

# DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31BIS

DU 15 AVRIL AU 13 JUILLET 2015

CAHIER D'ACTEUR  
N°27 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.*

## SOCIÉTÉ D'HISTOIRE NATURELLE DE LA MOSELLE

### LE PROJET A31 BIS : À CONTRESENS DE L'HISTOIRE



Fondée en 1835, agréée pour la protection de l'environnement, la SHNM est une société consacrée à l'étude des sciences naturelles, à leur promotion et diffusion dans le public, et à la protection de l'environnement.

C'est une société régie par la loi de 1908 d'Alsace-Moselle. Comportant environ 125 membres, elle se réunit tous les mois pour des présentations scientifiques et organise des sorties sur le terrain, abordant tous les aspects des sciences naturelles : botanique, zoologie, géologie. La SHNM publie un feuillet mensuel de liaison et, tous les trois ans, un Cahier contenant des articles originaux rédigés par ses membres (le 53<sup>e</sup> est en préparation). La SHNM participe à plusieurs commissions préfectorales (CODERST ; Commission de la Nature, des Paysages et des Sites ; Commission Chasse et Faune Sauvage).

La SHNM souhaite attirer l'attention du public et des décideurs sur divers aspects nuisibles du projet d'A31 bis.

Parmi ces aspects, on peut distinguer en premier lieu le formidable contresens climatique et écologique qui est fait en voulant favoriser le trafic routier alors que les pays développés sont en train de promettre une réduction des émissions de gaz à effet de serre (G.E.S.) et que les autorités françaises se sont engagées à lutter contre la perte de la biodiversité. En second lieu, le financement de ce projet va fortement ponctionner les finances de la Région, au détriment d'autres usages plus pertinents du point de vue d'un développement durable. Enfin, la destruction de milieux naturels dans la région de Toul est inacceptable d'un point de vue environnemental.

#### 1) LE CONTRESENS CLIMATIQUE ET ÉCOLOGIQUE :

Le projet d'autoroute A31 bis vise à fluidifier le trafic routier entre Thionville et Toul, c'est-à-dire à le favoriser. Ceci conduirait inévitablement à un accroissement du trafic, donc à une augmentation de la consommation de carburant fossile, ce qui est une aberration au moment où le président de la République française est en train d'organiser une conférence mondiale sur la réduction des émissions de G.E.S. Si l'on était vraiment convaincu que « toute émission supplémentaire de CO<sub>2</sub> est criminelle » (selon les mots du dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, le GIEC), on ne chercherait pas à favoriser l'augmentation du trafic mais à le diminuer.

Ce projet est également incompatible avec d'autres orientations environnementales, telles que les Trames verte et bleue prévues par la loi Grenelle 2. Ce ne sont pas quelques crapauds ou passerelles à gibier qui maintiendront la continuité écologique.

## PROJET AUTOROUTIER A31BIS

On notera que les projections d'augmentation du trafic alléguées dans le projet sont de simples extrapolations des tendances actuelles. Si le mot politique a un sens, c'est la Région qui devrait définir les tendances, et en l'occurrence, avoir pour volonté de diminuer le trafic automobile en favorisant les alternatives de transport (*voir encadré*).

A noter aussi que si le barreau Toul-Dieulouard peut sembler favorable à la réduction de la consommation de carburant du point de vue de la géométrie, puisqu'il représente un raccourci par rapport au trajet actuel Toul-Nancy-Dieulouard, on sait par expérience que toute économie est aussitôt dépensée : le trajet étant plus court, on hésitera moins à l'emprunter et on se déplacera plus souvent.

### 2) LE FINANCEMENT : L'ARGENT DÉPENSÉ ICI NE LE SERA PAS AILLEURS

Beaucoup de politiciens et journalistes prétendent que ce n'est pas parce qu'on dévolue telle somme à tel projet qu'un autre projet ne sera pas réalisé. Ils utilisent des locutions comme « *gagnant-gagnant* » ou « *jeu à somme positive* » pour faire croire que l'on peut « avoir le beurre et l'argent du beurre ». Ces théories ne résistent pas à l'analyse. Le projet A31 bis va ponctionner les finances régionales et compromettre d'autres projets ou réalisations en cours. Au lieu du projet d'A31 bis, on pourrait faciliter le transport autrement (*voir encadré*) ou favoriser autre chose que le transport, comme tous projets de relocalisation de l'économie.

### 3) LA DESTRUCTION DU SECTEUR DIEULOUARD-JAILLON-TOUL-ECROUVES EST INACCEPTABLE

Cette région est l'une des plus riches en biodiversité de la Lorraine, avec en particulier le secteur Jaillon-Francheville et le secteur Pagny-Ecrouves. Certains membres de la SHNM ont encore récemment découvert des stations de plantes rares et protégées au niveau national dans ces secteurs. Les projets de tracés empiètent sur certains sites des réseaux Natura 2000 et Espaces Naturels Sensibles (ENS).

