

**ALLOCUTION DE M. PIERRE MAUROY
A L'OCCASION DE L'INAUGURATION DES
NOUVELLES INSTALLATIONS DE
L'AEROPORT LILLE-LESQUIN**

Monsieur le Ministre^{d'Etat}, Michel DELEBARRE,

Monsieur le Président du Conseil Général,
Bernard JÉROSIER

Monsieur le Président de la Chambre de
Commerce et d'Industrie,
Gerard TIEBET

Monsieur le Préfet, J. Claude AROUSSEAU

Mesdames,

Messieurs,

Chers Amis,

C'est avec un grand plaisir que je participe à l'inauguration des nouvelles installations de l'aéroport Lille-Lesquin.

J'ai pu constater la modernisation et l'embellissement de la plupart des structures d'accueil, avec une nouvelle route éclairée et élargie, un parking modernisé et agrandi, des postes de télé-

*Caennet
Ni P. Mauroy
Conseil Joseph*

affichagees, des distributeurs d'argent liquide, des changeurs de devises. J'ai apprécié également les "statues" déposées par l'Association "La Sauvegarde" au profit du "Fonds pour l'emploi des jeunes".

excellente initiative

Toutes ces améliorations sont des étapes dans la perspective de construire à Lille un aéroport ayant véritablement la dimension internationale.

Non pas que les installations actuelles ne remplissent pas déjà ce rôle, mais c'est avec l'aérogare 2, dont nous avons vu la maquette tout à l'heure, que ce but sera véritablement atteint. L'enjeu est important : il n'est pas concevable que se développent une grande région, et une grande métropole, sans un grand aéroport.

Nous sommes dans un région équipée d'un réseau de communications exceptionnel, ce qui lui permet d'occuper une place privilégiée au coeur de l'Europe du Nord-Ouest, avec notamment

le réseau autoroutier le plus dense de France et un maillage ferroviaire hors du commun. En outre, la gare de Lille, première gare de province, sera bientôt une gare de dimension européenne avec l'arrivée du T.G.V. à Lille, le 15 juin 1993. N'oublions pas non plus le VAL, qui reste le métro le plus moderne du monde, et l'infrastructure fluviale et maritime dont nous disposons.

Cet ensemble se complète tout naturellement par un aéroport dont on a longtemps pensé qu'il trouverait difficilement sa place sur le marché du transport passager : Il est en train de prouver le contraire.

En effet, pendant longtemps, l'aéroport de Lille, coincé entre Paris et Bruxelles, avait un développement-passagers qui était largement tributaire des lignes ouvertes sur le Maghreb et de quelques lignes intérieures.

En fait, on pensait que l'aéroport de Lesquin avait surtout comme

réseau
autoroutier
la A1
avec les autoroutes
Paris - Lille
à bords
de la A1
l'ensemble
la SPA FEN
la A1
Extérieurement
l'Etat. peut
un peu dire
aussi ailleurs

perspective le transport du fret.

Depuis quelques années, avec l'évolution générale du transport aérien d'affaire ou de loisir, mais également avec l'évolution économique spécifique à la métropole et à la région Nord-Pas-de-Calais, l'aéroport de Lille a prouvé que son développement pouvait compter sur l'exploitation du trafic passager.

Aujourd'hui 800 mille voyageurs empruntent annuellement cet aérogare. Avec le développement prévisible de lignes nationales et internationales les perspectives pour l'an 2000 se situent aux alentours de 2 millions de voyageurs.

Evidemment, cette progression nécessite de notre part beaucoup d'efforts. Elle nécessite également qu'en terme d'aménagement du territoire, au plan national et au niveau européen, Lille-Lesquin apparaisse comme incontournable, de la même manière que Lille est apparue incontournable pour accueillir la gare T.G.V.

C'est le pari que nous faisons les uns et les autres : la Chambre de Commerce, la Région Nord-Pas-de-Calais, le Département du Nord, la Communauté Urbaine de Lille et la Ville de Lille, en cofinançant le développement de cet aéroport.

D'une certaine manière, avec la maquette que nous avons vue tout à l'heure, nous apprécions l'anticipation de ce que sera un aéroport digne d'une grande métropole capable de suppléer les installations beaucoup plus importantes de Roissy, de Bruxelles, voire de Londres, qui demain approcheront la saturation alors même que les distances entre Lille et ces trois capitales se seront considérablement réduites grâce au T.G.V.

