



Débat public
sur le projet de
liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique

DOSSIER DE PRESSE

Réunion du 19 janvier 2004,
à partir de 15h30,

à l'Hôtel des Tours
27, rue des Tours - 59800 Lille

**CLÔTURE DU DÉBAT PUBLIC
SUR LE PROJET DE LIAISON AUTOROUTIÈRE
AMIENS-LILLE-BELGIQUE.**

Pour plus d'informations :

guillaume.dewavrin@moser-malt.fr - information@debat-public-amiens-lille-belgique.com
CPDP - Hôtel des Tours, 27, rue des Tours, 59800 Lille - tél : 03 59 57 47 07 – fax : 03 59 57 47 06
www.debat-public-amiens-lille-belgique.com



Débat public

sur le projet de

liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique

sommaire

- Invitation à la réunion de presse du 19 janvier 2004. page 3
- Gilbert Carrère, préfet honoraire, président de la commission particulière du débat public : « Le débat a été ouvert, riche, constructif. Il a fait émerger des questions importantes, qui devront être prises en considération par les décideurs. » page 4
- À propos de l'expertise complémentaire, 2 questions à Bernard Fritsch, membre de la commission particulière du débat public. page 7
- La CNDP prend position après les réactions suscitées par l'annonce des décisions du CIADT du 18 décembre 2003. page 8
- Quelles suites seront données au débat public ? page 9
- Quelques chiffres sur la participation du public et son information pendant le débat. page 10

Pour plus d'informations :

guillaume.dewavrin@moser-malt.fr - information@debat-public-amiens-lille-belgique.com
CPDP - Hôtel des Tours, 27, rue des Tours, 59800 Lille - tél : 03 59 57 47 07 – fax : 03 59 57 47 06
www.debat-public-amiens-lille-belgique.com



Débat public

sur le projet de

liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique

- Gilbert Carrère, préfet honoraire, président de la commission particulière du débat public (CPDP) sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique
- et les membres de la commission particulière du débat public

reçoivent la presse

le 19 janvier 2004, à partir de 15h30,

à l'Hôtel des Tours

27, rue des Tours
59800 Lille

pour une réunion de presse consacrée à la clôture du

**DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET
DE LIAISON AUTOROUTIÈRE AMIENS-LILLE-BELGIQUE.**

Pour plus d'informations :

guillaume.dewavrin@moser-malt.fr - information@debat-public-amiens-lille-belgique.com
CPDP - Hôtel des Tours, 27, rue des Tours, 59800 Lille - tél : 03 59 57 47 07 – fax : 03 59 57 47 06
www.debat-public-amiens-lille-belgique.com



Débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique

GILBERT CARRÈRE,

préfet honoraire, président de la commission particulière du débat public :

« LE DÉBAT A ÉTÉ OUVERT, RICHE, CONSTRUCTIF. IL A FAIT ÉMERGER DES QUESTIONS IMPORTANTES, QUI DEVRONT ÊTRE PRISES EN CONSIDÉRATION PAR LES DÉCIDEURS. »

Dix jours avant la clôture officielle du débat, le président de la commission particulière dresse un premier état du débat public, de son déroulement et des principaux thèmes de réflexion qu'il a fait émerger.

■ QUELLE APPRÉCIATION PORTEZ-VOUS SUR LE FONCTIONNEMENT GÉNÉRAL DU DÉBAT ?

Gilbert Carrère. Les réunions et auditions publiques, les réunions extérieures auxquelles, durant ces quatre mois, nous ont convié des assemblées et organismes (conseils généraux, conseils municipaux, assemblées intercommunales, chambres de commerce et d'industrie, organismes professionnels) ont permis beaucoup d'information, d'échanges et de questions. Il n'y a pas eu de temps mort. L'intérêt pour le débat a été soutenu et renouvelé.

On peut regretter – et, pour ma part, je le regrette – que nous n'ayons pas organisé plus tôt, en décembre plutôt qu'en janvier, les auditions publiques, qui nous auraient probablement permis d'approfondir plus vite certains aspects du débat. En particulier, sur des thèmes comme les possibilités et limites du ferroutage, les capacités actuelles et futures du transport fluvial, etc.

