

25 Novembre 2006

**Projet de la LAALB : Liaison Autoroutière Lille Amiens Belgique
et
Autoroute A24**

**SYNTHESE PUBLIQUE DES ASSOCIATIONS DU
BAS PAYS D'ARTOIS ET DU BETHUNOIS**

Lorgies campagne lorgies au calme (Lorgies)
VICAPPE (Violaines)
ADERR (Rebreuve Ranchicourt)

GIPAL (Givenchy)
Bethune nature
Noeux Environnement

Une tromperie et un déni de démocratie

- Tromperie pour nous avoir fait miroiter que la LAALB : (dénomination qui entretient l'ambiguïté), entrain dans une logique européenne, alors que l'A24 n'était qu'une autoroute française qui met Amiens aux portes de Lille, direction le Pont du Badou ou arrêt sur l'A25 en cul de sac.
- Déni de démocratie pour avoir fait croire, au simple citoyen de base qu'à travers des débats et des concertations son avis serait pris en compte. Il n'en fut rien. En haut lieu, la décision de faire l'A24 était déjà prise avant l'avis favorable du Préfet.

- Deux ministres :

- De 2002 à Juin 2004 : Ministère de Monsieur Gilles de Robien, Ministre de l'Equipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire et de la mer, Maire d'Amiens puis adjoint (cumul de mandat).

- De 2004 à novembre 2006 : Ministère de Monsieur Perben, Ministre de l'Equipement.

- Trois préfets

Mise en place du débat : Monsieur Jean Pierre Richer

Concertation : Monsieur Jean Aribaud

Proposition de décision : Monsieur Daniel Canepa qui a pris ses fonctions le 28 août 2006

1. Un excès de zèle du Ministre
2. Un dossier ciblé et un débat tronqué.
3. Une concertation « bricolée ».
4. Une démocratie participative bafouée.

▪ Des faits et des situations qui parlent

Années : 2002 - 2003 - juin 2004.

❖ **Un excès de zèle du Ministre**

Empressement et implication personnelle de Monsieur Gilles de Robien, Maire d'Amiens.

Dès son arrivée au pouvoir, en mai 2002 sous le gouvernement Raffarin, comme Ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire et de la mer, le projet Aéroport de Chaulnes, près d'Amiens, en Picardie a été effacé d'un coup de gomme ; projet instruit par le gouvernement précédent (Monsieur Jospin) et jugé indispensable par les experts. Par contre, L'A24 a été placée comme une des priorités de son mandat

- **Dans une lettre du 17 septembre 2002, Monsieur Gilles de Robien déclarait :**

« Il est clairement dans mes intentions de faire progresser cet important dossier... Il s'agit d'un investissement majeur pour ce grand corridor qu'est l'axe Paris Amiens Lille Bruxelles etc. (Voix du Nord 12 octobre 2002)

- **Visite de Monsieur Gilles de Robien dans le Pas de Calais**

Monsieur Flajolet, nouveau député UMP de la 9^{ème} circonscription du Pas de Calais a reçu la visite de Monsieur Gilles de Robien pour lui dire que l'axe qui devait relier Amiens – Lille via Béthune était un axe prioritaire (VDN Bethune novembre 2002)

Monsieur Gilles de Robien a saisi la Commission Nationale du Débat public (CNDP) le 19 février 2003.

Entre la saisine de la Commission Nationale du Débat public et la clôture du débat, il s'est écoulé moins d'un an, onze mois précisément (cf. page 4 du Bilan mars 2004)

- **Une programmation et un suivi sans faille, au jour près, du dossier.**

Débat public du 29 septembre 2003 au 19 janvier 2004

Signature du Bilan de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) ; le 19 mars 2004 (un délai de 2 mois était prévu)

Décision favorable du Ministre le 17 juin 2004 (un délai de 3 mois était prévu)

juste avant son départ du Ministère suite à un remaniement ministériel.

