

Atelier thématique
Transports, déplacements, mobilité et
communication

Atelier du 25 septembre 2019
Fraize – Centre d'animation municipal

Présents :

45 participants (voir liste d'émargement) accueillis par

M. Jean-Luc BÉVÉRINA, Vice-Président CASDDV, Délégué à l'urbanisme
M. Bernard MAETZ, Vice-Président, Délégué à l'habitat et au logement
M. Bernard CHRISTEN, bureau d'études PRAGMA-SCF
M. Yann BEAULOYE, bureau d'études NEGE

Heure de début : 19h05

Heure de fin : 21h40

Introduction

M. Bévérina remercie les participants de leur présence nombreuse et présente les bureaux d'études.

Une première rencontre, soit une séance d'information élus/habitants, a eu lieu à Fraize lors du lancement du PLUiH en juin dernier. L'atelier de ce soir vise à réfléchir au devenir du territoire. Il aborde la mobilité sur le vaste territoire que représente l'Agglomération, et les enjeux importants qui en découlent, par exemple la RN 415. Tous sont invités à exprimer librement leurs idées sur ce thème.

Présentation par les bureaux d'études

Les bureaux d'études présentent, en 20 minutes, une synthèse des éléments de diagnostic sur la question (voir **support de présentation joint au compte rendu et disponible sur <http://pluih-ca-saint-die.fr/index.php>**).

Cette étape diagnostic, située par rapport au calendrier d'élaboration du PLUiH, permet de mettre en lumière les questionnements qui mèneront à la validation des idées retenues pour développer un projet de territoire. Les règles du PLUiH seront fixées en fonction de ce projet dont la trame sous-jacente est la vitalité du territoire.

Trois points ressortent plus particulièrement de la thématique abordée ce soir :

1) L'accessibilité du territoire :

- Nouvelles perspectives offertes par le contournement de Chatenois et le futur GCO (capter les actifs alsaciens)
- Faiblesse de la liaison routière vers Epinal, en partie compensée par la liaison ferroviaire.

- Développement de navettes autonomes (et électriques), qui peut offrir un nouveau souffle au transport à la demande et faciliter l'utilisation du bus.
- 2) La mobilité à l'intérieur du territoire : prendre garde à la précarité énergétique que peut engendrer le coût de la dépendance à la voiture.
 - 3) Les mobilités douces et piétonnes dans les centres-villes à développer.

Réactions suite à la présentation

- L'emploi est important pour le territoire, mais le développement de navettes autonomes supprime des emplois de chauffeur.
 - o Ces emplois n'existent pas de toutes façons aujourd'hui, car des navettes avec chauffeurs reviennent trop cher pour une intercommunalité. De plus, il existe une réelle difficulté pour embaucher à cause de la pénurie de chauffeurs.
- Les véhicules électriques sont intéressants si l'électricité produite est verte.
- Les éléments présentés reposent plus sur la technologie que sur l'environnement, dont la prise en compte doit être centrale dans le PLUiH (biodiversité, climat...)
 - o La démarche PLUiH s'effectue totalement selon une approche environnementale, même si la présentation ne l'a pas spécifiquement pointée. Ce sera mis davantage en exergue dans les futurs ateliers, notamment le dernier, qui sera consacré uniquement à cette thématique.

Travail en groupe (19h50) - Echange et débat (20h20)

Les participants sont invités, pendant ½ heure et par groupe de travail, à enrichir ces thématiques à partir de planches qui exposent cartes et éléments de diagnostic, les forces et faiblesses. Le fruit des discussions est ensuite restitué :

Planche 1 (Grand territoire, l'accessibilité multimodale de la Déodatie)

