

branche 1. Neuville <> Gare de Tourcoing

Une branche utile, mais dont l'aménagement compromet le potentiel



Préambule

Ce projet soumis à enquête est composé de branches techniquement, fonctionnellement et territorialement distinctes, présentant des niveaux d'utilité publique très contrastés. Conformément à la jurisprudence administrative, chacune de ces composantes peut et doit être appréciée séparément au regard du bilan coûts-avantages et des atteintes qu'elle emporte.

1.1 Rappel du tracé et des objectifs

La branche Neuville <> Gare de Tourcoing constitue le prolongement nord du réseau de tramway par un maillage à l'est de Tourcoing, avec pour objectif de relier un secteur dense et un PEM, au principal pôle ferroviaire du territoire.

Cette fonction est stratégique : la gare de Tourcoing concentre les flux TER, TGV, le futur SERM, le métro (éloigné), de nombreuses lignes de bus, ainsi qu'une future liaison tramway vers le centre-ville. La connexion directe du tramway à ce pôle constitue un levier majeur de report modal et d'intermodalité.

Le principe même de cette branche est donc pleinement justifié. En revanche, plusieurs choix de tracé et d'insertion retenus appellent des réserves importantes quant à la cohérence d'ensemble et à l'optimisation de l'investissement public.

1.2 Des qualités d'insertion à valoriser

Plusieurs éléments du projet vont clairement dans le bon sens :

- le positionnement latéral sur le boulevard des Hauts-de-France
- l'insertion tel que présentée rue du Levant
- l'arrivée directe du tramway sur la place de la gare, sans rupture piétonne
- le report de la circulation automobile en périphérie de la place de la gare

Ces choix permettent une desserte lisible, efficace et véritablement urbaine. Le tracé du boulevard industriel, relativement rectiligne et sans virages contraignants, permet en outre d'envisager une vitesse commerciale élevée, ce qui constitue un atout majeur pour les quartiers desservis.

1.3 Un aménagement trop orienté vers l'automobile

Malgré ces points positifs, le projet conserve sur une grande partie du boulevard industriel et notamment sur la chaussée Gramme une structure très routière, avec le maintien de deux fois deux voies de circulation dans un secteur qui ne présente pas de congestion structurelle hors approche de feux.

Cet aménagement empêche non seulement la plantation d'arbres et le maintien du stationnement, mais il entraîne également une acquisition foncière à l'angle de la rue de Gand. Un scénario similaire est pourtant présent avenue Dron à l'angle de la rue Louis Leloir, au café Le Croisé, avec un bâti débordant, sans que la maîtrise d'ouvrage procède à une démolition (*Pièce F9H, p.188*).

Cette acquisition résulte exclusivement du choix de conserver une emprise routière très importante, alors même que les niveaux de trafic ne la justifient pas. Les prévisions de trafic figurant au dossier (*Pièce F9H, p.167*) confirment en effet le maintien de deux voies de circulation depuis la rue de Gand vers le Pont-de-Neuville, dans un sens où la fluidité n'est pas identifiée comme un enjeu structurel.

Par ailleurs, la régulation du trafic repose principalement sur la lisibilité des aménagements et l'organisation des accès aux carrefours à feux. Or, à cet endroit, une part importante des véhicules en provenance de l'autoroute quitte déjà le boulevard pour rejoindre la rue de Gand ou la rue de l'Yser, ce qui réduit mécaniquement la pression sur la section concernée.

Ces choix limitent fortement la capacité du projet à :

- requalifier l'espace public
- prolonger une véritable ceinture verte
- et hiérarchiser clairement les modes en faveur des transports collectifs et des mobilités actives.

Il en résulte un aménagement où le tramway s'insère dans un boulevard principalement dédié à l'automobile, alors même que le projet affiche des objectifs de transition écologique et de report modal (*Pièce B, p.54*).

1.4 Une rupture de cohérence dans la « ceinture verte »

La logique de « ceinture verte » affichée par le projet municipal et métropolitain repose, à l'ouest, sur une dissociation claire entre mobilités douces côté intra-ring et circulation automobile concentrée côté extra-ring.

Sur la branche Neuville <> Gare, cette logique est rompue par le positionnement du tramway au centre du boulevard, ce qui empêche de concentrer la circulation sur une seule chaussée et brouille la lisibilité des espaces dédiés aux différents modes.

Ce choix est d'autant plus discutable que des aménagements plus cohérents sont prévus ailleurs, notamment rue du Levant, démontrant que des alternatives existent.

L'absence d'arbres sur certains tronçons, en particulier chaussée Gramme, fragilise encore la cohérence paysagère et environnementale de l'axe, alors même que celui-ci est présenté comme un élément structurant de requalification.

1.5 Le terminus de Neuville et le potentiel de report modal

Le choix de fixer le terminus à Neuville appelle également des réserves.

Halluin se situe à quelques kilomètres au nord, sur un axe relativement rectiligne, la M191, disposant d'emprises publiques métropolitaines. Un prolongement dans cette direction offrirait un tronçon rapide, réellement concurrent de la voiture, et permettrait une connexion efficace avec le réseau de bus structurant, notamment à la porte d'Halluin.

L'absence de perspective claire de prolongement prive le réseau d'une évolution naturelle vers un bassin de population important et limite le potentiel de report modal, alors que ce secteur est fortement dépendant de l'automobile et directement connecté aux axes autoroutiers saturés.

