

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR
N°4 JUIN 2015



Floraine, association des botanistes lorrains, a été créée en 1997. Elle est agréée pour la protection de la nature depuis 2006.

Elle a pour buts :

- de réunir toutes les personnes intéressées par l'étude du règne végétal et de sa protection en Lorraine.
- de contribuer au développement de la botanique par différents moyens tels que :
 - > organisation de conférences, réunions d'information, herborisations sur le terrain, stages de découverte des végétaux et des milieux.
 - > publication d'un bulletin de liaison distribué aux membres de l'association.
 - > publication d'une revue scientifique annuelle : L.A.S.E.R (Lorraine, Atlas, Suivi, Etudes et Recherches).
 - > publication d'ouvrages ou de supports ayant trait à la botanique régionale.
 - > sensibilisation à la protection des plantes et milieux rares et menacés de la région par tout moyen approprié.
- de mener des études et inventaires floristiques.
- de développer les relations entre les organismes intéressés par la connaissance du règne végétal.

Elle regroupe aujourd'hui près de 180 adhérents pour une majorité lorrains, mais également alsaciens, champ-ardennais, belges et allemands.

Elle a publié l'atlas de la flore lorraine en 2013 fruit de 10 ans de prospection, récompensé par le Grand prix de l'Académie Lorraine des Sciences. Elle participe à plusieurs Comités de Pilotage Natura 2000. Elle travaille entre autres, sur la lutte contre les plantes invasives en relation avec la commune de Laxou, l'association des amis de la chèvre lorraine et l'ENSAIA de Vandoeuvre.

CAHIER D'ACTEUR

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.

FLORAINE, ASSOCIATION DES BOTANISTES LORRAINS

INTRODUCTION PROJET A31 BIS

Ce projet est une résurgence du **projet de l'A32**, qui au début des années 1990 devait doubler l'A31 pour désengorger celle-ci. Ce projet a été mis en sommeil en 2009 par le Préfet Bernard NIQUET, puis définitivement abandonné en 2010.

Depuis 2010, Lorry-rail assure des **liaisons ferroviaires** entre Bettembourg (Luxembourg) et Le Boulou (Perpignan) soit environ 1 000 km de ferroutage en 15 heures. Cette société assure un transport de camions sur rail, ce qui a pour avantages : l'absence de péages, des émissions de gaz à effet de serre moindres, pas d'usure de pneumatiques, moins de camions sur les axes routiers. Rappelons que cette option était fort encouragée par le Ministre de l'Environnement de l'époque, Jean-Louis Borloo. Aujourd'hui, nous avons appris avec étonnement que les wagons spécialement construits pour rendre plus efficace le ferroutage, resteront dans les hangars. Notons que ces équipements ont été payés avec les deniers des contribuables.

Pour information, le fret ferroviaire est passé en 10 ans de 47 milliards de tonnes/km à 32 milliards/km en France soit une diminution de plus de 30 %, alors qu'en Allemagne il a augmenté de 40 %.

En ce qui concerne le **transport fluvial**, on peut regretter que les installations portuaires du canal grand gabarit à Neuves-Maisons aient été payées par l'Etat, donc par les contribuables, et soient passées dans la propriété d'entreprises privées, privant de nombreux utilisateurs potentiels d'un mode de transport nord-sud moins gourmand en énergie, et allégeant le trafic pour les matières pondéreuses.

Il serait donc intéressant d'étudier toutes les possibilités de transport multimodal, avant d'envisager la construction de nouvelles routes ; La France est l'un des pays d'Europe qui a le plus d'infrastructures routières (1,77 km/km²).

DOMMAGES ENVIRONNEMENTAUX ENGENDRÉS PAR CE PROJET

Les modifications et conséquences sont de plusieurs types.

Pollutions

Les **pollutions atmosphériques** altéreront de manière durable les milieux jouxtant le projet. Les HAP (Hydrocarbures aromatiques polycycliques) et les métaux lourds, particulièrement nocifs pour l'environnement, et donc pour l'homme, ne manqueront pas de réduire notablement la biodiversité encore préservée dans cette région et auront une incidence non négligeable sur la santé humaine.