Quelles que soient les conclusions du débat public, la décision revenait au Ministre :

Juge et partie

❖ **Un dossier ciblé et un débat tronqué.**

Le débat public sur la LAALB (Liaison Autoroutière Amiens Lille Belgique) reposant sur un dossier de 115 pages, présidé par le Préfet Carrère a commencé le 29/09/ 2003 pour s'achever le 19/01/ 2004.

Il s'agissait de débattre sur l'utilité publique ou non d'une liaison entre Amiens et La Belgique.

1) Le dossier

Le dossier réalisé par le maître d'ouvrage c'est-à-dire l'équipement, traitait de l'opportunité d'un projet qu'il soutenait. De nouveau, on associe au même couple : juge et partie. La LAALB s'inscrivait dans un contexte européen à la croisée des grands flux de marchandises et des voyageurs. Elle permettait aussi, de faire naître des opportunités de projet partagé pour les villes et les territoires.

- C'est un projet structurant à l'échelle européenne, nationale et interrégionale. (cf. : dossier page 25)
- C'est un objectif qui consiste à placer Amiens et la Picardie sur un nouvel axe d'échanges en « ouvrant une voie directe vers l'Europe... et à les recentrer sur les grands corridors.

- C'est la liaison qui renforcerait et structurerait le corridor Amsterdam Paris Atlantique. (cf. dossier page 27)
- C'est l'ambition du projet de liaison Amiens – Lille – Belgique qui réside dans la volonté de favoriser le développement des régions Picardie et Nord Pas de Calais en renforçant leur positionnement au cœur de systèmes d'échanges multimodaux nord-européens (cf. dossier page 25)
- C'est un projet de liaison autoroutière qui s'inscrit dans un système de fret à l'échelle européenne. (cf. dossier page 69)
- C'est un projet de raccordement au réseau belge : le maître d'ouvrage affirme simplement une orientation ; la nécessité générale du raccordement au réseau belge, faute de quoi le projet perdrait une partie de ses fonctionnalités essentielles, et le principe d'un raccordement à l'axe européen E17. (cf. dossier page 34).
- C'est le chaînon manquant sur le corridor entre le sud et le Nord.
- C'est un projet qui fait naître des opportunités de projet partagé par les villes et les territoires.
- C'est une croissance de la mobilité supérieure à celle de l'économie. (cf. dossier page 40)

Certains aspects ont été occultés ou non traités par le maître d'ouvrage.

- L'A29 Amiens–St Quentin n'est pas mentionnée. Cet axe fait la jonction entre Amiens et Lille (cf. dossier page 27).
- La ligne ferroviaire Lille- Béthune et sa future mise à 2 voies ne sont pas citées.
- Aucun scénario de trafic d'ici 2020 : sans LAALB, avec Seine Nord, avec une autoroute ferroviaire entre Lille et Paris (cf. dossier page 77)
- Il n'a pas été fait d'enquête des intentions belges sur le trafic, impact, connexions éventuelles de la LAALB avec leurs réseaux.
- Le projet partagé par les villes et les territoires fait l'impasse de la Belgique : pourtant partie intégrante du projet.
- La Belgique, qui est pourtant un pays, est mise au même rang que les deux villes françaises : Amiens- Lille

Un survol plus que sommaire de certains éléments et des conclusions rapides.

- Le réchauffement de la planète, les ressources énergétiques etc.
- Une lecture orientée du Livre Blanc 2001 de la politique européenne des transports où l'on cite : « l'augmentation des trafics signifie que les régions et les grands axes de transit devront subir une pression plus accrue du trafic » (cf. dossier page 41). D'où nécessité de la LAALB.
« Au nom d'un hypothétique développement économique régional, c'est la construction de voies routières qui est proposée, repoussant à quinze ans toute éventualité d'une étude chiffrée concernant un transport par rail avec utilisation des voies ferrées existantes, adaptation et création de matériel roulant aux contenants pour des parcours longues distances. Cette alternative est toujours considérée comme extrêmement coûteuse, alors que pour « l'or gris » l'asphalte, l'utilisation des fonds publics à concurrence de plus d'un milliard euros pour la seule LAALB ne semble pas poser problème ».

