

SOMMAIRE

Edito	1
Renforcer l'accessibilité des Vosges Centrales	2
Une meilleure desserte pour valoriser le potentiel touristique	3
Irriguer l'ensemble du territoire pour une accessibilité aux services et aux équipements pour tous	4
Anticiper les mutations de la mobilité liée au fret	6
Promouvoir les nouvelles mobilités alternatives	7
Renforcer la desserte et les usages du numérique	8

Périmètre du SCoT



Observatoire du SCoT des Vosges Centrales

Faciliter la mobilité de tous ! 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 régionale, 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.

Michel HEINRICH

Président du Syndicat Mixte du SCoT des Vosges Centrales

Les grandes orientations du PADD de 2015 pour la mobilité :

- Conforter le positionnement stratégique des Vosges Centrales aux différentes échelles territoriales,
- Construire et renforcer l'accessibilité physique et numérique du territoire

En complément de la révision du SCoT, le Syndicat a engagé l'élaboration d'un Schéma de la mobilité, des transports et du numérique avec l'appui technique du cabinet EREA en concertation avec tous les partenaires. Cette action est subventionnée par l'Etat dans le cadre du programme « Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte » (TEPCV).

Une meilleure desserte pour valoriser le potentiel touristique

Inscrire les Vosges Centrales au cœur des circuits touristiques régionaux et transfrontaliers

Les acteurs du tourisme mettent en place depuis quelques années une politique de promotion active liée aux sports et aux loisirs de pleine nature du fait de la qualité des paysages et de l'omniprésence de l'eau et de la forêt.

Des circuits cyclables, de VTT, de randonnées pédestres ou équestres et des circuits en kayak sont progressivement mis en place.

Des animations thématiques se créent également autour du patrimoine historique (mémoriaux des guerres, ceinture de forts, architecture industrielle) ou du patrimoine culturel local urbain ou rural.

Pour valoriser pleinement ces initiatives, il est indispensable de leur donner plus de lisibilité, de connecter ces cheminements aux cœurs des circuits touristiques régionaux et transfrontaliers.

De plus, il sera nécessaire de développer leur accessibilité par les transports collectifs et les nouveaux modes de déplacements et de :

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



- ⇒ valoriser les itinéraires cyclables d'échelle européenne, notamment combler les maillons manquants et assurer une offre de service et de loisirs aux étapes,
- ⇒ Renforcer l'intermodalité des transports autour du pôle aéroportuaire de Mirecourt et saisir les opportunités de création de nouvelles lignes ou d'étapes pour valoriser les sites touristiques locaux.

Irriguer l'ensemble du territoire pour permettre

Optimiser la complémentarité des réseaux de transports collectifs

Les équilibres du territoire doivent passer par une bonne accessibilité aux services et aux fonctions nécessaires à la vie des habitants dans les domaines économiques, sociaux et culturels... Les études liées au schéma de la mobilité ont mis en évidence les propositions d'orientations suivantes :

⇒ **Articuler l'offre de transports et l'urbanisation existante ou prévue :**

- Densifier l'urbanisation autour des gares bien desservies, et le long des lignes de bus à passages fréquents,
- Renforcer la desserte des principaux pôles d'emplois et des grands équipements.

⇒ **S'appuyer sur l'axe ferré comme colonne vertébrale de l'intermodalité :**

- **grâce à la constitution de pôles d'intermodalité autour des gares** bien articulées aux réseaux locaux de transports pour faciliter le rabattement pour tous les modes,
- **en renforçant l'attractivité de l'offre ferrée avec l'appui de la Région** en lien avec les réflexions sur l'intensification de la desserte ferroviaire Epinal-Nancy à 20 minutes en heure de pointe (ex : création d'offres tarifaires homogènes et adaptées, amélioration des dispositifs d'informations et/ou incitation à l'utilisation des services en heures creuses ...),
- **en développant une politique de stationnement articulée avec les dessertes ferroviaires** en tenant compte de tous les types de besoins (voitures, vélos, bornes électriques).

⇒ **Améliorer la desserte par les transports collectifs routiers :**

- **Améliorer les points de desserte existants en développant le cabotage et/ou les lignes express entre les pôles relais urbains du territoire et certains pôles de proximité :**

- ◊ L'axe Epinal-Dompaire-Mirecourt,
- ◊ L'axe Epinal-Thaon-les-Vosges-Charmes,
- ◊ L'axe Epinal-Rambervillers.

