

Contribution sur la méthodologie de consultation dans le cadre du débat public sur le projet d'A31bis

Le cadre de la demande

Dans le cadre de la préparation du débat public, la CNDP Commission nationale du débat public a souhaité auditionner le Conseil de développement durable du Grand Nancy, comme il l'a fait pour d'autres acteurs du territoire (CESEL, CODEV...) afin d'identifier les enjeux du projet et de construire les modalités de ce temps de dialogue.

Il ne s'agit pas dans cette 1ère phase de donner un avis sur le projet A31 bis mais bien de travailler sur la démarche de concertation, par exemple :

- Les thèmes que nous souhaiterions voir débattus pendant les trois mois de débat,
- Les études susceptibles d'enrichir les échanges,
- Les moments ou des lieux qui permettraient de mieux recueillir le point de vue de chacun...

Le lundi 13/04/2015, rencontre de Dominique Valck, Président du Conseil de développement durable du Grand Nancy et Hubert Attenont, Président du Conseil de développement de Terres de Lorraine avec Jean-Michel Stievenard, membre de la CPDP Commission particulière du débat public A31Bis et Léo Pillet Secrétaire général adjoint.

Dans un 2nd temps et si le Bureau du Conseil de développement durable du Grand Nancy le décide notre assemblée pourra participer au débat public et rendre un cahier d'acteur.

A l'heure où la défiance semble être, de plus en plus, le mode opératoire qui régit les rapports entre nos représentants et les citoyens, l'idée noble du débat public offre une bouffée d'oxygène, notamment quand il est question de grands projets, aux multiples et lourds impacts.

La sémantique et la méthodologie sont les garants de la qualité et de la sincérité des signaux envoyés, et le débat public souhaité sur le projet d'A31bis devra y porter une grande attention pour ne pas réduire l'intention et l'objectif à une simple chambre d'enregistrement.

La confusion entre consultation et concertation est un premier écueil. Le débat public sur l'A31bis ne peut pas se réduire aux modalités d'exécution d'un projet qui serait au fond déjà acté, limitant, au risque du simulacre, l'écoute citoyenne à des revendications souvent personnelles sur le tracé, à des dédommagements fonciers, à des compensations environnementales.

Nous aurions aimé que l'intitulé même du débat puisse être : « l'A31bis et/ou ses alternatives, un projet au cœur du Sillon Lorrain ».

Il paraît risqué de ne pas laisser la place à l'idée plus substantielle de concertation, mettant au même niveau d'analyse un ensemble d'études soit d'un classique projet routier tel que proposé, soit d'alternatives sérieuses qui pourraient être le véritable reflet d'un projet de société en se libérant du "diktat" court-termiste.

S'agissant de la méthodologie, il importe, toujours dans une recherche de qualité démocratique, que les questionnements techniques, et par conséquent que les réponses apportées, soient le plus large possible, pour permettre au citoyen de contribuer et/ou de se positionner en connaissance de cause.

Par exemple, dire qu'un tel projet favorisera «évidemment» le développement économique de la Lorraine sans autre forme d'études, d'analyses et même de comparaisons, ne demeurent qu'une injonction qui aspire plus à la méfiance qu'à la confiance.

Bien d'autres exemples d'un manque de clarté sont mentionnés dans notre travail. Comme ne pas rentrer dans l'analyse globale les implications de ce projet au nord comme au sud avec les aspects financiers qui l'accompagne. Ou encore ne pas remettre en perspective les raisons historiques de l'A31 entre Nancy et Metz.

Ainsi, le Conseil de développement durable du Grand Nancy lors d'une séance de travail du 09 avril 2015, et à laquelle il a associé le Conseil de Développement du Pays Terres de Lorraine, a relevé de manière assez précise l'ensemble des éléments, techniques, méthodologiques mais aussi sémantiques, qu'il serait nécessaire d'adjoindre au débat afin d'assurer un haut niveau de qualité démocratique.

