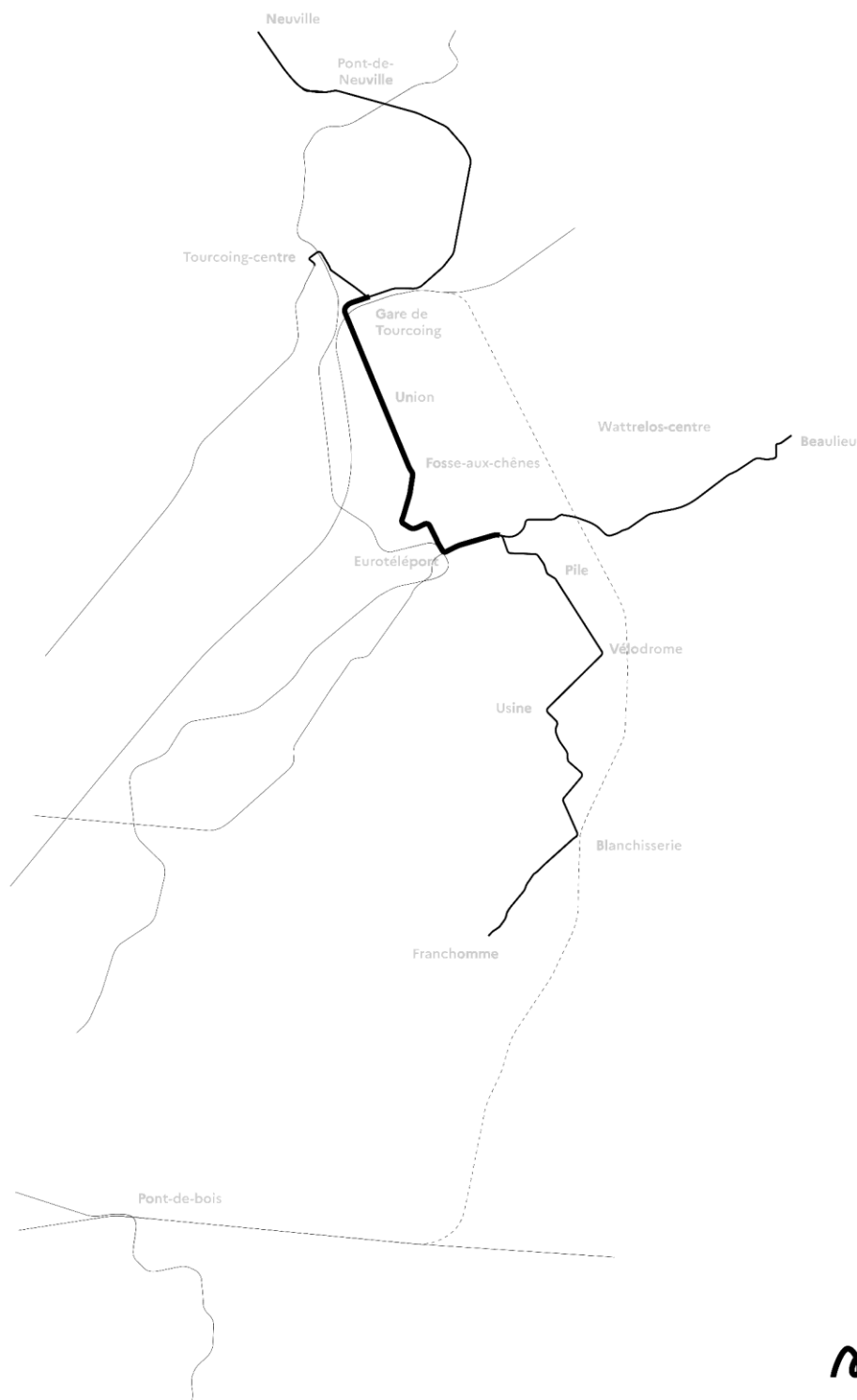


branche 3. Gare de Tourcoing <> Eurotéléport

le cœur du réseau, affaibli par des choix de tracé et de circulation



3.1 Rappel du tracé et de la fonction de la branche

La branche Gare de Tourcoing <> Eurotéléport constitue le tronc du projet de tramway. Elle relie le principal pôle ferroviaire du territoire au pôle d'échanges multimodal d'Eurotéléport et concentre la part la plus importante des flux, en lien avec le métro, les lignes de bus et le futur SERM.

