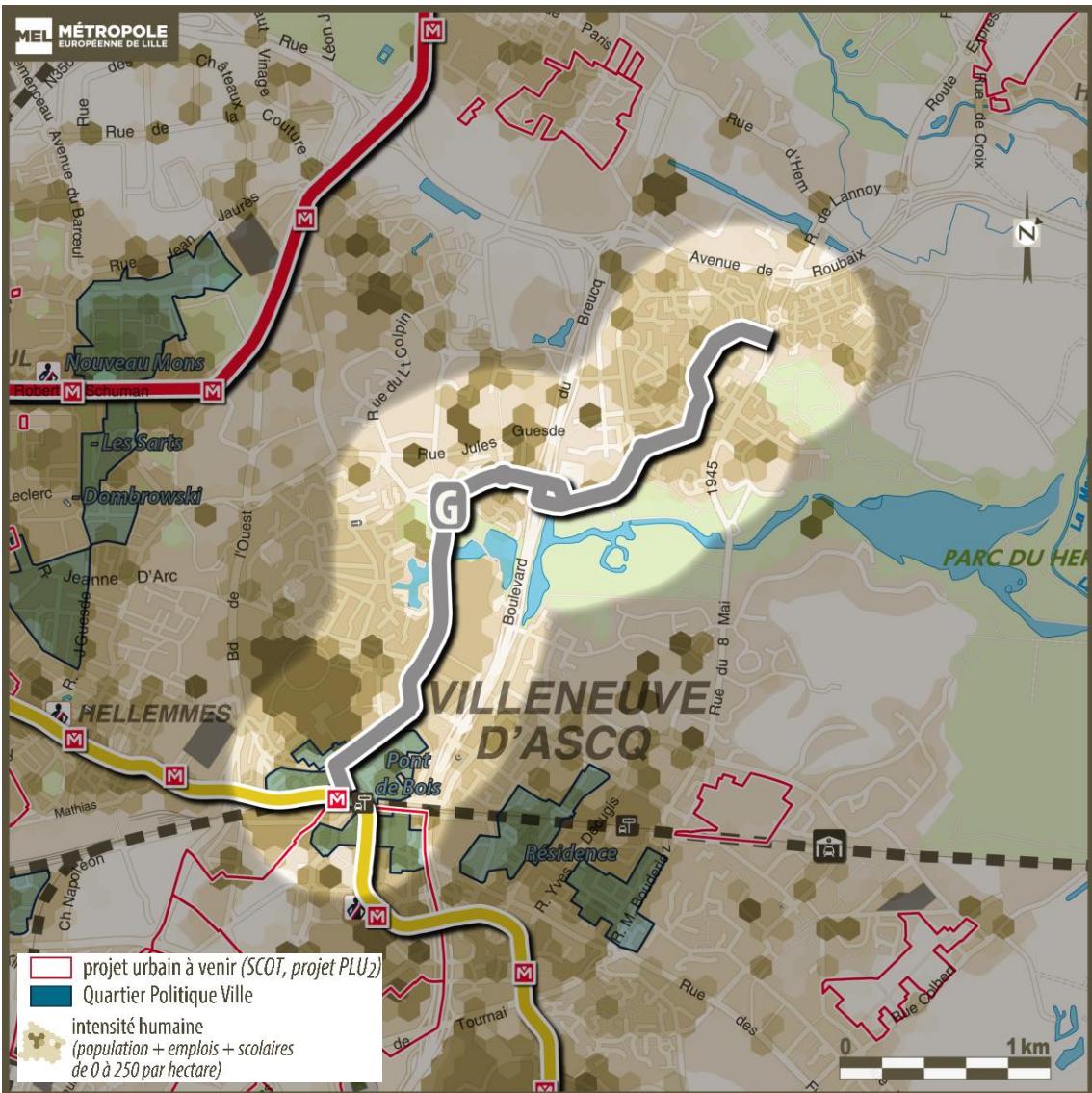


## Analyse multicritère des nouvelles liaisons structurantes proposées

### G – Liaison Villeneuve d'Ascq



<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<i>Fonction de la liaison dans le réseau TC</i>	Liaison radiale entre Villeneuve d'Ascq et sa première couronne Nord-Est, renforçant la Liane 6 et structurant localement le réseau bus. Elle permet le lien entre Villeneuve d'Ascq et sa couronne mais également, du fait de la correspondance sur Métro, le lien vers la centralité lilloise.
	<i>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</i>	Pôle d'échange multimodal métro/TER de Pont de Bois
	<i>Contexte mobilité</i>	Contexte actuel relativement favorable à la voiture individuelle avec une circulation plutôt dense aux heures de pointe. Stationnement à destination peu contraint.
<b>Dynamiques urbaines</b>	<i>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</i>	<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> </ul>
	<i>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	Desserte de 710 habitants+emplois+scolaires supplémentaires (entre 2015 et 2035) dans les zones en développement (hors QPV)
	<i>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	Desserte de 5'000 habitants+emplois+scolaires en 2035 au sein des QPV
	<i>Générateurs desservis ou à proximité</i>	Desserte des générateurs majeurs du territoire actuels et futurs : Villeneuve d'Ascq centre, quartiers Cousinerie Nord et Recueil, Lille Art Museum (LAM), Stadium V d'Ascq, Université Lille 3
<b>Densités</b>	<i>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</i>	130 habitants+emplois+scolaires / ha
<b>Faisabilité</b>	<i>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</i>	Un tracé avec des emprises réduites dans la partie nord de la Cousinerie (inférieures à 20 voire 15m) puis des emprises plus généreuses à l'ouest du Bd de Breucq av Champollion et rue de la Chatellenie (15 à 25m) qui permettent d'envisager des possibilités d'insertion de voies réservées. Un passage avec sens dissociés en-dessous du bd du Breucq dans le cadre d'un "échangeur" avec celui-ci qui nécessitera des études localement plus poussées.
	<i>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</i>	Impacts urbains potentiels sur le stationnement sur la partie Nord du tracé (Cousinerie nord)
	<i>Acteurs à impliquer</i>	MEL, communes
	<i>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</i>	tracé déjà utilisé par la Liane 6
	<i>Longueur de la liaison</i>	4,2 km