

**Proposition d'intervention pour
M.Pierre Mauroy,
pour accueil des personnels des
chantiers Euralille
27 novembre 1992 - 15 h 30**

Je suis heureux d'accueillir aujourd'hui les bâtisseurs du premier chantier français. A l'heure où le tunnel sous la Manche est en cours d'achèvement, Euralille apparaît désormais comme le premier chantier de l'hexagone et l'un des tout premiers chantiers européens.

Je vous souhaite la bienvenue, vous qui allez faire de ce site l'un des symboles du renouveau économique du Nord-Pas de Calais.

Nous avons organisé cette manifestation afin que vous puissiez, tout d'abord, en savoir davantage sur les raisons qui nous ont poussés à lancer une telle opération.

Je souhaite également vous en dire plus sur les différentes réalisations en cours d'édification à Euralille et qui seront votre oeuvre.

Cette réunion est également l'occasion de mieux nous connaître. Vous avez pu tout à l'heure, devant les maquettes, dialoguer avec les différents responsables de chantier.

J'imagine que cela a permis à nombre d'entre vous d'évoquer des questions liées par exemple à l'architecture ou aux techniques et méthodes de construction, des questions que vous souhaitiez peut-être poser depuis longtemps.

Vous êtes désormais près de 500 à bâtir Euralille. Cette manifestation est donc un peu aujourd'hui la fête du chantier, notamment pour tous les nouveaux qui nous ont rejoints au cours des derniers mois...

Nous nous trouvons en outre dans un cadre adapté, celui de la "base-vie" d'Euralille qui vient d'être réalisée et où il y aura en particulier un local-accueil à disposition des personnels.

D'autres travailleurs vont vous rejoindre. En juin 1993 vous serez près d'un millier et sans doute plus du double l'année

X 2594

livret
d'accueil

suivante. Ici tous les nouveaux arrivants pourront se familiariser avec le chantier, notamment grâce au livret d'accueil qui vous a été distribué en avant-première et grâce à la vidéo que vous avez pu découvrir tout à l'heure.

En effet il est indispensable ici que chacun soit accueilli le mieux possible, qu'il comprenne le sens de sa mission, dans le cadre d'une oeuvre collective.

tunnel

Alors pourquoi Euralille ? Ce projet, vous le savez, n'aurait pu voir le jour sans la construction du tunnel sous la Manche. C'est d'ailleurs à l'hôtel de Ville de Lille que Madame Margaret Thatcher, Premier Ministre britannique de l'époque et le Président de la République François Mitterrand, ont présenté, en janvier 1986, l'accord sur la construction du lien transmanche.

JM

Logiquement, un an plus tard, en 1987, la France, la Belgique, la Grande-Bretagne, l'Allemagne et la Hollande décidaient de réaliser en commun un réseau T.G.V. nord-européen, avec des voies nouvelles ou une amélioration de voies existantes, permettant le passage de trains rapides. Lille est positionnée comme pivot de ce réseau T.G.V. nord-européen, au croisement des axes

Londres-Paris, Londres-Bruxelles et Paris-Bruxelles, avec des prolongations ultérieures vers Cologne et Amsterdam.

Dans un premier temps, il a été question de bâtir la nouvelle gare T.G.V. de Lille à l'extérieur de la ville. Avec la totalité des partenaires du monde politique et économique, nous nous sommes alors mobilisés pour obtenir la construction de la nouvelle gare à proximité du centre ville. Il nous paraissait en effet impensable qu'une métropole de la taille de Lille, qui compte plus d'un million d'habitants, ait sa nouvelle gare T.G.V. au milieu des champs... Heureusement nous avons été rapidement entendus. En outre nous avons l'avantage de disposer, à proximité du centre ville, de plusieurs dizaines d'hectares vierges de toute construction ; en fait des terrains militaires que nous avons pu heureusement récupérer au milieu des années 80.

Lille Europe

C'est sur ces emplacements qu'est aujourd'hui en cours d'achèvement la gare T.G.V., baptisée Lille-Europe, édifiée par une partie d'entre vous. Cette gare est une cathédrale des temps modernes avec des quais longs de 500 mètres, deux grands niveaux d'accueil au dessus des quais et une exceptionnelle transparence voulue par l'architecte-urbaniste en chef d'Euralille,

Rem Koolhaas, et par l'architecte de la S.N.C.F., Jean-Marie Duthilleul. En effet depuis le parvis de la gare on verra passer les T.G.V. Les passagers des T.G.V., de leur côté, pourront apercevoir un pan de la ville.

