

cndp

Commission
nationale
du débat public

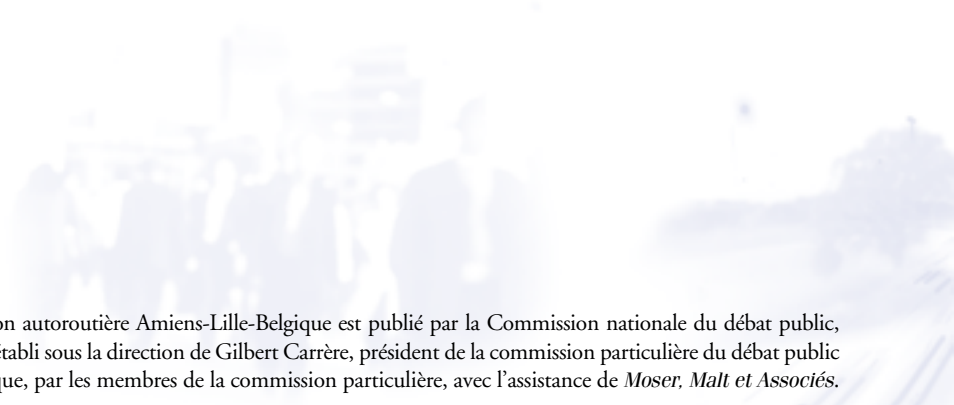
Projet de liaison autoroutière
Amiens-Lille-Belgique (LAALB)

30 septembre 2003-20 janvier 2004

Compte-rendu

établi par le président
de la commission particulière
du débat public

19 mars 2004



Le compte-rendu du débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique est publié par la Commission nationale du débat public, sous l'autorité de son président, Yves Mansillon. Il a été établi sous la direction de Gilbert Carrère, président de la commission particulière du débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique, par les membres de la commission particulière, avec l'assistance de *Moser, Malt et Associés*.

cndp
Commission
nationale

du **débat public**

sur le projet de liaison autoroutière
Amiens-Lille-Belgique



Compte-rendu

établi par le président
de la commission particulière
du débat public

19 mars 2004

SOMMAIRE

1^e partie : synthèse du débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique.

A. Analyse et conclusions de la commission particulière du débat public.

1. Introduction : tonalité et esprit du débat.	
1.1 Complexité	page 8
1.2 Ambiguïtés et incertitudes	page 9
1.3 Esprit du débat, les contestations exprimées au cours du débat	page 9
1.4 Apport de l'expertise complémentaire	page 9
2. LAALB : gestion du corridor Nord et intermodalité.	
2.1 Fonction internationale de la LAALB	page 10
2.2 Intermodalité	page 10
2.3 Gestion des trafics Nord-Sud	page 11
2.4 Contournement de la métropole lilloise	page 11
3. Financement.	
3.1 Péage et subvention : quelle répartition ?	page 12
3.2 Concession et partenariat public-privé	page 12
3.3 Une agence de financement des infrastructures de transport	page 12
3.4 La LAALB en concurrence avec d'autres grands travaux ?	page 12
3.5 Taxes et redevances pour les entreprises de transport routier	page 12
4. LAALB et développement des territoires.	
4.1 Un thème omniprésent dans le débat	page 12
4.2 Impact de la LAALB sur le développement des territoires	page 12
4.3 LAALB et dynamique urbaine	page 13
5. LAALB et environnement.	
5.1 La LAALB et le développement durable	page 12
5.2 La LAALB et les nuisances	page 13
5.2.1 L'air	page 13
5.2.2 Le bruit	page 14
5.2.3 L'eau	page 14
5.2.4 Paysages et espaces ruraux : le choix des tracés	page 14
6. Les priorités : tracé neuf ou aménagement de l'existant.	
6.1 L'utilisation de l'existant	page 14
6.2 Tracé neuf et sécurité routière	page 14
6.3 Le coût du projet et les priorités	page 14
7. Le débouché de la LAALB en Belgique.	

7.1	Le problème des tracés	page 15
7.2	Le niveau de compétences	page 15
7.3	Contacts avec les autorités belges	page 15
	Conclusion	page 16
B.	Contributions et interventions publiques ; extraits.	
	• Atlas : contributions cartographiques.	page 18
	• Extraits des contributions et interventions.	page 32
1.	LAALB : gestion du corridor Nord et intermodalité.	
1.1	Contributions	page 32
1.2	Audition publique du 6 janvier 2004 : « Le canal Seine-Nord »	page 37
1.3	Audition publique du 6 janvier 2004 : « Le ferroutage et les transports combinés »	page 38
2.	Financement, péage et régulation : l'apport de l'audition publique du 7 janvier 2004.	page 40
3.	LAALB et développement.	page 42
4.	LAALB et environnement.	page 50
5.	Les priorités : tracé neuf ou aménagement de l'existant.	page 56
6.	Le débouché de la LAALB en Belgique.	page 60
	2^e partie : analyse du déroulement du débat.	
1.	Les choix de la CPDP d'organisation et de conduite du débat.	page 62
2.	Le déroulement et la tonalité du débat.	
2.1	La chronologie du débat public sur le projet LAALB	page 62
2.1.1	Les réunions publiques	page 62
2.1.2	Les conférences de presse	page 64
2.1.3	Les entretiens bilatéraux et les interviews au cours du débat sur le projet LAALB	page 64
2.1.4	La participation à des manifestations organisées par des acteurs du débat sur le projet LAALB	page 65
2.1.5	Les réunions de travail de la commission	page 66
2.2	Données statistiques du débat public sur le projet LAALB	page 67
2.3	Le débat public dans la presse	page 73
3.	L'information des acteurs sur le cadre et la portée de la procédure : un enjeu fort et une difficulté au cours du débat.	page 77

Le débat public, c'est :

- **18 RÉUNIONS PUBLIQUES :**
 - 3 réunions d'ouverture,
 - 3 réunions de synthèse,
 - 3 auditions publiques,
 - 5 tables rondes thématiques,
 - 4 tables rondes territoriales.

- **2 530 PARTICIPANTS** à ces réunions.

- **340 QUESTIONS POSÉES :**
 - 67 par internet,
 - 40 par cartes T,
 - 14 par écrit à la CPDP,
 - 219 en réunion.

- **143 CONTRIBUTIONS** (adressées par des élus, des membres et représentants d'associations, des organismes économiques et socioprofessionnels, des particuliers.)

- **8 851 VISITES SUR LE SITE INTERNET**, 42 000 pages web consultées.

- **5 NUMÉROS DU JOURNAL DU DÉBAT**, soit au total 30 pages d'information, adressés et diffusés au total à 50 000 exemplaires.

- **8 « CAHIERS D'ACTEURS »** de 4 pages, réunissant 21 contributions proposées par des élus, des entreprises, des associations, des chambres consulaires et des particuliers, diffusés au total à 40 000 exemplaires.

- **4 800 EXEMPLAIRES DU DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE** diffusés par le maître d'ouvrage, par courrier et lors des réunions publiques contrairement à plusieurs débats publics précédents, un document de synthèse de ce dossier n'a pas été réalisé.

- **4 800 EXEMPLAIRES DU DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE DU MAÎTRE D'OUVRAGE** (questions et réponses), diffusés par le maître d'ouvrage, par courrier et lors des réunions publiques.

- **3 DOSSIERS DE PRESSE**, diffusés, chacun, à 90 journalistes de la presse écrite, audiovisuelle, professionnelle et spécialisée, locale, régionale et nationale.

- **13 COMMUNIQUÉS DE PRESSE**, envoyés, chacun, à 60 organes de presse écrite et audiovisuelle pour annoncer les réunions et les principaux événements du débat public.

La commission particulière du débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique est composée de six membres.



De gauche à droite : Bernard Davesne, Charles Gachelin, Gilbert Carrère, Gustave Defrance, Bernard Fritsch, Marie-Françoise Sévrain.

LE PRÉSIDENT

GILBERT CARRÈRE est garant, depuis 1997, de la concertation de la ZAC Rive gauche, à Paris. Conseiller technique au secrétariat général de la présidence de la République (1973), il a été, en particulier, préfet de la Haute-Vienne et du Limousin, préfet d'Ille-et-Vilaine et de la région Bretagne, préfet du Rhône et de la région Rhône-Alpes, directeur de cabinet du ministre de l'Intérieur (en 1989-1990), et enfin, Conseiller maître à la Cour des comptes (1990). Il a conduit en 1991-1992 le débat national sur les transports, puis la concertation sur l'extension des pistes de l'aéroport de Roissy. Il a également été chargé d'une expertise sur les transports urbains de l'agglomération de Caen.

LES MEMBRES DE LA COMMISSION

BERNARD DAVESNE est commissaire enquêteur. Diplômé de l'École nationale des impôts (ENI), rapporteur auprès de la Commission nationale des comptes de campagne et des financements politiques, il a été directeur des services fiscaux de l'Aude et de l'Oise, conservateur des Hypothèques et vice-président de la Chambre des propriétaires du Nord-Pas-de-Calais.

GUSTAVE DEFRANCE est ingénieur général des Mines. Directeur de la prévention, de la pollution et des risques au ministère de l'Environnement, directeur régional de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) en région Languedoc-Roussillon et en région Nord-Pas-de-Calais, il a été directeur de l'École des Mines d'Alès, de l'École des Mines de Douai et maître de conférence à l'ENA.

BERNARD FRITSCH, agrégé de l'Université, est maître de conférences à l'Institut de géographie et d'aménagement régional de l'université de Nantes (IGARUN). Chargé d'études au laboratoire d'observation de l'économie et des institutions locales (LCEIL), spécialiste des questions d'infrastructures de transport et développement économique, il codirige le laboratoire de recherches de l'IGARUN, qui travaille en particulier sur la problématique d'évaluation des projets d'équipement public.

CHARLES GACHELIN a été enseignant et chercheur à l'université des Sciences et technologies de Lille, où il a dirigé l'Institut d'aménagement et d'urbanisme. Chargé par le ministre de l'Aménagement du territoire de missions pour la réalisation du rapport sur le plan stratégique intégré de développement du littoral français, membre du conseil de développement de la Communauté urbaine de Lille, il a participé aux débats préparatoires au schéma régional d'aménagement de la région Nord-Pas-de-Calais. Élu « économiste de l'année » en 1994 par *Le Nouvel Économiste*, il est président de l'association 2Ced (Centre de créativité pour l'emploi et le développement).

MARIE-FRANÇOISE SÉVRAIN est diplômée de Sciences de l'environnement. Elle est consultante en environnement, commissaire enquêteur, membre de la commission nationale des commissaires enquêteurs (CNCE). Elle a conduit une trentaine d'enquêtes publiques et participé à une dizaine de commissions d'enquête.



Henri Barbier est secrétaire général de la commission particulière ; **Caroline Marché** est assistante de la commission.

1^e partie : synthèse du débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique.

A. Analyse et conclusions de la commission particulière du débat public.

1. Introduction : tonalité et esprit du débat

Le dossier du maître d'ouvrage traite de l'opportunité - qu'il soutient - du projet autoroutier Amiens-Lille-Belgique, dont la réalisation est prévue dans le schéma multimodal de service de transport approuvé le 18 avril 2002, « *en privilégiant, chaque fois que possible, l'aménagement des routes nationales existantes, afin de soulager l'axe routier A1 d'une partie de son trafic vers l'Île-de-France et l'Ouest...* ».

Le projet, qui reprend les projets antérieurs - connus sous les dénominations successives A1 bis et A24 - vise à :

- présenter une alternative à l'A1, « *maillage complémentaire qui s'inscrit dans une réflexion multimodale...* »,
- placer Amiens et la Picardie sur un nouvel axe d'échanges « *en ouvrant à Amiens et à une partie de la Picardie, une voie directe vers l'Europe du Nord via Lille* » et permettre à Lille et au Pas-de-Calais d'avoir un débouché en direction de la façade atlantique,
- offrir un bon niveau de service, propre à réduire l'insécurité routière.

Le débat public engagé le 25 septembre n'a pas seulement porté sur l'opportunité - au sens strict du mot - d'une voie autoroutière nouvelle ou d'une modernisation de la voirie existante et sur leur coût comparé, mais aussi sur la pertinence du projet à terme de 10 à 15 ans. D'où, d'entrée de jeu, une première difficulté pour les participants à cet exercice : de se porter et de se tenir à cet horizon, trop lointain pour ne pas être jugé vain par certains, pour répondre aux nécessités immédiates d'une solution à l'éloignement ou à l'enclavement de certains territoires et de sécurité pour d'autres.

DONNÉES ET HYPOTHÈSES DE BASE DU DOSSIER

- Mauvaises conditions de circulation routière dans l'agglomération lilloise et à ses abords, en particulier pour le trafic poids lourd de transit et sur l'autoroute A1, du fait de l'encombrement du réseau, tout comme le sont celles entre l'agglomération lilloise et la partie occidentale du bassin minier. Par ailleurs, sur les routes nationales reliant Amiens, Arras, Lens et Lille, insécurité routière élevée.
- Croissance tendancielle de l'encombrement de l'autoroute A1, déjà très élevée aux abords des agglomérations parisiennes et lilloises, en raison des perspectives de croissance de la demande de déplacements et de trafic routier de marchandises, malgré une ambitieuse politique de report modal.
- Réponses apportées par le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique par la qualité de service qu'elle offrirait et sa contribution au maillage du réseau autoroutier dans le corridor Nord. Possibilité de conforter les relations entre les deux régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie et la façade atlantique, ainsi qu'entre les chefs-lieux des deux régions et entre l'agglomération lilloise et le Bassin Minier.
- Contribution à une meilleure gestion des déplacements, par séparation des trafics et détournement, en particulier, de poids lourds en transit depuis A1 et le cœur de l'agglomération lilloise.
- Opportunités d'aménagement et de développement aux projets de territoire des collectivités traversées.

Début janvier 2004, le maître d'ouvrage a diffusé un document complémentaire en réponse aux questions soulevées au cours du débat.

En dépit de quoi, l'attention n'a pas sensiblement faibli et a même rebondi au cours du débat et la commission se doit d'en remercier tous ceux qui ont tenu à en nourrir l'intérêt par leur présence, leurs questions, leurs interventions, leurs remarques et leurs contributions.

1.1 La complexité

Cette considération du temps, et même du temps long, appelle celle des évolutions prévisibles des grands flux de trafic dans l'espace régional et dans la dimension internationale.

Ici, interrogations et alternatives se sont multipliées à la mesure des formes, des origines et des destinations de la demande de transport, selon les capacités des divers modes : fer, voie d'eau, voie maritime et des innovations techniques prévisibles. En fonction aussi des décisions publiques concernant les contrats de plan, les infrastructures (plate-forme de Dourges...) prescrivant les schémas d'aménagement, les plans de déplacements urbains (PDU), etc. Autant de données aux conséquences parfois mesurables mais aussi parfois aléatoires qui engagent le débat dans la recherche d'autant de paramètres.

Là ne s'arrête pas la complexité déjà évoquée et la diversité des positions - comme d'ailleurs des oppositions - qu'elle inspire : s'agit-il seulement de favoriser la fluidité d'un trafic qui ne serait que de transit ou de développer, sur le parcours, des dispositifs logistiques créateurs d'emplois ? Et, dans ce deuxième cas, de privilégier de grandes plates-formes multimodales (type Dourges) ou au contraire de multiplier les dessertes comme semble l'envisager Voies navigables de France (VNF) ? Ou - en outre - de soulager des voies urbaines surencombrées ou encore d'accroître ou au contraire, selon d'autres solutions, de limiter et de réduire les émissions à effet de serre ? À cet égard, le projet d'ajouter une autoroute au réseau existant et donc de nouvelles nuisances aux actuelles n'est pas sans conséquence ; d'un autre côté, il a été montré qu'il serait beaucoup moins « accidentogène » que la route nationale.

La longueur même de la voie projetée - 120 km - ajoute à la diversité selon les territoires traversés : tandis qu'à Amiens le projet paraît remettre la ville sur la grande relation Paris-Lille ou encore sur l'axe Le Havre-Reims et ouvrir cette métropole régionale à de nouvelles activités tertiaires, la grande conurbation Lille-Roubaix-Tourcoing se trouve confrontée à des options fort différentes selon qu'elle envisage l'aménagement métropolitain, son développement économique ou le renforcement de sa fonction de carrefour international dans l'Europe du Nord.

1.2 Ambiguïté et incertitudes

Autant d'éléments que nous pouvons classer sous la rubrique de la complexité. Il en est d'autres qui relèvent de l'ambiguïté. Celle-ci a été le fait, comme la commission particulière l'a regretté en son temps, de la délibération du comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 remettant à l'étude le projet de l'A24. Elle provient aussi de la dimension internationale du dossier, des questions qu'elle soulève sur la faisabilité même du projet, des incertitudes qu'elle suscite et d'abord celle du choix entre tracé neuf et utilisation, par préférence, des routes nationales existantes.

Si en effet, littéralement, le schéma de service privilégie l'utilisation des voies existantes, c'est sous de sérieuses conditions : récréation, en parallèle, de voies de substitution ; nécessité de construire certaines sections en tracé neuf.

1.3 Esprit du débat

On le voit : sur toutes ces questions, parmi tant d'autres soulevées par le débat, les réponses ne sauraient se réduire aux « pour » ou « contre » ; le plus souvent elles appellent de nouvelles questions, tout au moins de nouveaux approfondissements.

De même, dans le cours de la démarche qui peut se définir comme un processus du général au particulier, les positions ont plus ou moins sensiblement évolué : celles de nombre d'intervenants ; celles aussi du maître d'ouvrage. Le document complémentaire établi début janvier 2004 – en réponse à une première série de questions du public – laisse apparaître des modifications et parfois de nettes différences par rapport à l'argumentaire du dossier initial.

Ces évolutions se sont particulièrement dégagées au cours ou à la suite des trois auditions publiques dont nous pouvons regretter de ne les avoir pas programmées plus tôt, tant elles ont apporté d'approfondissements et de clarifications, notamment sur les limites de l'intermodalité et les données du financement.

LES CONTESTATIONS EXPRIMEES AU COURS DU DEBAT

- La croissance de la demande de transport et du trafic routier envisagée par le maître d'ouvrage n'est pas inéluctable, car des politiques volontaristes de régulation de la demande de transport peuvent infléchir fortement le partage modal et sont, selon certains participants au débat, inévitables à courte échéance.
- Les prévisions de trafic présentées par le maître d'ouvrage sont excessives, surestimant la part modale de la route, car elles ne tiennent pas suffisamment compte de la mise en place de mesures de régulation renchérisant le coût des transports routiers, des possibilités de réponse future des autres modes (ferroviaire, fluvial et maritime), des politiques régionales et locales de rééquilibrage modal.
- L'efficacité du projet, en termes de circulation routière (détournement de trafic de transit depuis l'A1 et séparation des trafics) est douteuse : il y a un risque d'aggravation des effets « d'entonnoir » aux approches de Lille et de l'agglomération parisienne ; dans le cas de tracé neuf, l'instauration d'un péage aurait un effet dissuasif et produirait un risque de sous-utilisation de l'ouvrage.
- D'autres alternatives routières seraient plus efficaces, notamment pour décharger l'A1 à l'entrée de Lille : contournement de Lille par l'Est, doublement des nationales en voies express, aménagements de capacité en un « bouquet » de solutions (voir chapitre A.3).
- D'autres aménagements routiers sont plus urgents (remise en état et élargissement de l'A25, aménagements de sécurité, doublement de sections de routes nationales et contournement d'agglomérations).
- Ce projet va à l'encontre des politiques de développement et de transports durables. Il ne constitue pas une réponse aux principaux problèmes de transport que connaît la région, relatifs aux liaisons Est-Ouest, à la gestion des accès à Lille, à l'insuffisante complémentarité entre les modes. Son financement irait ainsi à l'encontre du principe d'allocation optimale des ressources.
- Dès lors, certains concluent alors que la réalisation du projet n'est pas souhaitable et n'est donc pas opportune.

1.4 Apport de l'expertise complémentaire

À l'initiative de mouvements associatifs, une expertise complémentaire a été réalisée par le cabinet ISIS, seul cabinet ayant répondu à la consultation lancée par la Commission nationale du débat public (CNDP), à la demande de la commission particulière. Le choix de ce cabinet a été contesté.

Ses principales conclusions sont les suivantes.

- Les prévisions de croissance des déplacements et transports présentées par le maître d'ouvrage sont raisonnables, cohérentes avec les scénarios volontaristes retenus à l'échelle nationale.
- Dans ses prévisions de trafic, le maître d'ouvrage surestimerait l'importance des reports vers la voie maritime et le rail. Dans ses prévisions d'évolution du trafic routier, il surestimerait probablement certains segments (trafic de poids lourds internationaux) et en sous-estimerait d'autres (trafic de poids lourds intérieurs, trafic de véhicules légers).
- La structure de ce trafic serait ainsi différente (moins de poids lourds, plus de véhicules légers) de celle attendue selon le dossier du projet.

PERSPECTIVES DE CROISSANCE DES TRAFICS ROUTIERS (% ANNUEL, LINÉAIRE BASE 2001)

	véhicules légers <20 km	véhicules légers 20 à 100 km	véhicules légers >100 km et transfrontalier	poids lourds intérieur	poids lourds échange	poids lourds transit
Hypothèse maître d'ouvrage	1,40 %	2,30 %	2,70 %	0,50 %	4,10 %	5 %
Hypothèse expertise	1,40 %	2,30 %	4 %	1 %	3 %	3 %

Pour autant, le niveau du trafic global serait très voisin de celui prévu par le maître d'ouvrage.

Le projet répondrait bien à la fonction de détournement du trafic de transit interrégional et international, celle-ci étant un peu moins bien assurée près de la frontière. Il répondrait bien également à l'objectif d'amélioration des échanges interrégionaux Nord-Pas-de-Calais – Picardie, ainsi qu'à celui d'amélioration des relations entre Lille et Béthune. Il influerait en revanche peu sur les flux de distribution urbaine et sur ceux entre Lille et la Belgique.

Le projet pourrait générer un trafic induit entre Lille et l'ouest du Bassin Minier.

Il aurait peu d'incidence sur les grands objectifs multimodaux du corridor Nord et sur les politiques locales (PDU) et régionales d'incitation à des reports modaux de la route vers le fer, sauf sur les relations Lille-Amiens, Lille-Béthune, Ouest de Lille - région lennoise.

Les trafics sur la nouvelle liaison et en particulier les reports depuis l'A1 dépendront fortement de la politique tarifaire retenue, sur l'ouvrage envisagé et sur le corridor A1-A16-LAALB.



Exercice d'intelligence collective dans son esprit, le débat public sur le projet d'autoroute Amiens-Lille-Belgique a l'ambition de constituer un apprentissage de la complexité, de réduire incertitudes et ambiguïtés et de dégager des convergences, pour une décision plus éclairée. Il appartient aux participants et au maître d'ouvrage de dire s'il y est parvenu.

2. LAALB : gestion du corridor Nord et intermodalité.

2.1 Fonction internationale de la LAALB

Le dossier du maître d'ouvrage indique que la fonction essentielle de la LAALB est de construire le maillon manquant permettant de réaliser une voie autoroutière continue des ports du Nord vers l'agglomération parisienne et vers le Sud de l'Europe, en rejoignant l'autoroute des estuaires. Dans le dossier, le projet est un élément du corridor Amsterdam-Lille-Paris. Le document complémentaire traite ce point en tenant compte des apports du débat (pourquoi une autre autoroute dans le corridor ?). Cependant, le concept même de corridor a pu être présenté par certains participants au débat comme une construction intellectuelle et a été contesté.

Néanmoins, au cours du débat, cette fonction a été fortement soulignée dans de multiples contributions émanant des transporteurs, des chambres de commerce et de manière générale des milieux économiques.

Le transit international est à la fois porteur d'inquiétudes liées aux nuisances induites par les camions et d'espoir de développement. Cette approche contradictoire a conduit, au cours du débat, à poser la question de l'évaluation de la croissance de ces flux, l'argument principal reposant sur l'incapacité de l'A1 à répondre à cette croissance.

Il a été rappelé, lors de la table ronde de Lille, l'énorme impact de l'entrée de l'Espagne dans l'Union sur le développement des flux et il est estimé qu'un impact au moins aussi important résultera de l'élargissement de l'Union européenne. La chambre régionale de commerce et d'industrie (CRCI) Nord-Pas-de-Calais a chiffré les échanges entre le Benelux et la France et l'accroissement de la part de la route lors de la dernière décennie, ainsi que la forte croissance des échanges entre le Nord-Pas-de-Calais avec l'arc atlantique ainsi qu'avec la Picardie.

Toutefois, certains s'interrogent sur la possibilité de « découpler » la relation entre le produit intérieur brut (PIB) et la croissance des trafics résultant de la demande de transport. Bien entendu, sur cette hypothèse de flux massifs, se greffent des stratégies de développement à partir des fonctions logistiques : à Amiens - c'est « l'étoile » routière -, dans l'aire urbaine de Lille, ainsi que pour l'ensemble des stratégies fondées sur l'international, les territoires affirment leur volonté d'être parties prenantes d'un corridor international (motions nombreuses des CCI, intervention des élus).

2.2 Intermodalité

● La croissance des flux, malgré les problèmes de son estimation, a conduit à poser le problème de l'intermodalité et de la capacité des modes de transport alternatifs à la voie routière - le fer, l'eau et la voie maritime - à les absorber. Nombreux sont ceux qui attendent des choix stratégiques forts favorisant le ferroviaire et la voie d'eau. Le conseil économique et social régional (CESR) Nord-Pas-de-Calais, par exemple, souhaite la création d'une « magistrale ferroviaire » à partir de Dunkerque. D'autres avancent l'idée de doubler la LAALB par une emprise ferroviaire de manière à éviter les impacts

sur le long terme d'autres acquisitions foncières. Mais les débats et les importantes auditions publiques auxquelles ont participé les responsables de Voies navigables de France (VNF), de la SNCF et de Réseau ferré de France (RFF), ont montré que ni le rail - pour lequel le ferroutage n'est qu'à la phase des premières évaluations et pour lequel également le transport combiné n'est pas actuellement rentable - , ni la voie d'eau - la part du trafic étant estimée à 5 % pour le canal Seine-Nord - ne semblent apporter de réponse à la dimension du problème.

- La plate-forme de Dourges pour laquelle la commission a noté des inquiétudes concernant une éventuelle concurrence de la LAALB, ne se trouve pas dans la même échelle de temps puisqu'elle est mise en service depuis décembre 2003. Selon ses responsables, elle ne pourra que bénéficier d'une meilleure activité grâce à une meilleure desserte. De fait, elle semble se positionner sur le trafic longue distance par fer et chacun s'accorde pour considérer que son succès dépendra de la qualité de services offerte. En tout état de cause, sa part dans la gestion du trafic Nord-Sud pourrait être très faible.

2.3 Gestion des trafics Nord-Sud

On a bien vu, lors des réunions publiques à Amiens, que les ports du Havre et de Dunkerque souhaitent pouvoir se greffer sur les flux Nord-Sud, ainsi que les transporteurs et les industriels. Pour le port de Dunkerque, cependant, le problème principal reste celui des encombrements de l'agglomération lilloise. Pour certains industriels, le risque de délocalisation existe si leur désenclavement n'est pas assuré et si la congestion du trafic, en créant l'impossibilité de circuler, menace d'entraver le développement de leur entreprise sur le long terme. Pour le port du Havre, la LAALB est un élément d'un dispositif global d'amélioration de la desserte par route ; dans ce dispositif prendrait sa place le contournement ferroviaire d'Amiens.

Sur cette thématique, de nombreux points ont été soulevés, en particulier celui de la gestion des flux par des techniques de régulation telles que les péages, sans qu'une solution claire ait été apportée. De même, a été posé le problème de la réelle saturation de l'autoroute A1, celle-ci n'apparaissant forte qu'au nord de l'A21.

PÉAGES ET RÉGULATION

- Le péage devient fondamental si l'on admet l'hypothèse d'un péage généralisé à l'ensemble du réseau autoroutier Nord-Pas-de-Calais, comme cela a été suggéré dans le débat.
- En effet, dans cette région où une part importante des autoroutes en zone urbanisée est gratuite (les autoroutes sont libres de péage en Belgique), la mise en place d'un péage généralisé serait une décision politique dont une des conséquences possibles serait le problème de la prise en charge des frais de transport domicile-lieu de travail.
- Le débat a souligné que les autoroutes récentes à péage telles que la A26 et la A29 ont connu une progression plus lente du trafic que les autoroutes gratuites.
- La régulation ne serait plus limitée aux autoroutes mais pourrait concerner des voies rapides et des limitations d'accès par feux pourraient être envisagées.
- Une régulation complexe serait-elle possible sans création d'une autorité unique de régulation et à quelle échelle : région, Europe ?

2.4 Le contournement de la métropole lilloise

L'ensemble du problème de la gestion des flux Nord-Sud aboutit, dans chacune des réunions, à l'un des points clés, celui du contournement de Lille ou de tracés à l'ouest ou à l'est de Lille à partir d'Arras. Ce point soulève de vives inquiétudes, à cause des nuisances prévisibles en milieu urbain (ouest de l'agglomération lilloise) et périurbain (pays des Weppes) et des passions. Ce problème renvoie aux débats du schéma directeur sur le contournement mais également au contrat de plan et aux différents schémas ayant étudié cette question.

Or, le dossier du maître d'ouvrage préconise une orientation plus à l'Ouest que le tracé dit « historique » mentionné dans ce schéma ; il pose du même coup le problème aigu de son débouché sur la RN58 en Belgique, dont la transformation en voie autoroutière impliquerait la remise en chantier du schéma de structure en Flandre-Occidentale (voir chapitre 7 - "Le débouché de la LAALB en Belgique" et "Atlas"). De même, au niveau de Courtrai, devrait être conçu un système complexe d'échangeurs pour relier la LAALB au réseau autoroutier belge. À l'Est, deux tracés ont été évoqués : d'une part un tracé reliant l'A1 à la Belgique, de Dourges à Tournai par Orchies, présenté comme étant la seule solution permettant d'alléger le trafic de l'autoroute A1, d'autre part la liaison Douai-Orchies-Tournai qui pourrait, au Sud, s'appuyer sur l'A2 et dont le maître d'ouvrage a annoncé la mise à l'étude dans le document complémentaire. Sur ces tracés Est, la commission a entendu le refus de l'Intercommunale de Tournai d'être traversée par une nouvelle voie autoroutière. Ces deux ensembles de tracés remplaceraient la LAALB, mais ne desserviraient pas la partie ouest du département du Pas-de-Calais en attente de désenclavement sur l'international (Béthune).

De même, il a été rappelé que d'autres tracés, plus à l'Ouest, par Saint-Pol-sur-Ternoise ou plus à l'Est par Charleville-Mézières, sont possibles. Certains des faisceaux sont mentionnés dans le document du maître d'ouvrage. Enfin, la question des trafics Nord-Sud ne doit pas occulter l'attente d'infrastructures Ouest-Est pour relier le littoral à l'intérieur et ouvrir vers l'Europe centrale, en raison de l'élargissement de l'Union européenne. Pour certains il s'agit d'un sujet stratégique majeur.

L'importance de ces flux et l'absence de solutions alternatives à la route, qui soit crédible dans cette échelle de temps, a conduit certains participants à poser le problème d'un changement total de système économique visant à éviter le transport à longue distance quand celui-ci n'est pas nécessaire.

Il apparaît ainsi que les problèmes aigus posés par la gestion des flux Nord-Sud impliquent que la conception des infrastructures - dont la LAALB - soit effectuée en concertation avec les pays traversés par le corridor et, par conséquent, à l'échelle pertinente du projet, qui est l'échelle européenne.

3. **Financement.**

Sous-jacente au débat, la question du financement du projet a conduit la commission à organiser une audition publique spécifique sur ce sujet.

3.1 **Péage et subvention**

Dans l'hypothèse d'une réalisation de la LAALB sans péage, le financement serait public dans sa totalité.

Dans l'hypothèse, souvent évoquée au cours du débat, du recours au péage, le coût de la LAALB en tracé neuf serait pour l'essentiel supporté par l'utilisateur, mais pas en totalité. En effet, les règles actuelles de mise en concurrence conduisent l'État et les collectivités territoriales à cofinancer une subvention d'équilibre. Quelle serait alors la répartition entre péage et subvention ? Quelle serait la répartition de la subvention ou du financement entre l'État et les collectivités territoriales ?

3.2 **Concession et partenariat public-privé**

Le partenariat public-privé en matière autoroutière se met en place exclusivement dans le cadre de la concession.

Peut-on imaginer d'autres cadres ? L'Allemagne vient de lancer un appel d'offres pour concevoir, mettre en place et gérer un système de perception de taxe pour les poids lourds et connaît deux types de concession : l'une pour des ouvrages d'art, l'autre pour l'exploitation, l'entretien et l'élargissement d'autoroutes existantes.

3.3 **Une agence de financement des infrastructures de transport**

Le CIADT du 18 décembre 2003 a décidé de créer une agence de financement des infrastructures de transport sous la forme d'un établissement public. Celui-ci apportera la part de l'État dans le financement des grands projets de transport et recevra l'intégralité des dividendes des sociétés autoroutières ainsi que des dotations budgétaires. Ce nouvel établissement aura une capacité d'emprunt encadré.

La création de cette agence est accompagnée de la recherche d'un niveau de financement par l'État des contrats de plan permettant de garantir un avancement satisfaisant des grands chantiers. Ces contrats de plan tiendront compte, par ailleurs, des évolutions récentes en matière de décentralisation.

3.4 **La LAALB en concurrence avec d'autres grands travaux ?**

Le projet de la LAALB a été souvent présenté comme étant en concurrence pour le financement avec les autres grands projets : le canal Seine-Nord Europe et les grands axes ferroviaires pour le fret, Le Havre-Amiens-Belgique-Allemagne et Dunkerque-Lorraine. De même, s'est exprimée la crainte que le financement de la LAALB nuise au financement de l'amélioration de l'existant : remise en état des chaussées de l'autoroute A25 - souvent présentée comme une priorité -, réalisation des contournements, aménagement de la N25... La capacité de la puissance publique française (État ; collectivités territoriales) à financer dans le même temps plusieurs grands chantiers, sans négliger la modernisation et l'entretien des réseaux routiers existants a fait l'objet de nombreuses interrogations et définitions de priorités.

3.5 **Taxes et redevances pour les entreprises de transport routier**

La libéralisation des transports en Europe, dans le cadre d'une harmonisation technique, sociale et fiscale des conditions de concurrence, est mise en œuvre progressivement depuis 1990. Les taxes et redevances qui s'appliqueraient à la LAALB doivent s'intégrer dans ce contexte en constatant que la demande française de transport routier sur le trafic international était confiée à 54 % à des étrangers en 2001 contre 46 % en 1996 (source : Comité national routier). Le pavillon français du transport routier apparaît en difficulté.

4. **LAALB et développement des territoires.**

4.1 **Un thème omniprésent dans le débat**

Le thème du développement est l'une des questions fondamentales du débat :

« Si l'opportunité en était retenue, quelles orientations, quels principes et quelles relations avec les territoires, le maître d'ouvrage devrait-il inscrire dans le cahier des charges de cette liaison autoroutière dans une perspective de développement durable ? »

Le document complémentaire, réalisé par le maître d'ouvrage en décembre 2003, complète les éléments initiaux sous le titre « Comment le projet peut-il contribuer au développement économique des territoires traversés ? »

Les contributions d'acteurs politiques et économiques ont été nombreuses. Des réunions spécifiques, non publiques, ont par ailleurs été organisées par des chambres consulaires sur ce thème.

4.2 **Impact de la LAALB sur le développement des territoires**

Le sujet a été controversé. Certains ont notamment voulu démontrer que le lien entre l'autoroute et le développement n'existe pas.

Cependant la diversité même des territoires traversés a conduit à des positions également diverses, même s'il existe des points communs :

- Le débat a conduit à modifier les positions des uns et des autres, à faire admettre que « l'autoroute est nécessaire mais pas suffisante » et que le schéma simpliste : autoroute = emplois devait être abandonné. Les conséquences d'une autoroute sur le développement sont liées à la qualité des initiatives locales.

- Naturellement, la construction d'une autoroute a des effets immédiats : le total des chantiers de grands travaux retenus par le CIADT du 18 décembre 2003 pourrait représenter quelque 50 000 emplois pendant 8 ans. Le maître d'ouvrage indique, de son côté, qu'un kilomètre d'autoroute induit 3 ou 4 emplois permanents.

- Le développement des activités liées à la logistique est attendu par le plus grand nombre et ceci avec d'autant plus d'intérêt que ce secteur d'activité représente 100 000 emplois dans le Nord-Pas-de-Calais. La crainte s'est manifestée de la multiplication des plates-formes visant à attirer cette activité sur chaque type de territoire. C'est l'un des fondements d'une contestation craignant que la LAALB n'entrave le développement de Delta 3 à Douges.

- L'impact d'une autoroute sur les territoires traversés est, bien entendu, très directement lié au nombre et à la localisation des échangeurs. Le caractère international d'une liaison autoroutière en limite *a priori* le nombre.

Mais, l'essentiel du débat a porté sur les conditions nouvelles offertes aux territoires par l'amélioration de l'accessibilité. Dans les tables rondes de Doullens, de Béthune et de Saint-Pol-sur-Ternoise, ainsi que dans de nombreuses motions votées par les collectivités locales et les structures intercommunales, les acteurs locaux ont insisté sur la nécessité d'un désenclavement significatif des territoires malgré les risques de concurrence créés par une meilleure accessibilité, notamment par rapport aux grandes villes. Les activités en matière de services, de tourisme, d'agriculture, d'agroalimentaire sont très directement concernées par l'amélioration des réseaux de transport.

Les territoires ont souligné leur volonté de conserver leur identité. Des expériences de valorisation de la présence d'une autoroute ont été présentées comme celle des villages-étape sur l'autoroute A10.

De grandes industries implantées en zone rurale ont souligné l'importance des difficultés rencontrées au quotidien pour l'arrivée et le départ des poids lourds et les risques de délocalisation sur le long terme s'ils ne peuvent envisager d'améliorations prévisibles.

À Lille comme à Béthune la commission a pu constater les problèmes aigus posés par la gestion des migrations de travail (voir "Atlas", carte n° 8). Certains participants au débat voient dans le projet un élément d'amélioration de la desserte de la partie occidentale du Bassin Minier, médiocre sur le plan routier, un facteur bénéfique d'arrimage au développement de la métropole lilloise, de la reconversion et de la requalification de ce territoire.

La politique retenue en matière de péage influencera l'attractivité de l'ouvrage pour les déplacements domicile/travail. Pour les milieux économiques de la métropole lilloise, la LAALB est considérée comme l'un des éléments de la construction de la chaîne d'accessibilité indispensable pour une dynamique métropolitaine. L'un des objectifs stratégiques du schéma directeur de la métropole lilloise est l'accessibilité : renforcer le réseau principal pour éviter les encombrements et réduire la pollution atmosphérique, en offrant des possibilités de contournement de la métropole et de jonction avec le réseau belge à grande capacité.

Lors de la réunion publique d'Amiens, la LAALB a été présentée comme la cinquième branche de « l'étoile », qui structure le projet de développement de cette métropole.

4.3 LAALB et dynamique urbaine

Le maître d'ouvrage évoque dans son dossier (chapitres 4 et 5) les interactions possibles entre son projet et le développement urbain, en particulier dans et autour de la métropole lilloise. Cette dimension a été abordée, notamment lors de deux tables rondes à Lille et à Béthune. Il a été rappelé que le schéma directeur de Lille métropole a fait un choix très ambitieux de report des trafics sur des modes alternatifs à la route.

Sur ce plan, la LAALB fait, au sein du public, l'objet d'attentes et d'analyses contradictoires en ce qui concerne son impact sur les dynamiques de développement urbain. D'un côté, certains participants estiment qu'elle irait à l'encontre de la politique de renouvellement urbain et de limitation de la croissance spatiale de l'urbanisation qu'a choisie de privilégier la métropole lilloise. Sur ce sujet, en s'appuyant sur l'exemple d'aménagements récents, le débat a posé clairement le problème d'un impact sur la périurbanisation, plus important par l'amélioration de l'existant qu'en conséquence d'un tracé en site neuf.

Sur un autre plan, certains ont estimé que le projet irait à l'encontre d'un rééquilibrage du partage modal des déplacements urbains et interurbains. Ils s'y opposent donc ou souhaitent, si le projet est retenu, que l'on opte pour une solution minimisant sa contribution à l'étalement urbain (rôle du nombre et de la localisation des échangeurs, rôle de la tarification).

L'expertise complémentaire a conclu à une interférence globalement faible de la LAALB avec les plans d'urbanisme (PDU) des villes et agglomérations de l'aire d'étude, sauf dans le cas de Lille où elle serait plus ou moins marquée selon les modalités retenues (tracé, accès, tarification), ce point restant à approfondir.

Au final, la commission a retenu un avis énoncé lors du débat d'Arras : le projet autoroutier doit être lié à des projets de territoires.

5. LAALB et environnement.

Sur la thématique « environnement » à laquelle ont été consacrées deux réunions publiques, la tonalité du débat est restée de nature générale puisqu'il s'agissait de l'opportunité du projet et non de tracés permettant de localiser des impacts potentiels. De même, ont été rappelées des recommandations d'ensemble notamment la prise en compte des sites Seveso et des sols pollués lors du choix des tracés. Toutefois, des associations et des élus ont profité du débat public pour souligner l'importance de certains sites ainsi que des problèmes spécifiques posés par une éventuelle traversée par la liaison.

5.1 La LAALB et le développement durable

Tout au long du débat, des interrogations ont persisté sur la pertinence de la croissance des flux routiers en relation avec la disponibilité en énergies fossiles, l'augmentation des gaz à effets de serre et des dérèglements climatiques induits.

La prévision de l'augmentation des déplacements des biens et des personnes n'a guère été contestée. Cependant, les scénarii laissant une très grande place au transport routier ont été considérés comme contraires à une logique de développement durable : est-il cohérent de créer une liaison autoroutière de plus et envisager de réduire les émissions de gaz à effets de serre ? Les engagements gouvernementaux semblent difficiles à tenir sans rééquilibrage vers d'autres modes, rejoignant ainsi les attentes de choix stratégiques favorisant le ferroviaire et la voie d'eau.

Une meilleure répartition du trafic routier sur plusieurs axes peut conduire à une diminution de la pollution atmosphérique locale et ne pas se traduire par une baisse des émissions de gaz à effets de serre. Cependant les avancées technologiques probables à l'horizon 2020-2030 peuvent laisser espérer une limitation de ces émissions, encore faut-il qu'elles se généralisent sans prendre plusieurs décennies.

5.2 La LAALB et les nuisances

5.2.1 L'air

Certaines agglomérations possèdent leur réseau de mesure et de surveillance de la qualité de l'air. Celui de la métropole lilloise, l'Association pour la mise en œuvre du réseau d'étude de mesure et d'alerte pour la prévention de la pollution atmosphérique (Arema) a, en particulier, permis de constater que le trafic routier est la source majeure de pollution de l'agglomération (voir carte n° 1, page 18). Le débat a souligné la nécessité d'une collaboration entre le maître d'ouvrage et ces réseaux de surveillance.

Comme pour les gaz à effet de serre, des progrès technologiques sont attendus et un plan gouvernemental « véhicules propres et économes en énergie » a été annoncé. Des avis très divergents ont concerné l'impact prévisible de la LAALB sur : d'un côté l'opposition au projet dans une perspective de préservation de la qualité de l'air, de l'autre un avis plus favorable au projet en considérant que la qualité de l'air en milieu urbain serait améliorée, du fait du désengorgement relatif qu'elle procurerait dans l'aire urbaine centrale.

5.2.2 **Le bruit**

Des protections phoniques, en particulier les murs anti-bruit, les tranchées, les tunnels pour les populations potentiellement exposées ont été réclamées, surtout dans l'hypothèse du réaménagement de l'existant. Des questions ont été posées sur leur coût et des réponses d'ordre général ont pu être apportées. Leur financement doit être prévu et intégré dans le coût de réalisation de l'infrastructure.

5.2.3 **L'eau**

Les ressources régionales en eau sont pour l'essentiel souterraines. Garantir la pérennité des champs captants et la protection des nappes phréatiques est un enjeu vital et source de contraintes importantes dans le choix d'un éventuel tracé. Des mesures de protection et particulièrement de traitement des eaux pluviales en prévention de pollution diffuse ou accidentelle seront nécessaires.

Les vallées et les zones d'expansion des crues sont aussi sources de fortes contraintes.

Le débat a dégagé un accord général pour assurer d'une manière ou d'une autre la protection des ressources en eau.

5.2.4 **Paysages et espaces ruraux : le choix des tracés**

La création d'une infrastructure autoroutière entraînera une coupure et apportera des perturbations qui contribueront à la disparition de milieux naturels, leur morcellement ou leur isolement entraînant une perte de biodiversité faunistique et floristique.

À l'échelle régionale, des actions de protection et de reconstruction d'infrastructures naturelles continues se traduisent par l'élaboration de trames vertes et de trames bleues (voir "Atlas", cartes n° 2 à n° 6). Un éventuel tracé ne pourra être retenu qu'en tenant compte de ces trames sur la base de mesures compensatoires, parmi celles-ci les passages et liaisons adaptés aussi bien pour l'homme que pour les animaux.

Outre les sites remarquables déjà répertoriés et classés, il a été demandé que des sites soient épargnés, comme la vallée du Crincheon, la région entre la forêt de Lucheux et Pas-en-Artois, afin de préserver le patrimoine naturel, architectural et historique. À l'ouest de Lille, dans le pays de Weppes, élus, associations et population se sont fortement manifestés contre l'hypothèse d'une traversée par la LAALB de cette région, présentée comme le poumon vert de la métropole et caractérisée par la qualité de son urbanisation et la présence d'une riche agriculture périurbaine.

La présence de nombreux cimetières militaires impose une prise en compte spécifique.

Lors de la réunion publique de Saint-Pol-sur-Ternoise, il a été présenté des structures particulières de suivi et d'accompagnement lors de la réalisation d'autoroutes, comme le plan objectif environnement de l'A16 ou l'observatoire de l'A39. Leurs bilans montrent que les mesures d'intégration peuvent aller au-delà de ce que prévoit strictement la loi. Leurs retours d'expérience pourront être très utiles.

Au cas où la LAALB devrait se réaliser, les acteurs locaux et régionaux concernés ont demandé à être associés très en amont aux phases de concertation et d'études, bien avant le choix d'un tracé, afin de prévoir et réduire les impacts sur les milieux sensibles, limiter les effets de coupure, éviter les sites et sols pollués, rechercher l'intégration paysagère, permettre le désenclavement, favoriser le développement économique local et le tourisme sans oublier d'intégrer le coût des mesures compensatoires au financement.

6. **Les priorités : tracé neuf ou aménagement de l'existant.**

6.1 **L'aménagement de l'existant**

À plusieurs reprises, au cours des débats, l'utilisation du réseau existant a été soutenue comme une alternative préférable au tracé neuf : meilleure desserte locale, économie de terres agricoles, continuité des espaces ruraux... Autour de cet argumentaire général, les positions, par ailleurs convergentes, des associations de défense de l'environnement se diversifient : utilisation des voies existantes sur tout le linéaire ou sur une partie.

Dans tous les cas, l'option pour l'aménagement de l'existant s'inscrit dans une politique globale de transfert modal au profit du ferroviaire et du fluvial.

6.2 **Tracé neuf et sécurité routière**

Pour les partisans du tracé neuf, une nouvelle autoroute permettrait un « pontage » de l'existant, en assurant une fluidité sécurisante au trafic et une continuité de celui-ci en cas de fermeture prolongée de l'A1. Surtout, le tracé neuf augmenterait la sécurité routière. Les éléments avancés à Doullens permettent effectivement de considérer que l'autoroute est quatre fois plus sûre que les autres voies, en assortissant cette remarque de deux corollaires :

- les accidents sur autoroute sont plus graves que sur le réseau routier traditionnel en raison de la vitesse
- la sécurité est essentiellement tributaire du comportement des usagers : l'origine de tout accident se trouve dans une faute ou erreur humaine.

Enfin, le tracé neuf est jugé préférable à l'aménagement de l'ancien en raison des difficultés liées :

- aux emprises nouvelles dans les secteurs très urbanisés,
- aux traversées de villages,
- aux travaux de protection contre les nuisances.

6.3 **Le coût du projet et les priorités**

Le maître d'ouvrage indique, dans le dossier du débat public, que la LAALB en tracé neuf représente une dépense d'environ un milliard d'euros. Le coût d'une autoroute réutilisant au maximum les routes nationales existantes entre Amiens et la Belgique serait compris dans une fourchette allant de 750 millions à 1050 millions d'euros. Encore convient-il

de noter que l'utilisation de cette voirie ne pourrait concerner guère plus de 20 % du linéaire. En revanche, il est sûr que, si l'option du tracé en site neuf est retenu, cette liaison ne devra pas remettre en cause les travaux prévus de longue date comme les contournements de ville (Doullens, ...) ou les déviations (Saint-Pol-sur-Ternoise, ...).

Des participants au débat ont plusieurs fois affirmé que le transport routier, de voyageurs comme de marchandises, ne paye pas tous ses coûts (nuisances, congestion, insécurité, effet de serre...) ; ceci a été contesté. L'internalisation progressive de ces coûts est une donnée nouvelle de toute politique de transport (mise en place de systèmes de taxation, carburant, véhicule, prestations de transport, et/ou tarification des infrastructures, s'appliquant de manière équitable à l'ensemble des modes de transport).

7. Le débouché de la LAALB en Belgique.

Le point d'arrivée de la LAALB est en Belgique. Le contexte du projet a été profondément modifié par des événements de grande importance : visite d'État du Roi des Belges, annonce par le Premier ministre de faire de la métropole lilloise un espace d'expérimentation transfrontalière, proposition par Pierre Mauroy de la création d'un district européen. Dans ce contexte, le débat a montré qu'il existait, concernant le débouché belge de la LAALB, des points en suspens dont la clarification est apparue nécessaire :

7.1 Le problème des tracés

L'histoire des discussions ayant posé le problème du contournement de Lille et conduit au schéma d'urbanisme et de développement de Lille Métropole, a fait naître une sérieuse ambiguïté résultant de l'existence de deux tracés possibles vers la Belgique : le tracé dit « historique », inscrit au premier schéma directeur, est celui sur lequel les autorités belges ont conçu leur schéma de structure de la Flandre-Occidentale. Le schéma récemment voté par la communauté urbaine de Lille Métropole, a retenu un autre tracé débouchant en Belgique sur la RN58. Or, ce segment n'est pas indiqué comme route principale, mais bien comme route « primaire » dans le schéma de structure de la Flandre (voir carte n°21). Son inscription comme route internationale nécessiterait la refonte de la hiérarchie des routes en Flandre. Les autorités belges sont donc en attente d'une réflexion en termes de hiérarchie des voies, de part et d'autre de la frontière.

