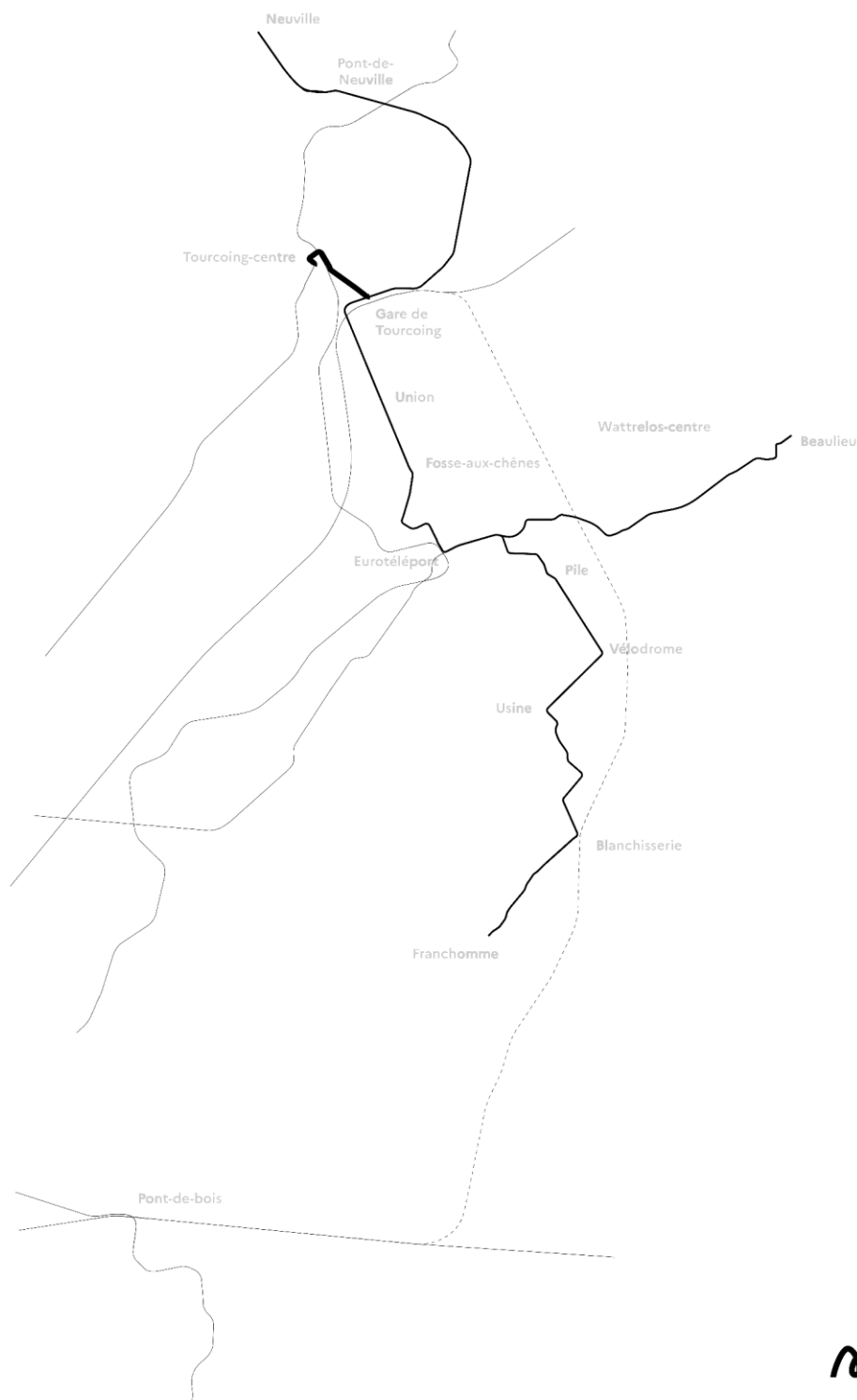


# branche 2. Tourcoing-centre <> Gare de Tourcoing

une liaison indispensable, mais conçue de manière inadaptée



## 2.1 Rappel du tracé et de l'objectif poursuivi

La branche Tourcoing-centre <> Gare de Tourcoing vise à relier le centre-ville au principal pôle ferroviaire du territoire, afin de renforcer l'intermodalité entre le tramway, le réseau ferroviaire et le futur SERM.

Le principe d'une connexion directe en tramway entre la gare et le réseau de tramway est pleinement partagé, en atteste le nombre élevé de lignes de bus assurant aujourd'hui cette liaison.

En revanche, le choix de réaliser cette connexion par le prolongement de la ligne existante plutôt que par la création d'un tronçon de ligne dédié conditionne fortement la performance, la régularité et l'évolutivité du service, sans que cette option soit suffisamment justifiée dans le dossier d'enquête.

Ce choix prive notamment le projet de marges de manœuvre en matière de fréquence différenciée, de gestion des perturbations et de robustesse d'exploitation, pourtant essentielles dans un secteur à forte charge.