La gare Lille-Europe accueillera le trafic international et interrégional ; Lille sera à 30 minutes de Bruxelles, 2 heures de Londres, à 50 minutes de Roissy, à moins de 3 heures de Lyon, 4 heures et demi de Bordeaux et 5 heures de Marseille...

Dans la gare actuelle, Lille-Flandres, arriveront, dès le mois de mai 1993, les T.G.V. Paris-Lille et rapidement la capitale ne sera plus qu'à une heure de notre métropole. On peut véritablement parler, grâce au T.G.V., d'une contraction des distances !

Au total, à l'horizon 1996-1998, ce sont une centaine de T.G.V. par jour qui desserviront Lille ou y feront escale.

Cependant, il ne s'agit pas pour nous de regarder passer les trains, même quand ils s'arrêtent à Lille... Dès 1987, lorsqu'il a été décidé que Lille serait la plaque tournante du réseau T.G.V. nord-européen, nous avons voulu exploiter au maximum cet atout T.G.V. en faveur du développement de la métropole et de la région.

Nous avons d'abord mis en place une société d'études, baptisée "Euralille-Métropole", chargée d'un projet d'aménagement pour la zone des gares. En juin 1990 cette société d'études s'est transformée en société d'économie mixte. Y participent notamment les Villes de Lille et de La Madeleine, le Conseil général du Nord, le Conseil régional qui seront bientôt rejoints par les Villes de Roubaix, Tourcoing, Villeneuve d'Ascq et peut-être aussi par le Conseil général du Pas-de-Calais.

De grands investisseurs nationaux se sont également engagés dans le projet : le Crédit Lyonnais, la Caisse des dépôts et consignations, la Banque Scalbert Dupont, la Banque Populaire du Nord, la Banque Indosuez, la B.N.P., le Crédit du Nord. La Chambre de commerce et d'industrie de la métropole lilloise est également à nos côtés, tout comme la S.C.E.T.A., filiale de la S.N.C.F. et plusieurs banques étrangères de Grande-Bretagne, de Belgique, d'Italie et du Japon.

Avec l'ensemble de ces partenaires, la société d'économie mixte Euralille a préparé la construction d'un centre d'affaires appelée "la Cité des affaires", enjambant la gare T.G.V. Lille-Europe. Il y aura là un peu plus de

Euralille

50 000 m² de bureaux, particulièrement bien placés, qui ne peuvent qu'intéresser les sociétés qui veulent avoir un bon accès aux marchés de l'Europe du Nord. Le Crédit Lyonnais a ainsi décidé en novembre 1991 de réaliser l'une des trois tours de cette "cité des affaires" ; une tour de 20 étages, conçue par l'architecte Christian de Portzamparc qui est maintenant en construction et dont j'ai posé la première pierre vendredi dernier avec le Président du Crédit Lyonnais.

En juin 1992, d'autres investisseurs, ayant l'U.A.P. et la Caisse des dépôts et consignations comme chefs de files, se sont portés acquéreurs d'une autre tour, celle du World Trade Center ; une tour de 25 étages signée par l'architecte Claude Vasconi.

Actuellement il nous reste à boucler le tour de table de la troisième tour qui accueillera un hôtel 4 étoiles.

Mais nous voulons réaliser un véritable "morceau de ville" et faire donc en sorte qu'Euralille ne soit pas seulement un quartier d'affaires. C'est pourquoi nous développons aussi le programme du Triangle des gares, conçu par l'architecte Jean Nouvel. Il s'agira d'un grand centre de commerces, de services et de loisirs. On y trouvera notamment l'hypermarché Carrefour, 130 boutiques, des

services publics, sans doute l'école supérieure de Commerce Sup de Co et la salle de spectacle "l'Aéronef".

Cinq tours et un immeuble construits au dessus de cet ensemble abriteront des logements, des résidences pour étudiants, personnel S.N.C.F. et chercheurs, un hôtel deux étoiles, une résidence hôtelière et des bureaux.

Euralille c'est aussi, "Lille-Grand Palais", sur l'emplacement de l'ancien parking Javary ; 55 000 m² pour congrès, salons et spectacles, un équipement des plus modernes dont l'architecte est Rem Koolhaas. Et puis, plus au nord, sera aménagé un parc de près de 10 hectares dessiné par Gilles Clément, Claude Courtecuisse et le cabinet régional "Empreinte".