Les tracés Est proposés, Douai-Orchies-Tournai ou Dourges-Orchies-Tournai, rencontrent une vive opposition dans le Tournaisis qui refuse une nouvelle voie autoroutière, pour la protection de son environnement.

Quelles que soient les multiples propositions de tracés soulevées lors du débat public, les autorités belges les considèrent comme « fictives » (selon l'expression d'une personnalité flamande), si elles ne sont pas le résultat d'une concertation.

7.2 Le niveau de compétences

Le débat a également montré que les routes et autoroutes étaient, en Belgique, de compétence régionale et non fédérale. Pour un débouché en Flandre, le niveau de compétences est donc celui du ministre de la Mobilité de la région Flamande et non celui du ministre fédéral, qui a, par contre, compétence pour le ferroviaire et l'aérien.

Dans son travail de clarification par le débat, la commission a entendu la suggestion des autorités belges, notamment à la réunion publique de Comines, de la mise en place d'une structure de concertation officielle située au bon niveau de compétences permettant des prises de décision. Il a été également souhaité que la mission d'un tel dispositif dépasse le problème de la LAALB, pour aborder tous les points actuellement en suspens (par exemple le point d'arrivée des conteneurs du canal Seine-Nord en Belgique). Le cadre d'un district européen transfrontalier a été évoqué comme le cadre approprié d'une telle démarche fondée sur le pragmatisme.

7.3 Les contacts avec les autorités belges

Le ministre de la Mobilité de la région Flamande, accompagné notamment du consul général de Belgique à Lille, a été reçu par deux membres de la commission accompagnés du secrétaire général.

Le ministre souhaitait connaître les intentions et les souhaits des autorités françaises à propos des débouchés de l'autoroute projetée pour éviter des confusions et lui permettre de « prendre en main le sujet à son niveau ».

Il a fait part de son regret de l'abandon - généralement proposé - du tracé dit « historique », sur lequel a été articulé le réseau belge et de son opposition à une autoroute en milieu rural. Il a souligné les difficultés qu'il perçoit dans les débouchés proposés.

Le ministre a regretté encore la médiocrité des relations ferroviaires Lille-Courtrai, comme il a souhaité que soit réactivée l'ancienne ligne Comines-Armentières.

Le ministre a estimé très souhaitable l'engagement de conversations avec le ministre français de l'Équipement et des Transports.

Le gouverneur de Flandre-Occidentale a reçu à Bruges les mêmes membres de la commission. Il a indiqué que le gouvernement de Flandre-Occidentale a été informé du projet de liaison autoroutière et qu'il a fait de son côté l'inventaire des sujets à évoquer à l'occasion des conversations sur le projet d'autoroute : les infrastructures mais aussi l'aménagement du territoire et l'environnement concernés.

Dans un premier temps, il semble au gouverneur qu'une commission « ad hoc » pourrait identifier plus précisément les sujets à traiter, dans l'attente de la mise en place ultérieure d'une « structure permanente globale » associant les autorités compétentes au niveau approprié, si les deux gouvernements en convenaient.

Le gouverneur a pris bonne note de la décision du gouvernement français d'engager une expérimentation transfrontalière.

Les mêmes membres de la commission ont été invités à se rendre à Bruxelles pour exposer au cabinet du ministre fédéral des Transports les modalités du dispositif français de débat public et les points principaux auxquels ce débat donne lieu en ce qui concerne le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique.

Conclusion

Faut-il rappeler d'abord et encore une fois que la commission particulière du débat public n'avait pas à donner son avis ? Sans doute, car ceci demeure étrange jusqu'au bout à certains en les faisant douter de l'utilité du débat lui-même (par les dépenses qu'il entraîne) tandis que pour d'autres, la décision du ministre de l'Équipement était déjà acquise. Il n'en est que plus important que le débat ait été impartialement conduit - ce que, beaucoup lui reconnaissent, et qu'il se soit révélé utile.

Un débat utile :

Utile, la commission le croit, même s'il revient à d'autres - es qualité au ministre, aux personnalités responsables dans les domaines politique, administratif, associatif, économique et social et aux citoyens qui y ont pris part - d'en juger.

Utile, le débat l'aura été, nous le croyons, en ce qu'il a apporté, au-delà du dossier du maître d'ouvrage, une plus large information, suscité des compléments, des questions, des confrontations et des prises de position provoquant elles-mêmes d'autres questions, suscitant encore des réponses, non seulement du maître d'ouvrage mais de tous les bords intéressés. En bref, en provoquant des frottements d'idées, en faisant appel à de nouvelles compétences ou à de nouveaux témoignages. Au long de ce parcours de 4 mois, le débat nous semble avoir permis de réduire les incertitudes, de mieux cerner les coûts et les contraintes voire les impossibilités d'ordre environnemental, géographique ou économique. Permis encore, de faire apparaître des propositions alternatives et leurs limites et de dégager les apports à prendre en considération par les décideurs comme les citoyens.

Ce cheminement, d'un débat parfois très animé mais toujours courtois, a connu des accélérations et des tournants que l'on pourrait situer chronologiquement :

- à Amiens le 17 novembre 2003, avec les interventions des représentants des ports du Havre et de Dunkerque,
- à Comines le 4 décembre, c'est d'une prise de conscience qu'il s'est agi : les débouchés possibles de la LAALB exigeant au moins une clarification ; les représentants des autorités Belges, venus en observateurs, ayant exprimé des doutes ou des réserves avec leur surprise d'un projet qu'ils découvraient. Au cours de la même réunion, ils se sont proposés, pour eux-mêmes ou leurs mandants, pour des rencontres d'information et de clarification qui ont eu effectivement lieu à Lille avec le ministre flamand de la Mobilité, à Bruxelles avec les conseillers du ministre fédéral des Transports, à Bruges avec le gouverneur de Flandre-Occidentale. Rencontres, est-il besoin de le souligner, de caractère exploratoire et informel qui n'engageaient ni le gouvernement flamand ni les autorités belges, non plus que françaises.
- l'annonce le 18 décembre 2003 de la remise à l'étude du projet de l'A24 qui a entraîné le retrait du débat – au grand regret de la commission – des responsables des mouvements environnementalistes. L'annonce aussi le même jour, de l'inscription dans les grands projets du CIADT du dossier de Seine-Nord qui a, lui, pu rassurer ceux qui avaient pu en craindre le report dans le cas de l'adoption du projet de la LAALB,
- enfin, les auditions publiques des 6 et 7 janvier 2004 sur le ferroutage, sur Seine-Nord et sur le financement qui ont fait apparaître les étroites limites de report modal des trafics autoroutiers sur le rail et la voie d'eau et nettement clarifier le grand sujet de l'intermodalité.

Ce que nous avons appris : les certitudes et/ou les convergences

Au-delà des divergences d'appréciation du projet, la commission a eu le sentiment qu'un certain nombre de certitudes, de convergences – voire de consensus – sont apparus au cours du débat sur les grandes questions abordées tout au long de son déroulement.

1. D'abord, ce projet d'autoroute ne saurait répondre à tous les besoins de déplacements dans les régions ; « il n'est pas la panacée » (expression d'un participant opposé au projet), par conséquent, ses insuffisances ou ses risques peuvent l'emporter selon l'utilisation qui en sera faite.
2. Il y a eu consensus dans l'appréciation de la situation actuelle de la reconnaissance de la complexité des enjeux et de la nécessité de raisonner à différentes échelles spatiales et de temps pour une approche correcte du sujet.
3. Bien que des modes de calcul aient été mis en cause et nécessitent une mise au point, les prévisions de croissance de la demande de transport apparaissent cohérentes et raisonnables, sans doute sous estimées en ce qui concerne le trafic poids lourds sur des courtes distances mais optimistes quant aux reports de trafic sur le rail (ferroutage) et la voie d'eau. Les auditions publiques ont fait nettement apparaître les limites de capacité du rail et du canal Seine-Nord : de l'ordre de 24 % de la demande de transport à l'horizon de 2020, dans le scénario le plus volontariste ; elles ont souligné aussi la place encore mal appréciée et les perspectives du cabotage maritime.
4. Les espaces ruraux sont fragiles, de nouveaux morcellements dus aux infrastructures routières peuvent leur être redoutables et donc également pour l'agriculture de haute productivité de ces deux régions (Weppes). D'autre part, certains sites sensibles identifiés lors du débat, sont à proscrire de tout tracé éventuel ou à éviter dans la plus large mesure du possible (sites Natura 2000 et trames vertes et bleues, cartes n° 2 à 6). On notera que les agriculteurs ont demandé expressément à être consultés très en amont lors de l'éventuelle étude des tracés ; que des initiatives intéressantes d'observatoires – notamment pour la A16, ont été prises pour le suivi économique et environnemental de la réalisation. Autour du sujet de la protection des champs captants, la commission a constaté une unanimité des participants au débat.
5. L'amélioration de la voirie existante, en lieu et place du projet autoroutier, ne serait techniquement réalisable que sur une partie du linéaire (20 %) encore devrait-elle être traitée de façon à limiter au maximum les risques d'étalement périurbain.

6. a) Le projet, s'il répond à la fonction d'écoulement du trafic international de transit, ne permettra pas, s'il est réalisé, de faire l'économie d'importantes opérations de modernisation du réseau existant (A25 ; RN25 ; RN41 et RN47). À cet égard, et plus largement, la remise en état de certaines infrastructures, l'achèvement de travaux programmés dans le cadre des contrats de plan, la réalisation d'aménagements de sécurité, rencontrent un large consensus.

b) À l'inverse, peut-on penser que la modernisation de ces voies, portées le cas échéant à deux fois trois voies dans une vision très démultipliée des réseaux, permettrait de faire l'économie d'une autoroute nouvelle ? L'étude complémentaire du maître d'ouvrage émet les plus grands doutes sur cette question, en tout cas pour répondre aux prévisions de trafic international. Le débat ne semble pas concluant sur ce point.

c) S'agissant du trafic intra régional, il y a lieu de considérer comme un seul ensemble urbain et de développement l'agglomération lilloise et le Bassin Minier, avec la difficulté – accrue dans l'hypothèse de la réalisation de la LAALB – de faire coexister des autoroutes à péage (dont l'A26) et des voiries gratuites. De sorte qu'une harmonisation, par généralisation du péage sur tout le réseau autoroutier, si elle peut apparaître aujourd'hui théorique, ne saurait être exclue dans l'avenir, sauf à en pallier le coût pour les relations domicile / travail.

d) Une réflexion sur la régulation des trafics (par réglementation, péages, etc.) mériterait d'être engagée dans un cadre transfrontalier, pour faire face à la croissance tendancielle du trafic routier, non soutenable en l'état actuel du système de transport régional et national.

7. Sur son parcours dans la Somme et le Pas-de-Calais, le projet répond incontestablement à une attente fortement exprimée, en particulier le monde économique.

Les alternatives

8. Si la modernisation de la voirie existante en substitution du projet autoroutier, et dans les limites mentionnées au point 4, apparaissait comme comportant une certaine économie elle ne devrait pas moins être réalisée sur fonds budgétaires tandis que la concession offrirait un financement plus rapide et relativement indolore bien qu'insuffisant. Ajoutons que dans l'hypothèse de l'adoption du projet bien de riverains craignent que les modernisations de la voirie existante ne se fassent pas.

9. Le passage du projet autoroutier à l'ouest de Lille a été fréquemment, au cours du débat, mis en balance avec un ou des tracés à l'est, que le maître d'ouvrage a examinés dans le dossier complémentaire. Le développement de la plate-forme de Dourges, les industries de Douai et Valenciennes y trouveraient mieux leur compte ; en revanche, et sous réserve des tracés, les contraintes environnementales à proximité de Tournai (parc d'intérêt régional) permettent, à ce stade, de douter de sa faisabilité.

Il reste que chacun des deux tracés ou familles de tracés correspond à des choix majeurs, en terme de flux internationaux, qui engagent l'avenir des deux régions et appellent donc des approfondissements, en tenant compte de l'intérêt que les ports normands et celui de Dunkerque attachent au projet de LAALB.

Les incertitudes

10. Les prévisions de trafic présentent une marge d'incertitude, qui a fait suggérer l'opportunité de la mise au point de nouveaux modèles.

11. Entre tracé neuf et reprise de tracés existants, des doutes subsistent : si les avantages et surtout les inconvénients des deux ont été comparés du point de vue environnemental et en terme de coût de construction, l'adéquation du projet aux besoins régionaux à court et moyen terme, et le bilan objectif, ne penchent pas clairement en faveur de l'un ou de l'autre.

12. Concernant la métropole Lilloise : outre les incertitudes qui pèsent sur le maintien du tracé dit historique – abandonné par la plupart des participants et sans doute aussi les collectivités concernées –, il semble bien que le tracé Est aurait un plus grand impact de détournement de trafic poids lourds que le projet de LAALB.

13. Dans les deux hypothèses : à l'Ouest ou à l'Est – comme d'ailleurs pour le débouché du canal Seine-Nord –, une concertation avec les autorités belges apparaît indispensable, soit limitée à ce sujet et à partir d'une réflexion commune sur la hiérarchie des voiries, soit dans le cadre de l'expérimentation transfrontalière retenue par le CIADT du 18 décembre 2003 et en fonction d'un inventaire des sujets à y inscrire, inventaire déjà engagé par la région flamande, compétente en matière de routes et d'autoroutes.



Parmi ces points majeurs, le débat public a fait apparaître :

- un niveau insuffisant de la concertation avec la Belgique, ce qui explique la demande confirmée par les autorités belges à être associés dorénavant à tous les stades de développement du projet ;
- le faible niveau des solutions alternatives en matière d'intermodalité dans l'échelle de temps du projet.

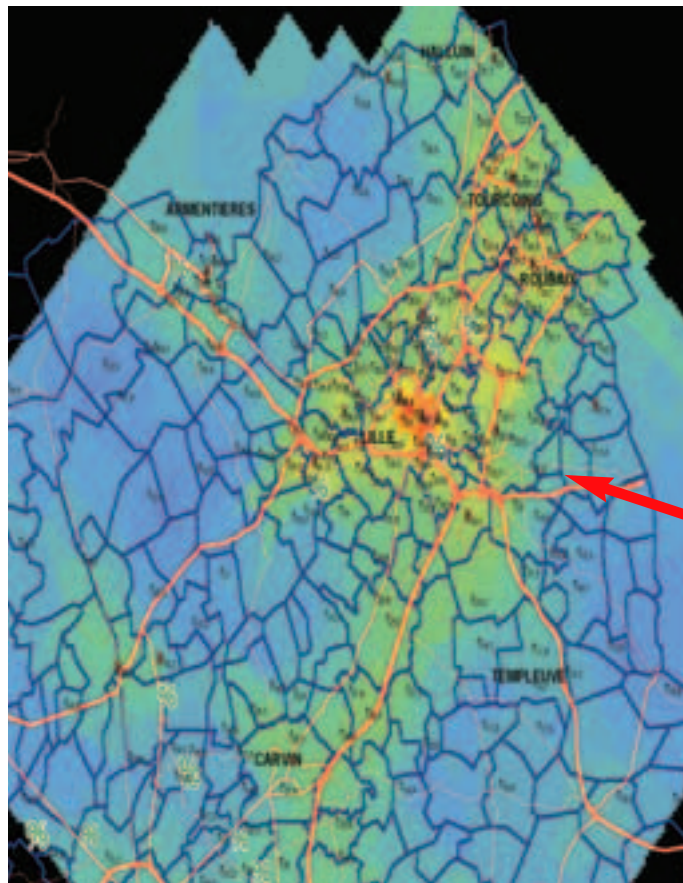
B. Contributions et interventions publiques ; extraits.

ATLAS : CONTRIBUTIONS CARTOGRAPHIQUES.

Lors des réunions publiques et dans les contributions écrites, les participants au débat ont présenté des documents graphiques et surtout cartographiques souvent très élaborés pour appuyer leur argumentaire. Il a semblé utile à la commission de rassembler les plus significatifs d'entre eux sous la forme d'un atlas illustrant les arguments développés au cours du débat. Chaque document n'engage que la responsabilité de son auteur, mais son apport montre à quel point les participants ont pris au sérieux le débat.

- Carte n°1 : cartographie du dioxyde d'azote, été 2003.
- Carte n°2 : la trame verte du Bassin Minier.
- Carte n°3 : la trame verte de la région Nord-Pas-de-Calais.
- Carte n°4 : protection du patrimoine architectural, urbain, paysager et culturel.
- Carte n°5 : la trame verte et bleue métropolitaine.
- Carte n°6 : la trame verte et bleue de l'Arrageois.
- Carte n°7 : axes routiers structurants dans l'aire urbaine centrale.
- Carte n°8 : les migrations alternantes dans l'aire urbaine centrale.
- Croquis n°9 : la séparation des flux.
- Carte n°10 : hypothèses de tracé ; tracé Ouest et tracé Est.
- Carte n°11 : hypothèse de tracé par Dourges-Orchies-Tournai.
- Carte n°12 : le tracé Dourges-Orchies-Tournai et le grand contournement de Bruxelles.
- Carte n°13 : hypothèse de tracé Ouest.
- Carte n°14 : le maillon manquant.
- Carte n°15 : les ports du nord-ouest de l'Europe.
- Carte n°16 : la desserte routière du Havre.
- Carte n°17 : la desserte ferroviaire du Havre.
- Carte n°18 : une hypothèse de tracé du corridor.
- Carte n°19 : l'aire urbaine transfrontalière.
- Carte n°20 : les infrastructures routières majeures à l'horizon 2015 (Lille Métropole).
- Carte n°21 : la hiérarchie des routes en Flandre.
- Carte n°22 : projets de déplacements en commun en site propre horizon 2015 (Lille Métropole).

Carte n°1 : cartographie du dioxyde d'azote, été 2003.



Impact de l'A1

Source : réunions publiques de Roubaix et d'Arras, contribution écrite de l'AREMA.

Carte n° 2 : la trame verte du Bassin Minier.



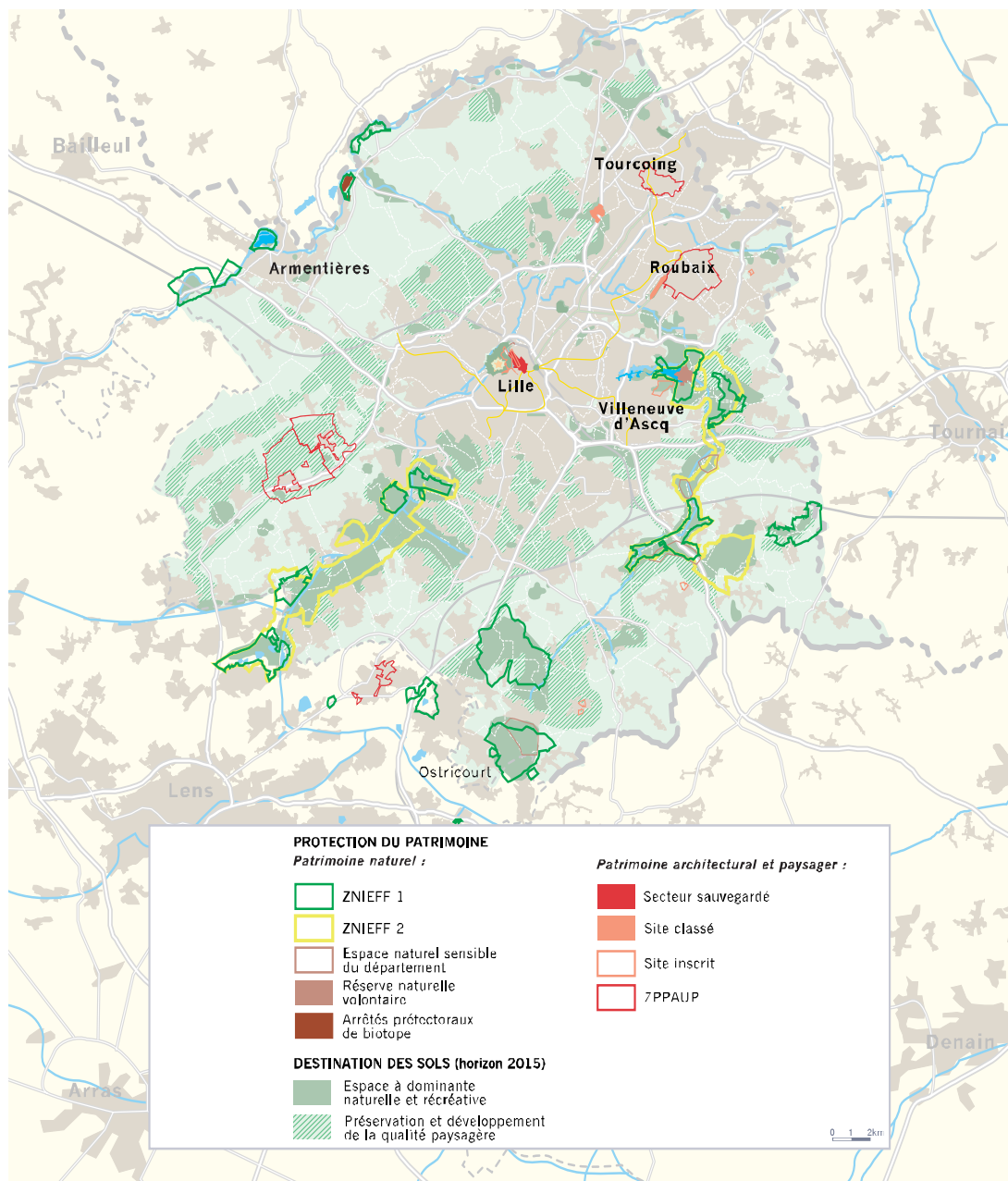
Source : réunions publiques de Roubaix et d'Arras, contribution écrite de l'AREMA.

Carte n° 3 : la trame verte de la Région Nord-Pas-de-Calais.



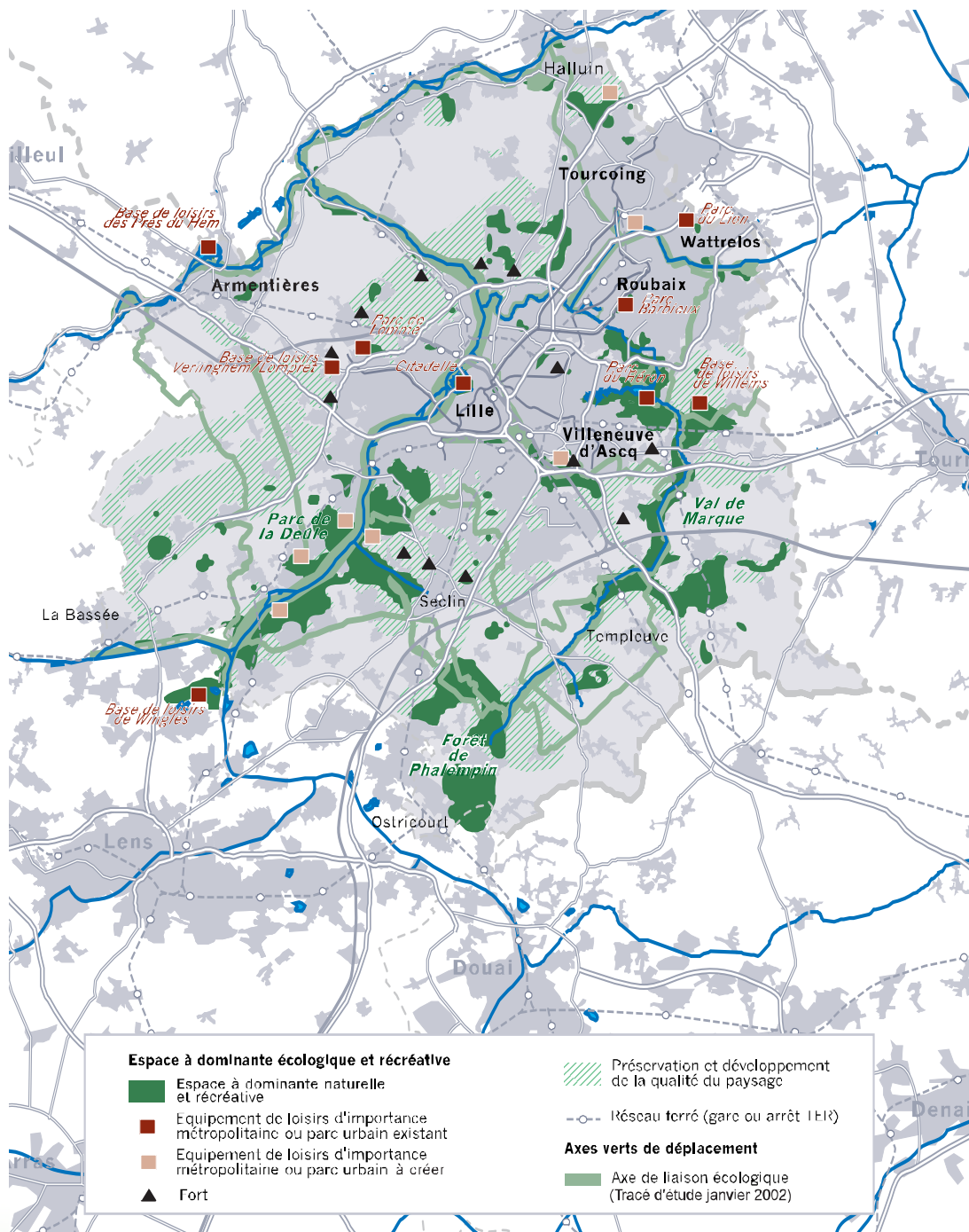
Source : contribution du Conservatoire des sites naturels du Nord et du Pas-de-Calais.

Carte n° 4 : protection du patrimoine architectural, urbain, paysager et culturel.



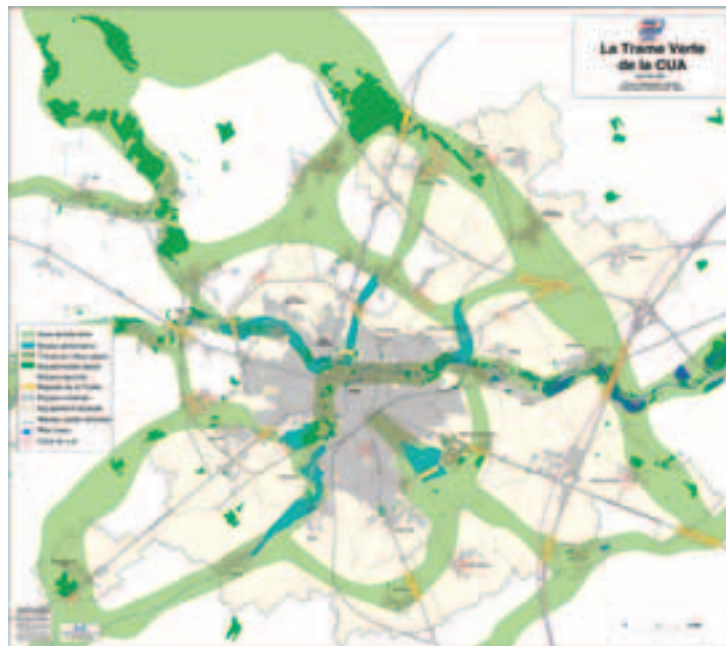
Source : réunion publique de Lille, contribution de Nathan Starkman, schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille.

Carte n° 5 : la trame verte et bleue métropolitaine.



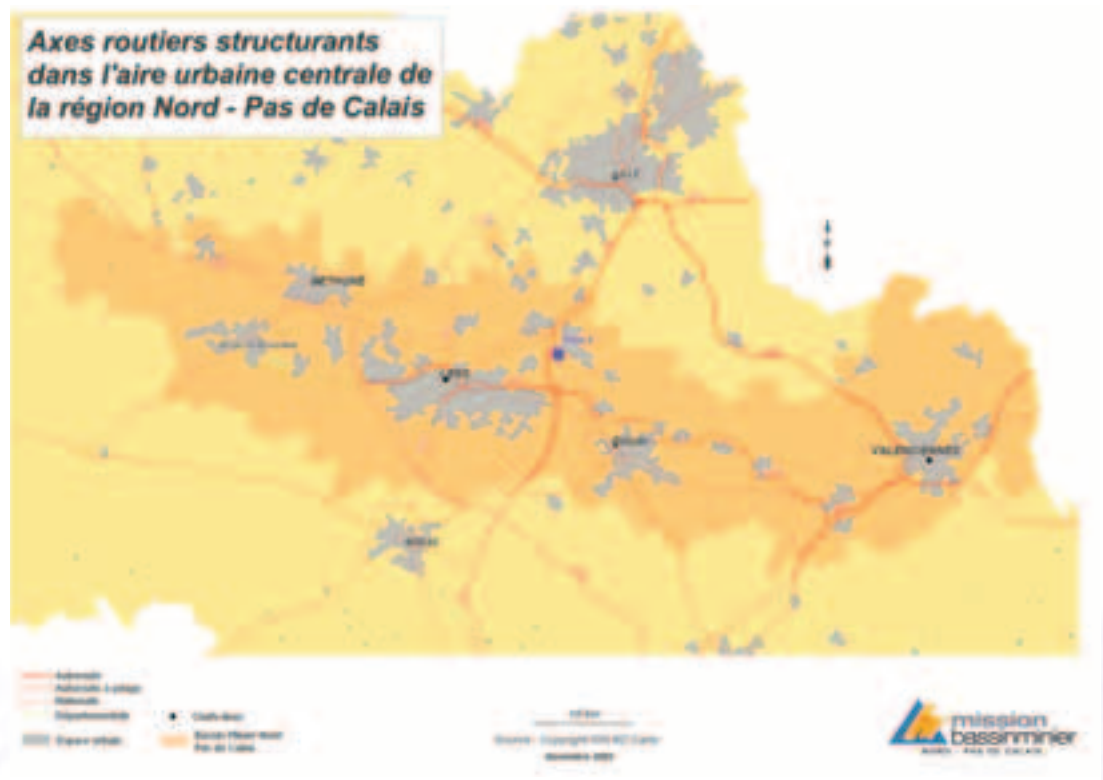
Source : réunion publique de Lille, contribution de Nathan Starkman, schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille.

Carte n°6 : la trame verte et bleue de l'Arrageois.



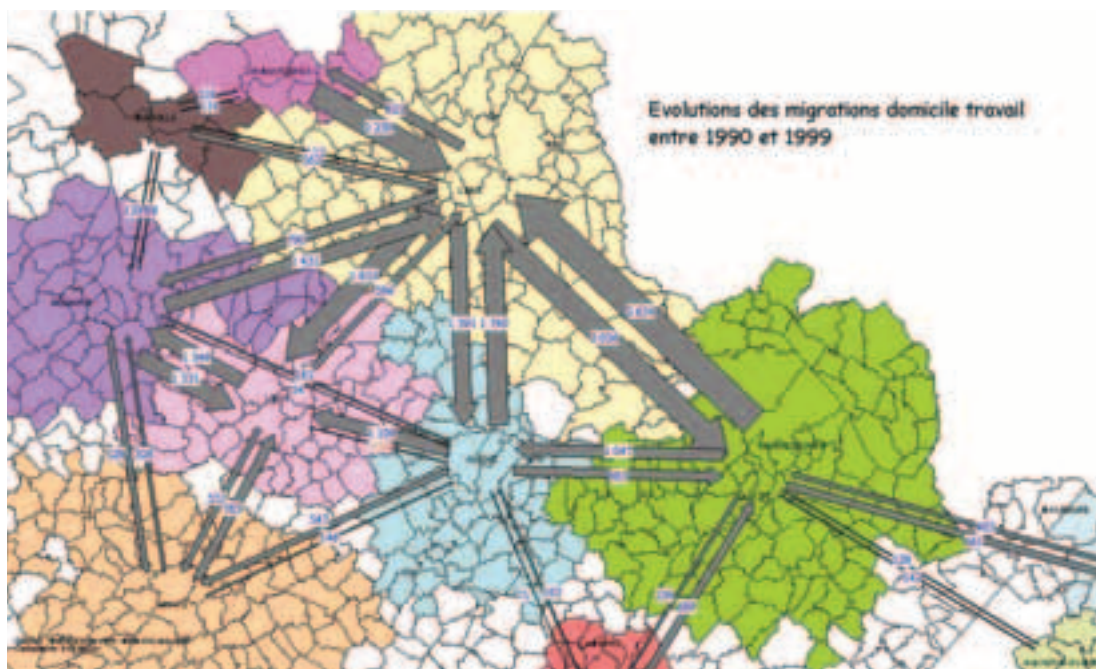
Source : contribution du Conservatoire des sites naturels du Nord et du Pas-de-Calais.

Carte n° 7 : axes routiers structurants dans l'aire urbaine centrale.



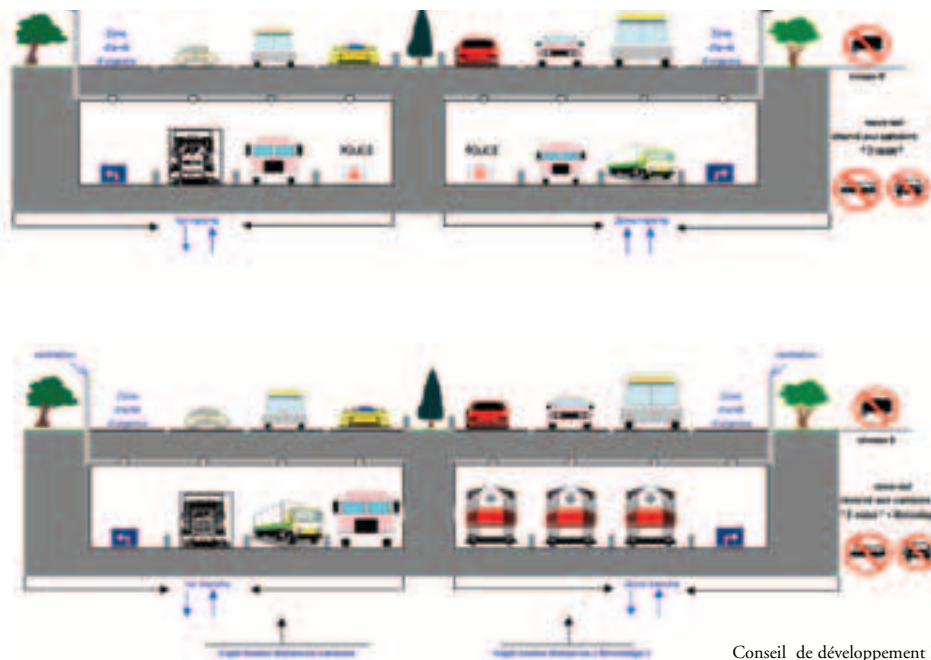
Source : réunion publique de Béthune, contribution de la mission Bassin Minier.

Carte n°8 : les migrations alternantes dans l'aire urbaine centrale.



Source : réunion publique de Béthune, extrait de la contribution de la mission Bassin Minier.

Croquis n°9 : la séparation des flux.



Conseil de développement LP

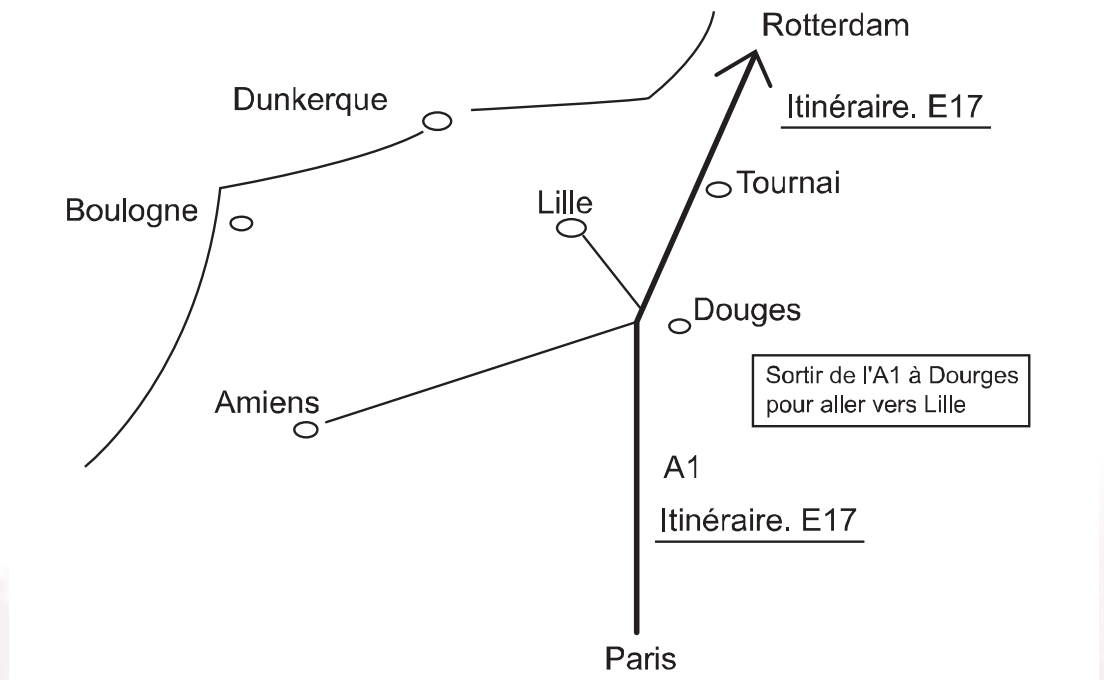
Source : contribution de Louis Pruvost, conseil de développement de Lille Métropole.

Carte n° 10 : hypothèses de tracé ; tracé Ouest et tracé Est.



Source : contribution d'Hervé Dizy, président du collectif contre les nuisances routières - Métropole Nord.

Carte n° 11 : hypothèse de tracé par Dourges-Orchies-Tournai.



L'axe Amiens – Dourges – Tournai c'est éviter le blocus de Lille avec le trafic de transit

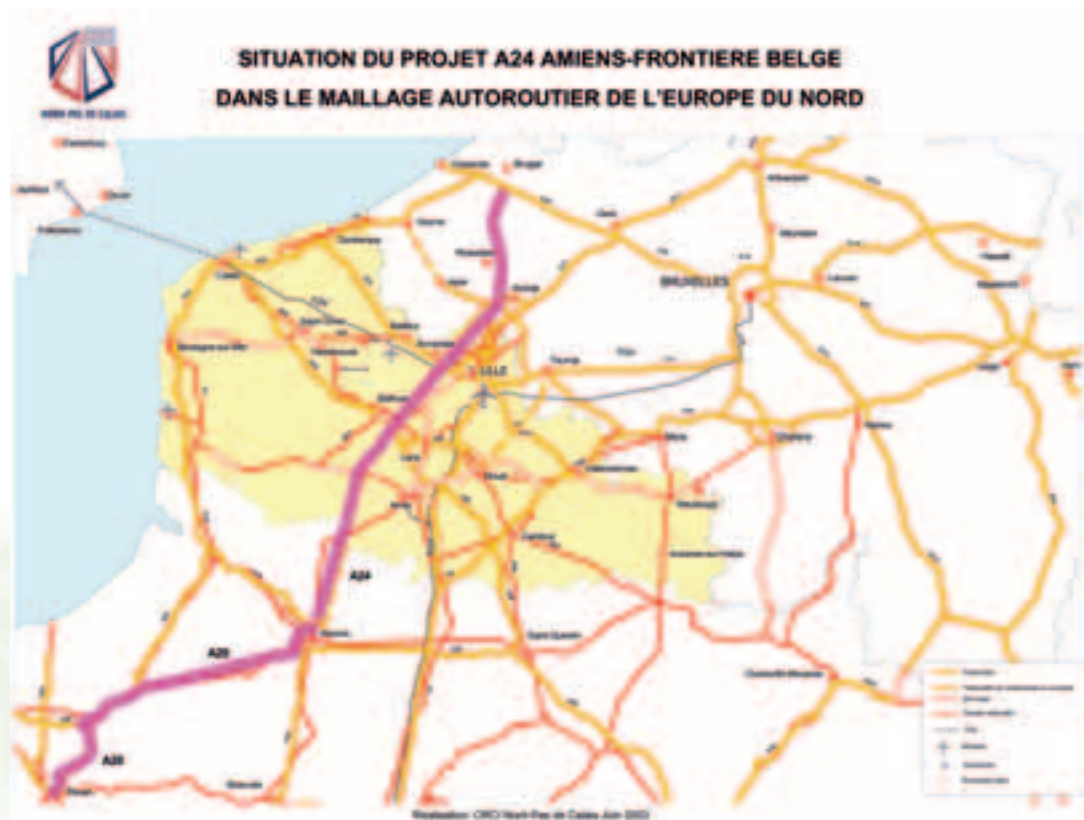
Source : contribution de Stéphane Delannoy, président de l'association pour la révision du tracé A24.

Carte n°12 : le tracé Dourges-Orchies-Tournai et le grand contournement de Bruxelles.



Source : contribution de Gilles Brunet.

Carte n°13 : hypothèse de tracé Ouest.



Sources : réunions publiques de Lille et d'Amiens, contribution de la CRCI Nord-Pas-de-Calais et de la CCI d'Amiens.

Carte n° 14 : le maillon manquant.



Source : réunion publique de Comines, contribution écrite EURO 6.

Carte n° 15 : les ports du nord-ouest de l'Europe.



Source : réunion publique d'Amiens, contribution du port du Havre.

Carte n° 16 : la desserte routière du Havre.



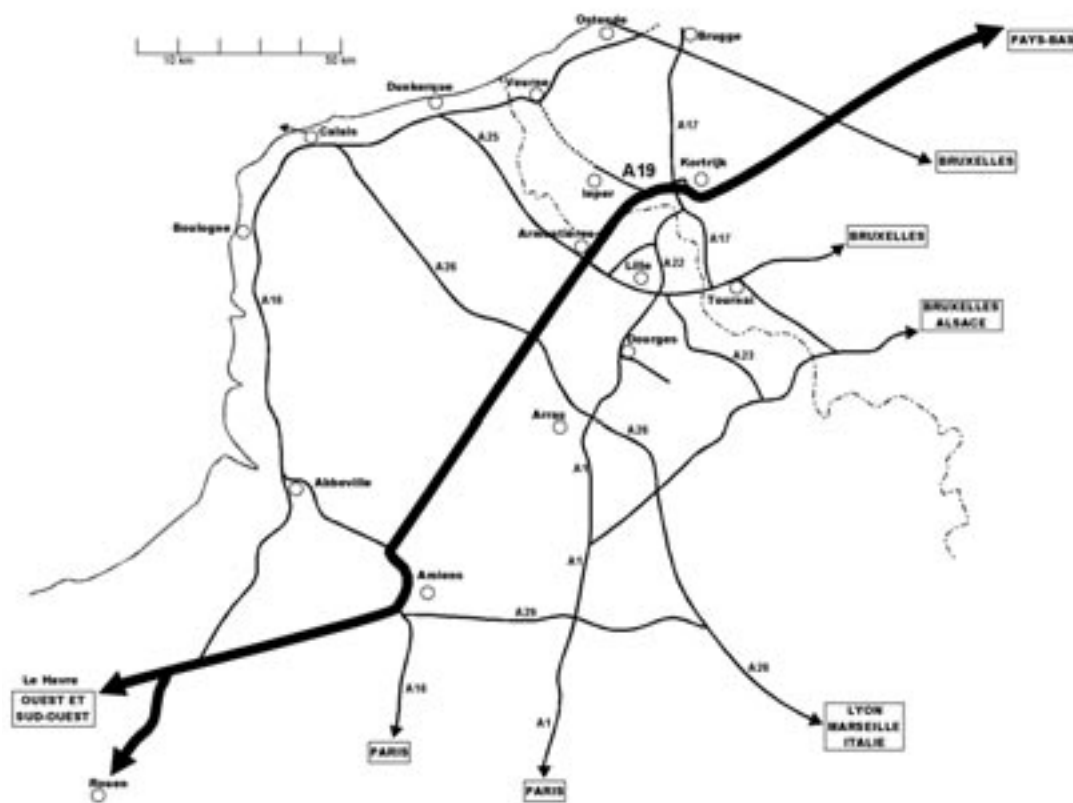
Source : réunion publique d'Amiens, contribution du port du Havre.

Carte n°17 : la desserte ferroviaire du Havre.



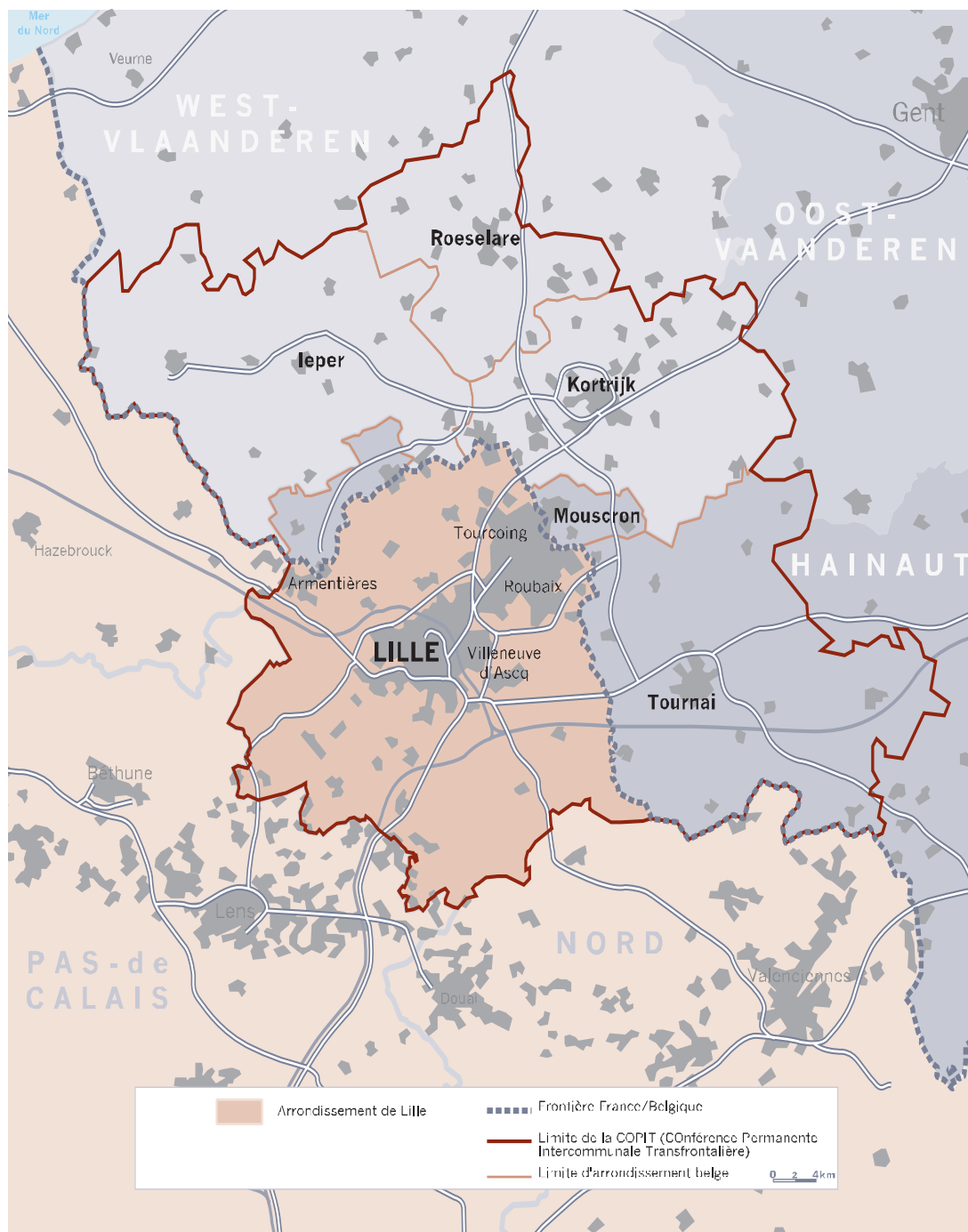
Source : réunion publique d'Amiens, contribution du port du Havre.

Carte n° 18 : une hypothèse de tracé du corridor.



Sources : réunion publique de Comines et extrait de la contribution écrite d'EURO 6.

Carte n°19 : l'aire urbaine transfrontalière.



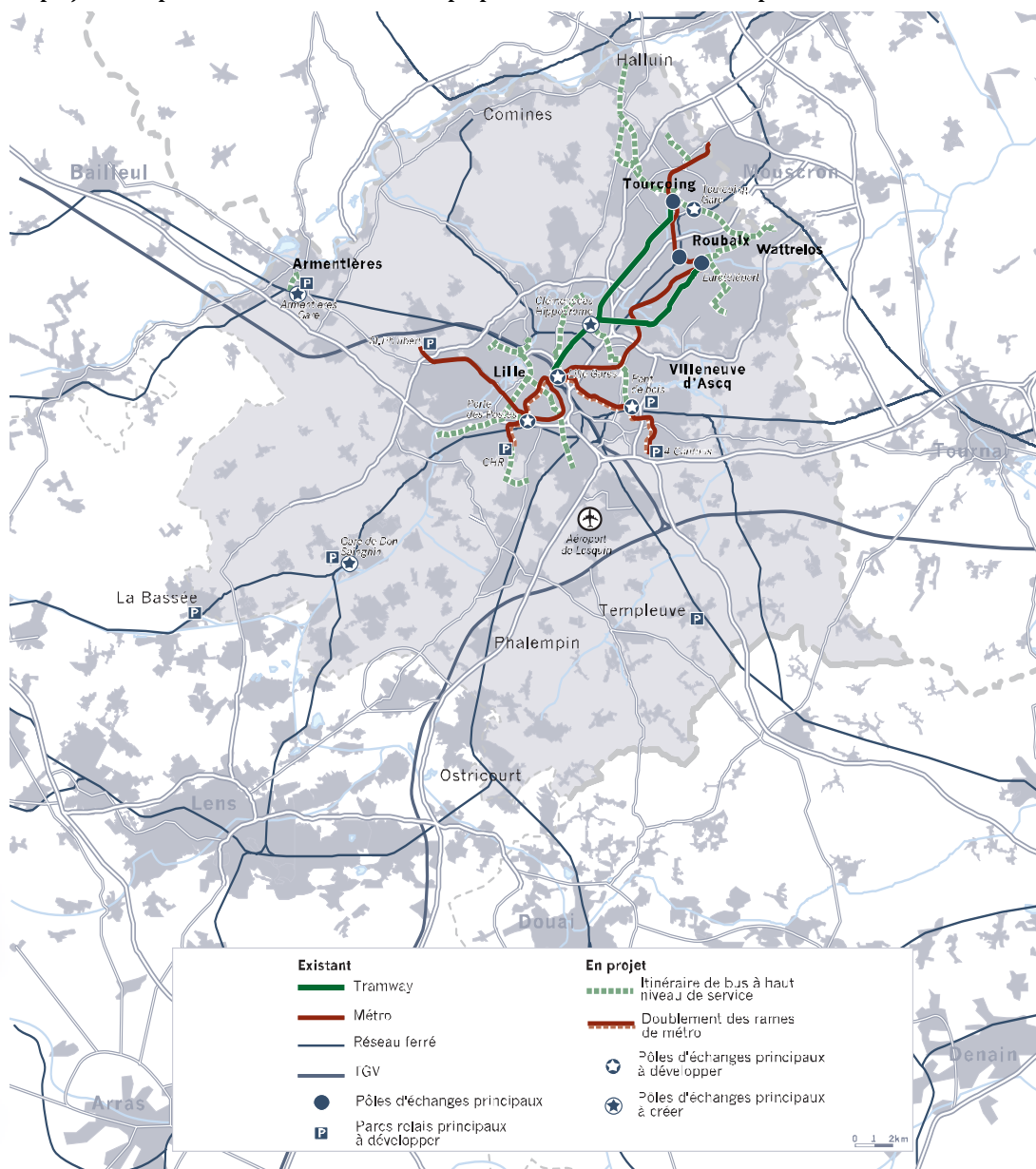
Source : réunion publique de Lille, contribution de Nathan Starkman, schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille.

