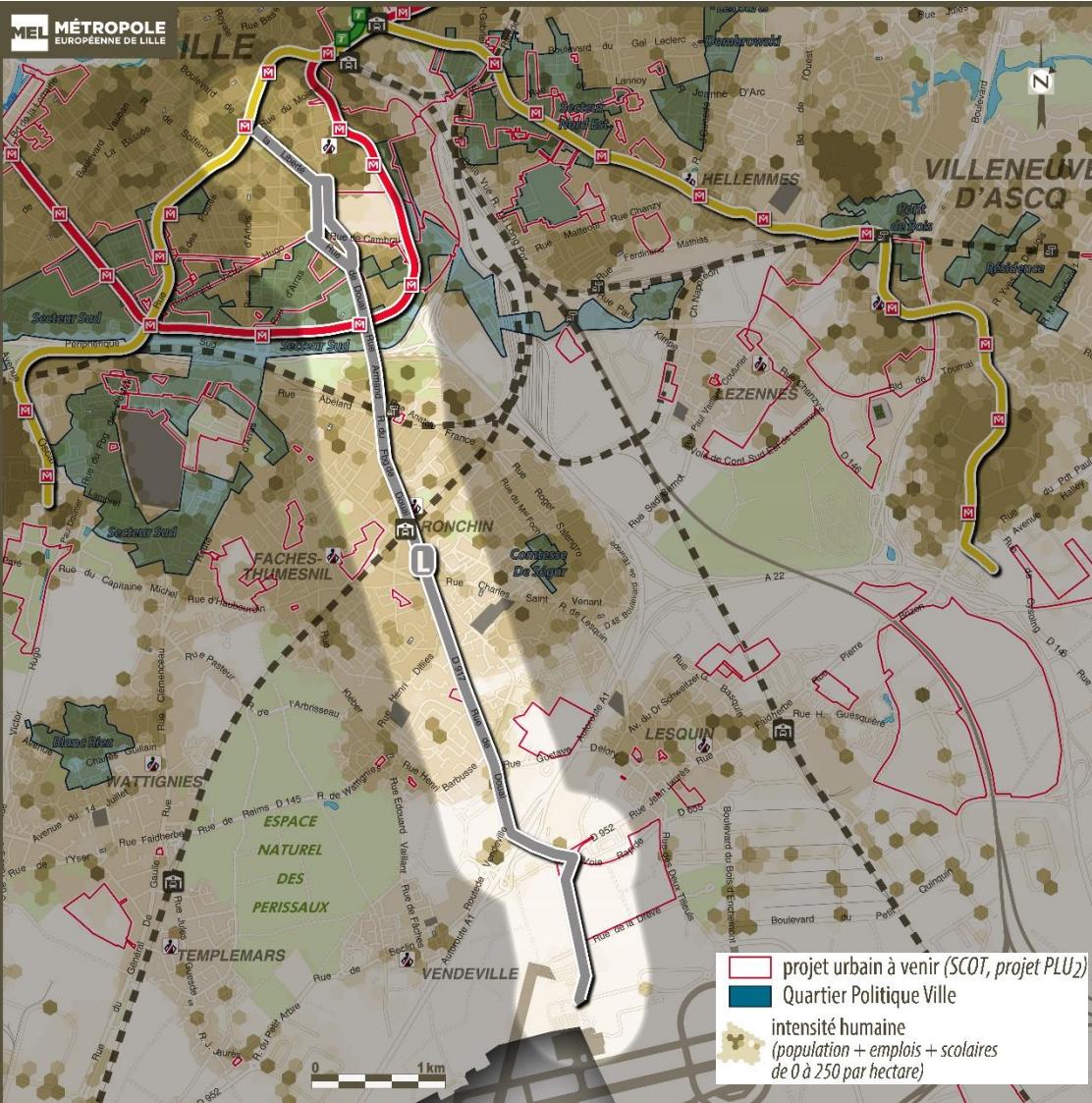


L – Liaison Lille – Faches-Thumesnil - Lesquin

 <p>Efficacité de la liaison dans les réseaux de transports collectifs</p> <p>Fonction de la liaison dans le réseau TC</p> <p>Points d'intermodalité desservis ou interconnexions</p> <p>Contexte mobilité</p>	<p>Liaison radiale structurante vers le cœur Lillois depuis Faches-Thumesnil / Lesquin (renforce la Liane 1)</p> <p>gare de Ronchin, métro ligne 2 Porte de Douai, métro ligne 1 à République</p> <p>Contexte favorable au report modal vers les TC : circulation automobile dense et stationnement très contraint vers le cœur lillois</p>	
	<p>Dynamiques urbaines</p> <p>Dynamiques urbaines dans lesquelles s'inscrit la liaison</p> <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 	<p>Desserte des secteurs en développement d'ici 2035 dans un corridor de 400 mètres</p> <p>5'900 habitants+emplois+scolaires supplémentaires dans les zones en développement d'ici 2035</p> <p>Desserte des QPV en 2035 dans un corridor de 400 mètres</p> <p>18'000 habitants+emplois+scolaires desservis en QPV</p>
	<p>Générateurs desservis ou à proximité</p>	<p>Lille centre (dont secteur République et Citadelle, voire gares Lille Flandres et Lille Europe suivant le tracé retenu), Projet Jappe-Jeslot à Faches-Thumesnil et centre de Ronchin, C. Cial Faches-Thumesnil, pôles étudiants des lycées Baggio, Faidherbe, G.Berger et du LUC, université de Lille 2 à Moulins ; projets de développements économiques à proximité de la plateforme aéroportuaire de Lille – Lesquin, aéroport Lille-Lesquin</p>
<p>Densités</p> <p>Densité desservie en 2035 (habitants/emplois/scolaires dans un corridor de 400 mètres)</p>	<p>160 habitants+emplois+scolaires / ha</p>	
