

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR
N°2 JUIN 2015



MIRABEL Lorraine Nature Environnement est une fédération d'associations de protection de l'environnement qui regroupe plus de 90 associations sur le territoire lorrain.

Association apolitique, échelon régional de France Nature Environnement, MIRABEL LNE défend la gestion participative et ses bonnes conditions d'exercice ainsi que le droit constitutionnel de participation aux décisions qui impactent notre environnement.

Ce cahier d'acteur a été rédigé collectivement par les représentants associatifs intéressés par ce projet d'A31 bis.

CAHIER D'ACTEUR FÉDÉRATION MIRABEL LORRAINE NATURE ENVIRONNEMENT

Les cahiers d'acteurs sont rédigés sous sa responsabilité par toute personne morale qui désire exprimer un point de vue argumenté. Ils sont édités et diffusés par la CPDP.

DÉBAT PUBLIC A31 BIS, OÙ SONT PASSÉES LES ALTERNATIVES ?

INTRODUCTION

L'A31 bis est un projet dépassé. A contre-courant, alors que l'urgence climatique et la raréfaction des ressources nous amènent tous à conclure à l'évidence que notre consommation énergétique doit être réduite, ce projet d'un autre temps vise encore et toujours le développement et l'intensification du transport routier au détriment des alternatives nécessaires.

L'A31 bis ne serait pas une solution pour résoudre les problèmes de saturation de l'A31. La circulation est dense aujourd'hui avec des ralentissements bien identifiés le matin et le soir autour des grandes agglomérations, dus aux flux pendulaires domicile-travail en étoile autour de Nancy et Metz et vers le Luxembourg notamment, qui s'ajoutent aux flux de poids lourds. On est loin des saturations constatées sur d'autres infrastructures qui ne font pourtant pas l'objet de doublement. Le projet présenté ne constitue pas une réponse adaptée à cette problématique. **La réduction des ralentissements passe par un développement des transports combinés (bus, TER, covoiturage...) qui devrait être la priorité politique au regard des questions climatiques et énergétiques.**

L'A31 bis s'inscrit dans une stratégie de métropolisation, soutenue par l'État, qui se fera au détriment du reste de la région. Les Lorrains seront amenés à se déplacer toujours davantage pour toutes leurs activités, concentrées dans les grands pôles urbains. L'allongement des distances domicile-travail, déjà particulièrement important dans notre région, va se poursuivre. Travailler près de chez soi est pourtant un élément de qualité de vie. Mais ce projet semble préférer nous envoyer "trimer" au Luxembourg.

Pour MIRABEL LNE, la priorité doit être, au contraire, la relocalisation des activités et la recherche d'autonomie des territoires.

L'A31bis ne résoudrait donc pas les problèmes actuellement rencontrés sur l'A31. Bien au contraire, il les accentuerait.

L'A31 BIS VISE À AUGMENTER LE TRAFIC ROUTIER

Ce projet vise, comme l'écrit le maître d'ouvrage : « à une augmentation et une accélération des flux ». **L'aménagement encourage clairement l'accroissement du trafic.**

Par exemple, les conditions de circulation en 2030 sur la section Hauconcourt - Richemont passent de denses à dégradées avec la réalisation de l'A31 bis. Le maître d'ouvrage reconnaît lui-même que l'augmentation de l'offre augmente la demande.

Cependant, les estimations sont probablement irréalistes. Lors du débat A32 de 1999, il était prévu une saturation totale de l'A31 en 2010, ce qui est contredit aujourd'hui. Les prévisions à l'horizon 2030 sont elles-mêmes basées sur un taux de croissance économique bien au-delà de la réalité. La question se pose alors du probable sur-dimensionnement de ce projet d'aménagement, dans un contexte d'augmentation du prix des ressources énergétiques et de crise économique.

Quoi qu'il en soit, l'augmentation du trafic, forte ou moyenne, n'est pas souhaitable. Plus de trafic, c'est plus d'accidents¹, plus de bruit, plus de pollution de l'air, plus d'émissions de gaz à effet de serre, plus de consommation d'énergie non renouvelable, plus de surfaces artificialisées... C'est aussi moins d'usage des transports en commun, moins d'incitation pour les collectivités à les développer et donc, à terme, davantage de vulnérabilité pour ceux qui n'ont pas les moyens d'utiliser la voiture.

