



# SCHÉMA STRUCTURANT DE LA MOBILITÉ, DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS NUMÉRIQUES DANS LES VOSGES CENTRALES

Version provisoire novembre 2017  
(version actualisée en août 2018)



## À qui est destiné ce guide ?

Le public visé par ce guide est composé des élus des communes, des EPCI des Vosges Centrales ainsi que des partenaires institutionnels (État, Département, Région, chambres consulaires, etc.).

Il a été conçu comme un document méthodologique pour faciliter la compréhension des principes retenus par le SCoT et leur application dans le cadre de sa mise en œuvre. Ce guide qui n'est pas la reprise exhaustive du SCoT vise seulement une information de ses utilisateurs, notamment pour l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme. Il n'a pas de caractère opposable et ne se substitue en aucun cas aux orientations définies dans le SCoT.

- **Une première partie comprend le diagnostic et les enjeux,**
- **La seconde partie rappelle les orientations et les principales prescriptions formulées dans le SCoT au stade actuel de la révision,**
- **La partie trois est constituée de suggestions formulées par les bureaux d'études qui complètent celles du SCoT pour aller plus loin dans la mise en œuvre, notamment pour encourager de bonnes pratiques, une bonne coopération partenariale et une bonne convergence des interventions publiques.**

Ce document a été élaboré avec l'appui technique du groupement de cabinets Erea, Espélia et Tactis en charge de l'étude. Une présentation de ce guide a eu lieu auprès des élus des Vosges Centrales et des partenaires institutionnels lors des réunions territorialisées du 30/11/2017 à Xertigny, du 12/12/2017 à Charmes, du 13/12/2017 à Dompierre et du 14/12/2017 à Épinal.



## L'édito du Président :



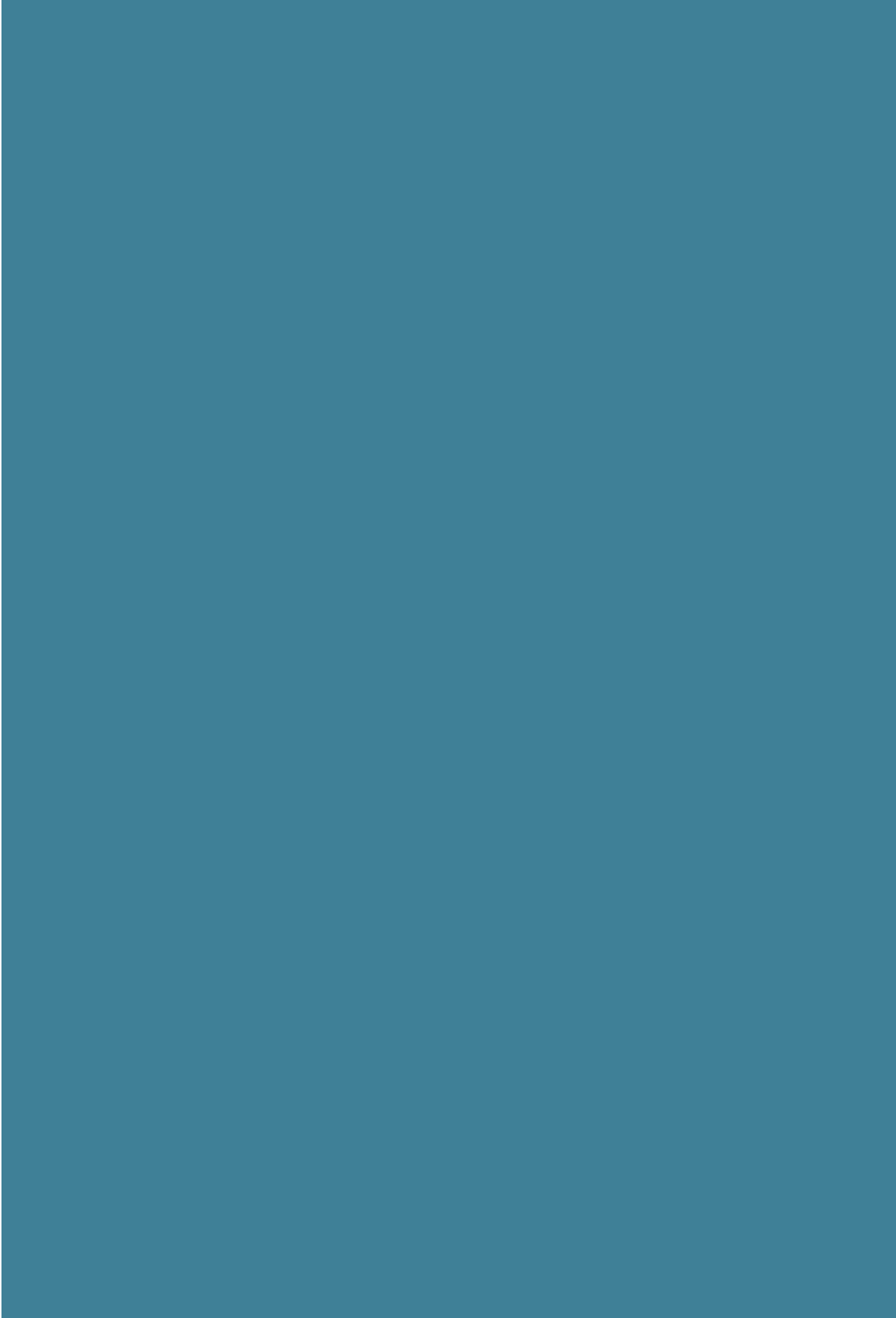
La mobilité constitue un levier essentiel des équilibres et du développement des territoires constituant les Vosges Centrales. Le SCoT doit créer les conditions pour faciliter cette mobilité avec une accessibilité externe aux différentes échelles régionales, nationale, transfrontalière et internationale. L'ouverture vers le sud est notamment un fort sujet de préoccupation du fait de ses retombées sur l'attractivité économique et touristique.

Le SCoT doit aussi contribuer aux bons fonctionnements des échanges internes en reliant efficacement les pôles structurants de l'armature urbaine entre eux mais aussi avec les communes rurales situées dans leur aire d'influence. Cette amélioration doit porter sur les modes de transports traditionnels mais aussi sur la création d'alternative et la promotion de l'électromobilité ou du gaz naturel pour véhicules dans le respect de l'environnement, de la qualité de l'air et de la durabilité des ressources naturelles.

Il appartiendra ensuite aux intercommunalités membres du Syndicat de prendre le relais en s'appuyant sur leur compétence en matière de mobilité en associant tous les acteurs concernés. Je remercie tous les élus des Vosges Centrales et tous les partenaires institutionnels du Syndicat pour leur contribution active à cette initiative et vous souhaite une bonne lecture.

**Michel Heinrich,**

**Président du Syndicat Mixte du SCoT des Vosges Centrales**



# SOMMAIRE

---

## **PARTIE 1. Diagnostic et enjeux**

- |   |      |
|---|------|
| 1.1. Une accessibilité régionale et transfrontalière incomplète | P.7  |
| 1.2. Une accessibilité locale à optimiser                       | p.9  |
| 1.3. Synthèse des enjeux liés à la mobilité                     | p.12 |

---

## **PARTIE 2. Ce que dit le SCoT**

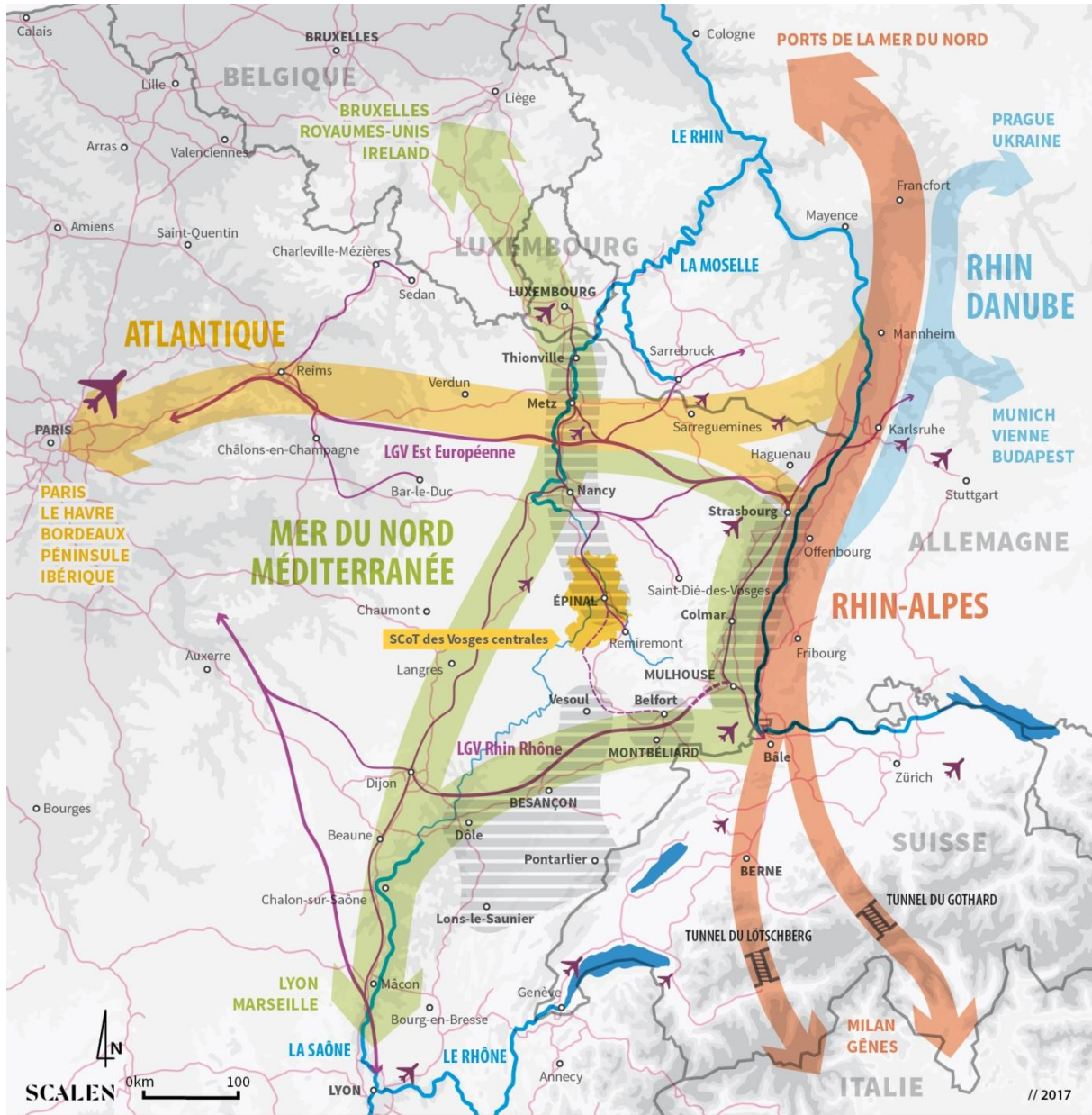
- |                         |      |
|-------------------------|------|
| 2.1. Ce que dit le PADD | p.15 |
| 2.2. Ce que dit le DOO  | p.17 |

---

## **PARTIE 3. Vers la mise en œuvre du SCoT**

- |  |      |
|--|------|
| 3.1. Vers un renforcement de l'intermodalité           | p.25 |
| 3.2. Vers plus d'innovations logistiques et numériques | p.32 |

## Carte des Corridors européens



- |                          |  |           |
|--------------------------|--|-----------|
| Corridors européens      | Lignes LGV et/ou empruntées par le TGV | Aéroports |
| Fleuves                  | Ligne TER existante Épinal / Belfort   |           |
| Autoroutes/voies rapides | Pôles métropolitains                   |           |

Source : Union Européenne  
RTE-T (Réseau transeuropéen des transports)

# 1. Diagnostic et enjeux

## 1.1 Une accessibilité régionale et transfrontalière incomplète

### *Un territoire contourné par les réseaux transeuropéens de transports*

Le territoire des Vosges Centrales s'inscrit dans l'espace Saône-Moselle, à l'interface du Sillon Lorrain et de l'axe Rhin-Rhône. **Il est malheureusement en dehors des grands corridors européens.** Le corridor « Mer du Nord Méditerranée » n'emprunte que le nord du Sillon Lorrain jusqu'à Nancy, puis bascule vers Dijon par l'ouest tandis que la composante est de ce corridor traverse le territoire Alsacien du nord au sud, se poursuit pour partie vers la Suisse puis emprunte l'axe Rhin-Rhône. La connexion à ces corridors notamment par le sud constitue un enjeu fort de développement pour le territoire.

