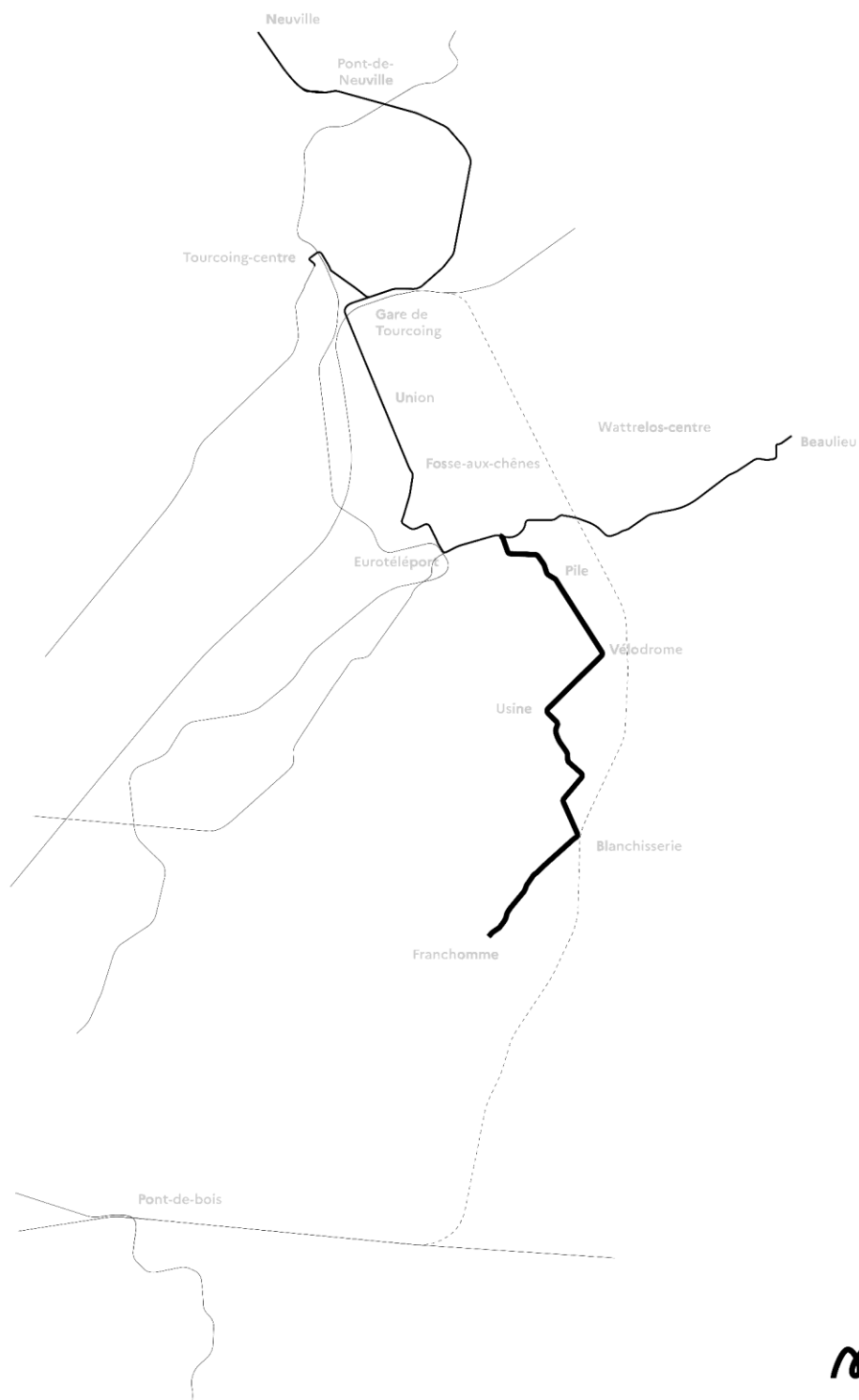


branche 5. Eurotéléport <> Hem Franchomme

une branche sans véritable portée ni perspective d'évolution



5.1 Rappel du tracé et des objectifs

La branche Eurotéléport <> Hem vise à prolonger le réseau de tramway vers le sud du territoire roubaisien afin d'en améliorer l'accessibilité et de renforcer le maillage du réseau de transports collectifs (*Pièce B, p.104*). Le tracé quitte l'axe structurant d'Eurotéléport pour rejoindre Hem via des quartiers denses de Roubaix ; le Pile, les Trois-ponts, les Hauts-champs, avant d'atteindre le terminus projeté à Franchomme.

