

~~Visiteurs~~ Président

Présentation des travaux d'amélioration
et d'achèvement de la liaison "Roubaix-Dottignies"
jusqu'à la frontière belge

vendredi 6 mars 1992

discours de Pierre Mauroy

Monsieur le Ministre,
(Monsieur Guy Mathot, Ministre belge des Affaires
intérieures chargé des pouvoirs locaux, de
l'Administration et des Travaux de la Région
Wallone),

Monsieur le Président du Conseil Général,

Monsieur le Député, (Bernard Carton)

Monsieur le Maire, (Alain Faugaret)

Mesdames, Messieurs,

La réalisation que nous venons de visiter
aujourd'hui est exemplaire à plus d'un titre.

Cette nouvelle liaison permet, en effet, d'irriguer
l'Est de la Métropole, en désenclavant le Versant
Nord-Est. Elle permettra aussi, à terme, la jonction
avec les autoroutes belges, favorisant ainsi la
communication avec nos voisins.

Cette visite est symbolique de l'attention que portent les différentes collectivités à la situation du Versant Nord-Est. La Communauté urbaine de Lille et le Conseil général ont en effet étroitement collaboré afin d'être ensemble au rendez-vous d'aujourd'hui, chacun assurant une partie de la réalisation et du financement de ce tronçon : la Communauté urbaine a entièrement pris en charge le secteur compris entre la rue du Maréchal Leclerc à Leers et la rue de Leers à Wattrelos - soit plus de 1,6 km - alors que le Département réalisait le tracé vers le Nord, vers la frontière belge.

Ce sont là des réalisations très importantes et la liaison "Roubaix-Dottignies" a nécessité des travaux d'infrastructures très spectaculaires. Le franchissement du canal et de l'Espierre a notamment nécessité la construction d'un ouvrage d'art de 75 mètres de long et de 9 mètres de large.

Cette opération représente, pour la partie réalisée par la Communauté urbaine, un investissement global de 50 millions de francs, y compris les sommes nécessaires au raccordement de la liaison Beaurepaire-Beaulieu.

En créant un axe Est-Ouest, la liaison Roubaix-Dottignies vient compléter l'Antenne Sud de Roubaix qui a son origine à Villeneuve d'Ascq et dont la première partie a été mise en service en octobre 1987.

L'échangeur du Trieu facilitera l'accès à Roubaix, vers l'Avenue du Parc des Sports. Plus au Nord, un nouveau giratoire permettra le raccordement de la liaison Beaurepaire-Beaulieu, améliorant ainsi la circulation avec la ZUP de Beaulieu. A terme, il accueillera la liaison "Habitat-Travail", prévue entre Tourcoing et Wattrelos.

Dans quelques années, en effet, le réseau routier de l'Est de la Métropole va encore s'étoffer : avec la liaison "Habitat-Travail", que je viens d'évoquer, avec aussi "La Route de la Laine" que la Communauté urbaine a décidé de programmer dès 1993 ; sans oublier la VRU qui devrait être terminée l'an prochain.

Je l'ai dit, cette visite est symbolique. Symbolique des changements intervenus à l'Est de la Métropole depuis quelques années, et je pense notamment au retard accumulé par le Versant Nord-Est en matière d'infrastructures routières qui est en passe d'être comblé. C'est en effet un effort de solidarité très important que réalisent les différentes collectivités afin de développer l'accessibilité du secteur et de permettre la mise en valeur des réserves foncières.

Aujourd'hui, autour de ces grandes voiries structurantes, doivent se bâtir des zones d'activités nouvelles. Des projets existent. C'est l'Eurozone, à

Wattrelos-Mouscron-Estaimpuis. Ce sont aussi les Zones industrielles de Roubaix et de Hem - je proposerai d'ailleurs un nouveau zonage d'activité au maire de Hem, Madame Massart, à la prochaine commission mixte chargée de la révision du POS -.

La liaison Roubaix-Dottignies est d'une importance capitale pour le redéploiement économique du Versant Nord-Est. La liaison Beaurepaire-Beaulieu ne l'est pas moins. En assurant la desserte de la ZUP de Beaulieu et l'Est de l'agglomération Wattrelosienne, elle répond à une attente légitime de ses habitants.