### *Une accessibilité du territoire perfectible surtout dans sa partie sud*

**L'amélioration de la connexion vers le nord mais surtout l'ouverture du territoire vers le sud répondent à des enjeux qui sont essentiels pour son développement.**

Contrairement au réseau routier nord-sud (A31, A33 et voie rapide N57) qui permet de relier facilement le territoire aux autres villes du Sillon Lorrain, l'accès entre le Sud Lorraine, la Franche-Comté et le Sud Alsace est peu pratique malgré certaines améliorations récentes. Il ne facilite pas les coopérations et le développement des échanges entre régions, ce qui pénalise d'autant cette partie du territoire.

Au plan ferroviaire, le territoire bénéficie d'une desserte quotidienne de 2 allers-retours par TGV via la LGV Est Européenne. Dans sa partie nord le cadencement du TER s'est amélioré mais les correspondances et l'harmonisation de la tarification sont encore insuffisantes. Dans sa partie sud, 8 dessertes

quotidiennes par TER permettent de relier Épinal à Belfort. Les 100 km de voie nécessitent une mise à niveau et comportent une portion de 30 km en voie unique. Elle devrait faire l'objet de travaux de rénovation à court terme pour en assurer la pérennité

Le territoire des Vosges Centrales et le Sillon Lorrain souffre d'un manque d'ouverture vers le sud, notamment ferroviaire, en direction de la Bourgogne-Franche Comté, du Couloir Rhodanien, de la Suisse et l'Italie, ce qui est préjudiciable au développement de l'économie locale et régionale.

**Une meilleure accessibilité à l'espace Saône-Moselle permettrait de mieux connecter les agglomérations d'Épinal, Besançon, Mulhouse et Belfort/Montbéliard. Elle présenterait un intérêt majeur pour le développement des Vosges Centrales en les reliant aux axes nationaux et européens.**

L'amélioration de la desserte par TER entre le TGV Est et TGV Rhin-Rhône permettrait d'aller directement à Lyon et vers le Sud de la France sans devoir contourner le territoire par Paris ou par Strasbourg. Elle permettra également une connexion au réseau Suisse via Mulhouse/Bâle (et bientôt la ligne Belfort-Delle-Délémont) puis au réseau Allemand par la ligne Mulhouse/Mulheim. Au-delà du service apporté au bassin de population concerné, cette amélioration de la liaison ferroviaire entre Épinal et Belfort, via une diminution du temps de trajet et une augmentation des fréquences, permettra aussi d'augmenter le potentiel de clientèle vers le TGV Rhin-Rhône et de maintenir le nombre actuel de dessertes en gare de Belfort-Montbéliard TGV.

Enfin, le projet de grand canal Saône-Moselle/Saône-Rhin permettrait de connecter le réseau fluvial français aux 20 000 km de réseau fluvial européen à grand gabarit.

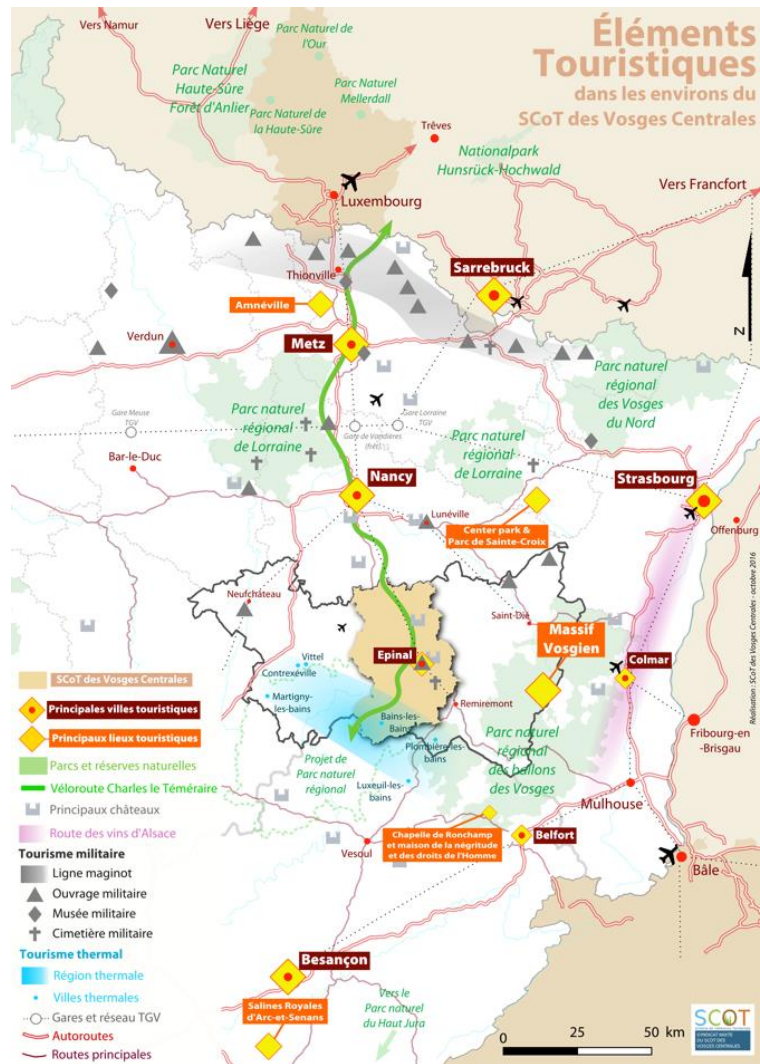
## Une lisibilité insuffisante du territoire au sein des grands itinéraires touristiques régionaux

Les connexions avec les grands itinéraires cyclables européens sont à ce jour peu nombreuses. L'exploitation des parcours touristiques thématiques en lien avec les territoires voisins est insuffisante (tourisme militaire, tourisme vert, tourisme autour du patrimoine historique et industriel ...). Des boucles cyclables entre la véloroute Charles le Téméraire et les principaux pôles touristiques locaux restent à créer comme par exemple l'échappée Bleue Moselle-Saône à vélo.

## Des potentiels de valorisation de la Moselle et de son canal

Le fleuve constitue un atout majeur pour les activités de navigation de plaisance du fait de la présence de plusieurs ports et points de baignade. **La Moselle et son canal sont à ce jour principalement utilisés pour des usages touristiques dont le potentiel pourrait encore être valorisé.** En revanche la part du transport fluvial dans le volume total des marchandises transportées reste faible voire marginale par rapport aux autres modes. Peu de perspective sont à espérer dans ce domaine si ce n'est ponctuellement.

pour le transport de matériaux issus de certaines carrières et pour les gravats.





## 1.1 Une accessibilité locale à optimiser

### *Des déplacements internes au territoire à optimiser pour favoriser les connexions entre les pôles structurants*

Le maillage du territoire par les différents réseaux de transports de personnes assure aujourd'hui une desserte sur la dorsale mosellane, entre les principales villes vosgiennes et sur la partie centrale urbaine spinalienne.

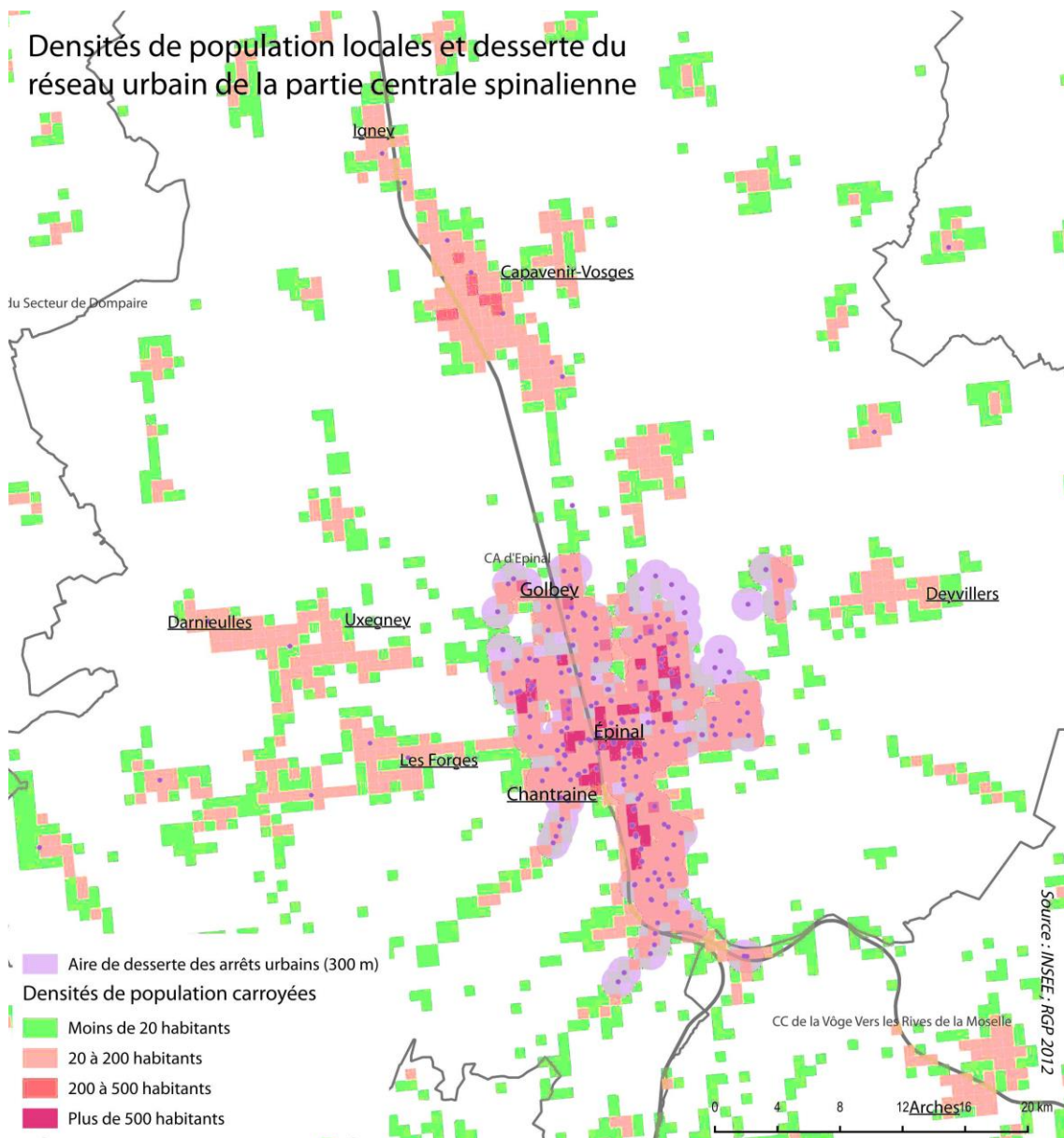
En lien avec les dynamiques urbaines du territoire, il conviendrait d'optimiser :

- **les dessertes des lignes urbaines de la partie centrale urbaine spinalienne parfois lacunaires** sur des axes périurbains

stratégiques en termes de zones d'habitat et d'emplois (Deyvillers, Uxegney, Les Forges, Chavelot, Capavenir...),

- **les dessertes transversales en transports interurbains insuffisamment soutenues entre les pôles relais urbains du territoire,**

- **l'articulation des offres de transport de différents types (urbain, interurbain, régional) qui coexistent mais dont la complémentarité doit être développée,**



- **les potentiels de densification urbaine autour des gares sur le Sillon Mosellan, permettant de limiter les déplacements en voiture, parfois surévalués (Bains-les-Bains) ou insuffisamment exploités (ex : Charmes, Arches, Nomexy...).** Ce constat s'applique aussi dans une moindre mesure autour de lignes de bus structurantes comme les lignes urbaines 4 voire 5,

**La mobilité des marchandises s'inscrit dans les mêmes dynamiques urbaines que la mobilité des personnes.** Elle n'est que partiellement du ressort des politiques publiques urbaines locales. Néanmoins, il est à noter des parcours allongés des livreurs en milieu rural mais aussi en ville du fait de la démultiplication des points de livraison et des embouteillages.

