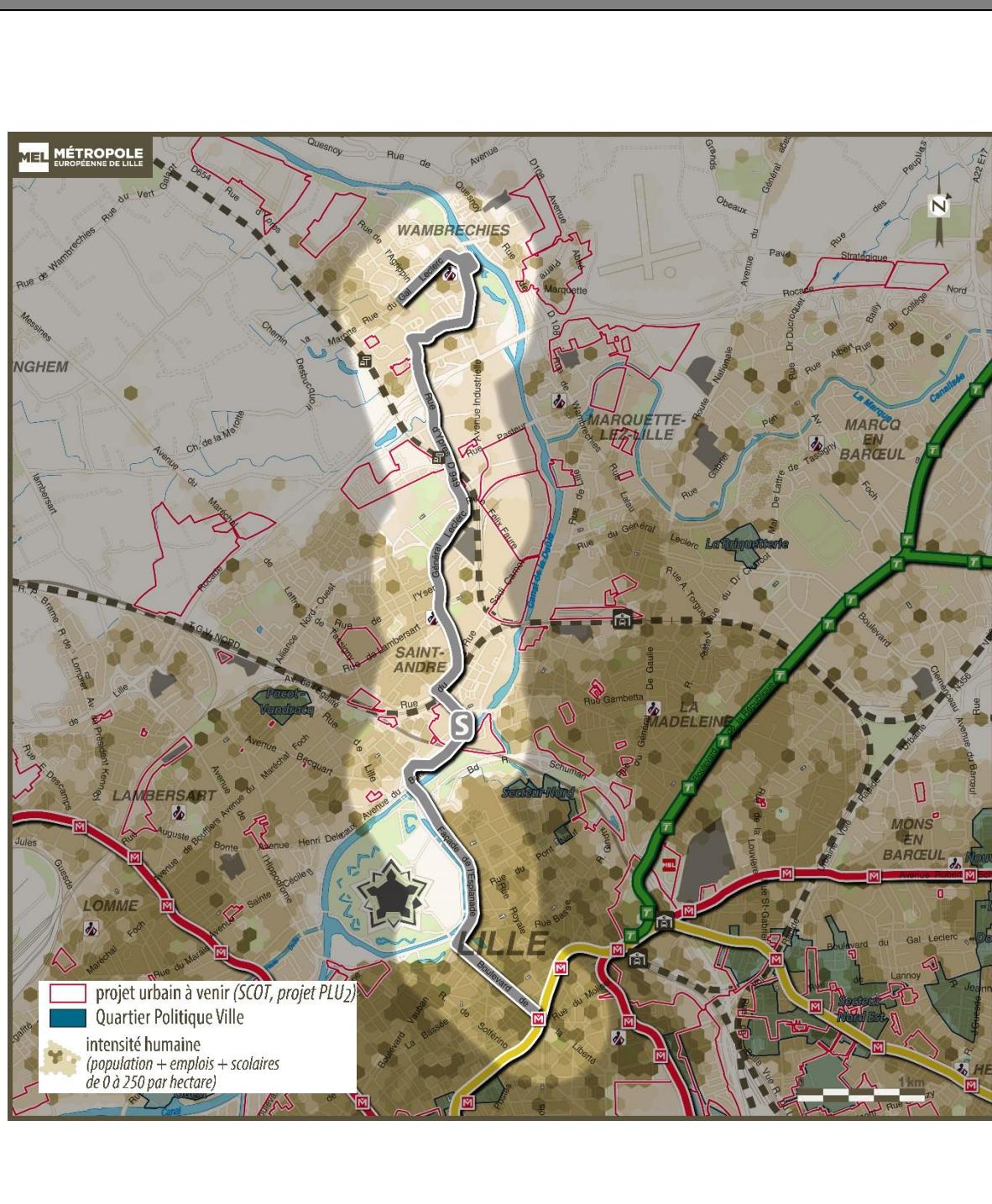


## S – Liaison Lille - Wambrechies



<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. 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