Projet autoroutier d'A31 bis "au cœur du sillon lorrain"

SYNTHESE DE LA RÉUNION PUBLIQUE THEMATIQUE SUR LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE
Woippy, le 28 avril 2015, 19h15 à 21h45

En tribune

Commission particulière du débat public :

Laurent PAVARD, Commission particulière du débat public (CPDP)
Jean-Paul PUYFAUCHER, Commission particulière du débat public (CPDP)

Maîtrise d'ouvrage :

Yann LETROUBLON, Chef de projet DREAL Lorraine
Samuel MEUNIER, Directeur adjoint DREAL Lorraine
Simon LERAY, Chargé de mission aménagement DREAL Lorraine

Intervenants

François GROSDIDIER, sénateur maire de Woippy
Roger CAYZELLE, président du CESEL

Nombre de participants : 54 personnes

DÉBAT PUBLIC A31bis
9, ter rue Pasteur 57000 Metz - France - Tél +33 (0)3 87 66 98 25 - contacta31bis@debatpublic.fr - A31bis.debatpublic.fr

Intervention de François GROSDIDIER, maire de Woippy

François GROSDIDIER déplore l'abandon du projet de l'A32, qui permettait de répondre à l'engorgement de l'A31. Il estime que ce problème d'engorgement perdurera. Il déplore également l'abandon de l'écotaxe poids lourds et la mise en place d'un péage. Au-delà de ces deux aspects critiques, François GROSDIDIER estime que ce projet va fluidifier le trafic, améliorer les conditions de circulation et apporter des emplois à la région.

Présentation du débat public

Laurent PAVARD, membre de la Commission Particulière de Débat Public, rappelle les principes réglementaires du débat public et les enjeux qui le légitiment, tel que la participation des citoyens aux processus de décisions et la garantie d'indépendance de ces décisions. L'objet du débat public est de remettre le citoyen au cœur de la décision publique. Il porte sur l'opportunité du projet et vise à :

- informer le public ;
- veiller à sa participation ;
- éclairer le maître d'ouvrage sur les aspects problématiques du projet ;
- enrichir, démocratiser et légitimer la décision.

Le rôle de la CPDP, indépendante et neutre, est d'organiser le débat public et d'y garantir la transparence de l'information, l'équivalence d'expression et de participation et le caractère argumenté des avis exprimés. Laurent PAVARD décline les modalités de participation du public à travers les avis, contributions et cahiers d'acteur. Il invite les participants du débat à consulter le site Internet de la CPDP et à poser leurs questions sur les forums de discussion. Laurent PAVARD rappelle que le débat public fera l'objet d'un compte-rendu (rédigé par la CPDP) et d'un bilan (rédigé par le président de la Commission Nationale de Débat Public). Trois mois après ces publications, le maître d'ouvrage fera connaître sa décision sur les suites à donner au projet. Le débat se déroulera du 15 avril 2015 au 13 juillet 2015 au cours de 9 réunions publiques, dont 4 réunions thématiques :

- le développement économique ;
- l'offre alternative des réseaux de transport ;
- le mode de financement du projet ;
- l'environnement.

Ces réunions seront complétées par deux ateliers et par des débats mobiles organisés dans des lieux fréquentés pour rencontrer les riverains et recueillir leur avis.

Présentation du projet A31 bis

Yann LETROUBLON (DREAL) rappelle que le sillon lorrain est situé au cœur d'un corridor de déplacement européen nord-sud, qui implique des transits importants. Par ailleurs, la région compte d'importantes agglomérations qui génèrent de nombreux trafics. À ce contexte s'ajoute le duché de Luxembourg, qui influence l'économie du nord de la région.

L'A31 supporte un trafic très élevé, de l'ordre de 80 000 à 96 000 véhicules par jour. Le trafic poids lourd y est également très élevé, de l'ordre de 10 000 poids lourds, par jour. 55 % de ces poids lourds sont en transit. Les conditions de circulation de l'A31 sont difficiles et denses sur l'ensemble de l'itinéraire. Le taux de gravité des accidents y est plus élevé que sur les autres autoroutes françaises. Dans les 15 prochaines années, ces conditions de circulation se dégraderont progressivement sur l'ensemble de l'itinéraire.

