

# DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N°28 JUILLET 2015



## 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.*

## CONSEIL SCIENTIFIQUE RÉGIONAL DU PATRIMOINE NATUREL DE LA RÉGION LORRAINE

Le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) est une instance de spécialistes, placée auprès du préfet de région et du président du conseil régional, qui peut être consultée pour des questions relatives à la connaissance, la conservation et la gestion du patrimoine naturel régional. Le CSRPN est défini par la loi n° 2002-276 du 27 février 2002, relative à la démocratie de proximité, article 109-III, (modifiant l'article L. 411-5 du Code de l'environnement). Le décret n°2004-292 définit sa composition, ses domaines d'intervention et précise les conditions dans lesquelles il est saisi. La circulaire DNP n°2004-1 du Ministère de l'Écologie précise les modalités d'application. Les arrêtés préfectoraux n° 2005-326 du 25/07/2005 et n° 2014-40 du 17/02/2014 portent sur la création, la composition et le fonctionnement du CSRPN de Lorraine.

Plus d'informations :

[www.lorraine.developpement-durable.gouv.fr/le-conseil-scientifique-regional-du-patrimoine-r1444.html](http://www.lorraine.developpement-durable.gouv.fr/le-conseil-scientifique-regional-du-patrimoine-r1444.html)

Le CSRPN de Lorraine a pris connaissance des documents versés au débat : dossier du maître d'ouvrage avril 2015, Documents thématiques (A31 bis : Étude d'environnement Milieu naturel, mars 2015).

Deux de ses membres étaient présents à la réunion du 2 juin à Toul. Les documents mis à la disposition du public sont de qualité, bien informés pour un niveau de débat d'opportunité. L'avis adopté lors de la réunion du CSRPN du 26 juin 2015 porte sur l'ensemble du projet A31bis. Il est décliné par liaisons selon le découpage du dossier adopté par le maître d'ouvrage (avril 2015).

### 1) LIAISON GYE-DIEULOUARD

D'une longueur d'une trentaine de kilomètres, la section Gye-Dieulouard est la plus impactante pour le patrimoine naturel. Le CSRPN observe que la variante n° 5 ne figure pas dans les dossiers thématiques.

#### REFORMULATION DU PROJET :

Sur la liaison Toul (Gye)-Dieulouard, le CSRPN retient pour l'essentiel :

- Le maître d'ouvrage considère 5 variantes comportant une part de tracé neuf ;
- L'aménagement sur place (ASP) de l'A31 entre Toul et Dieulouard n'est pas envisagé ;
- Les variantes 1 et 2 (aménagement entièrement neuf) n'ont pas la faveur du maître d'ouvrage pour des raisons que nous partageons ;
- Les variantes 3, 4 et 5 semblent moins pénalisantes. La variante 3 consiste en un aménagement sur place de l'A31 à 2x3 voies entre Gye et Toul, puis une section neuve de Jaillon à Dieulouard. La variante 4 utilise l'A31 au niveau de Toul (ASP), emprunte la route existante reliant l'A31 à la Croix-de-Metz, puis se développe en tracé neuf de Jaillon à Dieulouard. La variante 5 emprunte également l'A31 au niveau de Toul (ASP), se poursuit par un ASP de la RD 191a, franchit la Moselle et rejoint Jaillon pour se développer en tracé neuf jusqu'à Dieulouard.

### CONSEQUENCES DES VARIANTES PROPOSEES SUR LE PATRIMOINE NATUREL :

Le CSRPN rappelle l'essentiel des impacts du projet :