Les **dépôts azotés** peuvent modifier très notablement et sur une distance importante (plusieurs centaines de mètres) la flore en la banalisant, et en réduisant le nombre d'espèces, notamment parmi les plus rares et plus fragiles, (Orchidées entre autres) dont certaines sont protégées.

Les zones humides seront particulièrement impactées, et par conséquent la qualité des eaux.

Il est à noter que le XX^e siècle a vu disparaître les 2/3 des zones humides dont 50% dans les 30 dernières années et cela continue malgré la loi sur l'eau et les milieux aquatiques de 2006 et ses textes d'application.

Les pelouses calcaires, milieux particulièrement riches en espèces rares à très rares seront fortement impactées.

Nous ne parlerons pas des **espèces animales** qui elles aussi seront fortement impactées.

Fragmentation des habitats

Ce projet isolera 175 km² entre l'A31 (section Toul-Nancy au sud et section Nancy-Dieulouard à l'est) et l'A31bis (section nouvelle entre Toul et Dieulouard). Cela est tout à fait contraire aux recommandations de la loi Grenelle qui visent à réduire la fragmentation et le mitage de l'espace rural.

L'emprise détruira directement une centaine d'hectares d'habitats dont certains sont en forte diminution et parfois réellement remarquables. En effet, les prairies recèlent des richesses patrimoniales avérées et d'autres à découvrir dans les vallées de la Moselle, du Terrouin et du Longeau (exemple de la violette élevée (Viola elatior) protégée au niveau national, présumée disparue en Lorraine et retrouvée récemment sur une seule station en Lorraine).

Cette emprise coupera de nombreux corridors écologiques, alors que le Schéma régional de cohérence écologique en cours d'enquête publique a révélé l'importance de ceux-ci. On peut citer entre autres le corridor de la vallée de la Moselle, majeur pour notre région et particulièrement complexe et fragile.

Les modifications, induites, des habitats peuvent être évaluées à 25 fois l'emprise soit 2 500 ha.

Le Parc naturel régional de Lorraine zone ouest sera fortement impacté par le barreau Toul-Dieulouard.

Quel que soit le tracé retenu, des milieux remarquables seront impactés directement ou indirectement :

- Vallée de la Bouvade à Bicqueley
- Résurgence de la Rochotte à Pierre-La-Treiche
- Site natura 2000 de la vallée de la Moselle, du vallon de l'Arrot aux fonds de Monvaux
- Site du Conservatoire d'espaces naturels de Lorraine de la Côte Barine
- Vallées de la Moselle, du Terrouin et du Longeau
- Les ZNIEFF de : Forêt de Villey-Saint-Etienne, Vallée et coteaux du Terrouin, les Prés Liégeot à Dieulouard.



Impact sur les activités humaines

Outre ces milieux remarquables détruits pour partie ou isolés et déstructurés, il faut également voir l'aspect humain :

- **Mise en difficulté de la nouvelle AMAP** (association pour le maintien d'une agriculture paysanne) installée sur le site de la Rochotte à Pierre-la-Treiche.
- **Destruction de nombreux milieux agricoles** dans et hors Parc naturel, sans compter les difficultés de certains exploitants dont les propriétés seront amputées et fragmentées.
- **Modification du régime hydraulique** des vallées de la Moselle, du Terrouin et du Longeau entraînant des changements de régime des eaux et accentuant les phénomènes de crues.
- **Risque de pollutions majeures** engendrées par l'accentuation de passage de convois dangereux.

RAPPEL DES TEXTES ESSENTIELS VISANT À UN MOINDRE IMPACT SUR LA BIODIVERSITÉ

Stratégie Nationale pour la Biodiversité (2011-2020)

Elle fait suite à une première Stratégie (2004-2010), dont l'objectif de stopper l'érosion de la biodiversité d'ici 2010 n'a pas été atteint.