En effet, la méthode de l'audition publique s'est révélée plus productive qu'on ne l'imaginait. Cela tient à la qualité des participants et à leur sérieux, à la présence de publics attentifs, très motivés, au fait que les sujets ont été traités de façon approfondie. S'il y avait eu à ces auditions plus de représentants d'associations, l'intérêt pour nous et pour eux aurait été encore plus grand.

Je regrette aussi que, faute de temps, l'expertise complémentaire n'ait pas apporté tout ce qu'on pouvait en attendre. Je me suis expliqué sur ce point à plusieurs reprises.

À l'occasion des réunions, beaucoup de questions, de contributions très diversifiées et de grand intérêt ont été versées au débat. Ceux qui contestent le projet ont été à l'origine de contributions argumentées et même parfois brillantes. Quelles que soient les positions prises, des thèses bien argumentées ont été présentées, qui ont fait la richesse de ce débat.

En fin de compte, beaucoup d'informations et de questions nouvelles ont été apportées au débat, qui ont conduit à relativiser un certain nombre de positions « *de principe* » prises par certains lors des réunions d'ouverture. Cet approfondissement a été important. Il a permis de sortir des sentiers battus – je le crois sincèrement – et d'apporter de sensibles évolutions.

■ QU'EST-CE QUI A MARQUÉ LA VIE DU DÉBAT ?

Gilbert Carrère. Des événements extérieurs sont survenus. Celui qui a suscité le plus de commentaires est l'annonce des décisions du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, qui incluait la liaison Amiens-Lille-Belgique dans les « *grands projets prioritaires* » à engager par l'État. Certes, le CIADT n'a annoncé, pour le projet qui nous intéresse, qu'une étude, mais, intervenant alors que le débat était en cours, cette démarche a suscité des interrogations, y compris au sein de la commission. Et, nous l'avons publiquement regrettée.

Pour plus d'informations :

guillaume.dewavrin@moser-malt.fr - information@debat-public-amiens-lille-belgique.com
CPDP - Hôtel des Tours, 27, rue des Tours, 59800 Lille - tél : 03 59 57 47 07 – fax : 03 59 57 47 06
www.debat-public-amiens-lille-belgique.com



Débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique

Mais, le CIADT a aussi apporté deux éléments majeurs au débat : les décisions concernant le canal Seine-Nord, ce qui est de première importance si l'on veut considérer que le projet de liaison autoroutière ne peut être vraiment considéré et jugé que dans l'ensemble des systèmes de transport de la région. L'autre élément versé au débat, c'est l'annonce d'une expérimentation de la région transfrontalière appliquée au Nord-Pas-de-Calais. C'est peut-être dans ce cadre que sera trouvée une solution concertée au problème des débouchés en Belgique du tracé autoroutier.

■ L'AFFAIRE DU CIADT A-T-ELLE INFLUÉ SUR LE COURS DU DÉBAT ?

Gilbert Carrère. Elle a créé un certain flottement. Sauf quelques expressions très individuelles de refus, de reproche à l'égard du gouvernement, elle n'a pas changé le cours du débat, même si, incontestablement, le retrait de certaines associations a enlevé un peu de vivacité aux confrontations et même de la passion aux auditions publiques et aux deux dernières réunions.

■ ESTIMEZ-VOUS QUE L'ENSEMBLE DE CEUX QUI Y ÉTAIENT INTÉRESSÉS ONT PRIS PART, D'UNE FAÇON OU D'UNE AUTRE, AU DÉBAT PUBLIC ?

Gilbert Carrère. 2500 personnes au total ont participé à nos 18 réunions. Elles auraient pu en attirer plus, mais ce public était motivé et intéressé. Il faut compter encore tous ceux qui ont suivi le débat grâce au très grand nombre d'articles et d'émissions que la presse – qui nous a beaucoup aidés – y a consacré. Il y a eu environ 10 000 visiteurs sur notre site internet et beaucoup d'habitants des deux régions ont été informés par les 90 000 publications diffusées par la CPDP.

Nous n'avons peut-être pas eu un panel de participants aussi diversifié qu'on aurait pu le souhaiter. Autant je comprends le recul pris par les grands responsables politiques, qui ont voulu attendre les évolutions du débat avant de revenir jouer le rôle

qui est le leur, autant la faible participation aux réunions des chambres de commerce et d'agriculture a causé une déception. Il est certain que cela aurait permis de nourrir les thèmes du débat, et notamment avec des points de vue de responsables professionnels et économiques.

