

Conférence de presse de clôture du débat public - Lille, Hôtel des Tours, 19 janvier 2004

Gilbert Carrère, président de la commission particulière du débat PUBLIC sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique, Marie-Françoise Sévrain, Gustave Defrance, Charles Gachelin et Bernard Davesne, membres de la CPDP, ont accueilli la presse au siège de la commission à Lille, en présence des représentants du maître d'ouvrage : Jean-Louis Héлары, directeur régional de l'Équipement du Nord-Pas-de-Calais, Jean Guinard, directeur régional délégué de l'Équipement du Nord-Pas-de-Calais et Chantal Adjriou, responsable des Études stratégiques de la direction régionale de l'Équipement du Nord-Pas-de-Calais.

Le président de la CPDP a fait un point sur le déroulement du débat depuis son ouverture, en précisant qu'aucune décision n'est prise quant aux suites du projet. Les membres de la CPDP ont évoqué les grands thèmes qui ont émergé du débat et constituent des éléments pour la réflexion qui va suivre :

- La LAALB et l'environnement,
- La LAALB et le développement,
- Péage et régulation,
- La LAALB et la gestion du corridor Nord.

La CPDP a ensuite répondu aux questions de la presse (La Voix du Nord, France 3, Le Monde, AFP, Radio France Bleu Nord, Nord Eclair, Syndicat agricole, L'Abeille de la Ternoise, Le Courrier de l'Escault, Agriculture Horizon, Autrement dit, L'Echo du Pas-de-Calais, Chérie FM et NRJ, étaient présents). Ces questions ont porté essentiellement sur : l'expertise complémentaire demandée par le Collectif contre l'A24, les principales oppositions en matière d'environnement ou encore l'implication des différents acteurs au débat, sans oublier les suites données au débat public.

La conférence de presse de clôture du débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique le 19 janvier 2004 à Lille a réuni 14 journalistes.

Gilbert Carrère a indiqué que la CPDP a cherché, tout au long du débat, à donner à la presse et au public « une information complète », très souvent enrichie par les précisions apportées par le maître d'ouvrage.

Pour répondre aux interrogations qui semblent s'être manifestées en Belgique et qui ont laissé entendre que l'opinion et la partie belges n'avaient pas « participé » au débat, le président de la CPDP fait savoir que, dès la semaine prochaine, il répondra à l'invitation qui lui a été adressée et rencontrera, accompagné de Charles Gachelin, d'abord à Bruxelles, le ministre fédéral des Transports, et ensuite, à Bruges, le gouverneur de Flandres. Il a rappelé que lors de la première réunion à Lille le 30 septembre, ainsi qu'à celle à Comines du 4 décembre derniers, la problématique des débouchés de la LAALB en Belgique a été évoquée en présence de représentants belges.

Avant de donner la parole aux membres de la commission, le préfet Carrère « insiste » sur la double perspective dans laquelle le projet est inscrit : « une perspective de temps » et « une perspective multimodale ». C'est, dit-il, un projet important qui « comporte des conséquences et qu'il faudra voir dans le temps ». Il insiste aussi sur le fait que la CPDP s'est efforcée de mettre ce projet dans « le contexte de l'ensemble des systèmes de transports des deux régions ». La CPDP a cherché de situer le projet dans « les grands flux » : le flux Nord-Sud (corridor Nord) ou le flux Est-Ouest qui conduit vers le Sud de l'Europe.

Conférence de presse de clôture du débat public - Lille, Hôtel des Tours, 19 janvier 2004

Les membres de la CPDP ont évoqué, tour à tour, les grands thèmes et interrogations qui ont émergé du débat. Marie-Françoise Sévrain a évoqué les questions posées sur l'environnement et les nuisances, Gustave Defrance, le développement économique et Charles Gachelin, la problématique du péage et du corridor Nord.

En **matière d'environnement**, explique Marie-Françoise Sévrain, deux préoccupations existent : des préoccupations au « *niveau global* » et « *du niveau local* ». Dans le premier cas, on situe l'autoroute dans un cadre général, dans celui du développement durable et dans le second, on prend en compte les impacts sur l'homme et sur son environnement. Toutefois, Marie-Françoise Sévrain souligne la difficulté du public « *d'évoquer un projet, sans pour autant pouvoir situer son tracé* ». Quand on parle « *d'autoroute sans tracé* », poursuit-elle, il est difficile « *d'évaluer son impact sur la qualité de l'air, l'eau, le bruit ou les paysages* ».

Les incidences de la LAALB en matière de **développement économique** ont été abordées de façon différente par les uns et les autres, « *selon l'endroit où ils se trouvent* », dit Gustave Defrance. Le débat public a permis de comprendre, continue-t-il, que « *l'autoroute est nécessaire, mais pas suffisante* ». Dans cette réflexion, il faut prendre en compte le développement industriel, le développement du tertiaire ainsi que la dynamique des villes, conclut Gustave Defrance.

