

# DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 30 SEPTEMBRE 2015

CAHIER D'ACTEUR

N°37  
SEPTEMBRE  
2015



AIR et EAU est une association loi 1901 de Villey-Saint-Étienne, créée en 1978, portée sur les activités de plein air (marche, vélo, canoë, tourisme), la mise en valeur du patrimoine Séré de Rivières, balisage des sentiers touristiques, préservation du patrimoine naturel avec action sur les carrières Sous le Breuil, la carrière de la Vermilière, la forêt de Villey-Saint-Étienne et son bocage, ces zones étant classées Espaces naturels remarquables et paysages remarquables.

## CAHIER D'ACTEUR DE L'ASSOCIATION AIR ET EAU (2)

*Auteur du cahier d'acteur n°31, l'association Air et Eau s'exprime à nouveau suite à l'expertise complémentaire.*

*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 SUD EST UN RUISSEAU

Dans le cadre du débat public concernant le projet A31 bis et les résultats de l'expertise commentaire demandée, nous tenons à éclairer le débat et les résultats de cette expertise.

Les experts qui ont travaillé sur le dossier étaient missionnés pour porter un regard sur un secteur très limité. Leurs conclusions concernant un barreau à deux voies et pouvant évoluer n'est que le regard sur cette seule zone dans tenir compte des flux environnants puisque cela ne faisait pas partie de leur cahier des charges.

Si l'expertise est d'excellente qualité et porteuse d'un regard fructueux sur le barreau autoroutier, la restriction du cahier des charges au seul trafic sur l'A31 en raison de la configuration du projet actuel, ne permet pas d'avoir un regard ouvert sur l'ensemble de la problématique. Certaines personnalités n'ont retenu de cette expertise complémentaire que le mini barreau à 2x1.

Depuis des années, l'A31 sud arrivant à la gare de péage de Gye est considérée comme le démon responsable de la circulation dans la traversée de Nancy et de la circulation sur l'A31 Nord.

Nos décideurs et nos élus en sont convaincus comme un grand nombre de personnes dans la population. Pour en finir avec cette idée fautive et préconçue dans l'imaginaire collectif, il suffit de se pencher de façon neutre sur les comptages et les flux de circulation.

## PROJET AUTOROUTIER A31BIS

À cette fin, des tableaux simples et à la portée de quiconque donnent de précieuses informations. La Dir'Est publie chaque année des tableaux et des cartes de comptage à la disposition du public et des décideurs.

- Afin de montrer que l'A31 Sud et que le trafic arrivant de Gye n'est en rien le fléau désigné, nous nous sommes penchés sur le trafic de certaines voies de circulation importantes. La comparaison de ces trafics versus celui de l'A31 Sud est éloquent et peut surprendre, mais elle a au moins le mérite d'apporter un regard honnête et factuel.

### COMPARAISON DES TRAFICS VERSUS A31 SUD

	PL	VL	TOTAL
A31 SUD à Gye	3 500	11 800	15 300
N 44 Chalons-en-Champagne	4 000	23 170	27 170
N 4 à Vitry le François	6 770	12 100	18 870
Traversée de St-Dizier	6 830	13 830	20 660
N 4 à Toul	6000	14 600	20 600
<b>A33</b>	<b>12 750</b>	<b>51 100</b>	<b>63 850</b>
N 333 Lunéville	5 010	22 820	27 830
N 4 à Sarrebourg	4 190	16 030	20 220
N 59 St-Dié	2 580	24 270	26 850
N 57 Epinal	3 740	28 260	32 000
N 19 Vesoul	3 400	24 150	27550

**Ce tableau montre clairement que le trafic de l'A31 sud à Gye est le plus petit trafic existant sur l'ensemble des axes du Grand Est, même comparé à... Vesoul. Il est un ruisseau dans le réseau des infrastructures.**

Il montre par ailleurs que l'A33 est l'axe le plus chargé, tout comme le trafic de la N4 au droit de Toul est important.

L'engorgement de Nancy, de Champigneulle est donc majoritairement concerné par un flux est et sud-est et non sud-ouest et le trafic de l'A31 supporte une part massive du trafic de l'A33.

Au niveau de Champigneulle arrive de l'A33 un flux bien plus important que celui de l'A31 ouest : 60 % des PL, 33% des VL.

