

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 30 SEPTEMBRE 2015

CAHIER D'ACTEUR

N°33
SEPTEMBRE
2015



Le COB 21 est une association collégiale loi 1901 créée le 20 avril 2015 et regroupant des habitants de 21 communes du Toulouais concernés par le projet.

Apolitique, elle vise à la prise en compte de la position des habitants du Toulouais totalement oubliés dans les projets d'infrastructure destructeurs pour l'humain, le tourisme, l'environnement, la biodiversité, l'eau, le patrimoine, les terres agricoles. Le projet A31 bis et le barreau Gye-Dieulouard sont en totale contradiction avec la position du Conseil Scientifique Régional et en totale opposition avec les Trames Vertes et Bleues, la croissance verte, le TEPOS et l'arrivée de la biodiversité dans la loi française.

Ce cahier d'acteur a été rédigé collectivement par les représentants du COB21 intéressés au dossier A31 bis.

CAHIER D'ACTEUR DU COB 21

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.

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

L'objectif principal du projet A31 bis est de réduire la congestion sur l'A31 en améliorant les conditions de circulation de Gye à la frontière luxembourgeoise. *Stricto sensu*, pas sur l'ensemble du sillon lorrain puisqu'Epinal est oublié et la situation au droit de Nancy très partiellement concernée.

Afin de justifier son projet et pour arriver à son scénario de circulation, le maître d'ouvrage a construit un outil basé sur un scénario de référence. Le modèle intègre la connaissance du trafic actuel et du réseau routier. Il est censé intégrer aussi les données démographiques et économiques de l'INSEE pour arriver à des hypothèses de circulation à l'horizon 2030.

En l'absence d'éléments précis sur le fonctionnement interne du modèle, il nous paraît important d'évoquer les données initiales utilisées par le maître d'ouvrage pour arriver à une vision globale.

ANALYSE DÉMOGRAPHIQUE

A l'horizon 2040 l'INSEE prévoit :

- > Une augmentation de la population à l'échelle régionale de 2% (la moyenne nationale étant de 15%). La Lorraine se placerait en avant-dernière position nationale en rythme de croissance. Les projections après 2035 font apparaître un taux de croissance annuel négatif de la population lorraine.
- > Un vieillissement inéluctable et une baisse attendue du nombre d'actifs à partir de 2020 due à l'effet « Papy-boom ». À partir de 2020, les arrivées de jeunes de 15 à 24 ans ne parviendraient plus à compenser le nombre de départs des seniors.
- > Une augmentation de 80% du nombre d'actifs de plus de 55 ans en 2030.
- > Un tassement du solde naturel et migratoire.

L'état de la démographie lorraine est inquiétant.

Les projections de l'INSEE annoncent une variation annuelle de la population de -0.04% sur la zone d'emploi de Metz et 0 % sur celle de Nancy entre 2007 et 2040.

PROJET AUTOROUTIER A31BIS

ANALYSE ÉCONOMIQUE

Deux hypothèses de croissance ont été retenues dans le projet A31 bis : *une hypothèse haute basée sur une conjoncture économique favorable (croissance du PIB à +1,9%/an) et une hypothèse basse reposant sur une conjoncture économique moins favorable (croissance du PIB à +1,5%/an).*

Dans la décennie 2000-2010 la hausse nationale annuelle moyenne du PIB s'est établie à +1,2%. Jusqu'en 2030, une hausse du PIB de 1.5% nous semble devoir être considérée comme une hypothèse haute.

En Lorraine, sur la même décennie, la croissance économique a été moins soutenue que dans l'ensemble de la France. Ainsi, le PIB en volume a crû de seulement 0,4% en rythme annuel moyen.

En 2013, la Lorraine a une croissance démographique les plus faibles de France. En termes de richesse par habitant, elle est en bas de tableau et les prévisions économiques de l'INSEE à l'horizon 2040 sont inquiétantes.

À la lumière du passé et des études prospectives de l'INSEE, les hypothèses de croissance économique du maître d'ouvrage ne nous paraissent pas raisonnables.

DOSSIER SOCIO-ÉCONOMIQUE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

« Du fait du vieillissement de la population, une baisse sensible du nombre d'actifs et une stabilisation de la population sont à prévoir pour la Lorraine et la Grande Région. Toutefois, la tendance diffère pour ce qui concerne la population le long du sillon lorrain qui devrait augmenter de +3% d'ici 2030. » Le maître d'ouvrage utilise ces chiffres en 2015 alors que l'INSEE prévoit cette augmentation entre 2008 et 2030.

Concernant les augmentations de flux domicile-travail, le dossier globalise la région. En réalité, l'emploi transfrontalier ne profite pas à l'ensemble de la région et le CEREMA constate qu'il a tendance à diminuer. L'effet d'attraction du Grand-Duché de Luxembourg ne passe pas la frontière mosellane. Le centre de gravité de la Lorraine s'est déplacé vers le Nord, au détriment de Nancy et du sud lorrain (concerné par le projet A31bis) : moins de 400 personnes soit 0,5% du total des emplois frontaliers profitent de l'aspiration du Luxembourg.