Les associations, dans l'ensemble, ont bien répondu à notre invitation. Pour la dernière réunion, certains de leurs représentants ont estimé qu'ils devaient se retirer du débat, eu égard à l'interprétation qu'ils ont faite des décisions du CIADT, mais nous avons salué l'intérêt de leurs propositions et l'apport de leurs idées dans le débat.

■ QUELS SONT LES THÈMES PRINCIPAUX OU LES QUESTIONS, QUI ONT ÉMÉRGÉ DU DÉBAT ET QUI POURRONT NOURRIR LA RÉFLEXION DU DÉCIDEUR PUBLIC ?

Gilbert Carrère. Le premier résulte de la nature du projet. La traversée, sur 120 kilomètres, de régions et territoires très différents fait que les attitudes pour accueillir et discuter le projet ne pouvaient qu'être très diverses. Cette diversité va bien au-delà de l'approbation ou du refus du projet mis au débat. Les attitudes et propositions reflètent une grande diversité à l'intérieur même de ce que j'appellerai les deux grandes familles : celle de l'accord et celle du refus. Parmi ceux qui sont favorables au projet, certains estiment qu'il faut considérer le problème à une autre échelle territoriale, de tracé, de maîtrises de systèmes de transport, de régulation - par exemple avec la défense du péage généralisé... Il y a, dans ce groupe plutôt favorable au projet, une autre ligne de partage, celle des tracés : on a pu constater que ceux qui penchent pour un tracé par l'Est sont plus nombreux qu'on n'aurait pu l'imaginer au commencement du débat. Ce qui veut dire que ces divergences ne sont pas seulement à considérer par rapport à la question de la métropole lilloise, mais en fonction d'une réflexion beaucoup plus large sur l'économie des transports et la question des grands flux de transport Nord-Sud et Est-Ouest.

Pour plus d'informations :

guillaume.dewavrin@moser-malt.fr - information@debat-public-amiens-lille-belgique.com
CPDP - Hôtel des Tours, 27, rue des Tours, 59800 Lille - tél : 03 59 57 47 07 – fax : 03 59 57 47 06
www.debat-public-amiens-lille-belgique.com



liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique

J'ai constaté une diversité presque aussi grande chez ceux qui se sont opposés au projet. À côté de certains refus résolus, on découvre toute une gamme de positions fortement nuancées. Certains sont surtout sensibles aux risques que ferait courir le projet aux plates-formes logistiques de Dourges et de Dunkerque ; d'autres craignent que cette liaison nouvelle n'ait pour corollaire de développer l'engorgement de Lille ; d'autres encore pensent qu'il faut certes trouver une solution mais, plutôt qu'un dispositif autoroutier uniforme – qui n'est pas à leurs yeux la panacée –, veulent imaginer un éventail de solutions par la modernisation de plusieurs nationales existantes, à l'Est à l'Ouest.

Cette diversité de positions et d'attentes a été constatée par beaucoup, quand, à l'occasion des réunions finales, des intervenants de différents bords ont salué la richesse du débat.

■ VOTRE COMPTE-RENDU VA-T-IL FAIRE ÉTAT DE CETTE DIVERSITÉ ?

Gilbert Carrère. Bien entendu. Et aussi des interrogations qui demeurent. La principale est celle du débouché du projet en Belgique. Le débat a fait apparaître qu'il existait une certaine perplexité du côté belge, mais également au sein de l'opinion régionale dans le Nord-Pas-de-Calais. Au départ, la plupart de ceux qui se sont intéressés au projet pensaient que les choses étaient clarifiées sur ce point. Il nous a semblé que ce n'était pas le cas. Il est apparu à la commission qu'il y avait là matière à poursuivre et à approfondir les relations entre les

deux États et avec les gouvernements régionaux ayant des compétences en matière de transport.

La commission a eu en particulier l'impression que, de l'autre côté de la frontière, aucun des deux tracés envisagés ne convenait, mais que, paradoxalement, le tracé initial, dit « historique », qui est rejeté par les habitants de la région de Lille, garde son intérêt pour les Flamands et peut-être pour les Wallons ! Cela nous a beaucoup interpellés et il nous semble que le gouvernement devra se saisir de cette question.