- Conforter à moyen ou long terme, les lignes interurbaines du territoire assurant des dessertes entre les pôles relais ruraux, et les pôles de proximité, en tenant compte du tourisme (ex : thermalisme à Bains-les-Bains), ou à un positionnement relais vers des sites plus fréquentés externes aux territoires sur

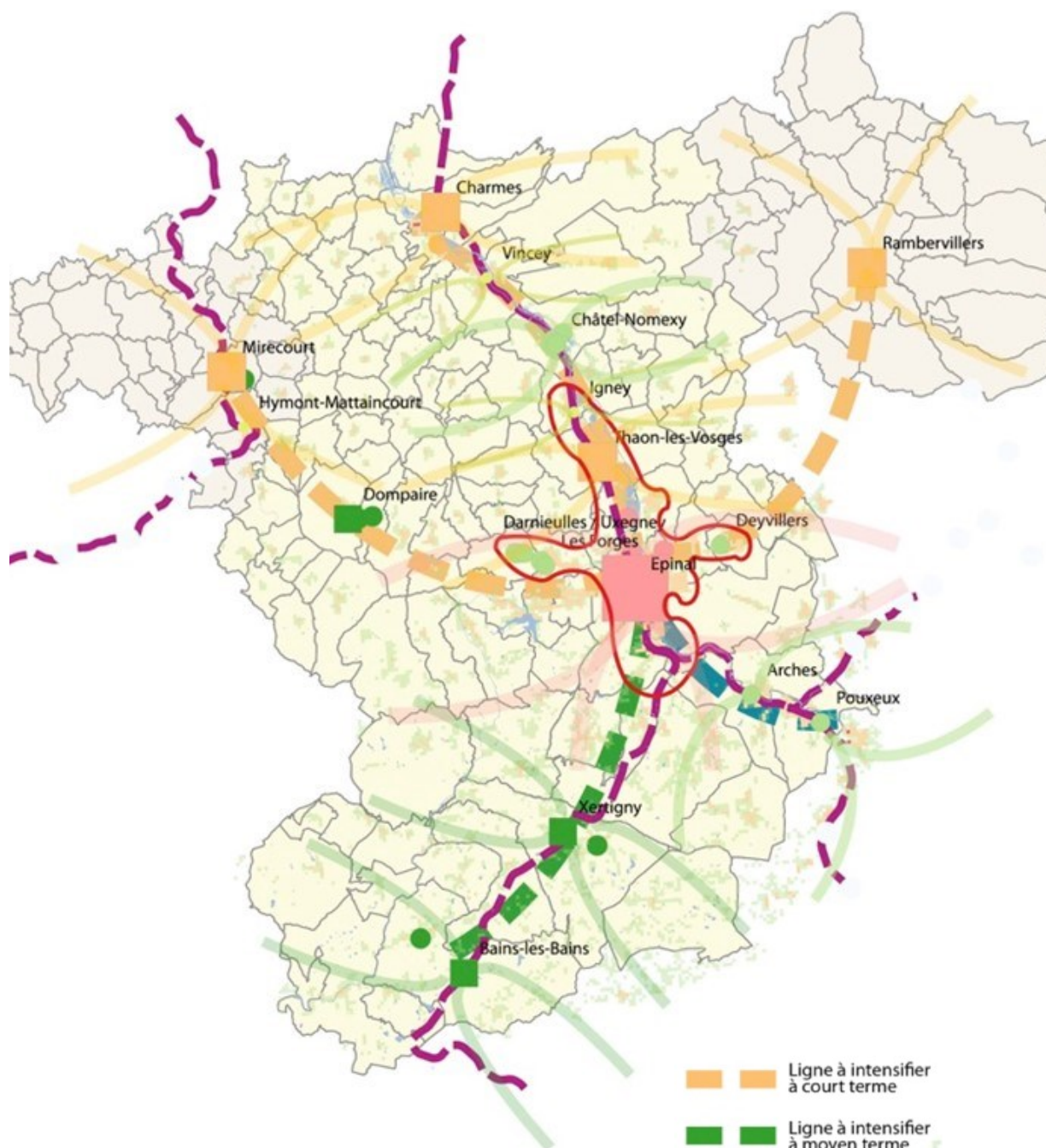
- ◊ L'axe Epinal-Xertigny-Bains-les-Bains-La Vôge-les Bains,
- ◊ L'axe Epinal-Arches-Pouxieux.

