DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR
N°29 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR DE L'ATPCV

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.

Association loi 1901, née en 1995 en réaction au projet d'autoroute A32, l'ATPCV (Association, du Toulois pour la Préservation du Cadre de Vie) a pour but :

- d'informer les communes du Toulois et leurs *populations sur tous les problèmes et risques pesant sur leur environnement et leur cadre de vie ;*
- *d'étudier toutes les nuisances et dégradations engendrées par ces risques ;*
- *de proposer des actions afin d'améliorer ou, au minimum, de ne pas dégrader l'environnement et le cadre de vie dans le Toulois.*

Loin de vouloir systématiquement faire obstacle à tous les projets, elle entend faire des propositions constructives allant dans le sens du développement durable et de la transition énergétique. Respectueuse des besoins fondamentaux des habitants et de la Nature, elle a le souci de protéger la biodiversité. Elle travaille en liaison avec d'autres associations et collectifs, œuvrant dans le même sens. Au moment où la France va recevoir des représentants du monde entier pour la COP 21, le projet autoroutier concédé « A31 bis » est pour l'A.T.P.C.V. une aberration écologique et économique qui n'a pas démontré sa pertinence. Il est donc urgent de réfléchir sur des alternatives à ce projet qui n'a, à notre sens, d'intérêt que pour le concessionnaire pressenti, les entreprises de travaux publics et le lobby du transport routier.

L'A31 BIS : UN PROJET D'UN AUTRE SIÈCLE

Depuis plus de 20 ans, l'ATPCV se bat pour maintenir un environnement naturel et respectueux des personnes et de la biodiversité des Boucles de la Moselle et des villages du Toulois.

L'A31 bis est un projet directement récupéré de l'A32 abandonné à la suite du Grenelle de l'Environnement et grâce à l'action de l'Entente Lorraine et de notre association en particulier.

Les arguments avancés à l'époque sont toujours d'actualité et trouvent d'autant plus d'écho que la France organise, en décembre 2015, la 21ème Conférence Des Parties sur les Changements Climatiques (COP 21)

L'ATPCV entend proposer d'autres alternatives au projet d'A31 bis concédée et payante et participe ainsi à élever le débat, en rejetant le projet présenté avec ses priorités actuelles tout en répondant aux besoins des usagers et de la population.

LE CONSTAT

Aussi bien du point de vue économique et financier qu'au regard des impacts humains et environnementaux, la partie sud du projet A31 bis, c'est-à-dire le barreau Toul-Dieulouard, est totalement injustifiée :

L'aspect économique et financier

Le projet A31 bis ressort des tiroirs (après l'échec retentissant de l'A32) à un moment de très fort chômage et de croissance économique faible, avec un investissement des entreprises au point mort.

On peut penser que le moment est bien choisi par les majors du BTP, qui possèdent tous des autoroutes privatisées très rentables, pour faire ce qu'on peut considérer comme un chantage à l'activité et à l'emploi, dont la DREAL semble être le bras armé, en présentant un projet à sens unique : l'A31 bis avec le plus possible de tronçons concédés pour le plus grand profit des grandes entreprises concernées.

L'Etat s'est dessaisi des autoroutes et a perdu les bénéfices générés qui devaient servir à la construction de nouvelles infrastructures et les collectivités locales mises à la diète budgétaire ont peu de moyens. Il ne resterait selon eux que la solution des PPP (partenariats public privé) qui peuvent se résumer ainsi pour les finances publiques : *« pile je gagne »* (les bénéficiaires de la concession), *« face tu perds »* (les contribuables qui devront rembourser plusieurs fois le prix de l'autoroute).

Prenons l'exemple du barreau Toul-Dieulouard : les prévisions de trafic ne justifient absolument pas la construction d'une infrastructure qui coûterait un demi-milliard d'euros. Si les prévisions de trafic présentées par le maître d'ouvrage sont aussi alarmistes (et fantaisistes) que ceux prévus lors du débat sur l'A32, on peut affirmer qu'ils ne sont là que pour privilégier un choix prédéfini.

En effet, tous les véhicules, en particulier les poids-lourds, venant de Metz, n'emprunteront pas le barreau puisqu'une bonne partie se dirige ensuite vers l'est et l'A33. Et pour ceux qui restent, rien ne garantit qu'ils veuillent bien gagner 10 minutes très chèrement payées. Remarquons aussi que la montée de Maxéville est déjà à 3 voies et que si des travaux de mise à 3 voies de la voie descendante ne sont pas possibles alors on pourrait laisser ce tronçon en l'état, ou envisager la suppression de la bande d'arrêt d'urgence descendante.

Dans l'autre sens, même remarque : tous les flux venant de Toul et se dirigeant vers Strasbourg resteront sur l'A31. C'est très souvent au niveau de l'échangeur A31- A33 que se produisent les bouchons : le barreau Toul-Dieulouard ne réglera pas ces problèmes d'engorgement.

Il y aurait donc très peu de retombées positives, en terme de trafic et d'économie, à espérer de la construction de ce barreau autoroutier, qui plus est s'il est concédé.

L'aspect environnemental et de santé

- alors que chacun sait qu'il devient vital de décarboner l'économie (cf. les travaux du GIEC et la préparation de la COP 21),
- que le réchauffement climatique menace les grands équilibres de la planète,
- que les pollutions générées par les transports provoquent de plus en plus de maladies respiratoires, et que le bruit de la circulation augmente les risques d'AVC et de décès d'une maladie cardiovasculaire (revue European Heart Journal de juin 2015) ce serait donc faire preuve d'aveuglement que de construire de nouvelles autoroutes.

