



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

DOSSIER DE PRESSE

Bilan d'étape, Lille, 24 novembre 2003

Pour plus d'information :

Contact : Guillaume Dewavrin : 03 59 57 47 07 - Fax 03 59 57 47 06 – guillaume.dewavrin@moser-malt.fr
Stephanka Kissiova : 01 47 07 07 33 - Fax 01 47 07 07 13 – stephanka.kissiova@moser-malt.fr

sommaire

UNE RÉUNION D'ÉTAPE DU DÉBAT PUBLIC : POURQUOI, COMMENT ?	Page 3
Pourquoi une réunion publique d'étape ?	Page 3
Pensez-vous avoir contribué à éclairer ces problématiques ?	Page 3
Quelles ont été les principales questions posées par le public ?	Page 4
Quel bilan chiffré dressez-vous aujourd'hui de la participation du public ?	Page 4
La fréquentation du site Internet de la commission en octobre 2003	Page 5
LES PRINCIPALES QUESTIONS POSÉES PAR LE PUBLIC.	Page 5
EXTRAITS DE RÉPONSES DU MAITRE D'OUVRAGE.	Page 7
CALENDRIER DES PROCHAINES RÉUNIONS.	Page 9

Pour plus d'information :

Contact : Guillaume Dewavrin : 03 59 57 47 07 - Fax 03 59 57 47 06 – guillaume.dewavrin@moser-malt.fr
Stephanka Kissiova : 01 47 07 07 33 - Fax 01 47 07 07 13 – stephanka.kissiova@moser-malt.fr

UNE RÉUNION D'ÉTAPE DU DÉBAT PUBLIC : POURQUOI, COMMENT ?

Deux mois après l'ouverture du débat public, la commission particulière organise, ce 24 novembre, une réunion publique d'étape à Lille, au Grand Palais, de 20 à 23 heures.

Le préfet Gilbert Carrère, président de la commission particulière, en précise ici les objectifs et le contenu.

Pourquoi une réunion d'étape ?

GILBERT CARRÈRE.

Nous avons décidé, dès le mois de septembre, d'organiser une réunion publique à mi-parcours.

Le 24 novembre, à Lille, les questions posées par le public depuis le début du débat seront reformulées, avec le maître d'ouvrage, avec des experts et des « *grands témoins* ». Nous ferons la liste de toutes celles qui nous paraissent devoir être approfondies. La commission particulière jouera pleinement son rôle d'animation et de questionnement.

Nous avons articulé cette réunion publique autour de trois grands thèmes, qui soulèvent eux-mêmes beaucoup d'autres questions :

I les grands flux de déplacements et transports, aux différentes échelles du projet, les réponses et les alternatives, à délais et coûts comparés ;

I les solutions de tracés, leurs coûts, impacts ou opportunités pour les territoires desservis ;

I les régulations de trafics nécessaires et envisageables, leurs conditions, leurs conséquences.

Nous demanderons au maître d'ouvrage de répondre aux questions non éclaircies.

Si la réponse suppose un complément d'études ou l'intervention d'autres acteurs, nous prendrons de nouveaux rendez-vous, par exemple à l'occasion des tables rondes prévues sur le terrain ou d'auditions publiques spéciales.

Pensez-vous avoir contribué à éclairer ces problématiques ?

GILBERT CARRÈRE.

La mission de la commission particulière n'est pas de répondre aux questions, mais de mettre en présence des usagers, des habitants, des élus, des techniciens et des experts, de leur permettre de se confronter, d'enrichir mutuellement leurs informations, leur compréhension de leurs points de vues respectifs, des problèmes dont ils devront tenir compte pour avancer.

En ce sens, oui, je crois que nous avons en partie réussi.

Nous constatons comment, à chaque réunion, le maître d'ouvrage, expose son projet, avec sérieux, disponibilité, face à de nombreux intervenants, aux préoccupations forcément multiples. Et comment des responsables économiques, des universitaires, des non-initiés, font l'effort, important souvent pour eux, de préparer et de participer à ces réunions.

