

Déclaration des Maires de Lille, Roubaix, Tourcoing et Villeneuve d'Ascq
(auxquels s'est associé le Maire de Mons-en-Baroeul) proposant une charte de développement pour la
Communauté Urbaine de Lille

18 Novembre 1988.

REUSSIR LE DEVELOPPEMENT EQUILIBRE DE NOTRE METROPOLE
AUTOUR DE L'ARRIVEE DES TGV EUROPEENS

La desserte de Lille par les TGV européens offre une chance unique à notre agglomération de s'affirmer comme métropole européenne. Face à cette échéance, les grandes villes de notre métropole régionale mesurent la responsabilité particulière qui leur revient dans le cadre de l'Etablissement Public Communautaire.

TROIS AXES PRINCIPAUX POUR UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN.

Les enjeux, qu'il s'agisse des négociations du contrat de Plan avec les autres interlocuteurs publics, ou plus généralement de la capacité à affronter la compétition des autres métropoles françaises et européennes, appellent des réponses qui ne doivent plus attendre.

Chacun a bien conscience que la réussite de cette ambition collective appelle un effort exceptionnel de cohésion, une dynamique nouvelle et la volonté clairement exprimée d'un véritable équilibre de la métropole notamment avec son Versant Nord-Est.

Ainsi faut-il particulièrement veiller à ce que chaque commune de la CUDL soit associée afin de bénéficier d'une diffusion harmonieuse des retombées du développement économique et social. Et pour cela il est impératif d'achever un véritable réseau de communication métropolitain. A l'arrivée des TGV doit correspondre dans un même temps la mise en oeuvre rapide d'un programme complet de liaisons enfin efficaces entre les différents centres urbains et pôles d'activités de l'agglomération. En effet sans "TGV interne", l'arrivée des TGV à Lille ne ferait qu'accroître les déséquilibres.

Pour les signataires, il est clair que les orientations suivantes doivent s'imposer comme les éléments indissociables d'une véritable stratégie d'aménagement à l'échelle européenne :

- I - Le développement coordonné des grands projets à vocation internationale :

- le Centre d'affaires à Lille autour des gares,
- le Centre de la Communication à Roubaix avec l' Euro-Téléport et son Centre d'affaires,
- le Pôle logistique de Tourcoing-Vallée de la Lys et les équipements d'Art et d'Industries graphiques à Tourcoing,
- la Technopole de Villeneuve d'Ascq par un développement du Parc d'affaires et d'innovation de la Haute Borne, ce qui implique la modification en conséquence des documents d'urbanismes actuels.

- II - L'achèvement du réseau VAL, de la Voie Rapide Urbaine et de la Rocade Nord Ouest :

- pour doter la Métropole des communications internes reliant rapidement les communes les plus densément peuplées,
- pour faciliter l'accès aux transports en commun des populations de toutes les communes de la CUDL,
- pour assurer l'ouverture de la Métropole-Nord, en particulier vers la Belgique, et la cohérence des liaisons routières avec les autres métropoles de l'Europe du Nord Ouest.

- III - Une réponse équilibrée à la demande de logements, accompagnement indispensable du développement économique, qui passera par :

- la rénovation accélérée et prioritaire des quartiers d'habitat dégradé, au moyen d'outils et de procédures adaptées,
- la mise en oeuvre d'un Plan Local Communautaire de l'Habitat.

Cette volonté commune de développement équilibré et d'utilisation optimale de tous les atouts de notre agglomération doit être éclairée en permanence par les indicateurs de richesse fiscale fournis par un Observatoire qu'il conviendra de créer au plus tôt.

C'est dans cet esprit que les villes de LILLE, ROUBAIX, TOURCOING et VILLENEUVE D'ASCQ, auxquelles s'est associée celle de MONS, sont convenues d'un accord global sur les dossiers qui les concernent plus particulièrement et qui sont déterminants pour l'avenir de l'ensemble de la Communauté Urbaine à l'horizon 1995. Elles considèrent que ces trois axes constituent une véritable charte de leur union, qui est une des conditions objectives de la cohésion communautaire .

*

*

*

PROPOSITIONS AU PRESIDENT ET AU CONSEIL DE LA COMMUNAUTE URBAINE.