Si l'objectif d'amélioration de la desserte au sud de Roubaix est partagé, le choix du tracé, du mode et de ses conditions d'insertion soulève de fortes réserves quant à la performance du service, aux impacts urbains et à l'adéquation avec les besoins réels de mobilité.

5.2 Une fréquentation limitée et un terminus faiblement générateur de déplacements

Le tracé longe de manière quasi continue la limite communale de Lys-lez-Lannoy, sans y pénétrer, alors même que cette commune présente une densité et une morphologie pleinement compatibles avec un mode tramway. Ce contournement strictement administratif est difficilement explicable au regard d'un projet d'intérêt général à vocation métropolitaine.

Cela conduit, pour rejoindre Hem, à un itinéraire décalé vers l'est depuis Eurotéléport, allongeant les parcours et réduisant le potentiel de maillage et de captation des flux (*annexe – temps de parcours*).

Les tableaux de montées, descentes et charges (*Pièce F7, p.21*) montrent que les stations situées au-delà de l'Usine, et notamment celles du secteur hemmois, génèrent un volume modéré de trafic, très inférieur à celui observé sur les sections centrales du réseau.

La charge du tramway est principalement constituée en amont, dans les secteurs de Roubaix et Tourcoing, et ne se reconstitue pas de manière significative à l'approche du terminus de Hem.

Cette configuration traduit une demande limitée au regard du mode retenu et interroge la pertinence du recours à une infrastructure lourde pour ce secteur. La centralité de Hem, structurée autour du croisement de deux axes et d'équipements de proximité, relève principalement d'une centralité locale du quotidien. Or, les données de fréquentation montrent que ce type de centralité ne génère pas, en l'état, de flux suffisants pour justifier un mode de capacité tramway. La question repose alors sur l'adéquation entre son niveau de rayonnement réel et le mode de transport retenu.

Rappelons que l'affectation d'une part significative des capacités d'investissement à une branche faiblement productive se fait au détriment de secteurs plus denses et plus générateurs de déplacements.

5.3 Un tracé pénalisant la chalandise et la performance

La littérature technique sur le tramway rappelle que la multiplication des courbes de faible rayon pénalise fortement la vitesse commerciale, le confort et la durabilité du matériel roulant et des voies (CEREMA : *Guides tramway*).

Or, le tracé multiplie les changements de direction à partir de la station Vélodrome afin de contourner Lys-lez-Lannoy.

Entre les stations Vélodrome et Blanchisserie, le tramway projeté enchaîne de nombreux virages sur un tracé dit en « escalier » et serait plus lent que les bus actuels, alors même que ces derniers ne sont pas saturés et ont nécessité des aménagements bien plus limités.

Concernant la rue Jules Guesde, le tramway circulerait sur près de 1,5 km en site partagé. La présence de nombreuses entrées de garages, de stationnements longitudinaux et d'un trafic local important fait peser un risque d'aléas d'exploitation, ce qui fragilise la régularité et la robustesse du service.

5.4 La substitution d'un site propre bus : une régression fonctionnelle

Sur plusieurs sections, la plateforme tramway se substitue à des sites propres bus existants, pourtant rares et stratégiques sur le territoire (*annexe : sites propres existants*).

La hiérarchisation des modes implique que ces infrastructures performantes soient consolidées, sauf démonstration claire d'un gain pour les usagers. En l'état, la substitution par un tramway plus contraint et localement plus lent constitue une régression fonctionnelle, non justifiée par une augmentation significative de la fréquentation.

Le tracé affecte en outre plusieurs lignes de bus structurantes, ce qui dégrade la lisibilité du réseau, la vitesse commerciale effective et la performance globale des transports collectifs (*annexe – vitesse commerciale effective*).