Nous les en remercions. Et nous comptons, bien sûr, beaucoup sur l'aide de la presse pour nous aider à démultiplier, éclairer, faire partager ce travail de maïeutique et, ainsi que je le dis souvent, d'intelligence collective.

Nous savons, d'ores et déjà, que nous publierons à la fin de ce débat public un compte-rendu très complet, argumenté, prenant en compte l'éventail des problèmes posés et des opinions et sensibilités.

Souhaitons qu'il éclaire les décisions et les cahiers des charges à venir.

Pour plus d'information :

Contact : Guillaume Dewavrin : 03 59 57 47 07 - Fax 03 59 57 47 06 – guillaume.dewavrin@moser-malt.fr
Stephanka Kissiova : 01 47 07 07 33 - Fax 01 47 07 07 13 – stephanka.kissiova@moser-malt.fr



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

Quelles ont été les principales questions posées par le public ?

GILBERT CARRÈRE.

Les questions les plus nombreuses concernent les effets du futur projet sur l'environnement en général : *les autoroutes ne risquent-elles pas de générer des gaz à effet de serre et d'aggraver la pollution atmosphérique ? Comment préserver le paysage, les agglomérations, le cadre de vie des habitants, les terres agricoles, les ressources en eau, limiter les nuisances sonores ? Une autoroute est-elle compatible - et si oui comment - avec une politique de développement durable et des choix « raisonnés » pour les générations futures ?* Nous avons consacré de très nombreuses heures de réunion à l'ensemble de ces questions.

Notre débat public ne prétend pas répondre à toutes. Mais nous avons fait venir des témoins, des experts et demandé au maître d'ouvrage d'expliquer son projet, de préciser les solutions qu'il propose, aujourd'hui, comme dans un avenir plus lointain.

Plusieurs questions ont porté sur les « échelles » du projet : *la liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique répond-t-elle à des besoins de déplacement au sein de l'euro-région ou à des nécessités de désenclavement des territoires et de désengorgement des voies régionales et locales ? Sera-t-elle utile ou néfaste au développement des territoires et à quelles conditions ?* Nous avons évoqué ces sujets, entre autres occasions, au cours des trois premières réunions publiques, ainsi qu'à Lille, le 22 octobre, et à Doullens, le 12 novembre.

Nous voudrions aussi insister davantage désormais sur les « échelles » de temps. La pertinence, la justification de la LAALB pour répondre aux besoins de déplacements et d'échanges à ces différents niveaux a, bien sûr, été très largement traitée, à la demande du public, au cours de nos tables rondes. Des responsables de RFF, de la SNCF, de VNF, des ports de Dunkerque et du Havre, de la plate-forme multimodale de Doullens, ainsi que des utilisateurs, des chefs d'entreprises, des collectivités, des associations, des usagers, sont venus témoigner. Ils ont décrit leurs contraintes, leurs projets, les délais de

réalisation, les coûts comparés des différents modes de transport. Nous nous garderons bien de trancher dans telle ou telle direction. Mais je crois, à la lumière des comptes-rendus, que ce débat a réellement contribué à éclaircir certaines de ces interrogations.

Une autre question est souvent revenue : celle de l'efficacité du projet en dehors d'une action volontariste pour réguler les différents trafics : *une autoroute à péage sera-t-elle efficace ? Résoudra-t-elle les problèmes de trafics et le nombre d'accidents ? Ne faut-il pas plutôt réaménager et mieux utiliser les voies existantes ?* C'est tout le vaste sujet des régulations, des flux, complexe mais passionnant.

Ceci nous amène aux questions, fondamentales aux yeux du public, des solutions de tracés et de leur comparaison : coût, impacts, délais de réalisation du tracé existant et du tracé neuf, tracé de raccordement avec la Belgique, contournement de Lille, examen d'un tracé alternatif Arras-Douai-Orchies-Tournai et des différents projets d'infrastructures, en rapport avec celui de la LAALB : Seine-Nord, autoroute ferroviaire, etc.

