

Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

F – Liaison Roubaix - Hem

	Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs	Fonction de la liaison dans le réseau TC	Liaison radiale entre Hem et le cœur Roubaïen (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
Dynamiques urbaines	Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison	<ul style="list-style-type: none"> Les coeurs d'agglomérations : une qualité de vie et des services à préserver au sein des tissus « intenses » existants Le versant Nord-Est : une dynamique engagée mais à conforter 	
	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	
Densités	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	
Faisabilité	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	
Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC	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	