DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 30 SEPTEMBRE 2015

CAHIER D'ACTEUR
N°32
SEPTEMBRE
2015

CAHIER D'ACTEUR
FÉDÉRATION FLORE 54

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.

FLORE 54, regroupant 50 associations et collectifs en Meurthe et Moselle est une structure associative agréée au titre de la protection de l'environnement et habilitée par arrêté préfectoral pour participer aux débats sur l'environnement.

Les objectifs de la Fédération :

- >**Regrouper les associations** concernées par la protection de la nature, de l'environnement et du cadre de vie en Meurthe-et-Moselle.
- >**Définir les objectifs et les moyens** d'une politique de gestion durable du patrimoine naturel et humain, des sites et paysages, pour une meilleure qualité de la vie.
- >**Contribuer à informer et sensibiliser** le public, les élus et les administrations aux problèmes de la valorisation de l'environnement et du cadre de vie.
- >**Représenter** les associations auprès des pouvoirs publics locaux, départementaux ou régionaux.

En préalable, il est bon de rappeler que de très nombreuses demandes faisant état de l'absence de solutions alternatives mises au débat n'était pas pour nous satisfaire et constituait, pour la fédération FLORE 54, un manquement grave au dossier.

Sur le dossier proposé, bien qu'écarté du projet, le débat sur l'A31 bis touche directement le Grand Nancy et même au-delà. La fédération FLORE 54 souhaite avoir **une approche globale sur l'ensemble des déplacements, pour toute l'agglomération** ce qui est loin, très loin, d'être le cas actuellement.

Il nous semble en effet difficile de ne pas avoir cette vue d'ensemble pour déterminer et mettre en œuvre un projet crédible.

Le tronçon de l'A31 qui traverse le Grand Nancy ne bénéficie d'aucun aménagement prévu puisque le projet retenu et présenté par la DREAL prévoit seulement un nouveau barreau de Dieulouard à Toul/Gye, d'où de très nombreuses interrogations.

Lors des débats publics, la DREAL, malgré de nombreuses questions à ce sujet, a toujours écarté l'hypothèse de la mise à 2x3 voies sur l'A31de la portion entre Dieulouard et Toul passant par Laxou.

De plus, le projet DREAL ne traite pas des problèmes actuels de l'A33 et pour partie de l'A31 car il ne traite pas des circulations et des flux en provenance ou à destination de Lunéville et Strasbourg, ni ceux en provenance ou à destination d'Epinal et de la Suisse, ni ceux en provenance ou à destination de Paris ou de l'ouest de la France.

Et que dire des axes A31 et A33 qui traversent le massif de Haye, forêt en voie d'être protégée (en attente prochaine de l'arrêté du conseil d'Etat)? Les deux axes autoroutiers qui traversent cette forêt ne sont pas conformes du point de vue environnemental :

- > pas de bassins de rétention, alors qu'au passage des Baraques nous sommes en bassin versant vers le captage d'eau de Champigneulles et Frouard et sur l'ENS du vallon de Bellefontaine ;
- > de nombreuses zones de bruits insupportables pour les habitants (à Champigneulles, Maxéville, Villers Clairlieu, Houdemont, Ludres, Fléville…), la mise en place de murs anti-bruit devient indispensable et pas seulement pour les communes citées ci-dessus ;
- > des aires d'autoroute scandaleusement laissées à l'abandon (Gondreville - Villers-lès-Nancy), sans toilettes et avec de graves problèmes connus comme l'hygiène, la propreté, la santé publique ou l'environnement non traités ;
- > pas de passage à faune pour petit et/ou grand gibier. De nombreux animaux tués chaque année et risque quasi quotidien d'accident grave voire de carambolage !

Devrons nous attendre trente ou quarante ans pour ces mises aux normes et considérer ainsi que ces manquements ne sont ni prioritaires ni importants ?

Est-il normal de ne rien faire alors que chaque jour apporte son lot de risques de catastrophes écologiques sur ces zones ?

De plus l'échangeur origine de Laxou connaît à certaines heures des difficultés d'absorption de trafic, et pas seulement l'axe Nord-Sud. Il faut donc bien prendre en compte que bon nombre de ces trafics et leurs conséquences resteront inchangés malgré l'hypothèse d'un nouveau barreau.

A plusieurs reprises, la DREAL a déclaré que les problématiques que nous évoquons étaient indépendantes de la circulation Nord/Sud et du projet A31 bis et qu'elle se tenait à disposition du Grand Nancy pour étudier les aménagements nécessaires à ce qui est donc désormais considéré comme un axe périphérique.