Elle conditionne directement la performance, la régularité et l'attractivité de l'ensemble du réseau. À ce titre, cette branche doit répondre à des exigences élevées de vitesse commerciale, de lisibilité et de robustesse d'exploitation.

3.2 Intermodalité tram-métro-train insuffisamment optimisée

La station de métro Gare de Tourcoing est située à environ 400m de la gare ferroviaire éponyme. Le tracé du tramway passe à proximité immédiate de cette station, alors même que l'interstation entre les arrêts Square du Broutteux et Gare de Tourcoing atteindrait près de 900m. Alors que le métro demeure aujourd'hui insuffisamment connecté au pôle d'échanges ferroviaire, le dossier d'enquête n'apporte aucune clarification sur l'amélioration de cette correspondance, que ce soit avec les lignes de tramway ou avec la gare.

Il ne prévoit ni la création d'un arrêt de tramway à proximité immédiate de la station de métro, ni l'aménagement d'un débouché de cette station orienté vers la gare. Cette absence de dispositif dédié affaiblit la continuité fonctionnelle du pôle tram-métro-train et maintient une intermodalité peu lisible et peu attractive pour les usagers.

3.3 Plan de circulation de l'Épidème et effets sur la régularité

Le plan de circulation retenu maintient un site partagé continu sur la rue de Roubaix, exposant le tramway à un trafic de transit important, facteur direct d'irrégularité et de perte de performance.

Or, une variante de circulation avait été étudiée pour le secteur Épidème (*Pièce F9H, p.216*), visant à contraindre le transit sud-nord et à réorienter les flux par des axes latéraux (rue de la Fonderie). Cette solution, plus favorable à la régularité du tramway, n'a pas été retenue pour des raisons liées à la gestion du trafic automobile.

Le schéma retenu privilégie ainsi la fluidité du transit routier au détriment de la robustesse et de la fiabilité du tramway, alors même qu'une alternative plus adaptée à un TCSP avait été identifiée.

3.4 Des atteintes urbaines disproportionnées à la Fosse-aux-Chênes

Le tracé retenu dans le secteur de la Fosse-aux-Chênes entraîne la démolition d'un alignement continu de maisons comportant des rez-de-chaussée commerciaux, ainsi que du bâti aux angles des rues saint-Maurice, de la Rondelle et Henri Carette.

Ce tissu urbain dense, historiquement structuré par le tramway, constitue pourtant l'un des contextes les plus favorables à ce mode de transport, tant du point de vue de la fréquentation que de l'animation urbaine. C'est par ailleurs le premier secteur métropolitain à accueillir une ligne en 1877.

Or, lors de la réunion publique du 7.10.2025, deux options d'insertion ont été présentées pour ce secteur : l'une impliquant des démolitions, qui a été retenue, l'autre permettant une implantation du tramway sans atteinte au bâti existant. Cette seconde option n'apparaît ni dans l'étude des variantes (Pièce F4), ni dans le reste du dossier soumis à l'enquête publique, alors même qu'elle constituait une alternative techniquement crédible.

Cette omission empêche la Commission d'enquête d'apprécier pleinement le bilan coûts-avantages du projet et la proportionnalité des atteintes portées au tissu urbain.

Conformément à la jurisprudence constante du Conseil d'État (*notamment CE, 28 mai 1971, Ville Nouvelle Est*), une opération ne peut être déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, au tissu urbain et aux activités existantes ne sont pas excessives au regard de l'intérêt poursuivi, et si la solution retenue est la moins dommageable parmi les options techniquement possibles.

En l'espèce, le choix d'un tracé impliquant des démolitions alors qu'une variante sans acquisition foncière existait et était connue du maître d'ouvrage fragilise le respect de ce principe et affaiblit la démonstration de l'utilité publique de cette section du projet.

3.5 Un détour routier inutilement pénalisant

À l'issue de l'avenue de la Fosse-aux-Chênes, le tracé opère un détour par l'arrière du centre de Roubaix sur environ 300 m, en empruntant l'avenue des Nations-Unies, un axe de contournement du centre-ville à fort trafic. Ce choix est d'ailleurs explicitement mentionné dans le dossier (*Pièce B, p. 65*), qui souligne que l'interstation est calculée à la fois en distance « à vol d'oiseau » et en linéaire réel, avec un écart d'environ 150 mètres dû à ce détour.

