"La lassitude de répéter sans être compris nous invite à nous taire"
Point de vue proposé par Mr Eric WALTHER, Villey Saint Etienne

PROJET A31BIS

Le projet A31BIS présenté par le maître d'ouvrage se veut être un projet destiné à fluidifier le trafic sur l'A31 arrivant à congestion sur l'ensemble du sillon lorrain et que le maître d'ouvrage définit dans son dossier comme allant de la frontière luxembourgeoise à la ville de Toul.

Ce projet global concerne trois territoires avec des problématiques bien différentes.

Au vu des réunions publiques ayant jalonné le débat, la problématique du Sud du projet pose beaucoup de questions et d'incompréhensions, les explications et les prévisions du maître d'ouvrage posant beaucoup de flou et manquant singulièrement de transparence.

PARTIE SUD DU PROJET

DONNEES

CONSTRUCTION D'UN BARREAU TOUL- DIEULOUARD

Situation actuelle pour la section SUD, de Toul à Bouxières :

- ***à Toul*** : (données ORT2L)

° trafic au péage de Gye : 15.298 (PL : 3.529)
° trafic sur RN4 à l'Ouest de Toul : 20.317 (PL : 5.343)

- ***A Nancy*** : (données DIREST)

° trafic sur l'A31 à Velaine: 53.402 (PL : 11.208)
° trafic sur l'A33 au niveau de Clairlieu: 62.820 (PL: 12.784).

- ***A Champigneulles*** : 80.906 (PL: 9.830).

Projection 2030 du porteur de projet sur la même section APRES TRAVAUX :

- ***à Toul*** : (projections CEREMA)

° Trafic au péage de Gye: de 17.670 à 19.105 (**15,5 à 24,9 % d'augmentation**)
° Trafic sur RN4 à l'Ouest de Toul: de 29.499 à 31.210 (**45,2 à 53,6 % d'augmentation**)

On constate sur ce point :

- une augmentation massive de trafic Est- Ouest en comparaison à la faible augmentation de trafic Nord-Sud .
- un faible taux de PL arrivant de l'A31 reportable sur le barreau.

- ***A Nancy*** : (données CEREMA)

° Trafic sur l'A31 à Velaine: 58.289 à 62.569, soit **10 à 17% de plus** que maintenant .
° Trafic sur A33 au niveau de Clarlieu: de 79.723 à 86.348, **soit 27 à 53.4 % de plus** que maintenant

On constate un engorgement massif de Nancy à l'Ouest et au Sud à l'horizon 2030 et une augmentation massive de flux A33.

- ***A Champigneulles*** : de 84.002 à 92.883, soit une augmentation de 3 à 15 %.

On constate que la situation difficile de Champigneulles ne s'arrange pas et empirera.

Le maître d'ouvrage a répété à chaque réunions publiques que l'objectif du barreau Toul-Dieulouard est de soulager l'itinéraire Gondreville - Nancy et d'obtenir un niveau de circulation inférieur au niveau actuel

Au vu de la circulation actuelle et des projections du maître d'ouvrage, on ne peut qu'objectivement constater que, malgré les assertions du MO, la circulation future sera supérieure au niveau actuel entre Gondreville et Nancy de 10 à 17 %.
La circulation à Champigneulles, et donc jusque Bouxieres, sera de même d'un niveau supérieur au niveau actuel.

Le projet ne résout rien dans sa partie Sud, n'atteignant pas l'objectif annoncé de fluidifier le trafic sur la totalité du tracé entre Toul et la frontière comme l'annonce le maître d'ouvrage et n'aura aucune pérennité.

CIRCULATION SUR LE BARREAU TOUL- DIEULOUARD

Selon les prévisions du maître d'ouvrage, basées sur des modélisations dont on sait qu'elles sont toujours sur-estimées, ce qui a été relevé à plusieurs reprises par les Cours des Comptes, le trafic sur le barreau serait de l'ordre de 16.000 - 18.000 véhicules jours et serait utilisé par le trafic de transit.

Arrivant de Gye, arrivent 3.529 PL, dont 90% seraient concernés par le barreau, soit environ 3.000 PL.

Reste que, sur la section Gondreville - Nancy, circulent 11000 PL. Si l'on soustrait les 3.000 concernés par le barreau, il reste 8.000 PL.

Arrivent de la N4, 5.300 PL dont 70% arrive de Vitry le Francois et la Veuve sur l'A4.

Deux hypothèses concernant ces PL :

-soit ils arrivent de la N4 à destination de l'A33 et ne sont pas concernés par le barreau,

- soit il s'agit en partie d'une fuite du péage de l'A4 et un tel détour, pour reprendre vers le Nord, jette un doute probant sur la capacité à les inciter à utiliser un barreau à péage, réduisant la distance de 20km et pour un coût de 10 euros.

- la partie qui remonte vers le Nord pour rejoindre les zones d'activités de Champigneulles, Frouard, Custines, Millery ne sera de toute façon pas concernée par le barreau

Reste dont 2700 PL sur les 11.000 initiaux, nombreux sont ceux sillonnant entre Frouard et les zones d'activité du Toulois et non concernés par le barreau.

Malgré les assertions du maître d'ouvrage,

- tout porte à croire que le trafic PL orienté vers le barreau sera bien inférieur aux prévisions annoncés
- et que le problème des PL autour de Nancy ne sera par solutionné de façon efficace et pérenne ,
- surtout si l'on y ajoute le flux massifs de 12.000 PL arrivant de l'A33 au niveau de Nancy et qui ne sont en aucune façon concernés par le barreau.

Le projet actuel ne répond pas à ses objectifs sur la partie Sud et la barreau ne sera qu'un remède totalement inefficace aux problèmes des villes de Toul et Nancy

Pour conclure, il serait temps que les élus, les politiques, les associations, les citoyens nancéens et toulois s'unissent pour demander à l'Etat une solution efficace pour régler la circulation dans le Sud de la Région Lorraine.

BARREAU = PRISON

et comme le CESEL le nomme dans son point de vue : BARRAGE !

La nature a t'elle vocation à souffrir ou à servir d'exutoire au manque d'imagination des décideurs ???