La stratégie de communication du maître d'ouvrage consistait à faire entrer la LAALB dans un grand projet européen et de faire admettre que la LAALB était la seule solution pour accompagner l'augmentation des trafics et le développement.

2) Le débat

« Le débat public sur le projet LAALB 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. » (cf. compte rendu page 10)

- **Pour le collectif, le débat n'a pas réduit les incertitudes ni les ambiguïtés, bien au contraire. Quant aux convergences, il semblerait qu'elles soient dans le camp des opposants au projet.**

Interférence du maître d'ouvrage :

- Suite au désistement d'un expert à la réunion de Roubaix (21 novembre 2003) la Commission a auditionné un autre expert qui appartenait à la société SCETAURROUTE filiale du Groupe EGIS parti prenante avec Bouygues de la construction et l'exploitation de la future autoroute Rouen- Alençon (cf. compte rendu CNDP page 51).
- Recours à une expertise complémentaire indépendante à la demande du Collectif, le 23 octobre 2003. Le Préfet Carrère en acceptait le principe. Le feu vert n'a été donné que le 9 décembre 2003 pour consulter des bureaux compétents et surtout indépendants. Ceux-ci avaient 3 jours pour répondre et 16 jours ouvrables pour réaliser l'étude incluant la période des fêtes de fin d'année.
Dans ces conditions, un seul bureau d'études a répondu, ce qui aurait dû, à notre sens, au regard des règles de marché public, déclarer la consultation infructueuse. Quant au bureau d'études retenu, il s'agissait de la société

ISIS, filiale du groupe EGIS décrit plus haut. Le collectif a demandé à la commission de prolonger, comme la loi le prévoit, le débat de 2 mois afin de relancer une consultation auprès d'autres cabinets pour une véritable expertise indépendante.

Le Préfet Carrère a répondu dans les colonnes de la Voix du Nord qu'il refusait, pour ne pas interférer avec la période électorale (cf. bilan CNDP page 8)

- L'interférence du maître d'ouvrage et le refus du Préfet de prolonger de 2 mois une expertise complémentaire ont permis au ministre de donner son feu vert le 17 juin 2004, juste avant son départ du ministère de l'équipement ; avant un remaniement ministériel prévisible.

Interférence du gouvernement :

A l'issue du CIADT du 18 décembre 2003, un communiqué de presse publié par le gouvernement définit et classe l'autoroute A24 dans ses 50 projets d'aménagement du territoire à l'horizon 2025, avant la fin du débat public qui se terminait le 19 janvier 2004.

Le collectif a quitté le débat.

Absence de participation du public belge (il n'était pas au courant).

- L'intitulé « La liaison Autoroutière Amiens Lille Belgique et le développement des relations transfrontalières : quelles opportunités ? » de la seule réunion avec les belges qui s'est déroulée le jeudi 4 décembre 2003 à COMINES CENTRE, laissait prévoir un large consensus entre les autorités belges et françaises. Il en fut autrement. Le scepticisme et l'incompréhension des élus belges face aux propos de Messieurs Daubresse et Delnatte faisaient prendre conscience au public présent que le consensus n'existait pas.
« On est en train de débattre dans cette salle sans nos partenaires belges » propos de Monsieur Delnatte.
(cf. compte rendu page 60- 61)
- « Enfin et c'est un apport essentiel, le débat a clairement fait apparaître les incertitudes ou même les hypothèques qui pèsent sur le débouché en Belgique de cet axe à vocation internationale. » Yves Mansillon Président de La Commission nationale de débat public.(cf. bilan page 10)

Le débat public a toujours porté sur une autoroute à vocation européenne dénommée LAALB. Quant à la décision du CIADT(Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire) elle a débouché sur un projet d'autoroute franco française dénommée A24 :

Le débat public n'a été qu'une simple formalité obligatoire pour répondre à la loi du 27 février 2002 relative à la « Démocratie de proximité », mais une tromperie vis-à-vis du citoyen de base. La décision du CIADT en donne la preuve.