Pour répondre aux besoins de déplacement, la région bénéficie cependant d'autres atouts que l'infrastructure autoroutière : les voies de navigation, avec la Moselle, du nord de la Lorraine à l'ouest de Nancy et la voie ferrée, orientée nord-sud. L'offre de transport de voyageurs sur rail a d'ailleurs été augmentée durant ces dix dernières années et se poursuit à travers le cadencement des trains. Pour les voyageurs, la capacité du réseau ferroviaire est suffisante, mais nécessite des investissements. S'agissant du fret, les modes ferroviaires et fluviaux sont en cours de développement. Des plates-formes multimodales (routier, ferré, fluvial) accueillent des marchandises de façon massifiée. Le développement de ces modes alternatifs à la route permet d'imaginer, à l'horizon 2030, une augmentation du volume transporté équivalent à 1000 poids

DÉBAT PUBLIC A31bis
9, ter rue Pasteur 57000 Metz - France - Tél +33 (0)3 87 66 98 25 - contacta31bis@debatpublic.fr - A31bis.debatpublic.fr

lourds par jour. La région Lorraine est donc l'une des régions les plus multimodales de France. En revanche, la réponse des projets multimodaux à la saturation de l'A31 reste partielle. C'est la raison pour laquelle le maître d'ouvrage propose un aménagement autoroutier pour répondre aux besoins en déplacement des Lorrains et aux besoins économiques du sillon.

Les objectifs du projet A 31 bis sont :

- de réduire la congestion sur l'A31 ;
- d'améliorer la sécurité des usagers et des agents qui interviennent sur la chaussée ;
- d'accompagner le développement économique en améliorant la desserte du territoire.

Le projet porte sur la conception d'un itinéraire global de 115 km, du nord au sud, avec 80 km d'aménagement, via

- l'élargissement de l'autoroute actuelle à deux fois trois voies lorsque c'est envisageable ;
- des remises à niveau de l'autoroute actuelle : protection phonique, amélioration de l'assainissement, rétablissement des continuités écologiques ;
- la construction de nouveaux tronçons, à deux fois deux voies, en veillant à minimiser les effets sur l'environnement.

Le coût du projet est compris entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros en fonction des différentes options de passage. Les modalités de financement restent à définir et doivent s'adapter aux contraintes budgétaires publiques et aux possibilités de contribution des usagers.

Trois scénarios sont possibles :

- la concession réduite, avec une contribution publique de l'ordre de 900 millions d'euros et une mise en service de l'ensemble de l'itinéraire 20 ans après la déclaration d'utilité publique du projet ;
- la concession étendue, avec une contribution publique de 300 millions d'euros et une mise en service 6 ans après la déclaration publique du projet ;
- la concession partielle, avec une contribution publique de 500 millions d'euros et une mise en service de l'itinéraire 10 ans après la déclaration d'utilité publique.

Effets attendus :

- la diminution de la congestion sur l'ensemble de l'axe ;
- la fiabilisation des temps de parcours ;
- l'amélioration de la fluidité des déplacements ;
- l'amélioration de la sécurité ;
- la remise à niveau environnemental des sections élargies ;
- le renforcement de la desserte du territoire.

Intervention de Jean-Paul PUYFAUCHER

Jean-Paul PUYFAUCHER rappelle que la CPDP a souhaité aborder l'axe du développement économique du fait du lien entre le développement économique et le besoin de mobilité. Selon la Commission mobilité 21, un point de PIB correspondrait à 0,4 % d'augmentation de besoin de mobilité. Cette corrélation est également valable pour l'accessibilité multimodale potentielle des régions. Il rappelle ensuite que des interrogations ont été soulevées sur la pertinence de cette corrélation, à l'heure du développement des modes de communication et du télétravail.

Intervention de Roger CAYZELLE, président du Conseil économique et social et environnemental de la Lorraine (CESEL)

Roger CAYZELLE déclare en préambule qu'une autoroute n'est pas en soi un élément structurant de l'économie. Tout dépend de sa position : sur les zones peu peuplées, il n'y a pas (ou peu) d'effet positif sur l'économie. Les conditions dans lesquelles une autoroute développe et structure l'économie sont les suivantes :

- présence de l'autoroute dans une vallée,
- présence dans une zone de peuplement fort,
- présence de l'autoroute dans une zone où il existe déjà de l'activité.