Les questions du **péage** et de **régulation** restent des sujets « *extrêmement délicats* », a indiqué Charles Gachelin. Le péage contribue en partie au financement du projet, mais au cours du débat, explique-t-il une autre idée est apparue : celle que le « *péage peut jouer un rôle en termes de régulation du trafic* ». En effet, le projet se situe dans une région où la gratuité existe encore, d'où la question suivante : « *peut-on faire que le péage se généralise dans le Nord* ? » Pour Charles Gachelin, il s'agit d'un sujet « *très délicat* ». Toutefois, le péage pourrait être « *variable, selon le trafic et les heures de pointe* » ou encore, « *les flux gérés, en installant des feux rouges qui réguleront le trafic* ».

Le corridor Nord est « *contesté* », continue Charles Gachelin. Deux problèmes sont évoqués : d'une part, la « *grande incertitude sur l'évaluation des flux internationaux* » (avec l'entrée des pays de l'Europe centrale) qui pour le moment ne peut pas être évalué, et, d'autre part, on s'interroge si les transports alternatifs (rail, ferroutage, voies d'eau) pourraient faire face aux besoins. Pour Charles Gachelin, dans l'état actuel, « *ni le rail, ni les voies d'eau ne sont aptes à accueillir la croissance du trafic* ».

LES PRINCIPALES QUESTIONS POSEES PAR LES JOURNALISTES PRESENTS

- *La demande du Collectif contre l'A24 pour la réalisation d'une expertise complémentaire.*

Gilbert Carrère explique que ce dossier a été suivi par Bernard Fritsch, retenu ce jour par ses obligations à l'université de Nantes. Il en présente brièvement l'historique : la demande adressée par le Collectif contre l'A24, le lancement d'un appel d'offre en décembre. La CPDP a pris la décision, « *avec regret* », de ne pas prolonger le débat, comme la loi le permettrait, parce que la campagne électorale va débiter et que la CPDP ne souhaite pas que le débat y interfère.

Conférence de presse de clôture du débat public - Lille, Hôtel des Tours, 19 janvier 2004

Jean-Louis Héлары, directeur régional de l'Équipement précise que le maître d'ouvrage renouvelle sa proposition de lancer des études sur des thèmes que les acteurs du débat souhaitent voir approfondir y compris avec les experts proposés par les opposants au projet.

▪ *Quelles étaient les principales oppositions en matière d'environnement*

Deux réunions publiques ont été consacrées à l'environnement et les questions posées ont été «*très développées*», «*toujours les mêmes, mais progressivement avec des préoccupations plus locales*», dit Marie-Françoise Sévrain. Gustave Defrance ajoute qu'il s'agissait toujours de questions «*très générales, toujours avec des éléments globalisants*» car le tracé n'est pas encore envisagé. Il souligne aussi l'importance des contributions au débat qui ont été «*structurées*» et «*ont beaucoup apporté*».

▪ *Les questions portant sur l'environnement ont-elles évolué au cours du débat*

De nouveaux éléments ont été apportés, les problèmes environnementaux ont été régulièrement mis en avant, mais petit à petit, explique Marie-Françoise Sévrain, les préoccupations environnementales «*ont laissé la place à d'autres questions*», comme le développement économique ou les différents tracés, qui sont devenus «*prioritaires dans le débat*», ajoute Charles Gachelin.

▪ *Quelle était l'implication des chambres de commerces et d'industrie (CCI), les chambres d'agriculture et des métiers*

Gilbert Carrère explique que les aspects agricoles ont été évoqués au début du débat, «*de façon fragmentaire*», et que le souci du monde agricole était «*d'éviter tout ce qui pourrait conduire à un morcellement du territoire*», ce qui représente «*une vraie crainte*». Le président de la CPDP déplore l'insuffisante participation des chambres consulaires dans le débat.

Charles Gachelin fait part d'une contribution récemment reçue d'une chambre d'agriculture demandant «*une concertation en amont*», pour que les tracés soient définis avant le début du débat, pour que le public ait «*une vision concrète du projet*».

▪ *Quelles sont les suites données au débat*

Le rôle de la CPDP est d'entendre les différents avis concernant le projet, a souligné le préfet Gilbert Carrère. La CPDP remettra son compte-rendu au président de la CNDP qui, dans un délai de deux mois après la clôture du débat, établira son bilan. Les deux documents seront publiés. Dans les trois mois suivant cette publication, le ministre de l'Équipement et des Transports indiquera les suites qu'il entend donner à son projet.

▪ *À quand les premiers coups de pioche*

Si le projet est retenu, explique Gilbert Carrère, le ou les tracés seront soumis, après diverses procédures (étude d'impacts, ...) à une enquête publique. Jean-Louis Héлары a précisé, au sujet des éventuels travaux, que de toute manière, il ne faut pas s'attendre à un début de réalisation avant 10 à 12 ans.