<p>Le Ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, Monsieur Gilles de Robien, décide le principe d'une liaison autoroutière entre Amiens, Lille et la Belgique le 17 juin 2004.</p>

- Or, si l'on se réfère à l'article 1(les trois objectifs) de la décision ministérielle, on constate que **L'habillage européen de la LAALB s'est réduit à une simple liaison régionale (Nord -Pas de calais et Picardie).**
- Si l'on se réfère à l'article 2 qui mentionne « Une attention particulière sera apportée aux habitations, aux zones inondables et aux systèmes écologiques sensibles.... notamment dans le pays des Weppes », on constate que le projet n'évite pas le pays des Weppes.
- Par ailleurs, l'article 3 précise que « une attention particulière sera portée à la cohérence du projet avec le réseau belge. A cette fin, il sera proposé aux autorités belges d'instituer une instance de concertation », force est de constater que **la France a pris position avant toute concertation avec la Belgique**

Années : juin 2004- 2005 - 2006

❖ Une concertation « bricolée » et une démocratie bafouée

Comité de suivi des études de la LAALB LE 28 juin 2005.

- Réunion sur invitation des personnes ayant pris part au débat. : Explications, cadrage de la marche à suivre, volet des études préliminaires de la LAALB etc.

- Suite aux questions relatives à la décision arbitraire du Ministre et au projet A24 que nous dénonçons (Nord Nature et Lorgies Campagne) il leur a été répondu que le débat avait eu lieu et qu'il était clos.

Nord nature, ADERR et Lorgies Campagne ont quitté la salle

Rapport intermédiaire de présentation des fuseaux septembre 2005.

Réception des dossiers fin octobre 2005 par les associations qui ont participé au débat.

La population a pris connaissance des présentations des tracés sur Internet vers le mois de novembre 2005, avant même la réunion officielle du second comité de suivi prévu le 19 janvier 2006 à Amiens.

Au tracé historique maintenu s'ajoutaient trois autres tracés et des variantes faisant la liaison entre les tracés. La population a été choquée tant sur la forme que sur le fond. De là s'est amplifiée la révolte des habitants tenus au secret par certains élus favorables au projet « mais chez le voisin » alors que d'autres élus concernés ont été court-circuités par ces présentations.

> A travers des déclarations publiques, certains élus locaux ont le privilège d'annoncer, par avance, des décisions des plus hautes instances de l'Etat ou d'influer le travail des techniciens.

> Des variantes et des tracés disparaissent, comme ils sont apparus, d'une façon anarchique parce que certains élus ont la faveur d'une écoute plus attentive : là aussi l'annonce se fait avant les décisions officielles.

