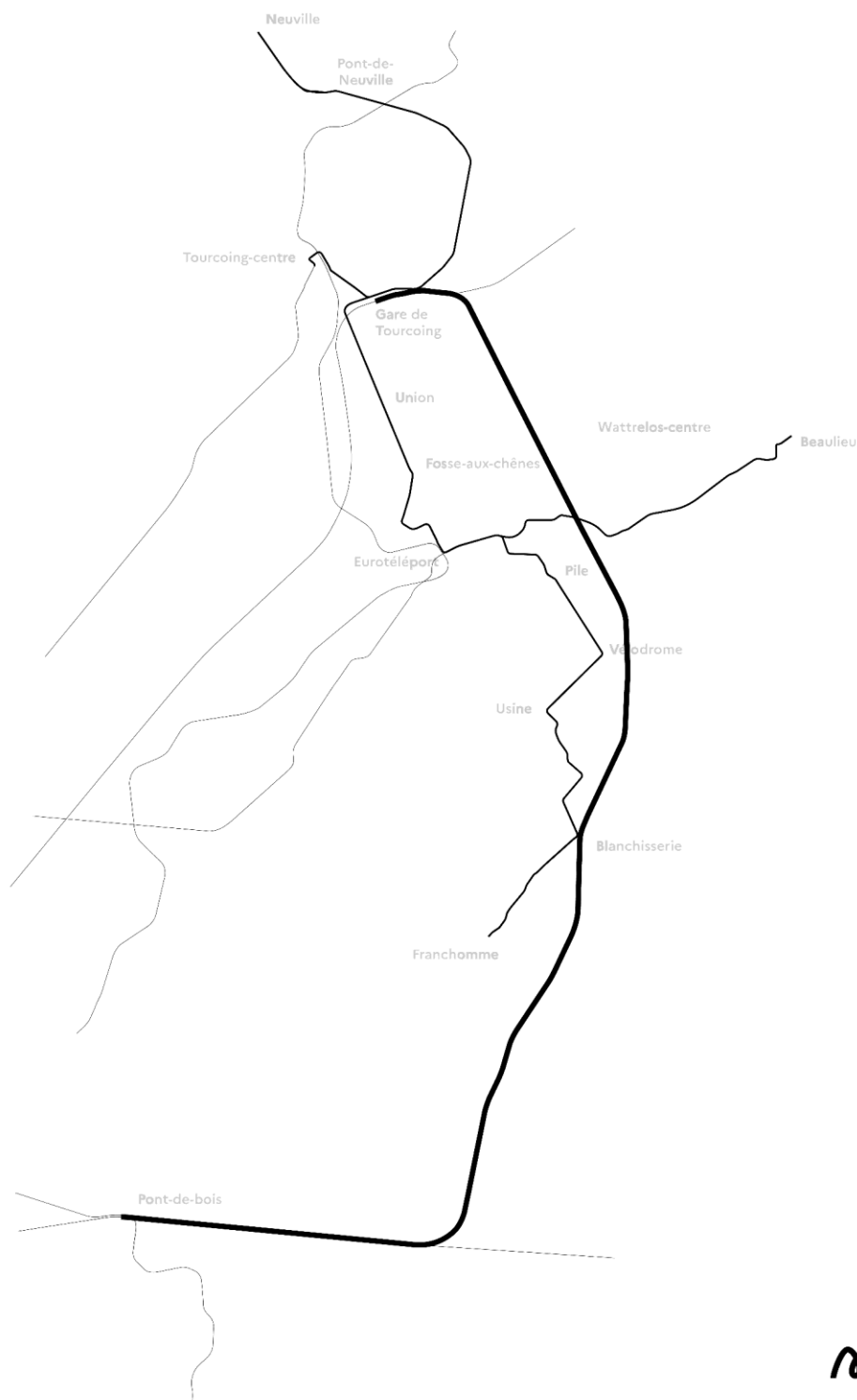


# annexe. Gare de Tourcoing <> Pont-de-bois

une emprise ferroviaire, un potentiel structurant non évalué

liaison de type tram-train ———



### **a.1 Une emprise ferroviaire continue reliant des pôles majeurs**

Il existe entre la gare de Tourcoing et la gare de Pont-de-Bois une ancienne emprise ferroviaire continue, issue de la ligne Halluin-Somain aujourd'hui partiellement inutilisée, reliant successivement :