Cette séquence impose au tramway deux carrefours supplémentaires, des virages de faible rayon et un allongement du parcours, ce qui dégrade directement la vitesse commerciale et la régularité, alors même qu'il s'agit d'un tronçon chargé du réseau.

L'insertion du tramway sur cet axe routier de contournement pénalise en outre à la fois le trafic routier, les bus et le fonctionnement du tramway : les trois modes se trouvent en concurrence dans un espace contraint, au détriment de leur efficacité respective.

Les cheminements piétons vers la station, implantée en îlot central selon les documents graphiques (*Pièce B, p.71*), sont en outre exposés à un environnement très circulé, peu propice à une intermodalité confortable et sécurisée.

Un itinéraire alternatif, plus direct et mieux intégré au tissu urbain, par la rue Saint-Antoine, n'a pourtant fait l'objet d'aucune étude de variante, alors même que le tracé retenu génère un allongement du parcours, des contraintes d'exploitation et des impacts urbains supplémentaires.

L'absence d'analyse comparative de cette alternative empêche d'apprécier si le tracé retenu est bien celui qui minimise les atteintes et optimise la performance pour un niveau de service équivalent.

3.6 L'intermodalité à Eurotéléport

Le dispositif de quais de 90 mètres prévu à Eurotéléport soulève de fortes interrogations. Dans la mesure où deux rames de tramway ne peuvent pas se dépasser sur une même voie, la logique de double quai allongé apparaît peu pertinente du point de vue de l'exploitation. Elle expose les usagers au risque que les deux lignes s'arrêtent à des positions différentes le long du quai, allongeant les distances de correspondance et dégradant la lisibilité du pôle d'échanges.

Cette configuration engendre par ailleurs un surcoût d'infrastructure significatif, sans bénéfice fonctionnel démontré. Elle est d'autant plus difficile à justifier que la station suivante, également desservie par les deux lignes de tramway, ne retient pas ce principe de quai allongé et fonctionne selon un schéma de correspondance plus simple et plus lisible.

Dans ces conditions, le dispositif prévu à Eurotéléport apparaît disproportionné au regard des gains attendus et susceptible de pénaliser les correspondances entre les lignes de tramway, ainsi qu'avec le métro et les lignes de bus, alors même que ce site est présenté comme le principal pôle d'échanges du réseau.

3.7 Conclusion

Au regard :

- du rôle stratégique de la branche Gare de Tourcoing <> Eurotéléport
- des atteintes au tissu urbain prévues à la Fosse-aux-Chênes alors qu'une variante sans démolition existait
- du détour pénalisant par un axe routier fortement circulé
- de l'absence d'étude comparative d'itinéraires plus directs
- des faiblesses identifiées dans le plan de circulation de l'Épidème
- des insuffisances de l'intermodalité aux pôles d'échanges majeurs

la branche Gare de Tourcoing <> Eurotéléport ne peut être regardée comme pleinement optimisée en l'état, alors même qu'elle conditionne la performance et la robustesse de l'ensemble du projet.

En conséquence, nous demandons que la Commission d'enquête assortisse son avis favorable de réserves substantielles, conditionnant toute réalisation à :

