



EDEN

Entente pour la Défense de l'Environnement Nancéien

fondée en 1991

Association agréée pour la protection de la nature et de l'environnement

E-mail : contact@as-eden.org
www.as-eden.org

MJC Lillebonne
14 rue du Cheval Blanc
54000 NANCY

Contribution d'EDEN à l'enquête publique du CHRU de Brabois à Vandœuvre

L'association EDEN, l'Entente pour la Défense de l'Environnement Nancéien, s'associe aux observations de FLORE 54 et LNE, étant par ailleurs adhérente à ces deux fédérations.

Nous souhaitons apporter une contribution plus approfondie sur le volet mobilités de l'étude d'impact.

La centralisation des hôpitaux de la Métropole du Grand Nancy permet d'éviter les déplacements des patients d'un service à l'autre aujourd'hui éparpillés sur les divers centres hospitaliers de la Métropole. En revanche, cela concentre le nombre de déplacements sur un seul site. Le CHRU de Brabois est situé à proximité immédiate d'un axe autoroutier majeur, l'A31, ce qui est un avantage pour l'accessibilité de tout le territoire Sud Meurthe-et-mosellan. En revanche, le CHRU est situé sur le plateau de Brabois en bout de ligne de transport en commun et en périphérie de la ville-centre. Cette configuration encourage les habitants du pôle urbain à se rendre également à l'hôpital avec leur voiture.

Nous pensons que le sujet des mobilités est malheureusement traité avec trop peu d'attention par le CHRU, même dans le mémoire de réponse faite à la MRAE (Missions régionales d'autorité environnementale). En effet, bien que la politique des mobilités dépasse largement le cadre et les compétences administratives du CHRU, elle ne peut décemment pas uniquement se reposer sur le futur « groupement d'intérêt public » nommé « Grand Nancy Sud 54 – Infrastructures routières et Mobilités » et renvoyer la balle aux collectivités territoriales.

L'analyse de l'état existant des mobilités sur le CHRU nous semble partielle car elle n'étudie pas suffisamment les habitudes de mobilités des usagers de l'hôpital, leur sociologie, leur distance parcourue pour se rendre à l'hôpital, leurs possibilités de report modal, etc. Une analyse des flux automobiles sur le technopôle et des comptages par mode de transport aux entrées sorties des établissements des hôpitaux de la Métropole ont été réalisés. Les mesures visant à réduire l'impact des mobilités pour se rendre au CHRU nous semblent peu poussées et uniquement tournées vers des intentions générales sans plan d'action, ni garanties.

En effet, le CHRU estime un accroissement des flux automobiles de 47 % le matin et de 40 % le soir en pointe et de 52 % en moyenne sur la journée, en considérant en première hypothèse que les habitudes de mobilités restent inchangées. Cela représenterait +15 % des déplacements par jour sur le plateau de Brabois par rapport à la situation actuelle.

Le bureau d'études AXURBAN a étudié trois scénarios pour le compte du CHRU, en prenant pour exemple le plan d'action du CHU de Rouen : le premier scénario conclut que le carrefour Bourgogne / Morvan arriverait à saturation, le deuxième scénario indique que des possibilités de report modal vers les transports en commun et le vélo sont possibles mais seulement sur le long terme après mise en œuvre des mesures d'aménagement du territoire, le troisième scénario se base sur la création d'un nouvel accès autoroutier au CHRU, « une troisième porte Est » au site hospitalier. Ce nouvel accès permettrait selon le bureau d'études de mieux desservir le CHRU mais ces propositions restent toutefois en cours d'étude.

EDEN pense que **les hypothèses d'augmentation des capacités routières avec un nouvel échangeur autoroutier pour accéder au CHRU sont des rustines extrêmement coûteuses sur des jambes de bois et qu'il faut impérativement s'activer et plaider pour le développement rapide des modes alternatifs à la voiture individuelle pour les usagers de l'hôpital**, avec de vrais plans d'action et politiques très volontaristes, pas seulement de vagues déclarations d'intention générales. Rappelons que le trafic routier est responsable de l'essentiel de la pollution atmosphérique nocive pour la santé humaine et que la pollution sonore, qui a aussi des effets néfastes sur la santé, est causée par l'autoroute voisine du CHRU. De plus, le CHRU se trouve à proximité immédiate de la forêt de Haye protégée. Certaines hypothèse d'échangeur autoroutier proposent d'impacter sérieusement l'environnement boisé. La Métropole du Grand Nancy s'est engagée avec le P2M, en conformité par rapport aux engagement climatiques de la France, au SRADDET et au nouveau PCAET de la Métropole, de réduire très fortement l'utilisation de l'automobile sur son territoire d'ici 2030 au profit des modes alternatifs et plus vertueux :

