

A. Roeller

bonjour

## Intervention de Pierre MAUROY

dir la Chypre  
colog  
menefas?

- sur le sujet  
- belles personnes

jeudi 7 mars 1996, Réunion PBKA

Lille Grand Palais, 12h

Je suis heureux d'être aujourd'hui parmi vous, en tant que Maire de Lille bien sûr, mais aussi en tant que Président de la Communauté Urbaine de Lille et surtout en tant que **Président de l'Association TGVilles-R.A.F.H.A.E.L**, le Réseau des Agglomérations de Flandres, du Hainaut, de l'Artois Et du Littoral. Celle-ci issue, depuis février 1995, de l'Association "TGV Gare de Lille" dont je vous parlerai ensuite, regroupe à l'heure actuelle, 9 villes de la région Nord-Pas de Calais. Elles ont décidé ensemble d'agir en complémentarité pour harmoniser leur développement dans des domaines aussi variés que le tourisme, le développement économique tertiaire et les transports, dernier thème qui nous intéresse tout particulièrement ce jour.

J'ai souhaité accueillir à Lille le groupe de travail Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam, afin de vous montrer concrètement le résultat généré par une volonté commune de hisser Lille, avec sa région, au rang des métropoles européennes. Ce qui implique une évolution en termes d'image, d'efficacité des transports, des communications, de performances économiques, et une anticipation à la mesure de notre ambition.

En effet, dans sa marche vers l'Europe, le Nord-Pas de Calais a d'ores et déjà dépassé le point de non retour car il se trouve directement concerné par deux grandes infrastructures d'échelle européenne : le Tunnel ferroviaire sous la Manche et les lignes du TGV Nord européen.

Tunnel pour lequel nous nous sommes battus et qui a enfin été inauguré le 6 mai 1994, le même jour que la gare Lille-Europe.

Rappelez-vous, les 10 et 11 septembre 1981, lors du sommet franco-britannique, quand François MITTERRAND et Margaret THATCHER ont finalement décidé de relancer le vieux rêve d'un lien fixe entre les 2 pays.

Le 30 Novembre 1984 au sommet de Rambouillet, en réponse à l'avis favorable du groupe de travail technique et économique, le Président de la République française et le Premier ministre britannique affirmaient leur volonté de faciliter la réalisation d'un projet entièrement financé par des capitaux privés.

La réalisation de liaisons ferroviaires à grande vitesse dans notre région devenait inéluctable.

Il nous a alors paru indispensable dès 1986 que les forces vives du Nord-Pas de Calais puissent se mobiliser efficacement et rapidement en faveur du tracé le plus favorable au développement régional et

local, c'est-à-dire par le cœur de Lille.

C'est pourquoi, j'ai pris l'initiative de proposer, la création d'une structure originale : l'Association "TGV-Gare de Lille", régie par la loi de 1901. Celle-ci regroupait l'ensemble des institutions politiques et économiques concernées: le Conseil Régional Nord-Pas de Calais, le Conseil Général du Nord, la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie du Nord-Pas de Calais, la Communauté Urbaine de Lille, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Lille-Roubaix-Tourcoing, les Maires des grandes villes de la Métropole lilloise, les responsables d'entreprises soutenant notre initiative et aidant à la dynamisation de la Métropole, des organismes bancaires, et même des particuliers !

Depuis sa création, l'Association "TGV Gare de Lille" n'a cessé de témoigner de la mobilisation

exceptionnelle du Nord-Pas de Calais en faveur du TGV Nord. Les succès obtenus grâce à cette mobilisation sans précédent ont prouvé l'efficacité de cette démarche partenariale exemplaire. Comme nous l'espérions, l'Association "TGV Gare de Lille" a permis aux acteurs du développement régional et local d'exprimer, ensemble, leur volonté unanime de faire du TGV Nord un véritable outil d'aménagement du territoire, favorisant le renouveau économique d'une région en mutation, en pleine élaboration du Marché Unique Européen.

Celui-ci est un moyen de communication international, compatible avec les réseaux ferroviaires existants mais qui doit transporter plus rapidement qu'auparavant, plusieurs dizaines de millions de voyageurs chaque année. Dans ces conditions, le nombre d'arrêts des TGV est forcément limité et il était vain d'espérer un tracé zigzaguant de villes en villes. Toutefois, le TGV Nord

se devait de desservir des zones géographiques densément peuplées, comme la Métropole lilloise qui regroupe près d'un million de personnes. La solution consistait donc à choisir un site sur Lille, susceptible d'accueillir la gare TGV du Nord-Pas de Calais et de permettre l'innervation la plus complète de la région.

Aujourd'hui, le passage et le croisement des TGV dans Lille, respectent les contraintes de desserte inhérentes au TGV Nord européen, tout en intégrant les préoccupations légitimes des responsables politiques et économiques régionaux.

Au niveau local, le tracé retenu en 1988, par le gouvernement français et la SNCF, constituait une occasion unique de rassembler toute la Métropole lilloise autour d'un projet mobilisateur, tout en créant une nouvelle image plus adaptée à sa puissance économique réelle.

Au niveau régional, le croisement des TGV à Lille place le Nord-Pas de Calais au cœur d'un

triangle européen (Paris-Londres-Cologne) le plus urbanisé du continent avec ses 70 millions d'habitants et le plus riche en services d'avenir.