- le PEM Gare de Tourcoing (bus, futur tram, métro ligne 2, train, futur SERM)
- les quartiers de Roubaix-est et Wattrelos-ouest
- Avelghem (bus, futur tram)
- le Pile, le Sartel, les Trois-Ponts
- le Vélodrome de Roubaix (*branche tram Hem*)
- Lys-lez-Lannoy et Lannoy
- le secteur des Trois-villes (*branche tram Hem*)
- Hem-Blanchisserie (*branche tram Hem*) et Hem-centre
- Forest-sur-Marque
- le PEM Pont-de-bois (bus, futur BHNS, métro ligne 1, train, futur SERM)

Ce linéaire traverse des secteurs aujourd'hui peu ou mal desservis par des transports structurants, tout en reliant directement les deux grands pôles de Roubaix-Tourcoing et Villeneuve-d'Ascq, sans passer par Lille. C'est un véritable axe est <> nord-est à l'échelle de la métropole.

### **a.2 Une cohérence directe avec les objectifs du projet et du SERM**

Le dossier de l'enquête publique (*Pièces B et F*) met en avant la nécessité de renforcer le report modal, de structurer le réseau autour de pôles majeurs et de s'inscrire dans la perspective du SERM. Ces objectifs supposent l'existence de liaisons rapides, fiables et compétitives entre les principaux bassins de vie, d'emploi et d'enseignement, qui concentrent aujourd'hui l'essentiel des flux automobiles.

Une liaison exploitée sur l'emprise ferroviaire permettrait de relier Tourcoing à Villeneuve-d'Ascq en une vingtaine de minutes, contre plus du double aujourd'hui par les réseaux existants. Un tel gain de temps correspond précisément au type de rupture modale attendu d'une infrastructure structurante à l'échelle métropolitaine.

### **a.3 Une alternative de nature différente, non évaluée dans le dossier**

Le dossier d'enquête compare exclusivement des variantes de tramway urbain insérées en voirie. Il ne prend pas en compte l'existence d'une solution fondée sur l'exploitation d'une emprise ferroviaire existante selon un modèle de type tram-train, déployé en France, notamment sur les lignes T4 et T12 en Île-de-France, ou dans des villes post-industrielles similaire au territoire, comme Manchester.

Le recours à un mode de type tram-train permet d'exploiter une ancienne emprise ferroviaire en milieu urbain sans être soumis aux règles ferroviaires strictes sur les passages à niveau, grâce à un fonctionnement en régime de transport guidé urbain.

Cette différence avec le tramway tel que proposé concerne le mode d'exploitation, la performance, les contraintes techniques, les impacts urbains et la portée territoriale de la desserte. Il s'agit donc d'une alternative relevant d'une autre catégorie de solution de transport collectif, au sens du droit de l'évaluation environnementale et du principe d'examen des solutions raisonnablement envisageables.

### **a.4 Des impacts urbains et techniques radicalement différents**

Le tramway urbain retenu vers Hem suppose une insertion en voirie impliquant déviations de réseaux, démolitions, interférences dans les rues étroites, sections partagées et virages serrés, avec pour conséquence vitesse commerciale et régularité structurellement limitées.

À l'inverse, une reprise de la voie ferrée permettrait d'éviter l'essentiel de ces contraintes : peu ou pas de réseaux à dévier, impacts fonciers réduits, chantiers plus rapides, rayons de courbure compatibles avec des vitesses élevées et robustesse d'exploitation nettement supérieure. Ces caractéristiques conditionnent directement la capacité réelle de l'infrastructure à produire du report modal.

