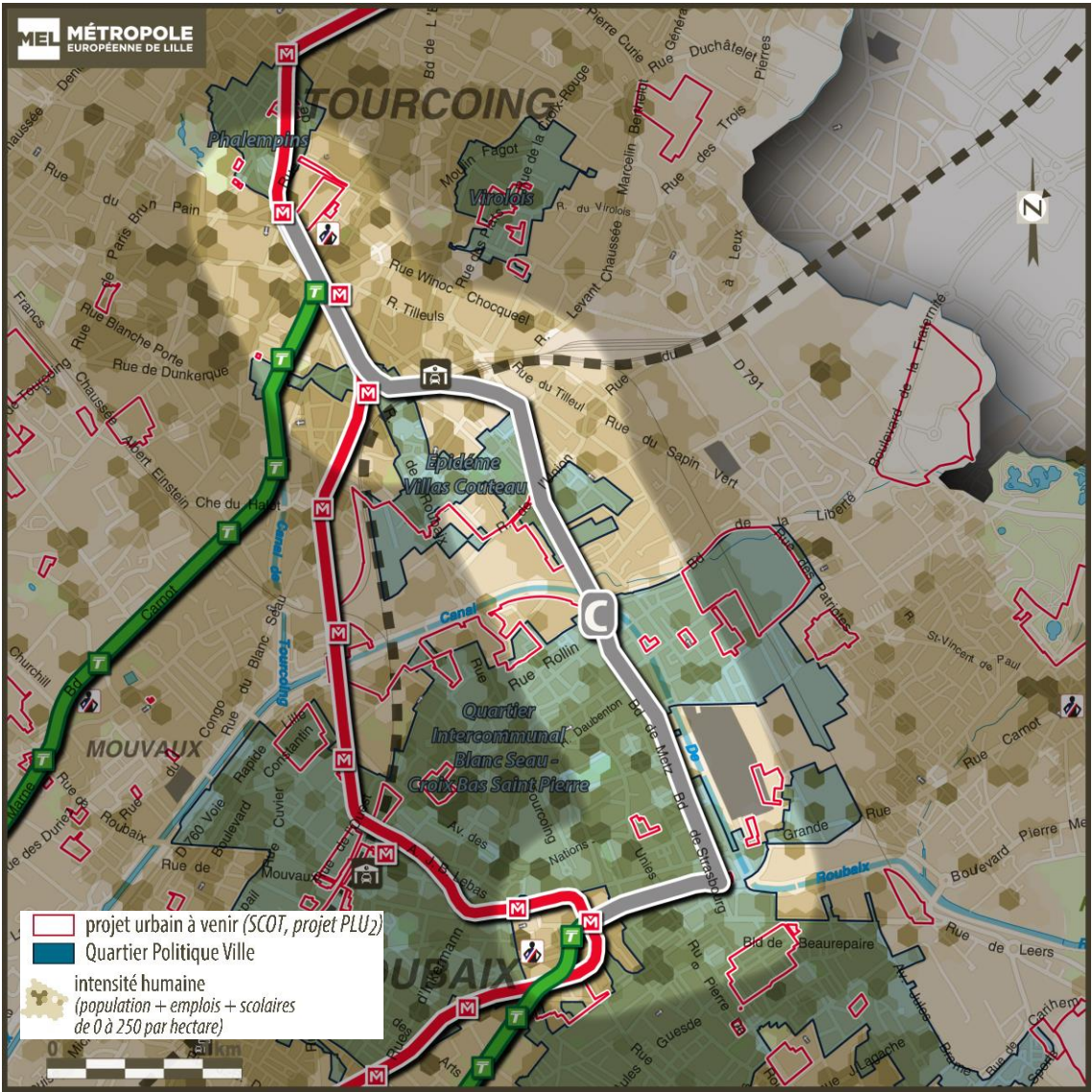


C – Liaison Roubaix - Tourcoing



Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs	Fonction de la liaison dans le réseau TC	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
	Points d'intermodalité desservis ou interconnexions	PEM Tourcoing (métro, tramway, TER) et PEM de Roubaix Eurotéléport
	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 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>
	Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres	Desserte de 3'500 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 32'000 habitants+emplois+scolaires en 2035 au sein des QPV
	Générateurs desservis ou à proximité	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
Densités	Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)	150 habitants+emplois+scolaires / ha
Faisabilité	Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs	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. 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
	Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...	Impacts urbains importants avec alignement d'arbres et stationnement longitudinal très présent sur l'ensemble du tracé (hors voie ferrée Halluin-Somain)
	Acteurs à impliquer	MEL, communes (éventuellement SNCF/Région sur l'ex-voie ferrée Halluin-Somain)
	Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC	pas de projet antérieur sur cet itinéraire
	Longueur de la liaison	5,2 km