5.5 Des impacts urbains et sociaux importants

Le tracé Eurotéléport <> Hem entraîne des impacts urbains notables, en particulier dans les secteurs du Pile, de l'avenue de Verdun et de la rue Jules Guesde :

- démolitions et acquisitions foncières
- disparition d'alignements d'arbres
- contraintes fortes sur les voiries étroites

Ces impacts documentés (*Pièces B et F4*) concernent des quartiers déjà fragilisés, sans bénéfice collectif clairement démontré.

Au Pile, la place Carnot, centralité du quartier, est fortement impactée par l'insertion de la station du tramway. Sur l'avenue de Verdun, un alignement d'arbres est supprimé alors que l'aménagement est récent. La rue Jules Guesde connaît une perte de fonctions (pistes cyclables, stationnement, traversabilité) et des nuisances potentielles liées aux nombreuses courbes.

5.6 Effets négatifs sur le réseau de bus, notamment rue Jules Guesde

Outre le remplacement de nombreux sites propres bus, le passage du tramway par la rue Jules Guesde implique une mise à sens unique de la voirie pour les véhicules, ce qui conduit à la coupure de plusieurs lignes de bus structurantes aujourd'hui continues. Il s'agit des bus 34, 36 et 60^F (*Pièce F3, p.73*).

Cette fragmentation du réseau entraîne :

- des correspondances supplémentaires
- des pertes de temps
- une dégradation de l'accessibilité pour de nombreux usagers qui ne bénéficieront pas directement du tramway

Elle prive également les communes de Leers et Lys-lez-Lannoy d'un accès direct à Hem, pourtant historiquement assuré par le réseau de transport.

De manière plus générale, cette approche questionne sur l'évolution du projet depuis plusieurs années sans la prise en compte du réseau de bus existant et futur. Ce n'est que tardivement, suite à la recommandation n°17 de la MRAe, que le sujet a été abordé pour la première fois par la maîtrise d'ouvrage.

5.7 Une branche sans potentiel d'évolution vers les pôles structurants

Les besoins de mobilité exprimés par les habitants de Hem concernent prioritairement les liaisons vers Villeneuve-d'Ascq et Lille, pôles majeurs d'emplois, d'enseignement supérieur et de services.

Le terminus de Franchomme s'insère dans un tissu urbain très contraint, encadré par des coupures majeures, qui rendent toute extension ultérieure vers Villeneuve-d'Ascq techniquement complexe, financièrement prohibitive et, en pratique, irréaliste.

En l'état, la branche vers Hem constitue donc un terminus fermé, sans perspective opérationnelle d'évolution vers les pôles métropolitains malgré leur relative proximité géographique.

La proximité immédiate de l'ancienne emprise ferroviaire Tourcoing <> Pont-de-bois, qui traverse Hem et relie directement les principaux pôles métropolitains, met en évidence l'existence d'une alternative de nature structurante, non évaluée dans le dossier, et fragilise d'autant la justification d'une branche de tramway urbain en impasse à Franchomme. (*annexe : emprise ferroviaire*).

5.8 Conclusion

Au regard :

- de la fréquentation limitée du terminus de Hem
- de la sinuosité et de la performance dégradée du tracé
- de la régression liée à la suppression de sites propres bus
- des impacts urbains et sociaux importants
- des effets négatifs sur le réseau de bus

En l'état du dossier, la branche Eurotéléport <> Franchomme ne satisfait pas aux conditions de l'utilité publique. Elle ne peut être regardée ni comme suffisamment performante, ni comme conforme aux principes de hiérarchisation des modes, ni comme présentant un intérêt général proportionné aux coûts et aux impacts qu'elle génère.

En conséquence, nous demandons que la Commission d'enquête émette un avis défavorable sur cette branche, et subordonne toute décision de réalisation à :