### **a.5 Hiérarchisation des modes et aire de chalandise**

Les politiques contemporaines de transport collectif reposent sur un principe de hiérarchisation des modes, selon lequel les infrastructures les plus capacitaires et les plus rapides doivent être affectées aux relations les plus longues et les plus structurantes, tandis que les modes plus légers assurent la desserte fine et la collecte locale.

La littérature spécialisée (*CEREMA, Vuchic-UTST*) souligne que la capacité d'un mode à capter de la demande ne dépend pas uniquement de la distance de marche jusqu'à la station, mais aussi de la distance qu'il permet de parcourir de manière rapide et fiable. Plus un mode permet de rejoindre des pôles lointains dans des temps compétitifs, plus son aire de chalandise réelle s'étend au-delà du seul périmètre piéton immédiat.

Ces travaux établissent que les modes ferroviaires ou de type tram-train génèrent des bassins d'usagers beaucoup plus larges que les tramways urbains plus lents.

Dans ce cadre, une liaison Tourcoing-Ascq exploitée sur emprise ferroviaire accroîtrait fortement la valeur de chaque station, dont la zone de chalandise ne se limiterait plus aux 400-500m de marche, mais s'étendrait à l'ensemble des pôles métropolitains accessibles rapidement par la ligne.

La prise en compte d'une solution exploitant un tram-train permettrait ainsi de mieux respecter la hiérarchisation des modes, en affectant un mode rapide et capacitair à des relations métropolitaines, et en laissant au réseau de bus et au tramway urbain le rôle de desserte fine et de rabattement, conformément aux principes de planification des réseaux performants.

#### **a.6 Un enjeu direct pour la branche de Hem**

La branche Eurotéléport <> Franchomme se termine aujourd'hui en impasse urbaine, sans possibilité réaliste de prolongement vers Villeneuve-d'Ascq, alors même qu'elle longe et croise l'emprise ferroviaire à plusieurs endroits (Vélodrome, Trois-Villes, Blanchisserie).

Dans le même temps, le projet repose sur la substitution de lignes de bus existantes par une infrastructure plus lourde mais localement plus contrainte, sans démonstration d'un gain net pour les usagers en termes de temps, de régularité ou de capacité.

Une liaison exploitée sur l'emprise ferroviaire viendrait compléter le réseau existant en ajoutant une couche rapide et structurante, sans affaiblir l'offre de proximité. Celle-ci est de nature à modifier drastiquement le bilan socio-économique du projet.

L'absence d'évaluation de cette alternative fragilise la justification même de la branche de Hem.

## **a.7 Enjeu pour la Commission d'enquête**

Au regard :

- de l'existence d'une emprise ferroviaire continue
- de son potentiel de performance et de structuration métropolitaine
- de ses impacts urbains nettement moindres
- de sa cohérence avec les objectifs du SERM

l'absence de toute analyse comparative entre :

- un tramway urbain en impasse
- une liaison tram-train inter-pôles sur cette même emprise

constitue une carence majeure du dossier.

L'absence de toute analyse comparative entre un tramway urbain en impasse et une liaison inter-pôles de type tram-train exploitant cette emprise constitue une lacune substantielle du dossier d'enquête.

Conformément à l'article L.122-1 du Code de l'environnement et à la directive 2011/92/UE, il ne s'agit pas de prescrire un projet alternatif, mais de constater que l'évaluation environnementale n'a pas porté sur l'ensemble des solutions raisonnablement envisageables, alors même que certaines sont susceptibles d'influer de manière déterminante sur l'appréciation de l'utilité publique, du rapport coûts-avantages et, plus largement, de l'intérêt général du projet.