L'ATPCV défend le cadre de vie et considère que renforcer encore les flux de véhicules au lieu de faire tous les efforts possibles pour les réduire frise l'irresponsabilité. Si nous nous intéressons particulièrement au

Toulois, nous savons très bien que l'A31 bis concerne les Lorrains et même la Grande Région (Sarre-Lor-Lux). Or l'Allemagne a mis en place une taxe poids lourds, l'Alsace veut, elle aussi, éviter d'être asphyxiée et souhaite instaurer des barrières.

Allons-nous être réduits à voir passer sous nos fenêtres ces files de camions venant de toute l'Europe et recherchant le tracé le moins onéreux ?

Il faut cesser cette concurrence absurde et se mettre d'accord avec nos voisins proches pour gérer collectivement et intelligemment ce problème. Le Luxembourg a commencé en privilégiant le rail, qu'attendons-nous pour l'imiter ?

Aucune étude n'a été présentée par la DREAL sur le coût induit par les problèmes de santé causés par les pollutions liées aux transports ! Le traitement de ces maladies respiratoires est pris en charge par la sécurité sociale : si on l'intégrait dans le coût des transports qui les provoque, ce serait de la prévention qui servirait la santé de la population et la financerait tout en obligeant les usagers de la route à réfléchir à l'utilisation de leurs véhicules.

LES PROPOSITIONS

Economiques

Le barreau Gye-Dieulouard étant estimé à 500 millions d'euros par la DREAL, nous proposons d'abandonner le projet de construction et d'utiliser ces fonds pour :

- L'aménagement à 2x3 voies de l'A31 entre Toul et Nancy et l'aménagement de l'échangeur avec l'A33 dans une première phase, puis dans un second temps, l'entrée de Nancy-Maxéville et l'A31 nord. Et qu'on ne nous dise pas que ce n'est pas possible puisque des études ont été menées et que les communes et les associations qui défendent la forêt de Haye ont travaillé sur ce projet et sont arrivées à un accord !
- La priorité absolue donnée aux transports collectifs :
  - davantage de trains TER Toul-Nancy avec des tarifs équivalents à ceux des bus TED ;
  - la 3ème voie de l'A31 réservée aux transports collectifs (bus et covoiturage) afin d'encourager ces modes de déplacements moins polluants.
- La dissuasion du tout-camions par une écotaxe régionale qui permettrait des rentrées fiscales à même de financer sur fonds publics la transition vers des modes de transports propres.

Environnement / Santé

Nous proposons :

- L'étude fine des flux domicile-travail afin d'encourager les collectivités à avoir une politique du logement adaptée aux demandes et les entreprises à tenir compte de l'éloignement du domicile de leurs salariés en favorisant la flexibilité horaire.
- L'encouragement des politiques publiques par des subventions bonifiées aux productions locales et aux circuits courts ou au contraire par des taux d'intérêt d'autant plus élevés que certains transports internationaux seraient inutilement polluants, ce qui éviterait que les stocks des entreprises ne se retrouvent sur la route.
- Nous demandons à la DREAL une étude relative aux coûts générés par les problèmes de santé causés par les pollutions liées aux transports (stress, maladies cardiovasculaires et respiratoires chroniques et/ou aigües, décès prématurés, arrêts de travail, etc…)

EN CONCLUSION

→ Nous avons besoin d'un aménagement du territoire plus équilibré et moins consommateur de déplacements.

→ Le trafic sur l'autoroute A31 est essentiellement local, et peut, pour les voyageurs, être pris en charge par les transports en commun.

→ L'amélioration de l'offre TER pour les voyageurs a permis une forte augmentation de sa fréquentation. Elle doit être poursuivie et renforcée par une politique volontariste du développement ferré.

→ De nouveaux tronçons autoroutiers, économiquement injustifiés, constitueraient un gaspillage d'argent public, qu'il serait plus utile d'investir dans l'intermodalité pour le transport de personnes, le rail, les voies d'eau et le transport combiné pour les transports de marchandises.

→ Ces nouveaux tronçons autoroutiers provoqueraient des destructions irrémédiables de l'environnement, de territoires agricoles et du patrimoine.

→ Les aménagements favorisant l'augmentation du trafic routier provoquent nuisances sonores et pollution de l'air, et ont des conséquences pour la santé des riverains.

Pour toutes ces raisons, le projet A31 bis n'est pas la solution au problème des transports en Lorraine.

Pour réduire les besoins en transport routier, il faut dès à présent :

→ Mieux répartir les activités et les services sur tout le territoire.

→ Maîtriser les flux de marchandises par une relocalisation des activités de production au plus près des ressources et des besoins.

→ Remettre en cause le système de l'approvisionnement en « flux tendu » qui pousse les entreprises à mettre leurs stocks sur la route.

→ Inciter les voyageurs à utiliser les transports en commun en améliorant les liaisons dans les villes, entre les différentes agglomérations et leur périphérie et en facilitant le passage d'un mode de transport à l'autre (bus-train, vélo-train, voiture-bus, voiture-train-tram, covoiturage, cheminements piétonniers et cyclables, garages à vélos sécurisés…) et par une offre tarifaire attrayante.

→ Pour le transport des marchandises, revenir à une situation plus équitable pour le transport ferroviaire et fluvial, en instaurant une redevance pour les camions sur l'A31 et ailleurs, et en donnant la priorité à la logistique multimodale.

Pour toutes ces raisons, nous demandons un moratoire au projet A31 bis, moratoire dont la perspective est d'entrevoir l'aménagement de notre territoire avec sérénité et réalisme.

Contact : A.T.P.C.V. (Association, du Toulois pour la Préservation du Cadre de Vie)
51, rue Edmond Gérard, 54200 Chaudeney-sur-Moselle
Mail : atpcv54@gmail.com Site Internet : atpcv54.free.fr