Alors que le Luxembourg prépare une gare au nord de celle de Luxembourg ville et un tram pour mieux desservir les zones de l'agglomération où il y a le plus d'emplois, et que deux nouvelles voies frontalières y sont programmées ainsi qu'un agrandissement de la gare, **côté français, la desserte ferroviaire pourrait être améliorée et complétée par des lignes régulières de bus plus nombreuses**, mais l'Etat s'apprête à se relancer aveuglément dans des aménagements extrêmement coûteux qui vont encore favoriser le tout routier.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN CAUSE

Le trafic international de poids lourds représente 20 % de la circulation sur l'A31 bis, mais a un impact fort sur le trafic. Un véhicule de 40 tonnes sur 5 essieux dégrade autant le revêtement routier que 100 000 véhicules légers pour les dégradations de surface et que 300 000 véhicules légers pour les dégradations de structures. **Au-delà des coûts d'entretien, il y a un gros surcoût d'investissement pour faire résister l'infrastructure aux poids lourds de plus en plus lourds... le tout supporté par la collectivité.** Moins de poids lourds, c'est donc des travaux de réfection des chaussées moins fréquents, moins de gêne à la circulation, des accidents moins nombreux et moins graves (l'implication des poids lourds dans les accidents en augmente la gravité) et des finances qu'on peut reporter sur l'entretien du réseau secondaire².

L'interdiction de dépasser à certaines heures pour les poids lourds est une mesure pertinente qui améliore considérablement la circulation, à condition que des contrôles réguliers et fréquents soient effectués.

Il est incontestable que de nombreux poids lourds se détournent des itinéraires payants (A4,A5,A26,) pour emprunter la N4 et l'A31 gratuite. Ces poids lourds provoquent pollution, bruit et nuisances, et ce d'une façon totalement gratuite puisqu'ils n'achètent en général pas de carburant en France, et ne contribuent donc aucunement à l'entretien d'un réseau routier qu'ils détériorent pourtant.

Le mode routier fait l'objet de subventions indirectes qui faussent la concurrence. Les coûts d'infrastructures (investissements et entretien) sont à la charge de la collectivité ainsi que les conséquences en termes de dégâts environnementaux et sanitaires. **L'Etat doit prendre les mesures nécessaires pour que l'utilisateur participe significativement au financement des équipements qu'il utilise.**

(1) Les autoroutes à 2x3 voies sont évidemment plus accidentogènes que celles à 2x2 voies. Selon l'étude accidentologique sur les voies rapides urbaines de type autoroutier françaises (CERTU,2011), en ne prenant en compte que les sections pour lesquelles on a une donnée de trafic, on obtient les taux d'accidents suivants (nombre d'accidents pour 100 millions de km parcourus). 2x2 voies : 6,2. 2x3 voies : 9,5. 2x4 voies : 14,7.

(2) cf. estimation des coûts de l'usure des routes et du capital routier - Étude réalisée pour Transports Canada par Ronald Hirshhorn 31 mars 2002



La 1^{ère} mesure incontournable et préalable à toutes les autres, est de mettre en place sans tarder la redevance poids lourds, à l'instar de la Suisse³ qui le fait avec succès depuis 10 ans ! Au-delà d'une recette permettant d'investir dans les modes plus vertueux notamment ferroviaire, ce dispositif permet de rationaliser le transport routier, de limiter les transports à vide ou à charge réduite.

Le véritable coût du transport, intégrant tous les coûts externes, doit être répercuté par les transporteurs sur le client. Les chargeurs et toute la logistique seront alors amenés à se tourner vers des modes plus économiques.

Les lourds investissements prévus dans le développement du mode fluvial et ferroviaire (TGV et canaux grands gabarit) devront être réorientés vers l'aménagement et l'entretien de l'existant, voire un développement du maillage ferroviaire régional à certains endroits (réouverture de lignes et de gares fret). **Mais il faut, dans le même temps, arrêter d'encourager le mode routier et renoncer à la généralisation des méga poids lourds et au développement du réseau autoroutiers.**

De façon plus transversale, nous devons rechercher la relocalisation de nos activités de production, pour d'avantage d'autonomie régionale.

Il faut enrayer cette valse des marchandises inutiles, qui gaspille l'énergie, et porte gravement atteinte à la santé et à l'environnement.

DES MISES AUX NORMES NÉCESSAIRES AVEC OU SANS L'A31 BIS

L'A31 a absolument besoin de dispositifs de gestion des eaux de ruissellement conformes aux normes en vigueur. Dans son état actuel, de nombreux captages d'eau potable ne sont pas protégés vis à vis du risque d'un accident impliquant un transport de matières polluantes. Et au jour le jour, les bassins de rétention sont trop peu nombreux pour traiter correctement la pollution qui s'écoule de la chaussée.

En de nombreux points, les continuités écologiques doivent être rétablies ou améliorées.

Des riverains attendent toujours la mise en place de murs anti-bruit promis depuis de longues années.

Ces améliorations indispensables devraient être réalisées de toute urgence, et l'A31 bis n'est en rien nécessaire pour les mettre en œuvre.

UN BILAN ÉCOLOGIQUE CATASTROPHIQUE

Les solutions 1 et 2 respectivement à l'est et à l'ouest de Toul ont le plus d'impact sur les zones écologiques et les massifs forestiers. La solution 4 (utilisation de la queue de chat) évite partiellement ces zones mais ce tracé dégrade des zones humides.

Pour le contournement de Toul, toutes les options ont des impacts injustifiés sur l'environnement et le paysage.