Généralement, le barreau Toul-Dieulouard aura les conséquences suivantes :

- encore plus morceler les habitats naturels et isoler génétiquement les populations de vertébrés terrestres,
- augmenter la surface de sols revêtus et stabilisés, donc définitivement perdus pour toute forme d'agroforesterie pour les générations futures,
- supprimer des zones actuellement consacrées à l'agriculture ou au photo-voltaïque,
- entraîner dans son sillage l'extension de zones périurbaines (lotissements) et industrielles dont l'impact n'a pas été mesuré tant en terme de sols naturels perdus que d'émission de G.E.S. En effet, cette extension incontrôlée va augmenter encore plus le recours indispensable à l'auto.

Enfin, l'idée d'une autoroute passant au pied des vignobles du Toulais, et entre la côte d'Ecrouves et la côte Barine, deux hauts lieux naturels prestigieux et protégés, est une aberration. De tels travaux iraient à contresens de tous les efforts développés localement depuis des décennies pour créer un terroir viticole et une zone naturelle préservée. La SHNM se prononce dans tous les cas contre les variantes 1 et 2 dont les impacts environnementaux sont les plus forts.



## CONCLUSION, SYNTHÈSE

Le projet d'A31 bis est un grand projet inutile. Il a été présenté peut-être pour répondre au louable désir de créer de l'emploi sur les chantiers de sa réalisation, mais à enveloppe budgétaire égale, il y a d'autres emplois plus utiles à créer.

Ce projet correspond aussi au désir de faciliter le trafic. Ceci est en phase avec les objectifs de l'Union Européenne qui souhaite faciliter les échanges de biens, de marchandises et de personnes. Mais faciliter ne doit pas vouloir dire encourager. Il faut remettre en question cette mode, nuisible à l'environnement, qu'est la mobilité, car elle dépense toujours de l'énergie. Il faut au contraire privilégier l'enracinement et la production locale. Pourquoi acheter des fleurs de Hollande alors qu'elles pourraient être cultivées en Lorraine ?

Ce projet est aussi présenté afin de favoriser la Croissance, qui est une autre idée fixe. Le même raisonnement est applicable : étant donné que les activités humaines actuelles dégagent du CO<sub>2</sub> et ont une empreinte importante sur les espaces naturels, leur croissance amplifierait ces phénomènes. Or, nous devons diminuer les émissions de G.E.S. et notre empreinte écologique.

La SHNM n'est pas opposée à l'élargissement ponctuel de zones engorgées de l'A31, notamment des échangeurs.

Enfin, la SHNM pense que la Lorraine reste une région où il fait bon vivre, en particulier grâce à ses terroirs et espaces naturels. Ce projet l'enlaidirait sans aucun doute et la transformerait un peu plus en un simple corridor de passage pour camions et touristes.

### FAVORISER LE TRANSPORT EN DIMINUANT LES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub>

Cet objectif peut être atteint en allouant les ressources initialement prévues pour le projet A31 bis à d'autres applications, et en militant pour que ces modes alternatifs soient utilisés :

- Création d'aires de covoiturage & de parking au niveau des autoroutes, à la hauteur des grandes villes, positionnées de façon à permettre une connectivité avec les transports en commun locaux (Mettis, Tram, bus) ;
- Aide au développement des applications pour téléphones mobiles visant à permettre et sécuriser le covoiturage et l'auto-stop ;
- En cas d'installation de péages, le tarif à acquitter devrait être inversement proportionnel au taux de remplissage du véhicule en passagers ;
- Subvention et multiplication des trains passagers dans l'axe Thionville-Toul : des trains moins chers, une offre élargie (trains en soirée, desserte plus fréquente des petites villes) ;
- Favorisation du fret ferroviaire (transport des marchandises par le train) qui est en déclin actuellement, par la reprise en main par les pouvoirs publics de sa gestion ;
- Favorisation du ferroutage (transport des camions sur des trains) : cette solution à l'allègement du flux de camions a été souvent évoquée, mais il n'y a jamais eu en France, contrairement par exemple à l'Allemagne, de politique volontariste de développer ce système à grande échelle ;
- Taxe des camions en transit (étrangers) par une vignette comme celle exigée en Suisse ;
- Remise en route de l'écotaxe, trop vite abandonnée. L'un de ses objectifs était non pas de dissuader le passage des camions, mais de renchérir les produits venus de loin afin de rendre plus compétitifs les produits locaux, c'est-à-dire de relocaliser l'économie ;
- Coordination de nos actions avec celles de nos voisins luxembourgeois, qui eux, cherchent à diminuer le trafic automobile.

## PROJET AUTOROUTIER A31BIS

