

ALLOCUTION DE MONSIEUR
PIERRE MAUROY A L'OCCASION DE
L'INAUGURATION DE LA GARE LILLE
FLANDRES

Samedi 26 septembre 1992

Monsieur Thierry Mignauw
Directeur régional de la SNCF

Mesdames, Messieurs,

Chers amis,

A partir d'aujourd'hui, nous ne parlerons plus de l'ancienne gare et de la nouvelle gare, ni de la gare centrale et de la gare TGV, mais il faudra appeler les deux gares par leur nom, c'est à dire

- "Lille-Flandres " pour celle que nous venons tout juste de baptiser,

-et "Lille Europe" pour celle qui sera mise en service en 1994.

"Lille Europe" ne pouvait être identifiée comme " LA " gare TGV car la gare actuelle "Lille Flandres" continuera , comme elle le fait déjà,

2

à assurer la quasi totalité du trafic TGV Lille-Paris et Paris-Lille. Il n'y a donc ^{pas} une seule gare TGV à Lille, mais en fait, il y en a en fait deux.

"Lille Europe" servira aux relations par TGV vers Londres, Bruxelles et ensuite vers les pays bas et l'Allemagne du Nord. Sa vocation européenne est donc évidente. Mais elle assurera également les liaisons TGV avec le SUD-EST de la France, et la façade atlantique par la jonction des lignes TGV contournant Paris par l'EST.

"Lille Flandres" quant à elle, conservera le trafic classique constitué par les Trains Express Régionaux - les TER- et ses grandes lignes. Plus, je le répète, les liaisons TGV Paris-Lille et Lille-Paris.

Les dénominations évoquent donc bien les vocations essentielles des deux gares, et je pense que pour éviter toutes les confusions qui commençaient à s'installer dans l'esprit des voyageurs, il était nécessaire de trouver à chacune un nom.

"Lille-Flandres" me paraît être un choix judicieux parcequ'il rappelle d'une manière implicite que notre ville est la capitale d'un territoire historique qui : la Flandres.

De son côté "Lille Europe" est une appellation toute aussi pertinente dans la

3

mesure où elle inscrit ^{et} associe étroitement le nom de notre ville à celui de l'Europe.

Nous sommes donc parvenus à symboliser l'attachement à notre passé ainsi que nos ambitions pour l'avenir.

Et c'est vrai que la gare "Lille Europe" annonce l'avenir, de même que de son côté, la gare "Lille Flandres" suggère toute une histoire.

Cet avenir, vous le savez, vous le voyez même se construire à deux pas d'ici, c'est la réussite économique, financière et commerciale du projet Euralille qui a été justement conçu dans le cadre des nouvelles perspectives offertes par la création d'une gare des TGV Nord Européens, par l'ouverture du tunnel sous la Manche, mais aussi et maintenant nous en sommes sûrs, par l'Union Européenne.

Mais aujourd'hui, c'est plutôt de Lille-Flandres qu'il s'agit. Et comme je l'ai dit tout à l'heure, cette gare possède tout un passé qui commence exactement le 11 Août 1842, c'est à dire il y a 150 ans.

C'est en effet à cette date que la première locomotive arrive à Lille en provenance de Mouscron. Elle ne franchira pas les remparts de la ville, car à l'époque, le fait d'ouvrir les remparts de Lille pour laisser pénétrer les trains posait un grave problème de défense.

Finalement, une année plus tard, le ministère des Transports publics devait trancher : c'est ainsi que deux stations furent créées : l'une intérieure aux Buisses, l'autre extérieure sur la commune de Fives. Cette décision était surtout motivée par la nécessité de prolonger le chemin de fer de Paris jusqu'à la frontière belge.

Mais si la décision est prise, il faut véritablement attendre le 16 janvier 1946 pour assister au percement des remparts de la ville, et pour assister au début des travaux de la gare.

C'est en février 1848 qu'ils s'achèveront, il aura donc fallu plus de 5 années pour que cette gare puisse voir le jour.

On peut donc dire qu'à Lille le train est arrivé à temps ! En effet, les 30 années qui suivirent furent marquées par une forte croissance économique et industrielle, nous avons donc absolument besoin de créer des lignes ferroviaires pour pratiquer nos échanges.

Saisissant alors tout l'intérêt de mener une politique et une économie de transport, dès 1858, Napoléon III pris la décision de déplacer les fortifications en annexant à la cité les communes de Wazemmes, Esquermes et Moulins.



En 1884, c'est l'architecte Dunett qui a le plus fortement conditionné la structure actuelle de cette gare. C'est lui qui a en effet intégré un hotel de voyageur abritant une salle de pas perdus à l'arrivée et c'est encore lui qui a créé une nouvelle halle des trains.

La dernière rénovation de la gare " Lille-Flandres" est récente puisque que j'ai eu le plaisir de l'inaugurer le 16 juin 1984.

Menée avec le concours de la communauté Urbaine, elle s'accompagnait de l'arrivée du Métro, de la création du pôle de transport urbain de la place des Buisses, et encore, vous vous en souvenez certainement, de la rénovation de la place de la gare.

Les gares sont aujourd'hui des infrastructures capitales pour le développement des villes. Songez que dès la mise en service de la gare Lille Europe, ce sont plus de 30 millions de voyageurs qui transiteront par Lille ou s'y arrêteront.

Ce flux, exceptionnellement important, il nous fallait l'exploiter au mieux de nos intérêts commerciaux, financiers et économiques : c'est chose faite, c'est la raison pour laquelle, ce quartier de la gare en pleine mutation depuis quelques années, achève aujourd'hui sa restructuration.

D'ailleurs dans quelques semaines, le 20 novembre exactement, j'aurai l'occasion de revenir dans ce quartier pour la pose de la première pierre de la tour du Crédit Lyonnais.

Mais, en la circonstance, je vous propose d'ores et déjà un autre grand rendez-vous, l'année prochaine : il s'agira de l'inauguration de la gare " Lille-Europe" qui , je n'ai pas besoin de le démontrer, constituera un évènement majeur pour la Ville et la métropole, et la région.