- Le jeudi 8 décembre 2005, Monsieur Daubresse, (UMP) , Maire de Lambersart et Vice Président de Lille Métropole Communauté Urbaine, a réuni les associations de défense de l'environnement du Nord Ouest de Lille et leur a demandé de parler d'une seule voix, contre le tracé historique en défendant celui du Pont du Badou.
- Lors d'une réunion dans les Flandres, Monsieur Daubresse a annoncé lui-même, avec certitude que les tracés en Flandres ne seraient pas retenus.
- Lors de la réunion publique à Radinghem, le 7 février 2006, Madame Bout (UMP) Sénateur et Maire de Fleurbaix ancienne suppléante de Monsieur Delevoye, a affirmé que le Ministre serait d'accord pour supprimer le tracé Laventie - Fleurbaix. Elle a demandé de reprendre le tracé historique avec une intégration environnementale de haute qualité.
Madame Bout a été reçue par le Préfet et lui a remis les pétitions (un modèle de fraternité!).
- Dans un article de la Voix du Nord du jeudi 2 mars 2006, Monsieur Perben a donné la préférence de l'Etat pour le tracé du Pont du Badou, confirmant un courrier envoyé par lui-même à Monsieur Delnatte(UMP) Député du Nord, le lundi 27 février 2006.
- Lors de la réunion de Quesnoy sur Deûle le jeudi 15 mars 2006, Monsieur Daubresse a annoncé qu'il demanderait la suppression de tous les tracés couleur saumon, « parce que juridiquement c'était défendable » La presse a d'ailleurs répercuté cette décision.
- La Voix du Nord, les vendredi 31 mars et samedi 1^{er} avril 2006 faisait part de l'abandon, par les services de l'équipement de 3 variantes ; celle de Fleurbaix-Laventie et celles au sud et au Nord du Quesnoy sur Deûle.
- Lors d'une réunion à Bondues, le jeudi 13 avril 2006, Monsieur Héлары en présence de Monsieur Daubresse, a annoncé que seuls les tracés du Pont du Badou et le tracé historique restaient d'actualité.
- La Voix du Nord a d'ailleurs repris cette affirmation dans un article le samedi 15 avril 2006, « les deux fuseaux les plus à l'ouest vont disparaître ainsi que toutes les liaisons entre ces fuseaux » a déclaré Monsieur Jean Louis Héлары.
- La suppression des liaisons entre ces fuseaux restants a dû ravir Monsieur Flajolet, Maire UMP de St- Venant, député de la 9^{ème} circonscription du Pas de Calais, ardent défenseur de l'A24, qui déclarait dans la Voix du Nord de Béthune 17 juillet 2005. « le Projet par Aire sur la Lys serait une catastrophe » : Aire sur la Lys se trouvant sur son territoire.
- Au journal télévisé régional du 12/13 le samedi 15 avril 2006 sur France 3, le présentateur a annoncé qu'une nouvelle concertation commencerait le 10 mai 2006.
- Dans son édition du 29 juin 2005 (il s'agit bien de 2005) la Voix du Nord mentionne dans son article intitulé A24 ; ça se décante... deux finalistes fin 2005. Deux couloirs seront soumis à une concertation préalable.

Dossier de concertation A24 juin 2006

Enfin, Le sigle **A24** ainsi que le tracé composé des fuseaux 1 et 2 et une variante apparaissent.

--- Le fuseau 1 correspondant au tracé historique vers l'A22 mais aussi et c'est nouveau, aboutissant au Pont du Badou de 3 façons différentes.

--- Le fuseau 2 avec une variante 2bis (en dessous d'Avesnes le Comte) et au nord de l'A26. Cette famille se confond ensuite avec la fuseau 1.

Pour le Pas de Calais : La question du fuseau ne se pose pas dans le secteur du Béthunois et du Bas pays : un seul fuseau : celui du tracé historique.

Alors que les élus du Nord, partisans à l'A 24 s'investissent, prennent la parole, les élus responsables du SMESCOTA (Syndicat mixte d'études pour le SCOT de l'Artois) dont le président est Monsieur Jacques Mellick, tous favorables à l'A24, ont refusé de prendre part à la concertation avec le public (9 réunions publiques et 6 réunions de concertation ; celle de Béthune prévue étant annulée). Par leur absence ou leur silence, ils ont fait preuve d'un mépris qui confinait à la morgue.

En outre, ils n'ont formulé aucune remarque, ni fourni aucune explication, sur les champs captants de Givenchy et de Violaines traversés par l'A24. Nos élus ont 'répondu' par un silence.

- Monsieur Jacques Mellick, Maire PS de Béthune, président du SMESCOTA, ancien ministre délégué auprès du ministre des transports sous le gouvernement Rocard a été présent à la réunion de concertation de Noeux les Mines le 18 mai 2006. Aucune prise de parole.
- M. Flajolet, UMP Maire de St Venant, Vice-président du SMESCOTA, Président de la Communauté de communes Artois Lys n'a assisté à aucune réunion.
- Monsieur Wacheux, PS Maire de Bruay, Vice-président du SMESCOTA, Président De la Communauté d'agglomération Artois Com, n'a assisté à aucune réunion.
- Monsieur Napieraj, PS, Vice-président du SMESCOTA, Président de la Communauté Artois Flandres n'a assisté à aucune réunion.
- Monsieur Villedary PS, Maire de Noeux les Mines, Vice-Président du SMESCOTA, Président de la Communauté de communes de Noeux et Environs, a été présent à la réunion de concertation de Noeux les Mines le 18 mai 2006. Silence total.
- Pour Monsieur Flajolet, Président du SAGE de la Lys et Rapporteur de la loi sur l'eau, le passage de L'A24 sur les champs captants de Violaines et de Givenchy ne soulève aucune interrogation. Silence total.

