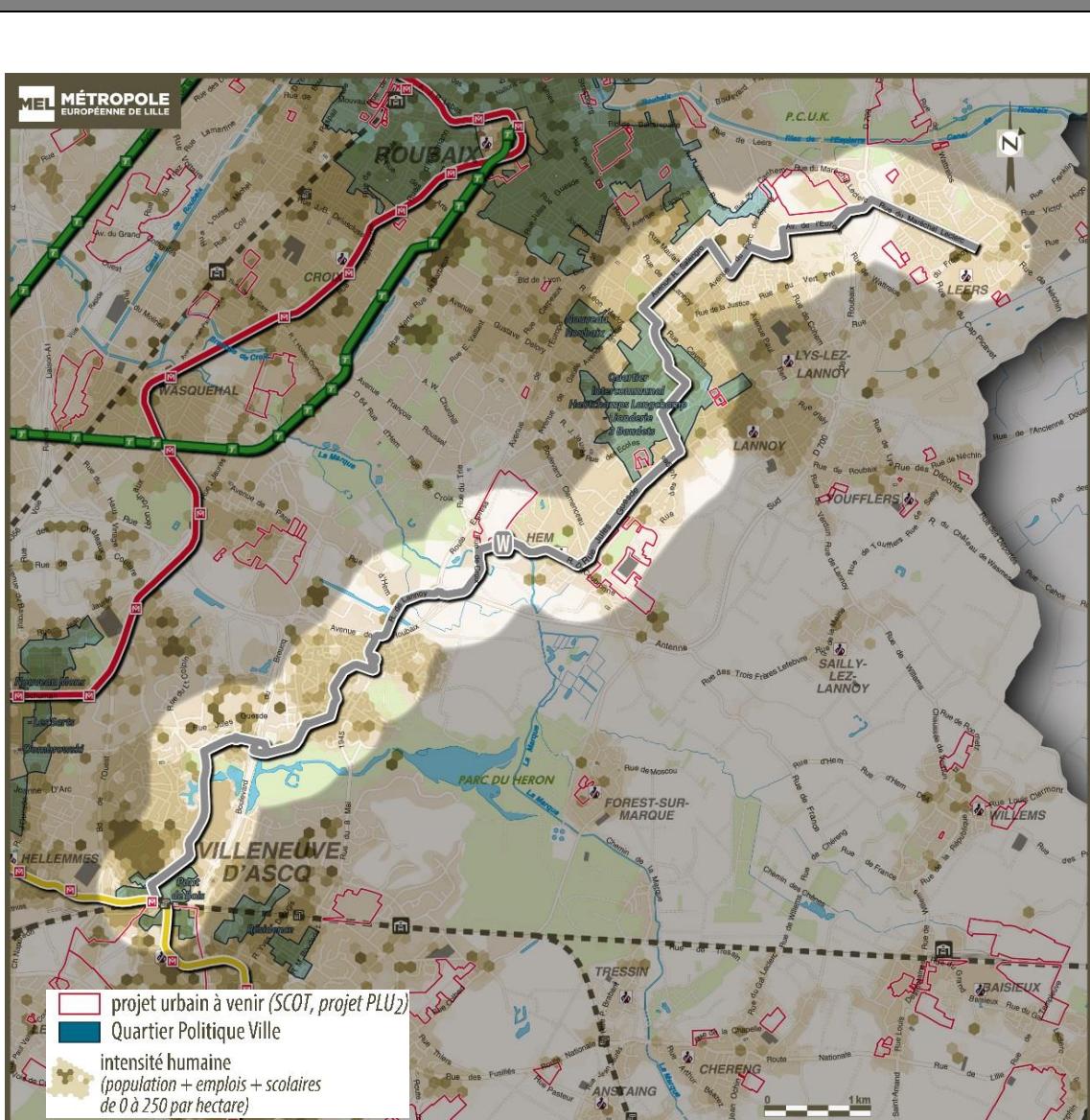


## W – Liaison Express Villeneuve d'Ascq – Hem – Leers



<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 cœurs 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 cœurs 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 Champollion 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