Beaucoup de courriers, enfin, portent sur la rénovation et l'entretien des routes existantes et demandent : *si la LAALB est réalisée : pourra-t-on préserver les communications de proximité ?*

Quel bilan chiffré dressez-vous aujourd'hui de la participation du public ?

GILBERT CARRÈRE.

Depuis l'ouverture du débat public, le 30 septembre, la commission particulière a organisé trois réunions générales et cinq tables rondes.

Ces tables rondes ont porté sur des thèmes proposés par les acteurs des trois départements : *offre et demande de déplacements au sein de l'euro-région, environnement, sécurité routière, développement local, aménagements et logistiques de transport, pollution, cadre de vie, contournement des agglomérations.* Chacune d'entre elles a été préparée et animée par un ou plusieurs membres de notre commission particulière.

Pour plus d'information :

Contact : Guillaume Dewavrin : 03 59 57 47 07 - Fax 03 59 57 47 06 – guillaume.dewavrin@moser-malt.fr
Stephanka Kissiova : 01 47 07 07 33 - Fax 01 47 07 07 13 – stephanka.kissiova@moser-malt.fr

Elles ont, selon les dates, les lieux et les sujets, réuni de 85 à 445 participants.

Quatre membres de la commission ont participé à trois assemblées de caractère professionnel où le sujet a été traité.

160 questions écrites ont été posées au cours des sept premières réunions du débat. **Une soixantaine nous est parvenu par le canal de la poste, d'Internet et de cartes T.** Nous avons aussi reçu **une vingtaine de contributions écrites, dont la moitié a été mise en ligne sur Internet** et sera prochainement publiée par la commission sous la forme de « cahiers d'acteurs ».

Toutes les questions qui n'auront pas déjà reçu directement une réponse, par exemple en réunion publique, feront l'objet d'un courrier, par l'intermédiaire de la commission. Nous diffuserons ces réponses dans notre compte-rendu et, pour une part d'entre elles, sur notre site Internet.

La commission tient à remercier les journalistes, dont certains ont été très assidus à nos réunions, pour leur souci d'information du public et la qualité de leur travail. **Depuis le 25 septembre, les sujets de ce débat public ont fait l'objet d'une centaine d'articles et émissions.**

La fréquentation du site Internet de la commission en octobre 2003

Nombre d'utilisateurs	Nombre de pages vues	Nombre de fichiers téléchargés	Durée moyenne des sessions
2 226	11 560	46 425	08 : 59 mn

Soit par jour :

Nombre d'utilisateurs	Nombre de pages vues	Nombre de fichiers téléchargés
71	3731	497

LES PRINCIPALES QUESTIONS POSÉES PAR LE PUBLIC

Questions posées au cours des réunions, mails et courriers.

Opportunité du projet, alternatives possibles.

Les infrastructures routières en liaison avec la production de gaz à effet de serre et la pollution en général (air, bruit, sols, eau). La problématique du développement durable et de choix « raisonnés ».

Et ce, compte tenu des besoins, des impacts, des coûts, de la faisabilité et des délais de réalisation. Quelles conséquences pour la plate-forme multimodale Delta 3 (pertinence, retombées positives ou négatives) ?

La LAALB, problématique européenne, réponse aux besoins de déplacements et transports au sein de l'euro-région.

La justification de la LAALB par rapport à son coût, estimé à un milliard d'euros. L'autoroute est-elle nécessaire, quelle est la nature des études qui ont été réalisées ? Par quels cabinets (indépendants) ?

La pertinence du projet par rapport aux différentes échelles de besoins : concurrence, complémentarité, impacts, des modes de transports comparés : canal Seine-Nord, autoroute ferroviaire, ferroutage, transports régionaux et urbains, merroutage).

Le financement de la LAALB et la pertinence d'une autoroute à péage, la régulation des trafics, la réponse à la saturation de l'A1.