Un sud Lorrain dans lequel le chômage est en hausse, Nancy qui ne profite pas de la sphère d'attraction du Luxembourg pas plus que de la Sarre ou de la Wallonie et la densification de la population qui se fait vers la Moselle sont de sérieux handicaps pour le secteur de Nancy. L'embellissement de la situation socio-économique par le Maître d'Ouvrage est inquiétante.

Le bilan socio-économique n'évoque en aucun cas les effets négatifs sur la qualité de vie du Toulinois, l'environnement, le tourisme, l'image du territoire et occulte l'absence d'effets du barreau Gye-Dieulouard sur l'implantation d'entreprises nouvelles. Ce barreau ne vise en aucun cas le développement économique de la partie Sud du projet, mais seulement à répondre de manière hasardeuse à la problématique de désengorgement de la Ville de Nancy. **Nancy, dans ce processus va s'isoler, procédant un peu plus au déplacement du centre de gravité de la région vers le Nord.**

Le dossier globalise à tort la région et surestime les retombées positives sur l'économie.

Les impacts négatifs devraient être évalués avec des paramètres quantifiables : la dégradation de l'écosystème, la qualité de l'eau, la mesure des conséquences sur la perte irrémédiable de notre patrimoine culturel.

MESURES DE TRAFIC

Pour son modèle, le maître d'ouvrage globalise la situation et l'évolution du trafic sur l'ensemble de l'A31. Ce calcul erroné tente de justifier le projet de barreau Gye-Dieulouard car la situation est très contrastée entre le nord et le sud de la Lorraine. En effet :

- > De 2004 à 2014, le trafic est resté quasi stable entre Toul et Nancy et en baisse au niveau de Champigneulle. La seule portion en augmentation a été l'A33.
- > Entre 1997 et 2004, le trafic PL a augmenté de +6.5% entre Nancy et Metz contre +26% au Nord de Metz.

Il est évident que l'évolution du trafic à l'ouest et au Nord de Nancy n'a rien de comparable avec la variation globale du trafic sur A31.

> Fiabilité des chiffres de trafic à l'appui du dossier du maître d'ouvrage (MO) : Ils relèvent d'enquêtes « origine-destination », d'enquêtes « Ménage-déplacements » et sont issus de boucles de comptage peu fiables d'une année sur l'autre et qui ne permettent pas de différencier les PL, des autocars, remorques ou caravanes (source Dir'Est et fabricant).

► En réponse à plusieurs questions écrites, le MO a fourni un tableau de répartition des flux au niveau de l'échangeur Origine. Non seulement la boucle de comptage concernée n'est pas fiable (source Dir'Est) mais les chiffres donnés sont incompatibles avec les chiffres de comptage des boucles environnantes, ce qui est vérifiable par simple addition-soustraction. Une étude fine tend à montrer que le flux PL au niveau de l'échangeur origine serait de 40% vers le Nord et 60% vers l'A33. Elle tend à prouver également que le flux de PL au Nord de Nancy arrive de façon plus que privilégiée de l'A33 et que seulement 2 900 PL seraient concernés par l'hypothétique barreau !

► L'enquête « origine-destination », tant au péage de Gye que sur la N4, est ancienne, incomplète et contestable au plan méthodologique et mathématique. D'ailleurs les résultats fournis montrent de nombreuses aberrations.

Les imprécisions et les erreurs récurrentes jettent un doute sérieux sur les données de trafic utilisées par le modèle de trafic du MO.

> Au péage de Gye, entre 2004 et 2014 (chiffres APRR), le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) est en légère baisse pour les VL et en nette baisse pour les PL. Alors qu'en dix ans, on enregistre des hausses de 11% des VL et de 20% des PL sur le N4 dans un flux est-ouest... Le barreau ne pourrait concerner que des flux de véhicules en baisse depuis 10 ans et ne répond en rien à l'augmentation du trafic est-ouest.

IL EST INCONCEVABLE DE PROJETER DE DETRUIRE 120 ha de terres agricoles et 100 ha d'espaces naturels pour un minimum de 500 M€ et au prix d'une subvention d'équilibre disproportionnée sur la base d'une enquête de circulation incertaine et des chiffres de trafic erronés.

