
	<b>Acteurs à impliquer</b>	MEL, communes, Etat et SNCF (franchissements A25, voie ferrée)
	<b>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</b>	pas de réflexion ou d'initiative antérieure sur cette liaison
	<b>Longueur de la liaison</b>	9,5 km