- **Des modes actifs et des usages partagés de la voiture sous-utilisés,**

**Faiblement utilisés et limités à certains types de populations spécifiques (écoliers, étudiants, habitants de la partie centrale urbaine spinalienne), les modes actifs présentent une marge de progression d'utilisation importante pour les déplacements de courte distance.**

Avec les usages collaboratifs de la voiture tels que l'autopartage ou le covoiturage, ils s'inscrivent comme des modes de déplacements pertinents en complément des transports collectifs structurants à l'interface entre les gares (ou en lien avec les pôles relais et les pôles de proximité) et les espaces moins denses non desservis par le bus. Les conditions de leur développement sont limitées par plusieurs facteurs :

- **l'insuffisance du maillage cyclable de rabattement,** vers les gares mais aussi vers les points d'arrêts bus majeurs,

- **les discontinuités du réseau cyclable** entre les pôles structurants du territoire et l'insuffisante organisation d'itinéraires en rabattement vers les axes cyclables structurants à vocation touristique,

- **Le manque d'équipements adaptés de stationnement cyclable au droit des lieux de travail et de scolarité,**

- du point de vue de l'accès à l'offre globale de mobilité ou à l'information, **les usages favorisés par les outils numériques comme le covoiturage pourraient se développer davantage à la faveur d'actions de communication.**

## Analyse stratégique des déploiements télécoms

### Département des Vosges Périmètre d'analyse



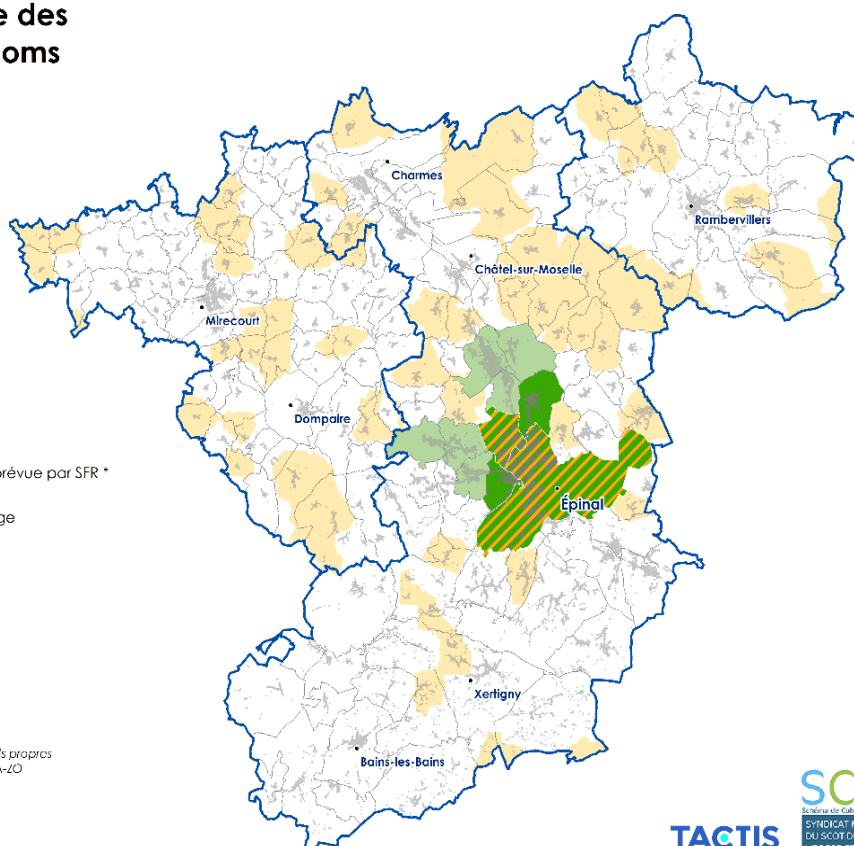
Sources : SCoT des Vosges centrales,  
Opérateurs, IGN, DGFIP, Tactis  
Cartographie Tactis

- Réseau câblé modernisé
- Modernisation du réseau câblé prévue par SFR \*  
(Horizon inconnu)
- Zonage FTTH conventionné Orange  
(Horizon 2020)
- Opération de montée en débit  
prévue par le département \*\*
- Limites des EPCI
- Limites des communes
- Locaux

\* SFR entend moderniser ses réseaux sur ses fonds propres  
\*\* Déploiement de l'RM ou opticalisation de NRA-ZO

© Copyright - TACTIS - 2017  
© Copyright - IGN Paris - 2017

0 10 20  
Km



TACTIS



### Un retard numérique en cours de rattrapage

Hormis la desserte des zones centrales, il subsiste encore de nombreuses zones franches ou faiblement équipées dans les Vosges Centrales. **L'amélioration rapide de cette situation est devenue un enjeu majeur.** Prenant le relais de la politique du Département des Vosges en s'appuyant fortement sur les investissements déjà réalisés, la Région Grand Est poursuit un objectif ambitieux d'équipement « Très Haut Débit » sur fibre optique de tous les territoires, en accordant une priorité de traitement aux zones blanches Internet principalement situées en secteur rural. Ce programme vise à

irriguer l'ensemble de la région à l'horizon 2023. Les réflexions menées dans le cadre du SCoT incitent à desservir en priorité les zones économiques ainsi que les grands équipements.

**L'accès au très haut débit sera un facteur structurant des choix d'installation des ménages et des entreprises, ce qui est une donnée à considérer pour l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones.**

Un intérêt particulier sera à porter à la bonne intégration paysagère des équipements numériques et à la limitation des risques sanitaires liés aux champs électromagnétiques.

## 1.3 Synthèse des enjeux liés à la mobilité

### ■ Des atouts à valoriser

- ✓ Un positionnement d'interface entre le Sillon Lorrain, la Bourgogne Franche-Comté, et l'Alsace,
- ✓ Une bonne desserte en trains régionaux (TER) sur l'axe entre Nancy, Épinal et Remiremont,
- ✓ Un potentiel cyclo-touristique d'envergure régionale,
- ✓ Un potentiel fluvial lié à la valorisation de la Moselle et du canal des Vosges
- ✓ Une bonne desserte de la vallée de la Moselle et du cœur urbain spinalien en transports collectifs,

### ■ Des faiblesses à pallier

- ✓ Un territoire contourné par les réseaux transeuropéens de transports,
- ✓ Un manque d'ouverture vers le Sud notamment au plan ferroviaire et des améliorations attendues vers le Nord et Paris (harmonisation des tarifs, correspondances...),
- ✓ Un besoin d'amélioration de la desserte par les transports collectifs en milieu rural,
- ✓ Un potentiel faiblement développé d'utilisation des modes de déplacements actifs et partagés.

### ■ Des risques à prévenir

- ✓ Un affaiblissement de l'accessibilité des communes éloignées
  - ✓ Une montée de la vulnérabilité des ménages à la mobilité, surtout en milieu rural avec le vieillissement et l'augmentation du coût des carburants fossiles,
- Des risques d'accroissement de la pollution de l'air.

### Des opportunités à saisir

- ✓ La structuration d'une Multipole Sud Lorraine et la dynamique du Sillon Lorrain,
- ✓ La réforme territoriale qui ouvre des possibilités de mutualisation des services et d'organisation des transports,
- ✓ La transition énergétique pour encourager et organiser les modes alternatifs à la voiture individuelle,
- ✓ L'essor de la technologie numérique pour arrimer le territoire aux grands pôles lorrains et pour mieux diffuser l'offre de services en milieu rural et optimiser les obligations de déplacements utilitaires.

## 2. Ce que dit le SCoT

*Précaution de lecture : la révision du SCOT n'étant pas achevée, cette partie est indicative du stade d'avancement des travaux. Il est rappelé que la révision en cours porte sur le périmètre du SCoT antérieur à 2017. Une seconde révision prendra en compte les nouvelles communes intégrées au 1<sup>er</sup> janvier 2017.*

### **Les grandes orientations du PADD des Vosges Centrales de 2015 sont :**

#### **ORIENTATION 1 – Le rayonnement et le positionnement des Vosges Centrales**

- 1-1. Conforter le positionnement stratégique des Vosges Centrales aux différentes échelles,
- 1-2. Amplifier le rayonnement et la notoriété du territoire,
- 1-3. Renforcer et affirmer les spécificités économiques,
- 1-4. Faire des Vosges Centrales un territoire d'excellence énergétique,
- 1-5. Faciliter l'accueil des activités et des entreprises.

#### **ORIENTATION 2 – La solidarité et la complémentarité entre les territoires du SCoT**

- 2-1. Préserver les grands équilibres spatiaux, entre espaces naturels et urbanisés
- 2-2. Conformer l'armature actuelle, par la polarisation et les mutualisations
- 2-3. Construire et renforcer l'accessibilité physique et numérique du territoire
- 2-4. Optimiser la valorisation des ressources énergétiques territoriales

#### **ORIENTATION 3 – La qualité de l'aménagement et du cadre de vie**

- 3-1. Reconquérir les friches urbaines et industrielles, et améliorer la qualité urbaine et paysagère du territoire
- 3-2. Réduire la vacance et rééquilibrer le développement résidentiel
- 3-3. Disposer d'un tissu commercial dynamique et équilibré
- 3-4. Préserver les ressources naturelles, la santé et le bien-être des habitants dans l'anticipation du changement climatique
- 3-5. Produire des énergies renouvelables respectueuses du cadre de vie

### **Les grandes parties du DOO des Vosges Centrales sont :**

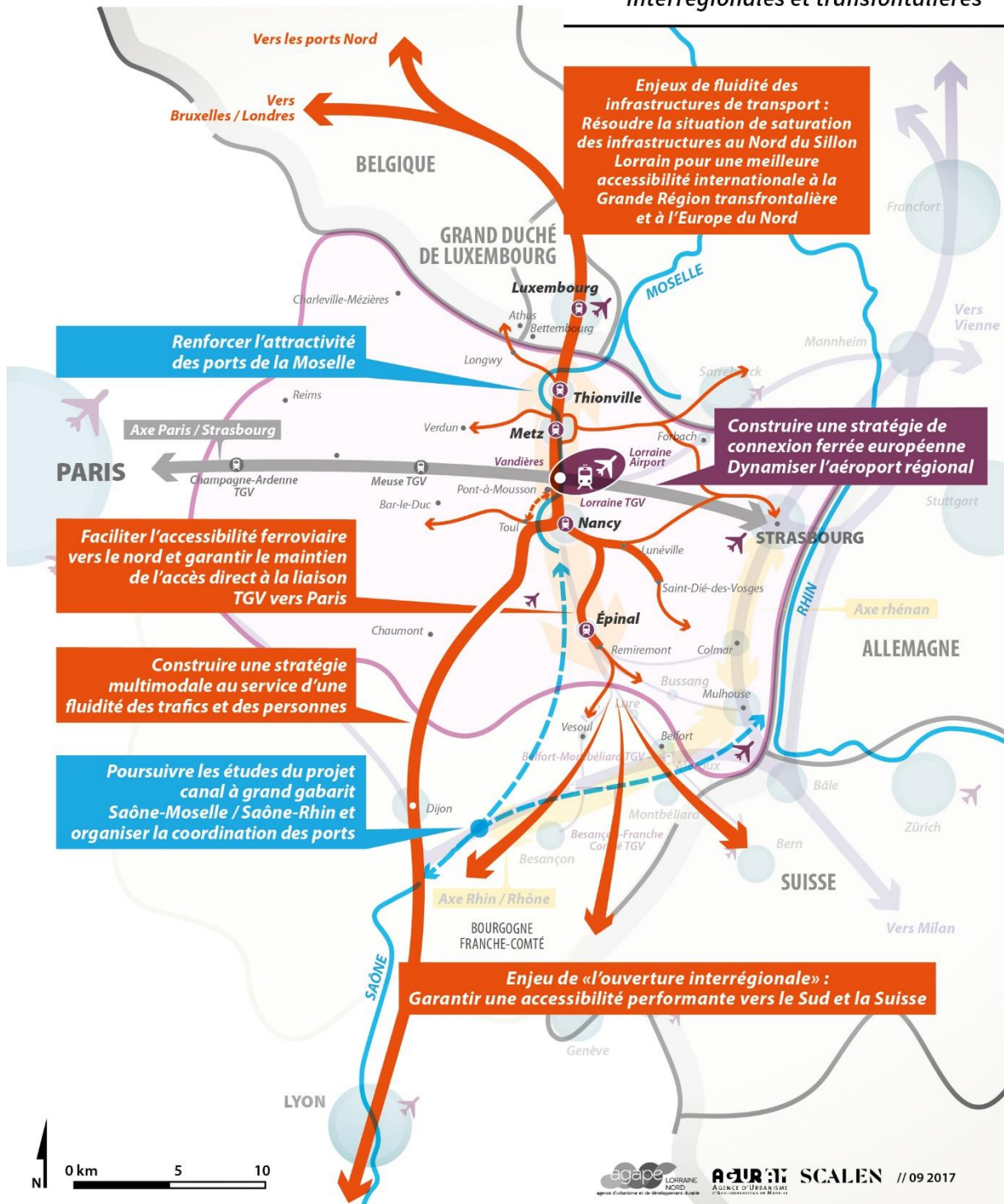
#### **PARTIE 1 – Le socle de principes**

#### **PARTIE 2 – Les objectifs thématiques en faveur du renforcement de l'armature territoriale**

- 2.1. Habitat
- 2.2. Développement économique
- 2.3. Commerce et artisanat
- 2.4. Mobilités
- 2.5. Équipements, services et numérique

#### **PARTIE 3 – Les objectifs thématiques en faveur de la protection et de la valorisation des ressources**

**Garantir les connexions multimodales interrégionales et transfrontalières**



## 1.4 2.1 Ce que dit le projet de Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) révisé (extrait)

### ORIENTATION 1 – Le rayonnement et le positionnement des Vosges Centrales :

#### > Orientation 1.1. Conforter le positionnement stratégique des Vosges Centrales aux différentes échelles

##### *S'inscrire dans la dynamique du Sillon Lorrain pour mieux tirer profit du positionnement dans le Grand Est transfrontalier :*

- **En renforçant les coopérations interrégionales et transfrontalières** en direction du Luxembourg, de la Belgique, de l'Allemagne et de la Suisse avec le renforcement et le développement de partenariats opérationnels en matière de culture, de formation, d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation de mobilité, d'économie touristique...