Une triste conception de la démocratie

La déclaration du nouveau Préfet de Région Nord Pas de Calais, Monsieur Canépa, (lors de sa rencontre avec la presse régionale le 28 août 2006) pressé de nous dire « qu'il était favorable à l'A 24 et qu'il en faisait sa priorité » laissait présager une réponse rapide.

- Elle fut rapide. 2 mois après son arrivée.

Début novembre 2006

Voici la proposition de décisions qui a été soumise par le Préfet de Région Nord Pas de Calais, au Ministre des transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la mer :

❖ « Il est proposé de poursuivre les études d'avant projet sur le fuseau 2 bis se connectant sur la RN 58 belge au Pont du Badou ».

- ❖ Alors que les Belges n'ont pas donné leur avis
- ❖ Alors que le Conseil Régional Nord Pas de Calais ne se prononce pas. Le projet A24 ne figure pas dans Le projet de schéma régional des transports
- ❖ Alors que le Conseil général du Nord émet des réserves privilégiant les routes existantes (RN 41 et RN 47)
- ❖ Alors que le Conseil Général du Pas de Calais ne prend pas position pour un fuseau particulier
- ❖ Alors que la Communauté de Communes des Weppes a voté contre
- ❖ Alors que le syndicat intercommunal d'alimentation en eau du Bas Pays (le SIADEDP) qui gère la protection des champs captants alimentant 50000 foyers a proposé l'utilisation des routes existantes (RN47 et RN41)
- ❖ Alors que le SIVOM d'Houdain propose lui aussi, l'utilisation des RN47 et RN41. (voir Bilan de concertation)
- ❖ Alors qu'une pétition qui réunissait 7312 signatures a été envoyée à Monsieur Perben et Madame Nelly Ollin (par les associations de Laventies, Lorgies, des Weppes, et de Violaines).

- ❖ Alors qu'une pétition réunissant 8857 signatures a été remise en Préfecture le 5 juillet 2006 par le collectif contre l'A24 et d'autres qui arrivent sans cesse.
- ❖ Alors que sept réunions publiques, organisées par un collectif d'associations opposées au projet, à Laventie, Lestrem, Violaines, Lorgies, Annequin, Mont Bernanchon, Noeux les Mines, Houdain, Hersin Coupigny) ont fait déplacer plus de 2500 personnes.
- ❖ Alors que toutes les associations d'environnement (plus de 60) regroupées dans la fédération Nord Nature s'opposent à ce projet.
- ❖ Alors que des manifestations unitaires
 - Le mercredi 22 mars à Givenchy les La Bassée (Pas de Calais) pour la protection des champs captants (500 personnes)
 - Le dimanche 9 avril 2006 au Maisnil (Nord) 1000 personnes ;
 - Le Samedi 13 mai 2006 à Radinghem en Weppes (Nord) (1500 personnes) ;
 - Le Dimanche 17 septembre 2006 au Pont du Badou, frontière avec la Belgique (1500 personnes)
 - Le samedi 4 novembre à Lille (1500 personnes) la manifestation rassemble un nombre croissant de citoyens hostiles au projet
- ❖ Alors que l'avis du public est majoritairement contre le projet,

Le préfet estime que l'avis des instances citées ci-dessous a plus de valeur que les instances et l'avis de la population cités ci-dessus

- ❖ Du Conseil Régional et Général de la Somme
- ❖ Du pays du grand Amiens
- ❖ Du SMESCOTA (Béthunois) (voir attitude ci-dessus) et de Béthune
- ❖ Du pays d'Artois et Arras
- ❖ De la communauté de communes de St Pol et du Ternois,
- ❖ De Lens
- ❖ Le Syndicat Mixte du schéma Directeur de Lille Métropole et de la Communauté Urbaine de Lille s'est prononcé en faveur d'un contournement ouest de la métropole sans prendre position.
- ❖ Le syndicat Mixte du SCOT de Lens Liévin_ Hénin Carvin

L e comble du déni de démocratie

- *Près de Lens, La Voix du Nord du 4 novembre 2006 relatait « deux panneaux indiquent (déjà) la direction de l'A 24. Ils existent..*

La DRE avait déjà posé des panneaux indicateurs !!!

