



CONFÉRENCE ANNUELLE TEPCV DES MAIRES DU 3 JUILLET 2017 - LES MOBILITÉS

La conférence permanente des Maires a été instituée en 2016 dans le cadre de la démarche « Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte » (TEPCV) lancée par l'État. La mobilité des personnes et des marchandises sur le territoire est à la fois un enjeu majeur de son développement, et un levier puissant pour relever le défi de l'autonomie énergétique à l'horizon 2050.

C'est pourquoi le Syndicat Mixte du SCoT des Vosges Centrales a décidé de consacrer sa 2^{ème} Conférence des Maires aux questions de mobilités.

Afin de partager les analyses, et les engagements possibles des différents partenaires concernés par les mobilités sur le territoire des Vosges Centrales, le Syndicat Mixte du SCoT a convié : la Communauté d'Agglomération d'Épinal, la Communauté de Communes de Dompain-Mirecourt, l'État, le SCoT Sud54, le Conseil Régional Grand Est, le Conseil Départemental des Vosges, le Syndicat Mixte des Transports. La SNCF qui était invitée n'a pu être représentée.

UNE RENCONTRE DANS UN CONTEXTE DE PROFOND CHANGEMENT

Les lois relatives à la nouvelle organisation territoriale ont conduit à des transferts de compétences qui modifient les responsabilités des différentes collectivités dans le domaine des transports.

Dans le cadre de la révision du SCoT en cours, les études conduisent à élaborer un Schéma de la Mobilité, des Transports et du Numérique, outil spécifique de planification qui permettra de renforcer l'action dans ce domaine.

Le périmètre du SCoT est promis à s'étendre, conduisant à aborder les questions d'accessibilité et de desserte en y intégrant de nouveaux territoires, notamment la récente Communauté de Communes de Dompain-Mirecourt.

L'évolution des pratiques alternatives au véhicule individuel est rapide, ainsi que l'offre de services dans ce domaine, permettant d'envisager des solutions nouvelles qui doivent désormais être prises en compte.

Sur la base des enjeux énoncés par Monsieur Michel Heinrich Président du syndicat (cf. FlashInfo N°13), deux tables rondes ont été organisées, la première étant consacrée à l'attractivité et la desserte des Vosges Centrales, la seconde à l'irrigation de toutes les composantes du territoire.

LES GRANDES ORIENTATIONS DU PADD DE 2015 POUR LA MOBILITÉ :

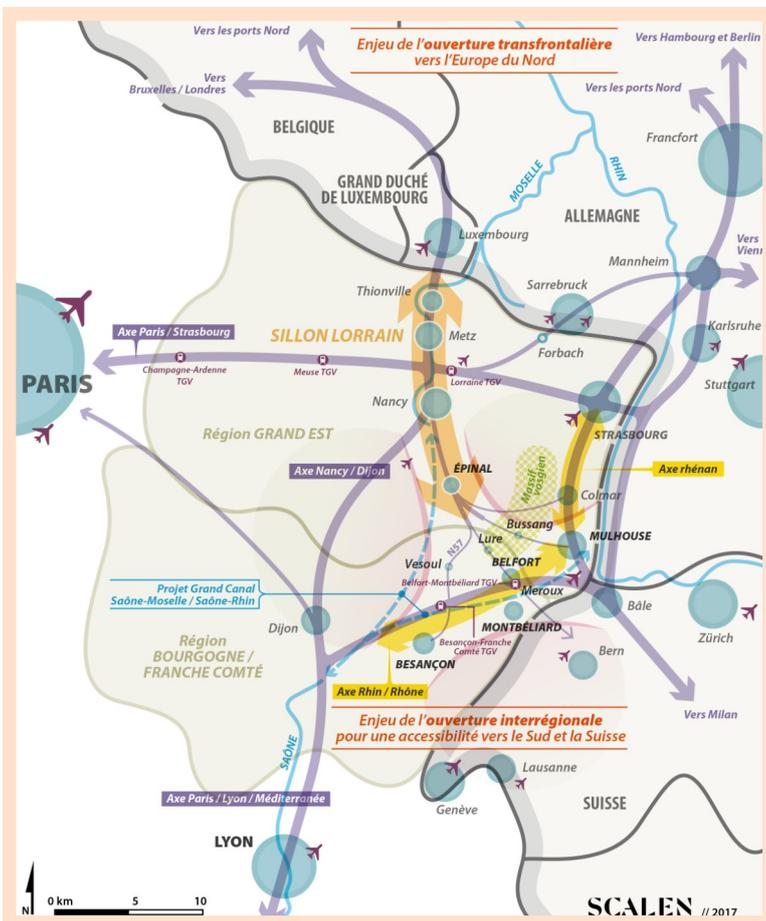
- Conforter le positionnement stratégique des Vosges Centrales aux différentes échelles territoriales,
- Construire et renforcer l'accessibilité physique et numérique du territoire.

