

## 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. 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

