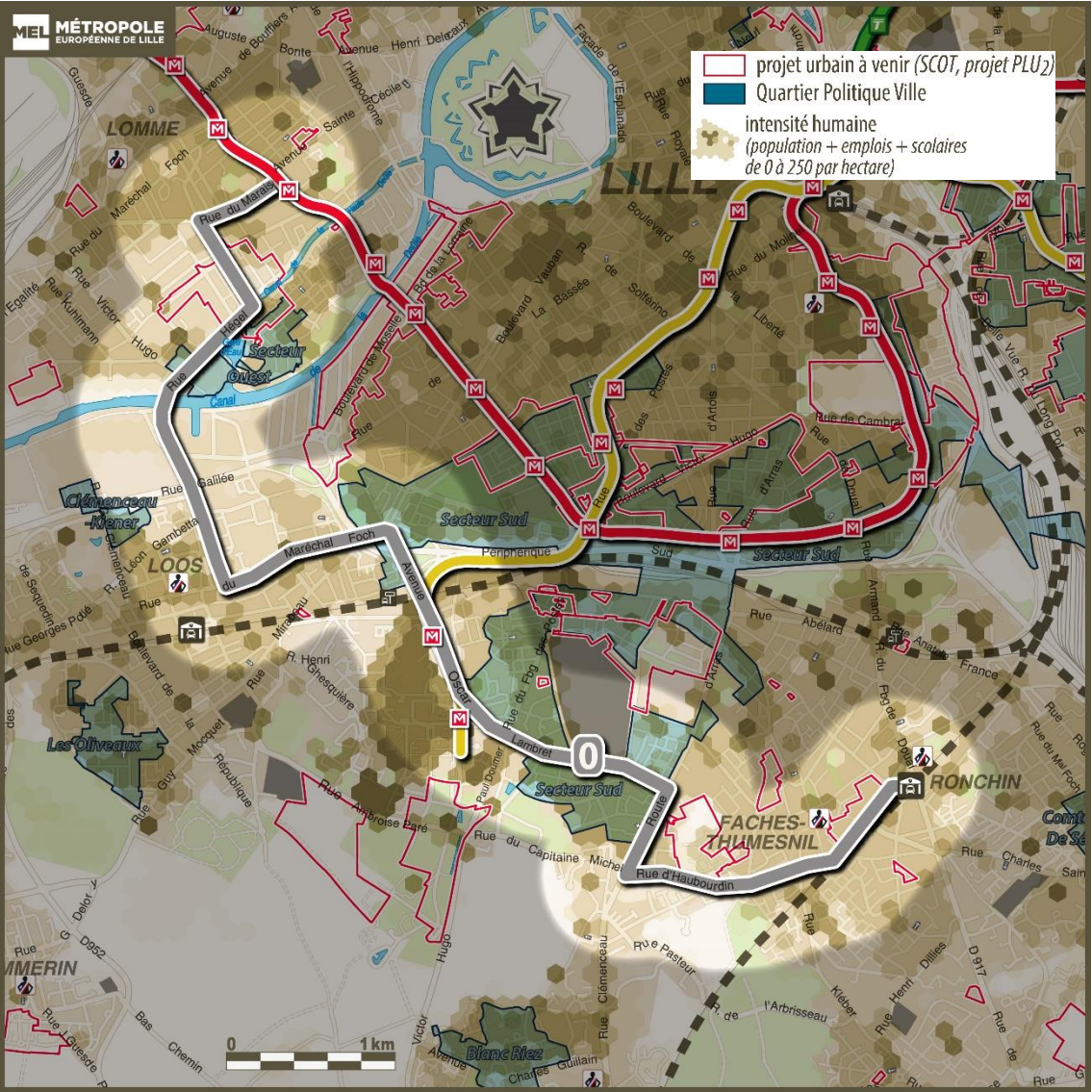


O – Liaison Lomme - Ronchin



Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs	Fonction de la liaison dans le réseau TC	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
	Points d'intermodalité desservis ou interconnexions	Métros 1 et 2 et TER (Gare Ronchin et CHR)
	Contexte mobilité	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
Dynamiques urbaines	Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison	<ul style="list-style-type: none">Les cœurs d'agglomérations : une qualité de vie et des services à préserver au sein des tissus « intenses » existantsLa 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	9'900 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035
	Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres	14'700 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV
	Générateurs desservis ou à proximité	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
Densités	Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)	130 habitants+emplois+scolaires / ha
Faisabilité	Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs	Une faisabilité très complexe tout au long du tracé pour insérer des aménagements conséquents et continus en site propre notamment du fait d'emprises 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 jusque 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)
	Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...	Au vu des emprises 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, VNF et SNCF (franchissements A25, Deûle, 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	9,2 km