	<p>Faisabilité</p> <p>Premiers éléments de pré-faisabilité : insertion urbaine, franchissements, points durs</p>	<p>Des emprises disponibles dans Lille centre avec soit un passage par République vers Citadelle soit un passage par le secteur des gares Lille-Flandres/Lille Europe et des aménagements existants (Bd Liberté) ; un secteur urbain contraint avec peu d'espace disponible au niveau de la rue de Douai et de la jonction avec le Bd JB Lebas dans Lille. Certains secteurs avec des emprises modestes (15 à 20-25m) dans les traversées de Ronchin et de Faches-Thumesnil.</p> <p>Sur la partie Sud de la liaison, des espaces disponibles à préserver dans le cadre des projets de développements économiques à proximité de la plateforme aéroportuaire pour leur assurer une desserte par les transports collectifs faisable techniquement.</p> <p>Des points durs en franchissement des autoroutes A25 et A1 (si extension Sud du projet) et dans le secteur du pont Geslot au cœur de Ronchin ainsi que des points durs méritant vigilance au niveau du faisceau ferré de Ronchin et du passage sous le métro à Lille en fonction du mode retenu (notamment caténaires tramway)</p>
	<p>Impacts urbains : stationnement, circulation, espace public...</p> <p>Acteurs à impliquer</p> <p>Maturité : éléments ou projet connus facilitant un projet de liaison structurante TC</p> <p>Longueur de la liaison</p>	<p>Des impacts urbains importants sur l'ensemble du tracé avec des circulations automobiles importantes en section, des fonctions urbaines et du stationnement très présent sur le linéaire et des passages à proximité d'échangeurs autoroutiers très chargés</p> <p>MEL, communes, Etat (franchissements A25 et A1), SNCF (franchissement voie ferrée à Ronchin), éventuellement CCI (Lil'aéroparc) et SMALIM (aéroport) si extension Sud du projet</p> <p>acteurs du tracé déjà mobilisés depuis quelques années dans le cadre des études de pré-faisabilité du projet de tramway Lille-Lesquin</p> <p>7,6 km</p>