Carte n°21 : la hiérarchie des routes en Flandre.



Source : contribution écrite de la COPIT, réunion publique de Comines (Cahier n°6, Mobilité et Accessibilité de l'Atelier Transfrontalier).

Carte n°22 : projets de déplacements en commun en site propre horizon 2015 (Lille Métropole).



Source : réunion de Lille, contribution de Nathan Starkman, schéma directeur de développement et d'urbanisme de Lille.

EXTRAITS DES CONTRIBUTIONS ET INTERVENTIONS.

1. LAALB : Gestion du corridor et intermodalité.

1.1 Contributions

CESR du Nord-Pas-de-Calais (avis du 8 juillet 2003)

« La magistrale ferroviaire Eco-Fret partant du littoral Nord-Pas-de-Calais et du port du Havre et rejoignant le sud de la France, l'Italie et l'Espagne, est un projet considéré comme prioritaire par le CESR. »

Bruno Bonduelle, président de l'Agence pour la promotion internationale de la métropole (APIM), réunion de Lille, 30 septembre 2003.

« Je pense que Lille-Amiens, c'est très réducteur. J'appellerais cela l'autoroute Lisbonne - Stockholm : quand on constate que cette autoroute permet de relier le Nord de l'Europe à l'Europe du Sud et du Sud-Ouest, je pense que, là, on est plus dans la vérité » quand on connaît le taux de chômage de cette région. Quand on voit l'encombrement de Rotterdam et d'Anvers, on voit bien que cette région a une vocation logistique qui, aujourd'hui, est extrêmement créatrice d'emplois.

Nous sommes ici, à la métropole, à égale distance de Rotterdam et du Havre, donc des deux ports majeurs de l'Europe du Nord : ne parlons donc plus de Lille-Amiens, soyons beaucoup plus ambitieux et considérons qu'en termes de développement économique cette autoroute a un intérêt stratégique tout à fait évident. »

Alain Barré, maître de conférences à l'université de Lille, réunion de Lille, 22 octobre 2003.

« Sur le plan des échanges internationaux, le camion s'est imposé sur la longue distance, que l'on croyait réservée aux autres modes. Ici, l'exemple le plus probant est la formidable explosion du trafic routier qui a accompagné l'entrée de la péninsule Ibérique dans la Communauté économique européenne. »

Jean Claude Larrieu, directeur régional de la SNCF, réunion de Lille, 22 octobre 2003.

« Peut-on envisager aujourd'hui du ferroutage dans le Nord-Pas-de-Calais ? C'est une question très compliquée et je m'en voudrais de rentrer dans un propos d'expert. Il y a des études extrêmement lourdes à faire pour montrer que cela va être pertinent d'un point de vue technique et économique, que cela va intéresser des chargeurs. Pourquoi ? Parce que le ferroutage, ce sont quand même des conditions exceptionnelles à réunir. Premièrement : les camions, on les voit aujourd'hui sur les routes, sont de très grande taille. Donc le ferroutage, c'est un caténaire extrêmement élevé si on veut le faire en traction électrique, avec des gabarits très larges, dégagés, des wagons aux profils très bas : ce sont des matériels très particuliers. Deuxièmement, c'est un débit très important si on veut pouvoir avoir un effet mesurable sur les transports routiers, un effet de substitution. Troisièmement, ce sont des conditions de chargement très délicates, qui ne peuvent pas garantir le débit de ce que l'on appelle une autoroute ferroviaire, ou un système de ferroutage sans avoir bien étudié et optimisé les conditions de chargement. Très vite, on arrive à ce que les temps de chargement soient ceux qui pénalisent finalement le débit. Enfin, cela n'est possible que sur des sections sur lesquelles on a affaire à des trafics suffisamment massifs, sur une distance assez longue. »

Michel Darche, directeur des infrastructures du port autonome du Havre, réunion d'Amiens, 17 novembre 2003.

« Ma première réaction consisterait à dire que je ne sais pas ce que c'est qu'un corridor. Un corridor, selon les gens qui en parlent, cela signifie beaucoup de choses différentes. Un corridor, je peux le comprendre de deux façons : cela peut être la simple observation d'un flux de trafics prioritaires, le Paris-Lyon-Marseille ou Le Havre-Paris, où on constate qu'il y a sur une veine beaucoup de transports, mais ce n'est pas une notion qui va chercher très loin. L'autre notion, qui a été promue par l'Europe, du corridor, est un principe derrière lequel on met beaucoup de choses compliquées : on va développer les transports internationaux et transfrontaliers et l'idée était de casser les monopoles et de s'assurer qu'il n'y avait plus de contraintes qui enfreignaient le développement du transport combiné. Donc, il était question de guichet unique, de réserver un sillon sur un corridor donné. On se disait que sur ces corridors, on allait porter un effort particulier, on en sait pas encore très bien ce que l'on va faire, pour chercher tous les éléments qui vont permettre de développer le combiné. Finalement, il n'y a pas eu de traductions concrètes qui ont été données pour cette notion de corridor dans sa conception européenne. Pourtant, je me souviens qu'on nous avait dit qu'allait s'ouvrir un corridor entre Le Havre et la Hongrie, c'était considéré comme une grande victoire, sauf qu'un corridor comme celui-là ne sert à rien : ce qui importe c'est le service. » « En fait aujourd'hui, si je devais me faire une religion sur la question du corridor, je me dirais que le corridor est peut-être l'outil qui peut être utilisé dans une période de pénurie budgétaire, notamment pour faire en sorte que ce qui n'est pas dans les corridors soit exclu de tout financement. C'est plutôt une façon de prioriser et de dire : je fais des corridors, je ne sais pas encore très bien ce qu'il y a dedans, mais ce dont je suis certain c'est qu'il n'y aura rien ailleurs. Si c'est cela, il vaut mieux être dans les corridors... »

« Sur la question de Dourges et d'une plate-forme de ce type à Amiens... bien évidemment, il est important que les communautés urbaines se dotent de plates-formes logistiques puissantes, où on sait concentrer le fret, où l'on sait concentrer la logistique, avec des aménagements routiers et autoroutiers de proximité. Aménager une plate-forme logistique puissante est quelque chose de très difficile, parce qu'en général on n'a pas de clients sous la main. Il faut que les collectivités y croient. C'est difficile, parce qu'on a des riverains qui ne sont pas d'accord parce que c'est leurs terrains, cela va faire du trafic. C'est difficile et cela prend du temps. »

Chambre régionale de commerce et d'industrie (CRCI) du Nord-Pas-de-Calais, contribution écrite.

« L'augmentation inéluctable des échanges économiques entre la France et le Benelux... Une augmentation de la part modale de la route au détriment des autres modes de transport : l'A24 est une autoroute indispensable pour faire face à l'augmentation croissante et inéluctable des échanges internationaux entre la France et le Benelux. (...)

En moins de 12 ans, les échanges entre le Nord-Pas-de-Calais et l'arc atlantique français sont passés de 7,5 à 12,1 millions de tonnes soit une croissance de plus de 60 %. À l'horizon 2015, il apparaît raisonnable d'envisager des échanges se situant entre 15 et 18 millions de tonnes... Cela justifie largement la nécessité d'un itinéraire continu. (...)

À l'international, échanges France-Benelux, le mode ferroviaire et le mode fluvial (ne sont) pas en mesure de capter les 2,5 millions de tonnes supplémentaires envisagées à l'horizon 2015. (...)

L'A24 peut être considérée comme un atout pour la plate-forme de Dourges dont elle améliorera l'accessibilité, élargissant au surplus son arrière-pays en direction de la Somme et de la Flandre. »

Gérard Flament, directeur des études et de l'évaluation au Secrétariat général pour les affaires régionales à la préfecture du Nord-Pas-de-Calais, réunion de Comines, 4 décembre 2003.

« Nous avons développé une étude de projet qui s'appelait Aménagement du territoire et corridors de transport de marchandises

dans l'Europe du Nord-Ouest. L'objectif était de mieux connaître ce qui se passait au niveau national et international. Nous avons fait le choix de travailler sur quatre corridors qui permettaient d'avoir une vision globale et assez significative des échanges au sein de cette Europe du Nord. Les deux premiers sont des corridors Nord-Sud. Ils ont leur origine à Rotterdam, aux Pays-Bas. Le premier se dirige vers le Nord-Est, pour ensuite rejoindre la vallée du Rhône. Le second s'oriente davantage vers Lille, Gand, Paris, puis le sud de la France. Le troisième est le corridor maritime avec la Grande-Bretagne qui, à cette époque, connaissait des évolutions fortes. Le dernier corridor, en devenir, part des ports de la façade Ouest, Le Havre et certains ports de la région Nord-Pas-de-Calais, pour rejoindre l'est de l'Europe. (...)

Le premier enseignement est le caractère inévitable de l'augmentation du transport de marchandises. On s'aperçoit que le trafic a doublé ces vingt-cinq dernières années. Sur les dernières années, sa croissance atteint environ 5 %. Cela génère quelques situations préoccupantes. Par exemple, la part de la route ne va pas cesser de croître. On transforme peu à peu les routes en gigantesques entrepôts pour permettre la mise en place du « juste à temps ».

La deuxième caractéristique qui me semble importante est la concentration qui apparaît à partir des ports et des grandes métropoles, qui sont à la fois attracteurs et générateurs de trafics. Autre caractéristique : les marchandises sont de plus en plus petites, ce qui pose des problèmes de gestion de la massification. Dernier élément : la stratégie des acteurs, notamment des acteurs des transports, qui ont des stratégies de contournement des difficultés...

Deuxième enseignement : on constate des effets frontières persistants au détriment des modes de transport non-routier. On s'aperçoit qu'il y a encore des maillons faibles, des chaînons manquants, notamment dans les réseaux ferroviaires et fluviaux. La route, elle, est plus continue. Pour ces modes non-routiers, on a plus de difficultés que sur la route pour mettre en place l'interopérabilité. Que ce soit pour le navigable ou le ferroviaire, on a encore beaucoup de progrès à faire. Dernier élément : il y a une absence de convergence entre les politiques de transport au niveau européen : certains pays vont privilégier certains modes et cela ne favorise pas les connexions.

Troisième enseignement : nous avons, dans ces régions, des situations territoriales très homogènes. On a, en effet, de fortes concentrations urbaines, avec des réseaux de transport puissants, mais saturés. C'est souvent dans ces zones que s'exprime la demande sociale et de consommation. Par contre, on a dans cette aire d'étude des zones à forte dominante rurale, avec des réseaux d'infrastructures d'assez bonne qualité, mais où la demande de transport est beaucoup plus faible qu'ailleurs.

Quatrième enseignement : le transport de marchandises peut constituer un vecteur de développement local (...)

Patrick Delnatte, député du Nord, réunion de Lille, septembre 2003.

« S'agissant d'un projet autoroutier destiné avant tout à supporter un trafic de transit international, il apparaît totalement inopportun qu'un tel axe vienne traverser la métropole lilloise par l'ouest... Je m'oppose ainsi catégoriquement à toute perspective de tracé qui viendrait relier l'autoroute A25 à l'autoroute A22 vers Roncq... La réalisation d'un grand « ring » permettant un contournement à la fois par l'Ouest et par l'Est permettrait ainsi la desserte interne à la métropole, la desserte transfrontalière et la desserte de l'autoroute A1. »

Guy Joignaux, directeur délégué de l'INRETS, contribution écrite.

« Pression de la demande, comme résultante de la progression générale de la mobilité... ordre de grandeur toutes études (France et Europe) = +/- 40 % entre 2000 et 2020, un peu moins en voyageurs qu'en fret... dynamisme des échanges de l'ensemble Nord-Pas-de-Calais et Picardie, auquel s'ajoute l'effet géographique des échanges entre gros attracteurs : région parisienne, Belgique, Pays-Bas et Royaume-Uni (effet tunnel sous la Manche + report sur le corridor des dessertes terrestres des grands ports Belgique+Pays-Bas). (...) qu'on le veuille ou non, il y a tout le lieu de prendre au sérieux les projections de trafic reprises dans le document du maître d'ouvrage (tableau p. 77) et l'inévitable croissance, sur la période qui nous intéresse (horizon 15/20 ans), en valeur absolue des trafics routiers sur le corridor nord-sud, en voyageurs et en marchandises, même si leur proportion diminue significativement, en sachant que cette diminution tient pour beaucoup aux hypothèses du scénario volontariste dans lequel s'inscrivent ces prévisions... La croissance des trafics marchandises dans ces pays, depuis plus de 30 ans, suit régulièrement celle de la croissance économique (PIB) ; elle lui est même un peu supérieure : élasticité légèrement supérieure à 1, avec des variations importantes selon les catégories de biens transportés, les pays et les périodes.

D'où la question : est-il possible d'enrayer cette loi, c'est-à-dire de découpler la croissance des trafics de celle de l'activité économique, sans remettre en cause les ressorts de la dynamique économique de nos sociétés (critères d'efficacité, de productivité, de rentabilité) ? Peut-on raisonnablement infléchir ces tendances, qui sont à la fois lourdes et dotées d'une forte irréversibilité, en raison du fait qu'elles reposent sur des logiques d'efficacité, de rentabilité ? Peut-on réduire la consommation de distances parcourues par nos marchandises ? Peut-on agir sur les localisations (d'entreprises, d'entrepôts, de zones logistiques, de centres de distribution) telles qu'elles réduisent les déplacements nécessaires à la production des biens et leur mise à disposition du consommateur final ?

Dans quelles temporalités les choses sont-elles possibles ? On comprend difficilement qu'une étude sérieuse et chiffrée d'un système de ferroutage Lille-Paris ne soit pas aujourd'hui en cours »

Cyril Chauplannaz, (info-autoroute.com), contribution.

« Si la réalisation de l'autoroute A24 est très certainement indispensable, elle apporte des questions qui méritent des réponses bien au-delà de l'axe Amiens-Lille... Géographiquement l'A24 devrait démarrer en toute logique dans la continuité de la D710 à Englos. Sa continuité vers Lens et Arras apporte une réflexion plus complexe. Si passer à l'ouest de Lens apporte l'avantage de relier avec plus de facilité la zone géographique de Béthune à Lens, la solution par l'est apporte l'avantage de rapprocher l'A24 de l'A1 qu'elle est censée doubler. En rapprochant l'A24 de l'A1 on peut facilement créer des barreaux reliant les deux itinéraires, offrant ainsi la possibilité aux conducteurs de se dévier facilement de la zone actuellement la plus encombrée de l'A1 en entrée de Lille. Rester à proximité de l'A1 c'est aussi la possibilité de se rapprocher de la plateforme multimodale de Dourges, ce qui est loin d'être négligeable. De cette première réflexion je retiens donc comme itinéraire Englos (en continuité la plus directe possible de la D710), Sainghin-en-Weppes, Carvin, Harnes, Rouvroy, avant d'atteindre Arras par un contournement par l'ouest. Ensuite reste à approcher l'A24 de Doullens, avant de relier l'A16 à Amiens. Reste à savoir si l'urbanisation entre Harnes et Rouvroy n'est pas trop importante pour y faire passer une autoroute ?

L'agglomération lilloise ne possède pas de véritable contournement, à l'image de l'A46 à Lyon. Si, à l'ouest, l'A24 en continuité de la D710 peut apporter du neuf en ce sens, à l'est, il reste encore un complément indispensable. Il serait donc très utile selon moi de construire une autoroute partant du sud de l'aéroport de Lille-Lesquin, avant d'atteindre l'A17 belge en longeant l'est de Villeneuve-d'Ascq et de Roubaix.

Quel itinéraire en approchant de l'agglomération parisienne ? Si l'A16 commence à s'intégrer à Paris et sa banlieue via la francilienne et prochainement l'A115, il manque encore une véritable volonté de faire de l'axe Lille-Paris (A24/A16) un itinéraire alternatif à grande échelle. Une autre possibilité, moins novatrice et moins directe, peut intégrer le projet autoroutier A184 en continuité de la Francilienne actuelle. Il manquerait alors depuis Orgeval un tracé neuf en direction de Rambouillet et du sud des Yvelines. »

Dominique Bouvry, président de l'association PLAINE, Linselles, contribution.

« Le transit international Stockholm-Lisbonne, pour reprendre la vision qu'ont certains de la LAALB, doit être réorienté vers d'autres modes de transport plus compatibles avec les préoccupations de développement durable. Quant au transit qui continuerait à utiliser la voie routière, il devrait circuler sur des axes existants sans traverser les agglomérations ni les espaces écologiquement sensibles qu'il est devenu vital de protéger. »

EURO 6, contribution, novembre 2003.

EURO 6, qui regroupe les chambres de commerce de Flandre-Occidentale, du Hainaut Occidental, de Lille-Métropole et d'Armentières-Hazebrouck,

Rappelle l'importance de l'autoroute A24

- C'est le maillon manquant d'un axe Europe du Nord - Europe du Sud-Ouest
- C'est l'élément indispensable de la liaison Benelux - Grand Ouest
- C'est une liaison alternative à l'A1 pour l'axe Benelux - région parisienne

Les conditions de circulation sur l'autoroute A1 se dégradent et des seuils de saturation sont très souvent atteints tant dans sa partie sud, de Roissy à l'autoroute A2, qu'au nord de l'A21. L'implantation de la plate-forme multimodale de Dourges va accentuer ce phénomène (trafic supplémentaire de 13 000 véhicules/jour prévu en 2010), même si les autres modes de transport, - fluvial et ferroviaire - sont développés. Une étude réalisée dans le cadre « Corridor Nord », et reprise dans le rapport de synthèse de l'Équipement d'avril 2000, a confirmé que, s'agissant des trafics de longue distance, l'application d'une politique volontariste de transport, privilégiant les modes alternatifs à la route (canal Seine-Nord, transport combiné, autoroute ferroviaire...) ne permettrait pas de délester suffisamment l'autoroute A1

- C'est une liaison nécessaire entre 2 capitales régionales : Amiens et Lille

- Rappelle que ce nouvel axe participera au développement de la métropole Franco-Belge

En renforçant la qualité de ses liaisons nationales et internationales (...). La Flandre-Occidentale, ainsi que Comines-Warneton bénéficieront de ces axes, tout comme le versant français de la métropole. Cet intérêt serait encore renforcé par le prolongement de l'autoroute A19 jusqu'à l'autoroute A18 (Furnes) et par la réalisation de l'autoroute dite "Ax" reliant Zeebrugge à l'échangeur A10-A18.

- En améliorant l'accessibilité locale et régionale de la Métropole par un éloignement d'une partie du trafic de transit
- L'une des caractéristiques de la Métropole est d'être composée de plusieurs pôles situés de part et d'autre de la frontière. La fluidité des échanges entre ces pôles est donc essentielle.

Souhaite aussi le développement de l'intermodalité si l'autoroute A24 est indispensable, elle ne dispense pas de mettre en place les équipements et les infrastructures nécessaires au développement de l'intermodalité tant pour le trafic de transit que pour celui à destination ou en provenance de la Métropole... pour permettre à la Métropole de renforcer sa fonction logistique... »

Marc Kaszynski, directeur de l'établissement public foncier, contribution.

« Ne serait-il pas judicieux à l'occasion de cette réflexion sur la création d'une nouvelle voie autoroutière d'anticiper ce qui a été fait a posteriori le long de l'A1 par la réalisation de la ligne nouvelle du TGV, en se proposant d'associer tout de suite dans l'emprise de l'autoroute Amiens-Lille-Belgique un projet de liaison ferroviaire qui permettrait de se brancher au sud à Longueau, au réseau ferré picard et francilien, au nord au réseau belge et à la plate-forme Delta 3 au droit du Bassin Minier.

Cette proposition, en soulageant le réseau ferré interne à l'aire métropolitaine, permettrait de mieux le dédier au transport de voyageurs dans le cadre d'un rééquilibrage modal vis-à-vis de la route... Anticipée au niveau de l'étude des tracés (on sait que les contraintes de tracés d'une voie ferrée ne sont pas les mêmes que celles d'une autoroute), l'articulation des deux infrastructures pourrait réduire la « tranchée foncière » à réaliser et optimiser les effets de coupure inhérents à toute infrastructure linéaire. »

Nathan Starkman, directeur de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole, réunion publique du 22 octobre 2003, Lille.

« Le schéma métropolitain met en avant la voie d'eau, avec le développement de Seine-Nord, et les questions de transports ferroviaires de marchandises. Mais les simulations amènent à proposer un nouveau tracé autoroutier, de contournement. À la page 103, une terminologie peut être ambiguë, puisque l'on parle de « ring ». Il n'est plus question d'avoir un anneau autoroutier autour de la métropole, puisque traverser les champs captants au Sud-Ouest n'apparaît plus possible. C'est bien un contournement latéral à l'urbanisation métropolitaine. Il défend l'idée d'un contournement par l'ouest de la métropole. Ce nouveau tracé a deux variantes, dessinées dans le schéma directeur : l'une est le tracé historique de ce que l'on appelait l'A1bis, un tracé inscrit dans les documents d'urbanisme depuis les années 1970. Après avoir rejoint l'A25, il passe plus au Nord et s'appuie sur la RN8 en Belgique, en partie aujourd'hui à caractéristique autoroutière et dans sa partie la plus au Nord-Est, restée plus traditionnelle, avec des ronds-points d'échanges. Le principe, c'est contourner la métropole par l'Ouest et j'allais dire avec un tracé défendu comme préférentiel, franco-belge et le maintien de la possibilité de s'appuyer sur l'ancienne réserve de l'A1 bis. »

Hervé Dizi, président du collectif contre les nuisances routières, Métropole - Nord, contribution du 17 décembre 2003.

« La création de deux couloirs :

1. La liaison autoroutière Amiens-Béthune-Ieper-Zeebrugge (LAABIZ) qui pourra capter une grande partie du trafic de marchandises Nord-Sud en proposant une alternative plus rentable que la liaison vers Rotterdam en faisant économiser près de 180 km de route, soit plus de deux heures de trajet aux camions, en évitant les villes congestionnées d'Anvers et de Lille. Cette liaison doit être doublée d'une liaison ferroviaire dédiée au fret pour proposer une solution complémentaire à la route.

2. La liaison autoroutière Dourges-Orchies-Tournai (LADOT) pour capter le flux résiduel provenant des Pays-Bas et obtenir un contournement de Lille par l'Est.

Le but est (...) de privilégier le flux ouest pour favoriser le développement des ports de Dunkerque et Zeebrugge. Des 11 000 camions par jour attendus en 2020, peut-on espérer équilibrer les flux ouest et est ? (...)

La liaison DOT doit permettre un contournement par l'Est et être obligatoire pour les camions qui ne font pas de desserte locale. La DOT ne peut être envisagée que si la LAABIZ joue pleinement son rôle. Elle est pourtant nécessaire pour éviter les deux nœuds routiers du sud de Lille à Villeneuve-d'Ascq. Cette liaison a l'avantage d'éviter le passage dans les champs captants du sud-ouest de Lille.

Le tracé historique au travers de la communauté urbaine de Lille est totalement exclu, car il crée un itinéraire européen au sein d'une zone en partie urbanisée - ce qui pose le problème des transports de produits dangereux - et en partie rurale - ce qui pose le problème du maraîchage dans la vallée de la Lys.

Le rapport de la DATAR préconise aussi la création d'un sous-réseau ferroviaire dédié fret. Ainsi, la liaison autoroutière Amiens-Béthune-Ieper-Zeebrugge doit être doublée d'une liaison ferroviaire internationale, qui sera le premier maillon d'une liaison Belgique-Espagne. La DDE présente la LAALB dans la logique de cette liaison internationale, on ne peut que mettre en correspondance l'offre ferroviaire actuelle et le besoin qui s'exprime par la réponse du transport routier. »

Fédération nationale des transports routiers (FNTR), contribution, 6 octobre 2003.

« Puisque la route demeure, sans conteste, le mode premier, et puisque la France est géographiquement un pays de transit au sein du continent européen, l'effort de réalisation d'un réseau d'infrastructures routières à haut niveau de service et de sécurité doit être poursuivi :
- par le doublement des axes les plus congestionnés (Paris-Belgique, vallées de la Moselle et du Rhône),
- par la réalisation des contournements des grandes agglomérations afin de distinguer flux de desserte et flux de transit (notamment Beauvais, Péronne... pour notre région),
- par l'achèvement des itinéraires Nord-Sud et Ouest-Est, en réalisant les chaînons manquant (notamment Amiens -Lille) »

Alain Morcheoine, directeur de l'air du bruit et de l'efficacité énergétique à l'ADEME, contribution écrite.

« Les études de prospectives de trafic sur des horizons de l'ordre de 2030 montrent plutôt une croissance des trafics avec les nouveaux pays entrant dans l'union qu'avec les "vieux pays", cela tend à privilégier une croissance des trafics est-ouest plutôt que nord-sud (en France), dès lors l'utilité à long terme d'une liaison supplémentaire Nord-Sud se discute. Les prévisions de trafic sont faites classiquement (pour le fret) en prenant des élasticités au PIB de la demande de transport constante. Non seulement l'histoire récente ne confirme pas cette hypothèse mais il semble bien que la convergence des économies au moins dans la zone euro se traduise par un certain découplage du à la convergence à terme des coûts de main d'œuvre dans la zone. Tout ceci peut déboucher sur une surévaluation des trafics. »

Grégoire Jacob, Cap 21, réunion publique du 22 octobre 2003, Lille.

« On a l'impression que l'on est dans un système inéluctable où cela va continuer toujours plus par la route ; en plus, les politiques nous ont laissé entendre que depuis dix ans, quinze ans, on ne pouvait rien faire. Le pouvoir est entre les mains des entreprises. Si les entreprises sont incitées à utiliser des modes alternatifs pour le transport des marchandises, elles utiliseront ces autres modes de transports. Je voulais savoir s'il existe des aides quand elles utilisent le fluvial et le ferroviaire. Sinon, est-ce que c'est envisageable ? »

Henri Bailleul, conseiller régional, réunion publique du 30 septembre 2003, Lille.

« Le débat public n'aurait pas dû se limiter à la portion Amiens-Belgique. On constate que l'A24 n'est qu'un maillon d'une autoroute Rotterdam-Amiens-Le Havre. Or, la jurisprudence du Conseil d'Etat oblige à étudier un tracé routier sur sa totalité, et non en le saucissonnant ! Bien sûr cette jurisprudence ne s'applique pas à la partie belge du tracé, mais concerne la partie française de la liaison (...). L'A24 est un coup de poignard dans le dos du port de Dunkerque. L'A24 est une liaison Le Havre-Rotterdam. Or, Rotterdam est le premier port du monde et entend le rester. Il développe un nouveau port. Si au contraire, nous voulons développer notre façade maritime avec Dunkerque comme port de marchandises, Calais pour les voyageurs et Boulogne pour la pêche, il faut créer des liaisons Ouest-Est permettant la création d'un Hinterland. »

Gilles Brunet, plusieurs interventions orales et contribution écrite.

« Rotterdam et Anvers sont à 100 km à l'Est du méridien de Lille. Question : où le trafic de transit doit-il franchir ce méridien pour irriguer le Sud-Ouest de l'Europe ?

Réponse : surtout pas au Nord de Lille, mais évidemment à Dourges, au sud de Lille. C'est donc une liaison Amiens-Belgique via Dourges et Tournai qu'il convient de programmer.

- Le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique (LAALB) ne répond pas au besoin du trafic et ne réduira pas le niveau de saturation de l'A1, en particulier entre Dourges et Lille là où c'est le plus utile... En effet, la LAALB réduirait le trafic de l'A1 de 137 000 véhicules/jour à 131 000 véhicules/jour entre Dourges et Carvin, c'est-à-dire qu'elle réduirait le trafic de l'A1 de 4,4 % seulement.

- Le "Contournement sud-est de Lille" par Seclin, inscrit au schéma directeur, ne répondra pas non plus au besoin du trafic de transit car il se dirige droit dans les encombrements de l'A1 sans les avoir totalement contournés.

- Une liaison Amiens-Dourges-Tournai est seule capable de réduire le niveau actuel du trafic de l'A1 et de capter 83 % de son trafic de transit, objectif que personne ne doit perdre de vue. Son tronçon Dourges-Tournai permet de transformer le tronçon non concédé de l'A1 (Dourges-Lille) en une voie rapide régionale.

- La liaison Dourges-Tournai permet à l'A1 d'aboutir enfin en Belgique en créant la continuité autoroutière naturelle de l'itinéraire européen E17, dont elle est le seul maillon encore manquant entre Rotterdam et le Sud de la France !

- Cette liaison Amiens-Belgique via Dourges et Tournai assure durablement la desserte de la plateforme multimodale de Dourges (...).

- Le contournement ouest de Lille et le grand contournement Est de Lille doivent avoir des fonctions bien différenciées par configuration géographique, par configuration de la route nationale N58 belge à l'Ouest et de l'autoroute A17 belge (Kortrijk-Tournai) à l'Est, par choix stratégique pour Lille Métropole afin d'éviter "l'effet d'entonnoir" (...). Le contournement Ouest de Lille, via la RN58 belge, doit privilégier un trafic régional et de dessertes locales. Le grand contournement est de Lille, via Dourges-Tournai et l'A17 belge, doit privilégier le trafic de transit, en endiguant à l'Est de Lille le "très grand contournement ouest de Bruxelles", itinéraire européen E17.

- Cette liaison Amiens-Belgique, via Dourges et Tournai, assure mieux que la LAALB les fonctions attendues "d'une autoroute entre Amiens et la Belgique" et elle seule à le gros avantage de ne traverser aucun champ captant. »

Stéphane Delannoy, président de l'association pour la révision du tracé de l'A24, contribution.

« Un axe Amiens-Dourges-Orchies-Tournai prioritaire. Avec l'étude de l'autoroute A1 ter de Dourges à l'A17 belge, la démonstration est faite que le projet A24 (LAALB) est caduc. Le tracé A24 ne double pas l'A1, c'est l'échec total de sa mission première : le trafic augmente au nord de Dourges. Le niveau de saturation de l'A1, entre Dourges et Lille reste inchangé, malgré l'hypothèse de son élargissement à 2 x 4 voies. Il ne capte aucun "flux Nord-Sud à grande distance en provenance de Belgique, circulant aujourd'hui sur l'A1". Le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique (LAALB) ne réduirait le trafic de l'A1 que de 4.58 % (de 137 000 véhicules/jour à 131 000 véhicules/jour entre Dourges et Carvin selon le dossier du débat public). (...)

L'A1 ter est seule capable de réduire le trafic de l'A1 et de capter 83 % de son trafic de transit. Son trafic atteindrait, dès 2015, 60 000 véhicules/jour dont 25 000 de transit. Ces 30 km peuvent tout naturellement être financés par le prolongement de la concession actuelle de l'A1. L'A1 ter crée une continuité autoroutière de l'itinéraire européen E17, en contournement de Lille : (...) la réelle alternative durable et qui soulagera l'A1 (...) est de dévier l'A1 à la hauteur de Dourges par l'A1 Ter. Le trafic de l'A1 au sud de Dourges n'était encore qu'à 30 % de sa capacité en 1997. Cette liaison Amiens-Belgique via Dourges et Tournai assure durablement la desserte de la plate-forme multimodale de Dourges. Pour éviter que le trafic de transit continue vers Lille, il serait pertinent de sortir de l'A1 pour se diriger vers Lille. Cette portion Dourges-Lille deviendrait une desserte locale Nord-Pas-de-Calais. Réaliser l'axe Amiens-Dourges-Tournai c'est éviter le blocus de Lille avec le trafic de transit. »

Port autonome de Dunkerque, contribution du 9 décembre 2003.

« Le tracé de la LAALB est essentiellement perpendiculaire aux radiales issues de Dunkerque (...). Un point important de ce tracé réside cependant dans le contournement de Lille, qui est actuellement très difficile. »

Bridgestone, contribution du 2 janvier 2004.

« L'usine de Béthune (...) représente un flux d'environ 1000 véhicules par mois et 200 containers maritimes. Nous encourageons vivement la réalisation de la LAALB passant par Béthune qui permettrait :

- de rejoindre Anvers (...) sans encombrer Lille en contournant la ville par l'Ouest,
- de rejoindre Le Havre par Amiens et de redonner un peu de compétitivité à ce port,
- de rejoindre Paris par Amiens en évitant de saturer Amiens,
- de desservir plus efficacement notre réseau Ouest et en particulier notre plate-forme de Rennes,
- de disposer, enfin, d'une liaison réellement adaptée, rapide, avec Lille. »

Association contre les nuisances phoniques de l'autoroute A22, 31 octobre 2003.

« Oui pour une liaison autoroutière nouvelle, pour des raisons d'utilités indéniables, mais ayant un tracé DOT, accompagné d'un environnement complémentaire de voies ferroviaires et de voie navigable »

Joseph Gouranton, ingénieur-conseil, ancien directeur des équipements de la CCI d'Amiens, réunion publique du 17 novembre 2003, Amiens.

« Je suis un militant pour l'A24. Je considère que c'est une nécessité. Encore faut-il la faire dans un esprit qui, à mon avis, n'a pas été utilisé depuis de nombreuses années, au nord de Paris. Aujourd'hui, compte tenu des trafics importants qui se trouvent entre Paris, la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas, d'une part, de l'autre côté le tunnel sous la Manche et l'Angleterre d'autre part, est-ce qu'il n'est pas souhaitable de réaliser un corridor dans lequel on mettrait l'A24, une partie du TGV, au moins jusqu'à Saint-Pol-sur-Ternoise et Béthune, qui irait ensuite en direction de Londres, puisque cela figurait au schéma national et européen de TGV ? À condition que l'on ait les mêmes caractéristiques pour l'une comme pour l'autre, ce qui n'a jamais été fait en France, je pense qu'on peut les marier, si on s'y prend à temps. (...) Ensuite il serait peut-être souhaitable, j'ai vu votre plan du réseau ferroviaire, d'y mettre aussi, puisque j'ai la malchance d'être le président des actionnaires d'Eurotunnel, du ferroutage sur longue distance, soit par la ligne qui passe par Boulogne-sur-Mer et Abbeville. En bref, créer un corridor dans lequel il y aurait l'autoroute, le TGV, et peut être une voie ferrée permettant de faire le ferroutage. Depuis des années, on dit en France qu'il faut faire une autoroute ferroviaire, mais si vraiment on la fait de toutes pièces, elle ne se fera jamais. Par contre, je propose de dire : quand on exproprie 40 mètres, pourquoi ne pas exproprier un peu plus et lorsque l'on sera partisan du ferroutage, on mettra de la voie ferrée à côté. »

Sébastien Bouchindhomme, Fédération nationale des transports routiers (FNTR), réunion publique d'Amiens, 17 novembre 2003.

« Je crois qu'un constat dramatique est à dresser pour notre pays, avec le retard que nous avons sur les infrastructures, qu'elles soient ferroviaires, routières ou fluviales. Pour quelles raisons ? On a une mobilité qui évolue, qui grandit de plus en plus dans notre société et l'on a une demande croissante de la demande de transports. La mobilité, c'est pour notre société un critère premier de progrès, de civilisation. On peut également regarder l'exemple du TGV Nord : il a été une offre supplémentaire de mobilité, mais n'a pas du tout désengorgé l'A1, il a apporté une mobilité supplémentaire aux personnes. Donc, je crois que cela c'est un point relativement important. Cela est décrit par le maître d'ouvrage : on va avoir une évolution croissante des transports d'ici dix, quinze ans nous risquons donc de voir un doublement du trafic routier avec le doublement du nombre de marchandises à transporter. Ce qui veut bien dire qu'il faudra un jour gérer ces flux, et se poser les véritables questions. C'est pour cette raison que dans cette liaison, la Fédération que je représente voit plus qu'une liaison Amiens-Lille : c'est une véritable liaison européenne qui va gérer des trafics Nord-Sud, un projet qui va développer la plate-forme logistique de Dourges et qui va permettre de la désengorger et non de l'asphyxier. C'est un projet qui va désengorger aussi l'A1, c'est un projet qui permettra de relier les ports du Nord à ceux de la Basse-Seine.

Il est vrai que nous avons besoin d'une politique de rail-route. J'en parle librement, puisque la FNTR est présente au capital d'un des opérateurs français rail-route, c'est dire que le transport combiné est une volonté, une réalité. Simplement, j'aimerais faire quelques remarques sur le réseau fret ferroviaire européen. Il comporte trois gabarits différents, 18 systèmes de sécurité différents, 9 systèmes de signalisations différents, 5 systèmes d'accouplement de wagons différents, sans parler de l'informatique et des changements de conducteurs à chaque frontière. C'est dire que l'on a encore un travail énorme là-dessus, qu'il faut évidemment parler d'intermodalité et qu'il faut engager cette autoroute A24 avec un aspect ferroutage. »

Je crois qu'au jour d'aujourd'hui, il n'est pas honnête de dire que l'on peut mettre des camions sur des trains. Je crois qu'il faut bien voir que 80 % du transport se fait par les camions et que la majorité du transport se fait à moins de 150 kilomètres. Je crois que dans cette plate-forme de Dourges, on a une véritable complémentarité entre les différents modes de transports et il faut bien se rendre compte que tout commence et tout finit par un camion. »

Michel Tourigny, réunion publique d'Amiens, 17 novembre 2003.

« Quelle est la fonction de cette nouvelle liaison : est-ce que c'est d'assurer un développement économique, notamment de la région Picardie, ou est-ce tout simplement une voie de desserte pour délester l'A1 ? C'est vrai qu'elle est peut être importante pour la région Picardie, mais je crois qu'il faut ramener ce projet à sa véritable dimension : ce projet fait environ 140 km, ce qui signifie qu'entre Arras et Amiens, il n'y aura qu'un seul accès. Quel est l'intérêt pour le développement économique de la région ? Je crois qu'il faudra poursuivre le débat : est-ce qu'il faut une autoroute en site propre ou plutôt l'aménagement de l'actuelle RN25 et plus généralement du réseau existant ? »

Michel Darche, directeur des infrastructures du port autonome du Havre, réunion publique d'Amiens, 17 novembre 2003.

« Je crois qu'il ne faut pas attendre des ports qu'ils soient les lieux où le ferroutage, c'est-à-dire des camions sur des wagons, se développe, parce que les ports sont des lieux d'origine et de destination de transports maritimes. Et, à partir du moment où il y a du transport maritime, le ferroutage s'insère plus dans des liaisons continentales : quand on va d'un point à un autre d'un continent, là on peut parler de ferroutage. Quand on est dans la continuation d'un transport maritime, le ferroutage se conçoit mal, alors qu'on sait faire du transport de conteneurs. Là, il y a une question de vocabulaire, c'est assez pointu, et les ports ne sont pas les mieux placés pour parler de ferroutage.

Il n'existe pas cette connexion informatique, cette espèce de zone de concentration de fret, il n'existe pas un Dourges amiénois. Il n'existe pas de navette ferroviaire qui fasse Le Havre-Amiens, encore moins de navette fluviale. C'est encore à construire. Par contre, par exemple, les ports commerciaux du Havre et de Lille commercialisent depuis quelques années sur Lille un train, par notre propre volonté. C'est un train que nous commercialisons nous-mêmes, avec notre propre service commercial. Sur la région parisienne, c'est évidemment le fluvial. Vous voyez ici un conteneur sur un wagon ; vous voyez que ce conteneur est comme n'im-

porte quelle marchandise sur un wagon : il passe dans tous les tunnels, il ne pose pas de problèmes de gabarit. Si vous rajoutez entre le wagon et le conteneur une remorque avec ses roues et son châssis, cela ne passe plus. Pour nous c'est cela le grand enjeu de notre développement nous travaillons sur Lille, Strasbourg et sur Lyon. Notre grand enjeu de développement est de poursuivre le développement du transport ferroviaire massifié avec une société que nous avons créée, avec un grand espoir sur la libéralisation du ferroviaire qui est ouverte depuis le 15 mars 2003 sur l'ensemble des transports internationaux. Il faut savoir aussi que le transport ferroviaire chute de façon dramatique : au Havre, aujourd'hui, nous faisons moins de transport de conteneurs par trains qu'il y a dix ans. Ce qui est absolument dramatique, quand on sait que le transport maritime a doublé dans la même période. Il n'y a que le transport ferroviaire qui baisse tous les ans. C'est dramatique, encore une fois, car c'est au coeur de notre stratégie de développement. Donc, aujourd'hui, nous étudions des solutions avec d'autres opérateurs ».

Pascal Luciani, directeur de l'aménagement du port autonome de Dunkerque, réunion publique de Lille, 22 octobre 2003.
« Vous posez des questions très pertinentes sur le cabotage, c'est une de nos grandes ambitions : notre rêve serait que le trafic maritime puisse servir tout ce qui est transit de longue distance. On pourrait imaginer que des marchandises qui viennent de la Scandinavie aillent à Dunkerque et repartent ensuite sur la péninsule Ibérique et le Nord de l'Angleterre, tout cela en maritime. Donc, un mode que nous souhaitons développer mais qui ne suffira pas à lui tout seul parce qu'il y aura toujours des dessertes derrière. Pour le port autonome, le mode alternatif prioritaire est le ferroviaire. Je suis heureux du discours de Jean-Claude Larrieu, nous sommes bien en phase là-dessus. Ce qui a été présenté par le professeur Barré, puis par les différents intervenants, c'est la part du mode ferroviaire, avec un objectif volontariste de 16 %. Dans le cas particulier de Dunkerque, nous sommes déjà dans un taux compris entre 40 et 50 % sur le ferroviaire. Pour nous, c'est le premier mode de transport. Nous avons besoin de poursuivre les activités dans le domaine ferroviaire. Les activités fret de la SNCF doivent continuer à se développer. Mais après ce mode ferroviaire, c'est le mode routier qui arrive avec un impératif de développement, parce que toutes les dessertes ne pourront pas se faire par les modes alternatifs. Le fluvial est, de notre point de vue, un trafic qui vient au troisième rang et ne pourra remplacer ni le fret, qui est la priorité absolue, ni le trafic routier (...) »

Ce que nous constatons nous, c'est que le fer et la route se combinent de la manière suivante : on prend un conteneur, on le met sur un train et, de la plate-forme multimodale, on le met sur un camion. Donc, il y a bien un transport combiné, mais ce qui ne fonctionne pas du tout aujourd'hui, c'est le camion que l'on met sur un train à cause de la hauteur. Le problème, c'est que si on a un point spécifique, on peut faire un gabarit, on peut le faire pour le tunnel sous la Manche, mais on ne pourra pas faire cela sur l'ensemble du réseau ferroviaire et lorsque l'on voit la difficulté qu'il y a pour améliorer la liaison Dunkerque et la Lorraine, sur le simple point de vue du maintien des caractéristiques, on voit bien qu'on ne s'en sortirait pas. J'insiste, le transport par conteneur permet de surmonter cet inconvénient puisqu'un conteneur sur un train a une hauteur inférieure. »

Charles Masse, directeur délégué de la plate-forme Delta 3, réunion publique de Lille, 22 octobre 2003.

« Les liaisons autoroutières parallèles ne peuvent pas être dangereuses. Parce que justement le but de Dourges est que l'on arrive à des envois massifiés pour le rail et la voie d'eau. L'autoroute, si elle se fait, est plutôt une autoroute de contournement, parallèle. C'est le but même de Delta 3 : utiliser le moins possible le transport routier pour la desserte terminale entre Delta 3 et l'entrepôt. C'est encore mieux quand il est à Delta 3. Cela ne veut pas dire que tous les entrepôts de la région vont venir là, mais il s'agit d'avoir le moins de desserte terminale entre le lieu d'arrivée et le destinataire final. Par contre, cela peut avoir un effet en matière d'aménagement du territoire désastreux pour Dourges et l'encombrement des autoroutes si, à chaque échangeur de cette A24, on retrouve, desservis par le seul mode routier, ces grands entrepôts logistiques tels qu'on les voit fleurir un peu partout. »

1.2 Audition publique du 6 janvier 2004 sur le Canal Seine-Nord.

François Bordry, président de Voies navigables de France (VNF).

« Pour ce qui concerne la liaison Seine-Nord-Europe ou Seine-Nord-Escaut, (...) il n'y a pas eu comme ici un débat public, mais une concertation en 1996 sur les fuseaux de tracés de la liaison qui a été extrêmement approfondie et s'est déroulée dans une atmosphère de très grande transparence. Par conséquent, Voies navigables de France a été désigné comme maître d'ouvrage de l'avant-projet sommaire que nous avons pour mission de conduire jusqu'à une déclaration d'utilité publique d'ici 2007(...). Concernant la réalisation, le calendrier dépendra des disponibilités financières. À cet effet, nous faisons en sorte de mettre au point le dossier de manière à ce que la réalisation se fasse vite, c'est-à-dire vers 2014 au plus tard (...).

Les estimations après la réalisation du canal, qui donnent 13 millions de tonnes fluvialisables sur Seine-Nord, ont été jugées comme vraiment prudentes(...). L'intérêt de cette liaison est, pour une part d'alléger l'augmentation des transports prévisibles sur le corridor Nord-Sud et, pour une autre part, de relier à la fois l'agglomération parisienne, les ports normands, à l'ensemble du réseau européen, de manière à ce que la région parisienne soit convenablement reliée, avec un gabarit moderne, à l'ensemble du réseau nord-européen. De la même façon, il s'agit de conforter les ambitions européennes du port du Havre, y compris par le mode fluvial. Ce mode fluvial après de longues décennies de déclin, que beaucoup pensaient irrémédiable et réhabilitaire jusqu'en 1995, s'est réveillé et la modernisation de ce mode de transport, sa crédibilité comme mode alternatif s'est confirmée. Celui-ci montre, depuis, sa pertinence et sa crédibilité, notamment par le fait qu'il pénètre très profondément dans le cœur des agglomérations sans poser de problèmes au trafic local, sans ajouter à la congestion existante. »

Marc Papinutti, sous-directeur des Voies navigables au ministère de l'Équipement.

« Le CIADT a fixé une politique des transports avec un certain nombre d'infrastructures décidées, plus ou moins avancées dans les étapes, dans lesquelles Seine-Nord, qui s'inscrit dans une logique européenne d'une liaison à grand gabarit, s'intègre, après consultations auprès de nos voisins belges et néerlandais, dans un aménagement Seine-Escaut. Je rappelle que le CIADT a décidé aussi de lancer le fret avec une stratégie qui est complémentaire. Pourquoi complémentaire ? Parce que l'essentiel du trafic qui va venir sur Seine-Nord va modifier totalement les conditions de productions du transport avec des bateaux plus grands en abaissant le coût. On va donc aller chercher de nouveaux trafics qu'on ne pouvait pas transporter, notamment les matériaux de construction. Avec cette liaison on peut envisager de nouveaux bateaux dans un réseau interconnecté qui permet de forts abaissement des coûts et des produits. »

François Bordry (en réponse à une question sur la coordination avec la modernisation du réseau belge)

« Pour une construction moderne, on ne va pas choisir un gabarit intermédiaire, on va choisir le gabarit principal de l'aménagement moderne qui est le gabarit 5B. C'est-à-dire des ponts à 7 mètres sur la partie nouvelle, des écluses d'un gabarit de 180 mètres de long et de 12 mètres de large, pour permettre aux plus gros convois de passer. Il serait beaucoup trop cher, trente ans après, de revenir sur des écluses de 140 mètres : autant les construire tout de suite au gabarit final. Pour le reste, il y a eu des travaux, il y a des travaux en cours qui font partie de la liaison Seine-Nord-Europe au sens large, puisque le gouvernement a toujours dit que cette liaison partait du Havre jusqu'à Dunkerque et la Belgique.

Dans le cadre du contrat de plan actuel de la région Nord-Pas-de-Calais il y a des travaux de relèvement des ponts, sur le canal de Dunkerque à Valenciennes, grâce au contrat interdépartemental et, dans le cadre des contrats de plan, sur la partie aval de la Seine, il y a réaménagement et reconstruction de certains barrages de l'Oise au gabarit existant. Par conséquent, il n'y a pas compatibilité avec le gabarit 5B puisqu'au nord de Compiègne on passe à 3 000 tonnes. L'important, c'est que tous les matériels puissent passer. »

Philippe Rattier, directeur régional de VNF.

« Je vais apporter des précisions sur les ponts à relever dans le cadre du contrat de plan 2000/2006. Il s'agit de six ponts routiers et de 27 ponts ferroviaires, alors qu'il y a plus de 180 ponts qui seraient concernés par un relèvement à sept mètres. Vous voyez l'écart : non seulement le nombre de ponts concernés serait plus important mais, dans certains cas, il s'agirait de reconstructions voire de déviations. Ce sont des cas que nous avons déjà proposé à la région d'étudier, pour se tenir prêts au delà du contrat de plan, tout comme le passage dans les centres villes qui seraient encore plus délicats à gérer, notamment sur les ponts à tramway ou à proximité des gares. C'est donc à la fois un problème de coûts, mais aussi un problème de circulation.

Je voudrais dire quelques mots sur ce que l'on appelle Seine-Nord-Escaut. Qu'est-ce que ce projet ? Pour la LAALB, on sait à peu près où elle va atterrir en Belgique, par contre, quand on parle de Seine-Nord-Escaut, on ne sait pas où cela va arriver sur l'Escaut. Il est bien évident que ce sont les Pays-Bas qui sont visés, tout comme Dunkerque, cependant pour aller à Anvers ou à Rotterdam le choix n'est pas fait. À ce titre, les Wallons ont demandé qu'une réflexion sur la Lys soit menée avec la France et la Flandre sur ce sujet pour que les choses se fassent d'une manière explicite plutôt qu'implicite.