Dominique Valck

SOMMAIRE

- ▶ Historique, apprendre du passé...
- ▶ Préambule, décider en toute connaissance de cause
- ▶ Un grand projet doit s'inscrire dans un projet de Société
- ▶ Un débat public de qualité en matière de démocratie
- ▶ Les compléments techniques
- ▶ En conclusion

■ apprendre du passé pour être en capacité de faire des choix aujourd'hui qui laisse des marges de manoeuvre à la Société de demain.

Afin de répondre aux enjeux de congestion identifiés dans les années 1990, un projet de nouvelle autoroute en tracé neuf, l'**A32** fait l'objet d'un débat public en **1999**. Pourtant, « aucun acte de la puissance publique n'a défini dans le prolongement du débat public les conclusions qu'en tirait le maître d'ouvrage » (pas d'obligation avant la Loi du 7/02/2002, extrait de la décision n°2005/47/LA32/2 du 7/09/2005 de la CNDP).

La mission Lépingle engagea en **2003** une analyse comparative détaillée des différentes solutions présentées lors du débat.

La CNDP est saisie en **avril 2005** par onze parlementaires pour l'ouverture d'un nouveau débat public sur le projet d'A32. Elle rejette la demande en juin 2005, en raison d'un manque de « modifications substantielles au projet » et au vu de l'ampleur du projet, de la nécessité d'être saisie par le Maître d'ouvrage.

Aussi en **juin 2005**, à la lumière des différents éléments recueillis, le Ministère des transports et de l'équipement produit un dossier de saisine de la CNDP et la saisit en juillet. Le dossier précise, notamment, les **points de désaccords** concernant :

- les propositions de tracés du Maître d'ouvrage,
- les perspectives offertes par le ferroviaire présentées par la SNCF dans ses études,
- et le manque de cohérence de la création d'une autoroute supplémentaire avec les objectifs de développement durable (risque d'émergence d'un trafic supplémentaire et augmentation des nuisances).

Ce même dossier ajoute que « des thèmes dépassant largement celui du débat et renvoyant à des choix de société et de modèle de développement (lien entre développement économique et accroissement des flux d'échange) » ont fait l'objet d'expressions lors du débat public.

Finalement, la CNDP rend ses conclusions en **septembre 2005** et réaffirme qu'il n'y a pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet d'A32.

« En l'absence de consensus et au regard des nouvelles orientations nationales, le projet A32 a été abandonné en **2010** à l'occasion de l'élaboration de l'avant-projet de Schéma national des infrastructures de Transport.

Suite au « Grenelle 2 » (loi du 12 juillet 2010), l'avant-projet de SNIT a restreint les projets d'infrastructures routières en les concentrant sur des réponses aux enjeux de congestion, de sécurité ou d'équité territoriale. À cette occasion, l'État a travaillé à l'émergence d'un nouveau projet nommé **A31Bis** devant répondre aux enjeux de congestion de l'A31, privilégiant les aménagements sur place plutôt qu'un tracé neuf intégral. » (extraits du préambule de la synthèse du dossier du Maître d'ouvrage sur l'A31bis).

Préambule, décider en toute connaissance de cause.

Tout grand projet doit s'inscrire dans un **Projet de Société**. Cette demande a déjà fait l'objet d'expressions durant le débat public de 1999 sur l'A32. Expressions non entendues à l'époque. Aujourd'hui, alors qu'est lancée la démarche de concertation sur le projet d'A31bis, nous devons légitimement nous demander dans quel **Projet de Société** s'inscrit la démarche. Cette **vision plus globale** est une étape nécessaire à la compréhension des enjeux d'un tel projet. Toute **décision prise aujourd'hui impacte l'avenir**. Les choix doivent être faits en toute connaissance de cause, surtout si les retours en arrière sont rendus impossibles ou difficiles par la suite.