L'autre élément qui émerge du débat, c'est que si l'on veut répondre aux ambitions des habitants des deux régions en matière de développement, le projet en lui-même – y compris pour ceux qui lui sont favorables – semble souffrir, en particulier, de l'absence d'une offre plus substantielle sur le plan ferroviaire. Enfin, des doutes se sont fait jour et affirmés, aussi bien chez ceux qui sont favorables que chez ceux qui sont opposés, sur la capacité du projet tel qu'il a été mis au débat à contribuer par lui-même au développement économique des deux régions. D'autres conditions, une volonté politique doivent être réunis pour répondre aux attentes que peut susciter ce dossier.

Tout cela reste à approfondir. En résumé, le débat a été ouvert, riche, constructif. Il a mis au grand jour la complexité du dossier et fait émerger des questions qui sont posées au maître d'ouvrage, au décideur public, mais dont devront aussi se saisir les collectivités et assemblées régionales. ■

Pour plus d'informations :

guillaume.dewavrin@moser-malt.fr - information@debat-public-amiens-lille-belgique.com
CPDP - Hôtel des Tours, 27, rue des Tours, 59800 Lille - tél : 03 59 57 47 07 – fax : 03 59 57 47 06
www.debat-public-amiens-lille-belgique.com



liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique

À propos de l'expertise complémentaire, 2 QUESTIONS À

BERNARD FRITSCH¹, *membre de la commission particulière du débat public.*

■ QUELS ENSEIGNEMENTS PRINCIPAUX TIREZ-VOUS DE L'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE RÉALISÉE PAR LE BUREAU D'ÉTUDES ISIS ?

Bernard Fritsch. Sur le fond, l'expertise aboutit à la conclusion que le scénario retenu par le maître d'ouvrage est raisonnable, que les hypothèses du maître d'ouvrage sont cohérentes avec les documents de référence, c'est-à-dire les scénarios présentés d'une part au niveau national d'autre part au niveau local. Sur le plan méthodologique, le travail du maître d'ouvrage est également recevable et cohérent.

Les prévisions d'évolution de la demande de transport et de déplacement telles que les a présentées le maître d'ouvrage sont recevables. Néanmoins, il semble que le trafic routier devrait être plus important que ne le prévoit le dossier du maître d'ouvrage, qui a évalué des reports optimistes depuis la route vers le rail et vers le transport maritime. La circulation routière serait donc plus importante qu'annoncée.

Si les niveaux de trafic sur la LAALB, présentés par le maître d'ouvrage sont recevables, la structure du trafic serait toutefois différente, c'est-à-dire qu'il y aurait globalement moins de poids lourds, mais davantage de véhicules individuels. Pour le trafic poids lourds, le transit international devrait croître moins vite que prévu alors que le trafic local ou national augmenterait plus fortement que prévu.

La LAALB assurerait pleinement ses fonctions d'écoulement du trafic international et interrégional et du trafic entre le Béthunois et la métropole lilloise. Dans cette dernière, ses fonctions locales seraient réduites.

En bref, les principaux résultats de l'expertise complémentaire nuancent mais n'infirmement pas le scénario que présente le maître d'ouvrage.

■ L'EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE RÉPOND-ELLE AUX OBJECTIFS ASSIGNÉS PAR LA COMMISSION PARTICULIÈRE ?

Bernard Fritsch. Les objectifs fixés étaient de vérifier que les projections du maître d'ouvrage étaient sensibles à l'introduction ou à l'inflexion de certaines hypothèses en termes de croissance économique, de reports modaux... et en termes méthodologiques. Sur ce dernier point, la méthodologie utilisée par le bureau d'études, qui a aussi utilisé d'autres données, diffère de celle du maître d'ouvrage.

Si l'expertise répond aux objectifs fixés, la commission particulière avait aussi souhaité que le bureau d'études essaie d'évaluer les répercussions des grands projets d'aménagement portuaire du Benelux, ce qu'il n'a pas pu faire, compte-tenu des délais de réalisation de l'étude.

