

- Il y aura en décembre 2015 à Paris une grande conférence internationale sur le climat (COP 21). Le GIEC a démontré que le réchauffement climatique est causé par les activités humaines et qu'il a et aura des conséquences dramatiques pour des millions d'Hommes. Les transports par camion et les moteurs diesel sont parmi les premières causes de pollution et de rejets carbonés. Construire des autoroutes va évidemment à l'encontre des mesures à prendre dans la perspective de la COP 21 à Paris. Les élus nationaux vont dire stop à la détérioration du climat et les élus lorrains oui à plus de camions ? Le seul argument économique est-il recevable ? Ce chantage à l'activité et aux emplois a déjà montré ses limites à Toul avec la centrale Poweo : les emplois de construction ont été occupés par des travailleurs détachés (sans couverture sociale ni salaires dignes). Et l'activité n'est pas au rendez-vous puisque pas rentable selon les critères capitalistes. Il faut dire stop au toujours plus qui devient le toujours pire.
- Au niveau local, les schémas de déplacements montrent que de nombreux toulois vont travailler vers Nancy et que presque autant de Nancéens viennent travailler sur le Toulous : Donc en plus des mesures de réduction du trafic international de poids lourds (taxe carbone), un meilleur aménagement du territoire qui viserait à moins concentrer les activités et à interdire de mettre en concurrence les collectivités territoriales, c'est ça l'avenir et l'intelligence à moyen terme. La coopération pour trouver des solutions avec la participation et l'avis du plus grand nombre de citoyens permettrait en plus de rapprocher les décideurs politiques de leurs électeurs.
- Dans les études présentées, les coûts induits pour la société sont toujours minorés voire ignorés. Les camions et les donneurs d'ordre ne paient pas les infrastructures routières (contrairement au rail). Si on veut rééquilibrer les transports au profit de transports plus propres, une taxe carbone est indispensable pour cela. C'est à l'état d'accompagner ce transfert pour que les emplois perdus d'un côté soient créés de l'autre; pour que l'argument de la compétitivité intègre les dégâts environnementaux et de santé. Les maladies respiratoires qui s'étendent, la pollution massive (dont le bruit) engendrée par le défilé des camions, combien ça coûte ? Qui paye ? Avec les réponses précises à ces questions, la comparaison est possible, pas autrement.
- La concession à des entreprises privées, avec des PPP, c'est une privatisation d'espaces naturels, d'infrastructures collectives. La privatisation des autoroutes a déjà démontré que les profits engendrés par les péages vont dans les poches des actionnaires, pas à l'investissement dans d'autres modes de transports. Les contrats en PPP ont de tels exigences pour les multinationales du BTP qui construisent les autoroutes, que même en cas de trafic réduit, elles y gagnent puisque c'est la collectivité qui doit régler la différence avec le trafic prévu. Si l'état et la région n'ont pas d'argent, une taxe exceptionnelle sur ces profits autoroutiers serait une solution pour développer le ferroutage, les canaux et les transports collectifs.
- Enfin, le rôle des femmes et hommes politiques, c'est d'avoir une vision à long terme, quand il s'agit de construire des infrastructures qui vont servir des dizaines d'années. L'avenir n'est clairement pas aux autoroutes, ni aux camions. Décider de céder aux lobbies routiers serait envoyer aux jeunes générations des messages contradictoires et leur dire en quelque sorte : après nous le déluge. Construire une autoroute, c'est la solution de facilité et c'est surtout une réponse des années 80 à des problèmes d'aujourd'hui. Il y a 40 ans, les dangers climatiques étaient mal connus. Actuellement, les ignorer, c'est renforcer le camp des climato-sceptiques, c'est-à-dire faire preuve d'aveuglement productiviste.