A la fin de l'année, les 15 kilomètres de l'Antenne Sud de Roubaix seront achevés. Les automobilistes pourront alors rejoindre rapidement la frontière belge.

En permettant, à l'avenir, un raccordement du réseau autoroutier belge, à la hauteur d'Estaimpuis, la liaison Roubaix-Dottignies prend une nouvelle dimension. Une dimension transfrontalière.

La Communauté urbaine a une frontière commune avec la Belgique sur la moitié de son territoire. Et ce ne sont souvent que les péripéties de l'Histoire qui ont décidé du partage entre nos deux pays.

Pendant longtemps, pourtant cette frontière a constitué un véritable frein au développement économique de notre région.

Monsieur le Ministre, nous devons aujourd'hui constituer un réseau de villes qui pourra compter dans l'Europe de demain. A la veille de l'ouverture du Marché unique, nous devons aussi améliorer les liaisons entre nos communes. Nous devons, enfin, nous attacher à résoudre les problèmes quotidiens que vivent les habitants de part et d'autre de la frontière.

C'est dans ce but que nous avons créé, avec les intercommunales de Tournai-Ath, de Mouscron - Estaimpuis - Comines, de Flandre Occidentale et du Courtraisis, la Conférence permanente intercommunale transfrontalière - la C.O.P.I.T.

Etait-il acceptable, en effet, de voir les usagers de nos différents réseaux de transport être obligés de parcourir des centaines de mètres à pieds pour reprendre un autobus du réseau voisin ? C'était une véritable abhératation dans un tissu urbain aussi dense que le nôtre. Ce sera fini le mois prochain, avec l'ouverture de la ligne directe Wattrelos-Mouscron. Et nous nous retrouverons, Monsieur le Maire, pour inaugurer la première concrétisation des travaux de la C.O.P.I.T.

Est-il réaliste, par ailleurs, que nous pensions la réalisation de nos routes sans intégrer les programmes de nos voisins ?

L'axe Roubaix-Dottignies sera, à l'avenir, relié au réseau autoroutier belge. Il facilitera la mobilité des 1 million 700.000 personnes qui vivent dans notre métropole transfrontalière. Il devrait, aussi favoriser le développement de l'Eurozone que portent les communes

de Wattrelos, Mouscron et Estaimpuis, bénéficiant ainsi des équipements structurants nécessaires afin d'attirer les investisseurs.

En favorisant la circulation des biens et des personnes, ces grandes voies permettent l'aménagement des espaces disponibles, développent leur attractivité.

Le précédent schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme s'arrêtait à la frontière. Aujourd'hui, l'Agence de développement et d'urbanisme - l'ADU - intègre, dans sa réflexion, la dimension transfrontalière de notre agglomération. C'est le signe que nous progressons vers la réalisation d'une vaste métropole de rencontres et d'échanges.

Des réalisations semblables à celle que nous avons visité aujourd'hui sont d'une importance capitale : elles ouvrent de nouvelles perspectives de développement en intégrant le Versant Nord-Est - et, au-delà, toute la Métropole - dans une agglomération véritablement européenne.

Elles sont également la preuve que l'action conjuguée en matière de voirie de la Communauté urbaine de Lille et du Conseil général peut permettre la revitalisation d'un secteur durement touché par la situation économique.

Je me félicite de cette parfaite complémentarité de nos deux collectivités - complémentarité marquée aujourd'hui par la présence de Monsieur Faugaret,

conseiller communautaire, membre du bureau et vice-président du Conseil général. Et je tenais à vous remercier, Monsieur le Président - Monsieur Derosier -, Monsieur le Vice-Président - Monsieur Carton - d'avoir permis cette collaboration efficace entre le Conseil général et la Communauté urbaine de Lille.

NE 8 Mars 92

MM. Pierre Mauroy, président de la CUDL, Bernard Derosier, président du Conseil Général, Bernard Carton, député, et les maires des villes de Wattrelos et Leers MM. Faugaret et Demonchaux étaient présents entre autres pour cette visite de chantier de la liaison Roubaix-Dottignies et du prolongement de l'antenne-sud.