- **En confortant Épinal comme porte d'entrée sud du Sillon Lorrain** grâce à la dynamique initiée dans le cadre du Pôle métropolitain européen du Sillon Lorrain pour une mise en réseau des équipements à l'échelle de ce large bassin de vie et à la mutualisation des ingénieries des collectivités. La consolidation des liaisons ferroviaires avec Metz et le nord de la Lorraine (cadencement, correspondance d'horaire, etc.) est à cet égard un enjeu fort pour le SCoT, de même qu'avec l'Allemagne (Manheim/Francfort) via la gare Lorraine TGV (sans passage par Strasbourg).

##### *Renforcer le dialogue avec les territoires voisins*

Afin d'anticiper les stratégies et les orientations de développement définies par les territoires voisins, le SCoT des Vosges Centrales affirme la nécessité de développer le dialogue avec ces territoires, notamment par :

- **Le renforcement des collaborations avec l'agglomération nancéienne,**

- **L'ouverture vers Belfort et les territoires de la Franche-Comté, le Sud Alsace et la Suisse (euroAirport Bâle-Mulhouse),**
- **Le développement des relations avec les territoires du Massif vosgien et l'Alsace,**
- **L'organisation de relations de travail avec les SCoT voisins, notamment en InterSCOT en lien avec les autres partenaires institutionnels (Etat, Région, Département des Vosges),**
- **L'élargissement du dialogue inter-SCoT à l'échelle de la Région Grand Est.**

##### *Améliorer la desserte du territoire et renforcer l'accessibilité vers le sud*

Le territoire des Vosges Centrales doit davantage tirer parti de son positionnement d'interface entre les anciennes régions et son potentiel de communications. Celui-ci est lié à des grandes infrastructures transrégionales dont le déploiement n'est pas achevé et qu'il convient soit de poursuivre, soit de valoriser :

- **Le projet de liaison fluviale Saône-Moselle/Saône-Rhin** pour créer le mailon manquant entre la Mer Méditerranée et la Mer du Nord,
- **Le maintien et le développement de la liaison ferrée Nancy-Épinal-Belfort et les connexions potentielles avec la ligne LGV Rhin-Rhône** constituent tout particulièrement un enjeu capital (desserte directe de la Gare TGV par TER via Belfort grâce à la ligne vers Delles, utilisation de rames bimode-bitension),
- **Maintien de la desserte des villes vosgienne par le TGV** (Epinal, Saint-Dié et Remiremont).

## ORIENTATION 2 – La solidarité et la complémentarité entre les territoires du SCoT

### > Orientation 2.3. Construire et renforcer l'accessibilité physique et numérique du territoire

#### *Optimiser la complémentarité des réseaux de transport en commun*

Le SCoT fixe l'objectif d'optimiser les réseaux de transports collectifs existants. **L'armature ferroviaire et son réseau de gares denses est placée au cœur des réflexions** sur l'organisation des déplacements. Il s'agit de s'appuyer sur l'axe ferré comme colonne vertébrale de l'intermodalité grâce à la constitution de pôles d'intermodalité autour des gares existantes articulés aux réseaux locaux de transport d'une part, et de renforcer l'attractivité de l'offre ferrée (voire la développer) et de mettre en valeur l'offre ferrée aux lieux d'intermodalité, d'autre part. La coordination des horaires et l'harmonisation des tarifications seront recherchées.

#### *Articuler développement urbain et transport*

**Le lien entre l'offre de logements, de services, d'équipements, d'emplois, de commerces et l'offre de transport sera renforcé** afin de limiter les déplacements et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Prioriser le renouvellement urbain et le développement urbain au sein des polarités de l'armature territoriale s'inscrit dans cette logique. À une échelle plus fine, l'urbanisation est encouragée dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs et, à proximité des gares et des pôles d'échange multimodaux, (parkings-relais).

**Ainsi, l'aménagement des gares et de leurs abords devra être amplifié par une optimisation du foncier disponible**, une réorganisation du tissu urbain, un renforcement des services proposés et une accessibilité renforcée (aménagement des espaces publics, cheminements piétons et cyclables), en vue de les transformer en véritables lieux de vie.

Pour faciliter cette meilleure coordination entre transport et urbanisme, des contrats d'axes pourront être élaborés et signés entre les

différentes collectivités compétentes en matière de transport, de mobilité, d'urbanisme, d'aménagement et d'équipement.

#### *Développer les pratiques et les services de mobilité alternatifs*

Il s'agit de faciliter la transition entre un modèle de développement basé sur l'automobile et utilisant des carburants issus du pétrole, et un modèle multimodal, peu émetteur de gaz à effet de serre et de polluants, permettant d'optimiser le système de transports en

- **Développant les services à l'appui de l'offre de transport existante**, et visant à en renforcer et à en optimiser l'usage : conseils en mobilité, articulation des plateformes de mobilités.
- **Facilitant l'accès pour tous à une offre de mobilité alternative** (voiture partagée entre particuliers, navettes, location de vélos électriques ou de voitures de collectivités etc.), permettant notamment de répondre à des besoins de mobilité atypiques

#### *Renforcer la desserte numérique des Vosges Centrales en lien avec les stratégies communales et départementales*

Le déploiement d'infrastructures numériques performantes représente **un enjeu majeur, tant en termes de compétitivité des entreprises que de solidarité et d'attractivité des territoires**. Le SCoT fixe comme objectifs de :

- **Déployer le haut débit (THD) sur tout le territoire,**
- **Anticiper le vieillissement en favorisant le développement des e-services de santé,**
- **Permettre le développement des services et des espaces de télétravail,**
- **Articuler urbanisme et desserte en très haut débit (THD) dans les opérations d'aménagement et les documents d'urbanisme,**
- **Veiller à l'intégration paysagère et aux principes de précaution en matière de santé.**



## 1.5 2.2 Ce que dit le projet de Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) révisé (Extrait)

**NB :** le DOO vient décliner les PADD en mesures plus précises opposables aux documents d'urbanisme.

### Partie 1 : les objectifs thématiques en faveur du renforcement de l'armature territoriale : 1.5 Mobilités

#### Thème : Desserte et accessibilité à grande échelle

##### Objectif 1 : Conforter le positionnement du territoire à plusieurs échelle

Afin de davantage tirer parti de ce positionnement, de son potentiel touristique et de communication, le SCoT fixe comme orientations de :

A/ Améliorer la desserte et l'accessibilité du territoire,

B/ Incrire les Vosges Centrales au cœur des circuits touristiques régionaux.

À cette fin, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre les conditions de l'amélioration de la desserte et de l'accessibilité du territoire, en :

- Prenant en compte, projets existants ou futurs de transport (infrastructures ferroviaires, routières cyclables, portuaires et fluviales etc.).
- Poursuivant l'organisation et la mise en œuvre d'un réseau d'itinéraires cyclables à l'échelle du territoire, connectant les pôles d'échanges et centralités, afin de compléter les itinéraires identifiés au Schéma des Véloroutes Voies Vertes, ainsi que les itinéraires cyclables départementaux et touristiques déjà identifiés.

**Les PDU ou les politiques locales de transports doivent en concertation avec les politiques définies par le Département des Vosges et la Région Grand Est :**

- Définir une hiérarchisation du réseau routier affinée, à l'échelle du territoire, pour

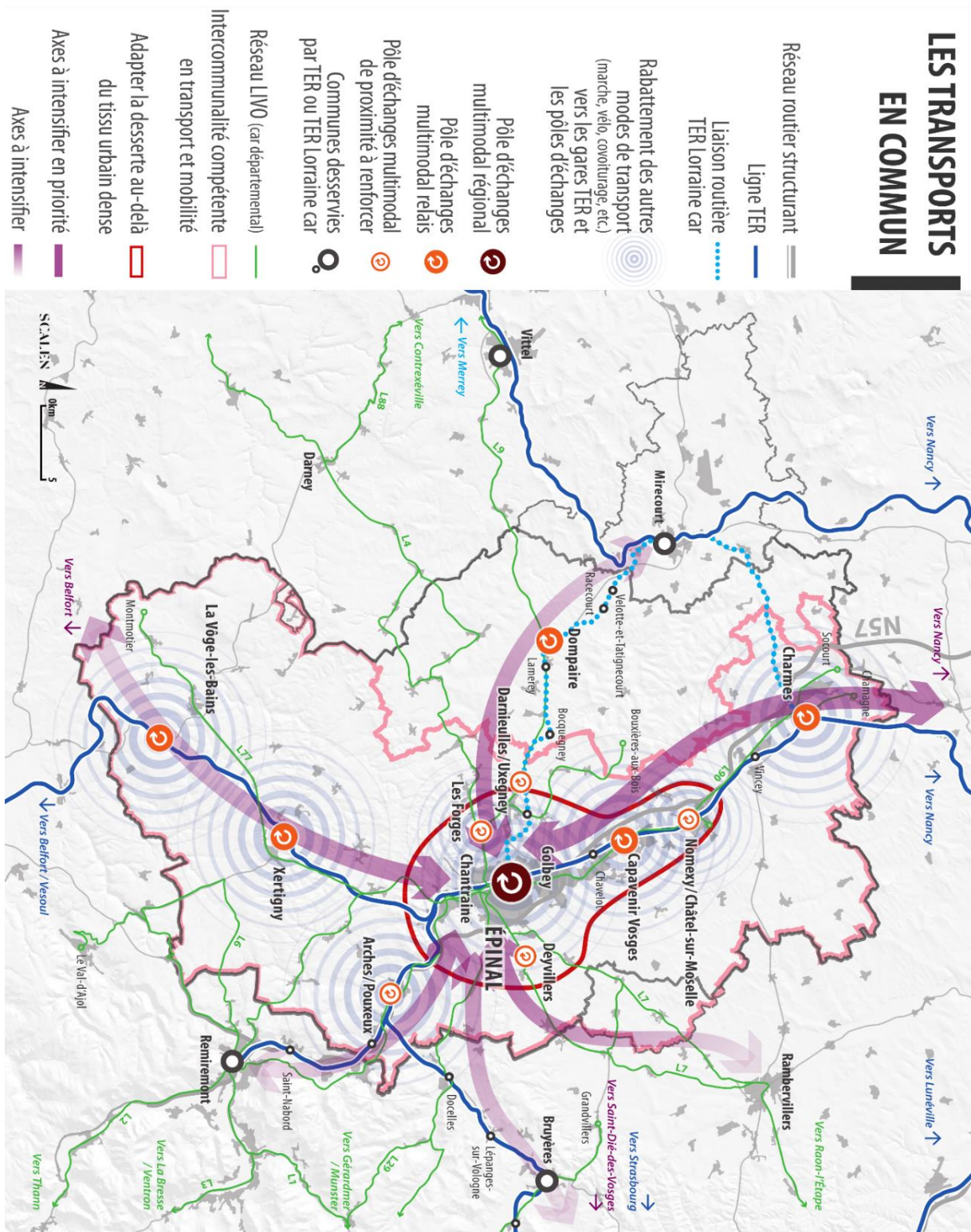
Améliorer les circuits touristiques locaux en lien avec le tourisme de plaisance et les itinéraires vélos



déterminer des objectifs prioritaires selon les vocations et fonctionnalités réelles des axes,

- Préciser à l'échelle des Vosges Centrales un réseau cyclable en lien avec le Schéma des véloroutes et voies vertes.

# LES TRANSPORTS EN COMMUN



## **Thème : Offre de transports collectifs**

### **Objectif 1 : Optimiser la complémentarité des réseaux de transports en commun**

Afin d'optimiser les réseaux de transports collectifs existants et de faciliter leur utilisation par le plus grand nombre d'habitants, le DOO fixe comme orientations de :

A/ S'appuyer sur l'axe ferré comme colonne vertébrale de l'intermodalité.

B/ Intensifier le développement des lignes interurbaines en lien avec les pôles relais et de proximité.

C/ Développer l'offre de transports en commun en appui de la desserte des centres-bourgs et des villages.

D/ Adapter la desserte des transports en commun sur les axes périurbains les plus densément peuplés.

#### **À cette fin, les documents d'urbanisme locaux et les PDU doivent :**

> Prendre des mesures nécessaires pour pérenniser et renforcer les pôles d'échanges intermodaux existants dans leurs fonctions, en lien avec les politiques nationales et régionales (voir prescriptions situés dans les objectifs de la partie « articuler urbanisme et mobilité des personnes et marchandises),

> Édicter des règles de stationnement cohérentes avec le fonctionnement du réseau transports

collectifs et avec les orientations en matière de renouvellement urbain et de densification, notamment en :

- Adaptant les règles de stationnement à proximité des pôles d'échanges, en fonction du niveau de service qu'ils offrent et du tissu urbain alentour,

- Adaptant les normes de stationnement dans les opérations desservies par des transports collectifs proposant un haut niveau de service, avec par exemple des règles plus contraignantes que la moyenne sur le nombre de places de stationnement autorisées par logement ou surface d'activité.