A titre d'exemple, le problème emblématique de la disparition du foncier agricole au niveau planétaire et, *a fortiori* en France, qui s'accélère malgré les actions déployées par le législateur. Tout sol n'étant pas de qualité égale par ailleurs, il semble raisonnable d'intégrer la connaissance de la qualité des sols dans tout choix de tracé d'une route, ainsi que des éventuelles productions vivrières à ses abords, etc.

La tâche est complexe, tout comme l'est la Société avec ses intérêts divergents, la **gestion**

des paradoxes est souvent nécessaire ; se déplacer toujours plus vite mais ne pas polluer, habiter à la campagne mais en bénéficiant des aménités apportées par la ville, etc.

L'A31 créée dans les années 70 a engendré un « **appel d'air** » en matière de **trafic** routier, elle a accompagné le développement de la périurbanisation avec ses lotissements et zones d'activités le long de l'autoroute. Comment s'assurer que l'A31bis n'aggrave pas le phénomène et donc, les problématiques de pollution de l'air, de sécurité et de congestion à court terme. Et à moyen ou long termes, comment s'assurer qu'elle n'appelle pas à élargir l'infrastructure à 2 x 4 voies ?

La question de la **recherche d'alternatives** sérieuses semble impérative aujourd'hui pour éventuellement accompagner un projet qui apporterait, au mieux dans les dix ans, une réponse éventuellement court termiste ou partielle aux trois enjeux avancés par le Maître d'ouvrage : congestion, sécurité et équité territoriale.

■ Un grand projet doit s'inscrire dans un Projet de Société

Une appréhension du projet globale et multidimensionnelle inévitable pour une prise de position éclairée.

a. le temps

Une démarche ambitieuse et exigeante consistant à chercher des **alternatives au « tout voiture »** ne s'inscrit concrètement pas sur la même échelle de temps que les procédures menant à la prise de décision concernant un grand projet.

► lancement du débat public en avril 2015, décision ministérielle sur l'opportunité du projet en décembre 2015, enquête publique en 2018 ou 2019, déclaration d'utilité publique en 2019, début des travaux en 2020 ; soit 5 années.

► les solutions d'outils facilitant le covoiturage, les pratiques d'autopartage, le développement de l'offre en transports en commun, l'évolution des modes de travail (télétravail, la rationalisation des

déplacements...), les choix d'implantation des ménages (habitat disponible là où se trouvent les emplois, coût du foncier en ville...), etc. ; les changements de comportement évoluent rapidement en réaction à des contraintes fortes (enjeux de sécurité, de perte de temps, de coût financier...) mais pas en 5 années. Le processus est plus long et multifactoriel.

Selon les montages financiers qui seront retenus, les échelles de temps pour voir se réaliser le projet vont du simple au triple. Une décision prise en 2019 pourra se concrétiser, dans le cas du scénario le plus long, c'est-à-dire celui du non appel à concession, en 2041 ; soit pratiquement une génération.

► en cas de concession totale réalisation en 2025, en cas d'une partie concédée réalisation en 2030, sans concession réalisation en 2041 ; de 6 ans après la DUP à 22 ans.

Si les enjeux de sécurité, de congestion et d'équité territoriale exposés par le Maître d'ouvrage sont réellement **prioritaires**, si les premières études de projection en matière de **progression** des flux routiers (de transit, transfrontaliers et intrarégionaux), à conditions d'analyses égales, sont exactes, et si on y ajoute la notion de **responsabilité** dans les prises de décision concernant directement la génération future, alors on voit difficilement

l'option la plus longue en termes de réalisation être choisie.

Alors, doit se poser clairement, au moment des études d'opportunité, la question du coût à la charge des collectivités (fiscalité des Lorrains) et des usagers de la route (péages). Il faut également que tous les acteurs gardent en mémoire la gratuité obtenue à l'époque de l'A31 entre Nancy et Metz, gratuité obtenue en « compensation » du tracé de l'A4 qui relie la Lorraine à Paris sans passer par Nancy.

b. l'espace

Le projet d'implantation d'une infrastructure routière ne peut s'analyser exclusivement sur la portion concernant notre Région. Elle se prolonge au Nord et au Sud, et permet des **flux de transit importants au niveau européen**. Les enjeux économiques extrarégionaux (fret routier et emplois transfrontaliers) impactent le confort de circulation intrarégionale.