- **Destructions directes d'habitats** : en considérant une emprise moyenne de 10 ha/km, le barreau neuf entre Gye et Dieulouard entraîne la disparition d'une centaine d'hectares d'habitat dont des habitats prairiaux, des pelouses calcicoles, des habitats forestiers. Le CSRPN est intervenu à plusieurs reprises pour alerter les pouvoirs publics sur la disparition alarmante des prairies en Lorraine. Le projet de barreau neuf entre Gye et Dieulouard contribuera fortement (et brutalement) à la régression des espaces prairiaux sans réelle possibilité de compensation. A ce niveau d'étude nous ne connaissons pas les besoins en matériaux (ou les dépôts de matériaux non réutilisables) qui pourraient aggraver le bilan de destruction des milieux,
- **Modifications induites des habitats jouxtant les variantes de tronçons neufs par suite des aménagements fonciers agricoles.** En considérant un périmètre impacté de 25 fois l'emprise du projet (100 ha), les restructurations foncières pourraient impacter une superficie de 100 ha x 25 = 2500 ha. Par expérience nous savons que les conséquences de ses restructurations sont impactantes pour les milieux naturels. Ces effets induits (qui ne sont pas considérés dans les études d'opportunité) ont toujours des conséquences supérieures aux effets directs du projet. Sur le tronçon neuf, commun à toutes les variantes (Jaillon-Dieulouard), il faut s'attendre à une perte de 25 % de la biodiversité (disparition d'espèces ou baisse des effectifs). S'agissant d'un barreau autoroutier neuf dans un environnement contraint par une pression foncière forte, le CSRPN considère que le projet réunit toutes les conditions pour que s'exerce un impact sévère sur le patrimoine naturel (et difficilement compensable). Le CSRPN rappelle également que le tracé neuf envisagé entre Jaillon et Dieulouard va se développer en parallèle à la RD611. Cette configuration est doublement contraignante :
  - **Le territoire sera impacté par une 2x2 voies clôturée et par la RD611**, soit une emprise totale de 45 à 50m minimum dans le cas d'un jumelage serré entre les deux infrastructures. En situation de jumelage large, un isolat subsistera entre les deux infrastructures (difficulté d'accès et de gestion de cet espace interstitiel). Les mesures traditionnelles de défragmentation (passage à faune) seront difficiles à mettre en œuvre. Les passages à faune de l'A31 bis déboucheront sur une route départementale (risque élevé de collisions). Le contexte économique rend peu crédible l'idée d'un double franchissement de l'A31 puis de la RD611. En d'autres termes les mesures classiques destinées à créer des transparences écologiques seront inopérantes.
  - **Le rétablissement des transparences écologiques est rendu très difficile par la situation de jumelage.** Les passages à faune à construire sur l'A31 bis déboucheront de fait sur une route départementale. Cette situation est très défavorable et les experts du CSRPN savent par expérience que le maître d'ouvrage de l'A31 bis ne financera pas des ouvrages sur une route départementale. En clair, les passages faune à construire sur l'A31 bis se révéleront des puits écologiques pour la faune sauvage. Le projet neuf envisagé entre Jaillon et Dieulouard est particulièrement difficile et impactant. Cette situation n'est pas évoquée dans les documents du débat.
- **Altération des milieux jouxtant le projet** : une bande de largeur variable (200 m en milieu ouvert, 400 m en milieu forestier) sera durablement altérée par :
  - **le bruit** (impact important pour les oiseaux qui communiquent par le chant) ;
  - **les pollutions de proximité** : métaux lourds, hydrocarbures et oxydes d'azote entraînant à terme une banalisation des cortèges floristiques (et faunistiques associés). Certaines pelouses calcicoles peuvent être fortement impactées par ce phénomène d'eutrophisation contre lequel nous n'avons pas de solution ;
  - **la création de nouvelles lisières en milieux forestiers** : disparition des espèces d'ombre au profit d'espèces de lumière, banalisation de la faune forestière, introduction d'espèces banales venant concurrencer les espèces forestières spécialisées qui régresseront. Certains massifs seront particulièrement impactés (bois communal de Dieulouard, forêt communale de Jaillon, forêt communale de Villey-St-Etienne, etc.) ;
  - **l'ouverture d'un nouveau corridor d'accès privilégié pour des espèces végétales invasives, à la faveur du chantier et des perturbations induites** (les espèces invasives sont considérées comme une des causes majeures d'érosion de la biodiversité).
- **Risques pour les zones humides du Terrouin, du Longeau et de la Moselle** : d'une façon générale les zones humides régressent de manière alarmante malgré les mises en garde, recommandations, et réglementations. Les zones humides sont des milieux fragiles et d'exceptions, pour les conserver mieux vaut les éviter. Le CSRPN demande que la doctrine « éviter, réduire, compenser » soit envisagée dès le niveau des études d'opportunité et considère que les mesures de réduction et de compensation sont des paramètres à intégrer dans le choix des variantes.
- **Menaces directes sur la faune** (destructions accidentelles durant le chantier, collisions en phase d'exploitation). Le dossier « Synthèse et hiérarchisation des enjeux » montre la qualité, la diversité, la rareté et la sensibilité des milieux naturels et des cortèges fauniques associés. Le CSRPN considère par conséquent que l'aire d'étude figure parmi les hauts lieux du patrimoine naturel lorrain. Ces espaces naturels sont d'autant plus intéressants qu'ils sont proches des agglomérations. Pour ces raisons,



il convient de les conserver et la façon la plus sûre de le faire est de les éviter en adoptant une solution ASP à 2x3 voies de l'A31 actuelle entre Toul et Bouxières-aux-Dames.