Assurer une meilleure accessibilité des Vosges Centrales

Les Vosges Centrales sont fortement structurées par l'axe de la Moselle qui constitue la partie Sud du Sillon Lorrain, lui-même élément majeur de l'espace régional et transfrontalier. Si les infrastructures et les services de transports sont importants sur cet axe, deux insuffisances deviennent pénalisantes pour le développement des Vosges Centrales.

En premier lieu, la métropolisation à l'échelle du Sillon Lorrain renforce des relations privilégiées entre les quatre agglomérations qui le composent, relations de complémentarités et de synergies qui reposent grandement sur la facilité des mobilités entre elles. **Or, les liaisons du bassin d'Épinal avec le Nord Lorrain et, dans sa continuité, le Luxembourg, sont entravées par la saturation des infrastructures routières et un service ferroviaire qui impose une rupture de charge à Nancy.**

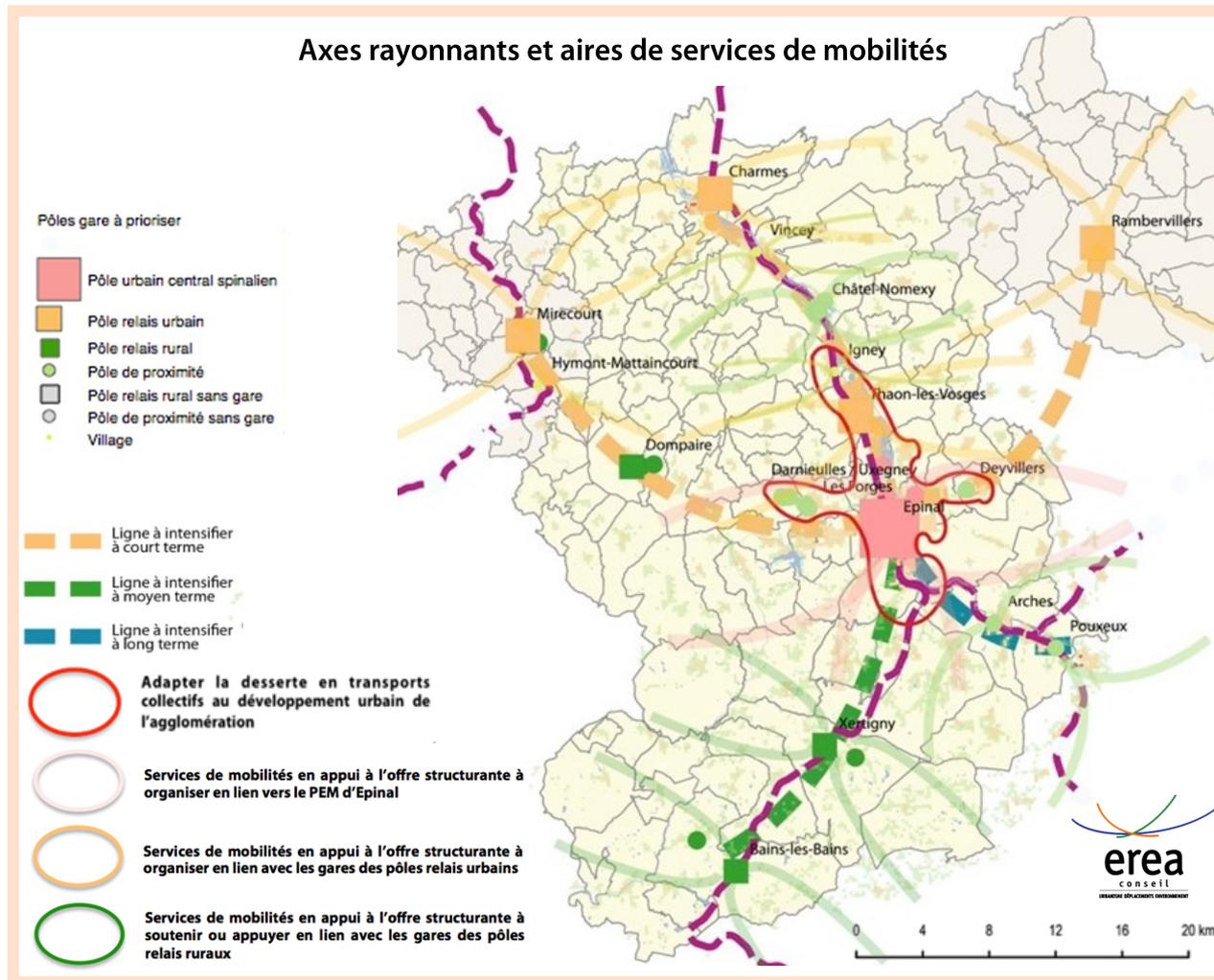
En deuxième lieu, bien que les Vosges Centrales se situent géographiquement sur les axes qui relient l'Europe du Nord à la Méditerranée, ou Paris à l'Allemagne et l'Europe Centrale, le maillage des grandes infrastructures routières, ferroviaires et fluviales qui desservent l'espace européen bordent le territoire du SCoT sans le desservir, le privant ainsi des retombées économiques attendues de ces grands corridors. **Le point de fragilité le plus pénalisant est la faiblesse des liaisons avec le Nord Franche Comté, qui constitue la porte d'accès vers la Suisse, le couloir rhodanien et la Méditerranée. En matière ferroviaire, l'électrification de la ligne Épinal-Belfort reste un investissement indispensable à l'établissement d'une desserte efficace pour rejoindre la Gare TGV de Méroux (Montbéliard – Belfort).