En outre, dans le cadre de son PDU, la Communauté d'Agglomération d'Épinal doit définir les conditions de développement du réseau de transports urbains sur le Pôle urbain central spinalien mais aussi au-delà.

Il est recommandé aux intercommunalités d'élaborer les PDU et les PLUi en bonne cohérence et de rechercher l'interopérabilité des dispositifs entre AOM (horaire, tarif, aménagement de gares et de leur abords, etc...).

## **Thème : Modes actifs et mobilités alternatives**

### **■ Objectif 1 : Développer les pratiques et services de mobilités alternatives et décarbonées**

Afin de promouvoir un système de déplacements durables, le DOO fixe comme objectifs de :

A/ Accompagner le développement du mode cyclable pour les déplacements quotidiens et de loisir avec un objectif d'un doublement du linéaire cyclable à la date d'approbation du SCoT,

B/ Accompagner le développement des nouveaux usages de la voiture partagée entre particuliers en appui du réseau de transport collectif (autopartage, covoiturage).

C/ Accompagner le développement des carburants alternatifs sur le territoire à commencer par l'électromobilité et le gaz naturel pour les véhicules (GNV) et rechercher l'autonomie énergétique en lien avec les transports.

D/ Développer les services, mesures d'accompagnement, points d'informations, outils multimédias, infrastructures, et autres dispositifs qui limitent l'usage de la voiture individuelle.

**À cette fin, les PDU et les politiques intercommunales en matière de déplacements et d'urbanisme doivent :**

- > Définir un réseau cyclable à l'échelle du territoire des Vosges Centrales en lien avec les stratégies d'aménagement proposées en matière d'habitat et d'activités
- > Organiser le maillage des stations de recharge de véhicules électriques en lien avec les parc-relais, parcs en ouvrage et les aires de stationnement sur le Pôle urbain central (Epinal-Golbey-Chantraine) et les Pôles relais urbains (Charmes, Capavenir),
- > Évaluer l'évolution des besoins énergétiques liés aux transports.

**En outre, les documents d'urbanisme doivent :**

- > Identifier et valoriser, les cheminements piétons et cyclables, en particulier vers les gares et les équipements publics et entre le patrimoine local et les itinéraires cyclables structurants telle que la véloroute voie-verte. Une réflexion devra en particulier être engagée dans chaque commune, afin d'assurer le maillage par un réseau de cheminements doux (piétonniers ou cyclables) entre les différents équipements publics, notamment en direction des plus jeunes (accès aux établissements scolaires et aux principaux équipements publics),
- > Poursuivre la mise en œuvre d'un réseau d'itinéraires cyclables, en réservant des espaces nécessaires à leur maintien ou extension afin de compléter les itinéraires identifiés au Schéma des véloroutes et voies vertes,
- > Intégrer dans les OAP des zones à urbaniser (habitat, activité économique et commerces) :
  - Des obligations de réalisation de cheminements doux permettant de se raccorder au

réseau existant, éventuellement d'anticiper de futures connexions, si besoin, aux arrêts de transport en commun, et en direction des services, équipements et/ou commerces,

- Des obligations d'implantation de stations de recharge de véhicules électriques, notamment pour le Pôle urbain central et les Pôles relais urbains.
- > Intégrer des obligations de réalisation de stationnement vélos répondant aux besoins de chaque secteur du territoire pour chaque opération de renouvellement urbain de plus de 10 logements ou en traversées de village. Celles-ci devront répondre aussi bien aux normes de stationnement vélo (configuration, espacement, etc.) qu'aux conditions d'accès au local ou à l'aire de stationnement (pente, largeur, éclairage, etc.),
- > Intégrer pour l'ensemble des pôles de l'armature commerciale (hors centres-bourgs et centre-ville d'Épinal) les règles minimales ci-dessous :
  - Stationnement vélo pour les commerces : abris vélo couvert de 1,5 % minimum de la surface de plancher totale (la superficie minimale à prendre en compte pour le stationnement de chaque vélo est de 1,5 m<sup>2</sup> par emplacement),
  - Stationnement vélo pour l'hôtellerie : abris vélo couvert et fermé avec 1 emplacement pour 10 chambres,
  - Stationnement vélo pour la restauration : abris vélo couvert avec 1 emplacement pour 25 m<sup>2</sup> de salle de restaurant. Ces abris vélos peuvent être scindés en 2 : une partie pour la clientèle et une partie pour le personnel. La partie pour le personnel pourra être fermée et intégrée dans le bâtiment.

## Thème : articulation urbanisme et mobilité

### > **Objectif 1 : Articuler développement urbain et mobilité des personnes dans une approche multimodale**

Afin de créer les conditions permettant de renforcer le lien entre l'offre de logements, de services, d'équipements, d'emplois, de commerces et l'offre de transport, le DOO fixe comme orientations de :

A/ Prioriser l'urbanisation, notamment densifier l'habitat, dans la limite des besoins en logements identifiés par ailleurs dans les secteurs situés à proximité des pôles gares et bien desservis par les transports collectifs.

B/ Densifier à proximité et aménager les gares :

- > Densifier à proximité des pôles gares, au regard des enjeux de densification (contextes urbains et niveau de desserte des gares propres aux différentes gares), *NB: cela concerne principalement la vallée de la Moselle.*
- > Accompagner l'aménagement des gares et de leurs abords en vue de les transformer en véritables lieux de vie accessibles et offrant des services, en cohérence avec les contextes urbains et niveaux de desserte des gares (*cf. tableau 2*).

C/ Développer une politique de stationnement articulée avec les dessertes ferroviaires.

#### **À cette fin, les documents d'urbanisme locaux doivent :**

- > Localiser les zones à urbaniser sur des secteurs :
  - Bénéficiant d'une bonne accessibilité par les modes de transports collectifs et les modes actifs en liaison avec le tissu urbain ou villageois environnant,
  - Bien desservis par les transports collectifs structurants (lignes 4 et 5) pour le Pôle urbain central, dans la limite des capacités d'urbanisation existantes,
  - Situés à proximité des arrêts desservis de manière efficace.

- > Conditionner l'ouverture à l'urbanisation de leurs zones en extension de plus de 1 hectare à une desserte par des transports collectifs (gare, arrêt de transport urbain, arrêt efficace) située à moins de 500 mètres à pied,

- > Privilégier la densification et le renouvellement urbain à proximité des gares, des lignes de transports structurantes et des points d'arrêts desservis de manière efficace.

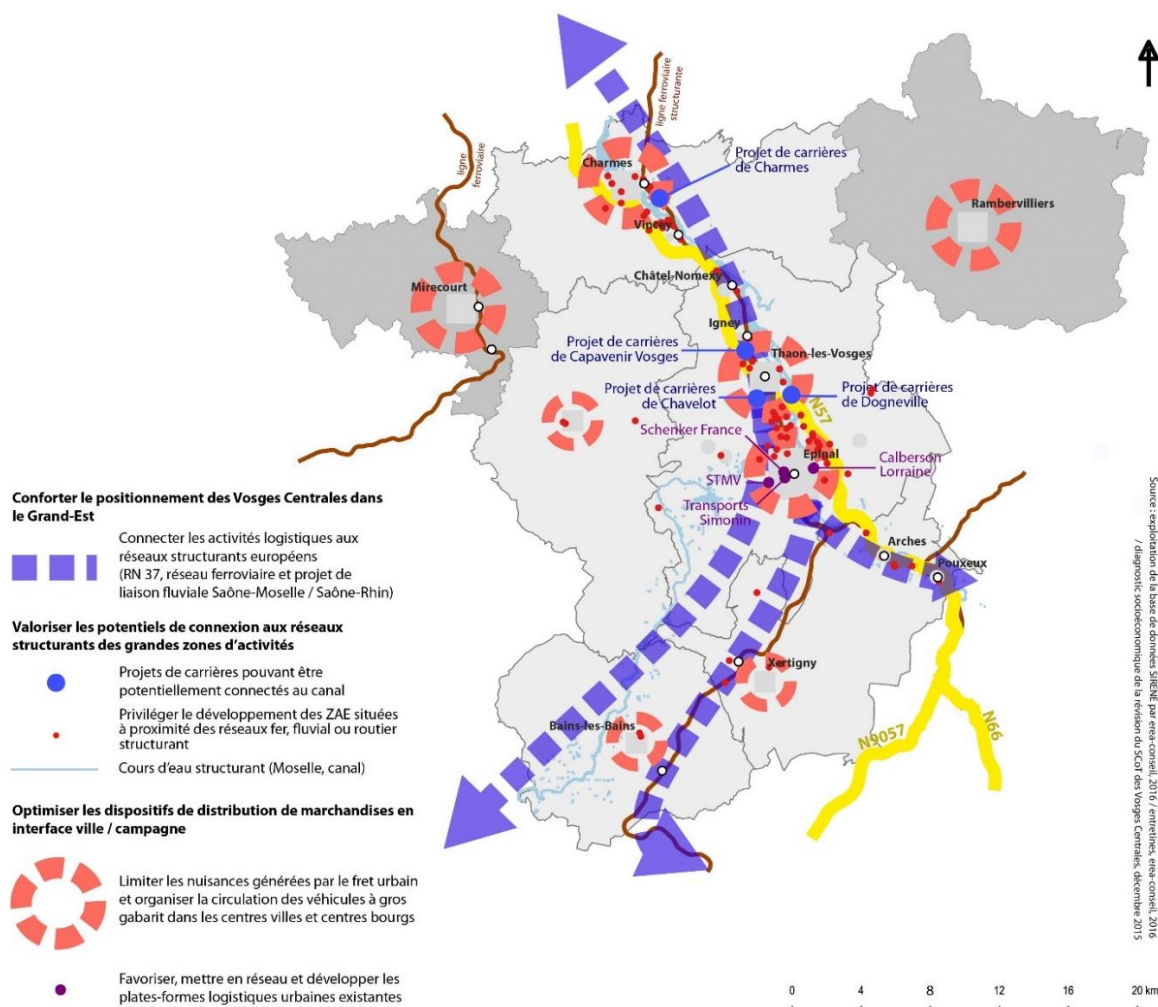
#### **Les collectivités locales concernées par la présence d'une ou plusieurs gares doivent dans leurs documents d'urbanisme :**

- > Analyser les enjeux de renforcement des pôles gares, notamment :
  - Les opportunités foncières potentiellement mobilisables à proximité des gares au regard du contexte urbain et de la desserte propre à chaque gare,
  - Le niveau de desserte, les aménagements et services à proximité au regard des sous-objectifs propres à chaque gare,
- > Traduire ces enjeux en définissant une stratégie d'aménagement globale (habitat, activité, mobilité et services). Une réflexion sera menée permettant d'organiser l'intermodalité dans les gares des pôles structurants, en particulier pour Epinal, Charmes, Capavenir Vosges, Châtel-Nomexy, Arches et Pouxoux, doit être intégrer,
- > Permettre d'atteindre les objectifs de densité moyenne minimale majorés de 5 logements par hectare dans un rayon de 500 mètres autour des gares des pôles structurants d'Épinal, Charmes, Capavenir Vosges et Châtel-Nomexy.

Les documents d'urbanisme locaux doivent en outre prendre en compte les projets existants ou futurs d'aménagement des abords des gares et peuvent réserver des emprises foncières à destination de ces projets.

## > Objectif 2 Articuler développement urbain et mobilité des marchandises dans une approche multimodale

ARTICULER DÉVELOPPEMENT URBAIN ET MOBILITÉ DES MARCHANDISES DANS UNE APPROCHE MULTIMODALE (carte indicative)



Afin de minimiser les externalités négatives générées par le transport de marchandises sur le territoire (nuisances sonores, pollution, etc.), et en articulation avec les dynamiques spatiales actuelles des acteurs économiques, le SCoT fixe comme orientations de :

A/ Optimiser les dispositifs de distribution de marchandises en interface ville / campagne en :

- > Favorisant la mise en réseau et des plates-formes logistiques urbaines existantes,
- > Limitant les nuisances générées par le fret urbain,

> Privilégiant le développement des ZAE potentiellement connectables au fer, au fluvial et au routier structurant.

B/ Favoriser et soutenir de nouveaux modes de livraison de marchandises en fonction des besoins futurs en :

- > Soutenant les dispositifs relais de distribution en milieu rural,
- > Initiant un schéma directeur des consignes relais urbains et en gare.

C/ Adapter les objectifs suscités en fonction du niveau de l'armature et des principes énoncés ci-dessous en s'appuyant sur les équipements

appropriés (gare, maison de services, points relais, marché couvert d'Épinal).