Les travaux qui sont en cours sur la Lys côté flamand, c'est Courtrai, c'est ce qu'on appelle treize cent cinquante tonnes où cette norme est relativement indépendante des normes européennes 4, 5A et 5B. On peut avoir des hauteurs différentes en fonction de ce que l'on souhaite en matière de conteneurs. Les 5,25 mètres que nous aurons à l'issue du contrat de plan permettront d'accueillir dans la région Nord-Pas-de-Calais environ 50 % des 1 350 tonnes, c'est donc une amélioration considérable. »

François Bordry.

« La liaison Seine-Nord-Europe, quand elle sera réalisée, permettra à une part très importante des matériels fluviaux européens d'être acheminés soit vers le bassin parisien, soit du Havre vers l'Europe du Nord. Ce qui veut dire que le fait que le réseau ne soit pas totalement homogène à 4 500 tonnes partout n'empêche pas un développement important de ce mode.

Sur les 13 millions de tonnes de Seine-Nord à l'horizon 2020 on a prévu que 2 millions viendraient de la route, mais pas plus de 1 million viendraient du chemin de fer. Par conséquent, ce n'est pas l'autoroute qui peut tuer le canal ou l'inverse, je pense que de ce point de vue, ils n'ont pas grand-chose à voir. On sait simplement que les transports vont augmenter dans les années qui viennent et c'est surtout l'augmentation de ce transport qu'il faut essayer de redistribuer vers les modes alternatifs pour qu'on n'encombre pas trop les routes, que l'on laisse la place aux véhicules légers qui sont aussi utiles aux entreprises. »

Philippe Rattier.

« Je crois que cet ensemble d'infrastructures ne peut pas se concevoir de façon égale. C'est-à-dire qu'il y a des mesures d'exploitations qui sont des politiques fiscales, sociales, qui sont au moins aussi considérables que ce qui est mis en jeu. C'est une évidence : toute infrastructure routière va appeler des camions. Dans ces conditions les transporteurs et les chargeurs vont se déterminer en fonction du coût, ce n'est pas le seul facteur, bien entendu, mais il est déterminant.

Je crois que l'on a dit que cela faisait plus de 1 000 poids lourds par jour enlevés de l'autoroute du Nord. C'est-à-dire le dixième voire le quinzième de ce trafic des poids lourds sur l'autoroute. Il me semble que sur l'autoroute du Nord, il y a 20 000 poids lourds par jour et on en retire 1 000. »

Marc Papinutti, sous-directeur des Voies navigables au ministère de l'Équipement.

« Sur ce trafic, effectivement, si on fait un calcul de coin de table, qui est assez juste, on dit deux millions de tonnes quand un camion prend vingt tonnes, même si je suis un peu excessif. Si vous faites le calcul lorsque l'on est à 20 tonnes, cela fait 100 000 poids lourds retirés par an. »

Jean Gadenne, directeur de VNF, en charge du développement.

« Il y a plate-forme et plate-forme (...). C'est un hub de dimension européenne, qui réussira à travers la valeur ajoutée des opérations logistiques qui se passeront sur la plate-forme. Il ne faut donc pas seulement voir les tuyaux qui y amènent. Le succès de Dourges sera le succès de la qualité du produit et de la destination Dourges. Quand vous regardez les flux de marchandises au niveau mondial, il y a quelquefois des mouvements de marchandises curieux car elles vont chercher la qualité du traitement logistique. Dès lors que l'on parle de report modal, on parle de chaîne logistique complète avec un autre métier que le simple coup de grue. Dans cette optique Dourges et Lille sont des plates-formes à forte valeur ajoutée »

Nathan Starkman.

« Quels sont les délais d'équipements pour les chaînons manquants de ce canal ? »

François Bordry.

« On ne peut pas poser le problème comme vous l'avez posé, il y a plusieurs types de questions. D'abord les travaux qui sont programmés, qui sont en cours, du côté français comme du côté belge, qui visent par exemple à déplacer un pont sur la Lys à Comines, aménager un alternat à Courtrai en attendant des mesures plus importantes, ne permettront pas d'avoir une infrastructure cohérente immédiatement. Il ne faut pas s'attendre à cela, il n'y a donc pas de délais prévisibles. Au contraire, on a dit que les ponts seraient relevés sur le canal entre Dunkerque et Valenciennes, qu'il y aura des aménagements sur la Lys d'une part et l'Escaut d'autre part. D'ores et déjà, lors de l'ouverture de Seine-Nord, 50 % du nombre de bateaux rhénans, 30 % des grands rhénans, auxquels s'ajoutent des convois avec de nombreuses barges, pourront passer sur l'ensemble du réseau. Dans l'état actuel des choses, tout nouveau pont construit par les collectivités territoriales sur l'Oise sera élevé à 7 mètres alors que les anciens ne seront pas remontés à cette hauteur. Cela n'empêchera pas, lors de l'ouverture de Seine-Nord en 2014, une part importante des matériels de passer sur l'ensemble du canal. »

1.3 Audition publique : « Le ferroutage et les transports combinés », le 6 janvier 2004 à Lille.

Pascal Mignerey, sous-directeur des stratégies et Transports intermodaux à la direction des Transports terrestres au ministère de l'Équipement.

« Je souhaiterais faire un point de définition sur des termes qui ne sont pas toujours utilisés à bon escient. En effet, il y a une définition officielle et il y a une pratique. La définition officielle retenue par l'ONU dit qu'un transport intermodal est un

transport de marchandise qui ne change pas de contenant mais qui passe d'un mode à un autre. À partir du moment où un contenant, souvent une caisse, un conteneur, une remorque, passe d'un mode à un autre il y a intermodalité. Cela ne doit pas être confondu avec la multimodalité qui elle implique de passer par plusieurs modes. Dans ce transport intermodal, à partir du moment où vous avez un maillon initial ou terminal qui est routier on pourra alors parler de transport combiné, qui est une partie du transport intermodal. Lorsque dans un port, un conteneur passe directement d'un bateau à un train pour aboutir directement dans les cours d'usines, ce n'est pas un transport combiné, nous sommes sur du transport intermodal.

Dans le transport combiné, il existe plusieurs formules. Elles ont en général un maillon routier, très souvent d'origine et de destination, et un maillon central qui est massifié. On compte trois modes massifiés : le mode ferroviaire, le mode fluvial, le mode maritime. Ce sont des modes alternatifs. Les marchandises convergent par la route pour parvenir sur ces modes massifiés. Le ferroutage est l'équivalent du transport combiné rail-route alors que dans le langage courant –souvent d'ailleurs relayé par la presse - le ferroutage s'entend souvent sur la seule partie du transport combiné qui consiste à mettre des camions entiers sur des trains. Dans ce cas là, on devrait plutôt parler d'autoroute ferroviaire.

Si on en revient au transport de fret, le sujet le plus fréquemment abordé lors des débats sur la liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique a été celui d'un choix qui serait à faire entre le développement d'une nouvelle infrastructure autoroutière et le développement d'une liaison type ferroutage ou transport combiné. Là dessus, je voudrais dire que le débat n'est pas d'une très grande simplicité dans la mesure où il faut bien définir le ferroutage, l'autoroute ferroviaire, et le transport combiné dont vous pouvez voir une illustration tous les jours à Douges. Il n'y a pas de débats frontaux entre un investissement de type A24 et des investissements de type transport combiné. Je pense qu'il faut éclairer le débat en donnant un certain nombre de conditions qui paraissent indispensables pour que le transport combiné puisse se développer. »

Patrick Jeanselme, chef de l'unité Transport combiné à la direction du fret de la SNCF.

« Les affaires intermodales, qui regroupent tout ce qui concerne les activités combinées, existent depuis plus de 40 ans en France, et l'autoroute ferroviaire a à peine 3 mois. 40 ans, 3 mois, on sent tout de suite que ce je vais pouvoir dire sur l'une des deux activités sera forcément restreint. (...)

L'expérience la plus récente, qui a une visibilité médiatique importante, est la liaison entre Bourgneuf-Aiton et Orbassano en Italie. Donc, ce lieu d'expérimentation était plus proche à la fois de ce qui pouvait exister en la matière en Europe, et notamment en Autriche, dans le franchissement d'obstacles naturels et particulièrement des massifs alpins. C'est une opération originale sur le plan industriel puisque le wagon utilisé est un wagon rotatif, qui permet le chargement latéral des camions alors que partout ailleurs, en Europe, il s'agit d'un chargement par le bout de la rame. C'est donc un aspect technique innovant qui mérite d'être testé, d'être rodé et il s'agira de faire travailler ensemble le mode ferroviaire et routier. Cette expérimentation va se dérouler aujourd'hui sur un marché relativement restreint. Pourquoi ? Parce que, d'emblée, on va rencontrer les problèmes techniques évoqués tout à l'heure : il faut une infrastructure qui ait des capacités d'accueil suffisantes et des entreprises qui acceptent de mettre leurs camions entiers sur cette autoroute. Pour être simple, je dirais que le parc routier est aujourd'hui à 80 % à 4 mètres de hauteur, or les gabarits, sur la partie française notamment, sont des gabarits inférieurs à 4 mètres avec tous les problèmes que cela induit. C'est-à-dire que, pour ces portions à 3 mètres 70, il y a des travaux extrêmement importants à réaliser. Pour donner un ordre d'idée, dans les trois ans à venir, on va tenter d'assurer un trafic annuel de 30 000 poids lourds alors que lorsque les dégagements de gabarits seront faits à 4 mètres, on s'adressera à un potentiel dix fois supérieur. Ce qui veut dire que, si l'on fait parfaitement fonctionner d'un point de vue commercial, nous pensons qu'après les dégagements de gabarits, nous pourrions atteindre une fourchette allant de 300 000 à 500 000 véhicules.

Il y a des conditions de rodages techniques sur des technologies qui sont totalement nouvelles, des conditions d'adaptation des infrastructures avec des travaux qui seront extrêmement longs. Ce qui veut dire que cette expérimentation est très compliquée, complexe, et que l'autoroute ferroviaire n'est pas la panacée pour demain. (...) Dernier problème : ces autoroutes ne peuvent fonctionner sans subventions, je n'en connais pas en Europe qui fonctionnent sans, c'est un autre aspect de la problématique qu'il faudra analyser et résoudre. (...)

Aucun des maillons essentiels qui pèsent le plus dans cette chaîne du transport combiné ne voit à terme aucune possibilité de contraction de ses coûts (...). Je vais donner quelques éléments de compréhension sur cette activité, qui a environ 40 ans d'existence en France. Elle est intéressante, parce que c'est bien le lieu de rencontre entre la SNCF et le monde de la route. Le volume aujourd'hui représenté par le combiné à la SNCF, c'est 25 % du volume fret produit par la SNCF. Il faut savoir que dans l'histoire du combiné, il y a deux étapes : une première étape qui va jusqu'aux années 80 avec environ 6 milliards de tonnes/kilomètre et, aux environs des années 2000, un plafonnement à 12 milliards. Il y a donc deux périodes et celles-ci font apparaître une dynamique de croissance très forte. (...) Une part de marché d'environ 5 % qui atteint, sur des distances supérieures à 500 kilomètres, 15 %. Sur ce volume actuellement réalisé en transport combiné, on peut dire que 20-25 % sont d'origine maritime, ce sont des conteneurs, 75 % sont d'origine continentale. (...) Autant sur le conventionnel, il n'est pas inapproprié de parler de concurrence entre le monde de la route et le fer, en ce qui concerne le combiné, ce n'est pas la réalité. Le combiné est le fruit d'un partenariat étroit, d'un travail commun avec le monde de la route. D'ailleurs, une des principales sociétés en France, Novatrans, possède un capital qui est majoritairement routier, le complément minoritaire est du ressort de la SNCF (...)

Il n'est pas inintéressant de se dire que ce que l'on est en train de faire aujourd'hui va forcément déterminer ce que nous allons faire après 2010. En réalité, la SNCF souhaite se repositionner sur ce marché parce qu'elle est dans un marché concurrentiel qui est celui de la route. Par rapport à l'attitude des chargeurs, je voudrais approfondir l'exemple des 3 Suisses. J'ai eu l'occasion de parler avec le responsable logistique qui m'a dit : je fais du transport combiné non pas pour vos tarifs et votre qualité, je le fais parce que c'est important pour moi, dans mon positionnement sur mon image et ma communication, de dire que je prends ce sujet-là en compte en tant qu'entreprise citoyenne. »

Patrick Fouet, chargé d'activité et étude fret au département étude générale et activité à la direction du développement de RFF.

« RFF a réfléchi, si parallèlement à l'expérimentation dont il vient de parler, il n'y avait pas des potentialités de trafics sur des autoroutes ferroviaires en plaine et sur des distances beaucoup plus importantes. À cet effet, en 2002 et à la demande de notre président de l'époque, nous avons réalisé une étude en interne sur le principe d'une autoroute ferroviaire entre la Lorraine, la région de Metz, et le delta du Rhône (la région de Nîmes). Nous avons écarté l'hypothèse, qui avait prévalu en 1990, d'utiliser une infrastructure spécialisée en ce sens que cela posait des problèmes de financement, des problèmes d'acceptabilité et des incompréhensions, qui rendaient cette hypothèse difficile. Donc, le choix a été de dire : travaillons sur l'hypothèse d'une autoroute ferroviaire avec le système de wagons rotatifs évoqué tout à l'heure. Alors, nous en avons conclu qu'il semblait possible de faire circuler des trains sur cette ligne et que, sur chacun de ceux-ci, nous disposions de 30 places (...).

Pour se rendre du Nord vers le Sud, il faut actuellement utiliser la grande ceinture de Paris, qui supporte jusqu'à 200 trains par jour. Il manque donc un maillon. En journée, en effet, les trains de fret ne sont pas prioritaires par rapport aux trains de voyageurs. »

Pascal Mignerey.

« Le mode routier est prépondérant dans le transport de marchandises et il est considéré par le ministère des transports, par le gouvernement avec le récent CIADT, voire par l'Europe comme excédentaire. La part que détient la route et que détendra la route dans le transport de marchandises en France et en Europe dans les 10 à 20 prochaines années, si l'évolution actuelle se poursuit, est considérée comme inacceptable. De ce point de vue, les choses sont claires et ont été dites assez fortement par un Livre blanc de la Commission européenne et le dernier CIADT de décembre : le principe n'est pas de faire un report modal massif mais un rééquilibrage. L'objectif est assez simple : si vous prenez la croissance routière ainsi que la croissance économique actuelle, l'augmentation du transport de marchandises va se poursuivre et la route va continuer à être majoritaire et même davantage. Le principe, c'est que cette croissance, dans les 20 ans qui viennent, du transport de marchandises puisse aller prioritairement vers des transports alternatifs à la route.

Cependant, je voudrais relativiser ces discours sur le relèvement du fret, car l'objectif de votre débat c'est 2020, ce n'est pas 2006 ou 2008. En effet, quelques soient les mesures de redressements tentées par la SNCF sur l'activité fret, celles-ci aboutiraient à revenir à une activité fret qui serait proche de celle d'aujourd'hui et on espère que le fret se développera de nouveau pour retrouver sa part de marché. Il faut donc bien voir qu'à l'horizon 2020, les remises en cause, les analyses et les discours en ce qui concerne le fret ferroviaire dans les années à venir correspondent à des réalités économiques fortes et remettent en cause les orientations d'une politique de transfert modal au niveau national comme au niveau international. Il s'agit de bien comprendre : la concurrence doit se faire (...).

Cette notion est importante, elle est derrière une double proposition qu'à encore confirmée le gouvernement au mois de décembre : le principe des autoroutes de la mer, le principe des autoroutes ferroviaires(...). Ce que l'on peut dire, c'est qu'il ne faut pas s'attendre à ce que l'autoroute ferroviaire soit le moyen vers lequel on pourra faire un véritable report modal très important. C'est une des possibilités du transport combiné, il y a pertinence sur de longues distances, les capacités ne sont pas extraordinaires, un train ne pourra tirer qu'une trentaine de poids lourds. (...) On pense que c'est un moyen qui mérite d'être étudié, qui pourra avoir une certaine validité sur de longues distances ou en réseau, mais ça n'est pas le vecteur majeur du report modal. »

Jean-Claude Larrieu, directeur régional de la SNCF Nord-Pas-de-Calais.

« L'intervention de Patrick Fouët, qui disait qu'on a étudié une autoroute ferroviaire Lorraine-Midi en prenant l'hypothèse qu'on ne construisait pas d'infrastructure nouvelle, éclaire un point important du débat. Si le débat consiste à dire qu'au lieu de faire une autoroute bitume, il faudrait faire une autoroute ferroviaire, au sens construction d'une infrastructure nouvelle, c'est effectivement un aspect un peu simpliste. Il y a d'autres éléments de réponse. Il y a des travaux à faire sur le réseau ferroviaire existant pour y passer plus de marchandises sous différentes formes. Je crois que ce débat ne doit pas être - au lieu de faire tant de centaines de kilomètres de bitume, je fais autant de kilomètres de voie ferrée. Le débat est plus compliqué que cela, il n'y a pas de concurrence frontale, nous avons besoin de faire des travaux sur le réseau ferroviaire pour faire passer des trains de fret conventionnel, pour pouvoir passer du combiné. »

Gilles Fourt, directeur des études prospectives à la CRCI de la région Nord-Pas-de-Calais.

« Nous avons examiné les parts modales du ferroviaire d'aujourd'hui et tenté d'estimer celles de 2015. La part modale du ferroviaire, entre la France et le Benelux, est tombée de 15 à 10 %. Si la part du ferroviaire retrouvait le taux de 15 %, avec la hausse inéluctable de trafic, l'infrastructure ferroviaire existante serait-elle capable d'absorber cette croissance ? »

Claude Vogt, délégué régional RFF Nord-Pas-de-Calais.

« Pour vous apporter une réponse précise, les études avaient prévu un trafic d'environ 70 milliards de tonnes/km alors qu'aujourd'hui nous n'arrivons pas à atteindre les 50 milliards de tonnes/km. »

2. Financement, péage et régulation.

2.1 L'apport de l'audition publique du 7 janvier 2004 à Lille

Philippe Redoulez, adjoint au directeur des routes au ministère de l'Équipement.

« En ce qui concerne les décisions du CIADT, il y a eu l'audit du Conseil général des Ponts et Chaussées et de l'Inspection générale des Finances, qui ont travaillé au cours de l'été 2002 et rendu leur rapport au printemps 2003. Cet audit a mis en évidence la nécessité d'un financement d'un milliard d'euros par an : le CIADT de décembre a repris ces chiffres puisqu'il parle d'une mobilisation de 7,5 milliards d'euros d'ici 2012. Décision particulière et plus spectaculaire, ce CIADT a décidé, dans le même temps, de la création d'une agence de financement des infrastructures de transports. (...) Je pense que la création de cette agence permettra une stabilisation de la part de financement de l'État dans les projets routiers. C'est-à-dire d'apporter une meilleure garantie de financement de la part de l'État sur ces opérations puisque les financements seront moins dépendants des contraintes budgétaires annuelles. Pour le moment, les textes qui régissent l'agence ne sont pas prêts. Ils devraient sortir bientôt car il y a une demande et une urgence pour que le texte soit voté rapidement, mais a priori il n'y a pas de changements des règles du jeu du financement des opérations routières. (...)

Sur les coûts : l'aménagement sur place implique des mises à deux fois deux voies, deux fois trois voies, afin de supporter les trafics estimés. D'une manière générale, l'aménagement sur place consiste à retravailler sur la section courante, à réaliser des travaux spécifiques aux extrémités ou à chacun des échangeurs. Toujours dans le cas de l'aménagement sur place, il faut aussi regarder en direction de la Belgique et c'est un aspect que ne prévoit pas le projet. Enfin, l'aménagement sur place oblige à regarder toutes les questions relatives aux trajets, aux trafics, aux transits qui sont interdits sur les autoroutes et les deux fois deux voies, mais aussi la question de la desserte des riverains. En définitive, c'est pour toutes ces raisons que le coût estimé du projet de la LAALB, en aménagement sur place, oscille entre 800 millions et un milliard d'euros en valeur 2003. Pour sa part, le projet en tracé neuf coûterait environ un milliard d'euros.

Ceci étant dit, la marge d'incertitude est beaucoup plus élevée dans la perspective d'un aménagement sur place que sur un projet neuf. Il y a, en effet, de nombreuses raisons aux surcoûts. (...) Pour le cas d'une autoroute neuve, un milliard d'euros, cela permet de dire qu'une autoroute de ce type dans un territoire non accidenté revient au kilomètre à 7 ou 8 millions d'euros.

En ce qui concerne le financement, les aménagements sur place sont financés dans le cadre des contrats de plan. Nous ne savons pas ce que vont devenir les contrats de plan avec les évolutions récentes sur la décentralisation, mais il semble acquis, que sera maintenue une procédure contractuelle, ne serait-ce que pour les grandes infrastructures. Il s'agit, dans le cas présent, de simplifier ces procédures, ou se mêlent des financements croisés. Mais dans l'ensemble, les procédures de cofinancement des projets routiers nationaux devraient subsister de manière différente. (...) Pour les autoroutes concédées, il y a un partenariat public/privé qui est utilisé depuis très longtemps en France permettant ainsi de financer les autoroutes.

L'une des possibilités pour réaliser la LAALB est le régime de la concession. Jusqu'en 1990, il existait un système d'adossement, qui a permis de réaliser le système autoroutier français, dans lequel les nouvelles concessions d'autoroutes étaient intégrées à celles existantes. C'est-à-dire que lorsque qu'il y avait un projet autoroutier, l'État décidait d'emblée qui ferait ce réseau autoroutier :

dans ces conditions, le financement de la nouvelle concession était assuré sur les recettes de la nouvelle autoroute mais aussi sur le reste du réseau qui était géré, exploité par la société concessionnaire. C'est le système qui a prévalu pendant quarante ans et explique que certaines sections autoroutières largement remboursées continuent à être soumises à péage et ce, au-delà des frais stricts d'exploitation et de gestion de la section.(...)

Pourquoi ce système ne fonctionne-t-il plus ? Il ne fonctionne plus depuis la sortie de la directive européenne Travaux et de la loi Sapin de 1993. Ce qui ne fonctionne plus, ce n'est pas l'adossement, c'est l'absence de concurrence entre les concessionnaires potentiels de la future liaison autoroutière. Cette directive, comme la loi Sapin pour toute délégation de service public, obligent à une mise en concurrence. A partir du moment où il y a une mise en concurrence, il n'est plus possible de faire financer, par les sections existantes, le nouveau projet. C'est ainsi que depuis 2001, il y a une égalité effective entre les candidats avec, pour toute nouvelle section autoroutière, un nouveau contrat de concession spécifique, indépendant des contrats précédents. Comment sont financées ces concessions ? Avec le système d'adossement, les concessions étaient entièrement financées par les usagers des autoroutes existantes. Dans le nouveau système, ce n'est plus possible puisque dorénavant il y a deux participants : l'usager et le contribuable. Il y a l'usager quand il acquitte le péage, il y a le contribuable, via les collectivités locales et l'Etat qui doivent se partager une subvention. La part entre le montant de la subvention et la part du péage varie fortement en fonction du coût du projet et du trafic attendu et réel sur la concession.

L'offre du concessionnaire est quelque chose de lourd parce que ce sont des offres très difficiles à estimer. Le candidat concessionnaire calcule son coût, le coût de l'opération et simule aussi le coût de l'exploitation : il fait des prévisions de trafics. Il calcule le coût de l'opération et estime les délais d'exécution de l'opération qui sont dépendants de la mise en service de la liaison autoroutière. Il estime aussi sa rémunération et celle de ses actionnaires. Au regard de tout cela, il vérifie la rentabilité. Si ce n'est pas rentable, il ne présentera pas d'offre. Si c'est rentable, il fera une offre avec une demande de subvention, car tous les projets ne peuvent pas être équilibrés. Ces subventions sont en effet le critère extérieur pour équilibrer le projet d'un point de vue économique.

La subvention est directement liée, d'une part au coût de la construction lui-même et, d'autre part, aux revenus estimés du péage. Ce qui veut dire que l'anticipation sur la subvention est relativement difficile à faire. C'est pour cela que les offres remises, dans le cadre de consultations pour de nouvelles concessions, peuvent être très différentes en fonction des délais envisagés pour la mise en service du projet, des coûts du projet, du niveau de péage envisagé, des dispositifs de recherches de capitaux ou de montages financiers qu'a pu trouver le candidat.

Dans le cadre d'une absence de concession, l'exploitation est prise en charge par la collectivité publique, c'est le contribuable qui paye. Dans le cadre de l'autoroute concédée, c'est l'usager qui paye, parce qu'il faut bien dire que la subvention ne concerne que l'investissement. C'est-à-dire qu'à partir du moment où il faut une subvention pour payer l'exploitation et l'entretien de l'autoroute, on est cette fois dans un système de marché public et non plus dans un système de délégation de service public : ici les conditions juridiques sont différentes. »

Pascal Lechanteur, adjoint au sous-directeur des routes, chargé des concessions.

« L'issue du débat nous montrera peut-être la nécessité de sous-sections entre Amiens et la Belgique, qui peuvent être construites de façons différentes. Soit par l'aménagement sur place, soit par la concession, car il y a une multitude de variantes possibles. Je vais prendre un exemple avec l'autoroute Bordeaux-Pau, qui fait partie des décisions du CIADT. Sur ce projet d'autoroute, nous avons un certain nombre d'incertitudes et, à ce titre, il existe plusieurs scénarios de concédabilité : soit le nord de l'autoroute, soit le sud de l'autoroute, soit l'ensemble de l'autoroute. Ce que je veux dire, c'est que l'ensemble des études et des débats permettent de choisir tel type de solution dans la concession. (...) Le péage est une possibilité de financement de l'infrastructure. En fonction des interventions et des éclairages, une décision sera prise sur le péage, mais encore une fois, il faut bien préciser qu'il est évident qu'une décision de ce type accélérerait la mise en place de l'infrastructure.

Pour l'Allemagne, c'est un autre système, le péage virtuel, qui demande encore à être rôdé. On peut passer du péage à la gratuité et de la gratuité au péage. Tout est une question d'acceptabilité et de degré de financement. Dans le cas d'un passage à la gratuité, il faut rembourser le concessionnaire jusqu'à la fin de la concession ce qui nécessite des sommes assez considérables. Passer de la gratuité au péage demande une forte volonté et d'acceptabilité. En tout cas, rien n'est impossible. (...)

Avec la mise en concurrence des offres de concessions, le système est un peu différent puisqu'on essaie de faire financer les projets avec le moins de subventions possible. Par exemple, sur la concession Rouen-Alençon, on tablait sur une concession de 30 à 35 ans et pour tout vous dire, on avait réalisé des calculs au terme desquels nous étions arrivés à 70 - 75 % du coût de construction : autant dire que certains pensaient que le projet, vu le quota de subvention, ne se ferait pas. Cependant, on n'avait pas pensé que les financiers avaient des modes de raisonnements à plus long terme et, à ce titre, les deux candidats nous ont demandé des concessions supérieures à 60 ans. Avec ce délai, nous sommes arrivés à un niveau de subvention d'environ 50 %. Pour Millau, nous sommes sur 78 ans. En définitive, on n'a pas d'état d'âme sur la durée de la concession et, finalement, cela rassure les financiers et certains fonds de pension, qui voient dans ces délais une garantie de stabilité, avec des taux de rentabilité importants. »

Gilles Fourt.

« Si les collectivités ne veulent pas financer, comment cela se passe-t-il ? »

Philippe Redoulez.

« Comme dans les contrats de plan : les choses n'avancent pas. Les collectivités doivent se mettre d'accord entre elles pour financer leur part. C'est quelque chose d'extrêmement ancien en matière de financement des infrastructures pour la France. »

Gilles Fourt.

« Si on écoute le président du conseil régional, il dit qu'il ne pourra pas financer en même temps Seine-Nord, l'A24 et le ferroviaire. Cela veut dire que si la région ne participe pas au financement de l'A24, elle ne se fera pas. »

Philippe Redoulez.

« Premier point : une délibération peut en chasser une autre. Deuxième point : à chaque étape suffit sa peine. Troisième point : le conseil régional a toute liberté de refuser de financer le projet. Cependant, il faudra que les collectivités, dans leur ensemble, se mettent d'accord sur quelque chose. Dans le cas contraire, c'est l'abandon du projet. »

Pascal Lechanteur.

« A chaque nouvelle concession, le cahier des charges est à construire. (...) Pour en revenir à la question de la non utilisation du péage autour de Lille, vous avez lu les documents, vous avez vu les prévisions de trafics qui sont encore très prudentes : le gros du trafic est au Nord d'Arras. Aujourd'hui, très clairement, une concession entre Amiens et Arras n'est pas rentable : cela veut dire que si on ne veut pas faire payer les gens du Sud pour aller à Lille, on va avoir quelques petits problèmes au niveau de la concession. Il ne doit pas y avoir d'ambiguïtés sur le sujet. »

Jean Dehondt, département aménagement du territoire, CRCI du Nord-Pas-de-Calais.

« *Un des intérêts de la LAALB est de créer un véritable réseau autoroutier au nord de Paris avec des objectifs de régulation. Alors, est-ce qu'il est possible, au terme de l'appel d'offre, d'inclure dans le cahier des charges du concessionnaire des possibilités de modulations de tarifs ?* »

Philippe Redoulez.

« *Ce sera une nouvelle concession avec des fonds propres, des objectifs propres, une nécessité d'équilibre propre. Il n'est pas possible de faire des transferts d'une concession à une autre. C'est impossible en termes de droit. En revanche, votre question est : à l'intérieur d'une concession est-il possible que le cahier des charges prévoie des types de régulations de trafics par les tarifs ? Pourquoi pas ? mais laissons nous le temps des études de simulations de trafics pour avoir des prévisions plus fines. Il n'est pas exclu que le cahier des charges envisage cette possibilité.* »

Conseil économique et social régional (CESR) du Nord-Pas-de-Calais (avis du 8 juillet 2003).

« *Le CESR considère comme prioritaire d'engager à court terme une politique de régulation des flux. Au regard des prévisions de trafic, certains axes régionaux courent à l'asphyxie si une régulation n'est pas mise en place pour orienter les flux. Pour la mettre en œuvre, s'inspirant d'expérimentations européennes, le CESR préconise notamment une politique réglementaire et tarifaire cohérente pour l'ensemble du réseau routier régional ou encore la modulation de l'usage de certaines infrastructures. Une telle régulation (...) générerait des fonds qui pourraient être affectés au développement des investissements de l'intermodalité, eux-mêmes moyen essentiel de la régulation.* »

Chambre des métiers de la Somme, délibération du 16 décembre 2003.

« *Les élus (...) souhaitent que cette autoroute soit réalisée dans le cadre d'une concession, afin d'une part d'accélérer sa réalisation et, d'autre part, qu'elle puisse être financée par l'usager plutôt par que le contribuable.* »

Conseil général de la Somme, délibération du 24 octobre 2003.

« *Le conseil général se déclare favorable à un tracé neuf concédé jusqu'à la jonction avec l'autoroute A26 : - la réutilisation de l'RN25 ne pourrait être que marginale - moins de 20 % de son linéaire - (...) et conduirait à une moindre prise en compte des enjeux environnementaux - une réalisation de l'État conduirait (...) à des délais de mise en service trop éloignés et à une mobilisation excessive des budgets des collectivités locales.* »

Hervé Dizy, président du collectif contre les nuisances routières Métropole - Nord.

« *Le rapport de la DATAR d'avril 2003 préconise l'installation de péages urbains pour limiter le trafic routier et faire payer aux utilisateurs des routes la juste quote-part des différents coûts évoqués plus haut. Pour circuler sur la métropole, il faut instaurer un système de péage pour intégrer ces coûts dans le prix des transports. Cela permettra de rééquilibrer la concurrence vis-à-vis du rail et de la voie d'eau dont les secteurs de coûts sont identifiables. Le produit des péages pourrait servir : - LMCU¹ pour reprendre la compétence de l'A25 et l'A22 sur son sol de façon à maîtriser le trafic, - à développer les transports en commun, car les rapports de LMCU montrent qu'une grande partie des déplacements font moins de 5 km, - à financer une prime à la casse pour remplacer les vieux camions polluants des entreprises de la métropole, en évitant que ceux-ci soient réutilisés par les entreprises des pays de l'Est en revenant sur nos routes conduits par des chauffeurs coûtant presque 10 fois moins cher et travaillant 40 % de plus par semaine. Il ne faut pas reproduire l'erreur des métiers textiles qui ont été vendus en Asie du Sud Est, ce qui a précipité le déclin du textile nordiste. Les chauffeurs routiers mal formés représentent un danger en termes de sécurité routière, comme les accidents du tunnel du Mont Blanc et du Gothard en Suisse l'ont démontré.* »

Marc Kaszynski, directeur de l'établissement public foncier, 22 décembre 2003.

« *Concernant la mise sous péage de la voie, le constat du fonctionnement respectif de l'A26 (avec péage) et de l'A25 (libre) nous conduit à nous interroger de façon plus générale sur la gestion du réseau autoroutier du Nord de la France en articulation avec le réseau belge (libre de péage). On peut comprendre le souhait des élus d'agglomération de ne pas soumettre au péage les sections d'autoroutes qui desservent immédiatement la périphérie de leur agglomération. Encore faut-il que les effets inducteurs de périurbanisation aient été correctement appréciés et assumés. En section courante, il importe que le recours à une tarification modulée du péage permette de gérer cette autoroute dans ses fonctions de transit international en cohérence avec le reste du réseau (mise sous péage des sections courantes de l'A25).* »

CRCI du Nord-Pas-de-Calais.

« *Les chambres de commerce et d'industrie du Nord-Pas-de-Calais se prononcent résolument pour le recours à la concession et au péage, qui seul permettrait la réalisation de l'A24 dans les meilleurs délais, compte tenu des possibilités financières très réduites de l'État et des collectivités territoriales.* »

3. LAALB et développement.

CESR du Nord-Pas-de-Calais (avis du 8 juillet 2003).

« *Le CESR considère qu'une desserte rapide routière ou autoroutière entre la Belgique et Lille et la Picardie est utile aux besoins économiques et de mobilité de la Région Nord-Pas-de-Calais. Le CESR observera les choix qui seront pris par les décideurs, en fonction des intérêts régionaux qu'il considère primordiaux, à savoir : - une irrigation riche du territoire régional traversé ; - une contribution au contournement large de la métropole régionale ; - un respect de la gestion durable du territoire dans ses dimensions environnementales et d'acceptabilité de ses zones traversées fortement urbanisées...* »

Syndicat mixte des Vals d'Authie, Nièvre et Somme, délibération du 30 septembre 2003.

« *Le Comité Syndical est à l'unanimité favorable au projet de LAALB en tracé neuf et insiste sur la nécessité d'obtenir une porte autoroutière ainsi qu'une aire de service dans le Doullennais.* »

¹LCMU : Lille Métropole communauté urbaine.

Conseil municipal d'Amiens, délibération du 23 octobre 2003.

« Le Conseil municipal de la ville d'Amiens réaffirme son adhésion à la réalisation de cette infrastructure qui confortera la place de la ville... La LAALB doit permettre de :

- repositionner Amiens au cœur des échanges Nord-Sud,
- soulager l'A1 et sécuriser la RN25,
- favoriser l'intermodalité grâce au corridor Nord (complémentarité entre le canal Seine-Nord, l'étoile autoroutière et l'axe ferroviaire Paris-Amiens-Boulogne). »

Conseil municipal de Doullens, délibération du 16 octobre 2003.

« Le Conseil municipal décide de voter en faveur de l'opportunité, tant sur le plan économique qu'au niveau de la sécurité routière, de la réalisation d'une liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique avec une porte autoroutière et une aire de service. »

Robert Trouvilliez, fédération Nord-Nature, réunion de Béthune, 11 décembre 2003.

« Je représente ici Nord Nature, Béthune Nature. Je pense que les autoroutes, cela n'amène pas forcément du développement économique sur la région. J'en veux pour preuve Lens : la région de Lens possède de bonnes communications, avec l'A21, l'A1, l'A26. Combien de chômage ? 14,6 %, tandis que Berck-Montreuil c'est moins de 9 %, alors qu'il n'y a que l'A16. Donc, je ne suis pas d'accord : l'autoroute n'amène pas nécessairement de développement économique. On ne peut pas se baser là-dessus, car quand on y pense bien, Metaleurop avait l'A1, le canal, alors qu'on délocalise ; Testut, à Béthune, on délocalise ; Comilog, à Boulogne, on délocalise aussi. (...) On nous dit qu'avec l'autoroute, on aura des activités, de l'emploi. Pour moi, ce n'est pas vrai. Deuxièmement, si on regarde Arras-Béthune, à côté de l'autoroute, il y a la route nationale. Comme l'autoroute est payante, on voit autant de circulation, disons un peu moins, sur la nationale. Donc, cela ne transfère guère les trafics en présence. Ce que je vois, c'est que si on ne veut pas délocaliser toutes nos activités et n'avoir que des dépôts, il faudrait réaliser une chose : l'Europe sociale équilibrée, pour que les industries n'aient pas intérêt à aller ailleurs. Il est plus important de se battre là-dessus que sur une autoroute. Enfin, j'assiste à des réunions depuis une dizaine d'années et, dans toutes, l'objectif est de diminuer les transports automobiles, afin de limiter l'effet de serre. Or, qu'est-ce qu'on entend ici ? Un débat autour d'une autoroute, et non pas un débat sur : comment limiter les transports routiers ? »

Chambre d'agriculture du Nord-Pas-de-Calais, délibération du 7 janvier 2004.

« La Chambre régionale d'agriculture du Nord-Pas-de-Calais, acteur du monde économique, reconnaît la nécessité de réaliser un ouvrage utile au développement des territoires de notre région. Elle considère qu'il est indispensable d'intégrer très en amont les perturbations apportées à l'activité agricole et de retenir le principe de dispositifs appelés à pallier les effets induits d'un ouvrage linéaire. »

Chambre des métiers de la Somme, délibération du 16 décembre 2003.

« Les élus (...) confirment leur attachement à la réalisation urgente du projet LAALB entre Amiens et la frontière belge (...) pour le renforcement des atouts logistiques de la Picardie et de sa capitale régionale, pour l'essor de nouvelles activités liées au renforcement de l'attrait touristique de la Picardie pour le désenclavement du Douillennais, indispensable à son développement économique. »

Gérard Flament, directeur des études et de l'évaluation au Secrétariat général pour les affaires régionales à la préfecture du Nord-Pas-de-Calais, réunion publique de Comines, 4 décembre 2003.

« Le transport de marchandises peut constituer un vecteur de développement local. Cela est possible à quelques conditions. Première condition : pour pouvoir retrouver un véritable équilibre entre les transports et l'aménagement du territoire, il faudrait une véritable politique européenne des transports, notamment sur le portuaire. Seconde condition : face à la multiplicité des acteurs et pour que le développement des territoires soit optimum, il faudra mettre en place des offres et des politiques coordonnées. En la matière la concurrence est contre-productive : les transporteurs en profitent pour en tirer le meilleur avantage. »

CRCI du Nord-Pas-de-Calais.

« L'A24 qui conforte le maillage autoroutier de la région Nord-Pas-de-Calais est une infrastructure indispensable pour répondre aux besoins croissants de mobilité qu'elle soit professionnelle ou de loisirs d'une très grande partie de la population. L'A24 répondra notamment au développement de la mobilité et des échanges régionaux entre le Béthunois et le versant ouest de la métropole lilloise. Ni la RN41 réaménagée, ni le TER, ne répondront aux besoins de déplacements rapides entre les espaces périphériques. (...) L'achèvement du maillage autoroutier du nord de la France permettra une meilleure diffusion du développement dans les territoires concernés quelle que soit leur taille (...)

- élargissement de l'aire d'influence de la métropole lilloise (...),
- développement de l'ouest du bassin minier et notamment du Béthunois (...),
- opportunités de développement pour les petites villes situées sur l'axe Lille-Béthune-Amiens. »

Yves Dhau Decuypère, directeur de la mission Bassin Minier, réunions publiques de Béthune et de Lille et contribution écrite.

« Une inégalité géographique en termes de desserte.

Cette inégalité est particulièrement forte en matière de déplacements des personnes. Du point de vue de l'accessibilité routière, l'ouest du Bassin Minier apparaît ainsi relativement « enclavé », à l'écart des axes structurants »

Sur le plan territorial.

Illustré par le renforcement des liens Métropole/Bassin Minier, le phénomène de métropolisation s'accompagne de nouveaux besoins de déplacements. Face à cette dynamique, une adaptation de l'offre de transport semble aujourd'hui s'imposer. Cependant, afin d'assurer le développement harmonieux de cette aire urbaine regroupant le Bassin Minier, la Métropole lilloise et l'Arrageois, la mise en place d'une offre nouvelle doit être guidée par des principes d'équilibre :

- équilibre géographique, pour donner à chaque territoire les moyens de son développement ;
- équilibre modal, pour respecter l'environnement en n'imposant pas la route comme seule alternative.

Sur le plan des modes de déplacement.

Face aux nuisances de la « route », et notamment de la saturation de l'A1, le renforcement des modes de transport « alternatifs » apparaît de plus en plus comme une nécessité. Cette préoccupation commence à se traduire dans les faits comme en témoignent la valorisation de l'offre TER, la mise en place de la plate-forme multimodale DELTA 3, la création de lignes de TCSP, etc.

Au niveau national : Comment concilier l'augmentation du trafic et le rééquilibrage modal ?
*Comment faire jouer pleinement à DELTA 3 son rôle de plate-forme multimodale de niveau européen ?
Quelle articulation « physique » entre les projets de LAALB et Seine-Nord prévus à des échéances proches, l'horizon 2020 ?
Quelle place pour le transport ferroviaire dans l'organisation globale de la chaîne de transport fret ? Quelle complémentarité ?
Dans cette perspective de multimodalité, pourquoi ne pas profiter de l'aménagement de la LAALB pour doubler l'axe autoroutier d'une ligne ferroviaire dédiée au fret ?*

Le projet de LAALB peut-il répondre aux besoins de développement des territoires du Bassin Minier.
*La LAALB, voie dédiée au fret européen, sera-t-elle en mesure d'améliorer de manière significative la relation entre le Béthunois-Bruayais et la Métropole, notamment pour les déplacements domicile-travail ? Des choix techniques, tels que la mise en place d'un péage et/ou l'aménagement d'un nombre limité de diffuseurs, ne risquent-ils pas d'être des obstacles au renforcement des échanges intra-régionaux ?
Outre l'indispensable mise en sécurité du réseau, la création d'une liaison autoroutière internationale par l'aménagement des voies existantes peut-elle répondre aux objectifs de respect de l'environnement (absence de nuisances pour les riverains, préservation des espaces naturels, valorisation de la Trame Verte, maîtrise du développement de la périurbanisation...)?
Quelles retombées du trafic international en transit sur les territoires traversés ?
En termes de développement local, le péage ne risque-t-il pas d'être un discriminant négatif par rapport aux sections gratuites de l'A1 et de l'A2 ? Doit-il constituer un « filtre » pour les déplacements domicile – travail ?
Compte tenu de la faible influence de la création de la LAALB sur le trafic l'A1, ce projet ne révèle-t-il pas les limites des réponses « routières » à certains besoins de déplacements ? La mise en œuvre d'une politique globale de transports collectifs ne permettrait-elle pas de répondre à ces besoins de déplacements professionnels et de loisirs ?*

Le rapprochement entre l'ouest du Bassin Minier et la Métropole lilloise.
Pour le Béthunois-Bruayais, la création d'un axe autoroutier connectant directement le territoire à la Métropole lilloise présente des opportunités importantes en termes de développement.

La requalification du niveau de service de l'A1.
Axe de transit international supportant un trafic important lié aux déplacements domicile-travail et au transport des marchandises, l'A1 connaît aujourd'hui des phénomènes de saturation qui nuisent fortement sa qualité de service. Afin de renforcer sa fonction de liaison structurante de l'aire métropolitaine, des solutions doivent être apportées pour limiter les flux de poids lourds en transit (fret international). Le projet de LAALB constitue à cet égard un élément de réponse.

La préservation des ressources naturelles et de l'identité des paysages.
Constituant un élément-clé du renforcement de leur attractivité, la valorisation de l'environnement (protection des espaces naturels et des ressources en eau, maintien des continuités écologiques, développement des loisirs...) fait aujourd'hui partie intégrante des stratégies de développement des territoires du Bassin Minier. S'appuyant sur un Schéma de Trame verte, cette démarche naissante doit composer avec un lourd héritage : aux anciennes friches industrielles viennent en effet s'ajouter de nombreuses infrastructures de transport qui morcellent les territoires. Par ailleurs, la sensibilité des espaces « interstitiels » situés entre la conurbation du Bassin Minier et la Métropole lilloise constitue un autre facteur de fragilité du territoire : ces zones à dominante rurale sont en effet soumises à une forte pression de la périurbanisation.

La dynamisation économique des territoires.
*Constituant un des facteurs d'attractivité économique, le renforcement de la desserte autoroutière peut présenter des opportunités importantes pour le territoire du Béthunois-Bruayais. Par ailleurs, le renforcement du grand corridor de transport Nord peut représenter un enjeu de développement de la fonction logistique en s'appuyant sur des équipements telle que la plate-forme multimodale DELTA 3, et surtout, sur une politique d'accompagnement par les territoires concernés.
Notons que cette logique de valorisation économique doit aujourd'hui s'inscrire dans la démarche globale de requalification environnementale rappelée précédemment ; ceci afin d'assurer la bonne intégration des implantations sur les territoires.*

Le renforcement des alternatives au transport par mode routier.
Présentant de nombreux avantages pour les « utilisateurs », le mode routier s'est imposé dans l'organisation des transports. Aujourd'hui, les nuisances liées à cette prédominance de la route (impacts environnementaux, saturation...) montrent les limites d'un mode apparaissant de plus en plus « socialement inacceptable ». Dans une région urbaine largement équipée en infrastructures routières, le développement des modes alternatifs représente donc un enjeu majeur. La politique volontariste du TER, la mise en place de plates-formes multimodales comme DELTA 3, la volonté de donner une place au transport des marchandises par fer ou par eau sont autant d'initiatives qu'il conviendra d'encourager pour assurer une meilleure complémentarité, un meilleur équilibre du Transport. »

Position des 5 communautés de communes du Ternois, 12 décembre 2003.

« Notre territoire rural est fragile. (...) Nous revendiquons notre appartenance à cette ruralité et nous considérons qu'elle représente un atout fort pour le développement du Ternois. La seule présence d'infrastructures de transport ne peut permettre le développement d'un territoire. Les communautés de communes du Ternois l'ont bien compris et ont développé depuis plusieurs années des services favorisant l'accueil de nouvelles populations et la constitution de services de qualité indispensables à l'implantation de nouvelles entreprises. (...) Les intercommunalités du Ternois, bien conscientes des besoins de la population prennent avec force position en faveur du passage de l'A24 dans le Ternois et de l'aménagement d'un échangeur. »

Philippe Garachon, société Herta, réunion de Saint-Pol-sur-Ternoise, 17 décembre 2003.

« Herta représente ici 900 salariés. Ce témoignage est celui d'une entreprise au milieu d'un pôle agroalimentaire puisque nous sommes trois sites consécutifs, qui ont beaucoup investi ces dernières années, qui se sont développés. Ce sont des sites qui sont dans un territoire rural dans lequel ils sont bien, parce que nous travaillons dans un environnement et avec des collaborateurs de qualité. Et nous souhaitons pouvoir y rester et nous développer.(...) Je pense qu'en matière de développement économique, lorsqu'on est un bassin industriel comme le nôtre, avec à peu près 1 600 emplois directs, nous avons besoin de désenclavement. (...) Et pour cela nous avons besoin effectivement d'une desserte et d'un contournement. C'est tout à fait important. (...) Nous sommes une usine à la campagne, incluse dans le groupe Nestlé, qui s'inscrit aussi dans une logique européenne. C'est un point essentiel puisque, d'ores et déjà, 20 % de notre production part à l'exportation en Angleterre, au Benelux, en Allemagne. »

Yves Vandendriessche, dirigeant de l'entreprise Alliance nutrition animale, réunion publique de Doullens, 12 novembre 2003.
« Nous mettons beaucoup d'espoir dans l'arrivée de cette autoroute, parce que nous sommes implantés à Doullens, où nous avons une activité de 35 000 tonnes de fabrication d'aliments, où nous venons d'acheter un terrain et des bâtiments pour faire du développement. Nous sommes installés dans les Côtes d'Armor, à Verton, dans le Pas-de-Calais et, depuis 1993, à Strasbourg. Comme vous le voyez, nous avons une activité qui couvre toute la France, avec des activités à l'export qui représentent 30 % . »

Jean-Claude Blin, vice-président de la fédération nationale des villes étapes, réunion publique de Doullens, 12 novembre 2003.
« Je ne sais pas si vous connaissez les villages étapes, ce sont des villages qui ont été créés à la suite de l'arrivée de l'A20, qui est gratuite. Ensuite, on a eu l'A75, l'A84, et nous sommes aujourd'hui 14 villages étapes avec l'objectif de compenser la perte subite par la circulation qu'il y avait sur les nationales. A cet effet, on a essayé de créer des villages services, comme dans d'autres pays. C'est-à-dire que l'usager peut trouver dans nos villages tous les services que peut attendre un usager de la route : la restauration, les métiers de bouche, pourquoi pas la pharmacie, un certain nombre d'artisans. C'est comme cela qu'est née la notion de village étape : nous sommes aujourd'hui 7 sur l'A20, sur l'A84 je crois qu'il y en aura trois. Notre objectif est de développer cette façon de consommer différemment l'autoroute. »

Jean-François Langumier, chef de la mission prospective et aménagement du territoire, société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône, réunion publique de Saint-Pol-sur-Ternoise, 17 décembre 2003.

« Au regard du développement économique, il est évident que l'autoroute n'apporte pas automatiquement la richesse économique. Ce qui est remis maintenant en avant, c'est le jeu des acteurs. Dans les zones d'activité, il est apparu très clairement qu'elles sont relativement faciles à créer mais difficiles à remplir. (...) Là où elles fonctionnent et se remplissent, c'est quand il existe des intercommunalités. La commune qui fait sa zone d'activité sur un itinéraire routier sans concertation avec les autres communes, c'est un peu du gâchis foncier, des pertes économiques en raison du coût des aménagements.

