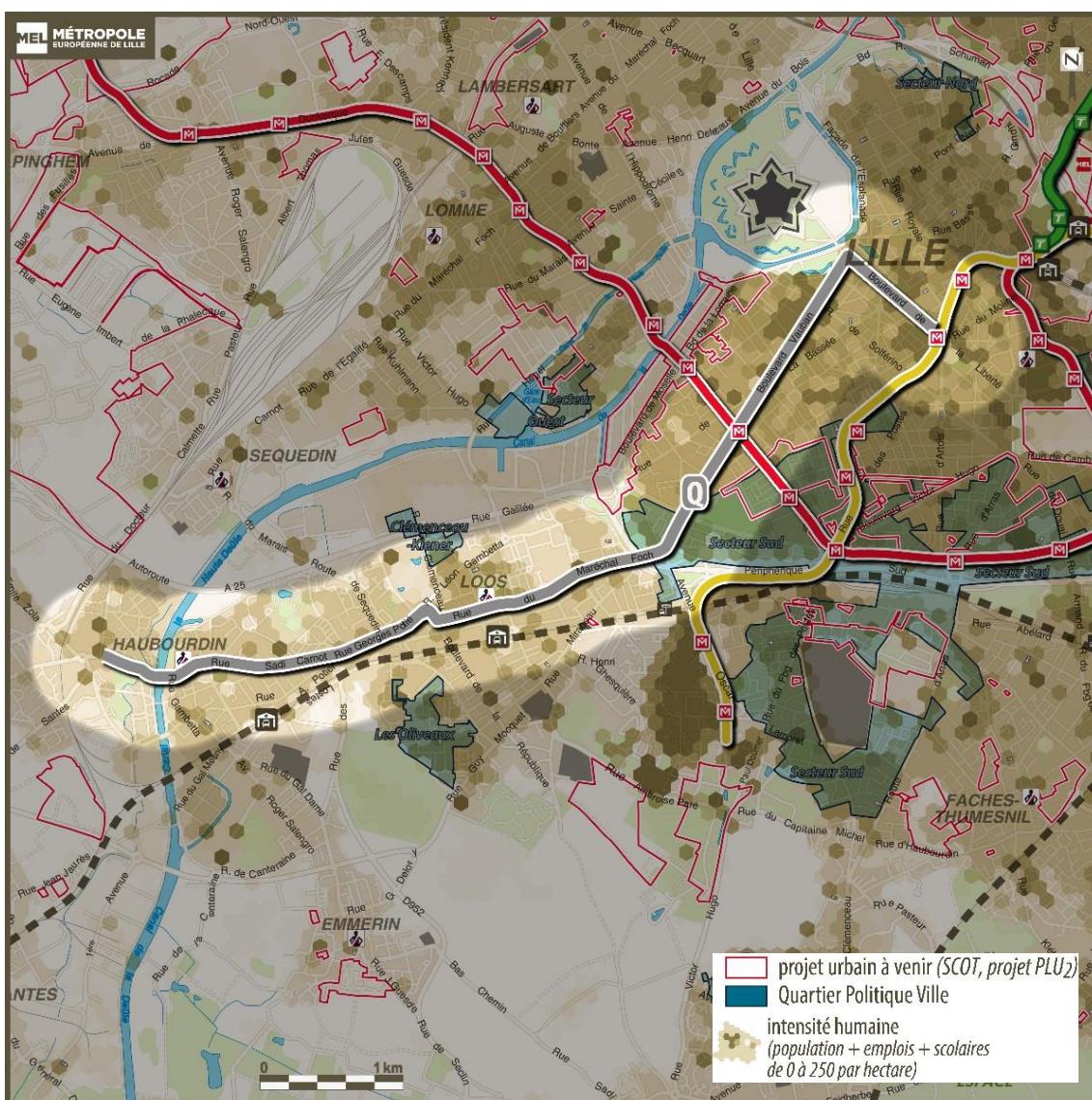


Q – Liaison Lille - Haubourdin



Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs	<i>Fonction de la liaison dans le réseau TC</i>	Liaison radiale structurante entre Lille et Haubourdin (actuelle Ligne 12 et future Liane 5) portée par des secteurs denses en équipements et populations et jouant le rôle de complément de maillage en interne à Lille
	<i>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</i>	Proximité gare de Loos (voire Haubourdin), Métro 2 à Cormontaigne, Métro 1 à République, voire secteur des gares Flandres et Europe TER, TGV, métro, tramway Mongy
	<i>Contexte mobilité</i>	Contexte favorable au report modal vers les TC : circulation automobile dense et stationnement très contraint vers le cœur lillois
Dynamiques urbaines	<i>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</i>	<ul style="list-style-type: none"> Les cœurs d'agglomérations : une qualité de vie et des services à préserver au sein des tissus « intenses » existants De la Deûle à la Haute-Borne en passant par Euralille : une dynamique « ascendante » à accompagner La couronne urbaine Sud de Lille, de Lomme à Villeneuve d'Ascq : une dynamique structurée sur 3 pôles d'excellence économique à poursuivre
	<i>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	500 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035
	<i>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	6'000 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV
	<i>Générateurs desservis ou à proximité</i>	Centres-villes d'Haubourdin et de Loos, secteur Vauban, proximité du Port fluvial et de ses potentielles transformations urbaines, Université catholique de Lille, secteur République voire secteur gare de Lille et Euralille
Densités	<i>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</i>	200 habitants+emplois+scolaires / ha
Faisabilité	<i>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</i>	<p>Des emprises relativement modestes dans les traversées de Loos et Haubourdin avec des passages à 20-25m mais aussi des sections bien plus contraintes entre 15 et 20m voire moins.</p> <p>Un franchissement de l'autoroute A25 avec un passage complexe au niveau de l'échangeur pour rejoindre l'av. Beethoven.</p> <p>Une section peu aisée dans Lille sur la rue d'Isly avec une emprise contrainte (entre 15 et 20m) avant d'arriver dans des secteurs plus favorables (bd Vauban puis Liberté).</p>
	<i>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</i>	Des impacts urbains très conséquents sur l'ensemble du tracé avec des circulations automobiles importantes en section, des fonctions urbaines et du stationnement très présent sur le linéaire et dans les centre-villes traversés
	<i>Acteurs à impliquer</i>	MEL, communes, Etat (franchissements A25)
	<i>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</i>	tracé du projet de la Liane 5 actuelle et insertion de tramway ou tram-train déjà projetée dans des études précédentes
	<i>Longueur de la liaison</i>	7,8 km