Enfin, au niveau national et européen, la configuration du TGV Nord fait de Lille et du Nord-Pas de Calais, un pôle de développement de taille européenne, complémentaire aux grandes conurbations de Londres, de Paris et de Bruxelles.

L'abolition des barrières nationales multiplie les échanges entre les différents pôles d'activités composant la trame de l'Europe du Nord Ouest. A l'instar de sa capitale, c'est tout le Nord-Pas de Calais qui renoue avec sa vocation marchande originelle.

L'Association TGV Gare de Lille a bien rempli sa mission. Elle a continué son action de lobbying auprès de la SNCF jusqu'en 1994, date à laquelle elle a décidé de se transformer en réseau de villes

dont l'objectif est de fédérer les grandes villes régionales autour de projets communs.

Aujourd'hui, la gare TGV de Lille reçoit, en plein cœur de notre Ville, la ligne TGV Paris-Londres d'une part, la ligne TGV Londres-Bruxelles, d'autre part. Du fait de sa situation privilégiée dans le réseau du TGV Nord, Lille est une plaque tournante des liaisons ferroviaires à grande vitesse, déjà à 60 minutes de Paris, à 50 minutes de Roissy et à moins de deux heures de Londres, et bientôt à 35 minutes de Bruxelles, et à 2 heures, je l'espère, de Cologne et d'Amsterdam.

La proximité de la première gare de province française permet une connexion immédiate entre les flux européens du TGV Nord et le trafic des grandes lignes ferroviaires françaises et internationales qui transitent déjà par Lille, L'interface directe entre le

TGV Nord et le Transport Express Régional, élément capital pour le développement régional, est également assurée.

Dans ce cadre, le schéma de transport ferroviaire régional ainsi que le réseau belge côté Flandre, est en cours de refonte afin de prendre en compte les besoins nouveaux et de faciliter les correspondances avec les TGV internationaux.

Par ailleurs, les nouvelles voies ferroviaires et la gare TGV nommée LILLE-Europe, se situent à Lille dans une "trouée" urbaine, héritée de l'histoire de la Ville, dont la maîtrise publique s'étendait sur 70 hectares. Soucieuse de conforter la dynamique européenne du Nord-Pas de Calais, la Ville de Lille a construit un Centre International d'Affaires autour du site des deux gares: Euralille.

Mis en oeuvre en concertation avec de multiples partenaires publics et privés, ce projet ambitieux contribue fortement à l'insertion de Lille dans les formidables flux d'échanges engendrés par le TGV Nord. A cette fin, sont réalisés ou en cours de chantier, des bureaux, des hôtels et des commerces bien sûr, mais également un centre d'exposition et de congrès, des logements, un parc urbain ainsi que des équipements publics. S'étendant sur des dizaines d'hectares autour des deux gares de Lille, cette opération a pour but de créer un nouveau quartier complétant la trame urbaine actuelle et de faire de Lille un pôle européen des affaires branché directement sur le TGV Nord.

Avec l'irrigation de l'ensemble de la région à partir du Centre des gares de Lille, ces grandes réalisations et ces projets témoignent de la volonté des responsables politiques et économiques du Nord-Pas de Calais de faire du TGV Nord un outil

d'aménagement du territoire, puissant et efficace.

C'est bien là notre ambition, faire de la Métropole lilloise un maillon **reconnu** de la chaîne des métropoles européennes.

Et la prochaine étape pour y parvenir s'appuie sur la volonté de Lille de se porter candidate pour organiser les jeux Olympiques de 2004; ce qui représente pour notre ville, notre agglomération, notre région toute entière, un nouveau défi.

Lille, s'inscrit désormais au centre et au cœur d'un vaste territoire, qui, dans un rayon de 300 kilomètres, regroupe quelques unes des régions les plus vivantes et les plus peuplées de l'Union européenne. Dans ce cercle de l'Europe nouvelle, en trois décennies, s'est réalisée la plus exceptionnelle

concentration de grands équipements du monde contemporain: le tunnel sous la Manche, le TGV Nord, la Gare Lille-Europe, un réseau autoroutier dense et rapide.

A l'instar de la démarche de lobbying de l'Association TGV Gare de Lille, en 1987 et 1988, pour l'obtention du croisement des TGV Nord Européens au cœur de Lille, tous les acteurs économiques et politiques se sont mobilisés pour relever le défi.

Nous voulons faire de ces Jeux, un événement populaire, générateur de richesses, tant dans les rapports humains que dans l'évolution économique et urbaine de notre région.

La densité de peuplement de celle-ci, la jeunesse de sa population, la richesse de sa vie associative et le culte du sport offrent la certitude que les équipements y trouveront une valeur d'usage

très au-delà de leur utilisation olympique.

Enfin, si Lille est choisie, elle aura la chance d'achever de façon dynamique sa mutation urbaine et sociale, passage obligé d'un avenir meilleur.

Le tunnel sous la Manche, j'en ai rêvé,  
le TGV à Lille, j'en ai rêvé  
Euralille, j'en ai rêvé également,  
Aujourd'hui, les Jeux Olympiques à Lille, j'en  
rêve ...

Et je vous le dis, c'est en gardant l'espoir, la flamme, que nous pourrons faire aboutir nos grands projets, qu'ils concernent les JO ou la ligne ferroviaire internationale à grande vitesse entre Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam.

Le dénominateur commun est toujours la construction d'une Europe dynamique opérationnelle.

(Un déjeuner vous est offert dans une salle à côté de celle-ci)