Au vu du trafic actuel ou de celui qui pourrait rester dans l'hypothèse d'un barreau, tous les éléments laissent à penser que les autoroutes à l'ouest de l'agglomération de Nancy ne pourront pas devenir des axes périphériques.

La DREAL sous entend également que les aménagements ne sont plus possibles du fait de la forêt qui sera prochainement classée.

Ses propos interviennent à peine 1 an après la fin des négociations et de l'enquête publique pour le classement.

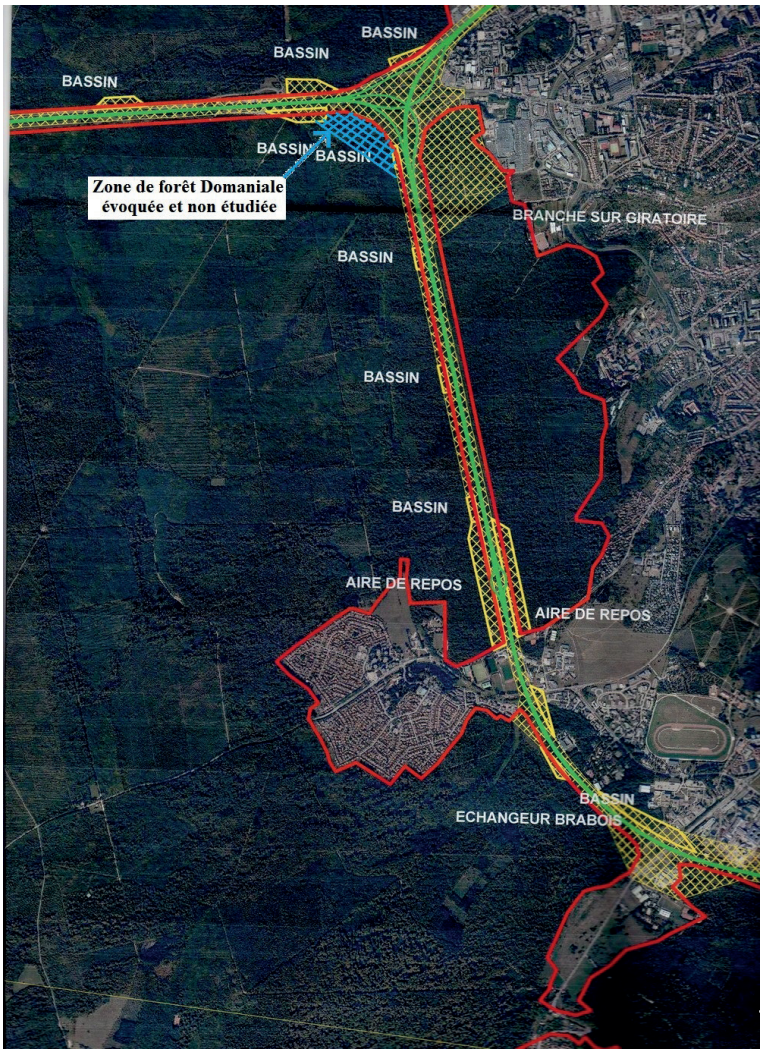
Sur ces axes évoqués ci-dessus et qui connaissent de nombreux problèmes, pourquoi aucune étude n'est disponible sur le sujet ? il en est de même pour l'échangeur de Laxou.

Or durant les 4 années de procédure de classement plus les deux années de préparation, non seulement la DREAL n'a effectué aucune étude qui aurait permis de juger de l'espace nécessaire aux aménagements mais elle a expressément demandé des exclusions de périmètre en vue d'un élargissement possible de l'axe A31/A33 et pour des aménagements à l'échangeur origine (voir carte d'ensemble secteur ouest d'agglomération proposée par la DDT).