Qui paiera ? L'État ou les usagers ?

Pour plus d'information :

Contact : Guillaume Dewavrin : 03 59 57 47 07 - Fax 03 59 57 47 06 – guillaume.dewavrin@moser-malt.fr
Stephanka Kissiova : 01 47 07 07 33 - Fax 01 47 07 07 13 – stephanka.kissiova@moser-malt.fr

La nouvelle autoroute sera-t-elle à péage ? Si c'est le cas, sera-t-elle alors rentable ? Quelle pertinence de la LAALB en l'absence d'une politique cohérente pour réguler les différents types de trafics ? Quelle capacité de la LAALB à réduire la saturation de l'autoroute A1, en particulier le trafic des poids lourds ? Existe-t-il des études prouvant que le trafic sera plus fluide si l'autoroute est réalisée ?

La capacité de la LAALB à résoudre les problèmes de sécurité routière. Une nouvelle autoroute permettra-t-elle de réduire le nombre d'accidents ou, au contraire, du fait de l'augmentation des trafics qu'elle occasionne, augmentera-t-elle leur nombre ?

N'y a-t-il pas déjà trop d'infrastructures routières dans la région Nord-Pas-de-Calais (A1, A2, A16, A25, A26, A29, etc.) ?

La LAALB, le développement économique, le tourisme. Quels impacts (positifs ou négatifs) aurait une liaison autoroutière sur l'économie locale et régionale ? La LAALB peut-elle permettre un renouveau économique des régions enclavées ? Les territoires seront-ils désenclavés ou le projet va-t-il créer une frontière entre les territoires ? Quel sera l'impact de l'autoroute sur le tourisme ? Opportunités ou contraintes ?

La position de la Belgique. Les Belges sont-ils favorables ou défavorables ? Prendront-ils position avant la fin du débat public ?

Les solutions (tracé neuf ou voies existantes, délais, coûts comparés). Pourquoi ne pas doubler les RN existantes ? Quel coût financier ? Les dix ou douze ans évoqués pour la réalisation de l'infrastructure sont-ils modulables ? Peut-on fractionner le projet ? Sa réalisation peut-elle être accélérée ? Est-ce la

même durée pour une construction en tracé neuf et pour le doublement des RN existantes ? Que fera l'État pendant ce laps de temps important ?

Les tracés, le tracé de détail, les conséquences de la réalisation du projet. Quel tracé de raccordement à la Belgique ? Quels tracés (tracé historique, tracé plus loin des agglomérations) ? Comment éviter les agglomérations, en particulier celle de Lille ? La liaison Douai-Orchies-Tournai, fait-elle partie du débat public ? Sera-t-elle considérée comme une alternative au projet actuel ? Cette liaison sera-t-elle capable de détourner une grande partie du trafic de transit de l'A1 ? Quelles seraient les villes desservies si la LAALB était réalisée ? Les territoires ruraux seront-ils desservis ou oubliés ?

La rénovation des infrastructures existantes, en particulier l'A25 et la RN25, et l'achèvement des travaux en cours, comme le prolongement de la RN41. « Pourquoi vouloir créer une nouvelle infrastructure, alors que les infrastructures existantes ne sont pas maintenues en bon état ou que les chantiers ne sont pas terminés ? »

Est-il prévu d'indemniser les agriculteurs ? Quels seraient les impacts de la construction d'une autoroute sur les terres agricoles ?

Comment préserver les champs captants ? Quels seront les impacts pour les champs captants situés dans les Weppes ?
Les sites historiques à préserver.

Le débat public et la CPDP. Qui prendra la décision ? Quelle sera la portée réelle du débat public et du rapport de la commission ? Qui nomme les membres et personnels de la CPDP ? Pourquoi (compétence, indépendance) ? ■

Pour plus d'information :

Contact : Guillaume Dewavrin : 03 59 57 47 07 - Fax 03 59 57 47 06 – guillaume.dewavrin@moser-malt.fr
Stephanka Kissiova : 01 47 07 07 33 - Fax 01 47 07 07 13 – stephanka.kissiova@moser-malt.fr

EXTRAITS DE RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

par Michèle Joigny, directeur régional de l'Équipement en Picardie.