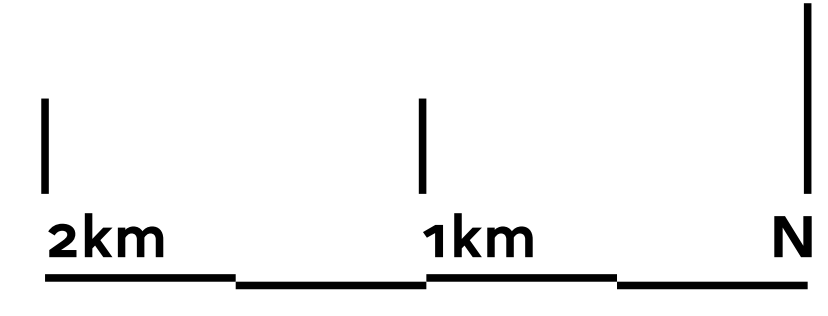
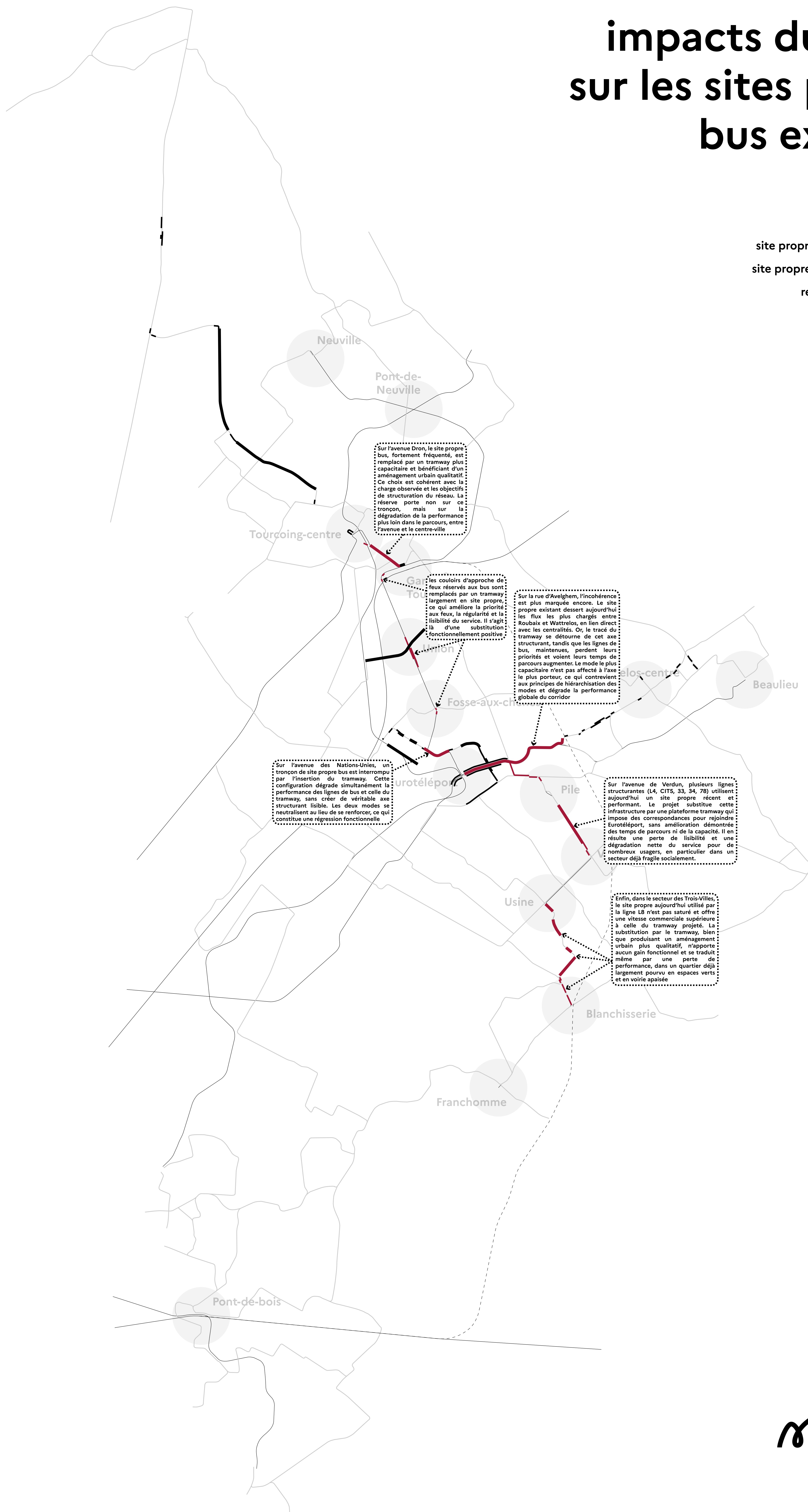
- un réexamen du tracé dans le secteur de la Fosse-aux-Chênes sur la base de variantes éliminant les démolitions
- l'étude comparative d'itinéraires plus directs et moins contraignants pour l'exploitation
- une reconfiguration du plan de circulation du quartier de l'Épidème afin de protéger la régularité du tramway
- une amélioration effective de la continuité et de la lisibilité des pôles d'échanges, à Eurotéléport et à la gare de Tourcoing