► Le fret routier grandissant des pays du Sud reliant les pays du Nord pose la question des moyens mis en œuvre aux niveaux national et européen dans le domaine du ferroutage et des autres alternatives possibles.

► Le cas particulier à la Lorraine concernant les migrations pendulaires vers le Luxembourg et l'Allemagne matin et soir, laisse à penser qu'il faudrait au moins entendre l'avis de ces pays frontaliers dans le cadre du projet d'A31bis. Des projets d'aménagement sont-ils réalisés ou prévus de leur côté pour éviter de voir se déplacer les points de congestion ? Mènent-ils une politique du « tout route » ou au contraire développent-ils des alternatives ? Dans ce dernier cas, nous voyons que le projet d'A31bis peut impacter directement leur politique.

c. remettre de la complexité dans le débat

Des **projections tendanciennes** présentées à ce niveau de la consultation permettraient de sortir des approches « en tuyaux d'orgue », et notamment purement comptables.

Ce pourrait être un outil à déployer dans l'arsenal des outils pédagogiques à mettre en œuvre pour

aboutir à des échanges constructifs durant les débats, puisque chacun aurait le même niveau d'information et **une vision** plus claire du projet et de ses options.

d. exemples d'outils pédagogiques renforçant l'information du public

- Proposer des visites de terrain
- Survol par drone des zones impactées
- Plaquette d'information tous publics pédagogique, complète et contradictoire

■ Un débat public de qualité en matière de démocratie, questions sur le mode d'emploi de la CNDP

a. Consultation ou concertation sur le projet d'A31bis ?

La méthodologie de mobilisation du citoyen manque de clarté. Littérature et schémas dans les différents documents évoquent parfois une consultation, parfois une concertation. La sémantique est importante car elle laisse une ouverture plus grande aux échanges et à la participation au processus de décision dans la concertation. Les règles du jeu doivent être clairement établies au départ pour éviter différents écueils tels que le sentiment pour le citoyen d'être « **faussement** » consulté puisqu'en définitive, les décisions sont déjà prises au niveau du Maître d'ouvrage...

Des temps différents sont laissés à l'implication du citoyen tout au long de la démarche de prise de décision concernant le projet. Pourtant, la CNDP affiche une **consultation en continu** des collectivités et du public, y compris au moment des premiers travaux.

Le schéma de conduite d'un grand projet laisse envisager des temps de rupture de la consultation pour cause de lancement d'études, de temps d'analyse nécessaires des moments d'échanges avec le public etc.

► Qu'en est-il réellement de la méthodologie prévue ? Quels rendez-vous avec le public en continu ou pas ? Sous quelles formes, consultation ou concertation ? Des restitutions au public sont-elles prévues ? Quelle place du citoyen dans le(s) processus de décision tout au long du projet ?

Des **réunions publiques** sont prévues pour informer le citoyen et pour mener un « débat local ». Neuf réunions publiques ouvertes à tous et deux réunions d'approfondissement des échanges sur « le financement » et « l'offre de réseaux de transports et déplacement transfrontaliers ».

► 4 réunions publiques de lancement et de clôture du débat à Nancy et à Metz... les 2 réunions de lancement organisées pendant les vacances scolaires

► 1 réunion publique à Yutz

► 4 réunions publiques thématiques éclatées sur l'ensemble du territoire concerné par le tracé, et seules les réunions PàM et Thionville seront

retransmises en direct sur Internet :

« Développement économique » à Woippy

« Financement » à Pont-à-Mousson

« Offre de réseaux de transports et déplacement transfrontaliers » à Thionville

« Environnement humain, naturel et agricole » à Toul.

Trois heures de réunion pour aborder dans un premier temps l'ensemble du projet et dans un second temps la thématique du jour semblent largement insuffisantes.