COMPARAISON DU TRAFIC AU DROIT DE NANCY ENTRE 2013 ET 2030 APRÈS TRAVAUX

	2013	2030 Hyp. basse	2030 Hyp. haute	variation hyp. Basse/2013	variation hyp. Haute/2013
N4					
Lay St Rémy	20 317	29 500	31 130	+ 45.20%	+ 54.11%
A31					
Les Baraques	59 434	58 289	62 569	- 1.93%	+ 5.27%
Champigneulles	80 936	84 000	92 880	+ 3.82%	+ 14,80%
Autreville	57 181	55 841	62 548	- 2.34%	+ 9.39%
A33					
Clairlieu	62 820	79 723	86 448	+ 26.91%	+ 37.61%

Il est clair que le projet n'aura aucun effet sur Nancy, la circulation sera du même ordre au Baraques et plus importante à Champigneulles et cela sur une portion sans travaux. Il est par ailleurs intéressant de constater la hausse drastique du flux vers A33.

Le projet n'a aucune efficacité sur le soulagement de l'agglomération de Nancy, et le MO le confirme en réponse à une question lors débat public et nous le citons :

"L'augmentation du flux d'A31 ou d'A33 dégradera les conditions d'entrée dans Nancy par cet échangeur, que le projet A31 bis soit réalisé ou non"

PÉAGE ET ATTRACTIVITÉ DU BARREAU (TITRE DE PARTIE)

Le péage annoncé sera dans le top 2 pour les VL et le top 3 pour les PL des péages les plus chers de France. Quant à l'attractivité, sa proximité d'un itinéraire gratuit, censé être plus fluide et mieux aménagé après les travaux porte à l'évidence un doute majeur sur sa fréquentation. Cet état de fait a été relevé par les experts chargés de réaliser l'expertise complémentaire que nous avons demandée.

EN CONCLUSION

- Pour la partie sud, le maître d'ouvrage devait présenter un projet pour réduire la congestion sur l'A31 en améliorant les conditions de circulation entre Gye et Dieulouard (Autreville). Il a donc repris l'idée du barreau autoroutier neuf de la défunte A32 en essayant de le justifier à nouveau par une étude de trafic basée sur des erreurs de comptage et une enquête de circulation plus que légère.
- Le barreau ne sera qu'un remède placebo, non efficace et non pérenne pour un coût financier trop important. Les experts dénoncent un projet coûteux, surdimensionné, non rentable, concurrencé par un élargissement mal maîtrisé d'une A31 gratuite et au calendrier exagérément optimiste.
- Ce nouveau tronçon autoroutier provoquerait des destructions irrémédiables de l'environnement, de territoires agricoles et du patrimoine. Notre point de vue a été transmis en ce sens à la Commission particulière du débat public.
- Une expertise complémentaire demandée et présentée récemment propose des solutions intéressantes qui corroborent nos propos, notamment la non rentabilité de ce barreau. Elle demande la création d'un véritable observatoire du trafic qui sera crédible à condition qu'il soit supervisé par une autorité indépendante. La gestion dynamique de flux, le contrôle d'accès et le filtrage des PL nous semblent aussi de bonnes solutions pour gêner ce trafic de transit et fluidifier la circulation locale qui doit rester prioritaire.
- Un hypothétique barreau à 2x1 voies, envisagé à moyen terme par la V5, nous paraît dangereux. Ce barreau coifferait le village de Fontenoy et si, à terme le trafic devait être élevé, le village serait prisonnier entre la voie ferrée, le barreau en viaduc sous vent dominant et l'A31 existante. Fontenoy serait alors en grand danger.

Pour toutes ces raisons, nous nous opposons à ce projet au coût financier élevé, non rentable et inefficace. Nous nous opposons également à la mise en place d'aménagements favorisant le transit international. Le dossier A31bis est basé sur d'énormes incertitudes et, en cette période de difficultés budgétaires, il nous semble inconcevable de valider en l'état le projet du maître d'ouvrage.

Nous demandons :

- > La mise en place d'un véritable observatoire du trafic auquel nous demanderons à être associés.
- > Une réflexion en profondeur sur l'orientation des flux afin d'en terminer avec cette utopie que le trafic A31 Sud-Ouest vers le Nord est responsable de la saturation de l'A31 Nord.
- > Qu'il soit démontré que l'orientation des flux Est-Ouest et Nord – Sud-Est sont prépondérants sur A31.
- > Une réflexion visionnaire et réaliste sur l'aménagement du territoire.
- > La mise en place des propositions d'aménagement de la contre-expertise parallèlement à un travail posé et serein de réflexion basé sur ce que nous évoquons.
- > Que la création d'un moindre embryon de pré-barreau ne soit pas engagée avant les résultats d'une véritable observation du trafic, l'évaluation des aménagements proposés par la contre-expertise et une réflexion fine et posée sur l'orientation des flux.
- > La mise en place de l'écotaxe ou d'un système équivalent sur la future grande région, non pour une rentrée d'argent mais pour refouler le trafic de transit sur les axes A4, A36, A5 et A26 qui libérerait notre région.

NON AU BARREAU GYE-DIEULOUARD, NON AU TRAFIC DE TRANSIT