Ces perspectives doivent nous amener collectivement à réfléchir et à prendre des décisions.

Il est évident que la bataille devra être menée pour imposer cette place de

Lille dans le contexte national et international et qu'alors, il faudra trouver les financements pour assurer notre ambition collective. C'est ce que nous avons fait, à chaque fois qu'il a été nécessaire de mobiliser les moyens pour réaliser des infrastructures lourdes comme le T.G.V., le métro, les autoroutes.

Il me semble que c'est dans le partenariat que pour l'aéroport de Lille des solutions devront être trouvées.

Ce partenariat est déjà engagé.

Pour ma part, répondant au souhait exprimé par le Président Gérard TIEBOT, je suis disposé à poursuivre une réflexion sur les enjeux financiers et économiques que représenteront le développement de cet aéroport afin qu'ensemble nous prenions les décisions propres à assurer l'avenir.

Je conclurai sur un symbole : celui du sommet Franco-Allemand qui va se tenir à Lille la semaine prochaine les 29

et 30 mai.

C'est sur cet aéroport que se poseront les avions du Président François MITTERRAND et du Chancelier Helmut KOHL.

Ce sommet est un événement pour la métropole lilloise et pour la région toute entière. Les installations dans lesquelles nous nous trouvons sont un des éléments du dispositif qui permet sa réalisation.

Voilà qui montre bien que pour accéder au niveau international une métropole a besoin de posséder les équipements les plus performants. Et comme nous espérons bien que se multiplieront, à Lille, des événements de cet ampleur, cet aéroport doit être prêt à les accueillir.

Bientôt une nouvelle aéroport à Lesquin

Une étape de plus dans une ambition collective

Le développement de la Région Nord - Pas-de-Calais et de son aéroport de Lille-Lesquin étaient une nouvelle fois à l'ordre du jour hier en fin de matinée. La présence de Michel Delebarre, ministre d'Etat, et celle de la quasi-totalité des décideurs régionaux à cette manifestation, au cours de laquelle a été présentée la maquette du futur aéroport, témoigne de la volonté d'engagement de tous les acteurs politiques et économiques en faveur de la construction de la nouvelle aéroport, baptisée Lille 2.

Il y a un peu plus d'un an était signé un contrat de plan 89/93 d'un montant de 120 MF, ce qui a permis la réalisation de travaux de piste, la rénovation (et l'éclairage) de la voie d'accès, l'agrandissement de l'aire de stationnement et l'installation d'un nouveau système de péage (plus cher, certes) mais moderne.

La pose d'écrans de téléaffichage, de distributeurs automatiques de billets, d'un changeur de devises et l'amélioration de la cafétéria et du restaurant « La montgolfière » ont depuis été réalisées.

L'aéroport du quart d'heure

Lieu d'accueil, de communication, de commerce, de travail, l'aéroport de Lille-Lesquin a aujourd'hui un projet de nouvelle aéroport, particulièrement performante et moderne. Les circuits proposés par l'équipe de l'architecte Sloan sont simples et courts. Ils justifient selon l'expression de M.

Thiébot, président de la CCI, « la position d'aéroport du quart d'heure ».

L'originalité du projet est d'intégrer une possibilité d'accès ferroviaire au rez-de-chaussée de l'aéroport et un parking souterrain de 550 places. Le financement d'un tel projet dont le coût s'élève à 350 millions de F fait actuellement l'objet de concertations avec les différents partenaires. Le programme de réalisation devrait conduire à l'ouverture de Lille 2 avant la fin 94.

Un plan de développement comportant trois grands objectifs a été mis au point. Le développement des lignes transversales existantes vers les grandes métropoles françaises avec la mise en place d'une offre aller-retour dans la journée et dans les deux sens ; celui des liaisons situées dans un rayon de 1 h 30 en bi-turbo-propulseur ; l'amélioration des liaisons saisonnières et la création de nouvelles lignes destinées à relier notre Région à l'Europe du Nord-Ouest. Le dernier



Toute la région était représentée pour l'inauguration de la maquette et la future aéroport de Lesquin.

objectif est de relier la plateforme de Lille au continent Nord-américain. Le président de la CCI préconise également l'utilisation de la technique HUB, basée sur l'appui d'un trafic domestique fort.