Il est indiqué dans cette nouvelle stratégie que l'une des causes principales de l'érosion de la biodiversité est : "la destruction, la fragmentation et l'altération des habitats réduisent les milieux de vie disponibles pour les espèces et leurs possibilités de déplacement."

Dans les objectifs de cette stratégie il est relevé, entre autres, les orientations suivantes :

- Orientation stratégique B - **Préserver le vivant et sa capacité à évoluer**
- Objectif 6 - Préserver et restaurer les écosystèmes et leur fonctionnement

- Orientation stratégique C - **Investir dans un bien commun, le capital écologique**
- Objectif 7 - Inclure la préservation de la biodiversité dans la décision économique

- Orientation stratégique D - **Assurer un usage durable et équitable de la biodiversité**
- Objectif 11 - Maîtriser les pressions sur la biodiversité

Schéma Régional de Cohérence Écologique

"Depuis plusieurs années, le monde assiste à un déclin majeur de la biodiversité. En effet, **du fait de la destruction et de la fragmentation des habitats naturels**, des espèces et des habitats disparaissent à une vitesse sans précédent. La préservation de la biodiversité ne peut plus seulement se réduire à la protection d'espèces sauvages et de milieux naturels dans des aires protégées, même si ces protections sont nécessaires. De la même façon, elle ne peut pas se limiter aux seules espèces menacées mais doit aussi s'intéresser à l'ensemble des espèces et des habitats."

C'est ainsi que dans le but d'enrayer cette érosion de la biodiversité, le Grenelle de l'environnement a porté en 2007 une mesure phare en faveur de la biodiversité : il s'agit du concept de Trame verte et bleue qui a été introduit en France dans les lois Grenelles I et II, permettant une continuité des espaces naturels, évitant tout isolement menaçant évidemment la pérennité des espèces.

Selon la loi dite "Grenelle II", la Trame Verte et Bleue sera mise en place à l'aide d'un outil : le **Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE)**.

ANALYSE DU PROJET ET CONCLUSION

Le peu d'importance donnée à la partie 4 (environnement) du dossier du maître d'ouvrage (4 pages de rédaction et 4 cartes très sommaires), nous amène à nous poser des questions.

En effet, cette partie est indigente et n'est absolument **pas en relation avec la stratégie nationale pour la biodiversité, ni avec le schéma régional de cohérence écologique**. Le dossier du maître d'ouvrage est très orienté pour aboutir à la conclusion d'une urgence absolue de réaliser ce projet.

Dans le dossier du maître d'ouvrage, il est clair que l'orientation que l'on veut donner à la résolution du trafic sur l'A31 est d'imposer un barreau de dérivation Toul-Dieulouard, 5 ans après l'abandon du très critiqué projet de l'A32. En revanche, la solution d'élargissement de l'actuelle A 31 sur la totalité du tracé n'est pas envisagée. Cette solution serait pourtant la moins dommageable. Il y aurait lieu parallèlement à l'application de cette dernière solution de réfléchir à l'avenir. Pour cela une volonté politique ferme sur la recherche d'autres solutions que celle actuellement étudiée, permettrait de ne pas se reposer les mêmes questions tous les 10 ans.

Le projet du barreau Toul-Dieulouard ne fait pas réellement et sérieusement l'étude de l'impact environnemental. Cet impact est largement sous-estimé dans ce projet et il y aura lieu de faire des études complémentaires (dérogation pour destruction d'habitats d'espèces protégées, mesures d'atténuation et de compensation à proposer, adaptation et changement de certaines portions de projets pour le rendre plus "acceptable"...). Ces retards coûteront très cher et augmenteront sensiblement le budget au détriment des contribuables que nous sommes.

D'autre part, on peut regretter que **l'écotaxe**, adoptée à l'unanimité par le Parlement, ait été abandonnée si facilement, et qu'elle n'ait pas été testée en priorité à la frontière du Luxembourg, sur cet axe de circulation Nord-Sud. Elle aurait été nettement rentable et aurait pu financer, par exemple, un élargissement à 2x3 voies de l'A31.

Villers-lès-Nancy le 1^{er} juin 2015

Pour Floraine

Le président

François VERNIER

