

Dictionnaire amoureux d'Halluin

V

Voie ferrée d'Halluin

Le rail était promesse de désenclavement, de transport sûr, de bonnes liaisons en site propre. Il n'était pas concurrencé par les véhicules automobiles. C'était au tout début du XXème siècle.

C'est ainsi qu'est née la conception d'une liaison entre le réseau ferré français et le réseau belge. La Lys était un obstacle. La construction d'un pont à l'initiative de nos amis belges fut décidée, pour enjamber la rivière, à l'Ouest d'Halluin. La Belgique était de la sorte reliée à la liaison, à une voix, entre Nomain...(eh oui) et Halluin, en passant par Tourcoing, Roubaix, etc...

Les possibilités de changement étaient nombreuses, vers Ypres, Gand, la côte, Mouscron, Bruxelles, Liège....et Lille.

Après la guerre 39-45, le modèle économique changea. On paria sur le crédit. Le véhicule automobile était une bonne orientation, d'autant que le colonialisme conquérant avait pris d'assaut de nombreux puits de pétrole ! Les premières autoroutes furent construites, et l'idée de transporter les marchandises de porte à porte se concrétisa dans le développement de poids de plus en plus lourds, camionnettes, camions, semi-remorques...Renault y trouva ses choux gras, ainsi que Volvo, et bien d'autres.

Dans le même temps, le fameux temps long, certains imaginèrent aussi une noria de péniches allant desservir les ports européens, Anvers, Rotterdam, Dunkerque...L'idée de calibrer la Lys pour accepter des péniches au plus grand gabarit se fit jour.

Conclusion, le pont sur le Lys disparut. Les Belges l'ont emporté. Ce fut dans les années 70.

Cela sonna le glas de la gare d'Halluin, de sa fameuse passerelle, de ses passages à niveau de la rue Dennetière, de la rue de la Lys...Cette ligne agonisera en desservant quelques entreprises, quand cessa le transport des passagers. Personne ne releva le défi, bien ancré dans notre époque actuelle, de faire ressusciter cette ligne, pour

faire privilégier les transports en site propre. L'exemple actuel de la ligne Comines – Lille devenu emblème de campagne politique nous laisse rêveurs !

Toutefois, à chaque fois que nous avons tenté de reprendre la main sur le développement d'une voie verte concernant ce tronçon entre Halluin et Tourcoing, voire même à desservir l'actuel chantier du triangle Wattrelos-Roubaix-Tourcoing, au long du fameux canal de Roubaix, dit site de l'Union, nous avons eu connu des interlocuteurs qui refusaient de concevoir toute nouvelle destination sur cette ligne !

Et c'est au bout de cinquante années d'emprise inutile par Réseau ferré de France que commence à poindre l'idée d'une liaison dite douce entre villes voisines.

La presse, jamais soucieuse de reprendre des historiques dans lesquels nous sommes impliqués, commence à encrer ses colonnes de papiers bien informés. Récemment, nous avons pu apprendre qu'un pont – en mauvais état – sur le boulevard Gambetta à Tourcoing était habillé de voiles blancs, pour lui permettre de retrouver de l'éclat !

Permettez que je vous commente quelques aspects à ce sujet.

Récemment, je fus interrogé par un ami sur le fait de comprendre pourquoi la ville de Roncq avait aménagé cette voie, et que sur Halluin, c'est encore une tristounette friche enherbée et roncière, toutefois empruntée par des promeneurs en recherche de chemins non goudronnés.

Je lui ai répondu que bien des démarches à ce sujet se sont perdues dans les limbes de l'administration de l'entreprise nationale et de son jumeau RFF.

Pourtant, devant l'inertie, nous avons cherché à imposer notre point de vue de bon sens. Nous disposions de terres à étendre. Nous savons drainer des terrains. Nous avons des machines pour travailler les sols et les chemins. J'ai décidé de commencer à initier un rapprochement de la voie Sncf à partir de la place Pierre Semard, au-delà du pont de la rue du cardinal Liénart, vers la rue Dennetières, faisant en sorte que cette liaison piétonne puisse être empruntée par bien des collégiens des quartiers avoisinants pour se rendre au collège Schuman.

C'était durant l'été 2003...Et, surprise, ce n'est pas une lettre d'encouragement que j'ai reçu, mais bien une mise en demeure d'arrêter les travaux, et de restituer la voie comme elle était dans son état de friche, sous peine de recours à la justice !

Bref, nous avons dû arrêter les travaux. Nous avons laissé les terres...mais nous n'avons pas pu drainer les sols. Le chemin est presque impraticable en « période de pluies ».

Quelle ne fut pas notre surprise de nous rendre compte que quelques années après, en catimini, la ville de Roncq avait entrepris des travaux sur la même emprise de voie ferrée, jalonnant son territoire !