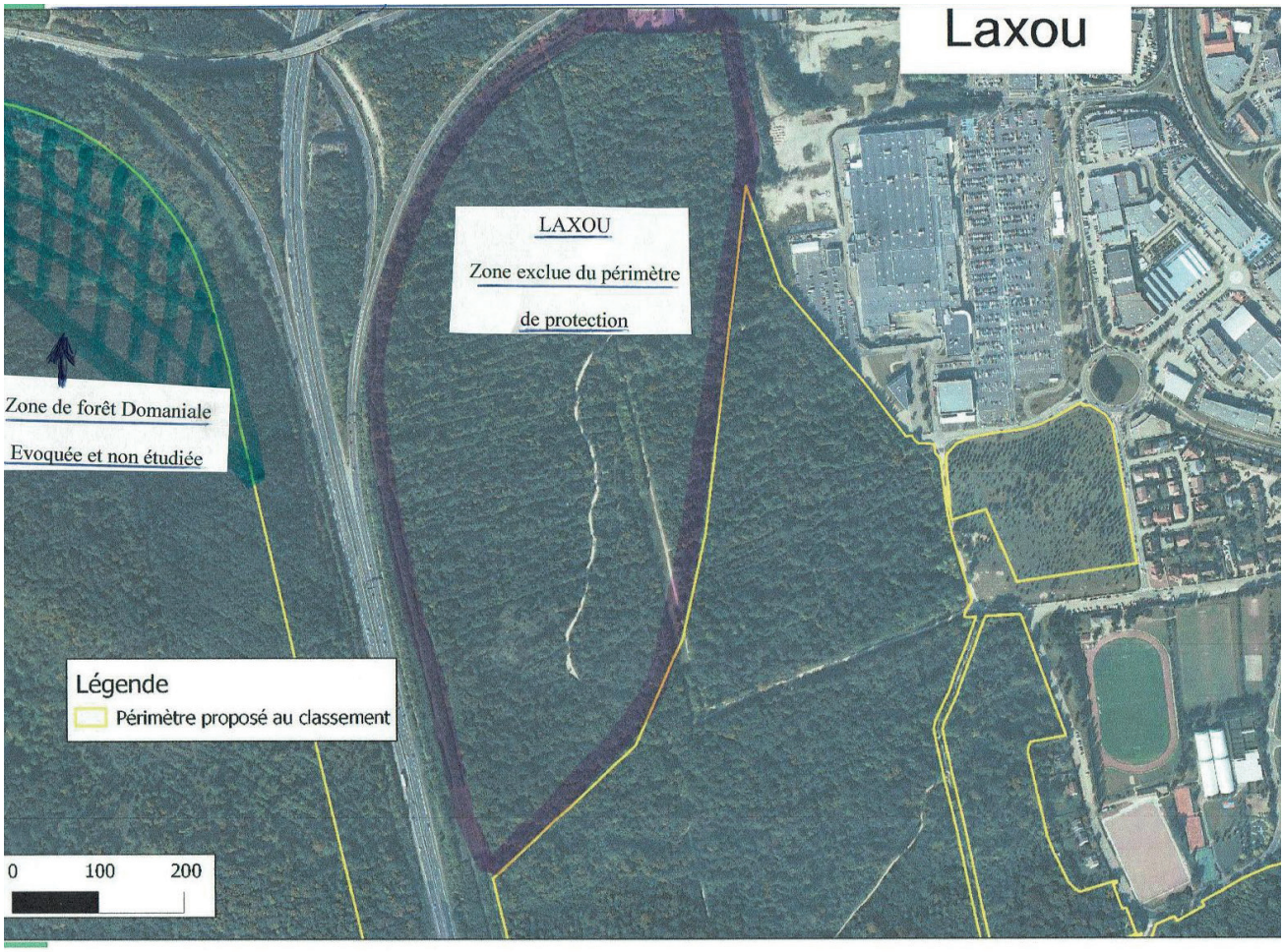
Nous nous devons également de rappeler que si nous sommes totalement opposés à la réalisation d'une nouvelle sortie routière ou autoroutière arrivant sur la zone de Auchan Laxou (un des points à l'origine de la création d'un collectif de 75 associations qui a demandé le classement du massif de Haye), nous avons proposé que soit étudiée la possibilité d'exclure éventuellement une petite partie du massif de Haye à l'ouest de l'échangeur - côté cœur de forêt-, sur une zone forestière domaniale.

L'espace ainsi proposé pourrait peut-être donner plus d'espace pour réaliser la mise aux normes de l'échangeur (plan joint). Et comme pour la partie coté Laxou, toute zone de forêt non utilisée resterait (sauf distraction) en forêt domaniale.

Mais là encore pas d'étude et pas de concertation de la part de la DREAL !



Classement du massif de Haye : projet de périmètre de la DDT et de la DREAL qui a été proposé au débat.



Carte du détail des zones exclues ou intégrées au périmètre qui ont fait consensus et ont été validés à l'enquête publique.

Le dossier de protection du massif de Haye a été monté par les services de l'Etat et sous la responsabilité de Monsieur le Préfet, un consensus très large a été trouvé et le dossier a été approuvé y compris par l'Etat dont fait partie la DREAL !

A FLORE 54 nous disons NON au positionnement et au projet proposé en l'état par la DREAL, car il faut regarder et traiter les problèmes dans leur globalité ! Et de plus, si des contraintes de surfaces réduites pour des aménagements sont tout à fait prises en compte dans certaines régions, notamment en montagne ou en zone urbaine ou dans certains pays, pourquoi pas dans ce cas ?