En complément, les modes alternatifs seront à renforcer dans les secteurs mal desservis ou non desservis par les transports collectifs (co-voiturage, auto-partage, auto-stop organisé, transports à la demande...). Dans le même temps, le développement de l'offre en services numériques devraient permettre de limiter les obligations de déplacement (services de visio-conférence, plateforme numérique, démarches administratives, e-commerce, diagnostic médicaux à distance,...).

⇒ **Mieux informer les usagers, coordonner les horaires de bus et de trains et homogénéiser la tarification :**

La coordination des horaires de bus et de train déjà engagée doit être poursuivie et s'accompagner d'une homogénéisation des offres tarifaires avec à terme une billettique unique grâce à une meilleure interopérabilité et une coopération renforcée entre les différentes autorités organisatrices de la mobilité.

une accessibilité aux services et aux équipements pour tous



4 8 12 16 20 km



Adapter la desserte en transports collectifs au développement urbain de l'agglomération



Services de mobilités en appui à l'offre structurante à organiser en lien vers le PEM d'Epinal



Services de mobilités en appui à l'offre structurante à organiser en lien avec les gares des pôles relais urbains



Services de mobilités en appui à l'offre structurante à soutenir ou appuyer en lien avec les gares des pôles relais ruraux

Ligne à intensifier à court terme

Ligne à intensifier à moyen terme

Ligne à intensifier à long terme

Pôles gare à prioriser

- Pôle urbain central spinalien
- Pôle relais urbain
- Pôle relais rural
- Pôle de proximité
- Pôle relais rural sans gare
- Pôle de proximité sans gare
- Village



Anticiper les mutations de la mobilité liée au fret

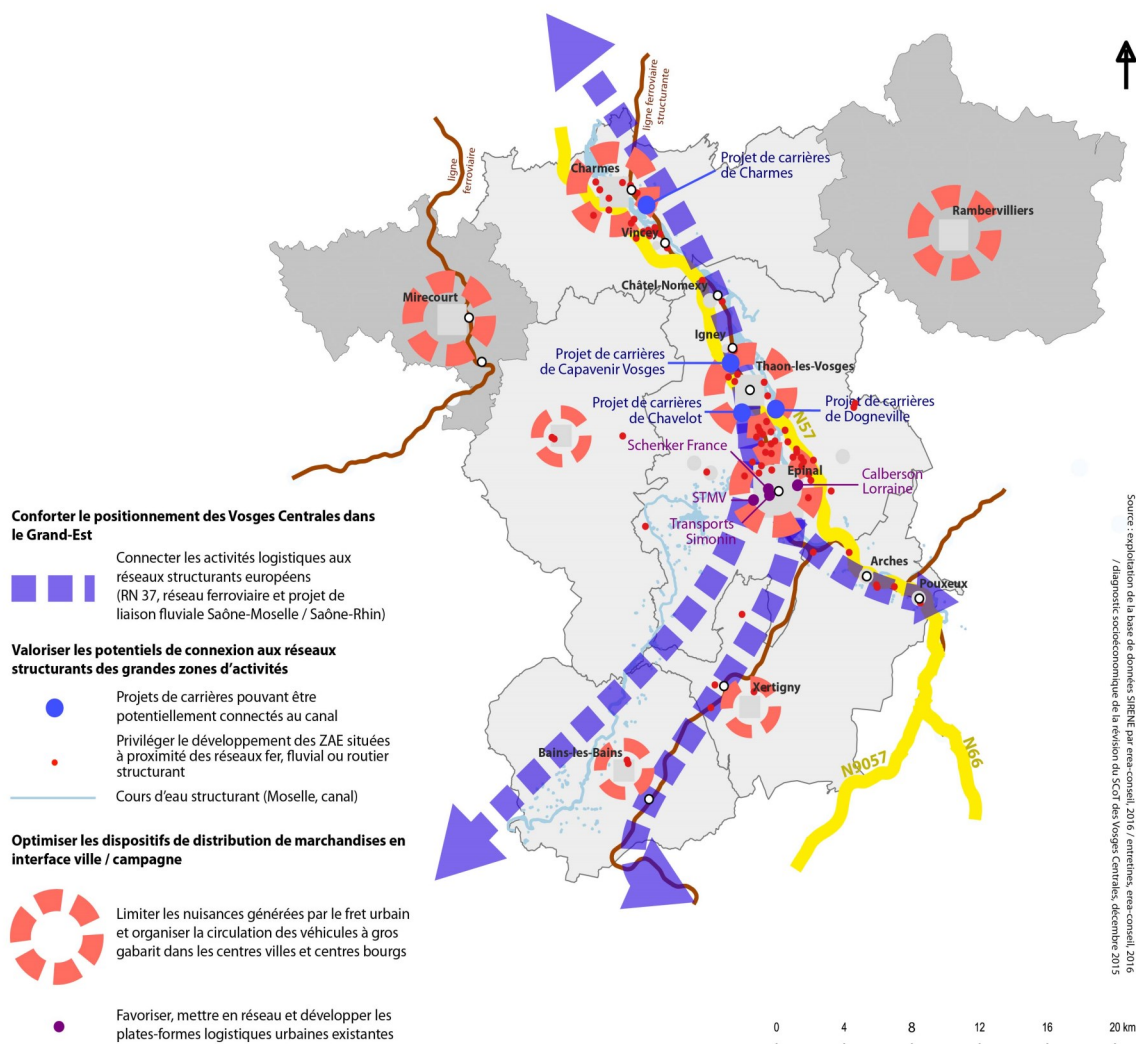
Optimiser les dispositifs de distribution de marchandises