** Elle profiterait ainsi aux deux Régions pour conforter par un apport de clientèle les liaisons vers la Suisse et Lyon. Dans l'attente de cet investissement, les nouveaux matériels roulant bi-modes offrent l'opportunité d'une amélioration substantielle qui doit être mise en œuvre rapidement. Ils pourraient déjà contribuer à faciliter des échanges et des coopérations avec la Région Bourgogne Franche Comté dans les domaines économiques, universitaires, culturels et de recherche.



Faciliter toutes les mobilités sur l'ensemble du territoire du SCoT

Depuis la création du Syndicat, les nombreuses études ont confirmé la nécessité de penser le développement du territoire et le bien être de ces habitants à grande échelle. Les évolutions économiques et sociales actuellement à l'œuvre conduisent à étendre les périmètres des EPCI et des SCoT pour mieux prendre en compte l'interdépendance entre les différents espaces. La mobilité des personnes en est à la fois la cause, et un déterminant majeur du développement du territoire. L'organisation spatiale du SCoT des Vosges Centrales se caractérise à la fois par l'axe structurant de la Moselle qui favorise la concentration de flux importants accédant au pôle d'Épinal, et par une armature de pôles secondaires qui constituent des centres de services pour les espaces ruraux, et doivent être efficacement connectés à Épinal et à l'axe de la Moselle. En termes de transports, cela impose d'articuler des transports fortement capacitaires sur l'axe de la Moselle avec d'autres modes de transports plus à même d'irriguer l'ensemble des Vosges Centrales.