NOS POSITIONS

- *Alors que le législateur souhaite que les débats publics et les concertations, relatifs aux projets d'infrastructures soient de véritables exercices de démocratie participative, force est de constater que tout est fait pour que les citoyens se sentent manipulés par les décideurs dont les motivations successives semblent plus dictées par de petits jeux de positionnement politique, de prestige que par la recherche de solutions au développement durable de notre région dans le respect de son environnement et de ses habitants*
- *Que penser de cette improvisation permanente visant à engager l'avenir de plusieurs générations*
- *Que penser de l'ambiguïté des paroles de nos élus visant à manipuler l'opinion*
- *Que penser du silence de certains élus visant à empêcher le citoyen de s'interroger sur son environnement.*
Pour nos associations, le constat est plus qu'alarmant
- *Nos associations se révoltent et protestent contre ces méthodes d'un autre âge pratiquées par certains politiques qui abusent de leurs pouvoirs au détriment de l'intérêt général et public, et n'ont aucune considération de la démocratie et ne respectent aucune procédure ni sur le fond ni sur la forme.*
- *Nos associations s'interrogent sur la parodie de débat public demandé par un ministre « juge et partie » et sur une concertation qui a été totalement vidée de toute sa substance :*

le choix, le maintien, et l'apparition de certains fuseaux ou variantes ont été réalisés sans concertation.

- **Nos associations posent très clairement le problème de la main mise de l'Equipement, « concepteur, acteur et maître d'ouvrage » dans un débat public qui se « dit » juste.**
- **Nos associations protestent contre des artifices de langage qui permettent de manipuler l'opinion.**
- **Nos associations se posent aussi la question : pourquoi un débat alors que la décision était déjà prise lors du CIADT de décembre 2003.**
- **Nos associations déplorent que la concertation de la DRE manque de transparence certaine et renforce l'idée que des accords « technico-politiques » ou « du lobbying financier » se préparent en coulisses, faisant fi des procédures en cours et balayant tous les principes de démocratie que la population est en droit d'attendre de ses élus politiques.**
- **Nos associations déplorent le mépris du gouvernement français à l'égard du peuple belge**

Toute cette procédure se réduit à un passage en force du gouvernement français qui traduit un mépris total envers la population belge et une supercherie de grande envergure que l'on fait subir à la population du Nord Pas de Calais.

Ensemble, avec le collectif pour une alternative à l'A24, nous disons NON à l' A24 :

- ❖ *Parce qu'il nous semble y avoir une profonde entorse aux fondements de notre république, quand il y a confusion dans les plus hautes instances de l'Etat entre intérêt personnel et pouvoir décisionnel*
- ❖ *Parce qu'un Etat responsable ne peut bricoler l'aménagement du territoire en substituant à un tracé historique devenu non réalisable, des tracés nouveaux ou partiels ou anarchiques pour politiquement satisfaire, semble-t-il, faute d'autres justifications, l'envie de quelques politiciens bien placés.*
- ❖ *Parce que la région Nord Pas de Calais, très morcelée, est déjà traversée par de nombreuses autoroutes.*
- ❖ *Parce que pour nous, il existe d'autres alternatives qui n'ont pas été étudiées sérieusement conformément aux engagements de l'Etat : accord de Kyoto, Canal Seine Nord, transports collectifs contre le pétrole cher, développement du ferroutage...*
- ❖ *Pour des raisons écologiques, parce qu'il n'est pas tenu compte de la défense non seulement de notre environnement immédiat, mais plus globalement de toute une région tant il est vrai que les gaz à effet de serre et la gestion des ressources en eau, pour ne citer qu'eux se moquent des frontières.*
- ❖ *Parce que la protection des champs captants est primordiale. Quant aux solutions techniques envisagées pour leur protection ; elles ne sont pas fiables*
- ❖ *Parce que nous devons convaincre les élus de l'inanité de leur prétention à régler par des solutions de courte vue, leur circulation urbaine saturée, ce qui se traduira par des villes toujours plus saturées au cœur de territoires massacrés ; (entre 1200 à 1500hectares de terres stérilisées)*
- ❖ *Parce que des citoyens responsables ne peuvent suivre des élus figés sur des procédures et des analyses datant de 35 ans et qu'ils souhaitent qu'enfin une approche globale des problèmes de mobilité soit engagée sans céder à la facilité désastreuse de l'investissement routier.*
- ❖ *Parce que cela met en danger l'économie locale, agricole, maraîchère.*
- ❖ *Parce que les générations à venir ne doivent pas payer la note d'un manque de transparence dans la communication et la concertation*
- ❖ *Parce que les habitants vivent mal les dénis de démocratie.*