Trois objectifs.

« Le projet répond à trois objectifs. »

Le premier objectif consiste à créer **un véritable maillage du dispositif autoroutier, afin d'offrir une alternative à l'autoroute A1**. Dans la situation actuelle, en effet, la congestion de l'A1 rend fragiles les liens au sein de la métropole lilloise et entre les régions, notamment vers l'Île-de-France. La réalisation de la nouvelle liaison permettrait de répartir les flux sur deux autoroutes et de disposer de la faculté de basculer le trafic sur l'une d'entre-elles en cas d'incident grave sur l'autre.

Ce maillage sera réalisable grâce aux différents "barreaux" qui relient les deux axes parallèles (A16-LAALB et A1) de façon régulière entre l'A104 ("La Francilienne") en Île-de-France et l'A25 (Lille-Dunkerque).

Le second objectif consiste à **placer Amiens et la Picardie sur un nouvel axe d'échanges et à permettre à Lille et au Nord-Pas-de-Calais de s'ouvrir davantage vers la façade atlantique**. La nouvelle liaison constituerait un contournement de l'Île-de-France pour les flux concernant le Sud-Ouest de la France et l'ouest de la péninsule Ibérique, à l'instar de l'A26 vers le Sud-Est, l'Italie et la Catalogne.

Le troisième objectif consiste à **offrir une liaison possédant un bon niveau de service**, attractive pour les usagers professionnels ou pour les particuliers, mais également propre à réduire **l'insécurité routière**.

La poursuite prévisible des échanges.

« Le projet vise à répondre à la poursuite prévisible dans les vingt années à venir de l'augmentation des échanges entre les régions de l'Europe du Nord-Ouest et au sein de ces régions. Toutes les études et

travaux préparatifs menés au niveau national ou international indiquent que le mode routier gardera une part importante dans ces échanges. Il apparaît ainsi nécessaire pour le Nord de la France d'activer l'autoroute A34 Reims-Charleville-Mézière-Charleroi et de créer une liaison Amiens-Lille-Belgique alternative à l'autoroute A1.

L'aménagement des RN25, 17, 41 et 47, constitue une des modalités envisagées pour constituer la liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique. La mise à 2x2 voies de l'itinéraire Lille-Arras est déjà prévue au contrat de plan État-Région et sa réalisation largement avancée ».

La prise en compte des reports possibles sur les autres modes.

« Notre projet se situe dans un cadre qui, clairement, n'est pas celui d'un scénario de rupture économique. Ce n'est pas celui qui est retenu par le gouvernement français, ni par nos voisins européens, ni par les institutions européennes. Toutefois, dans les études que nous avons menées, nous avons supposé un net infléchissement des tendances passées en matière de croissance de la demande de transport et, de plus, nous nous sommes résolument placés dans un contexte de partage modal beaucoup plus favorable aux modes plus économes en énergie que sont le fer, la voie d'eau et le transport maritime.

De la même façon, nous avons pris comme hypothèse la réussite du plan de déplacements urbains de l'agglomération lilloise qui vise un doublement de l'usage des transports collectifs et une réduction corrélative de 11 % des déplacements automobiles internes à l'agglomération.

Il s'agit donc bien de se préparer à une poursuite de la croissance des échanges, dans lesquels le transport routier conservera une part importante.

Les études que nous avons menées supposent, que,

Pour plus d'information :

Contact : Guillaume Dewavrin : 03 59 57 47 07 - Fax 03 59 57 47 06 – guillaume.dewavrin@moser-malt.fr
Stephanka Kissiova : 01 47 07 07 33 - Fax 01 47 07 07 13 – stephanka.kissiova@moser-malt.fr



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

lorsque c'est possible, les marchandises aujourd'hui transportées sur la route soient transférées sur le fer, la voie navigable ou le maritime. Nous avons calculé que 7 millions de tonnes par an pourraient être reportées sur le fer, 2 millions de tonnes par an sur la voie navigable et 4 millions de tonnes par an sur le maritime. Cela représente donc 13 millions de tonnes par an soit environ 2700 poids lourds en moins sur l'A1 par jour.