La multimodalité devient un impératif qui exige une bonne coordination des autorités et des exploitants, et ouvre un champ d’actions important aux services qui accompagnent le transport (information, billettique) pour simplifier l’accès des usagers. De plus, les transports publics classiques ne peuvent pas toujours être la solution satisfaisante pour des espaces de faible densité ou l’hypercentre. Des alternatives sont déjà à l’œuvre comme des solutions à la demande, les mobilités douces ou le covoiturage. Dans ce cas aussi, les politiques publiques doivent porter sur des services facilitant les changements de comportement et les initiatives individuelles ou collectives.



D’ores et déjà, la Plateforme Mobilité Cœur des Vosges, rebaptisée « Mobiclic », va devenir encore plus fonctionnelle afin d’encourager les mobilités alternatives à l’usage individuel de la voiture.

Pour la Communauté d’Agglomération d’Épinal, TEPCV a permis de mettre en place la navette 100 % électrique gratuite qui circule avec une fréquence de 10 minutes entre le parking gratuit du Champ-de-Mars et le centre-ville. Plus de 12 000 voyages sont effectués par an. Enfin, la collectivité accorde une prime à l’achat de vélos électriques.

De plus, la communication numérique constitue une opportunité remarquable pour les territoires de faible densité. L’offre de haut débit à l’ensemble de la population et même de très haut débit pour les zones d’activités est un préalable indispensable à la mise en place des multiples services qui concourent au développement territorial.

Enfin, à la croisée de ces deux approches, l’attractivité touristique des Vosges qui, sur la base d’une identité reconnue, recèle encore des potentialités importantes autour de la forêt, du bois et du patrimoine historique, est fortement tributaire des conditions d’accessibilité au territoire et de mobilités en son sein.

La synergie entre les acteurs du transport et ceux de l’économie touristique est un élément décisif pour capter les ménages qui habitent dans les bassins de vie importants dans le Grand Est et au-delà en Allemagne, Belgique, Suisse, Luxembourg, et leur permettre de circuler facilement sur l’ensemble de notre territoire.

Mobilité et Attractivité

Lors de cette première table ronde, les prises de paroles ont permis de dégager les points suivants :

M. Dacquay, Directeur Départemental des Territoires des Vosges

- ⇒ Le périmètre du SCoT, clairement identifié, permet désormais une lecture précise de son territoire nourrie de plusieurs études relatives à la structure du territoire ou les mobilités,
- ⇒ Le contexte démographique prévoit une croissance limitée marquée par un vieillissement de sa population qui n'est pas sans impact sur les choix résidentiels, et les pratiques de mobilités,
- ⇒ Si l'ouverture ferroviaire sur le Sud est insatisfaisante, les travaux routiers menés actuellement en Franche-Comté vont compléter les améliorations qui ont été réalisées depuis quelques années,
- ⇒ Concernant le transport ferroviaire des personnes, certaines lignes sont et seront déficitaires. Il est important pour les élus et la puissance publique d'anticiper les évolutions en arbitrant sur leur maintien ou non en fonction des coûts et des orientations sur le long terme,
- ⇒ Il ne faut pas oublier que l'enjeu principal en termes de mobilité et de rapprocher les populations des services, commerces et activités afin de limiter les besoins en transports.