Il a pu en revanche incorporer dans ses analyses d'autres éléments du contexte territorial, à savoir les plans de déplacement urbains (PDU), prévus non seulement pour la métropole mais aussi pour le bassin minier. Ses conclusions sont que les PDU du bassin minier à l'exception du secteur du Béthunois et la LAALB n'interféreront pas. Sur l'agglomération lilloise en revanche, il y aura des interactions et il faut donc réfléchir à leur articulation.

Ce que l'on peut souhaiter, c'est que cette étude soit approfondie, c'est-à-dire que l'on puisse travailler plus finement sur l'évolution des trafics et la répartition des trafics sur le réseau de l'aire d'étude. C'est un travail qui pourrait être poursuivi et qui pourrait être affiné. ■

¹ **Bernard Fritsch** est maître de conférences agrégé à l'Institut de géographie et d'aménagement régional de l'université de Nantes (IGARUN). Spécialiste des questions d'infrastructures de transport et développement économique, il codirige le laboratoire de l'IGARUN, qui travaille en particulier sur la problématique d'évaluation des projets d'équipements publics.

Pour plus d'informations :

guillaume.dewavrin@moser-malt.fr - information@debat-public-amiens-lille-belgique.com
CPDP - Hôtel des Tours, 27, rue des Tours, 59800 Lille - tél : 03 59 57 47 07 – fax : 03 59 57 47 06
www.debat-public-amiens-lille-belgique.com



liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique

LA CNDP PREND POSITION APRÈS LES RÉACTIONS SUSCITÉES PAR L'ANNONCE DES DÉCISIONS DU CIADT DU 18 DÉCEMBRE 2003

Le 15 janvier dernier, Yves Mansillon, président de la Commission nationale du débat public (CNDP), a apporté les précisions suivantes après les réactions suscitées par la publication des décisions du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003¹. La CNDP avait déjà réagi le 7 janvier 2004, à l'issue de sa première séance plénière de l'année, en publiant un communiqué, dont on lira ci-dessous un extrait – le texte complet de ce communiqué est disponible sur le site web de la CNDP : www.debatpublic.fr)

« Des réactions, a déclaré Yves Mansillon, se sont manifestées, qui vont de l'interrogation à des critiques vives, quant aux conséquences que la publication des décisions du CIADT peuvent avoir sur les débats en cours et sur la crédibilité du débat public en général. La CNDP a donc considéré qu'il fallait prendre position. Elle a publié un communiqué dans lequel elle déclare notamment « que de telles annon-

ces en cours de débat peuvent venir casser le lien de confiance patiemment tissé par la CPDP avec le public ». Le débat public est encore une procédure très récente, qui n'est pas totalement entrée dans les habitudes et les mécanismes administratifs. Nous devons, collectivement, faire un effort de pédagogie et d'explication. Pour sa part, la CNDP va continuer à s'y employer. »

EXTRAITS DU COMMUNIQUÉ PUBLIÉ PAR LA CNDP, APRÈS SA SÉANCE DU 7 JANVIER 2004

« La Commission nationale du débat public a examiné avec attention les réactions suscitées par l'annonce des décisions du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003 concernant les grandes infrastructures de transport.

Elle constate que le dossier du CIADT présente de façon détaillée ces décisions et ne manque pas, pour chacun des projets cités, d'évoquer les débats publics en cours ou à venir et, pour le contournement autoroutier de Bordeaux ou la liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique, indique que "le gouvernement souligne l'importance du débat public en cours" ; elle constate en revanche que le communiqué de presse publié à l'issue du CIADT et qui annonce ces décisions de façon plus brève ne comporte aucune de ces références et semble donc ignorer cette phase d'information et de consultation des citoyens que constitue conformément à la loi le débat public.

Or, le grand public n'a eu connaissance, à travers la lecture des journaux ou l'audition des médias audiovisuels, que de cette présentation brève de l'information. Cela peut expliquer les réactions qui se sont exprimées et qui n'ont pas été modifiées par le communiqué du ministre de l'Équipement en date du 31 décembre 2003 qui "tient à préciser le sens des décisions du CIADT par rapport à l'instruction des différents projets d'infrastructures de transport" et indique : "Ces différentes décisions, qui sont le préalable indispensable à l'existence même du débat public, ne préjugent en rien du résultat des différentes procédures administratives en cours ou futures, et en particulier des décisions consécutives aux différents débats publics en cours sur l'opportunité des projets de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique et du contournement autoroutier de Bordeaux".