C'est déjà très important, mais pas suffisant pour éviter de renforcer les capacités routières compte tenu de l'augmentation de la demande générée par la croissance économique – même modérée – et du désir accru de mobilité de nos concitoyens.”

Tracé existant ou tracé neuf ?

« L'ambition est de détourner de l'A1 les poids lourds qui se dirigent ou proviennent du sud-ouest de la France ou de l'Europe. La mise à niveau de cet itinéraire pour le rendre compatible avec les objectifs assignés à la LAALB, nécessitera des opérations lourdes de déviations des agglomérations, de dénivellation des carrefours et d'élargissement à 2x2 voies ou 2x3 voies des routes existantes. Il faudra aussi élargir l'autoroute A21 dans la traversée de Lens, ce qui comporte des difficultés techniques considérables compte tenu de la proximité de l'urbanisation. C'est l'importance de ces travaux d'aménagement des voies existantes qui fait que le coût de l'aménagement sur place est aussi élevé que la réalisation d'une autoroute en tracé neuf.

Par ailleurs, ce type d'aménagement des routes nationales existantes comporte l'inconvénient de mélanger les trafics de transit et de longue distance avec les flux de desserte locale. Cela occasionne des nuisances plus importantes aux riverains de ces voies. C'est pourquoi, nous soumettons également au débat public un aménagement en tracé neuf qui permet, notamment, de choisir le tracé pour qu'il soit le plus acceptable possible du point de vue de la protection des milieux naturels comme des zones habitées ».

Le contournement de la métropole lilloise.

« La liaison vise à séparer les flux de longue distance des flux de desserte et de les éloigner des centres urbains. C'est ainsi que cette liaison intéressera les

trajets à destination de l'Espagne, mais aussi ceux plus nombreux à destination de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France en leur permettant d'éviter l'agglomération parisienne.

C'est aussi dans cet esprit que la partie de la liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique située au Nord de l'autoroute A25 doit permettre le contournement de la métropole lilloise pour les flux de transit.

Pour ce contournement par l'Ouest, deux grandes options se dégagent. Une première option consisterait à raccorder le projet de liaison à la RN58 belge, au droit du pont du Badou. Cette solution, la plus éloignée des zones urbanisées, reste subordonnée à la mise à 2x2 voies de la RN58 belge au Nord de Comines. L'autre option consiste à utiliser une réserve maintenue dans les documents d'urbanisme depuis plusieurs décennies. C'est le tracé le plus direct, mais il présente l'inconvénient de la proximité de zones urbanisées. C'est pour cette raison que, dans le débat public, de nombreuses personnes et des élus se sont déjà prononcés contre cette option.

Toutefois, la décision sur ce point ne relève pas du présent débat sur l'opportunité de la liaison. Elle se fera ultérieurement, si le ministre de l'Équipement décide de poursuivre la réalisation du projet, après qu'aient été menées des concertations à la fois avec les autorités belges et avec les élus et les riverains concernés ».

Les tracés.

« Si, à l'issue du débat, le ministre de l'Équipement conclut à l'opportunité du projet, de nouvelles phases d'études et de concertations seront engagées. Elles permettront de définir un fuseau de 1000 m, puis une bande de 300 m à l'intérieur desquels s'inscrira l'autoroute. Ce n'est qu'à la suite de ces études et de ces concertations que pourra intervenir l'enquête d'utilité publique qui conduira à arrêter un tracé.