Mme Guillemy, Vice-présidente de la Région Grand Est

- ⇒ L'élaboration du SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire) est engagée, mais il est trop tôt pour dégager des orientations.
En revanche, dès le début du mandat, la Région a voulu faire du transport ferroviaire, dont elle a la responsabilité, une priorité. Une des premières batailles de la Région a été que l'État ne laisse pas tomber 11 lignes dites capillaires, qui avaient été promises à la fermeture. Même si toutes n'ont pas pu être maintenues, il a été décidé de prendre en charge certaines lignes. Dans l'ensemble il est constaté une amélioration du cadencement sur l'axe Nord-Sud, mais il manque encore des relais Est-Ouest. Dans le but de poursuivre son action, la région a lancé trois études sur l'optimisation du transport urbain et interurbain.

M. Heinrich, Vice-président du Pôle Métropolitain du Sillon Lorrain

- ⇒ La continuité du service TER sur l'ensemble du Sillon Lorrain est une priorité, car la rupture de charge à Nancy pour rejoindre Metz depuis Épinal engendre un report sur l'axe routier, qui encombre la porte Sud de Nancy puis l'A31,
- ⇒ L'infrastructure ferroviaire Nord-Sud supporte également d'importants trafics de marchandises, qui s'inscrivent dans la dynamique du corridor Européen. Ces flux vont se trouver renforcés par le développement de l'Eurohub multimodal de Bettembourg-Dudelange. Il faudra donc être très attentif aux impacts sur la fluidité des flux et aux limites de nos infrastructures pour ne pas voir se déprécier l'efficacité de notre corridor,

- ⇒ Vers le Sud, l'accès à la gare LGV de Meroux (Montbéliard – Belfort) est prioritaire, afin de garantir une continuité du Sillon plus au Sud. Une meilleure connexion avec le Nord de la Franche-Comté est rendu possible par l'emploi de matériels ferroviaires bi-modes, ce qui permettrait de développer une offre de service à destination de Lyon et de la Suisse (ligne Belfort-Delle-Delémont). Cette approche pragmatique est portée par l'association pour les liaisons ferroviaires entre les bassins lorrains, franc-comtois et Lyon-Méditerranée,
- ⇒ Le rôle de capitale régionale de Strasbourg renforce l'enjeu des liaisons depuis Épinal via Saint-Dié. Son renforcement est indispensable pour permettre des allers retours dans la journée. Cette ouverture à l'Est doit se coordonner avec le SCoT Massif des Vosges qui sera prochainement mis en place.

M. Nardin, Vice-président du SM du SCoT Vosges Centrales

- ⇒ Compte tenu de l'importance de l'axe mosellan dans la structuration de notre territoire, et plus particulièrement de l'infrastructure ferroviaire, il est primordial d'adopter une logique de Contrat d'Axe qui vise à coordonner les différents modes de transports collectifs autour de l'axe ferré et de corrélérer les politiques de dessertes des gares et haltes gares avec les politique d'aménagement de ces sites. La réalisation de plateformes d'intermodalités, et la densification autour de ces « hubs » est un moyen d'améliorer l'efficacité de l'ensemble du dispositif au service des habitants,
- ⇒ Cela nécessite évidemment une réflexion commune et des stratégies concertées de la part des différents partenaires responsables des politiques de transports et d'urbanisme. Le Syndicat Mixte du SCoT des Vosges Centrales souhaite jouer un rôle d'animateur de cette démarche collective, comme il le fait aujourd'hui en organisant cette Conférence, et en proposant la signature d'une Déclaration Commune.

Mobilités et Équilibres du territoire

M. Drevet, Vice-président de la Communauté d'Agglomération d'Épinal

- ⇒ L'élargissement récent de la Communauté d'Agglomération intègre de vastes espaces ruraux, ce qui pose différemment l'enjeu des déplacements dans le territoire,
- ⇒ La politique de mobilités qui s'élabore avec le lancement d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) s'appuiera avant toute chose sur l'armature urbaine, telle que le Syndicat Mixte du SCoT l'a analysée avec les élus et le concours d'un bureau d'études,
- ⇒ Il est nécessaire de conforter selon un axe Nord-Sud les lignes existantes entre les pôles, tout en privilégiant le transport collectif au transport individuel,
- ⇒ il faut faciliter le rabattement sur les gares et les centres-bourgs pour opérer plus d'intermodalité, et une harmonisation des prix et des fréquences entre lignes urbaines et interurbaines est nécessaire,
- ⇒ enfin, il ne faut pas oublier que l'accessibilité n'est pas que physique et que la communication numérique peut l'éviter. La politique numérique est donc partie intégrante de la stratégie des mobilités.

