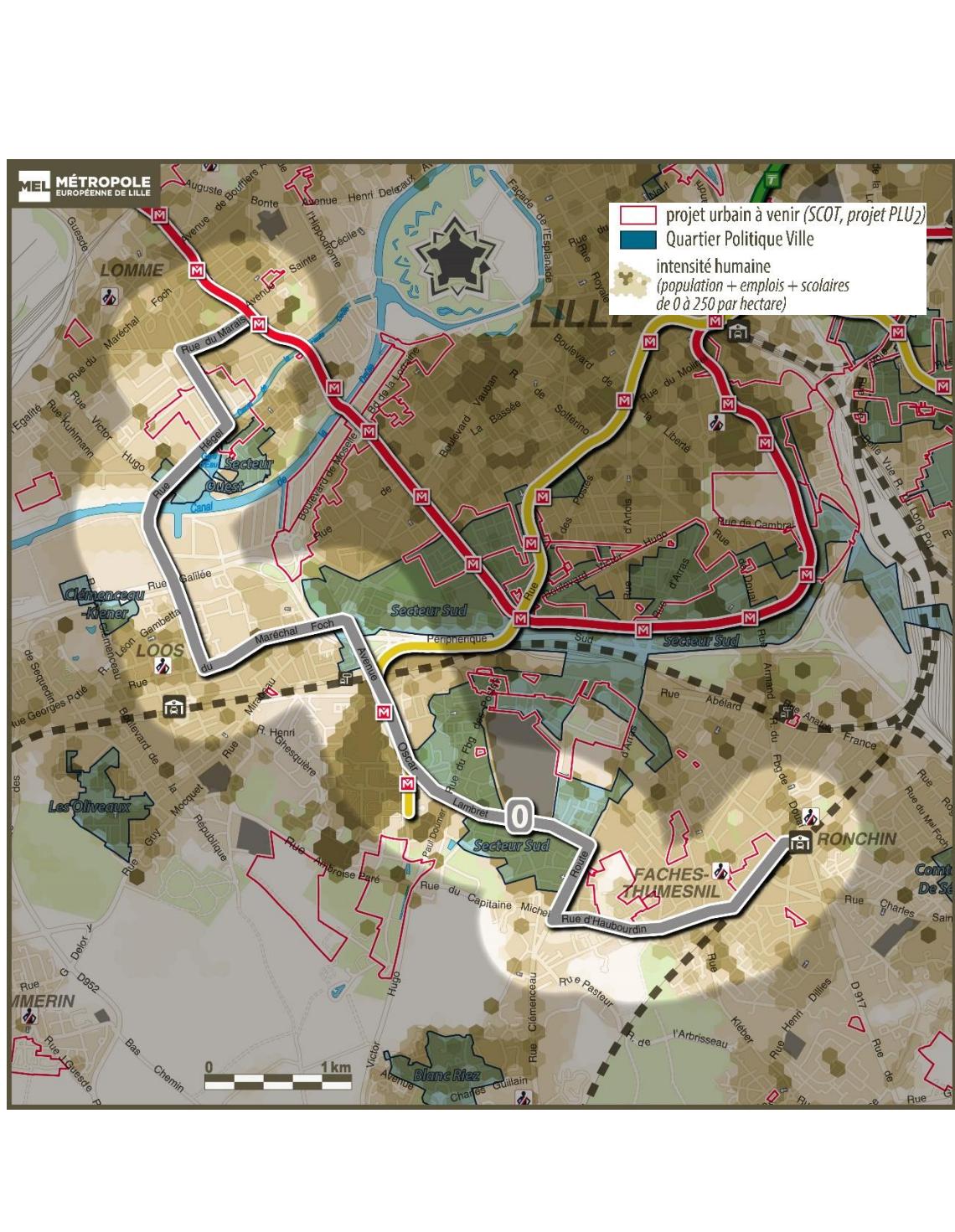


## O – Liaison Lomme - Ronchin



<b>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</b>	<i>Fonction de la liaison dans le réseau TC</i>	Développer une liaison de rocade dans la couronne Sud de Lille de Canteleu à Ronchin Connexion / rabattement entre et vers les modes lourds (Liane 1, Liane 2, future Liane 5 et Métros 1 et 2, ligne 14) radiaux en lien à considérer avec les liaisons N et P proposées
	<i>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</i>	Métros 1 et 2 et TER (Gare Ronchin et CHR)
	<i>Contexte mobilité</i>	Liaison tangentielle au sein de la 1ère couronne la plus dense avec une circulation automobile intense : contexte favorable à relativiser du fait de la contrainte de stationnement modeste sur ces secteurs
<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> <li>La couronne urbaine Sud de Lille, de Lomme à Villeneuve d'Ascq : une dynamique structurée sur 3 pôles d'excellence économique à poursuivre</li> </ul>
	<i>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</i>	9'900 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>	14'700 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV
<b>Densités</b>	<i>Générateurs desservis ou à proximité</i>	Rives de la Haute Deûle-Euratechnologies et quartier du Marais, centre de Loos, CHRU-Eurasanté, Lille Sud, quartiers Sud de Faches-Thumesnil et de centre de Ronchin
	<i>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</i>	130 habitants+emplois+scolaires / ha
	<i>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</i>	Une faisabilité très complexe tout au long du tracé pour insérer des aménagements conséquents et continus en site propre notamment du fait d'entreprises contraintes sur une majorité des tracés envisageables (15 à 20 m maximum sur la plupart des sections). Quelques sections plus généreusement dimensionnées peuvent permettre d'envisager des aménagements plus lourds (av O.Lambret jusqu'à rue Wagner) mais en nombre limité. Des franchissements importants à gérer sur le tracé (Deûle, A25, voie ferrée) et des passages à proximité d'échangeurs conséquents (A25 CHR)
<b>Faisabilité</b>	<i>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</i>	Au vu des entreprises 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.
	<i>Acteurs à impliquer</i>	MEL, communes, Etat, VNF et SNCF (franchissements A25, Deûle, voie ferrée)
	<i>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</i>	pas de réflexion ou d'initiative antérieure sur cette liaison
<i>Longueur de la liaison</i>		9,2 km