Les contraintes financières rigoureuses des collectivités locales ne permettent plus que les choix indispensables soient abordés au coup par coup ; elles exigent une programmation crédible, fondée sur des priorités définies de façon réaliste entre les intéressés pour garantir un équilibre harmonieux entre les 86 communes de la CUDL. Les villes signataires proposent donc que, pour la part concernant la CUDL, les orientations définies ci-dessus soient prises pour base des priorités budgétaires et de la politique fiscale de toute la période à venir.

Elles conviennent aussi que ces interventions lourdes ne doivent pas faire obstacle à l'exercice normal par la Communauté de ses compétences intercommunales classiques, lesquelles garantissent en effet à toutes les communes, quelle que soit leur taille, le respect de leurs légitimes intérêts et doivent reposer sur une politique foncière cohérente exprimée dans l'actualisation régulière des documents d'urbanisme.

Les éléments nouveaux apportés dans l'avancement des dossiers TGV et métro par le Ministre des Transports avec ses déclarations lors du Conseil d'Administration de l'Association TGV - Gare de Lille du 14 octobre et sa lettre au Président de la CUDL en date du 25 octobre, conduisent les villes signataires à demander

que soient mises en oeuvre les solutions suivantes, notamment par l'adoption lors de la prochaine séance du Conseil des délibérations appropriées :

I - Concernant la construction urgente de la ligne N° 2 du métro sur l'axe central de la métropole, elles demandent que soit recherché avec le Ministère des Transports un accord de financement sur les bases suivantes :

1 - réalisation, dans le cadre du Xe Plan, du tronçon chaussée Gramme à Tourcoing - carrefour Douai Cambrai à Roubaix de la liaison métro Tourcoing-Roubaix-Lille .

Les travaux devront être engagés dès 1989 en retenant pour cette partie les solutions définies dans l'A.P.S adopté par délibération du 27 mars 1987, sous réserve des ajustements qui s'avèreraient nécessaires pour permettre, dans l'attente de l'achèvement complet de la ligne 2, d'une part une exploitation fonctionnelle de ce tronçon, et d'autre part l'interconnection ultérieure d'une antenne vers Wattrelos.

2 - prolongement de la ligne 1 bis jusque Mons en Baroeul en desservant la gare TGV avec la station de métro particulière que justifie sa localisation définitive.

Ces travaux, dont les études complémentaires peuvent être achevées sans délai, seront engagés en temps utile pour que cette station soit fonctionnelle lors de la mise en service du T.G.V, et poursuivis sans discontinuer vers Mons en Baroeul. L'aménagement en viaduc étant retenu dans cette commune comme solution de référence, il appartiendra à la ville de participer à la prise en charge des surcoûts induits par toute autre solution dont elle prendrait la responsabilité.

La liaison par VAL entre le tronçon Tourcoing - Roubaix et le reste du réseau de la métropole lilloise sera poursuivie sans discontinuer dès l'achèvement de ce tronçon selon des solutions dont les parties intéressées auront convenu, et qui ne pourraient en tout état de cause conduire à une diminution de service en site propre dont bénéficient les communes actuellement desservies. Les signataires s'engagent à faire en sorte que soient dégagés les financements nécessaires dès la mise en oeuvre du XIème Plan.

Ce programme continu de travaux implique aussi que soit maintenue à un niveau de service au moins équivalent, pour toutes les villes actuellement concernées, la liaison par tramway de LILLE à ROUBAIX et à

TOURCOING, tant que la ligne 2 ne sera pas achevée. Parallèlement, il sera demandé à la SNCF d'améliorer sur son site propre les liaisons entre les trois villes.

3 - le Ministère des Transports s'est déclaré prêt à accorder un concours financier de 1 050 MF (non compris les majorations de subvention spécifiques au titre des communautés urbaines), qui devrait être complété, comme il est suggéré dans la lettre du 25 octobre, pour prendre en compte l'intégration dans le projet de la desserte de Mons en Baroeul.

Même s'il apparaissait que ne peut être effectivement versée sur la durée du Xe Plan qu'une subvention de 600 MF, la Communauté demandera que l'engagement financier de l'Etat valant autorisation de réaliser les travaux porte dès 1989 sur la totalité du projet, permettant de lancer ceux-ci sans retard sur ROUBAIX - TOURCOING et l'extension de MONS selon le calendrier défini.

