

T – Liaison Lille – La Madeleine – Marcq-en-Baroeul

| | | |
|---|---|--|
|  | Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs | Fonction de la liaison dans le réseau TC Liaison radiale structurante entre Lille et Marcq-en-Baroeul par La Madeleine (actuelle Ligne 12 et future Liane 5) portée par des secteurs denses en équipements et populations |
| | Points d'intermodalité desservis ou interconnexions | Métro 1 à République, secteur des gares Flandres et Europe TER, TGV, métro, tramway Mongy, gare de La Madeleine |
| | Contexte mobilité | Contexte favorable au report modal vers les TC : circulation automobile dense et stationnement très contraint vers le cœur lillois |
| 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 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 |
| | Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres | 14'700 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035 |
| | Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres | 1'100 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV |
| | Générateurs desservis ou à proximité | secteur République, secteur gares de Lille, Euralille, futur TGI, centres-villes de La Madeleine et de Marcq-en-Baroeul |
| Densités | Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres) | 240 habitants+emplois+scolaires / ha |
| | | |
| Faisabilité | Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs | Une première section dans Lille sur la rue du Molinel où des entreprises intéressantes existent mais où l'organisation de l'espace public est à revoir pour intégrer des voies réservées continues. Un passage ensuite complexe au niveau des gares ou à proximité avec un franchissement possible sur le viaduc Le Corbusier à étudier avant d'arriver sur le bd Schumann en entrée de La Madeleine. Des sections ensuite contraintes en termes d'entreprises dans la traversée de La Madeleine voire Marcq-en-Baroeul (en quasi-totalité dans des entreprises comprises entre 15 et 20m) et un franchissement de la voie ferrée dans La Madeleine. |
| | Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public... | 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 centres-villes traversés |
| | Acteurs à impliquer | MEL, communes, SNCF (franchissement voie ferrée à La Madeleine), SPL dans le secteur Euralille et entrée du Vieux Lille côté la Madeleine |
| | Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC | tracé du projet de la Liane 5 actuelle et insertion de tramway ou tram-train déjà projetée dans des études précédentes |
| | Longueur de la liaison | 5,4 km |