## 2.2 Un tracé pénalisant la vitesse commerciale et la régularité

Les objectifs du projet et les références en matière de tramway structurant rappellent que la performance repose sur une vitesse commerciale élevée et une forte régularité, en particulier dans les secteurs centraux où la demande est maximale (*Pièce B, p.102*).

Or, le tracé retenu entre le centre-ville et la gare :

- multiplie les changements de direction
- traverse des espaces contraints
- impose des séquences de circulation complexes

Les temps de parcours projetés (*annexe : vitesse commerciales effective*) apparaissent élevés au regard de la distance parcourue et se révèlent peu compétitifs par rapport aux modes existants, y compris la marche et les lignes de bus. Cette perte de performance, sur un tronçon aussi court et stratégique, dégrade la robustesse du service et a un effet systémique sur l'ensemble de la ligne.

### **2.3 Une insertion urbaine conflictuelle en centre-ville**

Le tracé traverse des espaces centraux à forte valeur patrimoniale et d'usage, concentrant les conflits entre piétons, cyclistes, automobilistes, livraisons, événements publics et circulation du tramway. Il impose des restrictions importantes sur les usages existants et réduit les surfaces piétonnes. Il génère des nuisances notables en phase d'exploitation comme en phase travaux, dans un secteur récemment rénové.

Ces atteintes à la qualité urbaine sont d'autant plus problématiques qu'elles ne s'accompagnent pas d'une démonstration claire d'un gain fonctionnel proportionné par rapport à des solutions alternatives plus directes ou mieux hiérarchisées.

### **2.4 Une intermodalité perfectible et une lisibilité dégradée**

Dans le contexte de la mise en œuvre du SERM, la qualité de l'intermodalité à la gare de Tourcoing constitue un enjeu majeur. Or, l'organisation retenue pour les correspondances ne répond pas aux standards attendus d'un pôle d'échanges structurant à l'échelle métropolitaine.

Les temps d'échanges des lignes de tramway entre elles et du réseau ferroviaire nécessitent des cheminements piétons multiples et des traversées de voirie, ce qui pénalise la lisibilité du pôle d'échanges et l'accessibilité pour les voyageurs, en particulier ceux chargés de bagages.

Cette situation contraste avec les principes retenus ailleurs dans le projet, notamment aux stations Eurotéléport et Galon d'Eau, où la logique de quai mutualisé est mise en avant.

### **2.5 Un choix de prolongement qui limite l'évolution future du réseau**

Le prolongement de la ligne existante vers la gare introduit des contraintes d'exploitation durables. La présence d'une voie unique qui ne sera pas dédoublée (*Pièce B, p.63*) sur la ligne T actuelle, déjà source d'aléas, se trouverait intégrée au cœur de la ligne commerciale, augmentant les risques de perturbation.

Par ailleurs, les caractéristiques des quais existants du Mongy, notamment en sections souterraines, limitent la possibilité d'accueillir à terme des rames de plus grande capacité, alors que les nouvelles stations sont dimensionnées pour des quais de 45m. L'absence d'infrastructures de flexibilité (tels que des tiroirs de retournement) renforce la rigidité du schéma. L'implantation du tracé et de la station sur le parvis compromettent quant à eux l'évolutivité du réseau vers des zones dépourvues de transports structurants à l'est de Tourcoing.

Dans une logique de réseau résilient, le facteur de développement est primordial dans les projets d'infrastructures de transports. L'évolution du terminus de Tourcoing-centre encastré dans le bâti existant témoigne aujourd'hui d'une complexité subie par ce manquement d'hier.

Ces choix techniques, peu explicités dans le dossier d'enquête, peuvent compromettre la capacité d'adaptation du réseau à long terme, alors même que le projet inclut des ambitions de montée en charge et d'évolution progressive (*Pièce B, p.99*).

## **2.6 Un cadre d'analyse biaisé par le choix préalable du prolongement**

Le dossier montre que plusieurs tracés ont été étudiés entre la gare et le centre, dont un itinéraire par la rue Fidèle Lehoucq (*Pièce F4, p.11*). Toutefois, ces variantes ont toutes été analysées dans un cadre unique : celui du prolongement de la ligne T existante.

En revanche, aucune variante n'a été étudiée dans une logique différente consistant à créer un tronçon de ligne nouvelle gare-centre, pourtant susceptible de répondre au même objectif d'intermodalité tout en offrant de bien meilleures marges de manœuvre en termes de régularité, de fréquence et d'évolution du réseau.

Ce biais méthodologique empêche de comparer des options de nature différente et prive la Commission d'enquête de la possibilité d'apprécier si le choix du prolongement de la ligne existante est réellement le plus pertinent au regard de l'intérêt général. En particulier, un itinéraire tel que la rue Fidèle-Lehoucq, déjà identifié dans les études, se prête naturellement à un tronçon gare-centre indépendant, mais cette hypothèse n'a jamais été expertisée en tant que telle.