densité de population et réseau

source : Géoportail

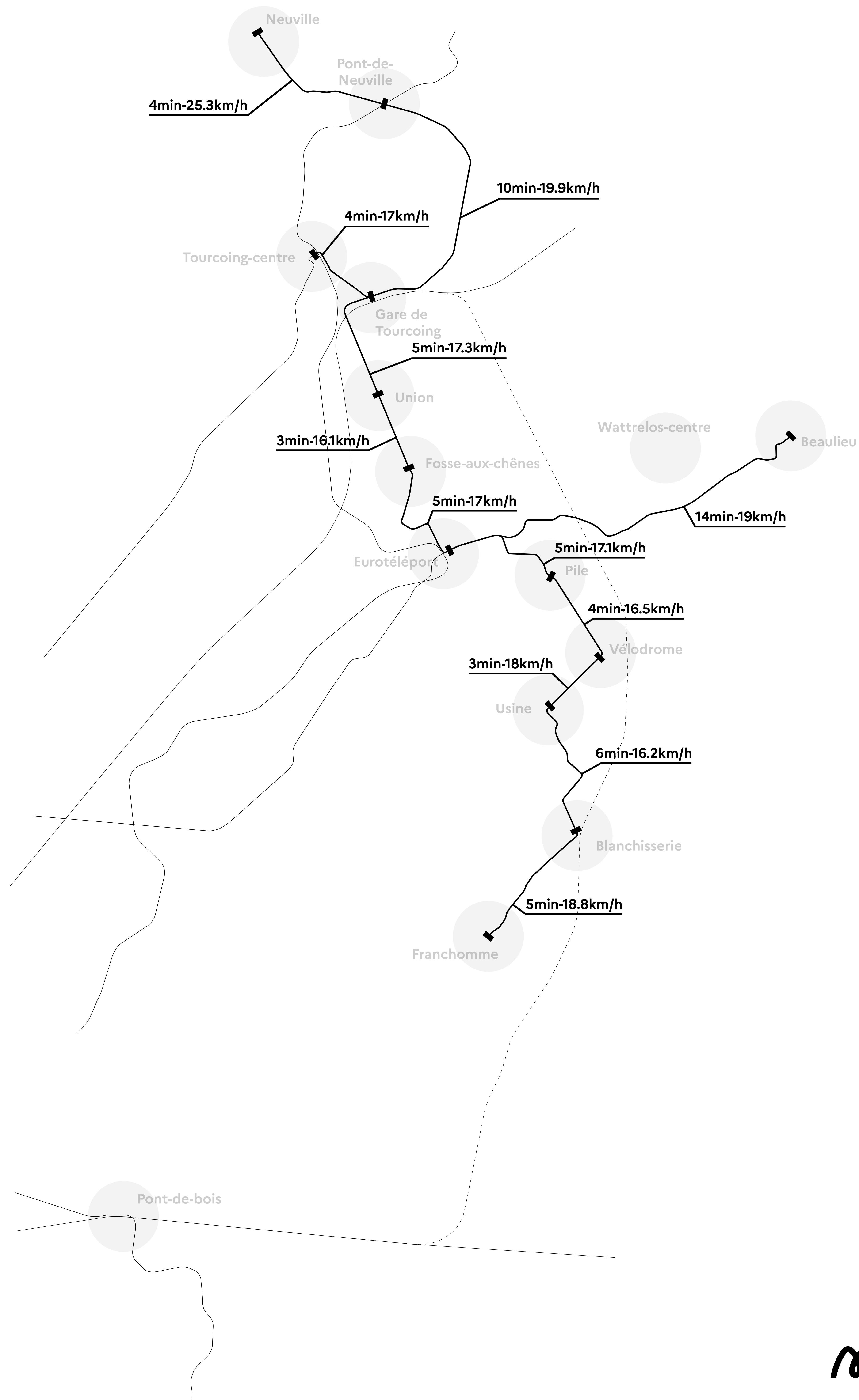


impacts du projet sur les sites propres bus existants



estimations des temps de trajet et de la vitesse commerciale sur les tronçons entre les pôles

tramway en projet —



mise en perspective des temps de trajet depuis Eurotéléport avec :

- le futur tramway,
- le réseau actuel*

liaisons avec les pôles -----
 temps de trajet effectif, le plus rapide en journée*