Je voudrais terminer sur le remembrement, qui est une donnée importante. Dans le cas précis de l'A39, d'après le cahier des charges, elle était prévue à deux fois trois voies. On a donc procédé à des prises de terrain supplémentaires. Et je pense que c'est de la bonne prévision que d'avoir des réserves foncières. Les chiffres sont les suivants : pour faire passer le bandeau autoroutier, nous avons pris 1 500 hectares et ceux-ci ne représentaient que 900 hectares pour les exploitants. Ce sont les faits, mais le remembrement est beaucoup plus important, puisqu'il porte sur 16 000 hectares. Comment passe-t-on de cela à dix fois plus ? Tout simplement parce que l'on a rencontré la volonté des chambres d'agriculture qui ont souhaité, dans les zones qui n'avaient pas déjà été remembrées, saisir l'opportunité du passage autoroutier (notamment en Saône-et-Loire) pour opérer le remembrement. »

Communauté de communes de la région de Frévent, délibération du 11 décembre 2003, réunion publique de Saint-Pol-sur-Ternoise, 17 décembre 2003.

« Le passage de l'A24 dans le Ternois, avec la présence d'un échangeur, représente une réelle opportunité qui ne peut que renforcer les nombreuses actions menées par les communes et leurs groupements pour maintenir et développer l'activité économique. »

Edmond Henguelle, président du conseil de développement du pays des 7 vallées, réunion publique de Saint-Pol-sur-Ternoise 17 décembre 2003.

« Nous nous posons des questions sur l'utilité de cette autoroute. Avec une densité de 55 habitants au kilomètre carré, nous avons sur le territoire très peu d'activités économiques et nous n'avons pas non plus des plateaux en agriculture. En conséquence, nous n'avons d'essor possible que dans ce que l'on appelle le tourisme vert. Aujourd'hui, cette idée qui paraissait lumineuse aux gens du territoire apparaît un peu subordonnée à l'urbain. Cela, nous le vivons mal, je le dis tout de suite. Deuxième chose : nous nous posons des questions sur l'utilité de cette autoroute. C'est encore pour solutionner un problème urbain ou pour faire un aménagement du territoire concerté, autrement dit, pour aider les zones où n'existe pas ce genre de circuits ? La troisième chose, c'est que nous considérons, vous avez pu le remarquer sur la carte, avoir un ensemble de territoires où il ne se passe rien du tout. Est-ce que les urbains ou les gens qui sont ici, dans la salle, souhaitent voir une espèce de réserve d'Indiens, limitée par des autoroutes physiques où l'on viendrait se divertir ? »

Didier Paris, géographe à l'université de Lille I, réunion publique de Béthune, 11 décembre 2003.

« Je vais commencer par une citation sur l'A26 dans le Béthunois : il semblerait que son impact sur la zone soit pour le moment un peu marginal. Cette citation est extraite du diagnostic d'agglomération fait par l'Équipement en 1999-2000. C'est dire qu'il faut nuancer ce rôle des autoroutes. Effectivement, dans certains cas, lorsque l'on a affaire à de véritables situations d'enclavements. Les infrastructures peuvent aider à ouvrir le territoire et permettre son développement. Il est vrai que l'A16, sur sa partie littorale, a joué un rôle intéressant. Ici, s'il s'était agi de réfléchir à un axe Paris-Anvers, qui passerait par exemple par Maubeuge et Charleroi, je crois que nous aurions quelque chose sur les bassins d'emplois qui serait autrement plus positif. »

Jean-François Caron, vice-président du conseil régional Nord-Pas-de-Calais, réunion publique de Béthune, 11 décembre 2003.

« Désenclaver le Cantal est une chose, mais parler, comme Jacques Mellick, de cul-de-sac ferait frémir beaucoup de départements et de régions françaises. Quand on prend les travaux du SRADT et le schéma régional des transports, qu'est-ce qui ressort de la part des acteurs de la région ? C'est un problème Est-Ouest important, avec l'accès au littoral notamment, alors qu'on nous propose un axe Nord-Sud et un problème d'accès à Lille. Si le propos de tout à l'heure était de dire que l'on a un problème d'accès, alors oui c'est incontestable. Ce n'est pas une situation de cul-de-sac, mais de gestion des accès à Lille qui, comme toutes les métropoles, est en thrombose. Le schéma des transports d'Ile-de-France l'illustre bien : il ne s'agit plus de construire des autoroutes, mais d'offrir des possibilités de transports complémentaires avec, par exemple, des cadences ferroviaires tout à fait intéressantes. »

Marc Kaszynski, 22 décembre 2003.

« Cette contribution vise à éclairer les questions posées par la réalisation de cette liaison en matière de fonctionnement des territoires traversés et notamment sous l'angle des inductions possibles sur le comportement des marchés fonciers.

1. Rappelons que les enjeux fonciers liés à la réalisation de cette voie sont de trois natures différentes :

1.1 La maîtrise foncière strictement nécessaire à la réalisation de l'ouvrage et des interventions associées (emprise, aire de repos, zone de reboisements, etc.).

1.2 Les effets induits directs notamment à la sortie des échangeurs – projets de zones d'activités, de zones commerciales et autres bénéficiant d'une qualité de desserte et d'un effet de vitrine vis-à-vis de la voie.

Ces effets peuvent être souhaités ou redoutés, il importe que les collectivités territoriales concernées notamment au niveau intercommunal aient pleinement conscience des impacts d'une décision d'urbanisation sur le fonctionnement de la partie traversée et desservie de leur territoire (1 % paysage, etc.).

1.3 Les effets induits indirects ou diffus qui découlent d'une amélioration générale de l'accessibilité des territoires concernés.

En l'absence d'une politique affichée d'aménagement et de protection des territoires concernés, ces effets peuvent se traduire par une périurbanisation diffuse et un mitage des paysages ou au contraire par un renforcement de pôles urbains y compris en zone rurale, si des politiques d'offre foncière et de services sont correctement anticipées.

2. Constatons que les territoires traversés sont très divers.

Il s'agit (partant de l'A16) de :

- l'agglomération d'Amiens et sa zone rurale périurbaine immédiate,
- la zone rurale « interstitielle » entre l'agglomération d'Amiens et l'agglomération d'Arras,
- l'agglomération d'Arras et sa zone rurale périurbaine ouest,
- la zone agricole interstitielle entre l'agglomération d'Arras et la partie ouest du Bassin Minier,
- la partie ouest du Bassin Minier (Béthune-Bruay),
- la zone agricole interstitielle entre la partie ouest du Bassin Minier et la métropole lilloise,
- la zone rurale et urbaine « périurbaine » ouest de la métropole lilloise sur le territoire français puis sur le territoire belge,
- l'articulation sur le réseau autoroutier belge.

Chaque séquence de territoire est porteuse d'une problématique qui lui est propre. La nature du tracé et surtout la localisation des points d'échanges et d'accès peuvent avoir des conséquences importantes sur le fonctionnement de ces territoires appréhendés par exemple au travers de ces trois problématiques :

- a) contribution au développement des agglomérations reliées par la voie : oui/non ;
- b) contribution au désenclavement des territoires interstitiels : oui/non ;
- c) contribution à l'accélération de la périurbanisation des zones rurales autour des agglomérations : oui/non.

La distribution de ces problématiques en termes d'enjeux fonciers peut recouvrir les sujets suivants :

- organiser le recyclage foncier en renouvellement urbain ;
- organiser les croissances urbaines de banlieue ;
- maîtriser et gérer la périurbanisation ;
- conforter les pôles urbains en site rural ;
- gérer la mixité sociale à l'échelle des bassins de vie ;
- localiser les pôles d'activités économiques de façon optimum ;
- protéger les espaces naturels (nouvellement accessibles) et les paysages ;
- préserver les espaces de production agricole, etc.

Il importe donc qu'au-delà de l'effet d'aubaine que peut susciter la réalisation d'une nouvelle infrastructure, les responsables politiques des territoires traversés anticipent dans leurs réflexions stratégiques l'impact de cette décision en allant au-delà de la mise en conformité de leur document d'urbanisme au regard d'un tracé donné et en formulant des politiques d'anticipation foncière adaptées. La difficulté de ce genre d'exercice est connue. »

Alain Joly, adjoint au maire de Sailly-Labourse (62).

« Au regard des problèmes structurels de notre secteur et afin de ne pas en accentuer les conséquences, un éventuel passage de cet axe devra garantir :

- un réel espoir de développement économique sur des zones bien définies et faisant l'objet d'un consensus politique local. (...)
- l'A24 ne sera un atout supplémentaire qu'à cette condition !
- un rééquilibrage des flux routiers permettant un réel désenclavement du Béthunois et un transfert d'une partie du trafic qui martyrise actuellement les villages traversés, tel que Sailly-Labourse, en ayant une politique de péage adaptée et intelligente ;
- un impact minimal sur l'environnement en essayant – pourquoi pas - de profiter de ce tracé pour en faire un corridor biologique qui relierait le Bas-Pays à l'Artois, la plaine située entre Sailly-Labourse-Noeux-Noyelles-les-Vermelles et Cambrin et actuellement la dernière trouée naturelle entre ces 2 régions sur un axe Béthune-Douai !

On notera à ce sujet que l'A26, enterrée au passage dans le secteur, occasionne très peu de nuisances, notamment acoustiques ; en cas de passage de l'A24, ce serait un exemple à suivre. (...)

Alors « oui » pour une A24 qui participe réellement à l'essor de notre région et au rééquilibrage des flux routiers et, a contrario, « non » pour une autoroute qui n'aurait pour seul but que de favoriser les intérêts économiques de grandes sociétés déjà bien favorisées par ailleurs ! »

Fédération nationale des transports routiers (FNTR), 6 octobre 2003.

« Pour valoriser les portes d'accès françaises à l'espace européen (ports et aéroports), la question de l'Île-de-France devant être traitée, globalement, compte tenu des coûts et des difficultés techniques des opérations à réaliser en milieu urbain dense.

Pour notre région, les professionnels du transport et de la logistique souhaitent la réalisation la plus rapide possible de la liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique. »

Charles Masse, réunion publique de Lille, 22 octobre 2003.

« Gérer séparément les questions d'aménagement du territoire et de transport serait vain. Encore plus quand on parle de fret, plus particulièrement de logistique. Delta 3, ce sont deux choses qui, pour la première fois, sont accolées : d'une part, une plate-forme terminale de transport trimodale : ferroviaire, routière et voie d'eau ; d'autre part, des grands entrepôts logistiques. Ces grands entrepôts logistiques, ce sont ceux que l'on voit fleurir le long de nos autoroutes de façon un peu incohérente. C'est là que se concentrent le plus largement des échanges groupés de marchandises les plus facilement massifiées. Quand j'utilise le mot "massifiable", cela veut dire, en fait, que l'on a au départ et à l'arrivée des marchandises regroupées ; ce sont celles qui peuvent le plus facilement changer de mode. Donc, c'est bien dans ces grands entrepôts qu'on a les concentrations logistiques les plus importantes. (...) Ces entrepôts logistiques se mettent n'importe où, surtout pas à côté de plates-formes multimodales. Donc, la première question à se poser concerne non seulement les infrastructures de transports, mais aussi : comment fait-on, au niveau de l'aménagement du territoire, le regroupement des grands émetteurs et récepteurs de marchandises autour des infrastructures multimodales ? »

Henri Bailleur, conseiller régional.

« L'argument mainte fois répété par les CCI et que les élus traditionnels répètent comme des perroquets : « notre commune, notre communauté, notre arrondissement sont enclavés, l'autoroute va apporter le développement économique, résoudre les problèmes de chômage. » Faux. Il suffit de prendre quelques exemples pour voir que le taux de chômage, qui est un bon indicateur de l'état de l'économie locale, n'est pas corrélé à l'existence d'une autoroute. »

Chambre de commerce et d'industrie (CCI) d'Armentières, contribution.

« On peut observer que le Dossier de débat public sur la LAALB limite la présentation du volet transport fluvial aux canaux à grand gabarit actuel ou en projet. Il néglige ainsi le réseau à petit ou à moyen gabarit existant et, par exemple, la Lys entre Aire et Deùlemont. Si ce réseau n'a généralement pas vocation à assurer un trafic de transit, il peut néanmoins contribuer à réduire le trafic routier de provenance ou de destination et donc alléger d'autant les axes routiers concernés. La réalisation de l'autoroute A24 est une priorité, mais le débat public sur la LAALB démontre que la réponse aux besoins de transport actuels et prévisibles nécessite également de mettre en œuvre, en les coordonnant, d'autres actions portant sur l'organisation des transports et le développement du multimodal. C'est à ce titre que la valorisation du réseau Freycinet, qui permettrait au réseau fluvial de mieux irriguer les territoires, doit être étudiée dès à présent. »

François Cosserat, réunion publique de Doullens, 12 novembre 2003.

« Première idée dont il faut se méfier : la relation mécanique entre une infrastructure de transport et un développement économique. Il est certain qu'il y a une incidence, une influence, personne ne voudrait le nier. Ceci étant, je voudrais faire remarquer qu'on n'a jamais eu autant d'autoroutes en France et que le taux de chômage n'a jamais été aussi haut. Donc il y a des choses à relativiser. Je comprends l'impatience des Doullennais, éprouvés par une situation économique et sociale pour laquelle il faut chercher des solutions. Mais, je dirais qu'il n'y a pas de relation mécanique et qu'il faut se méfier de ce genre d'approche qui peut permettre de faire apparaître des mirages ou croire au Père Noël. (...) Deuxième chose : Doullens est-il enclavé ? Non. Il y a un problème de sécurité routière, mais il n'y a jamais eu autant de camions à Doullens et pourtant l'emploi est dans une situation difficile. En fait, si Doullens est enclavé, c'est plutôt au niveau ferroviaire. Il faut réfléchir de manière multimodale en ne négligeant pas le ferroviaire, parce que je pense que c'est un mode d'avenir. On oppose trop souvent le développement économique à l'environnement. Or, quand je vois votre dossier, la réponse que vous nous avez faite, on s'interroge : vous dites clairement que vous abandonnez les objectifs du schéma de service public de transports qui voulait doubler le fret d'ici 2010. Vous êtes en dessous. Et vous le dites avec les chiffres que vous donnez. Ils sont, certes, encore relativement ambitieux, mais ils sont en recul par rapport aux exigences émises avant. C'est vrai qu'il y a des besoins de financement, que les investissements pour ces infrastructures alternatives prévues par l'ancien gouvernement n'étaient pas totalement financés. Mais votre projet est à la baisse par rapport aux objectifs de ce schéma. Cela signifie que nous sommes en recherche aujourd'hui de solutions alternatives, et votre projet est multimodal, mais pas intermodal. »

Roch Jullien, responsable des Verts, Artois-Ternois, réunion publique de Doullens, 12 novembre 2003.

« Pas loin d'ici, je peux évoquer Bapaume, sur l'autoroute A1, qui malgré sa proximité avec cette infrastructure de transit, ne connaît pas le développement économique que l'on pourrait espérer. Dans ce sens-là, on peut s'interroger sur la fuite des marchandises et des lieux de productions liées à l'autoroute, telle ces délocalisations en Tchéquie, dont les produits sont acheminés, grâce à l'autoroute, vers Amiens où ils sont entreposés. Là aussi, on peut s'interroger sur l'automatisme et la pérennité des emplois : autant une autoroute, c'est évident, peut à un certain moment apporter des emplois, il est tout aussi évident que rien ne les maintiendra. Entre prudence et Père Noël, mon camp est choisi. À ce titre, je me demande sur quelles études s'appuient nos élus pour vendre une autoroute comme facteur de développement économique ? »

Christophe Porquier, porte-parole des Verts de la Somme, réunion publique d'Amiens, 17 novembre 2003.

« J'aimerais que l'on fasse un peu le bilan des infrastructures, venues compléter l'A1, déjà construites et qui desservent la région : en particulier l'A16 et l'A29, qui sont aujourd'hui vides de trafics et qui étaient annoncées comme sources de développement économique. (...) Est-ce qu'on ne peut pas utiliser le réseau autoroutier existant, puisque pour rejoindre d'autres villes européennes il existe déjà des autoroutes ? Pourquoi en construire d'autres, alors que le bilan est contestable ? C'est une logique de Shaddock. C'est-à-dire que l'on construit des autoroutes, et encore des autoroutes, ça ne marche pas parce qu'il n'y en a pas assez, donc on va en construire d'autres. Il faut que l'on m'explique cela, pour l'instant ça ne porte pas ses fruits et ce n'est pas près de porter ses fruits. »

Francis Petit, vice-président de la communauté de communes du Doullennais, réunion publique de Doullens, 12 novembre 2003.

« Il y a ici des équipes qui connaissent certaines recettes. Je profite du micro pour dire que je partage le point de vue qui consiste à mixer les transports. Ce que je veux dire, c'est que si la salle est pleine ce soir, c'est que nous en avons marre d'être baladés depuis 20 ans. On a eu des études sur le corridor Nord, sur les intermodalités, sur le fait que dans ce canton, on a des gens qui souffraient et qui avaient besoin d'espoir, de voir du développement économique. Nous savons faire du développement économique, les élus progressent, pas forcément avec des activités à faible valeur ajoutée et qui n'ont rien à voir avec la présence d'une autoroute. Il y a des phénomènes de mondialisation qui font que la production, quand elle est peu qualifiée, est transférée. »

Anita Villers, présidente d'environnement développement alternatif (EDA), réunion publique de Lille et contribution écrite.

« La création de la LAALB contribuera-t-elle au développement économique des territoires ? Si l'on se réfère aux projections du Livre blanc sur les transports de l'Union européenne (septembre 2001), le découplage entre croissance des transports et croissance économique est une impérieuse nécessité. L'absence de réflexion et d'action en la matière pourrait mettre en péril notre système économique. Les coûts d'entretien, de création des infrastructures de transport à l'échelle de l'Union ne sont plus supportables. La Commission européenne préconise le recours au Short Sea Shipping pour lequel les coûts d'infrastructure sont très faibles. »

SMESCOTA, 6 janvier 2004.

« Le Béthunois souffre de son enclavement vis-à-vis des grands courants d'échanges Nord-Sud et de la métropole lilloise. Son réseau est inadapté et insuffisant ; ce qui se traduit par des migrations, des grandes difficultés et un début de désertification des zones les plus enclavées. (...) La LAALB assurerait une circulation fluide dans le « corridor nord », à commencer par le barreau stratégique A25-A26. (...) L'arrondissement de Béthune a une volonté politique unanime, il demande la LAALB comme infrastructure nécessaire à son développement. »

Roquette Frères (Lestrem), réunions publiques d'Arras, d'Amiens et de Béthune, contribution écrite du 15 Janvier 2004 (conseil de développement de Lille Métropole).

« La gravité dramatique de l'enclavement de nos sites industriels de Lestrem (62), La Gorgue (59) et Merville (59), 100 hectares de constructions industrielles, risque à court terme de tourner à l'asphyxie générale et à l'arrêt de leur développement et seule la mise en œuvre de ce projet d'envergure peut apporter une réponse constructive à notre préoccupation actuelle. À défaut de pouvoir être réalisé, nous serions, à regret, amenés à privilégier à l'avenir nos investissements sur notre site d'Alsace à Beinheim, parfaitement desservi par autoroute et même à délocaliser une partie de nos constructions de Lestrem. »

Yvan Sainseaulieu, Auchan, réunion publique d'Amiens, 17 novembre 2003.

« Pour ce qui concerne la région Nord-Picardie, nos entrepôts livrent 30 magasins avec une moyenne de départ de 430 véhicules/jour, mais 5000 en décembre et 400 en février. Les distances moyennes que nous parcourons sont de 116 kilomètres et nos plates-formes sont situées à 60 % dans la métropole lilloise, 20 % dans le département du Nord, et 20 % à Amiens. Parallèlement, nos magasins se situent en termes de flux à 70 % dans le Nord-Pas-de-Calais, 15 % en Picardie, 15 % en Normandie. Ce qui fait que, pour nous, cette autoroute est un ouvrage utile pour les impacts qu'elle pourrait avoir sur le désengorgement de Lille, et sur l'accès à Amiens. »

André Flajolet, député du Pas-de-Calais, réunion publique de Béthune, 11 décembre 2003.

« Pour le Béthunois, l'A24 est une chance exceptionnelle, car sa réalisation permettra de dynamiser la ville centre et les territoires, mettant ainsi notre arrondissement au cœur de l'Europe. L'A24 est une nécessité comme condition de notre printemps économique. »

Paul Oudart, professeur émérite à l'université de Picardie, réunion publique d'Amiens, 17 novembre 2003.

« Il y a neuf ans, à l'occasion du congrès des sociétés savantes, à Amiens, je saluais l'accession de la ville d'Amiens au statut de noeud d'infrastructures de transports, et je soulignais qu'avec l'A1 et le TGV Nord, Amiens avait été privée, pendant de longues décennies d'une desserte par de grandes voies modernes de circulation terrestre d'intérêt national ou international. Aujourd'hui, il s'agit d'envisager l'achèvement de cette desserte moderne tous azimuts. (...) Le renouveau des activités logistiques en Picardie et à Amiens, en particulier, suscite un nouvel intérêt pour les infrastructures de transport, la route, on le sait, demeurant le moyen le plus utilisé dans le transport des marchandises et des personnes. Le Schéma régional d'aménagement et de développement de la Picardie, en cours de finalisation, accorde à ces liaisons semi lointaines de sa capitale régionale des fonctions essentielles, aux côtés d'autres grandes infrastructures comme le canal Seine-Nord, voire pour certains partenaires, la réalisation d'une plate-forme aéroportuaire Picardie - Europe. (...) Amiens est déjà dotée de trois branches autoroutières : deux de l'A16, une de l'A29. Avec l'achèvement du tronçon Neufchâtel-Amiens de l'A29 et la construction de l'autoroute vers la Belgique, qui est proposée aujourd'hui à votre examen, il s'agit d'achever une étoile autoroutière à cinq branches qui se calque presque sur l'étoile ferroviaire sans s'y substituer. Ainsi sera assurée à la capitale régionale et à son inter territoire de 320 000 habitants une desserte routière tous azimuts avec les grands pôles de développement du Nord-Ouest européen. »

Conseil régional de Picardie, vœu du 11 décembre 2003.

« Je vous propose que le conseil régional renouvelle son attachement à voir se réaliser la liaison nouvelle qui contribuera à faire de la Picardie un espace de développement et de rayonnement au sein de l'Europe de l'Ouest. À cette occasion, le conseil régional réitère son souhait de voir se concrétiser parallèlement le raccordement de l'autoroute A16 au réseau francilien. »

Conseil général de la Somme, délibération du 24 octobre 2003.

« Le conseil général se déclare totalement solidaire de la position du maître d'ouvrage du projet et réaffirme sa volonté d'accompagner la réalisation de cette grande infrastructure dans le cadre de ses politiques de développement économique et touristique et d'aménagement durable du territoire. (...) Le conseil général préconise la réalisation de trois voire quatre diffuseurs et d'une aire de services (...), de prévoir un phasage de la réalisation afin que la section Sud (Amiens-A26) ne soit pas retardée par d'éventuelles difficultés sur les sections Nord. »

Bruno Specht de Gouy-Servins (62).

« Le nouveau tracé se doit d'éviter la zone minière déjà saturée de routes, autoroutes, usines Seveso et éviter de se raccorder à des routes existantes pour s'engager à Lille hypersaturée. Par contre, c'est un moyen de désenclaver le centre ouest pour irriguer le pays des 7 vallées, de Fruges, de Frévent. »

Fédération des chasseurs de la Somme, 4 décembre 2003.

« Les élus confirment leur attachement à la réalisation urgente du projet LAALB, insistent sur le caractère essentiel de cette infrastructure :

- pour l'amélioration des relations économiques,
- pour le renforcement des atouts logistiques de la Picardie,
- pour l'essor de nouvelles activités liées au renforcement de l'attrait touristique de la Picardie. »

MEDEF Nord-Pas-de-Calais, contribution du 16 janvier 2004.

« Le MEDEF Nord-Pas-de-Calais souhaite s'exprimer sur quelques perspectives clés du développement économique régional à moyen et long terme. Le réseau d'infrastructures de communication complet et renforcé sur l'axe Europe du Nord-Europe du Sud-Ouest par la nouvelle liaison autoroutière est un atout pour la mise en œuvre de ces orientations :

- 1- desservir les grands sites industriels pour préserver leur compétitivité internationale,
- 2- améliorer la fluidité de circulation autour d'agglomérations appelées à croître,
- 3- innover dans le « transport intelligent » pour développer la logistique. »

Chambre de commerce et d'industrie (CCI) d'Armentières, contribution.

« On peut observer que le Dossier de débat public sur la LAALB limite la présentation du volet transport fluvial aux canaux à grand gabarit actuel ou en projet. Il néglige ainsi le réseau à petit ou à moyen gabarit existant et, par exemple, la Lys entre Aire et Deûlemont. Si ce réseau n'a généralement pas vocation à assurer un trafic de transit, il peut néanmoins contribuer à réduire le trafic routier de provenance ou de destination et donc alléger d'autant les axes routiers concernés. La réalisation de l'autoroute A24 est une priorité, mais le débat public sur la LAALB démontre que la réponse aux besoins de transport actuels et prévisibles nécessite également de mettre en œuvre, en les coordonnant, d'autres actions portant sur l'organisation des transports et le développement du multimodal. C'est à ce titre que la valorisation du réseau Freycinet, qui permettrait au réseau fluvial de mieux irriguer les territoires, doit être étudiée dès à présent. »

François Cosserat, réunion publique de Doullens, 12 novembre 2003.

Première idée dont il faut se méfier : la relation mécanique entre une infrastructure de transport et un développement économique. Il est certain qu'il y a une incidence, une influence, personne ne voudrait le nier. Ceci étant, je voudrais faire remarquer qu'on n'a jamais eu autant d'autoroutes en France et que le taux de chômage n'a jamais été aussi haut. Donc il y a des choses à relativiser. Je comprends l'impatience des Doullennais, éprouvés par une situation économique et sociale pour laquelle il faut chercher des solutions. Mais, je dirais qu'il n'y a pas de relation mécanique et qu'il faut se méfier de ce genre d'approche qui peut permettre de faire apparaître des mirages ou croire au Père Noël. (...) Deuxième chose : Doullens est-il enclavé ? Non. Il y a un problème de sécurité routière, mais il n'y a jamais eu autant de camions à Doullens et pourtant l'emploi est dans une situation difficile. En fait, si Doullens est enclavé, c'est plutôt au niveau ferroviaire. Il faut réfléchir de manière multimodale en ne négligeant pas le ferroviaire, parce que je pense que c'est un mode d'avenir. On oppose trop souvent le développement économique à l'environnement. Or, quand je vois votre dossier, la réponse que vous nous avez faite, on s'interroge : vous dites clairement que vous abandonnez les objectifs du schéma de service public de transports qui voulait doubler le fret d'ici 2010. Vous êtes en dessous. Et vous le dites avec les chiffres que vous donnez. Ils sont, certes, encore relativement ambitieux, mais ils sont en recul par rapport aux exigences émises avant. C'est vrai qu'il y a des besoins de financement, que les investissements pour ces infrastructures alternatives prévues par l'ancien gouvernement n'étaient pas totalement financés. Mais votre projet est à la baisse par rapport aux objectifs de ce schéma. Cela signifie que nous sommes en recherche aujourd'hui de solutions alternatives, et votre projet est multimodal, mais pas intermodal. »

Roch Jullien, responsable des Verts, Artois-Ternois, réunion publique de Doullens, 12 novembre 2003.

« Pas loin d'ici, je peux évoquer Bapaume, sur l'autoroute A1, qui malgré sa proximité avec cette infrastructure de transit, ne connaît pas le développement économique que l'on pourrait espérer. Dans ce sens-là, on peut s'interroger sur la fuite des marchandises et des lieux de productions liées à l'autoroute, telle ces délocalisations en Tchèque, dont les produits sont acheminés, grâce à l'autoroute, vers Amiens où ils sont entreposés. Là aussi, on peut s'interroger sur l'automatisme et la pérennité des emplois : autant une autoroute, c'est évident, peut à un certain moment apporter des emplois, il est tout aussi évident que rien ne les maintiendra. Entre prudence et Père Noël, mon camp est choisi. À ce titre, je me demande sur quelles études s'appuient nos élus pour vendre une autoroute comme facteur de développement économique ? »

Christophe Porquier, porte-parole des Verts de la Somme, réunion publique d'Amiens, 17 novembre 2003.

« J'aimerais que l'on fasse un peu le bilan des infrastructures, venues compléter l'A1, déjà construites et qui desservent la région : en particulier l'A16 et l'A29, qui sont aujourd'hui vides de trafics et qui étaient annoncées comme sources de développement économique. (...) Est-ce qu'on ne peut pas utiliser le réseau autoroutier existant, puisque pour rejoindre d'autres villes européennes il existe déjà des autoroutes ? Pourquoi en construire d'autres, alors que le bilan est contestable ? C'est une logique de Shadock. C'est-à-dire que l'on construit des autoroutes, et encore des autoroutes, ça ne marche pas parce qu'il n'y en a pas assez, donc on va en construire d'autres. Il faut que l'on m'explique cela, pour l'instant ça ne porte pas ses fruits et ce n'est pas près de porter ses fruits. »

Francis Petit, vice-président de la communauté de communes du Doullennais, réunion publique de Doullens, 12 novembre 2003.

« Il y a ici des équipes qui connaissent certaines recettes. Je profite du micro pour dire que je partage le point de vue qui consiste à mixer les transports. Ce que je veux dire, c'est que si la salle est pleine ce soir, c'est que nous en avons marre d'être baladés depuis 20 ans. On a eu des études sur le corridor Nord, sur les intermodalités, sur le fait que dans ce canton, on a des gens qui souffraient et qui avaient besoin d'espoir, de voir du développement économique. Nous savons faire du développement économique, les élus progressent, pas forcément avec des activités à faible valeur ajoutée et qui n'ont rien à voir avec la présence d'une autoroute. Il y a des phénomènes de mondialisation qui font que la production, quand elle est peu qualifiée, est transférée. »

Anita Villers, présidente d'environnement développement alternatif (EDA), réunion publique de Lille et contribution écrite.

« La création de la LAALB contribuera-t-elle au développement économique des territoires ? Si l'on se réfère aux projections du livre blanc sur les transports de l'Union européenne (septembre 2001), le découplage entre croissance des transports et croissance économique est une impérieuse nécessité. L'absence de réflexion et d'action en la matière pourrait mettre en péril notre système économique. Les coûts d'entretien, de création des infrastructures de transport à l'échelle de l'Union ne sont plus supportables. La Commission européenne préconise le recours au Short Sea Shipping pour lequel les coûts d'infrastructure sont très faibles. »

SMESCOTA, 6 janvier 2004.

« Le Béthunois souffre de son enclavement vis-à-vis des grands courants d'échanges Nord-Sud et de la métropole lilloise. Son réseau est inadapté et insuffisant ; ce qui se traduit par des migrations, des grandes difficultés et un début de désertification des zones les plus enclavées. (...) La LAALB assurerait une circulation fluide dans le « corridor nord », à commencer par le barreau stratégique A25 /A26. (...) L'arrondissement de Béthune a une volonté politique unanime, il demande la LAALB comme infrastructure nécessaire à son développement. »

Roquette Frères (Lestrem), réunions publiques d'Arras, d'Amiens et de Béthune, contribution écrite du 15 Janvier 2004 (conseil de développement de Lille Métropole).

« La gravité dramatique de l'enclavement de nos sites industriels de Lestrem (62), La Gorgue (59) et Merville (59), 100 hectares de constructions industrielles, risque à court terme de tourner à l'asphyxie générale et à l'arrêt de leur développement et seules la mise en œuvre de ce projet d'envergure peut apporter une réponse constructive à notre préoccupation actuelle. À défaut de pouvoir être réalisé, nous serions, à regret, amenés à privilégier à l'avenir nos investissements sur notre site d'Alsace à Beinheim, parfaitement desservi par autoroute et même à délocaliser une partie de nos constructions de Lestrem. »

Yvan Sainseaulieu, Auchan, réunion publique d'Amiens, 17 novembre 2003.

« Pour ce qui concerne la région Nord-Picardie, nos entrepôts livrent 30 magasins avec une moyenne de départ de 430 véhicules/jour, mais 5000 en décembre et 400 en février. Les distances moyennes que nous parcourons sont de 116 kilomètres et nos plates-formes sont situées à 60 % dans la métropole lilloise, à 20 % dans le département du Nord, et à 20 % à Amiens. Parallèlement, nos magasins se situent en termes de flux à 70 % dans le Nord-Pas-de-Calais, 15 % en Picardie, et 15 % en Normandie. Ce qui fait que, pour nous, cette autoroute est un ouvrage utile pour les impacts qu'elle pourrait avoir sur le désengagement de Lille, et sur l'accès à Amiens. »

André Flajolet, député du Pas-de-Calais, réunion publique de Béthune, 11 décembre 2003.

« Pour le Béthunois, l'A24 est une chance exceptionnelle, car sa réalisation permettra de dynamiser la ville centre et les territoires, mettant ainsi notre arrondissement au cœur de l'Europe. L'A24 est une nécessité comme condition de notre printemps économique. »

Paul Oudart, professeur émérite à l'université de Picardie, réunion publique d'Amiens, 17 novembre 2003.

« Il y a neuf ans, à l'occasion du congrès des sociétés savantes, à Amiens, je saluais l'accession de la ville d'Amiens au statut de noeud d'infrastructures de transports, et je soulignais qu'avec l'A1 et le TGV Nord, Amiens avait été privée, pendant de longues décennies d'une desserte par de grandes voies modernes de circulation terrestre d'intérêt national ou international. Aujourd'hui, il s'agit d'envisager l'achèvement de cette desserte moderne tous azimuts. (...) Le renouveau des activités logistiques en Picardie et à Amiens, en particulier, suscite un nouvel intérêt pour les infrastructures de transport, la route, on le sait, demeurant le moyen le plus utilisé dans le transport des marchandises et des personnes. Le Schéma régional d'aménagement et de développement de la Picardie, en cours de finalisation, accorde à ces liaisons semi lointaines de sa capitale régionale des fonctions essentielles, aux côtés d'autres grandes infrastructures comme le canal Seine-Nord, voire pour certains partenaires, la réalisation d'une plate-forme aéroportuaire Picardie - Europe. (...) Amiens est déjà dotée de trois branches autoroutières : deux de l'A16, une de l'A29. Avec l'achèvement du tronçon Neufchâtel-Amiens de l'A29 et la construction de l'autoroute vers la Belgique, qui est proposée aujourd'hui à votre examen, il s'agit d'achever une étoile autoroutière à cinq branches qui se calque presque sur l'étoile ferroviaire sans s'y substituer. Ainsi sera assurée à la capitale régionale et à son inter territoire de 320 000 habitants une desserte routière tous azimuts avec les grands pôles de développement du Nord-Ouest européen. »

Conseil régional de Picardie, vœu du 11 décembre 2003.

« Je vous propose que le conseil régional renouvelle son attachement à voir se réaliser la liaison nouvelle qui contribuera à faire de la Picardie un espace de développement et de rayonnement au sein de l'Europe de l'Ouest. À cette occasion, le conseil régional réitère son souhait de voir se concrétiser parallèlement le raccordement de l'autoroute A16 au réseau francilien. »

Conseil général de la Somme, délibération du 24 octobre 2003.

« Le conseil général se déclare totalement solidaire de la position du maître d'ouvrage du projet et réaffirme sa volonté d'accompagner la réalisation de cette grande infrastructure dans le cadre de ses politiques de développement économique et touristique et d'aménagement durable du territoire. (...) Le conseil général préconise la réalisation de trois voire quatre diffuseurs et d'une aire de services (...), de prévoir un phasage de la réalisation afin que la section Sud (Amiens-A26) ne soit pas retardée par d'éventuelles difficultés sur les sections Nord. »

Bruno Specht de Gouy-Servins (62).

« Le nouveau tracé se doit d'éviter la zone minière déjà saturée de routes, autoroutes, usines Seveso et éviter de se raccorder à des routes existantes pour s'engager à Lille hypersaturée. Par contre, c'est un moyen de désenclaver le centre ouest pour irriguer le pays des 7 vallées, de Fruges, de Frévent. »

Fédération des chasseurs de la Somme, 4 décembre 2003.

« Les élus confirment leur attachement à la réalisation urgente du projet LAALB, insistent sur le caractère essentiel de cette infrastructure :

- pour l'amélioration des relations économiques,
- pour le renforcement des atouts logistiques de la Picardie,
- pour l'essor de nouvelles activités liées au renforcement de l'attrait touristique de la Picardie. »

MEDEF Nord-Pas-de-Calais, contribution du 16 janvier 2004.

« Le MEDEF Nord-Pas-de-Calais souhaite s'exprimer sur quelques perspectives clés du développement économique régional à moyen et long terme. Le réseau d'infrastructures de communication complété et renforcé sur l'axe Europe du Nord-Europe du Sud-Ouest par la nouvelle liaison autoroutière est un atout pour la mise en œuvre de ces orientations :

- 1- desservir les grands sites industriels pour préserver leur compétitivité internationale,
- 2- améliorer la fluidité de circulation autour d'agglomérations appelées à croître,
- 3- innover dans le « transport intelligent » pour développer la logistique. »

4. LAALB et environnement.

Émile Vivier, président d'honneur de la fédération Nord-Nature, réunion publique du 30 septembre 2003, Lille.

« Il y a un mot qui n'est pas sorti, que je n'ai pas entendu : c'est celui de développement durable. Tous les experts mondiaux sont d'accord pour dire que dans 40 ans, il n'y aura plus de pétrole. Je crois qu'il serait grand temps de trouver des modes de transport économes en carburant ». [Ce n'est donc] « pas le moment de développer le "rout routier" : il serait quand même intéressant de trouver les modes de transport les plus adéquats pour économiser, dès aujourd'hui, le pétrole qui va manquer dans quelques années. »

Jean-François Caron, réunion publique du 22 octobre 2003, Lille.

« L'A24 est un débat politique. Il faut savoir ce que l'on veut. Soit, on prend une extrapolation des trajectoires et l'on dit : la route fait tant, il y a dix ans elle faisait tant, la courbe, elle, a telle allure c'est une fonction mathématique qui dit ça, et donc, dans vingt ans, on aura ça, et l'on fait la même chose avec le ferroutage, avec la voie d'eau, et tout ce que l'on peut imaginer. Je n'en veux pas à ceux qui font cela ; c'est leur métier. On sort, nous conseil régional, de la phase prospective du schéma régional d'aménagement du territoire et avant de pouvoir afficher des choix, il faut avoir une lecture des trajectoires. Mais le choix ce n'est pas la trajectoire : ce n'est pas de considérer que la trajectoire est inéluctable. C'est pour cela que je prends une parole politique, pour dire que, moi, ce qui m'intéresse, ce n'est pas tellement ce vers quoi l'on va et comment on ajuste à la marge, c'est ce que l'on veut faire et comment on se donne les moyens de le faire. Deuxième remarque : je partage avec Christian Decocq l'idée que l'on n'a pas été bons depuis 1992 et même avant. (...) En région, il y a eu Delta 3, qui est un élément important pour l'avenir, qui peut être même décisif. Mais autour de Delta 3, il y a besoin de toute une série de démarches d'accompagnement, sinon cela ne marchera pas. Troisième remarque : les

règles du jeu vont changer. Là, la discussion est un peu difficile parce que l'on est en 2003 et que l'on essaie de se projeter en 2020 dans le système existant. Pour moi, les règles du jeu vont changer et il faut encore plus les changer. Je m'explique. Les règles du jeu vont changer, je fais de la "politique-fiction", car on ne pourra pas encore tenir quelques années sans changer globalement tout ce qui touche aux origines des changements climatiques. Il me semble inéluctable, que cela plaise ou non, qu'on aille vers des taxations effets de serre, changements climatiques, dans les vingt ans qui viennent. Je ne vois pas comment on va faire autrement. (...)
Je rappelle la circulaire Idrac ; elle a été, à ma connaissance, la première vraie analyse des coûts externes des transports. Les chiffres de l'époque parlaient de 1 à 15 entre la voie d'eau et la route ; le ferroviaire était un peu intermédiaire. Avant de nous faire la démonstration que la route est de loin plus rentable, qu'elle paye ses coûts, il faut appliquer quand même l'impact de la route sur toute une série de conséquences. Par exemple, la pollution sur l'air : on pourrait évoquer les impacts chez les asthmatiques, chez les personnes qui décèdent dans certaines périodes ; tout cela doit être regardé de façon un peu plus globale en regard du développement durable. »

Fabrice Cugny, coordinateur du Conservatoire des sites naturels du Nord et du Pas-de-Calais, contribution, 30 janvier 2004.
« Bien que beaucoup n'en aient pas conscience, le Nord-Pas-de-Calais est une région au réel potentiel de nature et de biodiversité, mais inégalement réparti et soumis à de fortes pressions. Toute création d'un nouvel axe de transports contribue à y accentuer la disparition de milieux naturels, à les morceler, à les isoler les uns des autres. Or, la fragmentation des territoires constitue une raison majeure de disparition de la biodiversité dans une région. Dans le Nord-Pas-de-Calais, région déjà fortement morcelée comme le montre la carte de fragmentation, une nouvelle autoroute induira une nuisance supplémentaire à la bonne fonctionnalité des écosystèmes naturels, à leur dynamique et leur capacité de développement ou simplement à leur équilibre. (...) Devant un projet d'une telle ampleur que celui de la LAALB, il est nécessaire que soient approfondies en priorité toutes les "alternatives possibles" en matière de transports dans une perspective de développement durable, de raisonnement à très long terme, mais aussi au regard d'une évolution sociétale dont nous ne pouvons préjuger exactement de l'avenir. Si, malgré tout, les pouvoirs publics optent pour la création de cette autoroute, il sera alors impératif d'apporter une réflexion le plus en amont possible, avant même la définition du tracé, afin de déterminer les mesures compensatoires qui permettront de réduire au mieux les impacts sur les milieux naturels. S'il peut sembler nécessaire de contribuer à une certaine forme de développement peu ou non durable de la société par la réalisation de nouvelles infrastructures routières, il est par contre plus que vital pour la survie de cette même société de réaliser et de restaurer les infrastructures naturelles qui sont les liens indispensables à la vaste "toile de la vie". »

Chambre d'Agriculture du Nord-Pas-de-Calais, délibération du 7 janvier 2004 et réunion publique de Saint-Pol-sur-Ternoise du 17 décembre 2003.

« Attire l'attention sur les principaux impacts récurrents liés à l'emprise et à l'effet de coupure sur l'agriculture, (...) elle réaffirme deux principes fondamentaux pour la profession agricole
- une consommation économe de l'espace agricole tant dans le choix du tracé que dans les emprises directes et induites,
- un cloisonnement limité de l'espace agricole...pour rendre plus aisée la restructuration des entreprises agricoles et du territoire.»

Dominique Plancke, conseiller régional, réunion publique de Roubaix, 21 novembre 2003.

« J'aimerais savoir à quel titre la société Scetauroute intervient dans ce dossier. Je suis un peu surpris de voir que l'on est sur un projet précis, ce n'est pas ce qu'on nous a dit jusqu'à présent. Donc, je souhaiterais avoir des éclaircissements sur ce point.»

Jean Guinard, directeur régional délégué de l'Équipement Nord-Pas-de-Calais.

« Sur le repérage des sensibilités des espaces concernés par cette liaison, et donc des impacts potentiels de cette autoroute, nous avons, dans la préparation du dossier de débat, pu nous appuyer, à la fois sur des études antérieures, des inventaires ou atlas de l'environnement, complétés ou mis au point dans le courant des années 90. Sur ce point particulier du morcellement des territoires, il existe un certain nombre de démarches d'inventaire et de classement. Nous avons pensé, dans la période de préparation du débat, qu'il était nécessaire d'aller plus loin sur ces questions. C'est la raison pour laquelle le maître d'ouvrage a mandaté ce groupement pour essayer de voir comment une approche plus systématique pourrait être faite, pour ensuite passer à des études plus précises si on va sur une comparaison ultérieure des tracés. Voilà l'explication et le statut particulier de ce bureau d'études.»

Dominique Plancke.

« De qui dépend Scetauroute? »

Jean-Daniel Vazelle, directeur du CETE Nord-Picardie.

« De la Caisse des Dépôts et Consignations.»

Lettre de **Dominique Plancke**, 22 novembre 2003.

« Monsieur le Président,

Lors de la réunion du 21 novembre à Roubaix, j'ai posé une question sur les liens entre la société Scetauroute, (dont un représentant était appelé à témoigner par votre commission comme expert sur l'environnement), le maître d'ouvrage et les sociétés d'autoroute. Le représentant de Scetauroute m'a répondu que sa société n'avait aucun lien avec une société exploitant une autoroute. Vérifications faites, cette affirmation est mensongère. En effet, Scetauroute est une filiale à 100 % d'Egis (cela nous a été dit hier). Or, Egis apparaît bien, avec Bouygues notamment, au capital de la nouvelle société Alis, qui a obtenu récemment la concession de l'autoroute Rouen-Alençon.

Je suis extrêmement choqué que votre commission ait pu se prêter à cette manœuvre consistant à faire citer comme expert "indépendant" sur les questions d'environnement une société dont les intérêts à la réalisation d'une nouvelle autoroute sont évidents, et qui se porterait vraisemblablement candidate à la concession de la LAALB, si celle-ci devait se faire. Je suis tout aussi surpris que le maître d'ouvrage ait pu confier des études préparatoires au débat à cette société. Je crains que cette manœuvre n'entache l'image d'indépendance de votre commission et je souhaite donc vivement obtenir de votre part des explications publiques. »

Henri Fouquenelle de Famechon (62), réunion publique de Doullens, 12 novembre 2003.

«Ce serait une erreur grave de faire passer l'autoroute entre la forêt de Lucheux et Pas-en-Artois, réputée pour son tourisme, (...) cette région formant un tout. »

Association EDA, réunion publique de Lille, 27 novembre, et contribution écrite.

« Le dossier considère qu'une augmentation du trafic routier est inéluctable durant les 20 années à venir. Comment pouvons-nous en être si sûrs ? Ne peut-on pas assister à une baisse du trafic routier durant les 20 ans à venir ? La pertinence des déplacements par camions restera-t-elle évidente ? N'y aura-t-il pas de problèmes de dépendance énergétique ? De pollution aggravée des rejets dans l'atmosphère conduisant à la nécessité absolue d'une alternative à la route ? (...) Le dossier du débat public n'évoque aucun scénario intégrant une stagnation du trafic voire une diminution du trafic routier, même si les croissances de trafic sont considérées par les services de l'Équipement comme modérées. (...) »

Le renforcement du réseau routier tend à marginaliser économiquement les autres modes de transport plus respectueux de l'environnement et moins énergivores (fer, voie d'eau) et, localement, fait concurrence au projet Delta 3, investissement sur fonds publics qui n'atteindra pas ses objectifs ambitieux de valorisation d'intermodalité. (...) »

La LAALB contribuera à rendre encore plus marginaux les modes de transports collectifs ou massifiés (G. Dupuy, La Dépendance automobile ; 2001), et, par conséquent, ne répond pas aux objectifs de développement durable ni aux objectifs du schéma directeur d'aménagement urbain.

Or, le problème essentiel, fondamental n'est toujours pas évoqué :

- 1 - Est-on prêts à accepter un véritable changement culturel ?
 - 2 - Est-on prêts à modifier radicalement nos comportements ?
 - 3 - Est-on en capacité d'accepter le fait que nous sommes en train de faire « fausse route » ;
 - 4 - Est-on en capacité de prendre conscience des failles de notre système économique - de nombreux indicateurs mondiaux nous montrent qu'il est temps de réduire les inégalités si l'on veut éviter les crises majeures ?
 - 5 - Est-on prêts à se donner du temps pour réfléchir au problème crucial que pose la mobilité en général, mais surtout le transport de marchandises ?
 - 6 - Est-on prêts à envisager une réelle coopération internationale à l'échelle européenne ? N'est-il pas temps d'inverser totalement la tendance et de commencer réellement à favoriser l'alternative routière ? (...)
- Quel développement voulons-nous et pour qui ? »

Dominique Bouvry, président de l'association PLAINE, Linselles.

« En préambule, les membres de l'association PLAINE s'interrogent sur la pertinence d'un tel projet basé sur des hypothèses de croissance inéluctable, voire illimitée, des déplacements par voie routière (personnes et marchandises). Qui peut prédire l'utilité de la réalisation d'une autoroute, à l'échéance d'une dizaine d'années, sans intégrer dans son raisonnement le caractère pérenne ou non de l'énergie pétrolière, sachant que cet approvisionnement génère des catastrophes humaines (guerres, conflits) et environnementales et que les réserves de la planète ne sont pas inépuisables (certains parlent de 60 ans en prenant en compte des réserves non encore découvertes) ? En outre, le développement constant du trafic routier contribue à une augmentation des émissions de gaz à effet de serre dont les conséquences négatives sur le climat de la planète amènent bon nombre de scientifiques à tirer le signal d'alarme. C'est pourquoi nous sommes fermement opposés à la réalisation de cette liaison autoroutière.

En ce qui concerne la situation dans notre secteur, le passage d'un nouvel axe de transit au sein de la métropole lilloise est une aberration. Le tracé dit « historique » retenu par le schéma directeur d'aménagement urbain passe en pleine zone urbaine. (...) »

De plus, la connexion de la LAALB à l'A22, au niveau de Roncq, amènerait un flot de circulation sur une autoroute déjà embouteillée aux heures de pointe. Bon nombre d'élus préconisent un contournement de la métropole par la N58 belge. Nous sommes réservés sur cette option, nécessitant avant tout l'accord des autorités belges, car cette voie reste très proche de la métropole et, sous les vents dominants, aurait sans doute des effets négatifs sur la qualité de l'air de l'agglomération lilloise. De plus, la proximité de la métropole peut faire craindre que, d'ici la réalisation de ce contournement, celui-ci se retrouve dans une zone elle aussi fortement urbanisée. »

Louis Dubois, Sombrin (62).

« Créer de nouvelles autoroutes, n'est plus d'actualité. Aujourd'hui, l'objectif à atteindre doit être la stabilisation, voire la diminution du transport par la route. On ne peut voir croître indéfiniment le nombre de véhicules sans mettre en danger les équilibres de la planète, sans mettre en danger la vie sur la Terre. "Il est temps, je crois, d'ouvrir les yeux. Sur tous les continents, les signaux d'alerte s'allument." - discours du président de la République à Johannesburg le 2 septembre 2002. Des solutions existent pour éviter la pire des solutions pour l'environnement et pour les populations qui seront concernées par le passage de la LAALB :

- accroître au lieu de le diminuer le transport ferroviaire,
- réhabiliter le transport par voie d'eau (canal Seine-Nord) : 2 barges = 220 camions,
- développer le cabotage maritime,
- n'utiliser la route que pour ce qui la justifie (délai de transport, produits périssables, courtes distances). »

Hervé Dizy.