M Sejourne Président de la Communauté de Communes de Dompaire Mirecourt

- ⇒ Pour la Communauté de Communes de Dompaire-Mirecourt, la prise en compte du vaste territoire des Vosges Centrales est évidemment très récente. Mais elle se justifie parfaitement par les liens permanents de ce territoire avec le pôle de services et d'emplois de l'agglomération spinalienne,
- ⇒ La Communauté de Communes de Dompaire-Mirecourt est un espace plus rural que l'agglomération d'Épinal. Il est structuré par des pôles et une part de son territoire est tout autant sinon plus attirée par la Métropole de Nancy que par Épinal. C'est une donnée à prendre en compte dans nos analyses,
- ⇒ Mirecourt introduit dans le SCoT des Vosges Centrales un équipement de transport remarquable qui est l'aéroport. Il faut prévoir de valoriser cette ressource dans notre stratégie.

M. Thomas Peignard, Chargé de Mission du SM du SCoT Sud 54

- ⇒ Le territoire du SCoTSud 54 donnant lieu chaque jour à 2 millions de déplacements dont 94% s'effectuent sur son territoire, il est vite apparu que les mobilités étaient un enjeu de développement et d'équilibre primordial. C'est la raison pour laquelle, le Syndicat Mixte du SCoT a entrepris, au-delà de l'approbation du document de planification, de poursuivre les investigations dans ce domaine,
- ⇒ Il faut savoir qu'avant la réorganisation territoriale, le SCoTSud 54 a connu jusqu'à 13 Autorités Organisatrices des Transports (AOT),
- ⇒ L'analyse fine des pratiques de mobilités a permis d'identifier quatre bassins de transport sur lesquels les compétences des différentes AOT ne correspondaient pas,
- ⇒ Aucune AOT ou AOM n'assume la mission de coordination des transports, le Syndicat Mixte du SCoT a étudié la possibilité offerte par la Loi de prendre cette compétence. Elle sera prise à l'occasion de la transformation du Syndicat Mixte du SCoT en Syndicat Mixte de transports SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain),
- ⇒ L'accent a été mis dans les études sur la formule des contrats d'axes, particulièrement intéressante sur ce territoire structuré par une « étoile ferroviaire ». Elle vise à faire converger les politiques de transports des AOT ou AOM avec les politiques d'urbanisme et d'aménagements des EPCI et des communes concernés par ces axes et les gares qui les irriguent,
- ⇒ L'objectif est de construire une visibilité sur le long terme permettant des prises de décision sur des investissements d'infrastructures de transport et de desserte.

Mme Guillemy, Vice-présidente de la Région Grand Est

- ⇒ L'accessibilité des territoires ruraux est une préoccupation de la Région, et cette question s'inscrit pleinement dans le Pacte pour la ruralité qui mobilise plusieurs dispositifs comme un Fond spécifique, des antennes régionales, un programme de mise en place du Très Haut Débit,...
- ⇒ Responsable du transport régional, la Région souhaite développer le rabattement sur les nœuds ferroviaires, que sont les gares et les haltes ferroviaires, dont le potentiel d'échange multimodal est important. Par exemple, sur les points d'arrêt des lignes ferroviaires, la Région peut participer à hauteur de 50 à 60% à la réalisation de certains aménagements. Un appel à projet a été lancé pour identifier des Ambassadeurs de la Mobilité qui auront quatre rôles clef : faire émerger des pratiques et des solutions innovantes de mobilité, fédérer et coordonner les acteurs, développer des outils adaptés, et animer la mise en œuvre des actions,

⇒ Enfin, le Très Haut Débit fait l'objet d'un investissement de 1.3 milliard d'Euros pour l'installation de 910.000 prises sur le territoire régional. C'est évidemment une alternative au déplacement.