Les thématiques n'intéressent-elles pas l'ensemble du territoire ? La CNDP s'attend-elle à ce que les citoyens de l'extrême Sud du tracé se déplacent en masse dans les réunions ayant lieu à l'extrême Nord, et vice versa ?

Les questions du développement économique et du financement n'intéressent-elles pas au final toute la Lorraine (enjeu d'équité territoriale évoqué par le Maître d'ouvrage) ? Voire même les territoires adjacents au projet ?

Les quatre thématiques sont évidemment à aborder sur tous les territoires pour **appréhender le projet dans sa globalité et en mesurer les effets**. Le format des réunions publiques prévues ne le permet pas.

Les **outils numériques** sont utilisés, permettant de toucher plus de monde qu'en réunions publiques, et facilitant la remontée des questions (« concertation volontaire »). Les contributions écrites sur le site Internet sont visibles de tous.

► Comment seront traitées ces questions ? Feront-elles l'objet de réponses ?

Un grand nombre d'information liée au projet est disponible sur le(s) site(s) Internet. Garantir l'objectivité des informations dispensées.

► Le site A31bis.debatpublic.fr de la CNDP, mais aussi le site A31bis.fr créé par l'IPEA lorraine (Infrastructures, Projets, Economie, Action).

Comment la CNDP agit-elle pour éviter les phénomènes éventuels de lobby ou de désinformation du public ?

b. Étape 1, le débat public : décider de l'opportunité du projet

Au vu des éléments précisés précédemment, le débat ne saurait porter sur le tracé seul.

Pourquoi un débat public ?

« Offrir la possibilité à tous les citoyens de participer à la réflexion sur l'opportunité du projet A31 bis et à son élaboration, avant que ses caractéristiques ne soient fixées » (extrait plaquette CNDP).

Il semble que l'étape engagée en ce moment, l'étude d'opportunité, va demander de se prononcer rapidement (dans les six mois) sur le projet, et seulement après déclencher une série d'études amenées à éclairer le débat en toute connaissance de cause sur le contenu du projet.

► Le Maître d'ouvrage comme le citoyen, manque d'éléments pour juger de l'opportunité du projet. Certaines études ont certainement d'ores et déjà été lancées, le public peut-il en prendre connaissance ?

Sur quoi porte le débat public ?

« Ce débat doit être l'occasion de partager le diagnostic qu'il (ndlr le Maître d'ouvrage) fait de la situation actuelle et, pour chacun, de s'exprimer sur l'opportunité du projet, sur les solutions d'aménagement et les variantes de tracé proposées, sur les effets du projet et sur les scénarios de financement » (extrait du préambule du dossier du Maître d'ouvrage).

Outre le fait que le public ne dispose pas des éléments nécessaires, globaux et multidimensionnels, pour se prononcer sur l'opportunité du projet, il semble que l'exposé ferme le débat au lieu de l'ouvrir.

En effet, au vu des enjeux de congestion, de sécurité et d'équité territoriale qui motivent le projet d'A31 bis, le débat n'aurait-il pas gagné en qualité s'il avait ouvert sur un projet d'A31 bis en même temps que sur une réflexion sur ses alternatives possibles ?

■ Les compléments techniques – les informations nécessaires pour participer et se positionner en toute connaissance de cause

► Remarques générales sur l'approche du dossier :

Le débat public invite à participer et se positionner sur l'opportunité du projet A31 bis et son élaboration.

Dans un premier temps, le Conseil de développement durable souhaiterait que soient étudiés en toute transparence, face à la saturation réelle ou à venir de l'A31, les reports modaux et les alternatives hypervolontaristes de service de transport performants à mettre en œuvre tant pour le fret que pour les voyageurs. Et ce avant de faire émerger l'unique solution routière et autoroutière pour désaturer cette liaison nord/sud. Doit-on poursuivre inexorablement un scénario au fil de l'eau avec des déplacements en constante augmentation ou doit-on/peut-on élaborer des scénari remettant en cause ce postulat !