« Le dossier fourni par le maître d'ouvrage est présenté de telle façon que la réponse logique à la problématique posée est qu'il faut construire le maillon manquant du réseau autoroutier du Nord de la France. La DDE part du principe que la demande de transports augmentera toujours un peu plus que la croissance économique. Les membres du collectif s'interrogent :

- La modélisation ne prend en compte que l'aspect quantitatif des transports. Il faudrait estimer l'aspect qualitatif pour déterminer si nous avons besoin de transporter autant de marchandises, si nous ne pouvons pas réduire le gaspillage de transports ...
- Le prix du transport est sous-estimé. Nous dépensons 10 % de notre PIB à compenser les coûts externes du routier. Il faut surélever le prix du transport et rétablir une véritable concurrence entre les différents modes de transport.
- Les consommateurs qui se plaignent du trop grand nombre de camions sur les routes doivent rediriger leurs achats vers les produits locaux quand c'est possible.

Selon les conclusions du rapport parlementaire d'Annette Peuvast Bergeal, **Villes : un air trompeur**, pour réduire les effets de la pollution atmosphérique il faut éviter la concentration des polluants et préférer leur répartition. (...) Il ne faut pas croire qu'en écartant des routes et en concentrant le trafic dans un couloir, on préserve le reste du territoire. Il faut alors éviter la concentration du trafic qui va générer des concentrations de polluants plus dangereuses et qui se déplaceront sous l'effet des vents. »

Limiter les effets de coupure du territoire et lutter contre le bruit routier.

- La réalisation d'une infrastructure autoroutière génère des coupures des territoires pour les populations humaines et pour les animaux :
- Les animaux et, plus particulièrement ceux des espèces menacées, voient leur habitat amputé et les membres d'une même espèce sont séparés - ce qui amoindrit les possibilités de mélange génétique qui est à la base de notre reproduction à tous. Nous condamnons ainsi la biodiversité.
 - Les populations humaines sont, elles-mêmes, victimes des coupures de l'espace. Ainsi des villes ou des villages séparés de quelques

kilomètres à vol d'oiseau seront plus distants du fait de l'obligation d'emprunter des ponts ou des tunnels. Cela induit un trafic supplémentaire et des saturations locales aux points de passage qu'il faut étudier.

Il est donc demandé de minimiser l'effet de coupure en construisant autant d'ouvrages d'art que nécessaire, pour permettre le passage des animaux et des populations humaines dans des conditions optimales pour chacun.

Il est demandé également d'étudier l'impact du bruit routier sur les populations riveraines en se conformant aux règles en vigueur en Allemagne : 60 dB le jour et 55 dB la nuit. Le coût des protections phoniques doit être inclus dans le budget de la liaison autoroutière pour s'assurer de leur construction. »

Alain Morcheoine.

« Espoir de voir apparaître des technologies propres d'ici 2030 : certaines technologies apparaîtront vraisemblablement d'ici cet horizon.

1. Celles concernant les véhicules classiques sont en route, le filtre à particule devrait se généraliser sur les gammes moyenne et haute sous l'effet de la mise en force des normes EURO4 à l'horizon 2005 et 2008 pour les PL.

2. L'apparition de véhicules hybrides est également probable ; cela diminuera la consommation et les émissions de GES.

3. On peut également penser voir l'apparition de véhicules électriques de livraison urbaine, en quantité non-homéopathique.

4. Un souci : la généralisation de la climatisation automobile, qui générera un effet de serre additionnel de l'ordre de 10 % à cet horizon, mais la question d'élaboration de normes spécifique est en discussion au niveau européen.

5. La pile à combustible est, de l'avis de tous, pour une mise sur le marché éventuel sur les véhicules après 2020.

6. Enfin, ne pas oublier que cela concerne les voitures neuves et qu'une technologie met entre 25 et 30 ans pour se généraliser dans le parc de voitures particulières. C'est plus rapide sur les poids lourds. »

Henri Bailleul.

« Si l'on veut réduire les émissions de CO2 générées par la voiture, il faut donc cesser de favoriser la circulation automobile et d'autre part favoriser les modes de transports plus efficaces sur le plan énergétique comme le rail et la voie d'eau, mais aussi essayer de nouveaux modes d'aménagement de l'espace, et des modèles économiques moins coûteux en déplacements. (...) La région Nord-Pas-de-Calais, aussi paradoxal que cela puisse paraître, dispose d'une ressource en eau de qualité très limitée. L'essentiel de l'eau potable provient des nappes souterraines, et parmi celles-ci la nappe de la craie. Or, la plupart des zones d'alimentation de cette nappe se trouvent dans les collines d'Artois, véritable château d'eau du Nord-Pas-de-Calais. Or, tout tracé Nord Sud, menant de la Belgique à Amiens, devra couper ces champs captants. (...) Combien de terrils recouverts d'arbres, véritables refuges de la biodiversité, seraient dévorés pour la construction de l'A24 ? (...)

La traversée des Weppes devrait causer beaucoup de dégâts paysagers dans une région humide à l'habitat dispersé. Dans le Bassin Minier, ce sera un élément négatif de plus, un corps étranger venant artificialiser un peu plus un paysage qui l'est déjà beaucoup. C'est dans le secteur des collines d'Artois que l'impact paysager sera le plus dramatique. (...) Les remembrements qui concerneront plus de 10 fois la surface propre de l'A24, contribueront à défaire le paysage de l'Artois, ainsi que du plateau Picard. Pourtant ces remembrements, même rebaptisés pompeusement 'aménagement foncier', auront lieu, car c'est le prix que la corporation agricole demandera pour accepter l'A24. Ce prix sera en réalité supporté par les haies arrachées, les fossés comblés, les chemins ancestraux supprimés. (...)

La plate-forme de Dourges : la décision prise il y a maintenant dix ans par les écologistes (...) de créer une plate-forme multimodale à l'intersection du canal à grand gabarit, des lignes ferroviaires Lille-Douai-Arras-Paris et Lens-Douai-Valenciennes, de l'autoroute A1, et de l'A21, ce choix courageux, est maintenant devenu réalité. Il est, d'ores et déjà, possible de désengorger l'A1 en mettant les marchandises sur le rail et la voie d'eau. Ce choix de Dourges est lié au trafic de l'A1. (...) Créer une autoroute à l'Ouest de l'A1 détournerait une partie du trafic Nord Sud de la plate-forme et donc compromettrait son succès. Ce serait une erreur terrible d'avoir investi pour Delta 3, pour ensuite investir pour l'A24 pour couler le projet Delta 3. Le projet A24, une fausse solution, inadaptée aux problèmes écologiques, tant au niveau local que planétaire. »

Philippe Tostain, conseiller municipal de Lille.

« Le raisonnement du maître d'ouvrage est tronqué et conduit à une hypothèse principale qui mène à une impasse. (...) Vous vous trompez (...) dans l'objectif et dans la méthode pour l'atteindre.

Vous considérez :

- que le trafic augmente,
- que les autoroutes sont finançables,
- que, donc, il faut faire une autoroute,
- que deux hypothèses sont envisageables : faire une autoroute neuve ou un aménagement des routes existantes,
- Enfin, vous exposez qu'il est plus simple techniquement de faire une autoroute neuve et que les nuisances envisageables corollaires sont donc éloignées des implantations humaines.

Après ces exposés sur ces « nuisances inévitables », je vois que vous n'en maîtrisez pas les impacts tels qu'ils ont été distingués sur l'air, le bruit, l'eau, les impacts de pollution lumineuse et d'effets de coupures n'ayant pas ou partiellement été abordés. Trois niveaux de non maîtrise me sont apparus. Vous ne maîtrisez pas le niveau de nuisances du système d'infrastructures existant qui ne fait que s'accroître. Vous ne maîtrisez pas, non plus, les impacts cumulés avec les premiers d'une nouvelle infrastructure qui finissent toujours par être reconcentrés dans les agglomérations car le trafic aboutit toujours quelque part. Enfin, (...) vous ne savez pas évaluer la "valeur" de la dissémination de ces nuisances hors du milieu urbain, alors même que vous considérez a contrario que l'éloignement du milieu urbain est positif. Au contraire, cet éloignement détériore, repousse, relève le niveau de "ruralité" et le niveau de "naturalité" qui existe encore et qui sont une richesse patrimoniale que vous ne savez précisément pas estimer. »

Association droit au vélo (ADAV), 20 novembre 2003.

- « Construire l'A24, c'est ne pas tenir compte pour la circulation en rase campagne des errements commis pour la circulation en ville,
- construire l'A24, c'est promouvoir les transports en voiture sur de longues distances et pénaliser les déplacements de proximité,
- construire des autoroutes, c'est mépriser l'homme,
- promouvoir le tout voiture, c'est retarder les nécessaires solutions alternatives,
- construire l'A24, c'est compromettre la vie des générations futures,
- On peut se passer d'une nouvelle autoroute. »

GIPA, association membre du collectif contre l'A24. Cette association est à l'origine le 12 janvier 2004 d'une pétition contre la LAALB comportant près de 500 signatures et d'une contribution.

« Notre association est née suite au projet de la LAALB. Elle est principalement motivée par le souci de l'environnement local, mais se sent aussi fortement impliquée dans la protection de la nature à l'échelle de notre planète. (...) Nous déplorons que le futur trajet traverse les champs captants. (...) Nous constatons que l'aménagement global des transports (dans le secteur Lille-Béthune) manque de cohérence. (...) Sur un plan moral, n'y a-t-il pas une injustice à faire payer des impôts à des citoyens qui n'emprunteront jamais la LAALB, mais auront le "privilège" d'en subir les nuisances environnementales. (...) Sur un plan global, nous avons le souci de laisser à nos enfants un environnement préservé. »

Association Crinchon verte vallée rivière, 19 décembre 2003. Cette association est à l'origine d'une pétition signée par 305 habitants de la vallée du Crinchon et d'une contribution.

« Les signataires demandent (...) que soit mentionné :

- que la vallée du Crinchon représente un intérêt patrimonial,
- que les habitants de Rivière ont voulu, par une pétition, dire leur attachement à ce patrimoine commun et se prononcer pour sa préservation totale, qui est le gage du développement durable de leur vallée. Ils ne demandent par cette doléance qu'une mesure similaire à celle qui est prévue pour les vallées de Luchaux, de la Scarpe et du Gy. »

Jacqueline Istas, présidente de la fédération Nord-Nature.

« Raisons de la nocivité d'une nouvelle autoroute :

- création d'une nouvelle coupure de l'espace,
- pollution de l'air,
- stérilisation des sols,
- risques pour les champs captants.

Dégrader l'environnement, c'est aller contre l'économie. »

Emile Vivier, président d'honneur de la fédération Nord-Nature, 16 octobre 2003.

« La région Nord-Pas-de-Calais déjà très morcelée par les grandes infrastructures ne peut, ne doit pas supporter de nouvelles coupures. Le projet de plate-forme multimodale de Dourges est d'une importance capitale(...), la réalisation de la LAALB écartera immanquablement un important trafic de fret de cette zone. »

Annie Lebas, présidente de Lorgies Campagne, réunion publique de Roubaix, 21 novembre 2003.

« Nous sommes à Lorgies près de Violaine et le mot Violaine est inscrit dans le dossier. Nous sommes ici plusieurs associations, Noeux-Environnement, Lorgies Campagne, et nous travaillons sur les champs captants. Nous sommes concernés par les champs captants et il est inadmissible que l'autoroute puisse passer sur Violaine et Givenchy et qu'elle passe automatiquement sur les champs captants. Donc, nous allons travailler et vous aurez un petit commentaire. Je voudrais parler aussi du bitume. Parce que le bitume, c'est un grand couloir de bitume qui coupe un peu les petits ruisseaux qui s'écoulent dans un sens. Là aussi, on ne parle pas assez de cette surface importante de bitume ! »

Fabrice Maurtel.

« J'habite à Givenchy, sur un champ captant, comme l'a dit Mme Lebas. Je voulais savoir qui définit les périmètres de ces champs captants et s'ils peuvent évoluer à l'occasion de la définition d'une infrastructure routière ! »

Association de lutte pour l'environnement en Picardie (ALEP).

« Le paradigme change. Il faut maintenant raisonner dans un espace à quatre dimensions car les actions actuelles des hommes ont des conséquences sur le futur. La planète n'est plus un infini où se perdait la trace des activités humaines. Le climat, bien commun, est le reflet et le ciment de cette nouvelle donne. La globalisation est objective. (...)

La vision stratégique du maître d'ouvrage (l'Etat) est de construire une voie autoroutière dans un corridor Nord-Sud multimodal saturé. Il en existe une autre : la construction d'un système logistique intermodal et d'un report prioritaire des transports vers les modes alternatifs à la route. Elle est prioritaire en fonction des arguments du préambule de ce texte, confirmés par les engagements internationaux de l'Etat sur la limitation des émissions de gaz à effet de serre, par les déclarations gouvernementales dans le cadre du débat sur l'énergie, par les décisions gouvernementales pour un développement durable. (...)

Le dossier de l'Etat exprime une impuissance à limiter le poids de la route. La création de la liaison Amiens-Lille-Belgique en est une conséquence apparemment logique. Mais, une logique de l'absurde. (...) Le constat apparaît assez simple. D'une part, la Picardie fonctionne comme un espace de transit pour la totalité des modes de transports nord-sud et sans doute pour les flux est-ouest en développement si rien n'est fait. Où vont ces marchandises qui traversent notre région ? Pour la majeure partie, elles sont destinées à une consommation qui se situe dans l'espace francilien. Construire une autoroute de plus aboutit à accentuer la crise actuelle dans l'accès à ce marché très important.

Examiner les possibilités de réussir un transfert modal massif revient donc à exprimer s'il est possible de mettre fin à cette logique du transit, à casser les tuyaux qui traversent la Picardie pour ajouter une valeur en termes d'intermodalité. »

Communauté de communes du pays des Weppes, motion contre le passage de la LAALB dans les Weppes, 16 décembre 2003.

« Le conseil communautaire précise les raisons de s'opposer au passage de cette autoroute dans les Weppes (...) réelle identité paysagère et architecturale (...) agriculture dynamique (...) la valorisation de l'environnement est un facteur très important de développement du territoire des Weppes dans le projet de métropolisation. Le plateau des Weppes est considéré comme le "poumon vert de la métropole". »

AREMA, Lille Métropole (voir Atlas), réunion publique de Roubaix, 21 novembre 2003, et contribution écrite.

« Le bilan de la qualité de l'air montre que le trafic routier est la source majeure de pollution sur la métropole lilloise : les concentrations sont les plus élevées lorsque le trafic est le plus intense. La répartition spatiale de la pollution : les concentrations sont plus élevées en zone urbaine dense, pendant l'hiver, à proximité des autoroutes, des échangeurs autoroutiers et des émetteurs industriels. »

Paul Bronsart, docteur en géographie, réunion de Roubaix, 21 novembre 2003.

« Tout à l'heure, vous disiez que les coûts externes seraient réglés par le péage. Or, un camion qui transporte 20 tonnes de marchandises sur les 120 kilomètres d'infrastructure représente 2 400 tonnes/kilomètres. Il faut savoir que 1 000 tonnes/kilomètres représentent environ 88 euros ! 2 400 tonnes représenteraient près de 210 euros de coûts externes. Il faudrait alors un péage très élevé ! »

Paul Astier, maire de Bondues, vice-président de la communauté urbaine Lille Métropole, réunion publique de Roubaix, 21 novembre 2003.

« Quelques mots sur la pollution atmosphérique d'origine automobile. Il y a plusieurs indicateurs : les oxydes d'azote, qui sont émis à 72 % par le trafic pour la métropole lilloise, le benzène, le toluène, le monoxyde de carbone, les xylènes, qui font partie de la grande famille des volatiles et des poussières en suspensions de différentes tailles, sont aussi caractéristiques des produits balancés par la voiture dans l'atmosphère. D'une manière globale, le bilan de la qualité de l'air montre que le trafic routier est la source majeure de la pollution sur la métropole lilloise, du fait de la désindustrialisation, et cela se voit en particulier au travers de la décroissance, lente mais constante, de la concentration de l'oxyde d'azote depuis 1994. Ce qui est lié à la voiture se remarque avec le profil hebdomadaire, et même journalier, de cette pollution ! La pollution en oxyde d'azote suit exactement le trafic automobile, c'est-à-dire que l'on a des pointes de pollution le matin à 7 heures et le soir à 19 heures et entre les deux une baisse sensible. (...)

Il est clair qu'on a intérêt à réduire la vitesse par rapport au bruit. On est dans certaines situations, sur certaines parties de la métropole, avec des autoroutes parfois complètement arrêtées ! : les riverains savent que quand des centaines de poids lourds sont arrêtés moteur en route, on retrouve à nouveau les problèmes de la pollution acoustique. Mais en gros, plus ça va vite, plus ça fait du bruit. (...)

Je voudrais dire à l'intention du public que l'on doit en permanence rappeler les problèmes de proximité et de globalité. L'effet de serre, ce sont les problèmes de globalité. Respirer l'air du camion qui est à côté de vous ce sont des problèmes de proximité. Ce n'est pas tout à fait la même chose ! Dans un cas, les effets de globalité, ce sont des effets à long terme ! L'immédiat, c'est bien ce qui nous touche les premiers. Je rappelle que le problème, c'est l'homme qui respire les 15 à 17 m³ d'air quotidiennement ! D'abord tout de suite, et ensuite les générations futures. Mais si on ne fait pas le distinguo, on va mélanger l'effet de serre et le reste, et j'ai peur que l'on arrive à des discussions plutôt chimiques que des discussions d'environnement. »

Philippe Tostain, réunion publique de Roubaix, 21 novembre 2003.

« J'ai une question sur les bilans de pollutions du projet, que ce soit en pollution locale ou globale, puisqu'il nous a été dit que le projet en tracé neuf s'éloignant de certaines agglomérations intermédiaires diminuerait la pollution. Mais je suppose qu'à un moment le tracé rejoint les agglomérations. Et là, la pollution locale me semble augmenter par l'effet d'augmentation du trafic dû à l'infrastructure. »

Dominique Joy, réunion publique de Roubaix, 21 novembre 2003.

« On a des espaces verts ; c'est un joyau ; c'est précieux, et il ne faut pas y faire passer des autoroutes. Il y a les zones urbanisées, mais il faut trouver des solutions différentes, parce que la seule campagne qu'on a, c'est extraordinaire, il faut en profiter. Si on met des autoroutes dans le Nord, moi je prends ma valise et je vais m'installer dans le Midi. C'est très grave, on a de belles régions, tout le monde le dit. Dans les Weppes, vous voyez des cyclistes ; c'est la joie de vivre, c'est le cadre de vie. Je ne parle pas des Weppes uniquement. Il n'y a pas de raison que dans nos campagnes aboutisse une autoroute. On n'en veut pas chez nous et on n'en veut pas chez les autres non plus ; il faut choisir d'autres voies. À ce propos, j'aimerais que le budget de l'autoroute soit comparé avec celui que nécessiterait le ferroutage. »

Jean-Marc Hoeblich, maître de conférences à l'université de Picardie, réunion publique de Saint-Pol-sur-Ternoise, 17 décembre 2003.

« Une autoroute est une infrastructure linéaire qui coupe un espace de manière évidente. Mais, les flux de part et d'autre sont réduits à des points de passage limités en nombre : des passages pour la faune, des crapauds, des ponts, des tunnels. Si l'infrastructure n'est pas linéaire, vous avez des points de passage plus diffus, donc vous avez concentration de flux, de personnes, d'animaux. Il faut réfléchir sur les flux indispensables à maintenir dans ce que l'on appelle l'agro-système et la vie dans l'espace rural. »

Daniel Bourel, réunion publique de Roubaix, 21 novembre 2003.

« Je suis adjoint au maire d'Ennetière-en-Weppes. On s'aperçoit que pour l'élargissement de l'A25, on se bat pour avoir des protections phoniques pour notre village. Mais, quand on discute, on s'aperçoit que pour un groupe d'habitation de 500 maisons, on fait quelque chose, mais on s'aperçoit que pour des hameaux de 20-25 maisons, ce n'est pratiquement pas suffisant pour mettre une protection phonique. Aujourd'hui, je trouve que tout le monde doit être protégé. »

Charles Di-Luca, ingénieur de la DRIRE Nord-Pas-de-Calais, réunion publique de Roubaix, 21 novembre 2003.

« Pour la question des sites pollués, même si le tracé n'est pas définitif, je conseille au maître d'ouvrage de consulter deux bases de données sur le site du ministère de l'Environnement. BASOL est la base de l'action des pouvoirs publics sur les sols pollués, à titre préventif ou curatif. Cette base vous dit si le site a été traité et s'il y a des restrictions ou servitudes. Si c'est une servitude de confinement, il faudra en tenir compte. L'autre base de données, c'est BASIAS, qui est une base de sites à activités de service. BASOL recense actuellement 493 sites dans le Nord-Pas-de-Calais. Pour BASIAS, on a 14 000 sites dans la région, dont 5 000 dans l'agglomération lilloise. Cette base est alimentée par le BRGM et est exploitée par le pôle de compétences sites et sols pollués. »

Dominique Joye, réunion publique de Saint-Pol-sur-Ternoise, 17 décembre 2003.

« En ce moment, au forum des sciences de Villeneuve-d'Ascq, il y a une exposition qui s'appelle Trafic. Je vais simplement vous citer deux passages de cette exposition. La moitié du trafic routier se réalise sur 9 600 kilomètres d'autoroute, alors que le réseau en compte 981 000. Le trafic ferroviaire est concentré sur 1 000 kilomètres alors que le réseau en compte 32 000. Enfin, pour déplacer une tonne de marchandises sur un kilomètre avec un poids lourds, il faut utiliser 42 grammes équivalent pétrole ; en train seulement 6 grammes. »

Réunion publique de Roubaix, 21 novembre 2003.

« Je sais qu'il n'y a pas de tracé défini. Mais si, par exemple, il passait par Fromelles, cela laisserait une partie de la population d'un côté de l'autoroute et une partie de la population de l'autre côté. Je trouve que ce n'est quand même pas tout à fait génial de couper une commune en deux. Il y a le problème des agriculteurs qui seraient obligés de jongler avec leurs terrains. Depuis trente ans, on a tout fait pour qu'ils soient fertiles et l'on va tout saccager en beauté. C'est vraiment un drame humain, il y a des agriculteurs, des chefs d'entreprises, et je ne pense pas qu'ils soient très favorables pour que l'autoroute passe dans des terrains agricoles. »

Sylvain Cocquempot, de Faches-Thumesnil, réunion publique de Doullens, 12 novembre 2003.

« En tant que fils d'agriculteur, il y a une question que je voulais poser depuis longtemps : pour la construction d'un kilomètre d'autoroute, combien d'hectares faut-il utiliser ? »

Mickaël Poillion, agriculteur, réunion publique de Saint-Pol-sur-Ternoise, 17 décembre 2003.

« J'avais juste deux remarques. Je me demandais, par rapport à une expropriation vis-à-vis des jeunes exploitants, comment cela allait se passer. Je me dis juste que l'outil de travail dans lequel le jeune exploitant investit a une valeur. Son outil fait partie de l'aménagement du territoire. Et là, on va lui donner une somme d'argent pour qu'il investisse plus tard, ailleurs, ou pour faire autre chose. Dans cette expropriation, je me dis que l'exploitant doit au moins retrouver son outil de travail, surtout quand il est jeune. Car, finalement, l'expropriation foncière ne résout rien et amène de la pression foncière un peu plus loin. Juste pour recadrer : je suis en phase d'installation, pas très loin de Saint-Pol-sur-Ternoise. Deuxième remarque qui concerne les parcelles en bordure d'autoroute. Je me dis qu'il y a une pollution, elle est certaine, et on se pose notamment la question sur les cultures légumières : est-ce que les industries agroalimentaires, les consommateurs, accepteront de consommer des produits qui sont produits à côté des autoroutes ? Dernière réflexion, elle est un peu plus personnelle : avec les industries agroalimentaires on pourrait peut-être se concerter et se dire qu'on éviterait certains déplacements de camions en valorisant un peu plus notre production régionale. »

Annie Cornaille, réunion publique de Doullens, 12 novembre 2003.

« Je suis habitante d'un village tranquille dans la vallée de l'Authie. Hollandaise, je sais ce que c'est que des autoroutes. Dans mon pays d'origine, il y en a partout. Elles ont l'avantage d'être gratuites, certes. On ne peut plus en mettre nulle part, et pourtant tout le pays est bouchonné. Je suis venue habiter en France pour son art de vivre et sa tranquillité. Beaucoup de personnes de l'étranger, je peux en témoigner personnellement, apprécient la beauté et le calme de la campagne doullennaise. Beaucoup d'Anglais ont trouvé le chemin des gîtes ruraux des environs. Alors, je me demande : une autoroute, est-ce que cela ne va pas les faire fuir ? »

Christophe Porquier, réunion publique d'Amiens, 17 novembre 2003.

« Alors, est-ce que c'est un choix d'avenir de tout miser sur le routier, sur la combustion de l'énergie fossile, alors que l'on va au-devant de problèmes d'environnement majeurs et une raréfaction de ressources qui font justement que ces modes de transports demain deviendront extrêmement complexes à mettre en oeuvre ? Ce ne sont pas des propos d'utopie, c'est être réaliste justement par rapport aux enjeux de demain : est-ce que le tout routier est un choix réaliste pour cette région, pour l'avenir de cette planète ? »

Commonwealth War Graves Commission, 10 décembre 2003

« Je souhaite attirer votre attention sur les cimetières militaires du Commonwealth dont certains sont susceptibles d'être affectés quel que soit le choix final du tracé. (...) Nous serions inquiets, dans le cas d'une décision positive, que la route ait l'impact minimum sur l'environnement général des cimetières de guerre. (...) Nous apprécierions vivement d'être tenus informés de la décision finale et des propositions qui s'y rattachent. »

5. Les priorités : tracé neuf ou aménagement de l'existant.

Nathan Starkman, réunion publique de Lille, 30 septembre 2003.

« Je pense que dès lors qu'on parle de très grandes infrastructures de ce type, on ne peut pas faire l'économie d'un minimum d'éclairage sur les échéances, sur le rapport coût-échéances. Il ne me semble pas possible d'imaginer que de très grandes infrastructures fluviales ou de très grandes infrastructures de type ferroviaire soient réalisables en moins de 15 ou 20 ans. »

Emile Vivier, réunion publique de Lille, 30 septembre 2003.

« Si l'on fait l'A24 telle qu'elle est prévue, c'est un coup de poignard dans le dos de la plate-forme de Dourges : on ne peut pas envoyer les camions à droite et à gauche et laisser Dourges désert. »

Roch Jullien, réunion publique de Lille, 30 septembre 2003.

La carte présentée à la page 25 du dossier du maître d'ouvrage était apparue, pour certains participants au débat, trop simplifiée.

« Présentée ainsi, la carte tend à montrer que la liaison autoroutière est pleinement justifiée, puisque la seule route qui nous permet d'accéder au Sud est l'A28, qui vient de Bordeaux, arrive à Rouen, se poursuit sur l'A29. Quand on arrive à Amiens, il n'y a plus rien ! Cette carte est donc trompeuse. »

Patrick Botto, accidentologue, réunion publique de Doullens, 12 novembre 2003.

« Je suis responsable d'un laboratoire de recherches situé à l'hôpital nord d'Amiens qui s'appelle le Centre européen de sécurité et d'analyse des risques. Dans ce laboratoire, nous étudions effectivement les accidents en temps réel, c'est-à-dire que nous sommes présents sur les sites des accidents exactement en même temps que le SAMU, les pompiers, les gendarmes. Notre travail concerne la connaissance technique et médicale de la réalité d'un accident. J'ai créé ce laboratoire en 1980 et, depuis, nous travaillons 24 heures sur 24. Ce qui nous intéresse d'abord : quelle est la sécurité sur les autoroutes par rapport aux routes nationales ? Les chiffres sont connus depuis très longtemps. Les données scientifiques et médicales sont connues, elles sont anciennes et elles sont maintenues. Il est bien évident que l'autoroute présente trois particularités tout à fait uniques. D'abord la circulation est séparée, c'est-à-dire, que vous ne pouvez pas aller percuter un véhicule que vous croisez. C'est le premier point. Le deuxième point, c'est qu'il n'y a pas d'intersections et c'est une chose extrêmement importante : tout le monde connaît ici la RD934, entre Roye et Amiens. Cette route est extrêmement dangereuse : le dernier accident a fait deux morts. Pourquoi ? Parce que c'est une voie qui se présente comme une autoroute et, où il y a de très nombreuses intersections. Dernier point très important : sur autoroute, il n'y a aucune courbe dangereuse. Les courbes sont très grandes, très harmonieuses, très bien étudiées. Les inconvénients de l'autoroute sont essentiellement liés aux comportements humains. Pourquoi ? Parce qu'à partir du moment où le conducteur français pénètre avec sa voiture sur une autoroute, d'autant qu'il paye, il considère qu'il a le droit de rouler vite parce qu'il est sur l'autoroute. C'est une erreur fondamentale, c'est une erreur gravissime. La cause des accidents est donc liée aux comportements humains. Il est inimaginable de rencontrer en soirée une personne et de se dire que quand il est au volant de sa voiture, il devient un sauvage. »

Monsieur Piedaniel, lieutenant de gendarmerie, réunion publique de Doullens, 12 novembre 2003.

« Au niveau de la Somme, nous avons un total de 346 kilomètres d'autoroute. Pour l'année 2002, j'ai fait une comparaison entre le nombre total, au niveau du département, d'accidents-tués-blessés, et ce même nombre sur les autoroutes. Ce qui nous donne 89 accidents sur autoroute, sur un nombre total de 664 accidents constatés sur l'ensemble du département. Pour les tués,

le nombre est parlant : en 2002 nous avons eu 3 tués sur les autoroutes A1 et A16 sur [un total de] 66 morts. En nombre de blessés, nous avons eu 86 blessés sur autoroute sur un total de 918 blessés. Comme le disait Patrick Botto, les autoroutes sont quatre fois moins dangereuses que les routes nationales. Comme vous le voyez, les autoroutes, qui représentent seulement 1 % du kilométrage national, concentrent 21,3 % du trafic avec une proportion relativement faible : environ 6,3 % d'accidents.»

Jean-Pierre Lavogiez, réunion publique de Doullens, 12 novembre 2003.

« Je prends la route tous les jours pour aller à mon travail à Amiens et la question que beaucoup de monde se pose concerne la gratuité de l'autoroute. Car, si des aménagements autoroutiers sont prévus, il est bien évident que la RN25 ne sera plus utilisée de la même manière. Il faut savoir qu'aujourd'hui il y a 10 000 véhicules/jour. C'est vrai que si l'on avait des aménagements spécifiques on pourrait utiliser cette autoroute en toute sécurité. Et, avec la décentralisation à venir, on se pose beaucoup de questions quant au devenir de la RN25. »

Yves Dhau Decuyppère, directeur de la mission Bassin Minier, réunions publiques, de Lille (27 novembre 2003) et de Béthune (11 décembre 2003) et contribution écrite.

Fonctions Portée du projet	Ambitions du projet pour le maître d'ouvrage	Options d'aménagement	Rapprochement entre l'ouest du Bassin Minier et la métropole lilloise	Requalification du niveau de service de l'A1	Préservation des ressources naturelles et de l'identité des paysages	Dynamisation économique des territoires	Renforcement des alternatives au transport routier. Variable : concurrence avec les autres modes	Base de comparaison avec une autoroute existante en région
			Variable : irrigation des territoires	Variables : saturation de l'A1 / contrainte du péage	Variable : impacts environnementaux	Variable : opportunités d'implantations économiques		
Transit international Portée européenne	Un projet permettant de répondre à une ambition européenne par le renforcement des grands corridors de transport et notamment le corridor Nord Amsterdam – Ile de France Atlantique	Tracé « neuf » Peu de diffuseurs	Faible	Faible	Variables selon les choix techniques	Faible	Forte pour le transport des marchandises	A26
Échanges régionaux Portée intra-régionale	Un projet respectant l'environnement, s'inscrivant dans une politique de transports globale et multimodale, constituant un projet de territoire pour les territoires traversés	Tracé « RN » Nombreux diffuseurs	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte pour le transport de voyageurs	A21
Transit international et échanges régionaux Portée inter-régionale	Un projet pouvant offrir un meilleur niveau de service, d'une part aux trafics de transit dans le corridor nord, et d'autre part aux trafics régionaux entre la métropole et le Bassin Minier	Mixte	Forte	Forte	Forte	Forte	Forte pour le transport des marchandises et des voyageurs	A1

CGT 59/62, 13 octobre 2002.

« Dans l'état actuel des choses (études, tracé...) rien ne permet d'affirmer que la construction de cette liaison autoroutière à péage soit une réponse adaptée aux besoins de transport exprimés par les populations nordiste et picarde concernées par le tracé. La CGT exprime deux priorités : le transport fluvial et ferroviaire. »

Dominique Bouvry, président de l'association P.L.A.I.N.E. (Linselles), 10 décembre 2003.

« En matière de transport routier, nous préconisons un aménagement des nationales existantes, sans leur donner de caractère autoroutier. Cela éviterait une nouvelle coupure du territoire, ne favoriserait pas un développement anarchique du trafic, permettrait d'améliorer la sécurité et de bien irriguer les zones traversées. »

Maurice Louf, maire de Saint-Pol-sur-Ternoise, réunion publique du 17 décembre 2003.

« Comment situer le Saint-Polois et le Ternois, par rapport aux principaux axes de circulation ? Le Saint-Polois est à plus de 30/45 minutes d'un accès à l'une des autoroutes de la région Nord-Pas-de-Calais. Les communes de Frévent et Auxi-le-Château sont encore plus à l'écart. Autre constat : les nationales 39 et 41 qui desservent le Saint-Polois sont encombrées. Elles sont le lieu de nombreux accidents. Faut-il répéter que 17 000 véhicules, dont 1 700 poids lourds, traversent chaque jour le centre de Saint-Pol-sur-Ternoise ? Enfin, beaucoup d'améliorations devront être apportées à la ligne ferroviaire Boulogne-Arras pour qu'elle puisse vraiment compléter l'axe routier de la RN39. Mais je sais que la SNCF et la région s'y emploient. Alors, pour le Ternois, comme pour tout territoire, nous savons bien que le développement socio-économique ne peut se réaliser qu'avec un réseau moderne d'infrastructures de transport et de communications. »

Henri Bailleul, réunion publique de Saint-Pol-sur-Ternoise, 17 décembre 2003.

« Toute la commission, quels que soient les partis politiques, est favorable à cette déviation. On a approuvé l'avant-projet sommaire (APS) il y a trois ans. On l'a vu partir à la direction des routes. Nous avons été choqués quand on nous a répondu que notre copie n'était pas bonne. Toujours pour la même histoire : nous avons prévu des passages dénivelés tandis que la direction des routes prévoit des giratoires : on approuve un nouvel APS et maintenant on apprend de nouveau que le dossier va encore traîner. (...) En milieu rural, comme ici dans le Ternois, l'A24 sera un implant, un corps étranger, qui n'apportera aucun développement, mais seulement des nuisances ; au contraire la déviation de la RN41, la mise à deux fois deux voies de la RN39, l'amélioration des voies ferrées, desserviront réellement Saint-Pol-sur-Ternoise et le Ternois, avec un coût environnemental moindre. »

Roch Jullien, réunion publique de Saint-Pol-sur-Ternoise, 17 décembre 2003.

« Oui j'avais, en effet, quelques réactions assez épidermiques sur certaines propositions qui ont été faites. Je suis ici en tant que représentant du Collectif pour une alternative à l'A24, et occasionnellement militant chez les Verts. Je voudrais revenir là-dessus. Est-ce que la LAALB va désengorger la RN41 au point qu'une déviation de Saint-Pol-sur-Ternoise deviendrait, à force d'attendre, obsolète ? Dans ce cas, il faut dire franchement aux habitants de Saint-Pol-sur-Ternoise qu'ils devront attendre dix ans de plus : comme cela il n'y aura plus de problèmes lorsqu'il y aura une liaison autoroutière. Je crois que faire de la politique, c'est faire des choix, ce n'est pas éternellement repousser le bouchon un peu plus loin. Je crois que cette déviation, il faut la faire tout de suite, il ne faut pas attendre une autoroute éventuelle, qui viendra un jour soulager ce trafic de camions Nord/Sud, qui pollue la ville de Saint-Pol-sur-Ternoise et ses environs. »

Philippe Carpentier, maire d'Halloy, réunion publique de Doullens, 12 novembre 2003.

« Je suggère qu'une enquête soit faite auprès des habitants des communes traversées par la liaison Amiens-Roye (pour le raccordement à l'A1) sur les nuisances causées par une route à grande circulation, à sens unique, pour la population et sur les risques accidentogènes qui en découlent. C'est ce qu'attendent toutes les communes traversées par la RN25, portée à deux fois deux voies. Vous comprendrez donc qu'en tant que maire d'Halloy, je sois opposé à ce genre d'aménagements. »

Jacques Mortier, maître de conférences à l'université de Picardie, réunion publique d'Amiens, 17 novembre 2003.

« Jusqu' alors on a déifié la route. C'est très facile, on prend des chiffres cela s'appelle l'économétrie - d'il y a vingt ans, et des chiffres actuels, on fait une ligne entre les deux, on continue cette ligne et on dit que le trafic routier c'est inévitable : vous voyez dans dix ans ce que vous allez avoir sur les routes comme camions. On fait tout pour que cette courbe ne soit pas infléchi et l'on ne fait rien pour qu'elle s'infléchisse, alors qu'il existe des moyens - ne serait-ce que pour profiter du ferroviaire. Dans le dossier qui est présenté, on nous dit que l'on va accélérer l'électrification de la ligne Amiens-Boulogne, cela fait bientôt trente ans que j'entends parler de cette électrification. »

Antoine Malacrino, réunion publique de Saint-Pol-sur-Ternoise, 17 décembre 2003.

« Où je voulais en venir, c'est que la réalisation de l'A24 n'est pas une priorité. La priorité c'est la réalisation du canal Seine-Nord et, deux, le développement ferroviaire sur la côte picarde vers le sud de l'Europe. Dans ce rapport, le CESR préconise une politique réglementaire et tarifaire pour affecter des fonds vers des investissements sur l'intermodalité. Cela intéresse aussi nos amis de Saint-Pol-sur-Ternoise. Le rapport préconise également la décentralisation, au niveau régional, de la décision de la compétence en matière d'infrastructures. »

Jean-Marie Molenda, maire d'Estrée-Cauchy (59).

« Je considère que la réalisation de cette liaison autoroutière va à l'encontre des politiques menées jusqu' alors (...). Il faut retenir la solution qui consiste à utiliser au maximum les réseaux existants et les améliorer, ces travaux profiteront également aux usagers qui font quotidiennement des petits parcours et amélioreront la sécurité routière (...) L'État devrait participer à l'amélioration du réseau ferré existant et non pas se retirer, comme il vient de le faire pour le doublement de la ligne Don-Sainghin-Béthune. »

Alain Joly, adjoint au maire de Sailly-Labourse (62).

« Le projet, tel qu'il est présenté par le maître d'ouvrage, ne peut qu'être sous la forme d'une autoroute nouvelle payante, s'il veut répondre à des considérations de transport transeuropéen, une reprise des routes nationales existantes est une alternative qui ne répond pas visiblement aux objectifs de départ. »

Henri Bailleul.

« La circulation automobile va continuer sa croissance. Il est donc nécessaire de sécuriser les voies par des aménagements réduisant la vitesse et séparant les flux. De même, les habitants, dont le domicile est proche des axes, doivent être protégés des dangers et des pollutions.

(...) Utiliser de façon rationnelle le réseau routier existant :

- le tronçon métropole-Arras peut se faire par la mise à 2x2 voies des RN41, RN47 et RN17 en cours de réalisation. Cependant, en ce qui concerne la jonction au niveau de l'A21 de la RN17, le choix du ministère de l'Équipement est mauvais. La traversée du bois de Vimy, par son agressivité vis-à-vis d'un écosystème de valeur, entraîne d'importants surcoûts en mesures compensatoires. D'autre part, l'entêtement à couper la commune d'Avion en deux est insupportable. Sur ce tronçon il serait souhaitable de réétudier les tracés alternatifs, un peu trop vite écartés,

- le contournement d'Arras est en cours de réalisation et pourrait éventuellement être porté à 2x2 voies,

- sur le tronçon Arras-Amiens, la RN25 est loin d'être à saturation et les aménagements nécessaires doivent être orientés vers une sécurisation plutôt que vers une augmentation de capacité. Dès le prochain contrat de plan, il faudrait prévoir un contournement de Doullens. »

Pascal Luciani, directeur du port autonome de Dunkerque, 9 décembre 2003.

« Au-delà de l'investissement dans de nouveaux réseaux, l'entretien des réseaux existants est primordial. Il est donc essentiel que cet investissement ne se fasse pas au détriment de l'ensemble des réseaux existants, en particulier l'A25. »

André Dupuis, Noyelles Godault (62).

« Je ne suis en aucun cas partisan de l'autoroute A24 qui provoquera une désastreuse saignée dans le paysage (...) Je propose une alternative à ce projet :

- mise aux normes autoroutières des routes entre l'A25 et Amiens (...), par La Bassée, Béthune, Saint-Pol-sur-Ternoise, Frévent, Doullens,

- mise aux normes autoroutières des routes entre l'A25 et Amiens (...), par Douvrin, Lens, Arras, Doullens,

- mise aux normes autoroutières des routes entre Arras et la côte d'opale,

- étude de la mise en place d'une voie rapide longeant la Lys de l'A25 à Béthune. »

Marc-Philippe Daubresse, député-maire de Lambersart, 1^{er} vice-président de Lille Métropole communauté urbaine, réunion publique de Comines, 4 décembre 2003.

« Je voudrais simplement vous donner la position du syndicat mixte qui fait l'aménagement de la Métropole Lilloise. Nous avons écrit - et nous confirmons - que la liaison Douai-Orchies-Tournai, en termes d'accessibilité de la métropole et de régulation du trafic, est une liaison pertinente. Nous avons d'ailleurs mis sur un plan une flèche avec Douai-Orchies-Tournai, avec un point d'interrogation. Pourquoi ? Parce que nous, qui représentons 125 communes de l'arrondissement de Lille, nous ne sommes pas en état de prendre des décisions sur des territoires qui ne sont pas les nôtres. Or, nos territoires voisins, les territoires de Lens et de Douai, sont très demandeurs pour des raisons économiques assez évidentes. Le territoire de la Pèvèle qui est autour d'Orchies, toutes les communes sont défavorables, parce qu'elles veulent conserver un caractère agricole et environnemental fort à ce secteur. Quant au bourgmestre de Tournai, il serait défavorable à une option par la Belgique. Si on se raccorde sur l'autoroute vers Tournai en se raccordant par la France, donc, on n'entre pas sur le territoire belge. À ce moment-là, le Tournais nous dit que ce n'est pas son problème. Nous nous brancherions à Baisieux. J'ai passé des heures et des heures à dialoguer avec les gens de ce secteur pour obtenir une zone d'activité économique. Il y a eu des problèmes énormes. La réalisation, à l'évidence, pose des problèmes. Pour autant, nous pensons qu'elle est pertinente. Il me semble que, dans le débat public, nous pourrions disposer d'une étude un peu plus poussée pour que l'on puisse voir ce qu'elle apporte ou non. »

Philippe Delrue, association droit au vélo (ADAV).

« Il faut en complément (de nouvelles voies) chercher à améliorer le réseau cyclable existant en lui apportant une cohérence et une continuité. »

Association de défense des riverains de la RN41, 12 décembre 2003.

« Nous sommes opposés au tracé qui reprendrait le tracé des routes nationales : en tant que riverain (...) en tant qu'usager local de la RN41 (...). Nous sommes également sceptiques quant à la pertinence de la LAALB. En tant que citoyens, ce projet est démesuré par rapport aux effets escomptés. En tant qu'électeur et contribuable, dépenser 1 milliard d'euros pour desservir Amiens, c'est beaucoup. Ce n'est pas un projet d'utilité nationale. »

Fédération Nord-Nature, contribution et réunion publique d'Arras, 6 novembre 2003.

« Nord-Nature s'oppose au projet de LAALB. Nous proposons les solutions suivantes :

- dans une perspective de développement durable, la réduction du trafic routier,
- dans une perspective de développement durable, le développement du trafic fluvial,
- dans une perspective de développement durable, l'amélioration du trafic ferroviaire,
- l'aménagement de routes déjà existantes. »

Collectif pour une alternative à l'A24, 23 novembre 2003. Pétition de 1 577 signatures et contribution.

« Nous disons non au projet de LAALB et nous disons oui au bouquet de ses initiatives. Nous nous opposons à une nouvelle liaison autoroutière de transit (...) et appelons au développement du rail et de la voie d'eau sur ce corridor et à l'amélioration des infrastructures existantes, en termes de sécurité des personnes, d'exploitation du trafic et d'entretien de ce patrimoine.

- ce projet autoroutier serait surdimensionné à court et à long terme,
- ce projet ne répondrait pas à lui seul aux enjeux de sécurité routière,
- le projet de LAALB favoriserait la paralysie du trafic dans la métropole, lilloise. (...) Bonjour Los Angeles !,
- il est contradictoire avec la politique de déplacements et d'urbanisation de la métropole lilloise,
- et il accentuerait l'asphyxie des rues de ses villes et villages,
- il déprimerait les zones rurales au contraire d'une voie requalifiée,
- il compromettrait le développement du TER et du tram-train,
- il nuirait au transfert des marchandises de la route au rail, à la voie d'eau et à la viabilité de la plate forme de Dourges,
- il empêcherait un développement économique urbain et rural économe des ressources naturelles,
- il entraînerait la destruction de paysages et de milieux naturels,
- il empoisonnerait un peu plus l'air que nous respirons,
- il accélérerait le réchauffement du climat,
- il serait coûteux et devrait être financé avec le concours des collectivités locales. »

Philippe Tostain.

« Dans ces conditions des dégradations actuelles et prévisibles, vous avez omis une hypothèse, celle d'améliorer les infrastructures existantes, leurs caractéristiques et leurs exploitations tant pour améliorer la qualité de vie de nos populations que les capacités de circulation. Cette hypothèse consisterait à s'attaquer sérieusement à la question des points noirs, à la requalification des infrastructures existantes et à rendre les routes intelligentes par les mesures suivantes, à compléter sans aucun doute :

- favoriser l'occupation des véhicules en réservant en particulier des voies, pour le covoiturage et le transport collectif sur les autoroutes et voies express,
- favoriser également le taux de chargement des poids lourds, réguler les vitesses et la répartition des trafics pour améliorer la fluidité et les niveaux unitaires des émissions des véhicules. »

Marc Kaszynski, contribution du 22 décembre 2003.

« Concernant l'alternative tracé neufutilisation du réseau des routes nationales existantes et au delà du constat de convergence apparente que je partage, j'insiste sur l'effet induit considérable de la localisation des échangeurs. La RN41 entre Lille et La Bassée est un redoutable diffuseur de péri urbanisation. Était-ce l'objectif poursuivi quand ce choix d'aménagement sur place de la voie a été fait à défaut de réaliser l'A1 bis (direct) entre Lille Ouest et Béthune ? (...) A proprement parler la liaison proposée ne relie pas Amiens à Lille. Elle relie Amiens à l'aire métropolitaine (Lille-Bassin Minier) en la traversant et en la tangentant par l'ouest avant de se relier effectivement au réseau autoroutier belge au sud de Koortrijk (Courtrai). Ceci pose notamment la question de sa capacité à assurer effectivement une liaison rapide entre Béthune et Lille dans le cadre d'un fonctionnement inter-cités au sein de l'aire métropolitaine. Par ailleurs, si sur sa traversée de l'aire métropolitaine le nombre de points d'accès augmente, elle risque (sous péage ou pas) de jouer le rôle de diffuseur de péri urbanisation ouest comme a déjà commencé à le faire la RN41 réaménagée. Il s'agira moins de soulager l'A1, que d'offrir de nouvelles possibilités à utiliser la voiture individuelle, notamment dans les déplacements domicile-travail à l'échelle de l'aire métropolitaine. »

Henri Bailleul.

« Pensez-vous qu'une autoroute à péage sera utilisée par les habitants de cette agglomération, contraints à des migrations quotidiennes pour travailler dans la métropole. N'oublions pas que, dans notre région, le PIB par habitant est le plus faible de

France. Ils devront alors se faire racketter pour avoir le droit d'aller travailler à Lille ! Inacceptable ! La solution d'une déviation par le sud de la RN41 entre La Bassée, Béthune et Bruay est préférable, si elle est accompagnée du développement du transport ferroviaire vers Lille, avec le doublement de la voie SNCF entre Béthune et Don-Sainghin, mais aussi avec la réouverture au trafic voyageur de la ligne Bully-Bruay, (permettant ainsi de gagner Lens-Douai-Arras ou Lille). »

Jean François Caron, réunion publique de Béthune, 11 décembre 2003.

« La question qui est devant nous est : comment construit-on une complémentarité entre les modes de transports dans nos territoires ? De ce point de vue, il faut une réponse sur le ferroviaire, le fluvial et le routier, cela me paraît très important. D'autant qu'avec les effets de serre, nous sommes aujourd'hui très loin des objectifs que l'on avait imaginés dans les scénarios les moins bons. Il me paraît inéluctable que l'on se dirige vers une taxation des gaz à effet de serre, le pétrole par exemple, dans les dix ou vingt ans qui viennent. Ceux qui auront des zones d'activités bien desservies par le fer ou le fluvial auront un avantage comparatif économique meilleur que ceux qui ont seulement privilégié le routier. »

Paul Gouwy, membre de l'association APRRA Doullens, 8 novembre 2003.

« Mais c'est dès aujourd'hui que nous avons besoin de réduire cette dangerosité. L'autoroute en projet c'est pour demain. Et les autres réalisations qui verront le jour, j'en suis persuadé, quand notre pays aura les moyens de les financer, sont pour après-demain ou plus tard. Pour terminer mon propos, je citerai un aspect qui me touche personnellement. L'un de mes enfants réside dans la banlieue de Roubaix. En activité, il vient rarement chez nous parce le dimanche il lui faut trop longtemps pour rentrer avec ses enfants en bas âge tant l'A1 est surchargée. C'est nous qui allons le voir parfois, en semaine. Pour rentrer à Doullens, nous ne le quittons jamais avant 19 heures pour éviter la surcharge de l'A1 à l'heure de sortie du travail des actifs. Mais il n'est pas rare, comme la semaine dernière, qu'il faille plus d'une heure pour parcourir les 22 km de l'A1 entre l'échangeur de l'A27 et celui de l'A21. »
« Alors je forme des vœux pour que cette nouvelle autoroute voit le jour le plus rapidement possible, pour décharger l'A1 et me permettre de voir plus souvent et plus facilement mes petits enfants. »

6. Le débouché de la LAALB en Belgique.

Syndicat mixte des Vals d'Authie, Nièvre et Somme, délibération du 30 septembre 2003.