De nouvelles mutations s'annoncent qui vont conduire les transporteurs à limiter leurs livraisons dans les secteurs moins accessibles ou les plus contraints en raison du coût élevé des derniers kilomètres. D'ores et déjà il faut anticiper ce risque, notamment dans les territoires excentrés ou les quartiers urbains engorgés.

La politique de hiérarchisation du réseau routier limitant l'impact du transport de marchandises en centre-ville d'Epinal et dans les bourgs-centres (itinéraires de contournement des centres villes, restrictions de circulation poids-lourds) est à poursuivre.

L'accessibilité multimodes des futures zones d'activités devient incontournable tant pour les personnes que pour les marchandises.

Articuler développement urbain et mobilité des marchandises



La promotion des plates-formes logistiques urbaines multimodales favorisant la logistique par camions de moyen ou petit gabarit, voire des modes de livraisons alternatifs (triporteurs électriques) serait à rechercher.

En complément, des consignes ou des boîtes logistiques urbaines pourront être mises en place aux différentes échelles du territoire pour livrer les marchandises en centre-ville ou dans les zones commerciales ou encore dans des secteurs concentrant des emplois. Ils répondront à la fois aux besoins des commerçants, mais aussi des habitants qui utilisent le e-commerce.

Des points relais pourront se développer près ou dans les gares ou en milieu plus rural. Un suivi global de ces nouveaux modes de livraison va s'avérer nécessaire pour dépasser les initiatives actuelles au coup par coup plus ou moins bien maîtrisées dans leur insertion urbaine.

Promouvoir les nouvelles mobilités alternatives

Faciliter l'accès pour tous à une mobilité alternative

- **Accompagner le développement des nouveaux usages de la voiture partagée** entre particuliers en appui du réseau de transports collectifs,
- **Poursuivre la valorisation de la pratique du covoiturage et du partage de la flotte de véhicules professionnels** via les plates-formes numériques de mobilité,
- **Identifier les aires de covoiturage existantes** et réserver des places aux véhicules des covoitureurs au plus près des pôles générateurs de flux. Un schéma des aires de covoiturage permettrait de cordonner leur implantation,
- **Améliorer la lisibilité de l'offre en taxis sur le territoire** (ex : mettre en valeur l'aire taxi de la gare grâce une signalétique renouvelée, étudier la création de nouvelles aires taxis, étudier l'opportunité de mettre en place une gestion intercommunale).

Accompagner le développement de l'électromobilité et du gaz naturel pour les voitures

- **Organiser le déploiement des infrastructures de recharge de véhicules électriques**
Le déploiement des infrastructures de recharges de véhicules électriques doit être mis en œuvre en adéquation avec les besoins observés sur le territoire. Il doit s'inscrire dans le cadre d'un plan privilégiant les catégories d'espaces suivants : parkings en ouvrage caractérisés par des usages de type rabattement (usages domicile-travail) ou résidentiel très denses, centres villes des pôles structurants (pôle central spinalien, pôles relais urbains voire pôles relais ruraux) et au sein des zones d'activités et des zones commerciales majeures situées à proximité du réseau routier majeur.
- **Soutenir la mise en place de stations de Gaz Naturel pour Véhicules (GNV) sur le territoire des Vosges Centrales**
Le territoire dispose important de production de biométhane, principalement issu de l'élevage agricole. Les dernières avancées technologiques peuvent permettre au territoire de valoriser ce gaz produit localement sous forme de carburants. Il conviendra de soutenir une telle démarche par des études préalables liées à l'implantation et à l'approvisionnement des stations.