De nombreux sites patrimoniaux d'intérêt écologique sont menacés comme par exemple le parc remarquable du château de Bétange au niveau de Florange.

Concernant le barreau Toul Dieulouard et la présence d'un contexte géologique karstique, ce secteur pourrait s'avérer particulièrement sensible aux contaminations (aquifère) en cas d'accident de poids lourd transportant des matières polluantes.

La mine de Saizerais apparaît dans le dossier en tant que risque d'effondrement minier, mais pas en tant que ressource en eau à protéger.

(3) RPLP (Redevance Poids Lourds liée à la Prestation)

PROJET AUTOROUTIER A31BIS

De Jaillon à Dieulouard il est dit que la liaison serait parallèle à la RD611 alors que la transformation de la RD611 nécessiterait certainement moins d'espaces. Les dessertes locales seraient possibles par des échangeurs. Ces deux voies parallèles sont en réalité envisagées en double emploi puisqu'il n'est pas possible de mettre à disposition un tronçon payant sans alternative gratuite. **Cette consommation d'espace supplémentaire est absurde.**

Dans le cadre du projet de classement de la forêt de Haye, une emprise a été réservée pour permettre un éventuel élargissement à 2x3 voies de l'A31 dans sa traversée. Cette alternative, qui permettrait de fluidifier la circulation avec moins de surfaces artificialisées que la création d'un barreau neuf, n'apparaît pourtant pas dans le projet soumis à consultation, au prétexte qu'elle serait « trop coûteuse », mais sans chiffrage précis ou autre argument.

La réalisation du projet entraînerait une exploitation intensive des granulats du milieu local (alluvions récentes de la Moselle) nécessitant une emprise sur des terres alluviales qui auraient pu être destinées au maraîchage. Nous ne pouvons que constater que, dans la plupart des grandes surfaces, nos légumes arrivent par camion en provenance de différents pays de l'UE tandis que chez nous on sacrifie nos bonnes terres agricoles pour urbaniser les campagnes et faire des autoroutes pour amener ces produits à destination. C'est tout un gisement d'emplois agricoles qui disparaît sous les coups de bulldozers et autres pelleteuses des sociétés d'extraction de granulats.

Il nous est impossible d'énumérer ici tous les impacts sur la biodiversité de ce projet, mais ils sont très conséquents, et pour la seule finalité d'augmenter le trafic routier et toutes les formes de pollutions qui l'accompagne. **Ce projet a globalement un bilan écologique et sanitaire catastrophique.**

UN COÛT PROHIBITIF

L'A31 bis est pour l'instant estimé à 1,4 milliards d'euros. L'expérience et les études européennes montre que les premières estimations des grands projets d'infrastructure sont généralement augmentées de 70 % en moyenne à la réalisation. **On peut raisonnablement penser que l'A31 bis, dans le meilleur des cas coûtera 2,4 milliards d'euros.** Avons-nous vraiment les moyens d'un tel investissement ? Est-ce encore un nouveau cadeau à nos frais pour un concessionnaire privé ? On se rend bien compte que les propositions d'alternatives simples et connues, développées dans d'autres pays font partie du bouquet de réponses pertinentes adaptées aux enjeux de ce XXIème siècle. Ce qui est proposé avec le développement de ce type d'infrastructure n'est qu'une fuite en avant de plus, complètement anachronique, qui ne peut avoir d'autre fin que de répondre à la demande du BTP. **Enfin, le coût écologique et sanitaire n'est absolument pas pris en compte.** Selon l'OMS, chaque année, 42 000 morts prématurées en France sont liées aux particules fines essentiellement générées par le trafic routier. Pour notre région, selon les outils de modélisation d'Air Lorraine, environ 23 000 habitants du territoire lorrain sont exposés à un dépassement de la valeur limite en NO2. Plus de la moitié d'entre eux est située dans les zones d'agglomération de Metz et Nancy et plus particulièrement à proximité des grands axes routiers.

CONCLUSION

À ce stade du débat, des études sur un investissement équivalent de 1,4 milliard d'euros pour des alternatives (fret ferroviaire, TER, transports collectifs de voyageurs, multimodalité...) et leurs effets en termes de désaturation de l'A31 auraient été utiles.

Diminution des trafics par une relocalisation des activités de production et une meilleure répartition des services et des équipements, utilisation optimisée du train TER, création de vrais pôles multimodaux pratiques et efficaces, amélioration des transports en commun dans les agglomérations, développement du covoiturage, de l'autopartage, du vélo en ville et partout ailleurs, mise en place d'une redevance pour les poids lourds, développement du ferroutage, utilisation accrue des modes fluvial et ferroviaire pour le fret... autant de solutions alternatives qui mériteraient de solides investissements et que ce débat public voudrait esquiver. Pourtant, ce sont les seules vraies solutions d'avenir **pour que les territoires puissent devenir autonomes, pour que notre cadre de vie s'améliore, pour davantage d'équité sociale, pour lutter contre la pollution et nous préparer à la raréfaction des ressources énergétiques non renouvelables.**