**À cette fin, les documents d'urbanisme locaux et les PDU doivent :**

- > Prévoir des dispositions permettant le fonctionnement des espaces logistiques urbains (ou petite logistique du dernier kilomètre), notamment dans les polarités urbaines et dans des sites bénéficiant d'une desserte multimodale : petites plateformes urbaines, points d'accueil logistiques, consignes...
- > Permettre le développement d'aires de livraison dans les opérations d'aménagement et les projets d'équipements publics et privés.

## Thème desserte numérique

### > **Objectif : Renforcer la desserte numérique des Vosges Centrales en lien avec les stratégies locales**

En articulation avec le Schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN) des Vosges et les stratégies communales et intercommunales, le DOO fixe comme orientations de :

- A/ Déployer le très haut débit et favoriser le désenclavement des zones mal desservies.
- B/ Intégrer la création des réseaux numériques à très haut débit dans les documents de planification et d'urbanisme, et dans les opérations d'aménagement.
- C/ Veiller à l'intégration environnementale des équipements de télécommunications.
- D/ Anticiper le vieillissement en favorisant le développement des e-services de santé.
- E/ Accompagner les collectivités locales dans le développement de nouveaux services permettant de fixer une population active et de limiter les déplacements domicile-travail.

**À cette fin, les documents d'urbanisme locaux doivent :**

- > Permettre le déploiement des réseaux numériques, notamment la mise en place de fourreaux permettant le passage de la fibre optique si ceux-ci sont absents,

**En outre, les PDU doivent** élaborer, en concertation avec l'ensemble des acteurs publics et privés impliqués dans la distribution et l'enlèvement de marchandises en ville, un schéma relatif à la logistique urbaine, en cohérence avec la chaîne amont et utilisant au mieux l'offre multimodale disponible sur le territoire.

Les autorités compétentes en matière de déplacements et de développement économique réaliseront une étude en lien avec la Chambre de commerce et de l'industrie pour recenser les dispositifs relais existants en milieu rural ainsi que l'ensemble des consignes relais urbains et en gare. Cette étude préalable aura pour objet de définir un schéma directeur destiné au déploiement de nouveaux dispositifs.

- > Pour les secteurs en extension des ZAE, rechercher la possibilité de connexion au réseau Très haut débit (THD) en amont des aménagements,

#### RECOMMANDATIONS

Dans le cadre de leurs documents d'urbanisme, les collectivités sont encouragées à subordonner l'ouverture des nouveaux secteurs à l'urbanisation, à la mise en place d'une desserte en réseaux de télécommunications d'une qualité suffisante pour assurer à tous les nouveaux bâtiments et locaux du secteur une couverture en Très haut débit (THD).

Afin de faciliter l'intégration paysagère du réseau de télécommunications, les collectivités peuvent élaborer un plan coordonné d'effacement des réseaux aériens.

La création d'espaces de co-working peuvent être ouverts dans les pôles relais ruraux et les pôles de proximité, en collaboration avec les propriétaires de réseaux d'accueil du public, ou bien dans les Maisons de service au public (dont certaines sont gérées par la Poste).





## 3. Vers la mise en œuvre du SCoT

**Au-delà de la déclinaison du SCoT dans les documents d'urbanisme locaux, plusieurs pistes stratégiques sont proposées pour améliorer la mobilité et les transports qui sont laissées à l'initiative des acteurs concernés.** Ces différentes mesures proposées s'inscrivent dans des temporalités allant du court terme jusqu'au long terme.

Cinq propositions actions sont plus développées ci-après :

- **Action 1 – Définir un schéma des transports collectifs urbains, suburbains et interurbains à l'échelle des Vosges Centrales**
- **Action 2 - Définir un schéma d'aménagement des gares en cohérence avec leur environnement urbain**
- **Action 3 - Accompagner le déploiement d'initiatives innovantes en matière de distribution de biens aux habitants et aux commerces**
- **Action 4 - Préfigurer un schéma cyclable à l'échelle des Vosges Centrales**
- **Action 5 - Constituer un portefeuille de projets digitaux**

### 3.1 Vers plus d'intermodalité

#### ▪ Action 1 : Définir un schéma des transports collectifs

**Enjeux :** Améliorer l'interconnexion des pôles structurants entre eux et avec leur aire de rayonnement

**Objectif DOO :** Optimiser la complémentarité des réseaux de transports

**Maître d'ouvrage :** Co-maîtrise d'ouvrage des EPCI et de la Région Grand Est

**Partenaires :** autres autorités organisatrices du transport et de la mobilité (Région, AOMD voisines), Département

**Objet de l'action :**

**Le schéma des transports collectifs urbains, suburbains et interurbains à l'échelle des Vosges Centrales vise à :**

1. **Optimiser l'intégration des pôles relais dans le cadre d'un réseau de transports interurbains performant**

A court terme les lignes interurbaines principales du territoire assurant des dessertes entre les pôles relais urbains du territoire devront être confortées :

- Axe Épinal-Dompaire-Mirecourt,

*NB : la desserte routière régionale actuelle irrigue huit communes du territoire à raison de 6 à 7 dessertes quotidiennes les jours de semaine. Une seule desserte est assurée le samedi dans chaque sens.*

-Axe Épinal - Thaon-les-Vosges - Charmes notamment la desserte de la zone d'emploi de Chavelot,

*NB : la ligne interurbaine Livo 90 dessert actuellement la section Épinal-Charmes à raison de 6 à 7 dessertes quotidiennes. La ligne TER assure également la liaison Charmes-Thaon-Épinal à raison d'un train toutes les 30 à 60 minutes de 6h à 23h.*

- Axe Épinal-Rambervilliers,

*NB : la ligne 7 propose à ce jour 16 dessertes quotidiennes moyennes (dont 7 services express) et 10 en période scolaire.*

L'intensification de la desserte y compris en période de vacances ou le week-end devra être déterminée sur la base d'études de faisabilité et d'opportunité.

A moyen voire long terme, les lignes interurbaines du territoire assurant des dessertes entre les pôles relais ruraux, voire entre les pôles de proximité, seront confortées en fonction des besoins constatés :

- Axe Épinal-Xertigny-Bains-les-Bains: (4 en période scolaire actuellement) La ligne TER assure également la liaison Bains-les-Bains – Xertigny - Épinal à raison de 5 trains par jour dans chaque sens,

- Axe Épinal-Arches-Pouxieux (10 en période scolaire actuellement). La ligne TER assure également la liaison Épinal-Arches-Pouxieux à raison d'1 train par heure dans chaque sens de 6h à 22h.

**2. Affiner la desserte de la partie centrale urbaine spinalienne en lien avec les extensions urbaines**

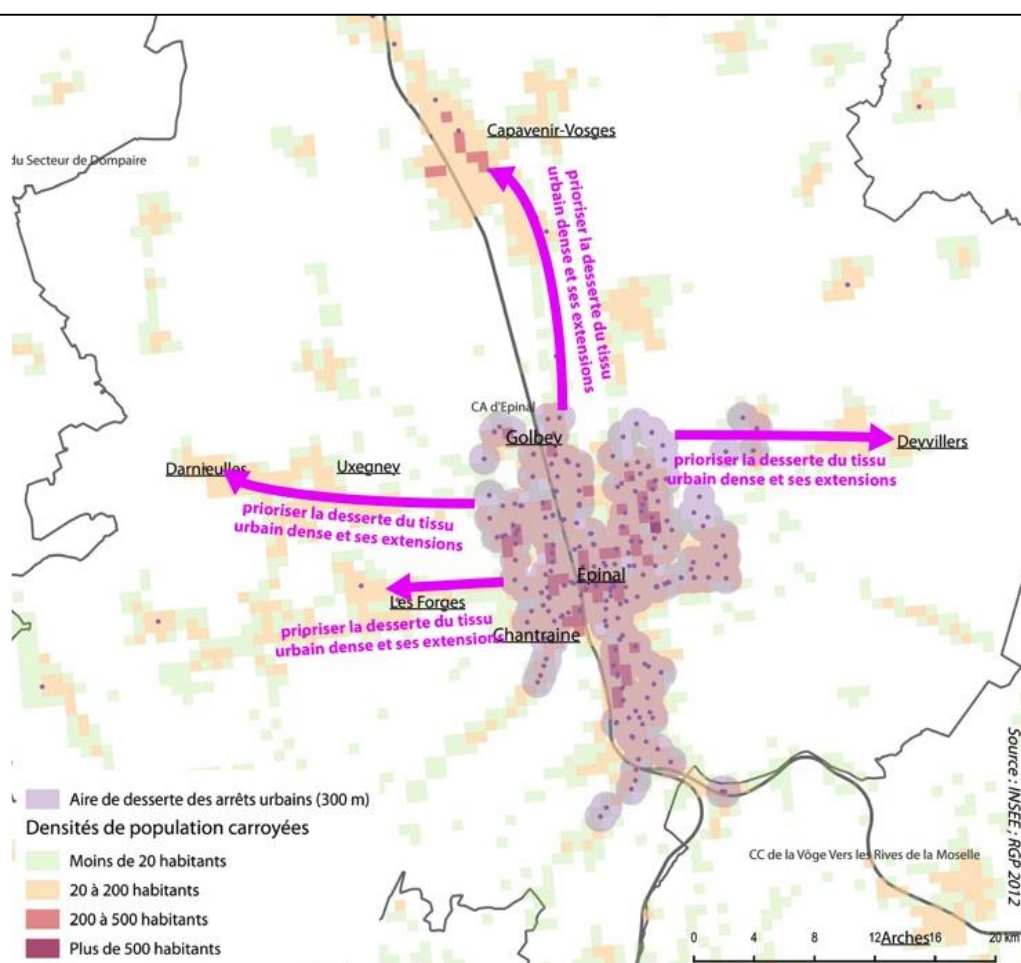
**Affirmer les dessertes du pôle urbain central spinalien**

Les dessertes en transports collectifs devront répondre aux besoins générés par les mutations urbaines de la partie centrale urbaine spinalienne ou les futures extensions urbaines. L'étendue journalière des horaires de fonctionnement des lignes ou encore le niveau de cadencement pourront être adaptés en fonction des nouveaux besoins identifiés sur le territoire.

**Adapter la desserte au-delà du tissu urbain dense**

Le développement urbain des marges de la partie centrale urbaine spinalienne connaît un rythme plus soutenu que le pôle central auquel les évolutions futures du réseau devront répondre. L'évolution de l'offre de mobilités devra s'inscrire au sein d'un périmètre pertinent au regard des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité.

**Densité de population et desserte du réseau urbain Zoom sur la partie centrale spinalienne**



La desserte des espaces suivants serait à prioriser dans le cadre d'une évolution de l'offre de transport routiers :

- vers le Nord, jusqu'à Capavenir Vosges en lien avec la desserte des zones d'activités de Chavelot (ligne 5)
- vers l'Ouest jusqu'au pôle «Les Forges / Darnieulles / Uxegney» (ligne 1 ou ligne 2)
- vers l'Est jusqu'à Deyvillers (ligne 1)

### 3. Organiser le rabattement autour des pôles gares dans le cadre de la mise en cohérence des politiques de stationnement sur voirie, en ouvrage et dans les espaces privés

L'adéquation entre l'offre et la demande de stationnement aux abords des pôles gares devra être observée en lien avec l'évolution de la fréquentation de ceux-ci à court, moyen et long terme. L'impact généré par l'augmentation du nombre de voyageurs, mais aussi généré par la densification autour de ces secteurs stratégiques, devra être mesuré et éventuellement faire l'objet d'une évolution de la politique de stationnement.

Il s'agira également de prendre en compte les usages en développement tel que l'électromobilité et le covoiturage.

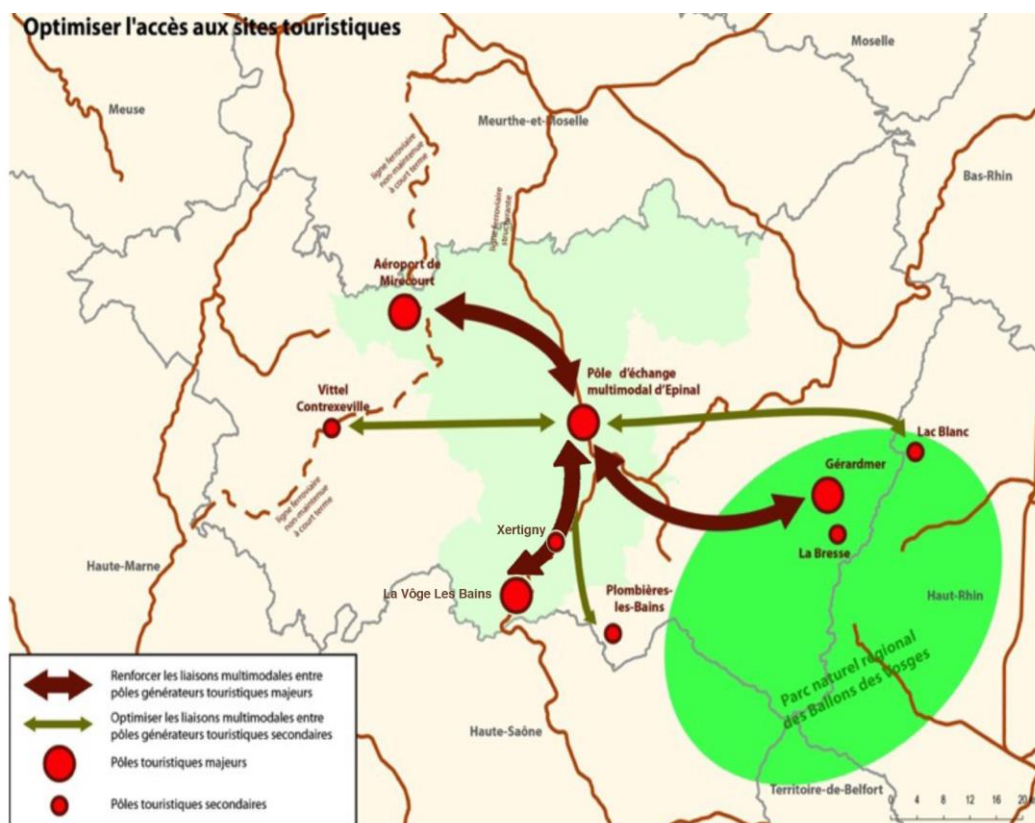
### 4. Adapter la desserte des lignes structurantes aux principaux sites touristiques

Il existe des opportunités liées au développement touristique de certains territoires (thermalisme à La Vôge-les-Bains), ou à un positionnement relais vers un site plus important (étape vers Gérardmer).