- **Menaces directes ou indirectes sur la flore** : comme précédemment pour la faune, le dossier établi par les partenaires associés à la DREAL (Ésope, Néomys, Dubost, Entomo-Logic, Cerema et Iris Conseil) montre l'originalité et la diversité des cortèges floristiques présents dans l'aire d'étude. Des espèces protégées sont identifiées, la violette élevée est repérée dans l'aire d'étude (station unique en Lorraine) et pourrait être impactée par les solutions 1, 3 et 4.
- **Coupure dans le territoire du Parc Naturel Régional de Lorraine** : le PNR de Lorraine possède la particularité de s'organiser en deux entités distinctes. Les deux ont été sérieusement impactées par le passage de la LGV Est Européenne. Dans l'hypothèse d'un barreau neuf, la trame verte et bleue du Parc, ses réservoirs de biodiversité et ses zones de perméabilité seront très fortement impactées. A l'évidence, la lisière du PNR au droit de Nancy et Toul sera sérieusement malmenée par le projet de barreau Toul-Dieulouard et pourrait remettre en cause ce bout de territoire en tant que périmètre du Parc Naturel.
- **Fragmentation** : le barreau entre Toul et Dieulouard va créer un isolat de 150 km<sup>2</sup> environ, fermé par :
  - L'A31 section Toul Nancy au Sud ;
  - L'A31 section Nancy Dieulouard à l'Est ;
  - L'A31 bis à construire entre Toul et Dieulouard à l'ouest.

La fragmentation est reconnue comme étant la deuxième cause de la perte de biodiversité. Les conséquences sont multiples et se combinent pour arriver toujours aux mêmes résultats : appauvrissement de la diversité génétique, spécifique et paysagère. Le CSRPN considère que la création d'un tel isolat impacte fortement les populations isolées (même si l'isolement est partiel). L'isolat créé par le réseau autoroutier contrecarre les efforts portés par l'État et la Région Lorraine pour réactiver les réseaux écologiques (Trame Verte et Bleue). En termes de biologie de la conservation, le barreau neuf de l'A31 bis constitue précisément ce qu'il faut éviter de faire. Les conséquences négatives auront des répercussions bien au-delà de l'isolat.

## RECOMMANDATIONS DU CSRPN

**1. La variante aménagement sur place (ASP) à 2x3 voies de l'A31 entre Gye et Bouxières-aux-Dames est à étudier** avec précision et sans a priori. L'ASP de l'A31 est conforme à la séquence « Eviter-Réduire-Compenser ». La variante ASP évite une grande partie des impacts cités précédemment.

**2. Le CSRPN vient de donner un avis favorable au schéma régional de cohérence écologique (SRCE) porté par l'État et la Région Lorraine.** Cette assemblée ne comprendrait pas que l'État, en contradiction avec ses propres recommandations, fasse l'impasse sur une alternative crédible (ASP de l'A31) qui n'est pas envisagée dans le débat d'opportunité mais qui peut sans difficulté être introduite dans une étude complémentaire au débat, ou dans les variantes à examiner dans les étapes ultérieures (études préliminaires). Pour le CSRPN il ne fait aucun doute que le cahier des charges de la commande doit intégrer la solution alternative que constitue l'ASP.

**3. Le CSRPN considère l'ASP de l'A31 comme une alternative crédible qui doit être examinée avec objectivité.** Écarter cette solution alternative constituerait pour la suite un handicap et un motif de rejet lors de l'examen des dossiers de demande de dérogation pour destruction d'espèces protégées. La variante aménagement sur place est donc à étudier sereinement d'autant qu'elle présente 3 avantages en termes de conservation de la nature :

- L'ASP par Nancy permet de remettre à niveau l'A31 dans la traversée de la forêt de Haye d'autant plus que le périmètre de la forêt de protection a été établi en tenant compte de cette hypothèse. En effet, il exclut du classement en cours une bande correspondant au futur élargissement à 2x3 voies de l'autoroute ;
- L'ASP par Nancy limite les compensations qui s'imposeront au barreau neuf entre Toul et Dieulouard. Les surfaces à compenser seront difficiles à mettre en œuvre dans un contexte de pression foncière forte. Les agriculteurs ne manqueront pas de faire valoir la double peine liée à la perte de foncier liée aux emprises auxquelles s'ajoutera la perte de foncier liée à la compensation ;
- Contrairement au barreau neuf, l'ASP par Nancy n'impacte pratiquement pas les milieux forestiers. La SAFER indiquait qu'actuellement elle n'a aucune réserve pour compenser les pertes de surfaces boisées.