« Le Comité Syndical est à l'unanimité favorable au projet de LAALB à tracé neuf et insiste sur la nécessité d'obtenir une porte autoroutière ainsi qu'une aire de service dans le Doullennais. »

Karel Debaere, directeur général de l'intercommunale Leiedal, Kortrijk (Courtrai), et contribution. Réunion publique de Comines, 4 décembre 2003.

« Plusieurs administrations et organisations flamandes ont été invitées à prendre position par rapport à la question de la liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique. A ce jour, il n'y a toutefois pas de position flamande, pour la bonne et simple raison que la Flandre n'a été consultée que très tardivement au sujet des propositions relatives à l'A24. Par ailleurs, il appartient au ministre flamand de la Mobilité de prendre position en la matière (...). Nous avons tout intérêt à mener le débat sur le raccordement de l'A24 en direction de la Belgique dans une concertation commune entre la France, la Wallonie et la Flandre, d'abord au niveau technique, ensuite au niveau politique. Du "projet de schéma directeur de développement et d'urbanisme de la métropole lilloise" de 1994 et 1997, nous avons retenu l'image d'un périphérique transfrontalier contournant Lille. Nous avons certes des questions à ce sujet : jusqu'où la Flandre veut-elle participer à ce projet ? La partie de ce périphérique au nord-ouest est-elle utile ? Le problème français est-il ainsi relégué à la Flandre ? Au moment même où nous avons convenu du côté flamand d'organiser une concertation à ce sujet, nous avons découvert une autre question dans le nouveau schéma directeur de novembre 2001. Il ne s'agit en effet plus d'un vaste périphérique, mais bien d'une nouvelle liaison vers Paris, susceptible de délester l'A1 surchargée. Pour cette liaison, plusieurs alternatives sont envisageables à proximité de Lille. Le schéma directeur prône explicitement un tracé situé au nord-ouest de Lille. De cette façon, les flux de circulation provenant des zones portuaires peuvent être dérivés sans passer par la région urbaine de Lille. Et la N58 est proposée comme tracé.

La proposition visant à utiliser la N58 n'est pas compatible avec le schéma de structure d'aménagement de la Flandre. Il n'appartient pas à l'État belge, mais bien à la Flandre, à Bruxelles et à la Wallonie de décider de l'aménagement du territoire et des vastes travaux d'infrastructure. Certaines autoroutes (et cela peut paraître étonnant) ne sont pas intégrées dans le réseau de routes principales. Ce qui est par exemple le cas pour l'A19 Kortrijk – Ieper. Vous verrez aussi que la N58 n'est pas indiquée comme route principale mais bien comme route primaire : dans l'optique flamande, il ne s'agit certainement pas d'une route internationale. La question ne concerne plus l'aménagement d'une partie du vaste périphérique autour de Lille, mais bien l'aménagement d'une autoroute internationale. En ce sens, nous devons entamer le débat dans une perspective internationale.

Pour nous, la hiérarchie du réseau routier autour de Lille est pour le moins peu claire.

Nous souhaitons avoir un échange de vues sur la hiérarchie de ce réseau routier avant de prendre position. Il convient de créer un groupe de travail transfrontalier sur la mobilité, associant tous les partenaires, du côté français, wallon et flamand. Nous sommes, et je parle au nom des intercommunales – partenaires dans un processus de métropole transfrontalière, une métropole dans laquelle nous croyons et au sein de laquelle les problèmes sont examinés en commun, de manière transfrontalière. Mais il y a des conditions : nous voulons que la Flandre puisse participer à cette discussion comme partenaire à part entière. Et cela implique que nous ne voulons pas être associés au débat à la fin d'un processus qui est actuellement en cours en France. Nous souhaitons une étude approfondie pouvant servir de base à la prise de décision. Dans cette étude, nous devons pouvoir discuter ensemble de la hiérarchie des routes au sein de la métropole transfrontalière.

Cette étude doit être menée à l'échelle transfrontalière, en associant tous les partenaires.

En guise de conclusion, je voudrais lancer la proposition de créer un groupe de travail associant la France, la Flandre et la Wallonie, chargé de mener d'abord (avec toutes les parties intéressées) une enquête technique et qui, dans la mesure du possible, émettra un avis commun, à l'attention des trois ministres responsables. Je propose de définir la procédure nécessaire à cette fin dans les plus brefs délais. »

Jef Van Staeyen, directeur de la conférence permanente intercommunale transfrontalière (COPIT), réunion publique de Comines, 4 décembre 2003.

« La COPIT est un partenariat entre cinq structures intercommunales dont l'objectif est de favoriser le développement de la métropole transfrontalière. C'est pourquoi, de 1998 à 2002, la COPIT a engagé un important travail partenarial, ouvert à tous les acteurs publics et privés concernés, pour définir une stratégie pour une métropole transfrontalière.

Cette stratégie s'organise autour de 4 grands objectifs : La métropole transfrontalière est définie comme :

- un territoire de vie pour les citoyens,
- un territoire pour créer et entreprendre,
- un territoire de qualité,

- un territoire de décision et d'action collectives.

Il y a des liens forts entre les éléments de la stratégie pour une métropole transfrontalière et les questions abordées dans le débat public. En effet, la stratégie prône :

- assurer l'accessibilité internationale de la métropole dans sa dimension transfrontalière,
- assurer une mobilité durable : vers un nouvel équilibre entre les besoins de mobilité et les exigences de santé publique et de qualité environnementale,
- faire converger les politiques publiques au service du développement transfrontalier du territoire (infrastructures de transport, urbanisme).

Il est donc nécessaire d'élaborer, à l'échelle transfrontalière, un réseau de transport structuré et lisible (cette préconisation vaut pour les routes comme pour les transports en commun) "Pas compétente, mais concernée", la COPIT a pris l'initiative de créer, en janvier 2003, pour le domaine des infrastructures routières, un groupe de concertation transfrontalier, qui réunit les autorités compétentes françaises, flamandes et wallonnes. Ce groupe doit :

- favoriser l'échange d'information et la concertation pour la planification et la programmation d'infrastructures routières,
- jeter les bases de l'élaboration d'un schéma transfrontalier des infrastructures de transport, hiérarchisé et lisible.

Ce groupe a également constaté qu'il est nécessaire de s'intéresser en priorité aux grandes infrastructures. (...) Confrontées à des questions comme celle abordées lors du débat public, les autorités françaises, flamandes et wallonnes doivent pouvoir coopérer, comme partenaires égaux, pour partager l'information, analyser les enjeux et définir des propositions de solution communes. La COPIT propose donc que les autorités compétentes de part et d'autre de la frontière coopèrent régulièrement et intensément pour analyser les enjeux et produire des propositions communes, et qu'elles associent les intercommunales au processus d'élaboration des propositions qui devront être soumises aux instances décisionnelles. »

Le groupe de concertation transfrontalier, initié par la COPIT, peut contribuer à la mise en place de cette action commune. »

Marc-Philippe Daubresse, réunion publique de Comines, 4 décembre 2003.

« Si on passe à l'Est, nous disons qu'il est tout à fait pertinent de se raccorder au réseau du versant belge (...) On voit bien que si l'on hiérarchise les routes et les autoroutes, nous avons un vecteur qui arrive de Paris et qui structure les fonctions de transit de l'A24. On voit bien que l'on peut raccorder tout autour de ce vecteur une série de voies de liaison interne : d'un côté la rocade nord-ouest et de l'autre la rocade près de la Lys, qui va vers la Belgique. Il est intéressant, pertinent de raccrocher l'A24 sur la RN58. Tous les maires et parlementaires de ce secteur, de Dunkerque à l'autoroute de Gand, sont d'accord : le tracé historique est une erreur monumentale d'un point de vue environnemental, du point de vue du développement durable. Comme l'a montré Jef Van Staeyen tout à l'heure, nous sommes dans un secteur nord-ouest qui est vert. Il faut tout faire pour valoriser à proximité de la métropole, comme sur les territoires environnants, les activités agricoles et agroalimentaires. Si je vous dis tout cela c'est pour dire qu'il faut demander l'avis à nos amis belges, desquels j'ai entendu : 'Ok, on peut causer, mais il faut qu'on estime les impacts'. Tout cela pour dire que ce n'est pas qu'un débat sur la route, le tracé, c'est également un débat sur le développement économique, un débat sur le développement durable. »

« Je comprends tout à fait nos amis belges qui nous montrent leurs cartes, avec leurs hiérarchies, leurs préoccupations face à nos propositions - la difficulté dure depuis douze ans. La carte que vous avez montrée, il y a douze ans qu'on l'a faite dans le bureau d'Henri Segard. C'est ensuite, qu'elle est devenue la carte de la métropole lilloise. Depuis douze ans, il y a une COPIT, avec des intercommunales belges et françaises qui discutent, des techniciens belges et français qui discutent. Mais, nous n'avons pas réussi à construire une structure de dialogue politique, où la région flamande, la région wallonne, les intercommunales, la communauté urbaine puissent discuter. »

« Il est intéressant que nous ayons ce débat ce soir, car il y a une vision claire et nette, un discours clair, de nos amis belges, qui expliquent leurs difficultés. Il y a une position claire et nette au nom de Pierre Mauroy et de la Communauté. Je réponds que nous attendons cela depuis longtemps. Alors, oui, mettons nous autour d'une table, définissons la méthode, définissons quelles pourraient être les conditions qui permettraient d'aboutir sur ce sujet ou pas. Vous nous tendez la main, nous sommes prêts à la saisir de suite. »

Patrick Delnatte, député du Nord, réunion publique de Comines, 4 décembre 2003.

« On est dans un territoire transfrontalier, on va se lancer au maximum dans l'expérimentation transfrontalière, mais on est en train de débattre dans cette salle sans nos partenaires belges. Ils sont certes présents dans la salle, mais puisque nous allons nous essayer à une coopération transfrontalière, il faudra alors que toutes les recommandations qui seront faites aboutissent à une véritable coopération sur cette infrastructure qui est capitale. On ne peut pas parler de problèmes de développement, d'environnement, en disant : cela va arriver là, et après débrouillez-vous. C'est ensemble que l'on doit déterminer cette infrastructure. Aussi, je crois, qu'il faut saisir l'occasion du caractère transfrontalier de ce projet pour que vous, commission, puissiez formuler des recommandations, pour qu'il y ait une expérimentation dans une définition, une décision commune de cette infrastructure. »

Dominique Falys, urbaniste à l'intercommunale de Tournai, réunion publique de Comines, 4 décembre 2003.

« Je suis urbaniste à l'intercommunale qui inclut le territoire du Tournaisis. Tantôt, j'ai entendu l'expression : on voudrait rêver. D'autres parlaient d'un tracé pertinent. Eh bien, nous, nous voudrions, dans la région du Tournaisis, continuer à rêver sur les qualités de notre territoire et notamment d'un espace ouvert qualifié, dans le schéma régional transfrontalier d'aire verte orientale. On voudrait conserver à cette aire ce potentiel de rêve, de qualité, d'espace rural préservé pour partie sous l'appellation de Parc naturel des plaines de l'Escaut qui s'intègre au Parc naturel transfrontalier de la Scarpe et de l'Escaut. Dans ce contexte, l'image précédente correspondait à une image plus cohérente de la protection de notre territoire que cette image qui vient traverser ce territoire qui risque d'être fragmenté. Car, on sait très bien que toute grande infrastructure qui vient s'implanter dans tout territoire aussi peu urbanisé que le nôtre va le casser, le briser. C'est ce que nous voudrions éviter. C'est ce que les politiques de notre région ont exprimé dans un premier temps. Néanmoins, nous sommes tout à fait ouverts à un dialogue qui s'appuierait sur une analyse technique concertée entre les différents partenaires. »

Hervé Dizy.

« Le remplacement de l'ancienne dénomination A24 pour la liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique induit un biais inacceptable dans le débat public :

- C'est se montrer très irrévérencieux envers nos voisins belges : on ne prend pas en compte leurs projets de plan de déplacement, une fois passée la frontière commune, il leur appartiendra de résoudre un problème qu'il aurait été préférable d'envisager au niveau de la construction d'une euro région française, flamande et wallonne. Lors du débat de Comines, certaines options proposées par la DDE n'avaient visiblement jamais été présentées en Belgique.

- C'est imposer un passage par Lille comme réponse au problème de transport. Le trafic international doit-il passer par Lille ? La dénomination LAALB est donc tendancieuse et devrait être abandonnée. La liaison autoroutière prévue ne doit pas être perçue comme la réponse à un problème de développement de la ville d'Amiens. Les ports maritimes de Lille et d'Amiens doivent être flamands et non hollandais. En privilégiant les ports de Dunkerque et de Zeebrugge, comme ports des deux métropoles, nous créerons une dynamique de développement plus cohérente et plus pérenne. »

2^e partie : analyse du déroulement du débat.

1. Les choix de la CPDP d'organisation et de conduite du débat.

1. Au terme d'une phase préliminaire d'entretiens à Amiens, Arras et Lille (environ 30) avec les principales personnalités politiques et économiques régionales, les membres de la commission ont collectivement acté une première partie du débat :

a) Date et format des réunions d'ouverture, appelées conférences d'acteurs dans les trois chefs-lieux de département.

b) Date et format des premières réunions thématiques dont la préparation – avec le concours du cabinet de conseil – et la partie conclusive, ont été réparties entre les membres de la commission ; cette répartition se retrouve dans le déroulement du compte rendu final.

c) L'organisation et la localisation des réunions dites territoriales se devaient de tenir compte des rencontres avec les personnalités locales, le plus souvent les maires intéressés. Ainsi s'est dégagé progressivement le calendrier des réunions : Lille, Arras, Doullens, Amiens, Roubaix, Comines, Béthune, Saint-Pol-sur-Ternoise.

Hors l'hésitation sur le choix de Roubaix, l'application de ce programme n'a pas donné lieu à des difficultés particulières.

d) L'inscription au programme des travaux de janvier 2004 de trois auditions publiques – considérées au départ si non comme secondaires du moins comme une forme d'accompagnement du débat – s'est révélée un apport très important. En obligeant à aller plus au fond sur deux points, identifier comme devant répondre aux possibilités et limites des solutions intermodales, d'autre part en éclairant les problèmes posés par le financement. On peut penser, après coup, que si les trois sujets avaient été examinés en réunion publique, la place qu'ils auraient assuré aux experts aurait notablement bridé les interventions du public.

e) La réduction de 3 à 2 des réunions de clôture : à Lille et Amiens, est sans nul doute consécutive à la décision du CIADT du 18 décembre 2003 remettant à l'étude le projet A24, décision qui a incontestablement troublé la commission. A l'expérience, les deux réunions de clôture ont gagné en densité par les apports venus du Pas-de-Calais, mais ont perdu la contribution des associations écologistes.

2. Chacune des réunions et auditions publiques a été confiée, dans la conduite du débat et l'expression des conclusions, à un – exceptionnellement à deux – membres de la commission. Ainsi a été évitée l'impression d'uniformité et de monotonie et maintenue, autant que faire se pouvait, la « respiration » du débat.

Si l'exercice ne devait pas être un débat d'experts – et il ne l'a été, relativement et d'ailleurs d'une manière opportune, que dans les auditions – il convient de savoir si toutes les questions posées en réunion ont donné lieu à réponse et aussi souvent que possible à rebondissement. Formellement, presque toutes les questions ont reçu une réponse, parfois tardive.

3. A-t-on suffisamment exploité les unes et les autres pour aller plus loin, voir apparaître des convergences et éviter vraiment l'impression que le débat avait pu, par moment « tourner en rond ? ».

Ceci n'est pas sûr et il est probable qu'il aurait convenu de disposer des deux mois supplémentaires que, précisément, la commission n'a pas souhaité utiliser, pour éviter tout risque d'interférence avec la campagne électorale régionale.

Ce même délai aurait sans doute permis d'obtenir une expertise complémentaire plus développée et donc une relance des débats sur quelques points majeurs tels que : les données de base du maître d'ouvrage, les impacts de la LAALB sur la circulation dans la métropole Lilloise et le bassin minier.

D'autre part, l'établissement d'un guide d'entretiens, préconisé par un membre de la commission, aurait permis de serrer de plus près certaines positions par rapport au dossier. L'expérience montre que, notamment de la part des responsables politiques, elle n'aurait guère pu, en toute hypothèse, obtenir beaucoup plus.

4. Parallèlement au déroulement du débat, la commission a jugé utile – et conforme à son rôle – que certains de ses membres répondent à des invitations de rencontres ou de réunions dans lesquelles leur présence s'est limitée à préciser le sens et les modalités du débat et à enregistrer les observations ou questions susceptibles de l'enrichir. On trouvera au chapitre 2 la liste de organismes invitant, les lieux et dates des rencontres.

5. La commission se doit, enfin, d'apporter dans ce compte-rendu quelques témoignages du souci d'impartialité et d'ouverture qui lui a été reconnu. Si certains participants ont pu ne pas comprendre son attitude après la décision gouvernementale de la remise à l'étude du projet A24, personne, semble-t-il, n'a douté de la bonne foi des membres de la commission ni de leur souci de conduire jusqu'à son terme le débat dans la clarté et l'objectivité. De son côté, la commission tient à saluer l'attention et le sérieux manifestés par les participants, la courtoisie des échanges qui a dominé l'ensemble des réunions, le nombre et la qualité des contributions. De même veut-elle à la fin de ce compte-rendu, remercier spécialement les élus – particulièrement les maires – et toutes les personnalités qui ont préparé ou facilité la tenue des réunions publiques et accueilli tels de ces membres à leur assemblée, dans les visites de « terrains » ou dans les entretiens particuliers.

2. Le déroulement et la tonalité du débat.

2.1 La chronologie du débat public

2.1.1 Les réunions publiques

La commission particulière a organisé 18 réunions publiques dans huit villes des trois départements concernés par le projet. Elles ont réuni un total de 2530 personnes pour une durée totale de 45 heures et dix minutes de débat. 219 questions écrites ont été posées au cours de ces réunions.

ÉVÉNEMENT	LIEU	THÈME DE LA RÉUNION	PARTICIPATION	DURÉE
Réunion d'ouverture du 30 septembre 2003	Lille	Réunion générale d'ouverture du débat	150	3 h 15
Réunion d'ouverture du 3 octobre	Arras	Réunion générale d'ouverture du débat	160	2 h 50
Réunion d'ouverture du 6 octobre	Amiens	Réunion générale d'ouverture du débat	220	2 h 00
Table ronde publique du 22 octobre	Lille	Quelle est la demande de transports dans l'aire urbaine centrale ?	125	3 h 00
Table ronde publique du 6 novembre	Arras	La liaison autoroutière et les autres modes de transports dans une perspective d'environnement et de développement durable	130	3 h 00
Table ronde publique du 12 novembre	Doullens	Le projet de LAALB : sécurité routière et développement local	460	3 h 00
Table ronde publique du 17 novembre	Amiens	Aménagements et logistique de transports	85	3 h 00
Table ronde publique du 21 novembre	Roubaix	Le projet de LAALB et l'environnement local	65	2 h 45
Réunion d'étape du 24 novembre	Lille	Présentation des premiers éléments de synthèse	70	3 h 15
Table ronde publique du 27 novembre	Lille	Le projet de LAALB dans la gestion des modes de transports dans l'aire urbaine centrale : intégration ou rejet ?	70	3 h 00
Table ronde publique du 4 décembre	Comines	La LAALB et le développement des relations transfrontalières : quelles opportunités ?	160	2 h 00
Table ronde publique du 11 décembre	Béthune	La LAALB : quels impacts sur le Bassin Minier	160	3 h 00
Table ronde publique du 17 décembre	St-Pol-sur-Ternoise	Territoires ruraux, paysages, et aménagements routiers	230	3 h 15
Audition publique du 6 janvier 2004	Lille	Le canal Seine-Nord : perspectives et limites ?	50	2 h 00
Audition publique du 6 janvier	Lille	Le ferroutage et les transports combinés	50	1 h 40
Audition publique du 7 janvier	Lille	Le financement de la LAALB	45	1 h 30
Conférence d'acteurs du 13 janvier	Amiens	Réunion d'information	85	2 h 40
Réunions de conclusion du 15 janvier 2004	Lille	Réunion de synthèse	220	3 h 00
Soit 18 réunions du débat	8 lieux différents		2530 personnes	45 h 10 de débat

2.1.2 Les conférences de presse

ÉVÉNEMENT	LIEU	THÈME DE LA RÉUNION	PARTICIPATION	Durée
25 sept. 2003	Lille	Conférence de presse d'ouverture du débat public	13 journalistes	2 h 00
03 oct.	Arras	Point presse d'ouverture du débat public	6 journalistes	0 h 30
06 oct.	Amiens	Point presse d'ouverture du débat public	3 journalistes	0 h 30
24 nov.	Lille	Conférence de presse de mi-débat	11 journalistes	1 h 15
19 janv. 2004	Lille	Conférence de presse de clôture du débat public	16 journalistes	1 h 30
5 conférences de presse	3 villes		49 journalistes	5 h 45

La commission a organisé cinq conférences de presse et points presse au cours des quatre mois de débat public. Les journalistes ont reçu quotidiennement des informations sous forme de communiqués de presse, de dossier de presse ou d'entretiens avec des membres de la commission.

2.1.3 Entretiens bilatéraux et interviews au cours du débat public (suite).

La commission particulière du débat public a eu plus de 30 entretiens avant et pendant le débat public avec les relais représentatifs des acteurs du débat public.

DATE	LIEU	PERSONNES RENCONTRÉES
11 sept. 2003	Lille	Pierre Mauroy , président de la communauté urbaine de Lille
15 sept.	Lille	Jean-Pierre Richer , préfet de la région Nord-Pas-de-Calais, préfet du Nord
18 sept.	Amiens	Brigitte Fouré , maire d'Amiens
18 sept.	Amiens	Pierre Mirabaud , préfet de la région Picardie, préfet de la Somme
23 sept.	Doullens	Christian Vlaeminck , maire de Doullens, vice-président du conseil général de la Somme
24 sept.	Lille	Eric Quiquet , vice-président de la communauté urbaine de Lille en charge des transports urbains
24 sept.	Lille	Jacqueline Istas , présidente de Nord Nature
26 sept.	Lille	Henri Segard , maire de Comines
29 sept.	Arras	Chantal Castelnot , sous-préfet d'Arras
29 sept.	Lambersart	Marc-Philippe Daubresse , député-maire de Lambersart
29 sept.	Arras	Cyrille Schott , préfet du Pas-de-Calais
30 sept.	Lille	Marie-Christine Blandin , sénatrice du Nord
30 sept.	Bondues	Paul Astier , maire de Bondues, conseiller général
13 oct.	Lille	Jean-Marie Vanlerenberghe , sénateur-maire d'Arras
17 oct.	Lille	Bernard Brillet , directeur de la DIREN Nord-Pas-de-Calais
20 oct.	Lièvin	Jean-Pierre Kucheida , député-maire de Lièvin
20 oct.	Lille	Peter Martin , consul général de Belgique
21 oct.	Lille	Gilles Brunet
5 nov.	Paris	Alain Gest , député, président du conseil général de la Somme
06 nov.	Amiens	André Alexandre , directeur général de la CCI d'Amiens

DATE	LIEU	PERSONNES RENCONTRÉES
06 nov.	Lille	Yann Jounot , secrétaire général de la préfecture du Nord
06 nov.	Arras	Michel Feutry , porte parole du collectif pour une alternative à l'A24 et Alain Alpern , conseiller municipal de Béthune
17 nov.	Amiens	Laurent Roy , directeur de la DIREN Picardie
21 nov.	Saint-Pol-sur-Ternoise	Maurice Louf , maire de Saint-Pol-sur-Ternoise
21 nov.	Lille	Jean-François Caron , maire de Loos en Gohelle, vice-président du conseil régional Nord-Pas-de-Calais
17 déc.	Ennetières-en-Weppes	Michel Courouble , maire d'Ennetières-en-Weppes
17 déc.	Lille	Jan Christians , représentant personnel du ministre-président flamand pour le Nord-Pas-de-Calais
08 janv. 2004	Lille	Stéphane Delannoy , président de l'association pour la révision du tracé de l'A24
13 janv.	Lille	Jeanine Marquaille , vice-présidente du conseil régional de Nord-Pas-de-Calais
15 janv.	Lille	Gilbert Bossuyt , ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de l'Énergie
15 janv.	Lille	Bertrand Hériard , enseignant ICAM
22 janv.	Wambrechies	Vincent Santune , directeur du conservatoire des sites naturels du Nord-Pas-de-Calais.
26 janv.	Lille	Patrick Van Den Schrieck , président de la CRCI Nord-Pas-de-Calais
29 janv.	Bruxelles	Jan Cornillie et Guido Poppelier , ministère fédéral cellule mobilité
29 janv. 2004	Bruges	Paul Breyne , gouverneur de Flandre occidentale

À la demande du président de la CPDB, *Moser, Malt et Associés* a aussi interviewé en décembre 2003 une vingtaine d'acteurs du débat.

2.1.4 La participation à des manifestations organisées par des acteurs du débat

La commission particulière du débat public a participé à 16 réunions, à l'invitation d'associations, de chambres consulaires ou de collectivités territoriales.

DATE	LIEU	MANIFESTATION	THÈME
8, 9 et 10 oct. 2003	Lille	Salon Trans Euro Logistique	Un nouveau regard sur le transport et la logistique dans l'euro-région nord, 5 ^e édition
14 oct.	Lorgies	Réunion publique de l'association Lorgies Campagne	
16 oct.	Paris	Séminaire association MCCIP/Cabinet <i>Moser, Malt et Associés</i>	<i>Démocratie participative, démocratie représentative ? Concertation, débat public, enquête publique : Le premier retour d'expérience des élus</i>
20 oct.	Dourges	Visite de la plate forme multimodale de Dourges Delta 3	
23 oct.	Amiens	Réunion CCI d'Amiens	
24 oct.	Armentières	Colloque CCI franco-belge, conférence permanente des CCI Françaises et Belges	Les infrastructures de communication au service des échanges économiques entre la Belgique et le nord de la France
29 oct.	Béthune	Réunion de concertation CCI Béthune	Réunion de concertation destinée aux élus politiques de l'arrondissement de Béthune et aux élus de la CCI

DATE	LIEU	MANIFESTATION	THÈME
03 nov.	Lille	Réunion commission transfrontalière, communauté urbaine de Lille	
17 nov.	Amiens	Assemblée CRCI Amiens	Projet A24 : signature d'une prise de position commune aux CRCI
20 nov.	Wavrans-sur-Ternoise	Assemblée générale, association de défense de la vie de la vallée de la Ternoise	
24 nov.	Arras	Réunion conseil général du Pas-de-Calais, commission permanente du conseil général	Le projet A24
25 nov.	Lille	Réunion commission transfrontalière communauté urbaine de Lille	Le projet A24
27 nov.	Deülémont	Réunions des maires, syndicat intercommunal Lys Nord Métropole	Réunion des syndicats Lys Nord Métropole
27 nov.	Béthune	Assemblée générale DOT, CCI Douai	Liaison autoroutière Douai-Orchies-Tournai
05 déc. 2003	Dourges	Inauguration DELTA 3	Inauguration du terminal de transport combiné trimodal de Dourges

2.1.5 Les réunions de travail de la commission

La commission particulière du débat public s'est réunie au moins une fois par semaine pendant les quatre mois du débat public (soit plus de 30 réunions de travail).

DATE	LIEU	OBJET
08 sept. 2003	Lille	Réunion de travail
12 sept.	Paris	Réunion de travail
15 sept.	Lille	Réunion de travail
22 sept.	Lille	Réunion de travail
29 sept.	Lille	Réunion de travail
03 oct.	Arras	Organisation des réunions du débat
06 oct.	Amiens	Réunion de travail
08 oct.	Lille	Réunion de travail
13 oct.	Lille	Réunion de travail
20 oct.	Lille	Réunion de travail
03 nov.	Lille	Réunion de travail
12 nov.	Doullens	Réunion de travail
17 nov.	Amiens	Réunion de travail
21 nov.	Roubaix	Organisation des réunions du débat
24 nov.	Lille	Organisation des réunions du débat
01 déc.	Lille	Réunion de travail

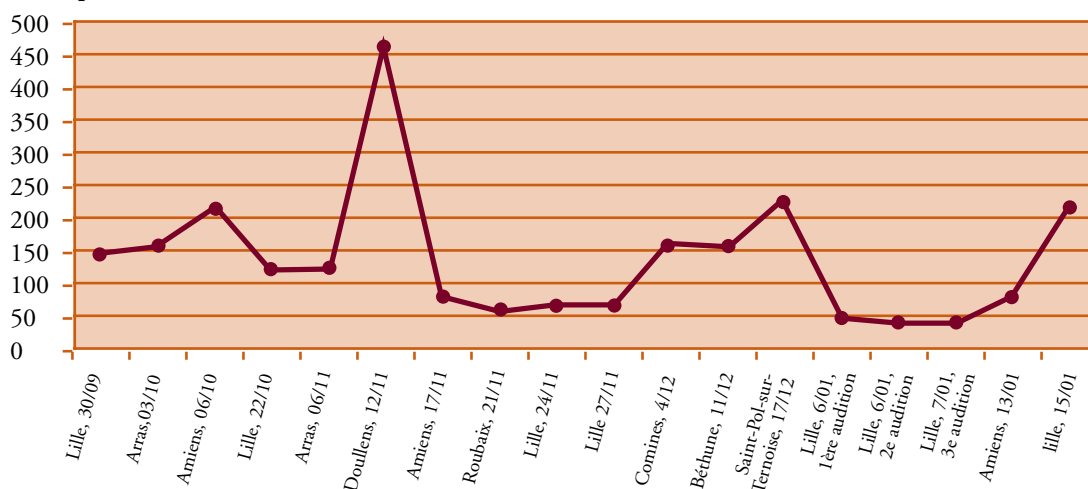
DATE	LIEU	OBJET
03 déc.	Lille	Réunion de travail et de préparation de la réunion de Comines
08 déc.	Lille	Réunion de travail
15 déc.	Lille	Réunion de travail
06 janv. 2004	Lille	Réunion de travail
08 janv.	Lille	Organisation des réunions de synthèse
09 janv.	Lille	Organisation des réunions de synthèse
12 janv.	Lille	Réunion de travail
13 janv.	Amiens	Réunion de préparation
15 janv.	Lille	Réunion de préparation
15 janv.	Lille	Réunion de présentation des résultats de l'expertise complémentaire
19 janv.	Lille	Réunion de préparation du rapport final
22 janv.	Paris	Réunion de préparation du rapport final
26 janv.	Lille	Réunion de préparation du rapport final
09 févr.	Lille	Réunion de préparation du rapport final
16 févr.	Lille	Réunion de préparation du rapport final
17 févr. 2004	Lille	Réunion de préparation du rapport final

2.2 Données statistiques du débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique.

La fréquentation des réunions : 2530 personnes ont suivi les 18 réunions du débat public.

RÉUNION	RÉUNION	%
Lille, 30/09/03 (réunion d'ouverture)	150	5,9
Arras, 03/10/03 (réunion d'ouverture)	160	6,3
Amiens, 06/10/03 (réunion d'ouverture)	220	8,7
Lille, 22/10/03 (réunion thématique)	125	4,9
Arras, 06/11/03 (réunion thématique)	130	5,1
Doullens, 12/11/03 (réunion territoriale)	460	18,2
Amiens, 17/11/03 (réunion thématique)	85	3,4
Roubaix, 21/11/03 (réunion thématique)	65	2,5
Lille, 24/11/03 (réunion d'étape)	70	2,8
Lille, 27/11/03 (réunion thématique)	70	2,8
Comines, 4/12/03 (réunion thématique)	160	6,3
Béthune, 11/12/03 (réunion territoriale)	160	6,3
Saint-Pol-sur-Ternoise, 17/12/03 (réunion territoriale)	230	9,1
Lille, 6/01/04, 1 ^e audition	50	2
Lille, 6/01/04, 2 ^e audition	45	1,8
Lille, 7/01/04, 3 ^e audition	45	1,8
Amiens, 13/01/04 (réunion de clôture)	85	3,4
Lille, 15/01/04 (réunion de clôture)	220	8,7
Total	2530	100

Source : Moser, Malt et Associés

La fréquentation des réunions

Les interventions du public : 340 questions ont été posées au cours des quatre mois de débat public.

SUPPORT	QUESTIONS POSÉES	%
Carte T	40	11,8
Internet	67	19,7
Questions écrites	14	4,1
Questions en réunion	219	64,4
Total	340	100

Source : Moser, Malt et Associés

Les intervenants (1) : un public masculin à près de 90 %.

SEXE	QUESTIONS POSÉES	%
Femmes	36	11,1%
Hommes	288	88,8%
Total	324	100

Source : Moser, Malt et Associés

Plus de 88 % des questions ont été posées par des hommes. La présence féminine a été très minoritaire au cours des réunions du débat public.

Les intervenants (2), la répartition socioprofessionnelle et socio-politique : un poids important des militants associatifs et des élus

QUALITÉ	QUESTIONS POSÉES	%
« Particulier » ¹	153	45
Associatif	70	20,6
Élu	50	14,7
Monde consulaire	10	2,9
Institutionnel ²	18	5,3
Militant politique	28	8,2
Syndicaliste	6	1,8
Étudiant	3	0,9
Non renseigné	2	0,6
Total	340	100

Source : Moser, Malt et Associés

¹ Voir le commentaire page 69, qui invite à relativiser cette appartenance : une grande partie des « simples citoyens » étaient en réalité connus comme détenteurs de mandats ou comme défendant des intérêts professionnels, électifs ou associations.

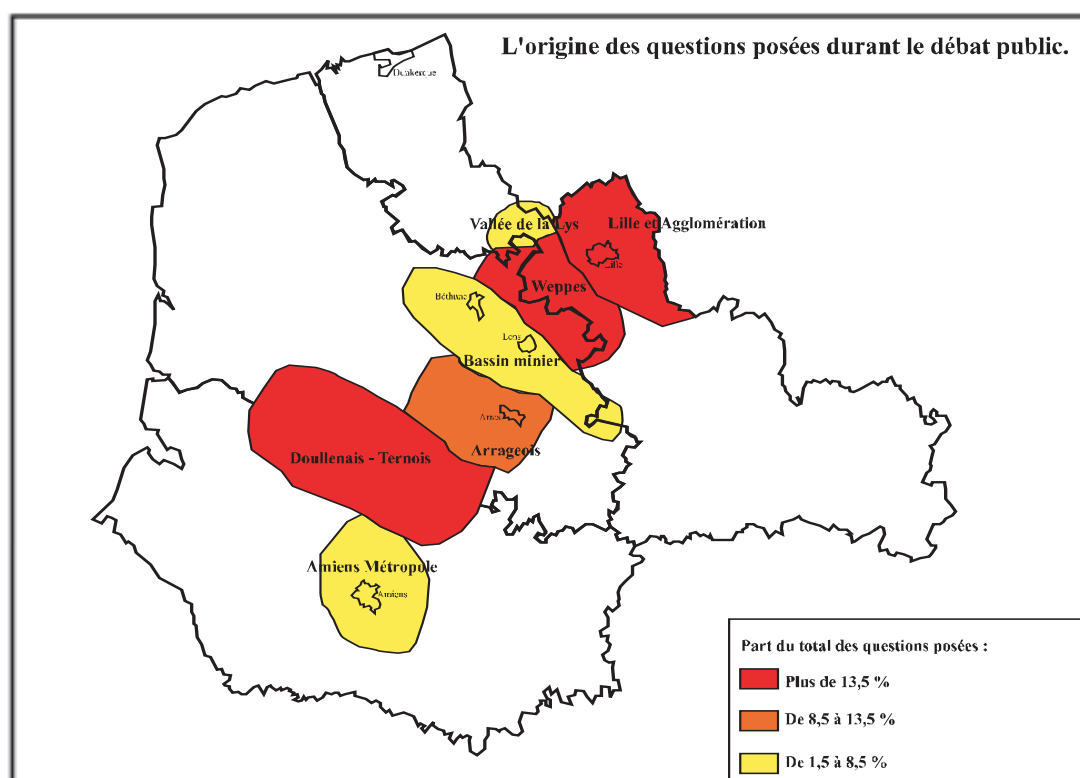
² Les institutionnels sont les représentants d'administration du type agence d'urbanisme, de développement, Office du tourisme.

Les intervenants (3), la répartition géographique : en majorité des habitants de la région de Lille, du Doullennais-Ternois et des Weppes.

ORIGINE GÉOGRAPHIQUE	NOMBRES DE QUESTIONS POSÉES	%
Lille et agglomération	90	26,5
Amiens et agglomération	22	6,5
Arrageois	45	13,2
Weppes	60	17,6
Vallée de la Lys Armentières	5	1,5
Doullennais-Ternois	68	20
Bassin Minier	29	8,5
Autres ³	15	4,4
Non renseigné	2	1,8
Total	340	100

Source : Moser, Malt et Associés

Les personnes qui ont posé des questions sont principalement originaires de Lille et de son agglomération (26,5 %), du Doullennais-Ternois (20 %) et des Weppes (17,6 %). Le nombre de questions posées par des habitants d'Amiens et de son agglomération (6,5 %) ou du Bassin Minier (8,5%) est, en revanche, plus faible.



Carte : Moser, Malt et Associés

Les questions (1) : 1/4 sont le fait d'élus ou de militants associatifs

Près d'une question sur deux (45 %) a été posée par une personne qui ne se réclamait d'aucune affiliation militante, professionnelle ou politique. Mais, une grande partie des intervenants qui se sont présentés comme « simples citoyens » étaient en réalité connus comme détenteurs de mandats ou comme défendant des intérêts professionnels, électifs ou d'associations.

Près d'1/4 des questions posées a été le fait d'élus ou de militants politiques, le plus souvent proches de formations écologistes.

³ Quelques questions ont été posées par des habitants du Cambrais, du Boulonnais, de la région Ile-de-France (et par des ingénieurs concernés par des débats publics ou en cours dans d'autres régions).

Répartition des questions par famille politique (élus et des militants)

PARTI POLITIQUE	QUESTIONS POSÉES	%
MEI	4	5,1
Cap 21	5	6,4
UMP-UDF	12	15,4
PS-DVG	4	5,1
PCF	2	2,6
Verts	35	44,9
Non renseigné	16	20,5
Total	78	100

Source : Moser, Malt et Associés

Plus de 50 % (56,4 %) des questions posées par des élus ou par des militants l'ont été par des personnes appartenant à des formations écologistes (Verts, MEI ou CAP 21).

Les questions (2) : 80 % sont adressées au maître d'ouvrage

Près de 80 % des questions posées ont été adressées au maître d'ouvrage.

Une question sur cinq était destinée à la CPDP (essentiellement sur le déroulement du débat public et son calendrier)

DESTINATAIRE DE LA QUESTION	QUESTIONS POSÉES	%
CPDP	43	19,2
Maîtrise d'ouvrage	178	79,5
Autres	3	1,3
Total	224	100

Source : Moser, Malt et Associés

Les questions (3) : plus d'un tiers sont des prises de position⁴

Plus d'un tiers des questions ont été, en réalité, des prises de positions (de plus de plus nombreuses au cours des quatre mois de débat).

NATURE	NOMBRE	%
Prise de position	116	11,1%
Questions	224	65,9
Total	34,1	100

Source : Moser, Malt et Associés

Les questions (4) : quelles thématiques ?

Aucun thème n'apparaît comme réellement dominant. Les questions sur l'inter-modalité et sur l'environnement ont suscité le plus d'interrogations.

THÈMES	QUESTIONS POSÉES	%
LAALB et développement	7	4,5
Financement, péages et régulations	13	8,3
Tracé neuf ou aménagement de l'existant	18	11,5
Le tracé de la LAALB est-il défini ?	18	11,5
LAALB, villes et métropoles	6	3,8
LAALB et environnement	22	14,1
LAALB et corridor nord	17	10,9
LAALB et intermodalité	22	14,1
Débouchés en Belgique	4	2,6
Données de base et expertise complémentaire	11	7,1
Divers (aménagement routier, procédures de concertations)	10	6,5
Réponses en attente à la fin du débat public ⁵	8	5,1
Total	156	100

Source : Moser, Malt et Associés

⁴ Cette étude repose sur l'analyse de 156 questions adressées au maître d'ouvrage et de 148 réponses rédigées par le maître d'ouvrage.

⁵ Le maître d'ouvrage a répondu à l'ensemble des questions qu'a posé le public durant les quatre mois du débat. Les 8 questions sans réponses correspondent à des questions qui sont parvenues à la CPDP après le 15 janvier.

Les questions (5) : quelle évolution au cours du débat ?

	CARTE T	INTERNET	QUESTIONS ÉCRITES	QUESTIONS RÉUNION	TOTAL	%
septembre 2003		4		12	16	4,7
octobre	6	20	9	99	134	39,4
novembre	21	23	3	63	110	34,4
décembre	4	13	2	45	64	18,8
janvier 2004	9	7			16	4,7
Total	40	68	14	219	340	100

Source : Moser, Malt et Associés

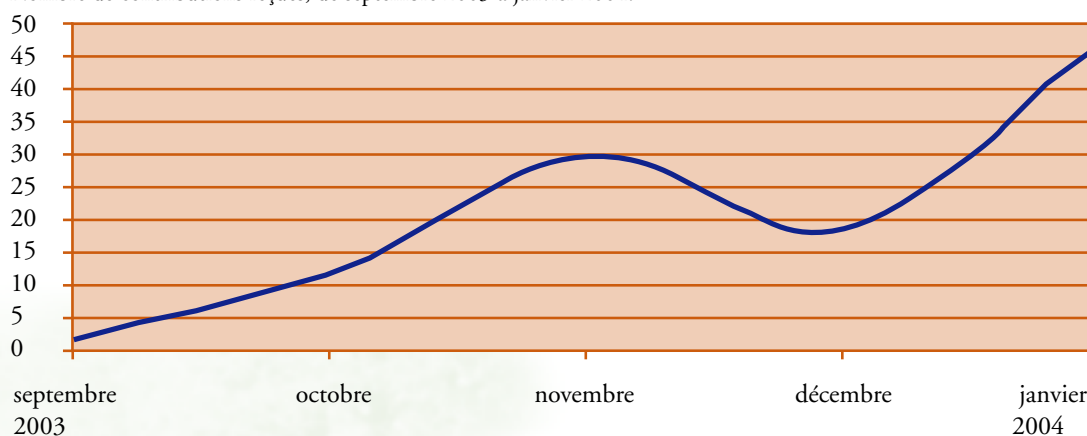
Le débat public s'est ouvert le 30 septembre 2003. 72 % des questions ont été posées entre octobre et novembre. Alors que les contributions ont été nombreuses en fin de débat, le nombre de questions a été beaucoup plus faible en décembre et surtout en janvier 2004.

Les contributions (1) : combien et quand ?

MOIS DE RÉCEPTION	CONTRIBUTIONS REÇUES	%
Septembre 2003	3	2,1
Octobre	15	10,5
Novembre	37	25,9
Décembre	24	16,8
Janvier 2004	58	40,5
Inconnu	6	4,2
Total	143	100

Source : Moser, Malt et Associés

Nombre de contributions reçues, de septembre 2003 à janvier 2004.



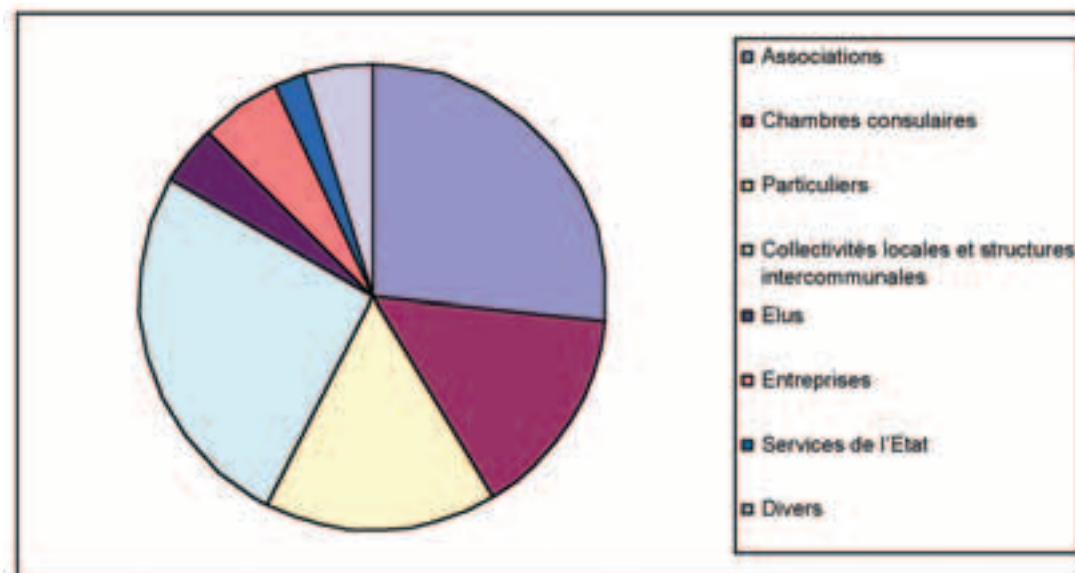
Un grand nombre des contributions a été envoyé à la CPDP au cours du mois de janvier 2004 (40,5 %).

Les contributions (2) : quelle origine ?

ORIGINE	NOMBRE	%
Associations	38	26,6
Chambres consulaires	21	14,7
Particuliers	23	16,1
Collectivités locales et structures intercommunales	37	25,9
Elus	6	4,2
Entreprises	8	5,6
Services de l'Etat	3	2,1
Divers ⁶	7	4,8
Total	143	100

Source : Moser, Malt et Associés

Représentants associatifs (26,6 %), collectivités territoriales et structures intercommunales (25,9 %) ont fait parvenir le plus grand nombre de contributions à la commission. Les particuliers (16,1 %) n'arrivent qu'en troisième position. Les chambres consulaires, en particulier les CCI et les CRCI, se sont fortement mobilisées (14,7 %).



Source : Moser, Malt et Associés

Les pétitions : combien ?

ASSOCIATION	DATE DE RÉCEPTION	NOMBRE DE SIGNATAIRES
Association Crinchon Verte Vallée	30 déc. 2003	300
Association pour la révision du tracé de l'A24	08 janv. 2004	517
Collectif pour une alternative à l'A24	30 janv. 2004	1577
Total		2394

Source : Moser, Malt et Associés

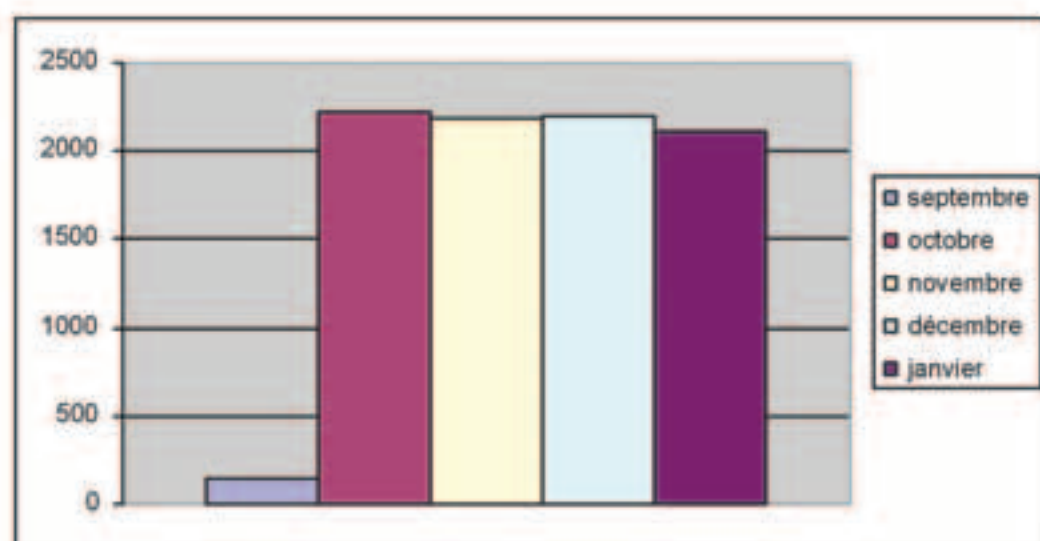
La CPDP a reçu 3 pétitions, pour un total de 2394 signatures. Ce sont trois associations s'opposant au projet de LAALB qui sont à l'origine de ces pétitions.

⁶ Dans la rubrique « divers », on trouve aussi les syndicats professionnels, les syndicats mixtes d'aménagements et les fédérations de transporteurs routiers.

Le site internet : quelle fréquentation ?

MOIS	NOMBRE DE VISITES	%
septembre 2003	141	1,7
octobre	2226	25,1
novembre	2180	24,6
décembre	2197	24,8
janvier 2004	2107	23,8
Total	8851	100

Source : Moser, Malt et Associés



Source : Moser, Malt et Associés

Le site internet de la commission particulière du débat public a reçu 8 851 visites entre le 30 septembre 2003 et le 30 janvier 2004, soit une moyenne de 58 visiteurs par jour.

Si l'on excepte le mois de septembre⁷, le nombre de visiteurs est resté stable pendant toute la durée du débat public (un peu plus de 2000 visites par mois).

2.3 Le débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique dans la presse.

Les médias régionaux ont assuré un bon suivi des événements, mais ont peu traité les grandes questions soulevées par le débat

Une couverture presse plus importante dans le Nord et dans le Pas-de-Calais

Les médias, qui informent les aires métropolitaines d'Amiens, Arras et Lille, ont assuré un traitement assez différencié du débat auprès de leurs publics respectifs.

Dans la Somme, la presse locale et régionale a publié 16 articles sur le débat contre 42 dans le département du Nord et 24 dans celui du Pas-de-Calais. Dans le même temps, les stations de radio et de télévision picardes n'ont consacré que 8 émissions au débat public contre 17 pour leurs consœurs du Nord-Pas-de-Calais⁸. Cet écart s'explique en partie par le nombre plus restreint de réunions du débat (4) tenues dans la région picarde par rapport à celles organisées en Nord-Pas-de-Calais (13)⁹.