DÉBAT PUBLIC A31bis
9, ter rue Pasteur 57000 Metz - France - Tél +33 (0)3 87 66 98 25 - contacta31bis@debatpublic.fr - A31bis.debatpublic.fr

Or, ces conditions sont réunies dans le cadre de l'A31 bis. Roger CAYZELLE note également l'importance du Luxembourg en termes d'activité économique : sur 100 emplois qui y sont créés, 30 sont adressés aux Lorrains. Roger CAYZELLE précise que le Luxembourg souhaite que la troisième voie soit réservée au covoiturage et au transport en commun.

Intervention de Simon LERAY (DREAL)

Simon LERAY rappelle que les secteurs de la logistique et du transport contribuent à 7 % des emplois salariés de la région Lorraine. Il présente ensuite un point sur la grande région européenne qui inclut la Lorraine, la Wallonie, le Luxembourg, la Sarre, la Rhénanie et la communauté germanophone de Belgique, et se caractérise par des flux importants de travailleurs transfrontaliers, dont le nombre va croissant. Cette région européenne pâtit cependant de son absence de métropole européenne. Simon LERAY évoque ensuite les infrastructures (physiques, numériques), établissements et réseaux qui concourent à favoriser l'implantation des entreprises et déclare que l'A31 participe de ces infrastructures. Il note que malgré l'absence de métropole européenne, la région réfléchit à une coopération entre les différentes agglomérations pour offrir aux entreprises les avantages d'un réseau de villes. Simon LERAY remarque que la mise en réseau des acteurs économiques de la région peut être favorisée par la complémentarité des villes de la région. Il évoque l'étude « Métroborder », qui qualifie la région de « région métropolitaine transfrontalière polycentrique » (RMPT), qui repose notamment sur l'amélioration des connexions matérielles et immatérielles, incluant naturellement les infrastructures de transport et l'intermodalité.

Questions et avis

Financement du projet

- *La concession*

Le vice-président du Conseil régional en charge des infrastructures et de l'aménagement souligne l'intérêt du Conseil régional pour le barreau Gye-Dieulouard, indispensable à l'évolution du mode de transport routier, et souligne son intérêt pour la concession, qui permettra une réalisation plus rapide et mettra les routiers d'Europe du Nord à contribution. S'agissant de la partie nord, il lui semble que la concession étendue s'inscrira au détriment des populations. Le vice-président du Conseil régional déclare ensuite que le Conseil régional est favorable à une contribution de 12 % à 15 %, soit 5 millions d'euros sur la durée de la réalisation des travaux.

Le maire de Woippy estime souhaitable de réaliser une liaison directe Florange-Fameck et une liaison directe vers le Luxembourg, afin de gagner des kilomètres et de baisser le coût en CO2. Il regrette une nouvelle fois l'abandon de l'écotaxe poids lourd et observe que le coût de l'infrastructure, qui aurait dû être supporté par les transporteurs internationaux, va être transféré sur les usagers quotidiens. Il interroge ensuite le maître d'ouvrage sur le segment de la traversée de Metz et s'enquiert de la possibilité de réaliser certains passages à quatre voies et de la possibilité de dévier le grand transit par le contournement de Metz.

Samuel MEUNIER déclare qu'il est envisagé d'orienter le trafic de transit de la traversée de Metz vers la rocade est. S'agissant des problèmes rencontrés entre Hauconcourt et Richemont, section à deux fois trois voies, qui a va demeurer particulièrement dense. Il indique que la particularité de cette section tient à la densité particulièrement élevée de ses échangeurs et par une densité de zone d'activité importante. Il est prévu de travailler à l'amélioration des échangeurs et la desserte par les voiries secondaires des zones d'activité.

Le vice-président du Conseil régional affirme que le barreau Gye-Dieulouard permettra une meilleure fluidité de la circulation, notamment des poids lourds en transit. Ce barreau doit prendre la forme d'une concession pour être réalisé le plus rapidement possible.

- *Écotaxe*

Le vice-président du Conseil régional rapporte que le Conseil régional a demandé l'expérimentation de la mise en œuvre de l'écotaxe pour la région Lorraine. Il rappelle ensuite que tous les développements d'activité économique ne sont pas liés à l'autoroute, mais aux infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires. Il conclut son intervention sur la

nécessaire réalisation de ce projet tout en tenant compte des contraintes environnementales actuelles et à venir et invite à ne pas prendre une position arrêtée sur les aspects environnementaux.