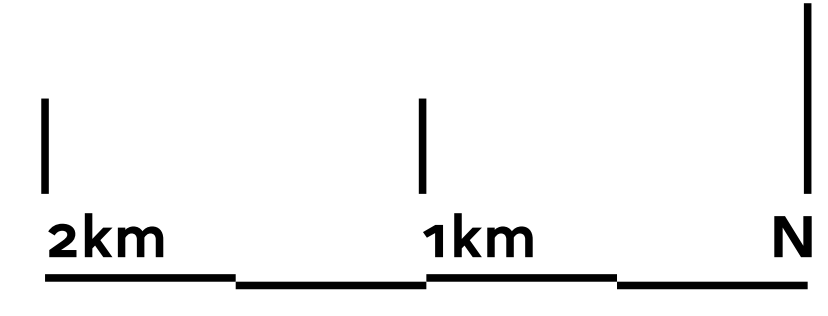
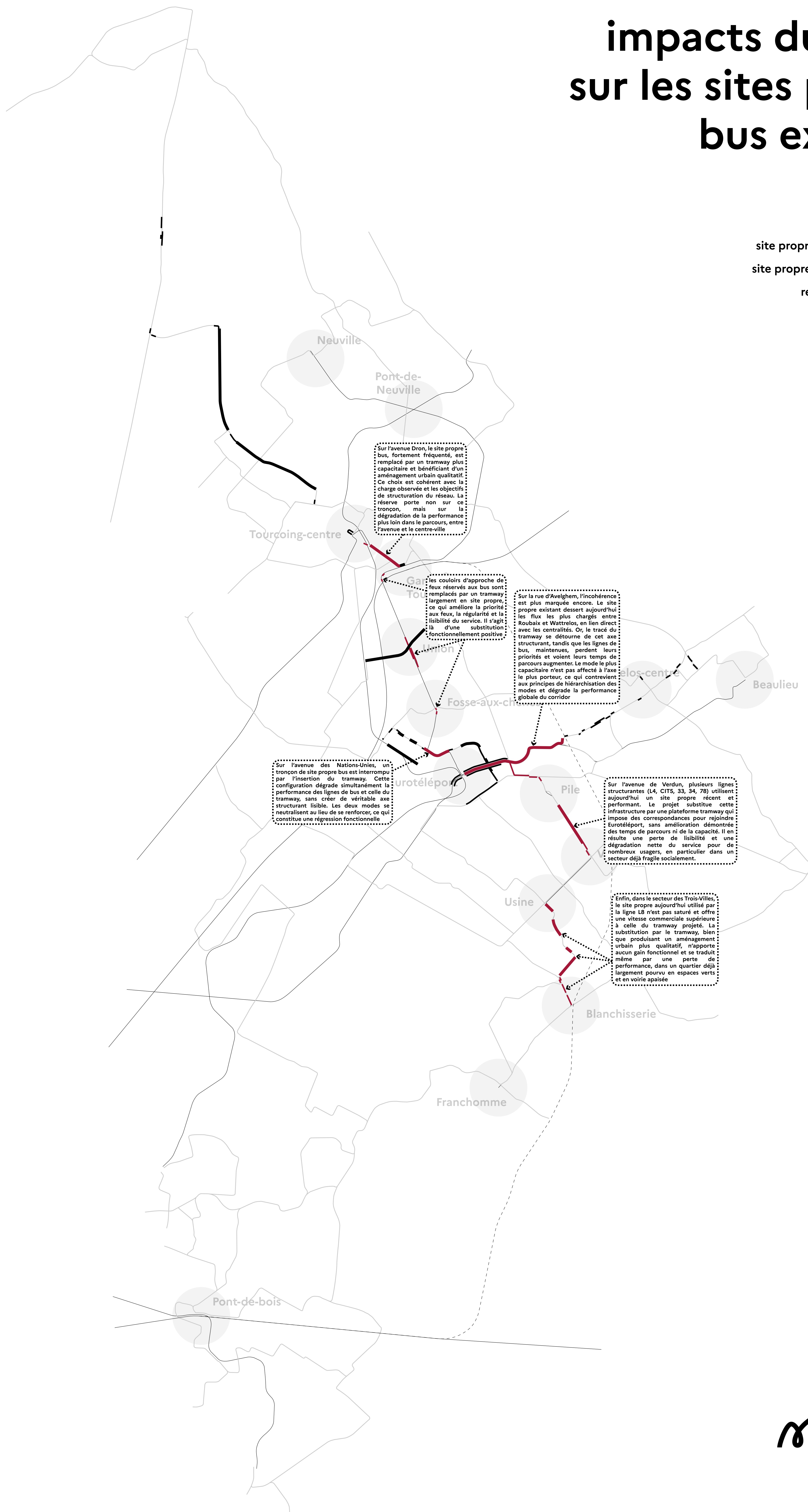
- une étude comparative approfondie des solutions de desserte
- un réexamen du tracé et de ses modalités d'insertion urbaine
- une évaluation précise et complète des effets sur le réseau de bus

