

Le 22 Avril 2015.

Monsieur Archimbaud
Président de la Commission particulière
du Débat Public R.E.G.L.
11, rue des Ponts de Comines
59000 Lille

Monsieur le Président,

Suite à la réunion tenue ce soir à la Chambre de commerce, je vous réitère les propos que j'y ai tenus .

1° Les 4 gares du tronçon central, Lesquin, Seclin, Carvin, Hénin.

Le maître d'ouvrage doit dépasser son rôle purement ferroviaire pour devenir aménageur des territoires desservis. Il faudra une forte autorité pour coordonner tous les acteurs SNCF et RFF, la Safer, l'E.P.F, les municipalités, les intercos, la Région, l'Etat ,la C.C.I. Seul un établissement public d'aménagement dirigé par un préfet est en mesure de concevoir et de réaliser autant de villes nouvelles qu'il y a de gares, et ce afin d'éviter la spéculation foncière et le développement urbain anarchique dans un rayon de trois kilomètres autour des futures gare. Il faudra sans doute 25 ans pour la réalisation de ces villes qui seront évidemment écologiques, à l'exemple de certains quartiers de Stockholm. Des villes complètes comportant bureaux, ateliers et tous les équipements qui font une ville:écoles, commerces, terrains de sports, etc.

Nul doute que ces quatre villes attireront non seulement les jeunes générations à la recherche d'un habitat du 21ème siècle, mais encore les entreprises. En conséquence, Le REGL ne doit pas être conçu exclusivement comme un lien domicile-travail vers la Métropole mais dans les deux sens, de villes anciennes à villes nouvelles.

2° Le foncier

C'est la plus-value foncière générée par les gares qui doit en totalité ou en partie financer les dites gares. Inspirons nous de l'exemple anglais. La Ville de Londres a acheté les terrains d'assiette de la future gare TGV de St Pancras et les a revendu aux promoteurs avec le deal suivant : « Je vous octroie un c.o.s. élevé et, en échange, vous financez la gare. ».. .

Il faut par conséquent acheter les terrains au prix de la terre à labour avant la publication de l'emplacement précis des gares., cela pour éviter que des financiers avisés n'empochent la plus-value.

3° La troisième gare TGV

La gare de Lille Europe sera saturée avant dix ans. Lors de sa conception, on ne pouvait en effet prévoir ni le succès des TGV province-province, ni l'extension du réseau à vraie grande vitesse vers Rennes, Strasbourg et Bordeaux, ni les T.E.R.G.V vers la côte d'Opale, ni l'extension du réseau vers Amsterdam et Cologne.

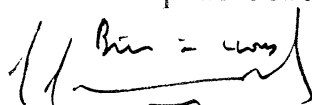
Il faudra construire une nouvelle gare Tgv au Sud de Lille, à horizon 2020/2025. Elle permettra aux compagnies européennes, telles que Deutsche Bahn, Trenitalia, Renfe, qui se rendent dans ces deux villes rhénanes d'éviter le détour par Lille Europe qui occasionne une perte de 25 minutes. Ce Hub ferroviaire permettra les correspondances entre toutes ces LGV européennes, ce qui est impossible dans la gare actuelle qu'on ne peut techniquement pas agrandir.

Il est très important de préparer l'avenir à dix ans en situant cette gare TGV à une jonction avec la ligne REGL.

L'idéal consisterait en outre à coupler cette jonction avec le réseau TER classique. En contrebas de la LGV., au hameau de Wattiesart(commune de Seclin, à la limite de Lesquin), cette ligne TER se dirige vers le triangle d'Ostricourt pour rejoindre Douai et Lens. Je pense qu'il devrait être possible de concevoir trois gares (TGV, REGL, TER) en une.

Je vous remercie de m'avoir permis de m'exprimer sur un sujet qui me tient particulièrement à cœur et vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mon souvenir le plus cordial.

Bruno Bonduelle



Président Honoraire de la C.C.I. Grand Lille
Fondateur du Comité Grand Lille