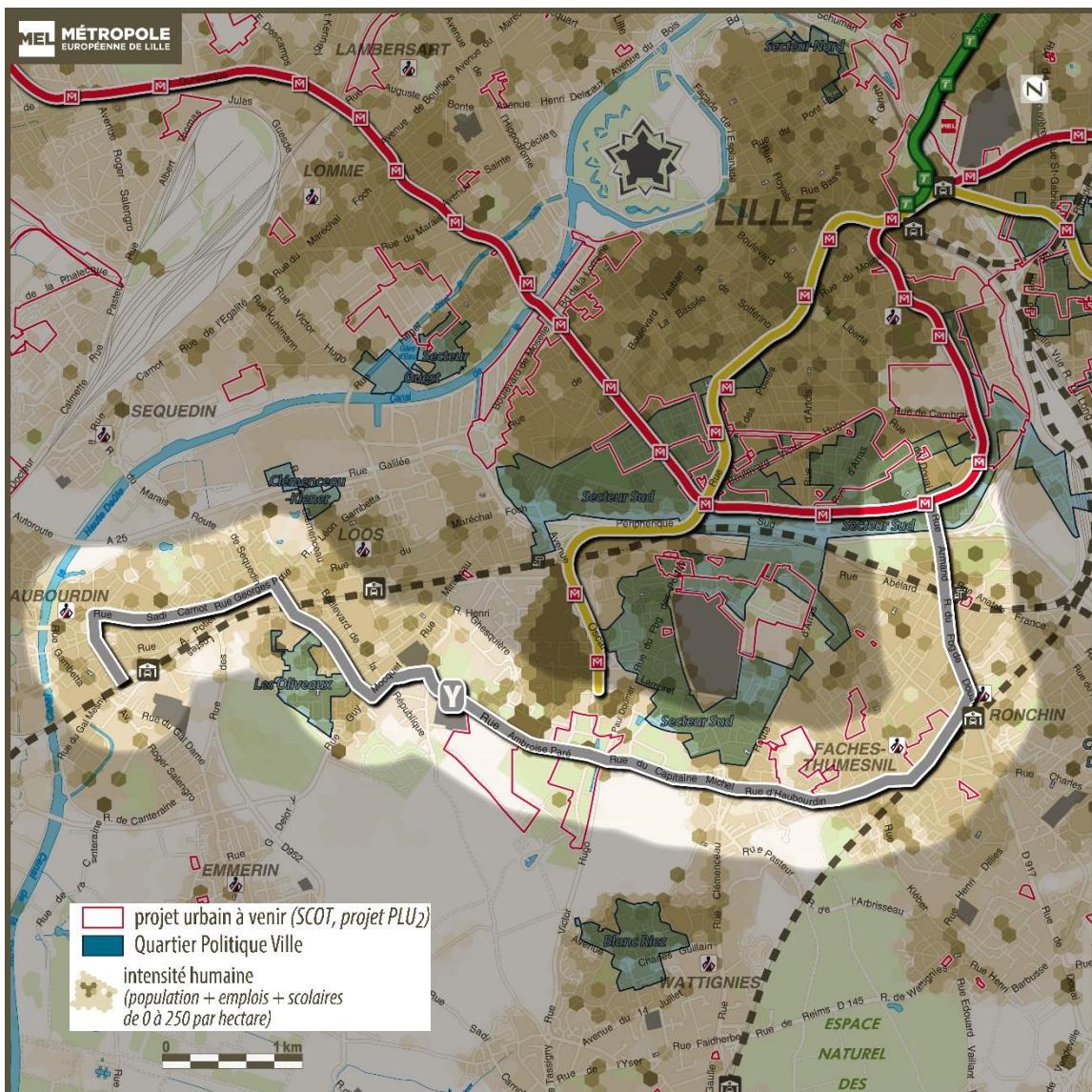


Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

Y – Liaison Haubourdin – Loos – Faches-Thumesnil – Ronchin – Lille



Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs	Fonction de la liaison dans le réseau TC	Cette liaison relie Haubourdin à Ronchin puis Lille Porte de Douai, en passant par Loos et Faches-Thumesnil. Elle permet la jonction vers les Lianes 1 et 2, puis le métro ligne 2 depuis la future Liane 5. Elle est à considérer avec les liaisons N, O et P.
	Points d'intermodalité desservis ou interconnexions	Métro ligne 2 et TER, gares d'Haubourdin, de Ronchin et de Porte de Douai, passage à proximité de la ligne 1 du métro au niveau du CHR
	Contexte mobilité	Liaison à dominante tangentielle au sein de la 1ère couronne dense avec une circulation automobile intense : contexte favorable à relativiser par la contrainte de stationnement modeste sur ces secteurs
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 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	4300 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035
	Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres	16 000 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV
	Générateurs desservis ou à proximité	Centres d'Haubourdin et de Loos, quartier des Oliveaux à Loos, CHRU-Eurasanté, quartiers Sud de Faches-Thumesnil, centre de Ronchin, établissements d'enseignement de la Porte de Douai
Densités	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	Franchissement de l'A25 au niveau de la porte de Douai puis insertion dans des emprises modestes (15 à 20-25m) dans les traversées de Ronchin et Faches-Thumesnil. Emprises plus généreuses à partir de la rue Capitaine Michel et surtout A. Paré, permettant d'envisager des aménagements plus lourds. Emprises à nouveau plus contraintes pour desservir le quartier des Oliveaux (rues G. Moquet et H. Barbusse, voire Bd de la République). Variante envisageable pour une desserte au cœur du quartier des Oliveaux par un nouveau réseau viaire dans le cadre du projet de renouvellement urbain et en lien avec le futur projet de LINO Sud. Franchissement de la voie ferrée puis insertion plus aisée rue Carnot à Haubourdin, bénéficiant des aménagements de la Liane 5.
	Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...	Au vu des emprises parfois modestes et des secteurs urbains traversés, des impacts nécessairement importants avec des circulations automobiles très denses sur certaines sections et peu de possibilités de report sur des voies parallèles.
	Acteurs à impliquer	MEL, communes, Etat et SNCF (franchissements A25, voie ferrée)
	Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC	pas de réflexion ou d'initiative antérieure sur cette liaison
	Longueur de la liaison	9,5 km