Le plus faible intérêt manifesté par la presse picarde tient probablement à ce qu'elle considère - comme d'ailleurs une partie notable de la population locale - que le projet de LAALB sera, quoi qu'il en soit, réalisé. Dans son édition du 15 janvier 2004, *Le Courrier Picard* juge ainsi, sans même attendre la fin du débat public, « que les jeux sont faits ». Dans la région Nord-Pas-de-Calais, tout au long du débat, le ton des grands organes de presse est resté plus neutre, et les opinions manifestées se sont révélées moins tranchées.

⁷ Le site Internet a été ouvert le 30 septembre 2003.

⁸ 4 émissions de télévision ont été diffusées en Picardie et en Nord-Pas-de-Calais.

⁹ 9 réunions publiques se sont déroulées dans le département du Nord et 4 dans le Pas-de-Calais.

Pour la presse nordiste, en effet, la décision de réaliser la liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique semble encore, à l'issue du débat public, incertaine. Et ce, malgré la décision prise par le CIADT du 18 décembre 2003 de remettre à l'étude le projet. Dans la région Nord-Pas-de-Calais où l'opportunité de réaliser la LAALB divise la population et les grands décideurs régionaux, la presse reste donc très prudente et ne se prononce à aucun moment sur la pertinence (ou non) du projet.

La presse écrite nationale¹⁰ n'a pas ignoré le débat public¹¹.

Le débat sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique n'a suscité aucun écho dans la presse audiovisuelle nationale (chaînes de télévision et stations de radios), à l'exception notable d'*Europe 1* qui a interviewé le président de la CPDP, Gilbert Carrère, le 29 septembre 2003, à la veille de l'ouverture officielle du débat.

La presse écrite nationale, elle, n'a pas ignoré le débat public, même si la majorité des articles le concernant ont été publiés dans les périodes d'ouverture et de clôture.

Entre le 14 septembre 2003 et le 29 janvier 2004, trois dépêches concernant le débat ont été diffusées par l'*AFP*, *Le Monde* y a consacré quatre articles, *Le Moniteur* et *Le Figaro* deux, *Les Échos* et *Le Canard Enchaîné* un chacun¹².

Fait plus exceptionnel, l'hebdomadaire *Rail et Transports* a relaté pendant cinq semaines, sous forme d'un « feuilleton »¹³, le déroulement du débat public. Il a, à cette occasion, au fil des numéros, interviewé - avec une répartition assez équilibrée - les principaux acteurs du débat et donné la parole à des observateurs. Les premiers ont pu faire valoir leurs arguments, les autres présenter leurs analyses.

L'hebdomadaire spécialisé a essayé d'aller au-delà du simple récit en étudiant les enjeux de la procédure et les questions qu'elle a mis en évidence, notamment l'absence de concertation entre les autorités belges et françaises sur l'éventuel débouché de la LAALB outre-Quiévrain¹⁴.

Rail et Transport du 7 janvier 2004 rapporte ainsi, pour illustrer ce constat, les propos d'une urbaniste wallonne qui considère que « ce projet a été lancé comme si la France était une île », le directeur de l'intercommunale Leiedal de Courtrai estimant pour sa part que consulter les autorités belges si tardivement « est une faute ».

Une certaine confusion persiste sur la nature de la procédure.

Paradoxalement, cet intérêt inhabituel d'un organe de presse pour la mise en pratique de la procédure créée par la loi Barnier de 1995 et complétée par la loi de démocratie de proximité de 2002 révèle qu'elle est encore, après douze débats depuis 1997, mal connue et mal comprise. *Rail et Transports* se demande ainsi dans son numéro du 10 décembre 2003 « si le débat public permettra de dégager un consensus », et dans ses livraisons du 7 janvier et du 28 janvier 2004 assimile le débat à la concertation¹⁵.

Et de fait, jusqu'au terme du débat public, le rôle et le fonctionnement de la CPDP ne seront pas bien compris de la presse. Si la distinction est rapidement faite entre les rôles respectifs de la Commission et du maître d'ouvrage, des journalistes pensent encore, à l'issue du débat, que la CPDP (ou la CNDP) donnera au ministre de l'Équipement un avis et ne se contentera pas d'établir un compte-rendu du déroulement du débat, comme le prévoit la loi.

La presse régionale¹⁶ assure une large couverture du débat public.

La presse écrite régionale a très largement « couvert » le débat, en lui consacrant 88 articles en moins de quatre mois. Comme dans la presse écrite nationale, on a observé deux pics, en début et en fin de débat. Les 18 réunions publiques ont fait systématiquement l'objet d'un ou de plusieurs articles dans les trois principaux quotidiens des deux régions (*La Voix du Nord*, *Nord Eclair* et *Le Courrier Picard*). La presse régionale spécialisée (économique et agricole) a elle aussi relaté - de façon certes plus synthétique - les diverses réunions. Enfin, les quotidiens locaux se sont essentiellement intéressés au débat lorsque les réunions publiques concernaient leur aire géographique de diffusion.

La majorité des articles publiés sont essentiellement narratifs ; ils répercutent assez fidèlement les principaux thèmes traités dans les réunions. À l'exception de *La Voix du Nord* et de *La Gazette du Nord-Pas-de-Calais*, les quotidiens et périodiques des deux régions n'ont pas exprimé de position tranchée sur l'objet, le déroulement ou la procédure du débat public, procédure que les journalistes connaissent d'ailleurs très mal et qu'ils assimilent bien souvent à l'enquête publique ou à la concertation. L'hebdomadaire économique régional *Autrement dit* du 23 janvier 2004 considère ainsi les membres de la commission particulière comme des commissaires enquêteurs.

L'audiovisuel régional a bien relayé le déroulement du débat.

Les chaînes de télévisions régionales et les principales stations locales de radio ont, elles aussi, bien relayé le déroulement du débat public, mais en se faisant presque exclusivement l'écho des réunions publiques ou des déclarations des différents acteurs et en traitant très peu des enjeux du projet.

On peut ainsi recenser 13 « passages » à la télévision (9 sur *France 3 Nord-Picardie*, 2 sur *M6 Lille* et 2 sur la télévision franco-belge *C9*) - dont 6 interviews du président de la commission et 7 reportages et émissions - et 7 interventions et interviews du président et de membres de la CPDP dans des émissions de radio (*France Bleu Picardie*, *France Bleu Nord*, *Chérie FM*, *NRJ*, *RFM Nord*). Il faut ajouter à cela que *Radio France Bleu*, *RFM Nord*, *Chérie FM*, *NRJ*, *Radio Horizons*, *RTL 2*, *Europe 1 Lille*, *Europe 2* ont systématiquement annoncé les réunions du débat.

La presse annonce régulièrement les événements du débat.

La presse régionale a d'ailleurs, de manière générale, assez régulièrement informé le public du calendrier des réunions et

¹⁰ Voir en annexe, la liste des interviews, émissions et articles dans la presse audiovisuelle et écrite. Au total, on peut recenser : 13 passages à la télévision (régionale), 8 passages radios, 10 interviews de la presse écrite, 19 articles dans la presse nationale, 88 articles dans la presse locale.

¹¹ Cette attention de la presse nationale est plutôt supérieure à celle portée aux 11 autres débats publics qui se sont déroulés depuis 1997.

¹² Libération, pour sa part, a préféré, dans la même période, traiter le sujet du débat public sur le contournement autoroutier de Bordeaux - le quotidien étant, il est vrai, plus intéressé par les polémiques nées de l'annonce des décisions du CIADT en décembre 2003 que par le débat lui-même.

¹³ Sur 14 pages au total.

¹⁴ *Rail et Transports*, « Les Belges se sentent exclus de la concertation », 7 janvier 2004.

¹⁵ *Les Échos* du 29 septembre 2003 confondaient, eux aussi, débat public et concertation.

¹⁶ Voir note 10.

des moyens d'information proposés par la CPDP. Les 18 réunions ont ainsi toutes été annoncées la veille ou l'avant-veille non seulement par les principales stations de radios mais aussi par les quotidiens régionaux, sans pour autant que ces médias insistent toujours très clairement sur le caractère public des réunions – ce qui pourrait peut-être avoir joué un rôle dans la relative désaffection du public¹⁷.

La presse semble garder un mauvais souvenir de la DUCSAI.

Autre facteur de confusion : pour une majorité des journalistes, le débat sur la LAALB était de même nature que la démarche d'utilité concertée sur le troisième aéroport international (DUCSAI)¹⁸ – dont la presse régionale et locale semble garder un très mauvais souvenir. Ainsi, *Le Courrier Picard* du 24 septembre 2003 espère-t-il que le débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique ne sera « *pas un débat vicié comme celui sur le troisième aéroport* ». La plupart des articles qui font allusion à la DUCSAI évoquent en effet des réunions publiques houleuses, marquées par des affrontements entre opposants et porteurs du projet.

Le rôle d'arbitre de la CPDP est assez généralement reconnu.

Dans un premier temps, les médias régionaux se sont montrés réservés, voire circonspects, quant à l'opportunité de ce débat public. *Le Courrier Picard* du 26 septembre 2003 s'interroge ainsi : « *Pourquoi encore un débat ?* » Pour beaucoup de journalistes, le débat public sur le projet de LAALB porte sur une décision « *déjà prise* ». Ce scepticisme était notamment perceptible lors de la conférence de presse d'ouverture du débat public le 25 septembre 2003 : plusieurs journalistes affirment à cette occasion que « *les jeux sont déjà faits* ».

Dès les premières réunions publiques, ce scepticisme a laissé place à une réelle curiosité quant à la nature et aux enjeux d'une procédure jugée « *novatrice* » et dont un journaliste regrette même qu'« *elle n'existe que depuis quelques mois seulement* »¹⁹. Très rapidement, le rôle « *d'arbitre impartial* » de la CPDP a été salué. *La Voix du Nord* du 28 novembre 2003 souligne que la CPDP a « *fourni une preuve supplémentaire d'indépendance en commandant des expertises complémentaires* ».

Les médias font le constat d'une faible mobilisation.

La presse s'étonne de l'absence de « *débats passionnés* »²⁰ et du nombre réduit de participants. *La Voix du Nord* du 1^{er} octobre 2003 souligne ainsi que le sujet « *n'a pas mobilisé outre mesure* » et *La Gazette du Nord-Pas-de-Calais*, dans son édition du 15 janvier 2004, évoque la faible mobilisation suscitée par le débat public.

La presse régionale constate aussi que le public est bien souvent le même d'une réunion à l'autre. *La Voix du Nord* du 28 novembre 2003 parle ainsi « *d'une forte proportion de fidèles qui suivent tous les débats* » tandis que *Nord Éclair*, dans son édition du 29 novembre, dresse un constat similaire en qualifiant, de surcroît, les participants aux réunions d'« *initiés* »

La presse se fait le relais des arguments des « pour » et des « contre ».

Les médias ont, en effet, très rapidement fait le constat que l'assistance se composait principalement de deux populations fidèles : les opposants et les partisans de la liaison autoroutière. D'où une relation des réunions dans la presse qui reprenait souvent les échanges des « pour » et des « contre ». Les arguments des uns et des autres ont ainsi été relayés à de nombreuses reprises, sur le mode du « ping pong ».

La presse économique régionale (*La Gazette du Nord-Pas-de-Calais*, *Autrement dit*, etc.) s'est faite plus volontiers l'écho des arguments développés par le monde économique et politique - favorable dans son ensemble à l'autoroute - tandis que la presse quotidienne généraliste accordait plus de place aux opposants, et en particulier aux Verts et aux membres du collectif « Pour une alternative à l'A24 ».

Les choix de la CPDP, après la publication des décisions du CIADT, ne sont pas contestés.

Après la diffusion du communiqué de presse de la CPDP, commentant les annonces faites à l'issue du CIADT, la plupart des journalistes ont considéré que la décision de réaliser la LAALB n'avait pas été prise par le gouvernement, mais qu'il s'agissait d'une remise à l'étude du projet. *Nord Éclair* dans son édition du 19 décembre 2003 constate ainsi que « *sur l'A24, le CIADT a fait preuve d'une prudence de sioux pour ne pas torpiller les débats organisés dans tout le Nord-Pas-de-Calais depuis septembre* ». A l'exception de *La Gazette du Nord-Pas-de-Calais* qui, dans son édition du 15 janvier 2004, évoque « *un débat en faillite* » et du *Canard Enchaîné* du 29 janvier suivant, qui ironise sur la poursuite des travaux de la CPDP après le CIADT²¹, les impacts de cette décision sur le débat public sont commentés de manière assez nuancée par les médias régionaux et locaux.

Le communiqué de presse annonçant la décision du collectif « Pour une alternative à l'A24 » de ne plus participer aux réunions du débat public a néanmoins été diffusé par la presse régionale²² et dans une dépêche de l'AFP, le 9 janvier 2004.

A l'issue du débat, les derniers articles publiés dans la presse nationale et régionale soulignent le mérite du débat public, qui a permis de mettre en évidence la complexité des questions soulevées par le projet de LAALB. Ils font aussi état de la qualité des échanges suscités par le débat. *La Voix du Nord* du 20 janvier 2004 parle ainsi « *d'un débat complexe qui a soulevé nombre de contradictions tout au long des dix-huit réunions publiques organisées par la commission* », tandis que l'hebdomadaire *Autrement dit* du 21 janvier 2004 insiste sur le travail accompli par la CPDP : « *La commission aura organisé ou participé à 17 réunions, sans compter les rencontres lancées à l'initiative d'associations, de Chambres de commerce et d'industrie, en Picardie et dans le Nord-Pas-de-Calais.* »

¹⁷ Il faut toutefois considérer cette hypothèse avec la plus extrême prudence, le rapport entre le traitement par la presse et la participation du public restant encore à analyser. Ainsi, dans la même période, les réunions du débat public sur le projet de réservoir de soutien d'étiage de Charlas (Haute-Garonne) ont connu une affluence beaucoup plus importante malgré le boycott total du débat organisé par la direction du groupe de presse La Dépêche du Midi, qui est en situation de monopole dans la région.

¹⁸ Et ce, malgré les explications très claires apportées sur ce point par le président de la CPDP dans le premier numéro du Journal du débat public.

¹⁹ Nord Éclair, 1er octobre 2003.

²⁰ Un journaliste de La Voix du Nord (1^{er} octobre 2003) notait notamment l'absence lors de la réunion d'ouverture du débat public de « *banderolles* » ou de « *perturbateurs* ».

²¹ Ce communiqué de presse a été diffusé à l'ensemble des médias nationaux et régionaux le 6 janvier 2004.

²² Pour opposer ce choix à celui de la commission particulière du débat public sur le contournement autoroutier de Bordeaux, qui a préféré démissionner après les annonces du gouvernement.

²³ En particulier par Nord Éclair et Le Courrier Picard dans leurs éditions du 10 janvier 2004.

Annexes

Le débat et la CPDP dans la presse audiovisuelle et écrite, bilan au 30 janvier 2004.

A la télévision.

- . *France 3 Nord-Picardie*, 25 septembre 2003 : interview de Gilbert Carrère.
- . *M6 Lille*, 25 septembre 2003 : interview de Gilbert Carrère.
- . *M6 Lille*, 26 septembre 2003 : reportage sur le débat public.
- . *France 3 Picardie*, 29 septembre 2003 : interview de Gilbert Carrère.
- . *France 3 Nord-Picardie*, 30 septembre 2003 : interview de Gilbert Carrère et des représentants des services de l'équipement.
- . *France 3 Nord-Pas-de-Calais*, 1er octobre 2003 : reportage sur l'ouverture du débat public.
- . *France 3 Nord-Picardie*, 2 octobre 2003 : interview de Gilbert Carrère au 12/14.
- . *C9 télévision* (télévision Franco-Belge), 10 octobre 2003 : reportage sur le débat public.
- . *France 3 Nord-Pas-de-Calais*, 14 janvier 2004 : reportage sur le débat public.
- . *France 3 Picardie*, 14 janvier 2004 : reportage sur le débat public.
- . *C9 Télévision*, 19 janvier 2004 : reportage sur la clôture du débat public.
- . *France 3 Nord-Picardie*, 19 janvier 2004 : interview de Gilbert Carrère au 12/14.
- . *France 3 Nord-Pas-de-Calais*, 19 janvier 2004 : interview de Gilbert Carrère au 19/20.

A la radio.

- . *Europe 1*, 29 septembre 2003 : interview de Gilbert Carrère, plusieurs diffusions dans les journaux nationaux d'Europe 1.
- . *Radio France Bleu Picardie*, 29 septembre 2003 : interview de Gilbert Carrère.
- . *Radio France Bleu Nord*, 22 octobre 2003 : reportage et annonce des réunions du débat.
- . *RFM Nord*, 5 novembre 2003 : interview de Gustave Defrance.
- . *Radio France Bleu Nord*, 8 janvier 2004 : interview de Gustave Defrance et de Gilbert Carrère.
- . *Radio France Bleu Nord*, 19 janvier 2004 : interview de Gilbert Carrère.
- . *Chérie FM*, 20 janvier 2004 : reportage sur le débat public.
- . *NRJ*, 20 janvier 2004 : reportage sur le débat public.

Les principaux médias radios (*Radio France bleu*, *RFM Nord*, *Chérie FM*, *NRJ*, *Radio Horizons*, *RTL 2*, *Europe 1 Lille*, *Europe 2*, etc..) des deux régions ont annoncé systématiquement l'ensemble des réunions publiques du débat.

Dans la presse écrite.

Les interviews du président et de membres de la CPDP

- . *Le Monde*, 19 septembre 2003 : interview de Gilbert Carrère.
- . *Le Courrier Picard*, 22 septembre 2003 : interview de Gilbert Carrère.
- . *La Voix du Nord*, 22 septembre 2003 : interview de Gilbert Carrère.
- . *Le Courrier Picard*, 6 octobre 2003 : interview de Gilbert Carrère.
- . *Nord Éclair*, 30 octobre 2003 : interview de Gustave Defrance.
- . *Rail et Transports*, 21 novembre 2003 : interview de Gilbert Carrère.
- . *La Voix du Nord Béthune*, 10 décembre 2003 : interview de Gustave Defrance.
- . *La Voix du Nord*, 29 décembre 2003 : interview de Gilbert Carrère.
- . *Rail et Transports*, 6 janvier 2004 : interview de Gilbert Carrère.
- . *La Gazette Nord-Pas-de-Calais*, 6 janvier 2004 : interview de Gilbert Carrère.
- . *Le Courrier Picard*, 14 janvier 2004 : interview de Gilbert Carrère.

Les articles sur le débat

. articles publiés dans la presse nationale

- . Dépêche AFP, 14 septembre 2003.
- . *Les Échos*, 29 septembre.
- . *Le Moniteur*, 3 octobre.
- . *Le Figaro économie*, 6 octobre.
- . *Le Moniteur*, 10 octobre.
- . *Le Monde*, 14 octobre.
- . *Le Monde*, 21 octobre.
- . *Routes et Services*, 30 novembre
- . *Rail et Transports*, 10 décembre
- . *Rail et Transports*, 17 décembre
- . *Rail et Transports*, 7 janvier 2004
- . *AFP*, 9 janvier
- . *Rail et Transports*, 14 janvier
- . *AFP*, 19 janvier
- . *Rail et Transport*, 21 janvier
- . *Le Figaro Economie*, 22 Janvier
- . *Rail et Transport*, 28 janvier
- . *Le Canard Enchaîné*, 28 janvier
- . *Le Monde*, 29 janvier

. articles publiés dans la presse régionale et locale : seuls les principaux sont cités ici, de nombreux autres n'évoquent que brièvement le projet.

- . *Le Courrier Picard*, 13 septembre 2003
- . *La Voix du Nord*, 13 septembre
- . *Nord Éclair*, 14 septembre
- . *La Voix du Nord*, 14 septembre
- . *Nord Éclair*, 17 septembre
- . *Le Courrier Picard*, 24 septembre
- . *La Gazette Nord-Pas-de-Calais*, 25 septembre
- . *La Voix du Nord*, 26 septembre
- . *Le Courrier Picard*, 26 septembre
- . *La Voix du Nord*, 27 septembre
- . *La Voix du Nord*, 28 septembre
- . *Le Courrier Picard*, 29 septembre
- . *La Voix du Nord*, 1er octobre
- . *Nord Éclair*, 1er octobre
- . *La Gazette Nord-Pas-de-Calais*, 2 octobre
- . *Nord Éclair*, 3 octobre

- . *La Chronique du bâtiment et des travaux publics*, 3 octobre.
- . *Agriculture Horizon*, 3 octobre
- . *La Voix du Nord*, 4 octobre
- . *La Voix du Nord*, 5 octobre
- . *Le Courrier Picard*, 4 octobre
- . *Le Courrier Picard*, 7 octobre
- . *La Voix du Nord*, 8 octobre
- . *Nord Éclair*, 8 octobre
- . *Agriculture Horizon*, 10 octobre
- . *La Voix du Nord*, 11 octobre
- . *La Voix du Nord*, 12 octobre
- . *Nord Éclair*, 14 octobre
- . *Nord Éclair*, 17 octobre
- . *La Voix du Nord*, 19 octobre
- . *Le Courrier Picard*, 21 octobre
- . *Le Courrier Picard*, 22 octobre
- . *Le Courrier Picard*, 23 octobre
- . *Nord Éclair*, 24 octobre
- . *La Voix du Nord*, 29 octobre
- . *La Voix du Nord*, 31 octobre.
- . *Nord Éclair*, 31 octobre.
- . *Nord Éclair*, 6 novembre
- . *La Voix du Nord*, 12 novembre
- . *Labeille de la Ternoise*, 13 novembre
- . *Le Courrier Picard*, 14 novembre
- . *La Voix du Nord*, 18 novembre
- . *La Gazette du Nord-Pas-de-Calais*, 20 novembre
- . *La Gazette autrement*, 23 novembre
- . *La Voix du Nord*, 28 novembre
- . *Nord Éclair*, 29 novembre
- . *Amiensville*, novembre
- . *La Voix du Nord*, 4 décembre
- . *Nord Éclair*, 6 décembre
- . *La Voix du Nord*, 6 décembre
- . *Entreprise 80*, décembre
- . *La Voix du Nord*, 11 décembre (2 articles)
- . *Labeille de la Ternoise*, 11 décembre
- . *Nord Éclair*, 11 décembre
- . *La Gazette du Nord-Pas-de-Calais*, 17 décembre
- . *La Voix du Nord*, 17 décembre
- . *Rail et Transports*, 17 décembre
- . *Nord Éclair*, 18 décembre
- . *La Voix du Nord*, 18 décembre (3 articles)
- . *Nord Éclair*, 19 décembre
- . *La Voix du Nord*, 19 décembre. (3 articles)
- . *Le Courrier Picard*, 20 décembre
- . *La Gazette du Nord-Pas-de-Calais*, 20 décembre
- . *Le Parisien Oise*, 23 décembre
- . *Nord Éclair*, 26 décembre
- . *La Voix du Nord*, 30 décembre
- . *Nord Éclair*, 6 janvier 2004
- . *La Voix du Nord*, 6 janvier
- . *La Voix du Nord*, 7 janvier
- . *La Voix du Nord*, 8 janvier (2 articles)
- . *Nord Éclair*, 8 janvier
- . *Le Courrier Picard*, 10 janvier
- . *Nord Éclair*, 10 janvier
- . *Le Courrier Picard*, 13 janvier
- . *La Gazette du Nord-Pas-de-Calais*, 15 janvier
- . *La Voix du Nord*, 16 janvier
- . *La Voix du Nord*, 20 janvier (2 articles)
- . *Nord Éclair*, 20 janvier
- . *Agriculture Horizon*, 23 janvier
- . *Autrement dit*, 23 janvier
- . *Picardie la Gazette*, 29 janvier

Une insertion publicitaire a été faite par la commission particulière dans toutes les éditions de *la Voix du Nord* et de *Nord Éclair*, le 19-20 octobre 2003 pour annoncer la réunion du 22 octobre suivant. Une insertion publicitaire a été faite dans l'édition de *la Voix du Nord* du 2-3 novembre 2003 d'Arras pour annoncer la réunion du 6 novembre suivant à Arras. Une insertion publicitaire a été faite dans les éditions de *la Voix du Nord Béthune*, Lens, Douai et Valenciennes du 10 décembre 2003 pour annoncer la réunion de Béthune du 11 décembre 2003.

AU TOTAL ;

- 13 « passages » à la télévision.
- 8 « passages » sur les ondes des stations de radio.
- 10 interviews de la presse écrite (3 ont été réalisées à l'issue des réunions publiques)
- 19 articles dans la presse nationale.
- 88 articles dans la presse locale.

3. L'information des acteurs sur le cadre et la portée de la procédure : un enjeu fort et une difficulté au cours du débat.

Une des priorités des membres de la commission particulière, à l'ouverture, puis tout au long du débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique, a été d'expliquer la finalité et le cadre de la procédure à des acteurs locaux encore peu familiarisés avec cette forme de démocratie (après l'organisation d'une dizaine de débats publics en France)²⁴.

On constatait, en effet, à l'ouverture du débat public, que la procédure était encore peu connue du grand public, mais aussi des élus, des associations, des responsables économiques et de la presse²⁵. Beaucoup, même parmi les plus avertis, la comprenaient comme une série de réunions publiques ou une concertation. Une partie des médias, des élus et des militants associatifs indiquait ne pas bien comprendre le mandat d'une commission qui ne donnerait pas d'avis sur le projet et dont le rapport final ne pèserait donc pas, ajoutaient-ils, sur la décision du gouvernement (« *Ensuite, ils font ce qu'ils veulent* », commentait la représentante d'un grand journal économique au cours de la conférence de presse d'ouverture du débat public à Lille, le 25 septembre 2003).

Les élus et les acteurs socioéconomiques évoquaient aussi le climat conflictuel qui a pesé sur les réunions organisées dans le cadre de la démarche d'utilité concertée sur le projet de troisième aéroport en Région parisienne. Ils soulignaient les limites pour eux du débat public, alors que des aspects structurants du projet (par exemple son mode de financement) n'avaient pas été résolus par les collectivités territoriales. Certains craignaient que le débat « *mélange les problématiques, les acteurs, les niveaux de représentation et décision* ». (...) « *Nous sommes dans une démocratie représentative : nous sommes mandatés pour décider...* ». En Picardie, hormis les élus Verts, la plupart disait craindre « *un débat long* », « *formaliste* », et

²⁴ Cet exercice de pédagogie est absolument indispensable. Il a néanmoins ses limites, en particulier celle que lui impose la « courte » durée du débat (cf. page 73, « *Le débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique dans la presse : les médias régionaux ont assuré un bon suivi des événements, mais ont peu traité les grandes questions soulevées par le débat* » et *infra*).

²⁵ Cf. « *Le débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique dans la presse : les médias régionaux ont assuré un bon suivi des événements, mais ont peu traité les grandes questions soulevées par le débat* », page 73 et *infra*.

appelait de ses vœux un « fractionnement » du débat public (« allégé » dans la Somme), afin de ne pas « ralentir le projet ».

Les élus et les militants écologistes disaient, en revanche, attendre du débat public l'occasion d'un échange contradictoire sur la pertinence des choix politiques qui justifient le projet. Le débat public permettrait « l'expression des minorités ». Il serait l'occasion de demander « que l'on confie le soin à un cabinet d'experts indépendants, constitué d'ingénieurs étrangers, une étude sur l'opportunité économique et environnementale du projet ».

De leur côté, les habitants des régions concernées par le tracé « historique », ou par une autre option de tracé, présentaient la procédure comme le moyen d'un débat d'opportunité sur ces options, voire d'un vote « pétitionnaire » (« Cette fois, car nous ne sommes pas seuls ! »).

Malgré les nombreux entretiens qui ont eu lieu dès l'amont du débat, puis de façon très régulière, entre la CPDP et les relais, et malgré un très important effort d'information de la part de la CNDP et de la CPDP, cette difficulté du public à appréhender la finalité et la place de la procédure dans nos institutions n'a jamais été réellement effacée. Elle explique en partie le scepticisme de certains acteurs locaux et de nombreux journalistes à l'égard du débat public (beaucoup disant regretter que la décision soit « déjà prise »). Ce scepticisme a atteint un point culminant après la publication des décisions du CIADT du 18 décembre 2003²⁶.

Or, le débat public s'inscrit en amont et en aval d'une procédure de concertation encadrée par la loi et menée par les pouvoirs publics avec des représentants élus des citoyens. Il n'est ni une procédure de « co-décision » ni une concertation ni un référendum. Ses acteurs n'ont pas de légitimité pour négocier une solution.

La Commission nationale et la commission particulière ne rendent pas d'avis sur le projet, ce qui les rend invulnérables aux pressions.

La commission particulière créée, dans l'esprit de la loi du 27 février 2002, les conditions de la transparence sur les projets d'aménagement et leurs impacts sur l'économie, l'environnement, le cadre de vie des habitants. Elle organise, anime, fait vivre et progresser le débat, en offrant à tous les acteurs la possibilité de s'informer et de verser des éléments au dossier. L'objectif est d'éclairer la décision qui sera prise par les gouvernants et la concertation qui la suivra éventuellement, grâce à une « photographie » des opinions, des sensibilités, ou des propositions des acteurs concernés par le projet.

La loi du 2 février 1995, dite loi Barnier, complétée par le décret du 10 mai 1996, permet d'organiser des débats publics « sur les objectifs et les caractéristiques principales » de grandes opérations d'aménagement « pendant la phase de leur élaboration ».

Le titre IV de la loi du 27 février 2002 sur la démocratie de proximité et le décret d'application du 22 octobre 2002 remplacent et complètent ce dispositif. Ils transposent dans le droit français les principes de la convention signée à Aarhus en 1998 dans le cadre de l'ONU²⁷. Celle-ci met en œuvre la déclaration de Rio de Janeiro de 1992²⁸: les décisions dans le domaine de l'environnement doivent être prises avec un maximum de transparence. Cela implique une politique d'information, de consultation, de concertation et de contrôle, avec le développement d'une forme de "démocratie participative" en parallèle aux mécanismes classiques de la démocratie représentative.

La procédure de débat public permet d'informer le public et de débattre des principaux enjeux d'un projet, très en amont de la décision de le réaliser, sous l'autorité d'une commission particulière du débat public (CPDP), désignée pour chaque débat par une autorité administrative indépendante, la Commission nationale du débat public (CNDP). La CNDP veille « au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national, (...) dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ».

La mission confiée par la loi à la CNDP se poursuit au-delà du débat, puisqu'elle veille au respect de bonnes conditions d'information du public jusqu'à la réception des équipements. Elle a aussi, dans cette période, la mission « d'émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la concertation avec le public ».

Le dossier du maître d'ouvrage : l'utilité d'un « document d'étape ».

Le dossier du maître d'ouvrage est l'un des premiers supports de communication du débat public. Il est aussi l'un des premiers sujets de controverse. Beaucoup des questions posées par les acteurs du débat à la commission et au maître d'ouvrage concernent, de fait, les informations contenues dans ce dossier initial. Une carte incomplète dans le document a été actualisée par le maître d'ouvrage à la demande du public.

La commission particulière du débat public a donc demandé aux deux directions régionales de l'Équipement du Nord-Pas-de-Calais et de Picardie de compléter leur dossier par un document « d'étape », afin de répondre aux questions posées par le public et de tenir compte de ses propositions et interrogations.

Ce document, très complet, a contribué à traduire la dynamique du débat.

²⁶ À la clôture du débat public, nombreux étaient encore les élus et les journalistes qui demandaient quel serait l'avis de la commission sur le projet.

²⁷ La convention d'Aarhus a été signée par trente-neuf États et par l'Union européenne le 25 juin 1998 au Danemark. Adoptée en application de l'article 10 de la déclaration de Rio-de-Janeiro, pour la région Europe de la Commission économique des Nations Unies, la convention d'Aarhus porte sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement. Elle est fondée sur la reconnaissance que « dans le domaine de l'environnement, un meilleur accès à l'information et la participation accrues du public au processus décisionnel permettent de prendre de meilleures décisions et de les appliquer plus efficacement, contribuent à sensibiliser le public aux problèmes environnementaux, lui donnent la possibilité d'exprimer ses préoccupations et aident les autorités publiques à tenir dûment compte de celles-ci ».

²⁸ En juin 1992, à Rio-de-Janeiro (Brésil), la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement - connue sous le nom de Sommet "planète Terre" - a adopté une déclaration sur les droits et responsabilités des États dans le domaine de l'environnement. La Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement témoigne de deux grandes préoccupations : la détérioration de l'environnement, et notamment de sa capacité à entretenir la vie, et l'interdépendance de plus en plus manifeste entre le progrès économique à long terme et la nécessité d'une protection de l'environnement.

Les « formats » de débats : une dynamique « hélicoïdale ».

Le titre IV de la loi du 27 février 2002 et son décret d'application sont des textes courts. La plupart des éléments nécessaires à la conduite du débat et à l'information du public relèvent de décisions de la CNDP et de la CPDP et se déterminent par rapport à l'esprit de la loi.

La commission particulière organise de façon indépendante le débat dont elle est la garante, créant, selon la loi, dans le cadre d'un budget défini avec le maître d'ouvrage, ses propres outils d'information et de débat (relations presse, réunions publiques et d'experts, site Web, lettres d'information, système d'écoute et réponse aux questions).

La commission sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique a articulé le débat public autour d'« événements » :

- conférences de presse,
- réunions publiques générales,
- réunions publiques thématiques,
- réunions publiques territoriales, sur le terrain (générales ou thématiques),
- auditions publiques.

La préparation des réunions.

La commission particulière a préparé le débat public dès le début du mois de septembre 2003, puis de façon régulière, par des entretiens avec des relais d'opinion et des décideurs concernés par le projet, à chacune de ses échelles géographiques et d'influence.

Le président Carrère a multiplié les rencontres avec les journalistes³⁰. Il a demandé à son conseil en communication d'interviewer les médias sur leurs attentes et leur ressenti quant à l'organisation et à « l'équilibre » du débat (et ce, à l'ouverture du débat, à mi-parcours, ainsi que pour la préparation des réunions de clôture du débat et de façon quasi-quotidienne). Toutes les réunions du débat ont été précédées de l'envoi d'un communiqué et d'entretiens téléphoniques avec les journalistes. Une partie d'entre elles a été annoncée par des insertions publicitaires dans la presse. La plupart a été couverte au fil de l'eau par les flashes de radios locales.

Le préfet Gilbert Carrère a également demandé à son conseil en communication d'interviewer des acteurs du débat et le maître d'ouvrage pour réaliser le journal d'information de la commission particulière. Une trentaine d'entretiens a, de plus, été menée en décembre 2003 pour la préparation de la conférence d'acteurs et de la réunion de clôture du débat public.

Les membres de la commission particulière ont, par ailleurs, participé en observateurs à des réunions organisées par des collectivités territoriales, des associations, des chambres consulaires ou des professionnels concernés par le projet de LAALB.

La dynamique de débat.

La commission particulière a organisé dix-huit réunions pendant les quatre mois de débat public. Chacune des réunions ont été animées et organisées par un ou deux membres de la CPDP. Les « formats » retenus pour ces réunions se sont inscrits dans une « dynamique » :

- Une phase **d'information et d'écoute** : entretiens de la commission avec des relais, avec des journalistes, conférence de presse d'ouverture à Lille, « points presse » à Amiens et Arras ; réunions publiques à Lille, Arras et Amiens ; ouverture d'une adresse Internet et d'un site Web comportant tous les supports d'information du débat, ainsi que la possibilité d'adresser des questions et contributions à la commission ; diffusion du dossier du débat et d'un journal d'information,...
- Une phase **d'approfondissement en commun** : réunions thématiques sur des aspects du projet identifiés par la CPDP et les acteurs du débat comme structurants (offre et demande de déplacements au sein de l'euro-région ; Laalb et modes de transport dans une perspective de développement durable ; aménagements et logistique de transport ; Laalb et développement local, Laalb et environnement local) ; « points presse » ; participation des membres de la CPDP en observateurs à des réunions organisées par des collectivités territoriales, des professionnels, des associations de riverains ; publication des comptes-rendus des réunions du débat et des contributions d'acteurs sur le site Internet de la commission ; recueil des questions du public ; entretiens de la CPDP avec des acteurs du débat,....
- Une **synthèse d'étape** : réunion publique et conférence de presse à Lille.
- Une phase **d'approfondissement sur le terrain et sur des thèmes identifiés** comme nécessitant un débat ou des éclaircissements : réunions thématiques à Lille, Comines, Béthune et Saint-Pol-sur-Ternoise ; auditions publiques (sur les thèmes du Canal Seine-Nord, du ferroutage et des modes de transports combinés, du financement de la LAALB) ; entretiens de la commission particulière avec des acteurs du débat ; participation en observateurs à des réunions organisées par des relais ; publication de « cahiers d'acteurs » ; publication par la direction régionale de l'Équipement du Nord-Pas-de-Calais, à la demande de la commission, d'un document de réponses aux questions posées pendant le débat public (cf. supra),...
- Une phase de **synthèse** : réalisation de l'expertise complémentaire ; nouveaux cahiers d'acteurs ; préparation des réunions de clôture par des entretiens avec des acteurs du débat ; « conférence d'acteurs », réunion publique et conférence de presse de synthèse.

²⁹ Ce choix de faire court, qui a finalement été celui des divers services de l'État et administrations appelés à contribuer à la rédaction des textes, a ses avantages – en particulier, il n'enferme pas les commissions et les maîtres d'ouvrage dans un « carcan » juridique qui pourrait se révéler très contraignant lorsqu'il faut prendre en compte la dynamique du débat et y adapter le rythme et l'organisation de la procédure. En contrepartie, la brièveté des indications fournies par le législateur laisse la porte ouverte à beaucoup d'interprétations quant aux droits et obligations des uns et des autres... qui sont souvent source de conflits.

³⁰ On pourra également se reporter au bilan chiffré des médias publié au chapitre « Le débat public sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique dans la presse : les médias régionaux ont assuré un bon suivi des événements, mais ont peu traité les grandes questions soulevées par le débat », en page 73.

Le souhait des membres de la commission particulière était de ne limiter le débat public ni à des enjeux de territoire ni à un débat d'experts et de ne pas le réduire, dans l'esprit de ses participants, aux réunions qui rassembleraient le plus de public.

Une partie des acteurs concernés par le débat espérait qu'il permettrait une progression raisonnée d'information/discussion, aboutissant à un « apprentissage collectif ». Ce souhait a été partiellement exaucé. Mais il ne pouvait pas l'être en totalité.³¹ Le débat public, en effet, est aussi largement le lieu de l'exposé d'affirmations et de convictions « juxtaposées ». Les stratégies et les attentes d'une partie de ses participants vont, ainsi, à l'encontre d'un objectif de pédagogie. Le débat a emprunté de fait, selon la formule du président Gilbert Carrère, **un chemin plus « hélicoïdal »**, même s'il a réellement contribué à l'approfondissement et à l'élargissement de l'information du public sur le projet et les problématiques qui lui sont liées.

Les réunions publiques d'ouverture.

Un malentendu a pesé sur les réunions publiques d'ouverture, puis sur le climat du débat public. Ces réunions étaient, par nature, ouvertes à tous. Elles ont été présentées comme telles dans les supports d'information, les communiqués de presse, le dossier de presse de la commission particulière, le journal du débat public et le site Web de la CPDP. L'entrée en a été totalement libre. Des invitations avaient été adressées par la commission particulière à un certain nombre de relais d'opinion, afin de s'assurer de leur présence et de démultiplier, par leur intermédiaire, l'information auprès du public avant ces premières réunions.

L'envoi de ces cartons d'invitation a néanmoins été vécu par un certain nombre d'acteurs, malgré les démentis de la commission, comme une volonté d'exclusion. Ce malentendu a confirmé la nécessité, pour les commissions, quand elles s'adressent plus particulièrement aux relais d'opinion, de mieux et plus largement communiquer sur leur démarche.

Or, la commission particulière souhaitait précisément organiser ces réunions d'ouverture du débat, réparties géographiquement sur les trois départements concernés par le projet, pour présenter aux relais d'opinion et au public la procédure et approfondir avec eux, sur la base de leurs questions et interventions, les thèmes et les contenus des premières thématiques. C'est ce qui a pu être fait. La publication des comptes-rendus de ces trois réunions sur le site Internet de la commission particulière a ainsi suscité de nouvelles questions, enrichissant encore ces premiers échanges.

Les réunions publiques générales, thématiques, et les auditions publiques.

Une des principales difficultés auxquelles sont confrontées les commissions particulières est de devoir organiser des réunions portant sur des enjeux et des problématiques multiples, à l'intention de publics dont les niveaux d'information, d'intérêts et de langage sont différents.

Ainsi, regrette-t-on souvent que les réunions thématiques n'attirent pas davantage de public (mettant en cause, à chaque fois l'horaire, le lieu ou l'organisation - pourtant différents selon les débats publics et aboutissant aux mêmes résultats) et, d'autre part, que les réunions publiques générales organisées sur le terrain ne permettent pas forcément un débat de fond.

Les réunions thématiques ont été, de fait, les événements du débat qui ont attiré le moins de public (de 50 à 80 participants, en moyenne), sauf quand elles étaient organisées sur le terrain, dans des zones très concernées par le projet et sur des sujets mettant en jeu les intérêts d'éventuels riverains ou plus proches des préoccupations du public (comme les questions de développement local, d'environnement et de santé).

Certaines des problématiques abordées au cours des réunions thématiques, en effet, sont ressenties comme complexes par le public. Il peut se sentir moins concerné ou incompetent³², laissant aux associations, aux élus locaux et aux professionnels le soin de le représenter³³ (sans omettre le fait que la participation à 18 réunions, organisées, selon les cas, entre 18 et 23 heures, représente un effort important). On constatait, ainsi, à ces réunions, la présence d'élus ou de membres d'associations qui se disaient chargés d'en faire la synthèse pour leur conseil municipal ou leurs adhérents. Les compte-rendus diffusés sur le site Internet de la commission ont figuré, par ailleurs, avec le journal du débat, parmi les pages les plus consultées par les internautes. **L'enjeu, pour la commission particulière, a donc consisté en une démultiplication de leur contenu**, par l'intermédiaire de son site web, du *Journal du débat*, des communiqués aux médias et des réponses du maître d'ouvrage. Ces réunions ont eu pour autre intérêt de rassembler dans un même lieu des acteurs qui ne se côtoient pas très souvent.

Le « grand public » en tant que tel est peu intervenu au cours des réunions publiques thématiques (comme cela été le cas jusqu'à ce jour pour la grande majorité des autres débats publics). La commission particulière, le maître d'ouvrage et les experts ont surtout dialogué avec les relais d'opinion et avec **un panel relativement restreint d'« habitués » issus de la société civile** - une dizaine à une vingtaine de personnes, selon les cas. On y remarquait essentiellement des étudiants, de jeunes militants environnementalistes, quelques ingénieurs-conseils, des cadres libéraux, des agriculteurs, des industriels et habitants des communes du « tracé historique ».

On a pu constater, dans certaines réunions du débat, **l'opposition de plusieurs « légitimités » concurrentes** : les élus et les responsables socioprofessionnels intervenaient au nom de leur mandat. Cette légitimité, issue de la fonction, entrait parfois en concurrence avec la légitimité du « simple citoyen » dont la parole serait (plus) « vraie ». Ainsi la commission a-t-elle reçu, par exemple à Amiens, le 6 octobre 2003 -, des questions écrites où il lui était reproché de laisser les élus confisquer la parole au détriment du « vrai » public - « Est-ce un débat public ou un débat politique ? », s'insurgeaient certains. On a pu, par ailleurs, voir plusieurs fois au cours de réunions, des intervenants, élus ou responsables économiques, experts et associatifs, mettre en avant leur qualité de « citoyen » sans faire connaître leur fonction, afin de donner plus de poids à leur position dans le débat.

³¹ On entend ainsi souvent affirmer, au fil des débats, que certains participants « disent toujours la même chose »... Et ces derniers se plaignent que le maître d'ouvrage « ne fait que se répéter ».

³² « Il faut impérativement veiller à une meilleure accessibilité de l'information. On est toujours coincés entre trop d'information et une information trop technocratique. (...) On se retrouve entre initiés, parce que la population ne vient pas », commente Didier Houi, chargé de recherches au CNRS, directeur de l'ARPE Midi-Pyrénées, membre de la CPDP sur le débat Boute-Carros, scrutateur des débats locaux CEA Cadarache et alimentation électrique de Cahors (RTE).

³³ Un élu Vert a évoqué cet investissement en temps, demandant à la commission « pitié pour nos soirées et notre sommeil ».

L'organisation scénographique des réunions a été mise en cause par certains opposants. À la tribune, étaient présents, dans la majorité des cas, la commission particulière, le maître d'ouvrage, parfois des relais ou des experts - les acteurs du débat étant dans la salle. Le maître d'ouvrage était assis généralement à la tribune, au contraire de ses éventuels contradicteurs. Plusieurs de ces derniers ont dit regretter que la commission n'organise pas à la tribune un débat contradictoire entre des leaders d'opinions partisans et opposants au projet³⁴.

Or, l'animation de débats contradictoires et « bipolarisés » par la commission entre des leaders d'opinion aurait institué une confrontation entre des interlocuteurs/contradicteurs « privilégiés » par rapport à d'autres intervenants - choix qui auraient été contestables, inappropriés dans le contexte du débat public, et très réducteurs.

La lecture des questions écrites par un membre de la commission particulière et la place donnée aux questions de la salle dans les échanges, l'importance accordée au compte-rendu, ont équilibré ce dispositif scénographique, les interventions de la salle apparaissant ainsi comme centrales dans le débat.

Les réunions qui ont eu lieu en janvier 2004 avec les relais, afin de préparer les séances de synthèse du débat public (en particulier avec les associations et les élus Verts qui avaient pourtant annoncé leur intention de ne pas participer à ces séances, après la diffusion du communiqué des conclusions du CIADT et l'annonce des modalités, réductrices à leurs yeux, de l'expertise complémentaire) ont été l'occasion d'évoquer beaucoup des ressentis qui n'avaient pas été exprimés sur les formes du débat public. Elles ont permis un dialogue très utile entre les associations et la commission particulière.

Certaines des questions posées par les participants n'avaient pas trouvé de réponse au cours des réunions publiques, soit parce que les « émetteurs » autorisés n'étaient pas présents, soit parce que les explications apportées étaient incomplètes. C'est une des raisons pour lesquelles la commission particulière a organisé des **auditions publiques** dans la dernière étape du débat public sur les thèmes qui lui paraissaient mériter des éclaircissements. Ces auditions, ouvertes à tous, ont réuni un public restreint, composé surtout de relais socio-économiques et des participants les plus assidus aux précédentes réunions du débat. Elles ont, en revanche, **permis à la commission d'approfondir des questions qui lui étaient posées par le public et d'en diffuser le compte-rendu.**

Les réunions publiques territoriales, sur le terrain, ont rassemblé le plus grand nombre de « citoyens » (460 participants à Doullens et 230 participants à Saint-Pol-sur-Ternoise - deux territoires dont les habitants vivent le désenclavement comme un enjeu majeur). Les échanges y ont pris parfois, en revanche, la forme d'une juxtaposition de positions plus que d'une vraie discussion. Et dès lors que ces positions apparaissaient comme inconciliables, une partie des participants s'est posé la question de la représentativité des intervenants.

Dans l'esprit de la loi du 27 février 2002, la commission n'avait pas à s'en soucier : dans le débat public - qui ne débouche pas sur une décision - chaque personne, élu, représentant d'association, ou citoyen, a le même droit de parole. De fait, les interventions ont été traitées de la même manière. Cependant, nos institutions restant fondées sur la représentativité, certains acteurs ont exprimé la crainte d'une addition des interventions par la commission. Et, de fait, à la sortie d'une réunion publique, les participants sont tentés de jauger la popularité d'une position en comptant le nombre d'interventions favorables ou défavorables au cours de la réunion.

La synthèse réalisée à l'issue de chaque réunion générale ou thématique par un membre de la commission particulière, la publication par la CPDP sur son site Web des comptes-rendus de ces réunions, des questions écrites, contributions écrites et des cahiers d'acteurs, ont contribué ensuite à l'élaboration et à l'enrichissement du débat.

Ils ont permis une explicitation et une argumentation des positions. De plus, même si tous n'ont pas internet à domicile, on a pu constater que ce mode de communication est désormais très adapté à l'expression du public.


Le débat public sur le projet de Liaison autoroutière Lille-Amiens-Belgique a confirmé, en effet, **la place importante d'internet dans les interventions du public.** Le web, qui permet une intervention plus « libre » qu'une prise de parole dans une réunion qui rassemble un public nombreux, s'est imposé comme le canal privilégié pour la transmission à la commission de questions ou de contributions. Presque toutes les réunions du débat ont ainsi été suivies de l'envoi de courriers électroniques à la commission, afin de poser ou de compléter des questions •

Liste des abréviations

APIM : Agence pour la promotion internationale de la métropole	DATAR : Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale
AREMA : Association pour la mise en œuvre du réseau d'étude, de mesure et d'alerte pour la prévention de la pollution atmosphérique	DDE : Direction départementale de l'Équipement
CCI : Chambre de commerce et d'industrie	DIREN : Direction régionale de l'Environnement
CESR : Conseil économique et social régional	DRE : Direction régionale de l'Équipement
CETE : Centre d'étude technique de l'Équipement	DRIRE : Direction régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement
CIADT : Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire	FNTR : Fédération nationale des transports routiers
CNDP : Commission nationale du débat public	LAALB : Liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique
CPDP : Commission particulière du débat public	LMCU : Lille Métropole communauté urbaine
CRCI : Chambre régionale de commerce et d'industrie	PDU : Plan de déplacement urbain
COPIT : Conférence permanente des intercommunales transfrontalières	PIB : Produit intérieur brut
	RFF : Réseau ferré de France
	VNF : Voies navigables de France

³⁴ On parle à cet égard du « principe d'équivalence » (de la parole de chaque individu) qui doit régir le débat public.

Directeur de la publication : **Yves Mansillon**, président de la Commission nationale du débat public (CNDP). Rédaction : **Gilbert Carrère**, président de la commission particulière du débat public (CPDP) sur le projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique, **Bernard Davesne**, **Gustave Defrance**, **Bernard Fritsch**, **Charles Gachelin**, **Marie-Françoise Sévrain**, membres de la CPDP. Conception/rédaction/réalisation : *Moser, Malt et Associés*. Photogravure et impression : Imprimerie Chirat n°2044. Mars 2004.





cndp
Commission
nationale
du **débat public**

Projet de liaison autoroutière
Amiens-Lille-Belgique (LAALB)

Commission nationale du débat public (CNDP)
6, rue du Général Camou - 75007 Paris
tél. 01 42 19 20 26 - fax 01 42 19 17 90
www.debatpublic.fr
contact@debatpublic.fr