CAHIER D'ACTEUR
N°17 JUIN 2015

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 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.

ENTENTE POUR LA DÉFENSE DE L'ENVIRONNEMENT NANCÉIEN

Eden est une association de défense de l'environnement nancéien agréée pour la protection de la nature et de l'environnement. A ce titre, elle est particulièrement attentive aux politiques de transport qui ont un effet sur la qualité de l'air. En effet, le bilan de la qualité de l'air réalisé par Air Lorraine dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération nancéienne, montre que les concentrations de certains polluants dépassent des seuils réglementaires en particulier à proximité des axes de trafic. Ces dépassements concernent surtout des polluants fortement émis par le transport sur la route : dioxyde d'azote (NO2), particules (PM10) et (PM2.5). Une coordination de toutes les autorités organisatrices de transport est nécessaire non seulement pour réduire la place de la voiture individuelle dans les déplacements mais également pour trouver des alternatives au trafic de transit des poids lourds dans notre région.

OUI À UNE MISE AUX NORMES ET UNE SÉCURISATION DES ÉCHANGEURS ACTUELS

Parmi les objectifs de l'A31 bis, certains nous semblent tout à fait incontournables tels que les mises aux normes environnementales (bruit, protection de la ressource en eau et de la faune…) ou la sécurisation des échangeurs de Nancy : Eden, membre du collectif pour la protection et le classement de la forêt de Haye avait à ce titre accepté de réserver des emprises pour le réaliser sur demande des services de l'Etat. Nous sommes donc étonnés que ces mêmes services, deux ans plus tard indiquent que cette hypothèse n'est pas pertinente car trop coûteuse et non réalisable sur un plan technique. La crédibilité de ces services d'études nous semble ainsi remise en cause d'une manière générale.

EDEN

L'association EDEN a pour but d'*agir pour la protection de l'environnement dans l'aire urbaine de Nancy en tenant compte des conditions locales et des équilibres écologiques planétaires.*

NOS ACTIONS

Dans le but d'améliorer les conditions et le cadre de vie des citoyens de l'agglomération nan-céienne, nous agissons dans les domaines suivants :

• les déplacements

Le groupe EDEN Vélocité agit pour la promotion des aménagements cyclables. Il souhaite développer les déplacements doux afin de diminuer la pollution de l'air.

Le groupe EDEN Transports élabore des propositions pour développer les moyens de déplacement alternatifs à la voiture. Il veille particulièrement aux projets de transports en communs.

• les déchets

Nous participons aux commissions communautaires et départementales pour défendre une politique volontaire de réduction des déchets et de leur gestion tournée vers le recyclage et la limitation des pollutions. Par ailleurs nous menons des actions de sensibilisation auprès des habitants

• la qualité de l'air

Nous sommes attentifs aux pollutions aériennes; nous siégeons au Conseil d'Administration d'AIRLOR en représentant les associations lorraines fédérées par MIRABEL-LNE.

• l'urbanisme

Nous participons au Conseil du Développement Durable du Grand Nancy afin de défendre un développement harmonieux de l'agglomération, en conformité avec nos objectifs et actions.

Eden est membre de Flore 54, Mirabel-LNE du réseau FNE.

NON À UN RENFORCEMENT DE L'OFFRE ROUTIÈRE CONDUISANT À UNE AUGMENTATION DU TRAFIC AUTOMOBILE

Eden est beaucoup plus circonspecte quant à la prévision d'accroissement du trafic routier sur cette autoroute et l'objectif de permettre un accroissement de ce trafic. Le projet de l'A32, en 1999, prévoyait déjà une saturation de l'A31 à l'horizon 2010 avec plus de 100 000 véhicules par jour (voir page 47 du dossier du maître d'ouvrage).

Nous en sommes à 86 000 véhicules par jour à l'échangeur de Nancy-Bouxières et ce maximum ne doit pas être dépassé mais bien diminué à notre sens.

Le dossier ne dit pas ce qu'il se passe sur l'A33 qui connaît également un trafic et une pollution importants au droit des quartiers urbains qu'il traverse (Pôle de Brabois, Villers Clairlieu). La réalisation d'A31 bis exacerbera les problèmes de ce secteur. Le projet du barreau sud Nancy-Essey viendra-t-il après celui d'A31 bis pour régler la congestion d'A33 ?