Nous rappelons que l'hypothèse de la mise à 2x3 voies de l'A31 et A33 a bien été évoquée à plusieurs reprises dans le cadre des travaux sur la protection du massif de Haye, par exemple lors du comité plénier du 30 avril 2009.

Site : http://extranet.foret-de-haye.54.developpement-durable.gouv.fr/ (accessible avec code donné par la Préfecture).

Lors de débats, il a également été annoncé par la DREAL les difficultés d'aménagements et des travaux complexes à mener à hauteur de Maxéville en cas d'élargissement de l'A31 ; il a même été avancé la probabilité d'évacuer une partie de la population pour cause d'utilisation d'explosifs.

Nous avons fait vérifier ces informations !

Faut-il ignorer, sourire ou se fâcher face à des tels propos excessifs ?

Trois indications peuvent d'ailleurs contredire ces avis de la DREAL :

> d'une part nous sommes sur un secteur où la couche de calcaire est très friable, donc les travaux peuvent être menés avec les moyens actuels sans grande difficulté. L'exploitation de nombreuses carrières sur tout le secteur et pendant de nombreuses années conforte notre positionnement ;

> d'autre part sur la partie supérieure de la zone, de nombreuses surfaces sont actuellement libres d'activités et peuvent sans aucune difficulté être utilisées pour la réalisation de travaux sans aucune conséquence pour la circulation sur l'A31 ;

> enfin, les matériaux extraits localement seraient réutilisés pour les aménagements de proximité, diminuant ainsi la densité du trafic des engins de chantier.

FLORE 54 est tout disposé pour guider et effectuer une visite des lieux !

Le Grand Nancy s'est par ailleurs prononcé en faveur du projet d'un nouveau barreau, écartant de fait l'étude de faisabilité d'un aménagement de l'axe existant – A31/A33.

La communauté urbaine pourra donc, avec la DREAL, considérer d'éventuels aménagements (à 30 ou 50 ans ?), à la fois pour améliorer le trafic et la fluidité aux échangeurs (Houdemont / Brabois/ Laxou) et remettre aux normes environnementales un axe qui traverse la forêt de protection.

En gros, dans le cas où ça marche :

> la Communauté Urbaine a-t-elle les moyens financiers de ce qu'elle considère comme une opportunité ? A quelle échéance ?

> la Communauté Urbaine admet-elle que les aménagements nécessaires notamment sur les aires de Villers ne sont pas urgents ni importants, les repoussant à 30 ou 50 ans ?

En gros dans le cas où le report ne fonctionne pas (on est, en l'état, un peu en droit de se poser la question en raison du fiasco de l'autoroute A4 vers Paris qui d'ailleurs ne règle pas le problème de l'axe vers Paris) : la Communauté Urbaine continuera de subir les désagréments dûs au trafic (engorgements, pollutions sans aucun aménagement…) **Ça s'appelle la double peine. Sacré pari !**

Le grand risque qui émerge de ces débats publics est le fractionnement du territoire. On voit bien à chaque intervention comment le Toulois s'oppose à Nancy, le Bassin de Pompey à Nancy, Nancy à Metz et à Thionville, le pays haut au Luxembourg… A notre échelle, l'évitement de Nancy est considéré comme un privilège accordée aux Grand Nancéiens, pour lesquels on sacrifierait quelques villages et habitants du Toulois.

L'absence pour partie d'élus du Grand Nancy ou de Nancy lors des débats est d'ailleurs vécue de la sorte, ceux-ci se désintéressant d'un débat qui ne les concernerait pas ; ou qui les avantagerait, comme cela a été vécu lors de l'ouverture des débats à Nancy.

A l'ère de la grande défense de la Métropole et quand on voit les moyens déployés par le Grand Nancy pour convaincre édiles et décideurs de son bien-fondé, l'impression laissée est étrange…

A l'échelle de la région et de la nouvelle région, ces axes de transport routiers sont évidemment très importants, sauf que le débat ainsi fragmenté resserre tout le monde sur son pré-carré.

La fédération FLORE 54 soutien et remercie celles et ceux qui ont sollicité une contre-expertise indépendante au projet réducteur qui a été présenté par le maître d'ouvrage.

Cette contre-expertise ne lève pas encore tous les doutes mais a le mérite d'apporter des éléments objectifs au dossier, contribuant ainsi à élargir le débat et à donner de la qualité à celui-ci.

D'avance la fédération FLORE 54 remercie les membres de la Commission et son Président de prendre en considération nos remarques et propositions.

FLORE 54

Contact : Raynald RIGOLOT – Président 65 Rue Léonard BOURCIER – 54 000 NANCY
Tél.03.83.98.12.44. rrflore54@wanadoo.fr www.flore54.org/