Le Conseil de développement durable suggère à la Commission de présenter sous forme d'animations très schématiques et pédagogiques ces différents

scénari prospectifs à l'horizon 2050 afin que le citoyen puisse appréhender les enjeux globaux de ce dossier.

La question du périmètre de consultation envisagé doit être mieux défini. En effet, « l'A31 bis au cœur du Sillon Lorrain » doit être envisagée dans un espace plus vaste. Le document stipule que le Sillon Lorrain doit s'entendre comme la zone géographique desservie par l'autoroute A31 s'étendant entre Toul et la frontière luxembourgeoise. Il est en effet un maillon dans le schéma international et national ; l'A31 permet de relier le Luxembourg, l'Allemagne et la Belgique au Sud de la France et de l'Europe. C'est un axe qui supporte un trafic très dense et à plusieurs vocations en Lorraine (axe de transit national et international, axe régional et axe de dessertes locales). Il est indispensable de disposer d'information sur les flux en amont et en aval du projet.

De la nécessité ou non d'un tel projet pour la Lorraine ?

Nécessité de calculer les externalités économiques, sociales et environnementales ... qu'elles soient positives ou négatives. Le Conseil de développement durable souhaite un approfondissement des études sur les retombées d'un tel projet pour le territoire tant en matière de sécurité, d'impact sur la santé, les pollutions, attractivité...

Compensations possibles de développement de

transports collectifs voyageurs et fret ferroviaire ?

Quels avantages et quels inconvénients pour les territoires impactés ?

Quels critères pour le choix du tracé retenu ? le moins disant ou le mieux intégré (garanties techniques pour éviter les pollutions atmosphériques, visuelles et sonores ...) ?

► Incidences en termes d'aménagement du territoire

o Quelle échelle territoriale étudiée ? Europe, France, ALCA, Lorraine et transfrontalier.

o Un gain d'attractivité pour la Lorraine ? Quelles retombées économiques ? ou seulement faciliter la traversée, le transit poids lourds ?

o Quels impacts sur l'organisation multimodale des échanges voyageur et fret ?

o Comment donner la priorité aux échanges intra

sillon (domicile/travail) ?

o Incidence sur les populations, zones habitées coupures de territoires, de communes, trafic local perturbé.

o Quel tracé le mieux à même de préserver les secteurs en devenir et prenant en compte les potentiels de développement (zone multimodale, zone économique) ...

o Quels aménagements en compensation des désagréments pour les populations impactées ?

► Incidences sur le trafic et les mobilités en Lorraine

o Niveau de trafic actuel et niveau de trafic attendu, risque "d'appel d'air" et d'augmentation de flux facilités par ce nouvel axe ?

- Par catégorie PL / VL

- Origine/destination

- Prise en compte des perspectives d'augmentation du trafic transfrontalier vers le Luxembourg (politique volontariste d'emplois frontaliers) ?

o Quelles fonctionnalités A31/A31 bis, Quelle organisation envisagée pour les trafics de transit et trafic régional et local (répartition A31 bis / A31) et quelle réglementation possible pour poids lourds, voies réservées TC et covoiturage ? et aires de covoiturage ?

o « La mise en œuvre d'une exploitation multimodale de l'A31 élargie promouvant les transports en commun et le covoiturage est à l'étude au nord de Thionville » pourquoi ne pas l'envisager sur l'ensemble de l'A31 bis pour faire diminuer la pression de trafic ? et pourquoi ne pas donner les résultats de cette étude afin que le citoyen soit éclairé dans son choix lors du débat

o Possibilité de déclasser en boulevard urbain les traversées de ville de Nancy et Metz ?

o Statut de la RN 431 (rocade sud de Metz) ?

o Quelle gestion des zones de conflits passage 2x2 voies à 2x3 voies et inversement

o Insertion d'un système de gestion de trafic – route intelligente sur l'ensemble du tracé ?

o Quelle capacité théorique et réelle pour un passage de 2 à 3 voies ?