## 2.7 Conclusion

Au regard :

- de la dégradation significative de la vitesse commerciale
- des conflits d'usage en centre-ville
- de la lisibilité imparfaite des correspondances en gare
- et des contraintes durables imposées à l'évolution du réseau

le tracé et les modalités d'insertion de la branche Tourcoing-centre <> Gare appellent des réserves substantielles.

Ces réserves impliquent, à minima, l'étude d'un schéma alternatif de liaison gare-centre potentiellement dissocié de la ligne existante.

Nous demandons que la Commission d'enquête conditionne toute réalisation à :

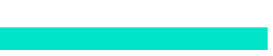



- un réexamen du tracé au regard de la performance du service
- une amélioration significative de l'intermodalité à la gare
- et une analyse approfondie du schéma d'ensemble du réseau, en cohérence avec le mode retenu

# densité de population et réseau

source : Géoportail



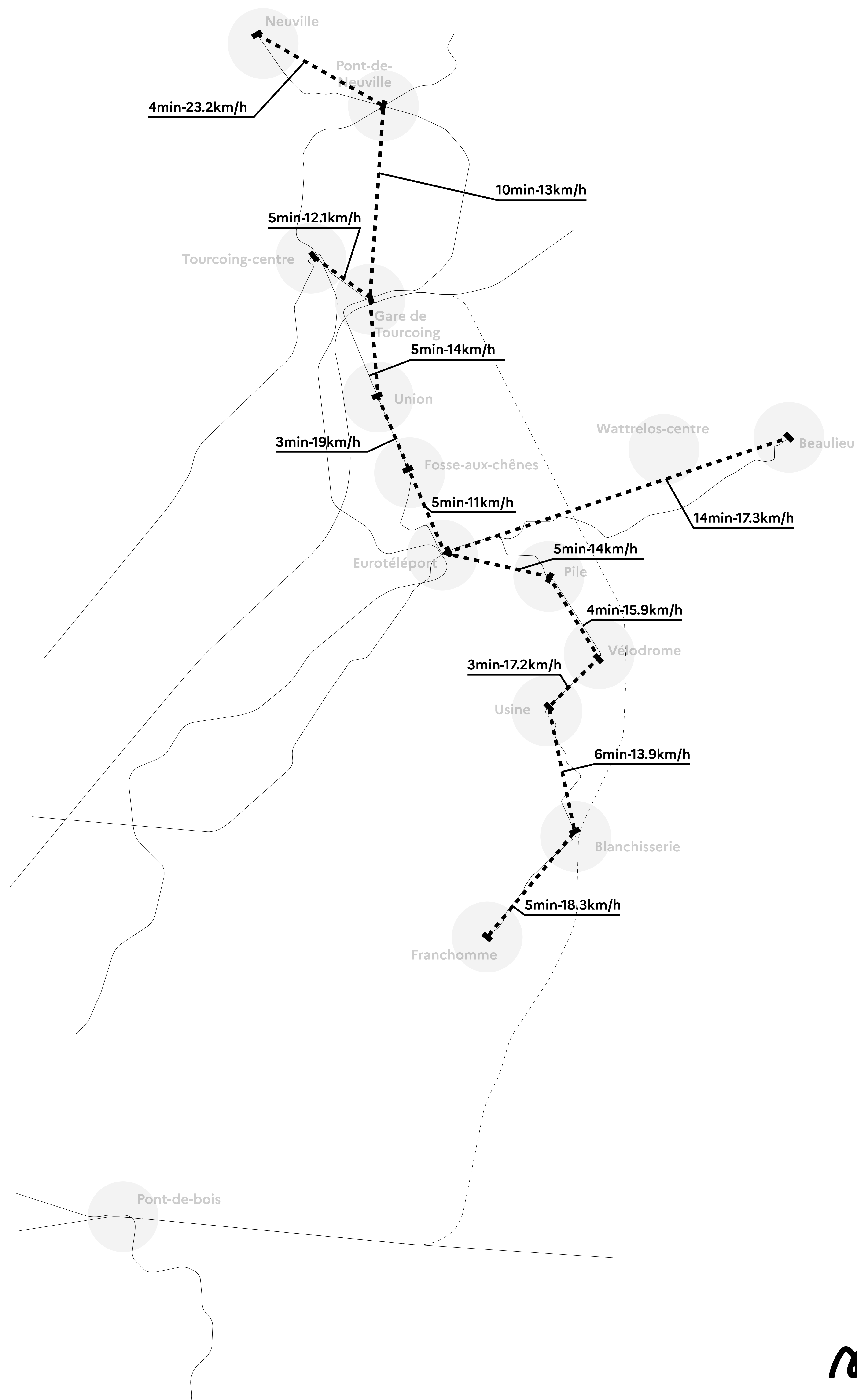
# vitesse commerciale sur le linéaire rails

- tram > 22km/h 
- 18km/h > tram < 22km/h 
- 14km/h > tram < 18km/h 
- tram < 14km/h 



# vitesse commerciale effective « à vol d'oiseau »

tracé à vol d'oiseau entre les pôles, .....  
comparable à des itinéraires en modes actifs



# illustration des alternatives de desserte structurante raisonnablement envisageables