Développement économique

Le maire de Dieulouard remarque que le barreau Toul-Dieulouard est toujours en concession, ce qui signifie qu'il sera réalisé rapidement. Il demande si un échangeur a été prévu au niveau de l'entrée du plateau de haie, où se trouve une friche industrielle (ancienne base 136 de l'OTAN, transformée en centrale photovoltaïque). Il lui semblerait pertinent de transformer cette friche en zone d'aménagement concerté pour les entreprises. Le maire de Dieulouard déclare que si le projet n'apporte rien en termes d'économie et pénalise des riverains, alors il s'y opposera.

Samuel MEUNIER déclare qu'un calendrier indicatif figure en page 103 du dossier du maître d'ouvrage. Il confirme que le tronçon évoqué par le maire de Dieulouard devrait être mis en service assez rapidement (entre trois et cinq ans après la déclaration d'utilité publique). Samuel MEUNIER indique ensuite qu'il n'est pas prévu de nouvel échangeur au-delà de ceux qui existent sur le projet.

Le vice-président de la chambre de commerce et d'industrie remarque que les stratégies militaires ont toujours consisté à couper les voies (routes, voies ferrées) pour empêcher la mobilité. Il rappelle ensuite que les premières dépenses des ménages à faibles revenus sont orientées vers la voiture. À son sens, la mobilité est un investissement prioritaire, notamment dans un contexte économique contraint, du fait du retour sur investissement. Il déclare que la chambre d'industrie souhaite que ce projet d'A31 bis soit prioritaire.

Un intervenant, membre de l'association d'usagers de transports AGIRR remarque qu'un développement urbain anarchique ne générera pas de croissance. Il observe que le tronçon qui se développe le plus est le tronçon situé entre Metz et Thionville, du fait de la dissociation entre les lieux d'habitats, de services et d'emplois. L'association AGIRR estime que cette périurbanisation n'est pas souhaitable. Il déclare que la Lorraine ne se trouve pas sur le corridor logistique français, situé entre Marseille, Lyon, Paris et Lille et se demande si l'autoroute va permettre d'inscrire la Lorraine dans ce corridor. Il note ensuite la stagnation, voire la baisse des flux poids lourds et conclut son intervention sur le fait que certains barreaux de ce projet sont superfétatoires (Toul-Dieulouard, traversée de Florange et de Terville). Il apparaîtrait plus utile de renforcer le développement des projets multimodaux, notamment en termes de financement.

Samuel MEUNIER déclare que la croissance ne s'effectue pas uniquement entre Metz et Thionville. Les projections montrent une croissance des flux de voyageurs avec le Luxembourg, notamment en perspective d'une baisse de la démographie allemande, favorisant les travailleurs lorrains. Samuel MEUNIER reconnaît cependant un fort dynamisme de ce sillon Metz-Thionville, lié au développement local, mais signale que les déplacements domicile-travail ne représentent qu'1/5^{e} des déplacements totaux. S'agissant de la stagnation du trafic des poids lourds, il convient d'une certaine stabilisation, mais évoque le développement des véhicules utilitaires légers, qui n'apparaissent pas dans la catégorie des poids lourds, mais constituent un facteur de desserte développé. S'agissant des barreaux inutiles, Samuel MEUNIER rappelle que l'A31 se caractérise par une multiplicité d'usages et remarque qu'il n'est pas possible d'élargir l'A31 à certains endroits (Thionville). Dans ces conditions, la réalisation de barreaux neufs est nécessaire pour répondre aux besoins de trafic et de mobilité.

- *conséquences économiques du péage*

Le président d'AGIRR revient sur l'idée que l'A31 est une dorsale pour l'activité économique. Il remarque que la popularité de l'A31 tient à ses nombreux échangeurs, mais aussi, et surtout à sa gratuité, qui va être remise en cause. Il s'interroge donc sur la pertinence d'élargir l'A31 tout en réduisant son accessibilité en la rendant payante et évoque les risques de recherche d'itinéraires alternatifs à l'A31. Le président d'AGIRR remarque ensuite que les études réalisées sur le sujet ne correspondent pas aux profils des utilisateurs de l'A31 : ces études ont été réalisées sur la base de moyenne nationale d'autoroutes concédées. Or, l'essentiel du trafic de l'A31 est constitué de trafic local et pendulaire.