Enfin au delà du parc, sur le territoire de la Ville La Madeleine, se trouve le programme complémentaire des "Portes du Romarin" avec là aussi des bureaux, des logements, des commerces. Un premier immeuble, le siège régional des "Mutuelles du Mans" ainsi qu'un complexe sportif seront d'ailleurs livrés dès la fin de l'année 1993. Les Portes du Romarin sont principalement l'oeuvre d'un cabinet d'architectes madeleinois, le cabinet Quatr'A.

Grand Palais

Parc

La Madeleine

Tous les programmes que nous venons d'évoquer seront achevés à l'horizon 1994-1995. Il s'agit de la première phase d'Euralille qui représente un investissement de 5 milliards de francs. 3 milliards et demi sont apportés par les partenaires privés et 1 milliard et demi par les collectivités publiques qui consentent un effort particulièrement important pour assurer une bonne desserte d'Euralille.

Cela inclut notamment le T.G.V. et la première déviation du boulevard périphérique ainsi que le passage par Euralille de la deuxième ligne de métro et de la ligne du tramway avec des stations nouvelles à proximité de la gare Lille-Europe. N'oublions pas également les parkings qui seront créés, sous le Triangle des gares, le long de la gare Lille-Europe et sous "Lille-Grand Palais" ; 6 000 places au total.

Vous le voyez, Euralille est un projet particulièrement ambitieux. Dans quelques années 5 000 personnes travailleront ici dans des bâtiments réalisés par vos soins.

L'aménageur, la société Euralille travaille en liaison étroite avec les maîtres d'ouvrage des différents chantiers et avec l'ensemble des entreprises. Tous ces

partenaires sont très attachés au respect d'un certain nombre de règles dont les mesures de sécurité. Le livret d'accueil rappelle un certain nombre de consignes à cet égard. Je suis sûr que vous saurez les comprendre et les appliquer.

J'ajouterai que la base-vie où nous nous trouvons, accueille régulièrement des réunions des responsables-sécurité des chantiers. Des rencontres intercollèges d'hygiène et de sécurité auront lieu également tous les trimestres, à l'initiative de l'aménageur.

Comme je vous l'ai dit, cette base-vie s'annonce comme un lieu précieux puisqu'elle abrite aussi une permanence de la médecine du travail, une antenne syndicale et un point emploi-formation pour le bâtiment et les travaux publics.

Concernant ce dernier aspect, Euralille, en liaison avec les partenaires du Bâtiment et des Travaux publics, s'efforce de favoriser l'emploi local. Un plan est actuellement en cours de mise en place qui représentera un investissement de l'ordre de 16 millions de francs financé par l'Etat et par Euralille, plan qui sera peut-être soutenu par le fonds social européen.

L'objectif est de recenser au mieux les besoins en main d'oeuvre des entreprises associées aux chantiers. L'A.N.P.E. et les organismes d'insertion, notamment par le biais du Plan lillois d'insertion lancé par la Ville, proposeront des candidats. Grâce aux fonds débloqués pour cette action, les candidats sélectionnés pourront être formés. Le but de cette opération est bien-sûr d'avoir une meilleure réponse aux offres d'emploi des entreprises du B.T.P. de notre région, même si ces offres sont actuellement limitées, du fait de la conjoncture.

Voilà ce que je tenais à vous dire, à vous qui intervenez pour Euralille. Je sais que vous allez vous engager pleinement pour ce grand projet, appelé à faire date. Euralille, demain, ce sera le fruit de votre travail, une oeuvre dont vous pourrez être fiers.

Je vous dis donc à nouveau bon courage. Vous avez tout notre soutien.

Euralille : cinq cents ouvriers pour un chantier

Ils seront deux mille dans deux ans sur le « chantier du siècle » mais ils sont déjà cinq cents sur le terrain, au volant des engins. Cinq cents à creuser, à terrasser, à déblayer, à bétonner. Cinq cents ouvriers du bâtiment, cinq cents ouvriers déracinés le plus souvent.

Pour leur faciliter la vie et les aider à s'insérer au mieux et sur le chantier et dans la ville, Euralille a ouvert à leur intention un local d'accueil baptisé « base de vie » où chacun peut avoir accès à la permanence de la médecine du travail, aux antennes syndicales, à un « point emploi-formation ». Et M. Mauroy, lui-même, était venu l'inaugurer l'autre jour, rappelant avec la conviction qui est la sienne combien ce chantier qui est d'abord le leur doit devenir leur « chef d'œuvre de demain ».

Ici, n'est-ce pas, ce ne sont pas les « gens du château » qui sont au boulot.



27 Nov 92

VP N
7 dec 92