Sur l'A31 ouest, 54% des PL viennent de la N4, contre 30 % de Gye et sur l'ensemble des PL circulant sur cet axe, 60% des PL sont dans un flux vers A33.



- Il a été remarqué à plusieurs reprises que si le barreau se faisait, la situation quelques années **après les travaux** serait la suivante :
  - > Aux Baraques sur l'A31W : situation identique à l'actuelle ;
  - > A Champigneulle, en hypothèse basse : + 3.82 %.

Pourquoi le trafic entrée ouest de Nancy resterait-il le même qu'actuellement et pourquoi le trafic à Champigneulle augmenterait-il encore malgré les travaux d'un barreau ?

La réponse est simple : les prévisions de trafic en hypothèse basse montrent que :

- > Sur l'A33, le trafic augmenterait de + 26,91 %, soit : + 3 500 PL et + 13 000 VL
- > Sur la N4 à l'entrée de Toul, le trafic augmenterait de + 45,2 %, : + 2 700 PL et + 6 600 VL

- Tous les experts européens prouvent que le centre de gravité de l'Europe se déplace vers son centre, c'est une évidence économique.

Ce déplacement provoque une orientation du flux dans un axe est-ouest et nord-sud Est, ce qui peut se constater au niveau du secteur sud, les cartographies de trafic montrant de toute évidence cette orientation. Pour mémoire, le trafic au péage de Gye est stable depuis 17 ans, ce qui a certainement une signification qui corrobore la modification d'orientation des flux.

- > Au vu du tableau montrant la non responsabilité de l'A31 sud dans le problème nancéen et celui de Champigneulle comme sur le reste de l'A31 en raison de son faible débit versus celui de tous les grands axes du Grand Est-Sud Est ;
- > Au vu du trafic intense de l'A33 qui se déverse sur Nancy A31 nord ;
- > Au vu des prévisions de trafic de la DREAL à l'horizon 2030 après travaux qui démontrent que le barreau n'est pas une solution pérenne, efficace.

Nous considérons raisonnablement et sur des bases factuelles évidentes que tout contournement Ouest de Nancy n'aurait aucun effet ni sur Nancy, ni sur Champigneulle, Bouxières ou Custines.

Il serait grandement temps que nos élus et décideurs se penchent sur ces données, changent leur imaginaire sur l'A31 Sud et se rendent compte que si ils ne s'occupent pas du « démon A33-N4 », dans quelques années Nancy sera saturée et Champigneulle noyée et le problème de l'A31 Nord ne sera pas réglé.

Tout projet de contournement Ouest de Nancy ne répond à aucune logique de circulation.

## PROJET AUTOROUTIER A31BIS

Un projet de barrage autoroutier à 500 M€ et une subvention d'équilibre de 300 M€, ou un mini barrage à 100 M€ : quelle cohérence dans cette dépense d'argent public qui ne résoudrait rien de façon pérenne ?

Dépenser l'argent public de façon irraisonnée, détruire 120 ha de terres agricoles, 100 ha d'espaces naturels pour une solution ubuesque serait irresponsable.

- > Le maître d'ouvrage confirme que la situation à Nancy continuera à se dégrader que le barrage se fasse ou pas ;
- > Les experts confirment que, malgré d'éventuels aménagements (y compris un mini barrage), il faudrait à terme trouver une autre solution pour Nancy.

En conséquence, il nous paraît responsable pour les dépenses publiques de mettre en place un projet cohérent qui ne soit pas à terme un gouffre financier dans la mise en place d'un ensemble de remèdes placebo et non pérenne, il nous paraît responsable pour l'environnement de ne pas détruire ici puis ailleurs et encore ailleurs. Le maillage de la région est déjà suffisamment mal conçu, n'en rajoutons pas.

### POURQUOI NIER DES ÉVIDENCES ?

Pour empêcher une crue, détourne t-on à grand frais un ruisseau en amont au risque de devoir recommencer plus tard ou porte-t-on une réflexion plus large sur les vrais problèmes de la crue ?

À quoi bon dépenser des fortunes sans réfléchir au lieu dépenser intelligemment.

Que nos décideurs fassent un peu plus confiance à l'intelligence populaire