Les études de tracé, menées en concertation avec les élus et les riverains, ont notamment pour objet de repérer, pour les éviter autant que possible, les zones sensibles du point de vue de l'environnement naturel et de l'environnement humain. Elles prennent en compte, bien sur, les habitations existantes. Les zones d'habitation font, bien entendu, partie de ces zones sensibles ».

Pour plus d'information :

Contact : Guillaume Dewavrin : 03 59 57 47 07 - Fax 03 59 57 47 06 – guillaume.dewavrin@moser-malt.fr
Stephanka Kissiova : 01 47 07 07 33 - Fax 01 47 07 07 13 – stephanka.kissiova@moser-malt.fr

LES PROCHAINES RÉUNIONS DU DÉBAT PUBLIC

DATE	ÉVÉNEMENT	LIEU
24 NOVEMBRE	Point presse (18 h) et réunion d'étape.	Lille, Grand Palais, amphithéâtre Pasteur, 20 h
27 NOVEMBRE	Réunion territoriale : le projet de LAALB dans la gestion des modes de transports dans l'aire urbaine centrale : intégration ou rejet ?	Lille, Grand Palais, salon Eurotop, 20 h
4 DÉCEMBRE	Réunion territoriale : la LAALB et le développement des relations transfrontalières : quelles opportunités ?	Comines, salle municipale, 20 h
11 DÉCEMBRE	Réunion territoriale : quels impacts sur l'économie du bassin minier ?	Béthune, salle Olof, centre commercial la Rotonde, 20 h
17 DÉCEMBRE	Réunion territoriale : territoires ruraux, paysages et aménagements routiers.	Saint-Pol-sur-Ternoise, salle des fêtes, rue des fonds viviers, 19 h
6 JANVIER	Audition publique : le canal Seine-Nord.	Lille, Hôtel des Tours, 15 h
7 JANVIER	Audition publique : le financement de la LAALB.	Lille, Hôtel des Tours, 15 h
13 JANVIER	Réunion de conclusion.	Amiens, Méga Cité, 20 h
16 JANVIER	Réunion de conclusion.	Lille, Grand Palais, 20 h
19 JANVIER	Conférence de presse de clôture.	Lille, Hôtel des Tours

Pour plus d'information :

Contact : Guillaume Dewavrin : 03 59 57 47 07 - Fax 03 59 57 47 06 – guillaume.dewavrin@moser-malt.fr
Stephanka Kissiova : 01 47 07 07 33 - Fax 01 47 07 07 13 – stephanka.kissiova@moser-malt.fr

LA COMMISSION PARTICULIÈRE INVITE LA PRESSE A UN BILAN DES DEUX PREMIERS MOIS DU DÉBAT PUBLIC

Le 24 NOVEMBRE, à LILLE

Deux mois après l'ouverture du débat public sur le projet de liaison autoroutière entre Lille, Amiens et la Belgique, le président Gilbert Carrère et les membres de la commission particulière invitent les journalistes pour une **première conférence de presse bilan** :

Le 24 novembre à 18 heures, à Lille, au Grand Palais

Jean-Louis Héлары, directeur régional de l'Équipement du Nord-Pas-de-Calais et **Michèle Joigny**, directeur régional de l'Équipement en Picardie, sont également invités par la commission à répondre aux questions de la presse.

Une **réunion publique**, ouverte à tous,
a lieu le soir du 24 novembre au Grand Palais de 20 à 23 heures.
La commission a demandé à plusieurs acteurs du débat et experts d'intervenir comme témoins et experts au cours de cette séance de synthèse, parmi lesquels :

Jean-Claude Larrieu, directeur régional de la SNCF,
Roch Jullien, responsable des Verts Artois-Ternois,
Charles Masse, directeur délégué de Delta 3.

Pour plus d'information :

Contact : Guillaume Dewavrin : 03 59 57 47 07 - Fax 03 59 57 47 06 – guillaume.dewavrin@moser-malt.fr
Stephanka Kissiova : 01 47 07 07 33 - Fax 01 47 07 07 13 – stephanka.kissiova@moser-malt.fr