J'ai demandé lors d'une rencontre avec un adjoint chargé de ces questions dans l'administration municipale de Roncq comment ils avaient fait pour obtenir les autorisations nécessaires...De la sorte, nous aurions pu relancer le dossier de notre côté, en prenant appui sur les aménagements roncuois.

Il sourit. Il connaissait notre mésaventure. Ils avaient opté également pour le fait accompli. L'injonction de la SNCF est arrivée à la fin de leurs travaux, et devant l'aménagement réalisé, la grande dame s'est inclinée.

Alors, des négociations se sont entamées entre Région, Villes, Communauté Urbaine, Département – beaucoup de monde autour d'une table pour trouver un accord, c'est presque de la diplomatie mondiale – pour faire surgir l'idée d'une création de voie verte ! Notre idée, d'ailleurs reprise par Alex Faidherbe lorsqu'il se présenta à l'élection du Conseil général.

J'ai appris par la presse comme tout un chacun que au bout de dix ans, au moins, un projet commence à poindre, que des travaux vont être initiés, et qu'enfin cette voie verte, conçue dans nos petites cervelles locales, trouvera des pères concepteurs très nombreux, fiers de leur réussite. Bien oui, de cette friche de plus de cinquante ans, il fallait quand même en faire quelque chose !

Ah, notre belle époque, dédiée aux liaisons douces, faisant retrouver le chemin des voies piétonnes, des pistes cyclables, des allées équestres...Précurseurs nous étions, initiateurs malheureux nous étions également, mais décideurs, que non pas !

Puis-je raconter deux anecdotes supplémentaires ?

La gare d'Halluin, et sa passerelle était implantée au bout de la rue Marthe Nollet. La route de Linselles venait buter sur ses murs, et il fallait contourner le site en passant devant les établissements Demeestère, bières, vins et liqueurs ! C'était donc devenu nécessaire de créer un passage.

Il a fallu quelques heures de rencontres pour faire admettre la nécessité pour la SNCF de vendre à la Ville les espaces aux alentours de la gare, la fameuse place Pierre Semard.

Toutefois, il revenait à la municipalité de construire un point de vente, la SNCF souhaitant garder un lieu de proximité...qu'elle abandonna rapidement !

Quand nous avons demandé à la SNCF de nous rétrocéder ce bâtiment construit avec l'argent des contribuables halluinois, les responsables de l'antenne régionale nous ont adressé une promesse de vente, avec un prix fixé par les Domaines...

Il nous fallait donc acheter au prix fort un bâtiment construit avec nos propres deniers ! C'est un philosophe français qui a dit un jour que la propriété, c'était du vol ! En l'occurrence, la SNCF arrivait à démontrer sa thèse.

Nous avons exigé de réintroduire un peu de morale dans ce dossier. Un ingénieur chargé du foncier dans cette entreprise, plus courtois que d'autres, et plus attentif que d'autres, a accepté d'envisager le dossier sous d'autres angles. Et nous sommes sortis de cette embrouille par le haut ! Ce pont de vente est devenu le siège de l'Office municipal des sports.

La deuxième anecdote concerne les hangars toujours debout à l'heure actuelle, en grande décrépitude.

Nous avons le souci à la fin des années 2012 de donner suite à la prise en considération de l'acquisition des entrepôts délaissés par La Redoute, le long de la voie ferrée, parallèles à la rue Sainte Barbe. Une bascule existe encore.

En effet, nous souhaitions trouver de meilleures installations pour les ateliers municipaux depuis leur déménagement de la rue Pasteur. Et l'emprise « Codial » convenait, avec ses parkings et son implantation. Cela nous permettait de nous libérer de la location des bâtiments rue de la Lys.

Si les bâtiments SNCF sont vieux, ils ont de l'allure, et pouvaient servir de garages pour les matériels ville, ainsi que d'abris de stockage pour bien des matériels disséminés ici et là au hasard.

Nous prenons contact avec les autorités administratrices des biens.

Les propriétaires des entrepôts « Codial » étaient venus me rencontrer pour soumettre une possibilité d'acquisition par la Ville à des conditions très avantageuses.

Les gestionnaires des vieux murs SNCF ont été contactés. Jamais, ils n'ont donné suite ! Qu'attendent-ils ?

Depuis, l'équipe municipale de 2014 a acquis les entrepôts Codial, et les friches SNCF sont toujours des friches, envahies par une nature expansive.

Il y a de quoi rêver devant les espaces délaissés entre la rue de la Lys et la rue Dennetière, avec les arrières du siège social 3F-Notre Logis. Ce sont des centaines de m² qui pourraient donner envie de créer un espace de nature en plein centre-ville. Il faut savoir résister aux promoteurs pour obliger à envisager des lieux « puits de carbone ». Osons Halluin futur !

Et que la voie sur rail soit une voie reconquise ! Et si un jour, il se peut qu'un tram arrive sur Halluin, les emprises sont toujours là, préservées dans le plan local d'urbanisme, pour ce faire !

Jean-Luc Deroo