densité de population et réseau




source : Géoportail

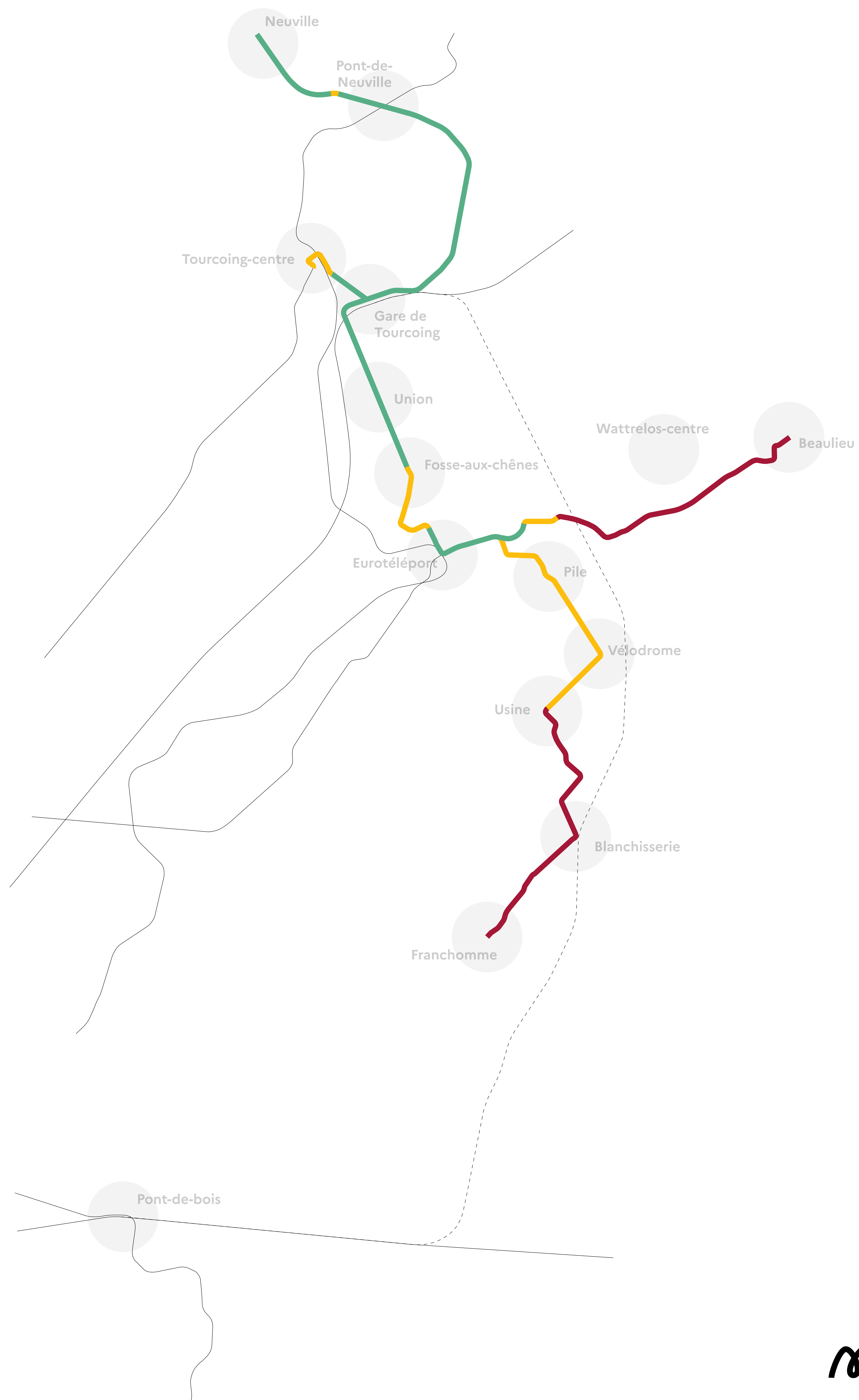


impacts du projet sur les sites propres bus existants



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