# réseau structurant actuel secteur Roubaix-Tourcoing






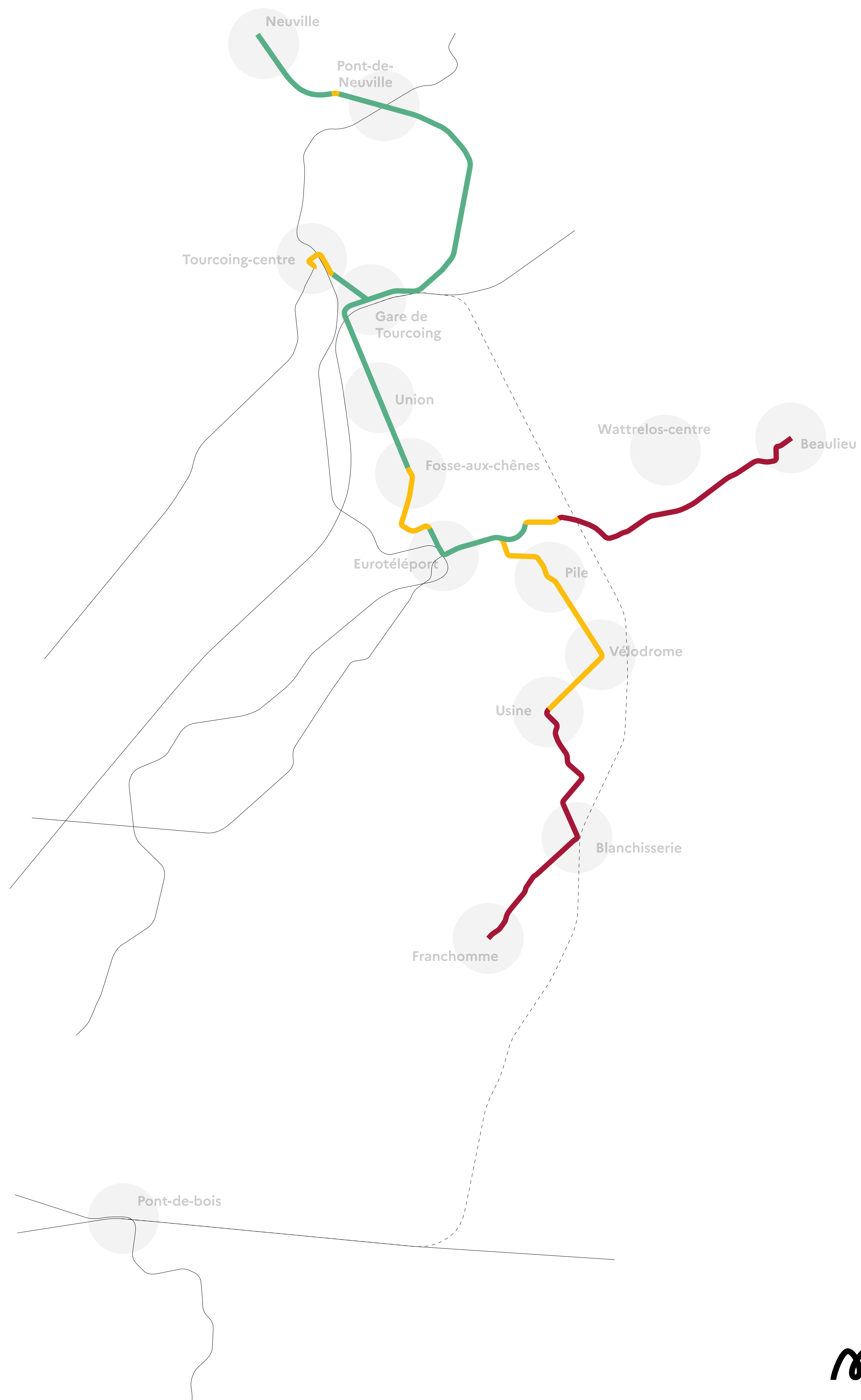
tramway et métro ———  
réseau bus 2026 ———  
train ———

2km 1km N

**MobiLille**  
@David Lapersonne  
@Basile Debuys

# synthèse de l'appréciation globale de l'utilité publique du projet

- avis favorable, réserves mineures 
- avis favorable, réserves substantielles 
- avis défavorable en l'état 



2km 1km N

# illustration des alternatives de desserte structurante raisonnablement envisageables