**4. Le CSRPN rappelle enfin que la réduction de la consommation de l'espace rural par les infrastructures de transports est un objectif national et prioritaire.** La création du barreau neuf entre Toul et Dieulouard ne va pas dans le bon sens. En termes de préservation de l'espace, le barreau est l'exemple de ce qu'il faut éviter. En revanche, l'ASP par Nancy représente l'alternative à rechercher.

## PROJET AUTOROUTIER A31BIS

### 2) LIAISON BOUXIERES-FEY

L'aménagement envisagé correspond à un aménagement sur place permettant de passer l'autoroute actuelle à 2 x 3 voies. L'élargissement par le terre-plein central (TPC) évite une consommation d'espaces et l'acquisition de nouvelles emprises.

#### RECOMMANDATIONS DU CSRPN

Le dossier du maître d'ouvrage indique que l'ASP sera accompagné de mesures de requalifications environnementales comprenant le rétablissement de corridors écologiques et la construction de dispositifs d'assainissement. Le CSRPN considère positivement ce parti d'aménagement.

### 3) LIAISON FEY-RICHEMONT

Cette liaison comporte trois sections :

- La section Fey-Mey (contournement Sud-Est de Metz à 2 x 2 voies) reste en l'état ;
- La section Mey-Hauconcourt exploitée par la SANEF sera élargie à 2x3 voies dans le cadre du contrat de concession ;
- La section Hauconcourt-Richemont, déjà à 2x3 voies, ne fera l'objet d'aucun aménagement particulier.

#### RECOMMANDATIONS DU CSRPN

Le CSRPN considère que le projet A 31 bis est l'occasion de rétablir un corridor écologique sur la section Hauconcourt-Richemont. Le schéma de cohérence territoriale de l'agglomération messine (SCOTAM) montre une rupture totale des continuités écologiques dans la vallée de la Moselle entre Metz et Richemont (triple rupture des liaisons biologiques ouest-est liée à l'urbanisation, l'A31, et en partie la Moselle). Le projet A 31 bis offre l'opportunité d'effacer cette rupture.

### 4) LIAISON A30-A31 NORD

De Richemont à l'échangeur de Sainte Agathe, l'autoroute A30 est mise à 2x3 voies (ASP sur 4,5 km) avec des requalifications environnementales sur l'eau, les milieux naturels et humains. A partir de l'échangeur de Ste Agathe, un barreau neuf de 5,5 km emprunte un emplacement réservé dans le plan local d'urbanisme (PLU) de Florange.

#### RECOMMANDATIONS DU CSRPN

Le CSRPN signale des enjeux forts sur les habitats forestiers (et les cortèges d'espèces associées) dans la partie nord de cette section. A ce stade le conseil scientifique recommande d'adopter une stratégie d'évitement et d'orienter les études, à venir, vers une solution de passage en bordure de la forêt domaniale de Florange.

### 5) LIAISON THIONVILLE-FRONTIERE LUXEMBOURGEOISE

L'A31 est à 2x2 voies, elle sera élargie par l'extérieur à 2x3 voies (acquisition d'emprises supplémentaires). Des mesures de requalification semblables à celles prévues pour la section Bouxières-Fey seront mises en œuvre.

#### RECOMMANDATIONS DU CSRPN

L'ASP (accompagné de mesures de requalification) paraît être un bon compromis. Le conseil scientifique attire l'attention sur l'existence de corridors écologiques d'importance régionale qui sont actuellement mal rétablis par des passages à faune sous dimensionnés. L'ASP de l'A31 sera l'occasion d'améliorer la situation de ces ouvrages.

### EN CONCLUSION

Le CSRPN demande sur la liaison Gye-Dieulourd que l'alternative d'un aménagement sur place de l'A31 (entre Toul et Bouxières-aux-Dames) soit examinée attentivement et qu'un bilan coûts/avantages soit établi.

Sur la liaison A30-A31 Nord, le conseil scientifique invite le maître d'ouvrage à rechercher une solution évitant la forêt domaniale de Florange.

Sur les autres sections, le maître d'ouvrage retient le principe d'un aménagement sur place de la voirie existante. Ce parti d'aménagement, accompagné de requalifications, est bien adapté aux enjeux de conservation de la biodiversité.