Samuel MEUNIER déclare que les montants de péage unitaires seront sensiblement inférieurs aux valeurs moyennes nationales afin d'éviter le report significatif sur les réseaux adjacents. Il remarque ensuite que le report de trafic sur les réseaux secondaires est actuellement lié aux problèmes de congestion rencontrés sur l'A31. S'agissant des études, Samuel MEUNIER déclare que des enquêtes ont été réalisées auprès des usagers.

DÉBAT PUBLIC A31bis
9, ter rue Pasteur 57000 Metz - France - Tél +33 (0)3 87 66 98 25 - contacta31bis@debatpublic.fr - A31bis.debatpublic.fr

Sur ce point, Sylvain LAROSE, responsable de la division transports-déplacements (CEREMA), explique que ces enquêtes ont permis d'estimer une valeur du temps moyenne. Le CEREMA s'est basé sur des analyses nationales pour les parties les plus au sud. Ces analyses ont cependant été discriminées en fonction des distances parcourues. Les valeurs du temps sont donc variables, selon la nature des populations et des placements réalisés.

- *Implantation d'entreprises*

Un intervenant, représentant de la fédération régionale des travaux publics, remarque que l'entreprise Auchan s'est implantée le long de l'A4 il y a 25 ans, favorisant la création d'une zone commerciale et industrielle. Cela justifie la constitution de ce projet. Il déclare ensuite que l'A31 bis permettra aux entreprises de gagner du temps, ce qui constitue également un gain.

Transport

- *Transit des poids lourds*

Une intervenante remarque que la possibilité d'utiliser l'A30 n'a pas été préférée au passage au nord de Thionville, qui entre dans la zone urbaine. Elle demande s'il ne serait pas possible d'inciter les camions à passer par l'A30 pour rejoindre l'autoroute qui mène à Bruxelles (en passant par Arlon).

Samuel MEUNIER explique que l'État a pour objectif d'aménager l'A30. Les projections de circulation montrent que la circulation sur l'A31 existante restera très importante malgré la mise aux normes autoroutières de l'A30. L'A30 n'est donc pas en situation de capter les trafics de transit. Samuel MEUNIER rappelle ensuite que le trafic poids lourd ne représente que 10 % du trafic sur l'ensemble de l'A31. Par ailleurs l'aménagement de l'A30 ne permettrait pas de répondre aux développements attendus du nombre de travailleurs transfrontaliers.

Un intervenant observe que les poids lourds bénéficient de voies spéciales au niveau de la douane, qui leur permettent de gagner du temps de parcours jusqu'au Luxembourg. Il note que ces poids lourds n'hésitent pas à forcer les passages et souhaite que la trois voies ne soit pas destinée à les favoriser. Il demande ensuite ce qui va être fait du côté luxembourgeois.

Samuel MEUNIER déclare qu'aucun aménagement spécifique n'est prévu pour les poids lourds. Il évoque ensuite un programme d'investissement du côté luxembourgeois pour élargir l'accès. Un travail est mené avec les autorités luxembourgeoises et la DREAL pour analyser l'exploitation de l'autoroute élargie entre Thionville et le Luxembourg pour favoriser le covoiturage et les bus.

- *Multimodalité*

Un intervenant, autocariste de profession et président de la Fédération nationale de transport routier et de transport de voyageurs déclare que le projet est nécessaire, considérant la position du département et son activité. Il pointe ensuite la nécessité de la multimodalité. À son sens, le débat devrait porter sur une analyse des différents modes de transport et leur intérêt. Il remarque que la reprise économique va accroître les flux, qui eux-mêmes permettront de générer de l'activité. Il lui semble ensuite important de trouver les bonnes compensations pour les dégradations que le projet entraînera.

Le vice-président du Conseil régional rappelle que le contrat de plan État région, en cours de finalisation, doit favoriser l'économie circulaire et alléger le transport routier des marchandises. Il souligne le potentiel de la région. Concernant les voies ferrées, il remarque que les évolutions passées et à venir ne permettront pas de se passer du projet de l'A31 bis.