Les Belges, représentés par les bourgmestres de Mouscron, d'Estaimpuis et d'Espierres MM. Detremmerie, Van Honacker et Walraedt et par un représentant du ministre de la Région Wallonne, M. Mathot étaient venus également témoigner de leur intérêt dans ce projet et des actions simultanées menées outre frontière.



MM. Mauroy, Derosier, Carton et les maires de Wattrelos et de Leers, MM. Faugaret et Demonchaux sur le terrain vendredi.

NE 8 Mars 92

L'antenne Sud de Roubaix aura déjà fait couler beaucoup d'encre ; présentée comme un aménagement prioritaire dès 1973, il aura fallu attendre 1985 pour le premier coup de pioche et surtout l'application des lois de décentralisation pour permettre au Conseil général et à la Communauté urbaine de prendre en charge les différents tronçons.

Au Conseil général revenait l'antenne Sud et à la CUDL l'aménagement des tronçons suivants jusqu'à Wattrelos.

A peu de choses près, on oubliait totalement de prolonger la route jusqu'à la Belgique. Heureusement, la coopération transfrontalière

mise en place depuis l'année dernière et notamment le projet Eurozone de ce secteur particulier a souligné l'intérêt que pouvaient trouver les deux pays dans ces nouvelles infrastructures.

La mise en place d'une conférence permanente intercommunale transfrontalière (COPIT) au niveau de la Communauté urbaine a joué en faveur de cette concertation.

Lille-Wattrelos sans un feu

Tracée pour desservir la zone industrielle de Roubaix-Est, l'antenne Sud est rapidement passée des prévisions de 7.000 voitures par jour à 15.000 voitures effectives qui irriguent toute une

zone de population en développement.

A tel point qu'il est rapidement apparu que le doublement de la voie prévu initialement puis abandonné ferait défaut.

Pour l'instant, seuls 2,4 km ont été prévus en doubles voies à partir du Recueil à Villeneuve d'Ascq et un « saute-mouton » est en construction pour éliminer le bouchon des feux du Recueil.

« A l'échéance de trois ans le feu de la Cousinerie saurera lui aussi grâce à un ouvrage d'art et l'on pourra se rendre de Lille à Wattrelos sans un feu par la Voie Rapide Urbaine en quinze minutes environ », explique M. Carton.

Enfin, sans les ralentissements !

Car si les estimations de ce dernier sont justes, ce seront alors quelque 25.000 véhicules/jour qui emprunteront le tronçon prolongé jusqu'à la frontière belge.



Au côté de MM. Pierre Mauroy et Bernard Derosier, M. Caignie, représentant la Région Wallonne, se fait expliquer les aménagements des derniers tronçons.

Les Belges au bout du tunnel ?

Dans quelques semaines seront mis en service les tronçons supplémentaires qui suivent celui qui desservait déjà le centre commercial à Leers.

L'arrivée à la frontière belge est prévue en octobre 1992. Comme il n'y a rien de vraiment nouveau dans le dossier, les mauvaises langues diront que l'on a avancé l'inauguration pour cause d'élections.

L'un des principaux acteurs de cette voirie est en effet Bernard Carton, candidat P.S. sur le canton.

Mais cette visite a quand même permis de clarifier la position de l'autre côté de la frontière.

En effet, M. Caignie, représentant le ministre Mathot, annonçait que dès 1993 une route provisoire prolongerait cette infrastructure côté belge, et qu'en 1995 la route serait portée au gabarit de deux fois deux

voies (sans passage à niveau) pour correspondre au côté français.

Le raccordement Roubaix-Tournai (la grande plaine actuelle des Toufflers) semble également avoir été remis à l'ordre du jour depuis que le Département du Nord s'est engagé à amener la route jusqu'à la frontière.

Bref, la Région Wallonne, qui a affirmé sa volonté de privilégier les axes de l'autoroute A8 mais aussi la liaison Lille-Charleroi, se place résolument dans la perspective du tunnel sous la Manche et de la coopération transfrontalière.

On sait déjà que Mouscron a pris de l'avance dans le raccordement de la future route de La Laine de l'autre côté de Wattrelos et M. Mathot a rappelé pour sa part que l'Exécutif Wallon était prêt à négocier avec les Flamands les tronçons manquants d'Armentières-Comines et la Rocade transfrontalière Nord de la Communauté Urbaine.

R.M.