Quant à elle-même, la Communauté prendra les dispositions budgétaires et fiscales nécessaires en sorte de faire face aux financements correspondants. Les villes demandent que soient mises à disposition par les services communautaires les informations les plus précises pour que puisse être établie une projection financière complète des conditions de réalisation de la première phase du projet, et en sorte que les implications sur la gestion communautaire puissent être prises en compte dans le budget 1989.

Enfin dans une logique de solidarité et dans l'esprit de la proposition des villes de Roubaix et Tourcoing qui sont d'ores et déjà convenues de se répartir également les ressources fiscales générées par la présence du métro sur leur territoire, il apparaît légitime de décider que l'ensemble de ces ressources, notamment de taxe professionnelle, revenant aux communes au titre des équipements ou du fonctionnement du métro seront reversées pour être affectées au financement intégral de la ligne 2 et du prolongement de la ligne 1bis. Ce reversement, naturellement limité à la durée de financement de ce programme métro, se réalisera selon des modalités à définir dans un délai maximum de cinq ans ou dès que les communes nouvellement desservies par le métro verront de ce fait s'accroître leurs bases d'imposition.

II -.Concernant les problèmes d'aménagement urbain et d'environnement liés à l'accueil du TGV et à son passage dans l'agglomération lilloise, les villes proposent à l'Assemblée Communautaire d'examiner comme suit les questions en suspens :

1 - Centre d'affaires du secteur des gares :

La ville de LILLE étant propriétaire de la quasi totalité des terrains, il apparaît clairement que l'aménagement du secteur ne peut dégager les plus-values foncières attendues pour être affectées au financement du surcoût du passage dans LILLE, que si la ville apporte ses terrains gratuitement et prend en charge le financement des équipements publics de la ZAC, libérant d'autant le budget communautaire. De plus l'aménagement concerté de la liaison entre les gares doit être engagé de façon urgente pour être opérationnel fin 1992.

Les signataires proposent donc à l'Assemblée Communautaire de modifier la délibération du 11 avril 1988 en confiant désormais au Maire de LILLE l'initiative de constituer la Société d'Economie Mixte projetée à cet effet, et dans laquelle la CUDL, ainsi que d'autres collectivités publiques, en particulier les grandes villes signataires, doivent avoir une participation significative et être présentes au conseil d'administration. Cette S.E.M. se verra ainsi chargée d'établir et de soumettre à l'approbation de la CUDL, dans le strict respect de ses compétences en matière d'urbanisme, les dossiers de création et de réalisation de la ZAC.

2 - sur le tracé exact et les conditions d'insertion du TGV à l'ouest de LILLE, la position de la Communauté doit être définie dans un esprit à la fois de responsabilité en regard des enjeux, et de traitement satisfaisant de l'environnement des populations :

- dès lors que les communes concernées n'accepteraient pas les demandes de modification avancées par la SNCF et contraires aux engagements du P.O.S, il est proposé à l'Assemblée Communautaire de suivre leur position, étant précisé que la prise en charge des surcoûts correspondants par l'établissement public ne saurait aller au-delà de la couverture limitée à la partie centrale de la traversée de Pérenchies.

- de même il conviendra de faire valoir avec détermination auprès de la SNCF que les aménagements techniques indispensables pour la traversée des communes de St André et Lambersart ne sauraient être abordés autrement que l'ont été des difficultés du même ordre en d'autres points du territoire national.

*

*

*

Conscients de l'attente de la population à laquelle ils entendent répondre en soulignant la portée constructive et le caractère novateur de leur accord, les signataires appellent l'Assemblée Communautaire à se saisir sans délai de leurs propositions et demandent donc à son Président d'organiser les travaux en conséquence.

Les engagements réciproques des signataires ne s'expriment pas seulement dans la lettre de cet accord, mais plus généralement dans l'esprit de solidarité et d'équilibre qu'il traduit. Les contradictions inévitables dans une agglomération aussi diverse que la nôtre ayant ainsi trouvé une solution équitable, rien ne saurait désormais entraver l'élan de notre métropole.

RENVERSANT

LILLE: MAUROY PACTISE AVEC DES MAIRES UDF



Notebart et Mauroy. Le maire de Lille lorgne sur le siège du président de la CUDL.

Libé le Nord 1977