1.6 Des points techniques à clarifier

Plusieurs éléments essentiels restent insuffisamment précisés pour cette branche :

- la localisation et le nom des stations, parfois redondants avec ceux du métro (Dron, Bourgogne)
- l'implantation du SMR et son articulation avec la voie
- les correspondances exactes avec le réseau de bus
- l'insertion du tramway sur certains secteurs contraints rue du Levant

Pour un axe aussi structurant, ces imprécisions nuisent à l'évaluation complète du projet.

1.7 Conclusion

La branche Neuville <> Gare de Tourcoing constitue l'un des segments les plus légitimes du projet et remplit une fonction d'intérêt général claire.

Cependant, en l'état :

- l'aménagement excessivement routier du boulevard
- l'acquisition foncière rue de Gand
- le positionnement du tramway
- l'absence de lien avec Halluin
- et plusieurs imprécisions techniques

ne permettent pas de considérer cette branche comme pleinement optimisée.

Nous demandons en conséquence que la Commission d'enquête assortisse son avis favorable de réserves importantes, conditionnant la réalisation de cette branche à :

- une clarification de la hiérarchisation des modes sur le boulevard
- une amélioration de l'insertion paysagère et de la ceinture verte
- une étude dès à présent d'un prolongement vers Halluin

densité de population et réseau

source : Géoportail



réseau structurant actuel secteur Roubaix-Tourcoing



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

2km 1km N

MobiLille
@David Lapersonne
@Basile Debuys

vulnérabilités de l'exploitation identifiées

vulnérabilités (aléas, insertions, voie unique, partagée...) 

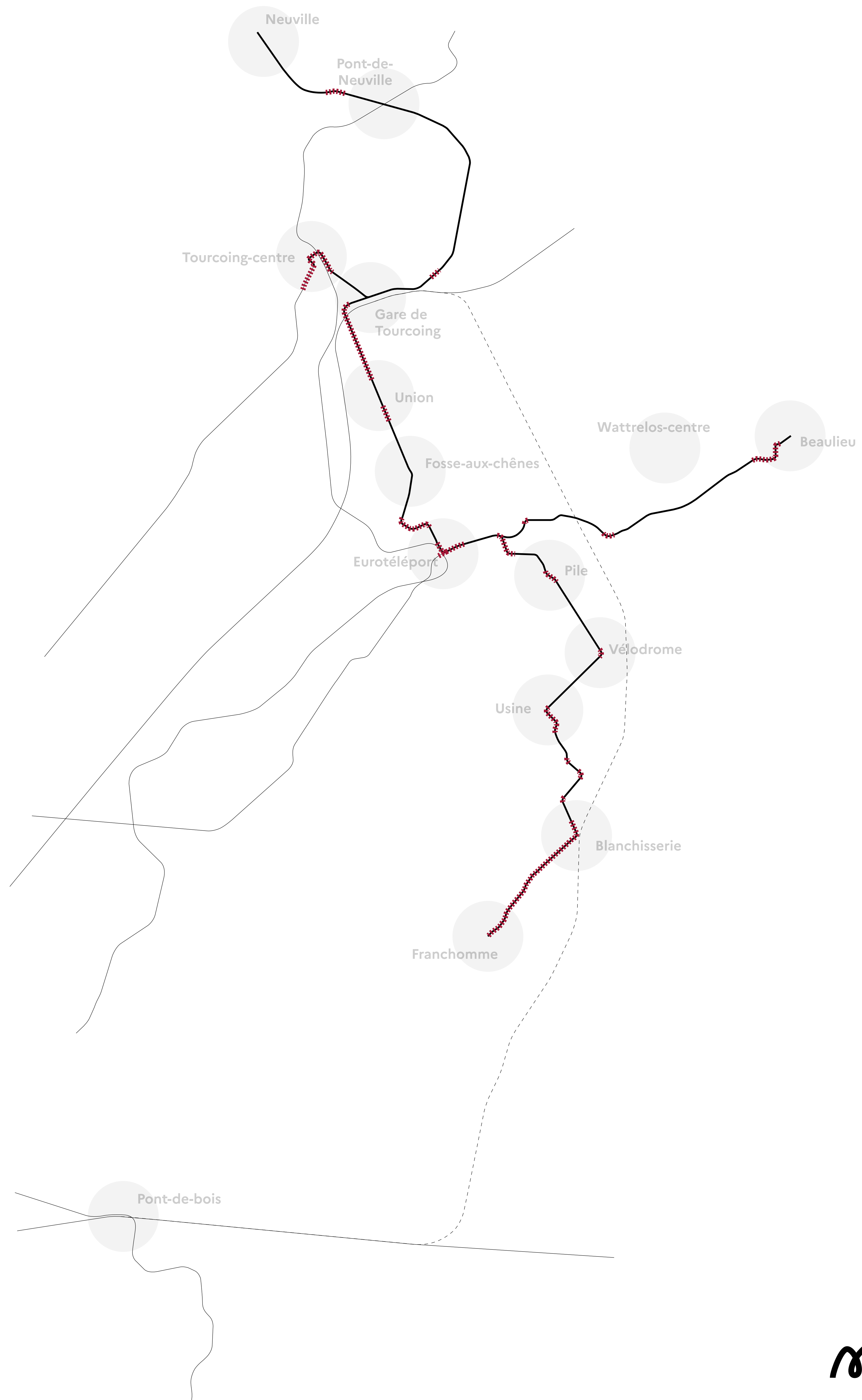


illustration des alternatives de desserte structurante raisonnablement envisageables