Il peut être envisagé d'améliorer les dessertes existantes en période de vacances scolaires voire le week-end sur ces deux axes Épinal-Bains les Bains et Épinal-Gérardmer, en accord avec le Conseil Régional.

### Recommandations :

- Prendre appui sur le Plan de déplacement urbain de la Communauté d'Agglomération d'Épinal,
- Prévoir une coopération avec la Multipole sud-Lorraine autour d'un contrat d'axe Sud Moselle,
- Renforcer la coopération forte avec la Région Grand Est.



## ▪ Action 2: Définir un schéma d'aménagement des gares en cohérence avec leur environnement urbain

**Enjeux :** Développer l'utilisation du TER

**Objectif DOO :** Articuler développement urbain et mobilité dans une approche multimodale

**Maître d'ouvrage :** Co-maîtrise d'ouvrage des EPCI , communes et Région Grand Est

**Partenaires :** autres acteurs des transports et de la mobilité (SNCF, RFF,) et de l'aménagement EPFL, Syndicat du SCoT, etc.,

### Objet de l'action :

#### 1. Gare du pôle central spinalien

Situé en milieu urbain dense et bénéficiant du meilleur niveau de desserte tous modes confondus du territoire, le pôle gare d'Épinal a déjà fait l'objet de plusieurs actions d'amélioration en matière d'urbanisme et de transport. Les mesures envisageables s'inscrivent dans cette continuité :

- urbanisme : maintien des fonctions urbaines dans la gare et le bâti environnant (services, commerces), reconquête des locaux vacants,

- services urbains ou touristiques : développement de services de livraisons de bien aux particuliers (voir action 3),

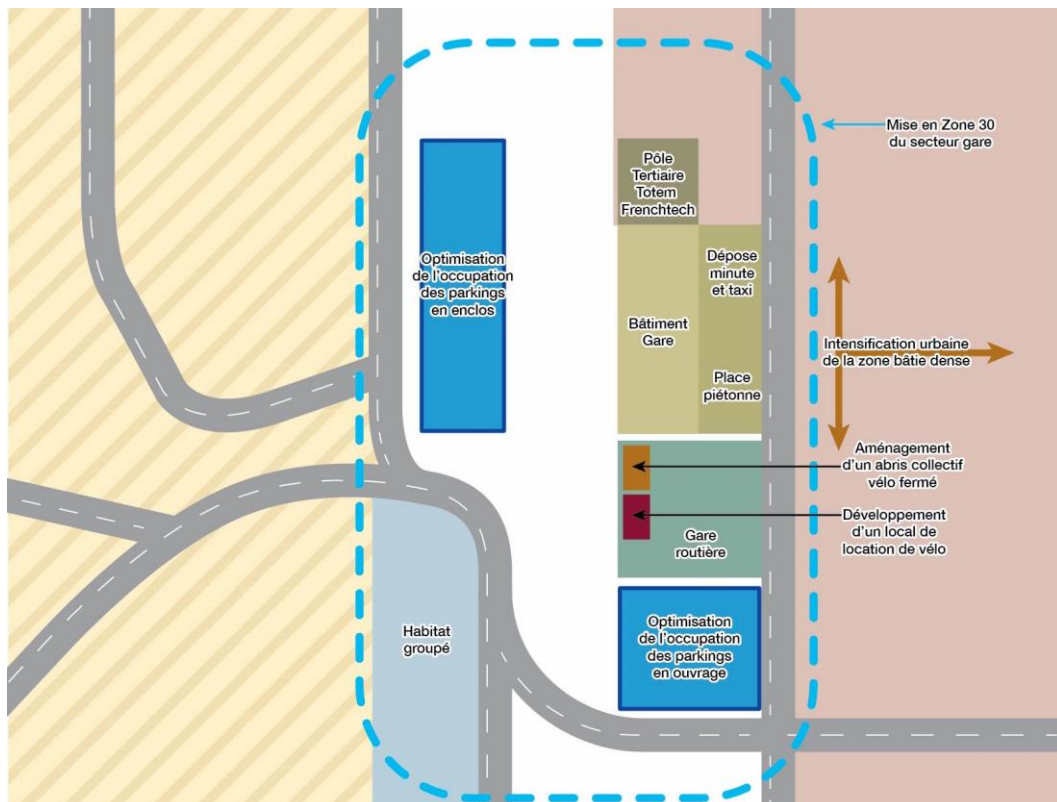
- transports collectifs : développer l'articulation entre les réseaux urbains et interurbains,

- modes actifs: aménagement d'un abri à vélos sécurisé, implantation d'un service de location de vélo,

- améliorer l'information et la signalétique dans la gare pour mieux l'ouvrir sur le quartier et la ville (ex: mieux valoriser le bâtiment Totem FrenchTech qui est accessible depuis les quais),

- réseau routier : apaisement de la circulation aux abords de la gare

- stationnement : optimisation de l'occupation des parkings, amélioration de la rotation du stationnement sur voirie ; mise en cohérence des normes de stationnement dans les espaces privés avec la réglementation sur le secteur.



## 2. Gares des pôles relais urbains (Charmes et Thaon)

Le territoire compte deux pôles relais urbains, Charmes et Thaon-les-Vosges, inscrits dans des contextes urbains de densités moyennes. Le niveau de desserte ferroviaire y est important et complété par les transports interurbains routiers. Le potentiel de développement de l'usage de la marche à pied et du vélo pour l'accès à ces gares est important. Les suggestions pour ces secteurs sont les suivantes :

- urbanisme : favoriser le développement des zones d'activités existantes ; densification douce du tissu pavillonnaire,
- services urbains ou touristiques : développement de services de consignes et affichage d'information touristique (voir action 3),
- transports collectifs : assurer une desserte de la gare en interconnexion avec les horaires TER,
- modes actifs : aménagement d'abris vélos sécurisés et aménagement d'itinéraires d'accès à la gare,
- réseau routier : apaisement de la circulation aux abords de la gare,
- stationnement : adapter l'offre de stationnement existante (Charmes).

## 3. Gares des pôles de proximité

Les quatre pôles de proximité que sont Chatel-Nomexy, Arches, Pouxoux se situent dans des milieux urbains de type intermédiaire marqués principalement par une fonction résidentielle. La connexion au transport ferroviaire est moyenne mais permet de relier les autres pôles plus importants du territoire. Les suggestions pour ces secteurs sont les suivantes :

- urbanisme : améliorer l'accès aux zones d'activités existantes; densification douce du tissu pavillonnaire (BIMBY),

- services urbains ou touristiques : développement de services de consignes (voir action 3) et d'affichage touristique,

- modes actifs : aménagement d'abris vélos sécurisés et aménagement d'itinéraires d'accès à la gare - réseau routier : apaisement de la circulation aux abords de la gare.

## 4. Gares des pôles relais ruraux

Les gares des pôles ruraux de Xertigny et la Vôge-les-Bains se situent en zone faiblement urbanisée avec pour particularité d'être excentrés d'un bourg. La connexion au transport ferroviaire est moyenne mais permet de relier les autres pôles plus importants du territoire. Les suggestions pour ces secteurs sont les suivantes :

- urbanisme : valorisation des espaces bâtis existants sans développement urbain supplémentaire,
- services urbains ou touristiques : développer une communication touristique dans la gare et ses abords (Xertigny et la Vôge les Bains),
- modes actifs : développement de services en faveur des cyclistes (location, point de gonflage des vélos...) et aménagement d'itinéraires sécurisés d'accès à la gare,
- réseau routier : amélioration de la signalisation de la gare et valorisation de cheminements accessibles aux piétons,
- stationnement : ordonnancer l'offre de stationnement (création de marquages au sol, délimitation des espaces de circulation et de stationnement).

## Recommandations :

- Mener une action mutualisée communes sur toutes les gares, centrée sur l'accueil des cyclistes et la valorisation de ce mode de déplacement,
- Engager une étude mutualisée sur les gares,
- S'inscrire dans le dispositif DIRIGe de la Région Grand Est.

## ▪ Action 3 - Préfigurer un schéma cyclable à l'échelle des Vosges Centrales

**Enjeux :** améliorer la cohérence et les synergies entre les actions menées dans le domaine cyclable pour encourager le mode de déplacement

**Objectif DOO :** Développer les pratiques et les services de mobilités alternatives et décarbonées

**Maître d'ouvrage :** Co-maîtrise d'ouvrage des EPCI

**Partenaires :** Communes, Département, Région, PETR, Syndicat du SCoT, Association d'usagers, Offices de tourisme, etc.,

### Objet de l'action :

#### 1. Élaborer un schéma cyclable à l'échelle des Vosges Centrales

Les besoins en déplacements quotidiens et les besoins liés aux loisirs sont à distinguer mais les infrastructures peuvent être mutualisées quand c'est pertinent.

#### Aménager des itinéraires structurants :

- Liaison Épinal-Remiremont (court terme),
- Finalisation de la liaison Épinal-Mirecourt (moyen-long terme),
- Liaison Épinal-Baccarat (long terme).

#### Créer des Boucles locales à partir de la véloroute Voieverte (VVV) en lien avec les sites touristiques :

- Liaison vers le Château de Xertigny (court terme) et au-delà vers le sud,
- Liaison vers Bains-les-Bains (moyen-long terme) et au-delà vers les départements voisins,
- Liaison vers la forteresse de Chatel (moyen-long terme),
- Liaison Fort d'Uxegney / Fort de la Grande Haye / Batterie de Sanchev (moyen-long terme).

#### Poursuite de la mise en œuvre du réseau structurant de la partie centrale d'agglomération d'Épinal.

#### 2. Mettre en œuvre une politique d'apaisement des centres villes

#### • Déployer une politique d'apaisement progressive sur les centres-villes et centres-bourgs

Les voies de desserte des centres villes ont vocation à constituer des voies de circulation partagées favorisant la cohabitation entre les différents modes de déplacement. La vitesse maximale autorisée préconisée est de 30 km/h, de manière à conforter la circulation des modes les plus vulnérables, dont celle des cyclistes, qui en cas de collision avec une voiture voit leur risque de mortalité ou d'accident grave chuter.

La mise en place d'opérations de communication à différentes échelles doit permettre d'accompagner les changements de comportements : nouvelle hiérarchisation des priorités de circulation, assimilation de nouvelles règles de fonctionnement du code de la route (zones pacifiées, cédez-le-passage cycliste au feu rouge, sas-vélo...), identification de nouveaux quartiers ou axes régis par de nouvelles règles, mais aussi valorisation des actions réalisées.

Des actions pédagogiques pourront être menées en appui de ces initiatives en lien avec des acteurs originaux de la mobilité (associations, police) sur la sensibilisation à la sécurité routière. Ces interventions pourront se dérouler dans le cadre d'interventions en milieu scolaire ou à l'occasion de manifestations événementielles telles que la semaine européenne de la mobilité ou la fête du vélo.

#### Développer les aménagements de partage de la voirie.

Les aménagements de partage de la voirie doivent contribuer à préciser les conditions d'utilisation de l'espace public sur certaines configurations de voies spécifiques en zones apaisées mais aussi sur l'ensemble du réseau routier. Plusieurs aménagements sont préconisés en fonction des situations : sas vélo et marquages au sol facilitant la traversée des cyclistes aux carrefours, aménagement de doubles-sens cyclables ou de cédez-le-passage cyclistes aux feux...