La CNDP, autorité indépendante, n'a évidemment pas à commenter les annonces gouvernementales ; mais elle constate que de telles annonces en cours de débat peuvent venir casser le lien de confiance patiemment tissé par la CPDP avec le public. Aussi demande-t-elle à son président d'appeler l'attention du gouvernement sur la nécessité de veiller à ce que rien ne puisse faire douter de l'intérêt porté par les pouvoirs publics à la procédure du débat public, élément d'enrichissement de notre vie démocratique. » ■

¹ Le dossier et le communiqué de presse publiés par les services du Premier ministre après le CIADT peuvent être consultés sur le site www.premier-ministre.gouv.fr

Pour plus d'informations :

guillaume.dewavrin@moser-malt.fr - information@debat-public-amiens-lille-belgique.com
CPDP - Hôtel des Tours, 27, rue des Tours, 59800 Lille - tél : 03 59 57 47 07 – fax : 03 59 57 47 06
www.debat-public-amiens-lille-belgique.com



Débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique

QUELLES SUITES SERONT DONNÉES AU DÉBAT PUBLIC ?

Les suites données au débat public sont prévues et encadrées par deux textes : la loi relative à la démocratie de proximité, de février 2002, et le décret d'application d'octobre 2002. Ils fixent un calendrier et les obligations d'information de la Commission nationale du débat public et du maître d'ouvrage, après le débat.

■ LOI N° 2002-276 DU 27 FÉVRIER 2002 RELATIVE À LA DÉMOCRATIE DE PROXIMITÉ¹

TITRE IV

DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC À L'ÉLABORATION DES GRANDS PROJETS

Chapitre I^{er} - Concertation avec le public

« Art. L. 121-11. – (...)

« Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission nationale du débat public publie un compte-rendu du débat et en dresse le bilan. (...)

« Art. L. 121-13. - Lorsqu'un débat public a été organisé sur un projet, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet décide, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public, par un acte qui est publié, du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis au débat public. Cet acte est transmis à la Commission nationale du débat public. » •

■ DÉCRET N° 2002-1275 DU 22 OCTOBRE 2002 RELATIF À L'ORGANISATION DU DÉBAT PUBLIC ET À LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC²

CHAPITRE III

ISSUE DU DÉBAT PUBLIC

Article 11

« L'acte par lequel le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet décide, après la publication du bilan du débat public, du principe et des conditions de la poursuite du projet fait l'objet d'une publication. La décision prise par l'État ou la délibération d'un établissement public national est publiée au *Journal officiel* de la République française. (...)

Article 12

Le compte-rendu et le bilan du débat public, ainsi que le compte-rendu de la concertation prévue à l'article 9 du présent décret, sont mis à disposition du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête par le maître d'ouvrage et joints au dossier d'enquête publique. » •

¹ *Journal officiel* n° 50 du 28 février 2002, page 3808.

² *Journal officiel* n° 248 du 23 octobre 2002, page 17545.

Pour plus d'informations :

guillaume.dewavrin@moser-malt.fr - information@debat-public-amiens-lille-belgique.com
CPDP - Hôtel des Tours, 27, rue des Tours, 59800 Lille - tél : 03 59 57 47 07 – fax : 03 59 57 47 06
www.debat-public-amiens-lille-belgique.com



Débat public
sur le projet de
liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique

QUELQUES CHIFFRES SUR LA PARTICIPATION DU PUBLIC ET SON INFORMATION PENDANT LE DÉBAT¹

- **330 questions** ont été posées au maître d'ouvrage et à la commission, dont :
 - 60 par le site Internet,
 - 39 par lettres T,
 - 12 par courriers,
 - et 219 en réunions.
- **Le site Internet de la CPDP a reçu 7871 visiteurs qui ont consulté 38 391 pages web.**
- **80 contributions**, émanant d'associations, élus, organismes professionnels, chambres consulaires et citoyens ont été transmises à la commission, pour être annexées au compte-rendu du débat.
- **2500 personnes ont participé aux 18 réunions organisées par la CPDP**, soit aux :
 - 3 réunions d'ouverture,
 - 2 réunions de synthèse,
 - 3 auditions publiques,
 - 1 conférence d'acteurs
 - et 9 tables rondes thématiques.
- **5 conférences de presse ont été organisées par la commission, 12 communiqués et 3 dossiers de presse diffusés à 72 journalistes régionaux et nationaux.**

LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC A PUBLIÉ ET DIFFUSÉ :

- **4 numéros du *Journal du débat***, à 50 000 exemplaires au total, en régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais,
- **20 « Contributions au débat »**, rédigées par des élus, collectivités, associations, chambres consulaires, entreprises, organismes professionnels à 40 000 exemplaires au total.