Dans le cercle des « grands »

Pour le Conseil général du Nord, le contrat signé dans le cadre du X^e Plan prévoit de quintupler sa participation sur cinq ans (20 MF). « Même si cette route n'est pas la plus longue », devait dire Bernard Derosier. « C'est celle qui va le plus loin, car elle

mène partout en Europe ». Pour l'élu départemental, le rayonnement de Lille-Lesquin dépasse le cadre strict de notre région et s'étend à la Picardie et à la Belgique. A ce propos, le président de l'Exécutif du Nord envisage un cofinancement dans le cadre du développement de l'aéroport.

Critique à l'égard de l'accroissement de la région parisienne en matière aéroportuaire (au détriment du reste de la France), Bernard Derosier réclamait encore une véritable politique d'aménagement du territoire.

Le président de la Région, Noël Josèphe soulignait les efforts consentis en faveur des infrastructures et des transports (plus de 400 MF). « Nous ne sommes pas écrasés, nous voulons faire la démonstration du contraire... »

Pour Pierre Mauroy, Lille et la Région entraient hier dans le cercle des grands. Après vingt années de « rêve », les infrastructures étaient aujourd'hui prêtes à soutenir un tel projet d'envergure... Chaque partenaire doit « tenir le manche » pour mieux décoller et réussir.

Pour M. Delebarre, c'était l'occasion d'exprimer son refus de voir construire « des quartiers urbains aux pieds des pistes ».

Par ailleurs, le troisième aéroport parisien « rêvé » par certains, constitue à ses yeux une erreur. Michel Delebarre a encore proposé la tenue en 92 à Lille d'un colloque qui regrouperait les autres villes « candidates à l'implantation d'un nouvel aéroport ».

Les nouveaux aménagements de Lille-Lesquin constituent une nouvelle étape dans une ambition collective. C'est ce qui est apparu hier et c'est tant mieux.

Gérard TENIER

NM

25 Mai 91

VERS L'AN 2000



L'inauguration des aménagements. A droite de la jeune fille portant le coussin aux couleurs du Conseil Général, on reconnaît MM. Delebarre, Mauroy, Derosier, Tiébot et Josèphe. (Photo N.E.)

Vers un grand aéroport international commun à Bruxelles et Lille ?

Qu'en sera-t-il dans 20 ou 30 ans de l'aéroport de Lesquin ? C'est une question que personne n'a abordée mais qui commence à préoccuper ceux qui s'efforcent de définir l'avenir à long terme. Il faudra, alors prévoir, très probablement la création d'un nouvel aéroport à la dimension planétaire pour les années 2020 ou 2030. Pour certains, (la nouvelle Agence d'urbanisme de la métropole par exemple) ce développement ne sera plus possible dans le secteur de Lesquin, trop enserré dans l'agglomération. Pour atteindre la dimension internationale et les 10 ou 20 millions de passagers, commencent à dire certains responsables, il faut nous rapprocher de l'aéroport de Bruxelles qui, lui aussi, aura besoin de créer de nouveaux équipements disposant de plus d'espaces, Zaventem étant proche de la saturation.

Pourquoi, dès lors, ne pas songer dès maintenant, à la création d'un très grand aéroport franco-belge qui pourrait se situer à mi-chemin entre Lille et Bruxelles, par exemple sur le tracé du T.C.V. (il faudra alors 15 minutes de part et

d'autre pour se rendre sur place). Ce grand projet européen aurait l'avantage de donner à Lille un équipement et un « marché » que la métropole ne peut revendiquer à elle seule. Avec l'avantage de trouver des financements français, belges et peut-être européens ?

Cette idée commence à faire son chemin. Mais il y a débat. Certains à la Chambre de commerce comme au Conseil général et la Région (soucieuse de la desserte du Pas-de-Calais) considèrent que ce grand aéroport peut très bien se réaliser à Lesquin, où il y a place pour une seconde piste légèrement décalée par rapport à la première.

Pour l'instant, estime M. Desoubry, directeur de l'aéroport les nuisances sont faibles, la zone de bruit au décollage se superposant avec celle de l'autoroute. Toutefois, Bruxelles acceptera-t-elle cette proposition ?

L'idée ne va pas manquer de susciter des réactions. Lesquin est-il destiné à ne plus être qu'un aéroport d'affaires dans 20 ou 30 ans ? La question est posée.