Promouvoir l'usage du vélo dans le cadre de services adaptés aux besoins des usagers

- **Organiser un schéma cyclable à l'échelle du SCoT pour les loisirs et pour les déplacements du quotidien en lien avec les pôles d'échanges multimodaux**

Le développement de l'usage quotidien du vélo est encouragé par l'évolution technologique de l'assistance électrique ainsi que par les aides publiques à l'achat. Un schéma cyclable à l'échelle des Vosges Centrales permettrait de mieux structurer la continuité des équipements cyclables dédiés aux déplacements domicile-travail, aux loisirs et au tourisme et l'offre de services associés (location, parking sécurisés, etc.) L'organisation du rabattement, voire de boucles, vers les grands axes cyclables existants, ou vers les grands sites touristiques du territoire contribuerait à favoriser le passage d'une utilisation occasionnelle à une utilisation régulière ou même quotidienne.

Renforcer la desserte et les usages du numérique

Un déploiement du très haut débit

Prenant acte des lacunes de l'équipement numérique, la Région Grand Est a pris le relai du Département des Vosges, pour poursuivre une politique ambitieuse d'équipement des zones blanches mais surtout d'accès au très haut débit par fibre optique sur tout le Grand Est à l'horizon 2014. Les zones économiques sont à desservir en priorité ainsi que les grands équipements.

Il conviendra de veiller à l'existence de réseaux de télécommunications d'une qualité suffisante avant d'ouvrir à l'urbanisation de nouvelles zones afin d'assurer aux futurs habitants une couverture en très haut débit. Un intérêt particulier sera à porter à la bonne intégration paysagère de ces équipements et à la limitation des risques sanitaires liées aux champs électromagnétiques.

Développer les e-services

Désormais les services numériques se développent dans les établissements scolaires et de santé. Dans les Centres Hospitaliers et les EHPAD, les échanges de données médicales de plus en plus volumineuses seront amenés à mobiliser des débits croissants grâce à la généralisation des usages de télémédecine. Des prolongements de ces services numériques vers les maisons de retraites, les services de soins à domicile et les logements occupés par les personnes âgées ou handicapées constitueraient des moyens d'anticipation du vieillissement favorables au maintien à domicile.

D'autres applications prometteuses pourraient contribuer à revitaliser les territoires ruraux, notamment avec le développement des espaces de co-working, maisons de services ou du e-commerce.

Ces services sont autant de leviers pour limiter les déplacements contraints et leurs conséquences environnementales et sociales.

Organiser la gouvernance locale

En cette période de recomposition des périmètres et des compétences intercommunales, l'élaboration du SRADDET concomitamment à la révision du SCoT des Vosges Centrales offre une opportunité à saisir d'organiser les premiers contours d'une gouvernance locale.

C'est pourquoi le syndicat du SCoT avec l'appui de ses deux intercommunalités constitutives met sa plateforme d'échange partenarial à disposition des acteurs de la mobilité dans le cadre de sa seconde conférence annuelle des maires.

Ce premier regroupement vise à pérenniser le dialogue entre les partenaires de la mobilité sous la forme d'un groupe de travail partageant la même volonté :

- **D'affirmer le positionnement des Vosges Centrales au sein du Grand Est en participant activement et collectivement à l'élaboration du SRADDET, et en corrélant leurs actions aux politiques régionales,**
- **De travailler ensemble à l'aboutissement de ces objectifs partagés de liaisons inter et intra territoriales,**
- **De créer et d'animer un groupe de travail sur les mobilités afin de consolider cette dynamique commune et engager des études permettant de consolider l'expertise des territoires.**

Directeur de publication : Michel HEINRICH, Président du Syndicat Mixte du SCoT des Vosges Centrales

Réalisation : Syndicat du SCoT des Vosges Centrales avec l'utilisation de rapports des Cabinets EREA-TACTIS-ESPELIA-SCALEN

Syndicat Mixte du SCoT des Vosges Centrales , 4 Rue Louis Meyer 88190 GOLBEY Tel : 03 29 32 47 96