Mme Marcot, Vice-présidente du Conseil Départemental des Vosges

⇒ Du fait de la réorganisation territoriale, le Département a transféré ses compétences en matière de transport. Mais il reste un acteur essentiel de l'aménagement du territoire du fait de sa responsabilité en matière d'équipement scolaire et plus largement de Schéma de Services,

⇒ De plus, en matière de numérique, le Schéma directeur territorial d'aménagement numérique des Vosges (SDTAN) doit garantir une couverture complète du territoire en services Haut Débit à 3 Mbit/s et plus, d'ici l'année 2017 et apporter à horizon 2022, le Très Haut Débit sur fibre optique à 43 % des foyers et entreprises. D'autres solutions existent, par satellite, de façon collective ou encore à l'aide d'une antenne 4G. Aujourd'hui, 98,5 % de la population vosgienne est éligible à une offre haut débit et 99,3% de la population est couverte par au moins un opérateur de téléphonie mobile.,

⇒ Le numérique est un élément primordial pour les entreprises et les services, ainsi que pour le tourisme qui peut être un vecteur de développement important pour notre territoire.

SYNTHÈSE DE MONSIEUR NARDIN VICE-PRÉSIDENT DU SYNDICAT MIXTE DU SCOT DES VOSGES CENTRALES

En cette période de recomposition des périmètres et des compétences des collectivités, l'élaboration du SRADDET et la révision du SCoT des Vosges Centrales offrent l'opportunité d'organiser les premiers contours d'une gouvernance locale collective et adaptée aux enjeux de notre territoire.

Dans cette perspective, le Syndicat Mixte du SCoT des Vosges Centrales doit être considéré comme une plateforme de concertation qui offre un cadre de dialogue privilégié, nourri de nombreuses études.

La déclaration commune qui va être signée aujourd'hui témoigne du consensus des acteurs publics sur la nécessité de travailler ensemble sur le thème crucial des mobilités. Ce domaine d'intervention suscite beaucoup d'attentes des habitants et des entreprises, et réclame la coordination de plusieurs politiques (transports, numérique, services, urbanisme, tourisme,...), dont la responsabilité revient à des collectivités différentes.

A ce titre, la déclaration commune n'est pas une fin mais le début d'un partenariat qui doit permettre

d'adapter au mieux les infrastructures et les services de mobilités aux besoins des acteurs du territoire. Les partenaires réunis à l'occasion de ce Séminaire ont déjà retenu quelques orientations majeures qui les réunissent et figurent la Déclaration Commune.



ORIENTATIONS MAJEURES FIGURANT SUR LA DÉCLARATION COMMUNE :

- Renforcer la fréquence et la capacité des mobilités le long de la Moselle, en privilégiant les modes de déplacements collectifs, et en favorisant les correspondances et l'inter modalité en tous les points de desserte,
- Connecter l'offre de mobilité vers les différentes composantes du territoire à partir des pôles intermodaux de l'agglomération d'Épinal et de l'axe Moselle, et développer cette offre en diversifiant les services et en favorisant le co-voiturage.
- D'affirmer collectivement 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 infra 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 sur leurs problématiques des mobilités lorsque cela sera nécessaire.



*L'animation et la synthèse du forum ont été assurées
par l'Agence d'urbanisme SCALEN*



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

Rédaction — SCALEN

Syndicat Mixte du SCoT des Vosges Centrales , 4 Rue Louis Meyer 88190 GOLBEY

Tél : 03 29 32 47 96

Mail : syndicat@scot-vosges-centrales.fr - **Site Internet :** www.scot-vosges-centrales.fr