(extrait de la délibération du conseil métropolitain du 25 novembre 2021)

Ainsi, concrètement, la Métropole se fixe comme objectifs opérationnels :

- **atteindre en 2030 une part modale du Vélo entre 12 et 14%, contre 3 % aujourd'hui.** L'objectif national du Plan Vélo est de 9 % en 2024 et de 12 % en 2030 (15 % en 2050, conformément à la SNBC initiée par la loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte). En tant que territoire urbain, la Métropole et notamment les secteurs les plus denses de cette dernière doivent aller au-delà de cette ambition nationale ;
- **renforcer la Marche à Pied (MAP) en visant une évolution de la part modale de 36 % à 38-40 %.** Le Grand Nancy est un territoire propice à la Marche à Pied, de par sa forme urbaine, sa sociologie et son Université. Ainsi, avec plus de 36% de part modale de la MAP, la Métropole est d'ores et déjà un territoire où les habitants marchent. La Métropole se fixe comme objectif de renforcer encore cette singularité ;
- **augmenter la part modale du Transport en Commun de 11 % à 15-16% en 2030.** Le présent P2M porte une ambition forte avec un projet de renouvellement de la ligne 1 et la construction d'un réseau armature performant s'appuyant sur 4 lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) en plus de la ligne 1. Au côté de ces 5 lignes, ce sera tout le réseau qui sera reconfiguré pour un meilleur service à la population ;

· enfin, réduire l'utilisation de la voiture individuelle de 50 % à 30-35% de part modale, cet objectif étant tout à fait réalisable compte tenu que 50 % des déplacements effectués en automobile ont une distance inférieure à 3 km.

EDEN s'est déjà positionnée contre la restructuration de l'A31 en 2x3 voies. Nous pensons qu'il faut fortement renforcer les réseaux de transport en commun en s'appuyant sur l'étoile ferroviaire du Sud meurthe-et-mosellan, en intermodalité avec un réseau cyclable et piéton sécurisé, rapide et attractif, pour décharger le réseau routier qui est déjà arrivé à saturation.

Nous recommandons également de développer le covoiturage pour lutter contre l'autosolisme. Pour ce faire, il faudra s'appuyer sur une plateforme performante de mise en relation et d'infrastructure dédiée.

L'hôpital apporte une mission de service public essentielle au territoire. De ce fait, il doit être accessible à toutes et tous, sans barrières tarifaires. Le plan de réduction de la part de l'automobile que nous appelons de nos vœux ne pourra être régulée par les prix d'accès au parking. Nous pensons qu'il faut promouvoir une politique de la demande, répondant aux besoins des usagers, par un bouquet de solutions de transport performants, attractifs et alternatifs à la voiture.

Nous demandons au CHRU de réévaluer et renforcer ses plans en adoptant comme cible les ambitions du P2M et en contribuant à l'atteinte des objectifs de ce plan. Il pourra par exemple dimensionner les quais de bus, les cheminements piétons à l'intérieur de l'enceinte et autour du site, prévoir les infrastructures cyclables, incluant les parkings vélos, les services associés, du temps humain pour animer des dispositifs incitatifs. Il pourra pour cela poursuivre sa participation au PDIE de Brabois animé par NB-Tech, mais également s'appuyer sur d'autres outils ou relais, comme par exemple en s'engageant dans le label Objectif Employeur Pro Vélo.

Le plan de transition associé au BEGES (bilans d'émissions de gaz à effet de serre, un dispositif encadré par l'article L229-25 du code de l'environnement) devrait ainsi clairement faire apparaître une trajectoire de réduction des émissions liées aux transports, qui ne soit pas uniquement portée par l'électrification ou les carburants alternatifs, tout en intégrant une politique de « déplacements santé » : les modes dits « actifs ».