- *Sécurité du trafic*

Le président de la fédération générale des travaux publics remarque la dégradation très importante de l'A31 et demande si des entretiens sont prévus avant la conception du projet, considérant les risques que les dégradations existantes font courir aux usagers.

Samuel MEUNIER déclare qu'un déploiement de la régulation dynamique des vitesses est en cours, notamment entre Thionville et le Luxembourg. Cet équipement permettra de mieux gérer la congestion. Il explique ensuite que la DIREST conduit des chantiers d'entretiens importants, qui sont amenés à se poursuivre. Samuel MEUNIER ajoute qu'il n'est pas en situation d'apporter plus de détail sur le programme de réfection de la DIREST.

DÉBAT PUBLIC A31bis
9, ter rue Pasteur 57000 Metz - France - Tél +33 (0)3 87 66 98 25 - contacta31bis@debatpublic.fr - A31bis.debatpublic.fr

Laurent PAVARD propose que la DIREST soit interpellée sur ce point et apporte des éléments de réponse sous forme de note diffusée sur le site Internet.

Le maire de Mézières les Metz revient sur l'ajout d'une voie sur l'autoroute A4, débouchant, dans un sens sud-nord, à Hauconcourt, et sur l'interdiction de transit des poids lourds, qui devront contourner l'agglomération de Messine. Il demande ce qui est prévu pour sécuriser l'arrivée des flux de circulation émanant de l'A4 et s'insérant sur l'A31 à hauteur de Hautconcourt. Il pointe les risques d'accident sur ce tronçon.

Samuel MEUNIER déclare qu'un travail devra être effectué sur les échangeurs, pour définir les orientations du trafic et les dispositifs à mettre en place en termes de signalisation et d'aménagement d'échangeurs.

Un intervenant estime qu'il n'est pas judicieux d'envoyer tous les poids lourds sur la rocade sud de la RN 431. Il observe que cela constitue un allongement de parcours et pose un problème de sécurité, dans la mesure où la section concernée est la plus dangereuse, conformément à l'étude du CEREMA. Or la section pourrait contenir jusqu'à 11 000 poids lourds/jour, ce qui constitue un risque très important en termes de sécurité.

Jérôme PFAFF, responsable de la division conception sécurité (CEREMA), confirme que des problèmes de sécurité ont été identifiés, notamment sur deux virages de la RN431. Il précise que ces problèmes peuvent être réglés dans le cadre du projet.

Environnement

- *Dispositifs de protection*

Le premier adjoint de la commune de Failly revient sur le tronçon actuellement exploité par la SANEF et demande s'il est possible d'avoir un interlocuteur de la SANEF pour prendre connaissance des aménagements et des dispositifs de protection contre le bruit et des dispositifs de protection de la qualité des eaux.

Samuel MEUNIER indique que l'élargissement de l'autoroute A4 au nord de Metz est justifié par la croissance du trafic Nord-Sud. Cet élargissement était prévu par la SANEF et a été acté dans un plan de relance qui inclut des programmes de remise à niveau environnemental. Cependant, Samuel MEUNIER ignore le calendrier de ces travaux, car le programme de relance vient seulement d'être acté. S'agissant du bruit, Samuel MEUNIER déclare que la SANEF est soumise à des obligations en termes de respect de seuil de bruit.

Laurent PAVARD propose de faire intervenir la SANEF sur les aspects d'aménagements anti-bruit et de protection de l'environnement.

- *Dispositifs de récupération*

Le maire de Mézières les Metz rapporte qu'il existerait peu de récupération des hydrocarbures et des polluants dérivés de la circulation automobile au niveau des ouvrages enjambant les voies d'eau. Les affluents de la Moselle seraient donc plus pollués du fait de la proximité de l'autoroute et de l'absence de récupération des hydrocarbures.

Samuel MEUNIER affirme n'avoir aucune donnée spécifiant une pollution plus importante des hydrocarbures à cet endroit. Il rappelle que le projet prévoit l'accélération de mesures et de requalification environnementale de l'autoroute existante, notamment la mise en place de dispositifs de récupération.

DÉBAT PUBLIC A31bis
9, ter rue Pasteur 57000 Metz - France - Tél +33 (0)3 87 66 98 25 - contacta31bis@debatpublic.fr - A31bis.debatpublic.fr