LA PRESSE RÉGIONALE ET NATIONALE A CONSACRÉ AU DÉBAT :

- **99 articles,**
- **7 émissions de radio et 11 de télévision.**

¹ Entre l'ouverture du débat le 30 septembre 2003 et le 16 janvier 2004 ; la clôture officielle du débat devant intervenir le 31 janvier 2004.

Pour plus d'informations :

guillaume.dewavrin@moser-malt.fr - information@debat-public-amiens-lille-belgique.com
CPDP - Hôtel des Tours, 27, rue des Tours, 59800 Lille - tél : 03 59 57 47 07 – fax : 03 59 57 47 06
www.debat-public-amiens-lille-belgique.com



liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique

LES GRANDES QUESTIONS SOULEVÉES PAR LE DÉBAT

■ LA LAALB ET ENVIRONNEMENT

Au cours du débat, les préoccupations environnementales ont été à la base de la contestation du projet au niveau global et au niveau local :

- la LAALB et le développement durable, avec comme question induite : est-il cohérent de créer une autoroute de plus et vouloir réduire les émissions des gaz à effets de serre ?
- la LAALB et l'environnement local, avec comme question induite : comment envisager une autoroute en minimisant les nuisances et les impacts négatifs ? Lors du débat, des espaces particulièrement sensibles ont été relevés (champs captant). Le maître d'ouvrage s'est engagé sur la réalisation d'études approfondies afin d'envisager les mesures nécessaires à l'intégration de son projet.

La commission a noté la difficulté pour le public du concept d'une autoroute sans tracé, ne pouvant se traduire en termes d'impacts précis sur la qualité de l'air, de l'eau, le niveau sonore et les paysages.

■ LAALB ET DÉVELOPPEMENT

Le thème du développement a été très présent dans le débat, c'est d'ailleurs une des 3 questions fondamentales de celui-ci –« quels principes et quelles relations le maître d'ouvrage devrait-il inscrire dans le cahier des charges de cette liaison autoroutière dans une perspective de développement durable ? »

Les territoires concernés par la LAALB ont des approches différenciées du développement. La concurrence entre les territoires a été soulignée. Le débat conduit à dire que l'autoroute est nécessaire au développement, mais pas suffisante. Elle ne crée pas d'emplois directement en dehors de la période du chantier et de quelques emplois par km pour l'exploitation.

Quelle stratégie de développement peut-être associée à la création de la LAALB ? Les acteurs

susceptibles de répondre à cette question sont nombreux mais dans le cadre de la décentralisation c'est bien les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie qui sont les plus concernées.

Les réseaux de transport, pas seulement routiers, ont une importance notable pour le développement industriel (endogène ou exogène, grandes entreprises ou PMI) pour les services (et pas seulement la logistique) pour l'agriculture et l'agroalimentaire.

Le développement de la logistique (100.000 emplois dans le Nord-Pas-de-Calais) devrait conduire à privilégier les grands sites : une concertation entre les acteurs publics et privés s'impose.

En matière de dynamisme des villes l'impact de la LAALB peut se traduire en termes d'enjeux fonciers, de maîtrise d'urbanisme, de requalification des paysages, de développement de la culture, de l'enseignement supérieur.

■ PÉAGE ET RÉGULATION

Les thèmes du péage et de la régulation ont été souvent abordés au cours du débat sous des aspects multiples. Au-delà des éléments de réponse apportés au débat les questions suivantes peuvent être posées.

- Péage ou gratuité ? c'est une interrogation relative au financement du projet, mais aussi un choix social fondamental si l'on admet l'hypothèse d'un péage appliqué à l'ensemble du réseau autoroutier du NPDC.
- La régulation par la modulation du montant des péages (variation au cours de la journée) par des limitations d'accès à certaines heures, par une information sur l'ensemble de l'offre (autoroutes et voies rapides) peut-elle être développée ? une autorité unique de régulation pourrait-elle être créée ?
- Peut-on maîtriser à terme la demande de transport en s'inspirant de ce qui se fait en matière d'énergie ?