Les maires de Nancy et Metz sont préoccupés par la place trop importante de la voiture individuelle dans leurs agglomérations et mettent en place des plans de déplacement urbain qui visent à favoriser les alternatives à la voiture individuelle avec la création de parkings relais, de nouvelles lignes de Transport en Commun en Site Propre, des plans vélos et piétons, l'encouragement de l'autopartage et du covoiturage. Eden est donc étonnée par le soutien de ces maires au projet de l'A31 bis car le renforcement des infrastructures routières, de l'offre, induit nécessairement un renforcement des usages et donc du trafic de voitures individuelles.

Le Luxembourg met en adéquation ses objectifs et ses actions : après avoir construit de nouvelles routes toutes saturées, il renforce aujourd'hui son offre ferroviaire avec la construction de deux nouvelles gares, la création de nouvelles lignes de chemin de fer et de transports en commun afin d'offrir aux salariés une alternative efficace à la voiture individuelle pour leurs déplacements domicile-travail.

Si une nouvelle artificialisation des sols lorrains doit être effectuée pour des transports, alors nous préconisons que cela le soit pour des modes de transports collectifs et peu émetteurs en CO_2 et gaz à effets de serres afin de respecter les objectifs de préservation du climat de la COP 21.

TRAFIC POIDS LOURDS À RÉGULER PAR L'INSTAURATION D'UNE ÉCO-TAXE

Le dossier du maître d'ouvrage nous indique que 55% du trafic poids lourd est du trafic de transit. Ce trafic international s'explique en grande partie par l'évitement des autoroutes payantes allemandes, le plein en carburant effectué au Luxembourg où les taxes sont faibles, et on sait déjà que certains poids lourds utilisant l'axe Nancy-Dijon vont prendre l'autoroute à péage à Colombey-Les-Belles et non à Gye pour économiser quelques euros.

Un barreau Toul-Dieulouard payant à hauteur de 17€ pour gagner quelques minutes risque fort de ne pas être emprunté par les chauffeurs routiers à l'instar du tunnel de Sainte-Marie aux Mines, basées sur le même modèle.

Par ailleurs, si une partie des 13 000 véhicules/jour étaient tout de même retirés des 85 000 véhicules/jour de l'entrée de Nancy, la traversée de Nancy ne serait pas significativement soulagée et l'environnement remarquable de la forêt du Toulois serait particulièrement touché.

Enfin, au regard du sol karstique, ce secteur pourrait s'avérer particulièrement sensible aux contaminations de la nappe phréatique en cas d'accident de poids lourd transportant des matières polluantes : le chiffrage du coût des travaux ne prendrait pas complètement en compte les travaux de protection nécessaires et le surcoût se traduirait par un péage encore plus élevé et donc dissuasif. Eden préconise la mise en place d'une éco-taxe pour les poids lourds dans le cadre de la nouvelle région ACAL afin de faire payer le coût réel d'entretien des infrastructures routières aux poids lourds et de dégager des moyens pour du ferroutage comme en Suisse.

Le dossier du maître d'ouvrage n'aborde pas le coût environnemental de la construction intrinsèque de l'infrastructure et notamment sa consommation d'énergie grise et de ressources naturelles.

POUR UN VÉRITABLE DÉBAT D'OPPORTUNITÉ ENTRE ROUTE/TRANSPORTS INDIVIDUELS ET ALTERNATIVES DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Nous avons bien noté la réponse de la SNCF qui, avec les projets décrits, indique une augmentation de la capacité en voyageurs de l'ordre de 10 000 passagers vers le Luxembourg à l'horizon 2020 sur les 25 000 frontaliers supplémentaires attendus. La SNCF annonce aussi une attractivité renforcée sur les axes Nancy – Metz et Nancy – Toul grâce au cadencement et à des gares mieux desservies.

Sur les 1,4 milliards d'euros du projet de l'A31 bis, après avoir retiré le coût des mises aux normes environnementales, le budget restant pourrait être consacré au développement d'alternatives ferroviaires (TER, intermodalité train et vélo, ferroutage). Le renforcement de l'offre fluviale est également à encourager. A ce moment du débat public d'opportunité du projet, nous regrettons qu'aucune étude complète d'impact coût / avantages / inconvénients entre un projet A31 bis et ce type d'alternative n'ait été réalisée.

CONCLUSION

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.

EDEN

Contact : Entente pour la Défense de l'Environnement Nancéien
Association agréée pour la protection de la nature et de l'environnement
MJC Lillebonne 14 rue du Cheval Blanc 54000 Nancy
contact@as-eden.org site Internet : www.as-eden.org