### 3. Déployer une offre de stationnement vélos adaptée aux différents secteurs



#### du territoire

Une offre de stationnement adaptée aux spécificités de chaque secteur doit être déployée. La typologie de stationnement préconisée est la suivante :

- **les vélostations (voir mesure 4) :** dans la mesure où elles proposent un service de stationnement sécurisé, les vélostations pourraient constituer des lieux d'entreposage stratégique du fait de leur positionnement à proximité de pôles générateurs de flux majeurs, dont le PEM d'Épinal.
- **les abris collectifs fermés (ou compartiments individuels fermés) :** offre sécurisée destinée au stationnement à la demi-journée jusqu'au stationnement long terme, les abris collectifs fermés sont préconisés aux abords des gares des pôles relais urbains ou des pôles d'échanges majeurs.
- **les abris collectifs ouverts :** offre de stationnement adaptée aux gares des pôles relais ruraux et des pôles de proximité ou aux abords d'équipements publics ou de services urbains générateurs de flux importants (mairie, équipements publics, pôles de santé, établissements scolaires...). Ils peuvent être aménagés sur des secteurs de forte affluence moins soumis aux risques de vol et de dégradation.
- **les arceaux :** mode privilégié pour le stationnement de courte durée ou sur les rues densément commerçantes ou de forte fréquentation (veiller à ce qu'ils ne se limitent pas à un simple ratelier qui ne permet que d'attacher la voie avant du vélo).

La constitution d'une signalétique partagée et d'outils d'information sur l'accès à l'offre de stationnement vélo doit faciliter l'accès aux usagers des différents pôles du territoire.

L'identification des offres de stationnement sur les sites touristiques fait l'objet d'une labélisation du département celle-ci incluant les offices de tourisme, les hébergements, les sites de loisirs et les loueurs de vélos. Ce travail de lisibilité doit se poursuivre avec la définition d'une signalétique en faveur de la visibilité des offres (création d'une charte de conception et de signalisation autocollantes à disposer sur les aires) ainsi que leur fléchage.

### 4. Développer une offre de location de vélos à l'année (à destination des actifs et des étudiants).

#### Les vélostations, maillons structurants de la politique vélo.

La vélostation est un lieu pouvant regrouper plusieurs services à destination des usagers du vélo : location courte ou longue durée, offre de stationnement sécurisée, atelier de réparation, vente de matériel... L'offre de location de vélos longue durée qu'elle propose s'inscrit comme un service adapté aux besoins spécifiques des personnes effectuant des déplacements domicile-travail ou des scolaires. L'élargissement de la gamme des vélos mis à disposition constitue également une source de diversification des types de publics visés. Cette montée en gamme de service destinée à élargir l'assise des publics ciblés par les mobilités alternatives peut être complétée :

- augmentation de la taille de la flotte de vélos mis en location,
- poursuite de la diversification des types de vélos mis à disposition (vélos à hydrogène, vélos triporteurs, tandem...),
- élargissement des horaires d'ouverture.

Le Pôle d'Échange Multimodal (PEM) d'Épinal, voire les Maisons du Vélo, présentent les atouts les plus importants en termes de positionnement, le PEM d'Épinal étant plus adapté aux besoins des déplacements de type domicile-travail.

## 3.2 Vers plus d'innovations logistiques et numériques

### ▪ Action 4 : Accompagner le déploiement d'initiatives innovantes en matière de distribution de biens aux habitants et aux commerces

**Enjeux :** Améliorer la distribution des marchandises sur les derniers kilomètres souvent les plus coûteux et les plus contraignants pour les transporteurs et les collectivités

**Objectif DOO :** Articuler développement urbain et mobilité des marchandises dans une approche multimodale

**Maître d'ouvrage :** Communes, EPCI

**Partenaires :** EPCI, département, Région, SNCF, Syndicat du SCoT, Chambres consulaires, acteurs privés de la logistique

#### Objet de l'action :

##### 1. Échelle des pôles urbains

#### Définition d'un projet de boîte logistique urbaine / point d'accueil des marchandises

Interface entre le transporteur et le client situé au dernier kilomètre du circuit de distribution, le centre logistique urbain territorial est un lieu de retrait et de dépôt destiné aux biens et marchandises de petit volume. Le projet vise également à valoriser les productions locales en permettant le retrait de biens commandés auprès de producteurs, fabricants ou artisans.

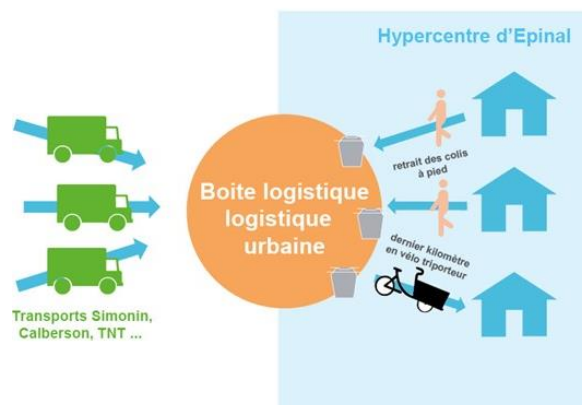
#### Délimitation d'un périmètre pertinent

L'hypercentre d'Épinal apparaît comme un espace contraint en matière de circulation et de stationnement. Ce milieu contraint génère des détours et diverses gênes pour les livreurs devant approvisionner un nombre de points de livraisons plus importants qu'en milieu rural. La densité de commerces et de logements atteint un seuil suffisant pour mener une expérimentation sur trois secteurs

potentiels : place des Vosges, l'Île d'Épinal et le secteur gare.

#### Hypothèse économique

Un point de livraisons unique et mutualisé apparaît comme une opportunité économique pour les transporteurs dès lors que celui-ci permet de faire diminuer de manière importante le nombre de points de livraisons. Pour être menée à bien cette initiative doit donc associer l'ensemble des transporteurs de type messagerie de la partie urbaine centrale spinalienne pour atteindre un seuil suffisant de biens à acheminer.





## 2. Échelle des gares

### Développer les consignes automatisées dans les parkings et les gares

Les consignes automatisées sont aménagées en appui des points-relais. Elles présentent l'avantage de fonctionner sans présence humaine et, quand elles sont installées dans des parkings, d'être situées sur le chemin « travail-domicile » des particuliers. Les gares et espaces de stationnement sont les plus propices à l'accueil des consignes automatisées.

#### Ces consignes doivent :

- Limiter les points de dépôt,
- Soutenir le déploiement de boutiques mobiles en gare proposant un panel de services tels que les - panier-légumes et les productions locales.

## 3. Échelles des centre-bourgs

Développer les services de relais de distribution au sein des centres-bourgs et des villages en lien avec le tissu économique local et les pôles d'échanges principaux. Inciter les commerces à élargir leurs services à des solutions de relais-colis voire de pluriactivité.

Mettre en place des boutiques multiservices commerçants et particuliers

Poursuivre le diagnostic sur la vitalité du commerce et de l'artisanat en lien avec le manager de centre-ville et la chambre de commerce et d'industrie

Développer les livraisons à domicile « mutualisées »

Mettre en place des points de retraits et de dépôts automatisés de colis dans les lieux fréquentés (ex: Maisons de services au publics, Maisons de santé, commerces, cafés, etc...)

**Suggestion :** mener une réflexion partenariale à l'échelle des Vosges Centrales ou du Département



Abonné

Réservez votre chariot éphémère en gare de Creil ou Compiègne, contactez nous 0344798081 @PhEnjolras



## ▪ Action 5 - Constituer un portefeuille de projets digitaux

**Enjeux :** Le soutien à l'attractivité du territoire, aussi bien en termes de développement économique, d'accès aux services ou de qualité de vie, est de plus en plus corrélé à une amélioration des conditions de connectivité numérique, c'est à dire à la fois une généralisation du THD sur les pôles territoriaux et une diffusion des pratiques digitales

**Objectif DOO :** Renforcer la desserte numérique des Vosges Centrales en lien avec les stratégies locales

**Maître d'ouvrage :** Co-maîtrise d'ouvrage des EPCI

**Partenaires :** Communes, Département, Région, PETR, Syndicat du SCoT, Association, chambres consulaires, entreprises du numérique

### Objet de l'action :

Quatre chantiers numériques sont proposés à même d'initier une stratégie d'accessibilité et de visibilité pour le territoire.

#### 1. Mobilité : Mobiclic, agrégateur de solutions de mobilités

##### Valoriser la plateforme Mobiclic :

Le partage des véhicules (automobiles, vélos, scooters) dans un territoire comme celui des Vosges Centrales est structurellement pénalisé par la faible densité démographique, et le manque d'opérateurs.

Afin d'atteindre une « masse critique » d'utilisateurs, certains outils incitatifs peuvent être mobilisés outre un effort particulier sur l'ergonomie de l'outil et sur la qualité de l'expérience usager :

##### L'accompagnement des publics fragiles vers une mobilité durable et autonome

La plateforme territoriale de mobilité peut constituer un produit d'appel pour capter les habitants les moins mobiles (chômeurs, travailleurs précaires, seniors dépendants ou encore personnes handicapées), afin de leur

proposer un accompagnement spécifique en termes de mobilité : aide à l'obtention du permis de conduire, aide à l'achat d'un véhicule, ou encore mise à disposition temporaire d'un véhicule. Ces services peuvent être développés en partenariat avec l'ensemble des collectivités et du tissu associatif.

##### La valorisation de l'auto-stop

Cette pratique courante dans le territoire, peut être encouragée :

- par la mise en réseau des conducteurs et des voyageurs
- par une signalétique adéquate régularisant les points stratégiques d'autostop,
- par un club d'autostoppeurs en ligne,
- en identifiant les véhicules concernés par une vignette.
- en récompensant les comportements vertueux

#### 2. Tourisme : gagner en visibilité avec une plateforme de e-tourisme

La digitalisation des pratiques touristiques ouvre de nouvelles possibilités de mise en valeur du potentiel touristique d'un territoire comme celui des Vosges Centrales, et inversement peut exclure les territoires qui ne développent pas ces outils. L'accueil des « touristonautes » peut être favorisé par la mise en ligne d'une plateforme de promotion territoriale, interfacée avec les grandes plateformes existantes du domaine touristique, et accessible immédiatement depuis les hotspots Wifi qui seront déployés dans les prochaines années.

Cette plateforme d'e-tourisme pourrait offrir utilement un certain nombre d'outils :

- un web-agenda culturel, c'est-à-dire la commercialisation en ligne de parcours thématiques et d'offres packagées,
- des parcours de type « e-randonnée » alliant l'itinéraire touristique à des contenus multimédias d'enrichissement contextuel pour le voyageur,

- des services de mise en relation avec un habitant,
- guide touristique ou guide professionnel.

### **3. Transition sociétale : renforcement du réseau de tiers-lieux connectés et valorisation des Maisons de Services Au Public (MSAP).**

L'animation et l'attractivité du territoire sont tributaires d'une offre de services caractérisée de plus en plus par une forte digitalisation. Pour prendre ce tournant de la modernisation des services, le territoire des Vosges Centrales peut privilégier deux modes d'action complémentaires :

#### **Le renforcement du réseau des tiers lieux**

Ces espaces de travail, dotés d'une excellente connectivité et de services mutualisés entre les entrepreneurs occupant, conviennent aux travailleurs dits « nomades » qui sont de plus en plus nombreux. Le territoire des Vosges Centrales dispose des aménités d'un cadre rural attractif et peut tirer parti de la digitalisation des modes de travail pour structurer une offre de tiers-lieux favorisant le travail collaboratif et l'entraide, le développement économique et l'innovation. En particulier, les pôles relais du territoire devraient être en mesure d'accueillir chacun un espace de travail, ces structures locales étant appuyées par un réseau social partagé entre les membres du réseau.

#### **Valorisation du réseau des MSAP**

Le territoire des Vosges Centrales peut compter sur un réseau maillé de Maisons de Service Au Public (MSAP) pour assurer les services essentiels à la maille locale (aides et prestations sociales, emploi, insertion, vie associative).

Il convient de s'appuyer sur ce réseau pour accompagner les publics les moins à l'aise avec les outils numériques dans leurs démarches administratives en ligne. :

Une piste d'optimisation dans la couverture du territoire en matière de services publics réside dans la « mise en route » d'une MSAP itinérante, une formule qui a fait ses preuves dans d'autres territoires.

### **4. Renforcer la desserte numérique des Vosges Centrales pour favoriser l'accès de tous aux technologies informatiques ainsi qu'à une offre de formation**

**La desserte Très Haut Débit de tout le territoire Grand Est est prévue pour 2023.** Les sites d'enseignement, de santé et les établissements publics et les zones économiques constituent également une priorité de pour l'accès au très haut débit.

#### **Veiller à l'intégration environnementale des équipements de télécommunications**

Par la mise en œuvre d'un plan coordonné d'enfouissement des réseaux et d'une protection des établissements les plus sensibles au risque électromagnétique

Recommander la pose anticipée de fourreaux dits « de réserve » lors de travaux d'enfouissement de réseaux, ou à l'occasion de toute opération de VRD.