Pour plus d'informations :

guillaume.dewavrin@moser-malt.fr - information@debat-public-amiens-lille-belgique.com
CPDP - Hôtel des Tours, 27, rue des Tours, 59800 Lille - tél : 03 59 57 47 07 – fax : 03 59 57 47 06
www.debat-public-amiens-lille-belgique.com



Débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique

■ LAALB ET GESTION DU CORRIDOR NORD

Le débat a soulevé de nombreuses questions sur la fonction essentielle de la LAALB : construire le maillon manquant du corridor international reliant les ports du Nord, l'agglomération parisienne et le Sud de l'Europe :

- incertitudes concernant l'évaluation de la croissance des flux internationaux,
- importance des stratégies territoriales fondées sur les fonctions logistiques (étoile d'Amiens), l'international (métropolisation à Lille, motions nombreuses des CCI, multiples intervention des élus),
- attentes exprimées par les ports du Havre et de Dunkerque, par les transporteurs et par les industriels (risque de délocalisations si les difficultés de circulation entravent le développement de leur entreprise sur le long terme),
- capacité des modes de transport alternatifs à la voie routière, le fer, l'eau et la voie maritime, à absorber la croissance des flux. La commission constate que ni le rail (ferro-route au stade de l'expérimentation, transport combiné non rentable pour la SNCF), ni la voie d'eau (part du trafic estimée à 5% pour le canal Seine Nord) ne semblent apporter de réponse à ce problème. La plateforme de Dourges a suscité des interrogations sur le fonctionnement de la multimodalité et sur sa part dans la gestion des trafics Nord-Sud,
- incertitudes posées par le choix de tracés à l'Ouest ou à l'Est de Lille et de leurs points d'arrivée en Belgique. La commission a constaté qu'une concertation préalable avec la Belgique était nécessaire avant toute définition des tracés,
- interrogations sur une politique très volontariste visant à réduire les flux Nord-Sud ou à en organiser la régulation.

La commission constate que la gestion des flux Nord-Sud implique que, quelle que soit la décision finale, toute infrastructure internationale soit conçue en concertation avec les pays traversés par le corridor et par conséquent à l'échelle

pertinente du projet qui est l'échelle de l'Europe.

■ QUELLE PRIORITÉ ? LAALB ET/OU AMÉLIORATION DE L'EXISTANT

Le débat a fait ressortir des interrogations et des inquiétudes :

- le choix entre une autoroute en site neuf ou la modernisation à 2x2 ou 2x3 voies des routes existantes.
- le coût du péage sur les relations domicile-travail,
- des inquiétudes locales liées à d'éventuels tracés (Weppes) et au risque que le financement de la LAALB n'empêche la réalisation d'améliorations attendues depuis longtemps (contournement de Saint-Pol...), encombrements liés au trafic des poids lourds à Lille, tracés Ouest ou Est.

■ LAALB ET BELGIQUE

Le point d'arrivée de la LAALB est en Belgique. Le projet est concerné par la modification du contexte : visite du roi des Belges, annonce par le Premier ministre de l'expérimentation transfrontalière, proposition par le président Pierre Mauroy de création d'un district européen. Le débat a montré des points en suspens dont :

- points d'arrivée en Belgique ne correspondant pas aux schémas de structure belge (RN58),
- ambiguïtés liées au tracé dit historique,
- refus d'une nouvelle autoroute passant par le Tournaisis.

La commission a constaté la nécessité exprimée par les autorités belges de la mise en place d'une structure de concertation officielle située au niveau de compétences permettant des prises de décision et ayant une mission dépassant le problème de la LAALB pour que soient abordés tous les points actuellement en suspens (par exemple, le débouché du canal Seine-Nord.) ■

Pour plus d'informations :

guillaume.dewavrin@moser-malt.fr - information@debat-public-amiens-lille-belgique.com
CPDP - Hôtel des Tours, 27, rue des Tours, 59800 Lille - tél : 03 59 57 47 07 - fax : 03 59 57 47 06
www.debat-public-amiens-lille-belgique.com