Nous demandons aux plus hautes instances de la République : Président, Gouvernement et tous nos élus,

- ❖ *D'analyser objectivement la situation actuelle*
- ❖ *De nous dire clairement enfin les enjeux nationaux de cette autoroute qui se termine en cul de sac à la frontière belge.*
- ❖ *De situer clairement ce débat dans le cadre des démarches portées aujourd'hui par l'Etat lui-même au travers du plan climat*

- ❖ *De rattacher cette démarche à celle de la mission interministérielle de lutte contre l'effet de serre qui doit proposer prochainement une véritable stratégie d'atteinte des engagements que la France a pris au titre du respect du protocole de Kyoto*
 - ❖ *De tenir compte du rapport de la mission parlementaire voté, à la quasi unanimité en avril par les membres de cette mission recommandant d'écarter tout projet de doublement des autoroutes »Nord Sud »*
 - ❖ *De respecter la Charte de l'Environnement*
 - ❖ *De reconnaître que les objectifs annoncés lors du débat public ne correspondent pas au projet A24. De la LAALB européenne nous sommes arrivés à une autoroute régionale.*
 - ❖ *De reconnaître que le projet Amiens Lille Belgique était une fausse réponse aux problèmes de l'engorgement de la Métropole lilloise.*
 - ❖ *D'abandonner les décisions »technico politiques « de copinage.*
 - ❖ *D'abandonner «le prestige local »qui veut que tout édile se doit de s'accrocher à son tronçon de quatre voies comme à un sceptre d'archevêque.*
- **Que les gouvernants aient enfin le courage de mener efficacement une véritable politique en matière de protection de l'environnement**
 - **Que les gouvernants disent la vérité**
 - **Que nos gouvernants examinent les problèmes de l'engorgement de métropole lilloise (que le projet d'autoroute ne peut résoudre) avec bon sens.**
 - **Que nos gouvernants travaillent à une véritable politique des transports autre que la politique facile du « tout routier » et prennent la décision d'abandonner définitivement ce projet A 24.**

**Pour les associations,
La Présidente de Lorgies Campagne :
Annie Lebas**

Le courrier est envoyé à :

**Monsieur Chirac, Président de la République
Monsieur de Villepin, Premier Ministre
Monsieur Sarkozy, Ministre de l'Intérieur
Monsieur Perben, Ministre de l'Equipement
Monsieur Gilles de Robien (qui n'a répondu à aucun courrier)
Madame Olin, ministre de l'écologie et du développement durable
Monsieur Canépa, Préfet de la Région Nord Pas de Calais
Monsieur Mauroy, Président de Lille Métropole Communauté Urbaine
Monsieur Percheron Président du Conseil Régional
Aux Présidents des Conseils généraux du Nord et du Pas de Calais
Madame Ségolène Royal
Aux futurs candidats aux élections
Monsieur Barrot, Commissaire européen
Au Conseil Européen
Aux élus (maires, députés, conseillers généraux, sénateurs...)
Aux partis politiques régionaux et nationaux
A la presse nationale et locale
Au Collectif pour une Alternative à l'A24
Aux associations contre l'A24
Diffusion par internet...**