o Pourquoi des secteurs neuf en 2x2 voies et non directement 2x3 voies ?

o Réorganisation des échangeurs routiers existants ? implantation des nouveaux ? Localisation des échangeurs et caractéristiques quelles fonctions à assurer

o Quels impacts sur la circulation durant les travaux de mise à 2x3 voies ? quelles externalités positives ou négatives durant les travaux ? « le document stipule il conviendra de prendre les mesures permettant de réduire les effets sur la circulation en phase chantier » Quelles mesures ? et sur combien de temps la durée des travaux selon le mode de financement pouvant aller de 6 à 22 ans !

o Amélioration de la sécurité ?

► Incidences environnementales

- o Niveau d'émission de CO2 actuel et niveau attendu.
- o Faisabilité selon la nature des sols (tunnel ...)
- o Les atteintes aux sites (patrimoine, paysage, PNR, continuité visuelle, surface agricole impactées ou délaissées, forêts, vignes...).
- o Réseaux hydrographiques faisabilité technique (tunnel....) et impact sur l'eau.

► Incidences budgétaires et coûts financiers

- o Coût du projet annoncé 1,4 Milliards d'€, quel sera au final le coût réel de ce projet ?
 - Quels aménagements, quelles améliorations envisagées pour acceptabilité maximale / surcoût.
- o Peut-on envisager de changer la destination du financement initial (hors concession) et financer des projets alternatifs à la route pour ce budget ou en complément de cette infrastructure ?
- o Quelle clé de financement, qui dans le tour de table financier ? (Les luxembourgeois participent-ils au financement ? quelles collectivités locales ?).
 - 180 M€ à 1 000M€ financement public selon concession ou non.
 - Quelles marges de manœuvres sur les aménagements et le tracé si concession ?

o Concédabilité ?

- Quels tarifs envisagés en 2015 (propositions 2010) ? des exemples concrets pour occasionnel ou déplacement domicile/travail.

Le document stipule que les niveaux définitifs de péages seront arrêtés lors des résultats de l'appel d'offre pour la désignation du concessionnaire. Il est indispensable que ces tarifs soient « régulés » pour les Lorrains qui ne doivent pas subir des péages trop importants au risque de déstabiliser l'organisation territoriale mutlipolaire du sillon lorrain.

Pourquoi les véhicules légers sont ils plus fortement impactés par les péages sur la section nord de Thionville alors que pour les Poids lourds qui usent considérablement plus la chaussée (20 à 100 fois plus qu'un VL) le prix est stable (17,1cts €/km HT).

- Quelles compensations pour les Lorrains ? quels impacts sur les échanges internes au Sillon Lorrain (échange domicile/travail, construction du pôle la métropolitain, impact négatif sur la compétitivité des entreprises implantées en lorraine (charges supplémentaires).

En conclusion

Connaitre les impacts du projet réalisé en termes économiques, environnementaux et humains est incontournable pour le public. Il doit appréhender les retours d'un tel projet pour la Lorraine et les Lorrains. Pour ce faire un éclairage par des études objectives, des avis argumentés en faveur des différentes options du projet mais aussi contradictoires au sens juridique du terme sont attendus. Tout cela prend du temps, mais si le Maître d'ouvrage souhaite impliquer le citoyen dans les grands projets qui structureront les territoires et impacteront les modes de vie de la Société actuelle et les générations futures, il est nécessaire de revoir les échelles de temps des procédures liées à la concertation.

La mise en place des conditions d'émergence des alternatives aux projets est également de la responsabilité des pouvoirs publics, car la gestion des paradoxes entre développement du routier d'un côté et obligations de réduction des gaz à effets de serre et préservation de la qualité de l'air va devenir de plus en plus complexe.

Nous ne pouvons d'ailleurs pas ignorer le rôle central, et peut-être historique, qu'entend jouer l'Etat français lors de la COP21 et la nécessité d'envoyer des signaux forts aux citoyens.