

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 30 SEPTEMBRE 2015

CAHIER D'ACTEUR

N°42
SEPTEMBRE
2015



Association pour la sauvegarde
et la promotion du massif forestier de Haye

L'Association de défense et de promotion du Massif de Haye est née d'une dynamique de défense de ce massif et soucieuse des limites de la Forêt Domaniale de Haye et des autres forêts la jouxtant. L'association ne veut pas voir amputer cette magnifique forêt d'un seul hectare pour une société où le tout-voiture et le tout-camion est à son paroxysme et continuera de l'être si nous ne prenons pas conscience de la voie dans laquelle nous nous engageons.

Notre association est partisane d'une société économe en énergie et prône une société basée sur la sobriété énergétique.

CAHIER D'ACTEUR

ASSOCIATION POUR LA PROMOTION ET LA SAUVEGARDE DU MASSIF FORESTIER DE HAYE

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.

NI BARREAU GYE-DIEULOUARD NI TRIPLEMENT DE L'A31

Notre association émet de vrais doutes quant à l'utilité de ce projet (dit grands travaux) pour les raisons suivantes :

Triplement de l'A31

Compte tenu que le classement en forêt de protection (statut le plus élevé en termes de protection d'une forêt) de la Forêt de Haye doit intervenir avant fin 2016 par décret, **nous sommes contre le déboisement de cette forêt pour y faire une autoroute supplémentaire** (troisième voie sur l'A31) = **NON AU TRIPLEMENT DE L'A31**

Evolution des flux de véhicules

La courbe d'analyse du trafic (*extrait page 47 du dossier du maître d'ouvrage*) montre

- > un léger déclin à partir de 2011
- > une nette baisse en 2012/2013
- > et les courbes s'arrêtent en 2013 !!!

Pourquoi ne pas avoir fourni la suite de la courbe et l'évolution du trafic sur 2014 ? C'est une donnée que le Maître d'Ouvrage devait bien connaître en avril 2015, date de parution du dit dossier.

Si la courbe continue ainsi sa décroissance alors les projections de hausse du trafic proposées en page 50, même en estimation basse, nous paraissent incohérentes voire fausses et le projet d'A31bis ne paraît plus justifié pour cause de projection du trafic irréaliste. Ceci, bien entendu, en considérant que le pétrole devrait retrouver un niveau de prix proche de ce qu'il était il y a deux ans.

PROJET AUTOROUTIER A31BIS

Alternatives à mettre en œuvre

Constatant que toutes les alternatives n'ont pas été mises en œuvre pour faire baisser le trafic, nous citons dans le désordre :

- > Interdiction aux poids-lourds en transit de passer sur le territoire français (n'ayant pas la France comme origine ni comme destination), une mesure effective en Autriche entraînant un report sur le rail de ce trafic.
- > Accroissement de la fréquence des bus et le nombre de TER entre les villes concernées par le projet à des tarifs compétitifs voire à l'euro symbolique.
- > Limitation de la vitesse des camions à 80 km/h et des voitures à 100 km/h sur l'ensemble du réseau concerné à titre expérimental et en tirer les conclusions qui s'imposent effectivement.
- > Forcer la SNCF, comme cela se fait en Allemagne, à enlever chez ses clients des wagons isolés pour soustraire ce trafic au trafic routier.
- > Adapter la vitesse à la densité du trafic comme cela se pratique en Allemagne mais n'est pas ou peu mis en pratique en France.
- > Développer le covoiturage et le faciliter par la création de véritables parkings pour les personnes pratiquants ce mode de déplacement et créer une incitation fiscale pour les utilisateurs du covoiturage.

Ces alternatives à mettre en œuvre à peu de frais pourraient, à notre avis, faire baisser de façon sensible le trafic sur cet axe et ainsi celui-ci retrouverait un niveau acceptable pour les utilisateurs.

Globalité du trafic

Ce débat doit prendre le trafic dans son ensemble et ne pas se focaliser sur le barreau Toul-Dieulouard et donc prendre en compte le trafic entrant sur l'A31. Pourquoi ne pas avoir pris le trafic de façon globale ?

- a) Au niveau de Toul, en provenance de Paris,
- b) Au niveau de Toul, en provenance de Dijon et Lyon,
- c) Au niveau de l' A330 (dans les deux sens),
- d) Plus en amont, le nombre de véhicules en provenance d'Épinal et de Lunéville ainsi que le nombre de véhicules à destination de ces deux villes.

Mise aux normes

Notre association demande une mise aux normes de la partie A31 entre Toul et Champigneulle et rappelle qu'il n'existe pas de passage à faune et microfaune entre les parties nord et sud du massif de Haye. Cet aspect des choses est important à mettre en œuvre dans les arguments à développer car il enferme le gibier dans une espèce de parc duquel il ne peut sortir, ce qui provoque à terme de la consanguinité.

Enfin, ils proposent la mise en place d'un observatoire du trafic permettant d'anticiper les évolutions à venir.

Pour l'ensemble de ces raisons, nous demandons un moratoire d'au moins 2 ans, pour étudier l'impact de ces mesures et déterminer si les alternatives proposées permettraient :

- > la stabilité, voire la réduction du trafic,
- > la mise en place de solutions novatrices pour l'amélioration du cadre de vie et la réduction de la consommation énergétique,
- > la sauvegarde des sols agraires, source de richesses pour nos enfants, pour l'Etat, donc pour la société humaine dans son ensemble.