Les routes

- Les **infrastructures routières**, notamment le GCO, ne sont pas une force, car elles contribuent à augmenter le nombre de voitures. Le GCO va générer **davantage de trafic**, et attirer encore plus de poids lourds allemands, c'est une aberration. Il aurait mieux fallu imposer une taxation.
 - o CASDDV : A savoir que l'autoroute A35, à la hauteur de Strasbourg, est plus chargée que le périphérique parisien.
- Le contournement de Chatenois répond à un problème primordial qui est **d'éliminer les camions des trois cols** (Le Bonhomme, Sainte-Marie, Saâles). Il permettra de rejoindre les autoroutes (A35) et de **se rendre en Alsace plus facilement**.
- L'Alsace n'est pas le seul bassin d'emploi : **beaucoup travaillent à Gérardmer** et empruntent la **RD8**. Le projet d'aménagement a été repoussé, mais il est stratégique pour le territoire. Avec 7000 véhicules/jour, c'est la route la plus dangereuse, et également la plus touristique. Sur la RD415, le trafic augmente. Elle est devenue la route la plus chargée du département avec 20000 véhicules/jour, avec ses deux tronçons qui se divisent soit vers Le Bonhomme, soit vers Gérardmer.
- Seuls quelques grands axes sont privilégiés : il faut veiller à **ne pas créer des zones sous-développées** derrière ces axes.
 - o BE : Le projet de PLUiH concerne toutes les communes, c'est pourquoi nous effectuons une tournée communale pour mieux percevoir les réalités de chaque commune. Cet aspect doit être plus marqué dans les exposés à l'avenir.
- Le **déneigement** des cols (seulement après 6h du matin) pose problème pour ceux qui travaillent en horaires décalés.
 - o CASDDV : Il faut rappeler que tous doivent avoir l'équipement nécessaire pour franchir les cols. La politique du département est de hiérarchiser en fonction du trafic, certaines routes ne sont d'ailleurs pas déneigées. Par contre, il faudrait une meilleure coordination entre les départements vosgiens et alsaciens, malgré les efforts entrepris, car certaines routes ne font pas l'objet du même traitement selon le département. Se pose aussi la question du salage, sur lequel les opinions

divergent. A noter que toutes les routes sont de compétence départementale, sauf la RN59, seule route nationale, gérée par la DIR Est.

Les transports en commun

- Les **transports en commun** doivent être étudiés comme **alternative à la voiture** en proposant une offre cadencée de bus en correspondance avec les TER et la mise en place d'aires de covoiturage. Il faut encourager la fréquentation par des prix accessibles et une souplesse suffisante quitte à investir ce qu'il faut.
 - o CASDDV : Veiller à une cohérence dans les changements des modes de transports, pour une meilleure utilisation, doit être un des enjeux du PADD.

Le transport ferroviaire

- Le **TER** doit être plus développé : il n'y a même pas d'arrêt à Lusse, pas de cadencement vers Saâles, Saint-Dié, ni Senones. Il faudrait se calquer sur le modèle alsacien pour le cadencement, et en fonction de la mobilité des gens.
- Il faut réfléchir à la situation de **Saint-Dié** : c'est un cul-de-sac, il n'y a pas d'entreprises, il y a des problèmes pour embaucher du personnel. De plus, les **transports ferroviaires de marchandises** sont impossibles vers Strasbourg. Cela pourrait être un axe de développement important, il faudrait consulter les industriels pour voir ce qu'il leur faudrait comme moyens.

Les communications

- Si le développement de la fibre est utile au développement, la **5G** représente elle une dérive qui ne sert qu'à télécharger des films sur son smartphone. Elle va engendrer des coûts énergétiques énormes à cause du gonflement des data centers. Cet enjeu n'est pas pris en compte, de même que les enjeux de santé publique avec la multiplication des antennes relais et des ondes qu'elles produisent.
 - o BE : La 5G permet aussi le développement des objets connectés : il s'agit peut-être d'une fuite en avant, mais si le territoire n'en est pas doté, il faut réfléchir dans quelle mesure cela représente un atout ou un handicap...

Planche 2 (La Déodatie, les mobilités motorisées intra-territoriales)

Le transport à la demande

- Nous ne savons pas si cette initiative fonctionne. Y a-t-il eu des retours sur son utilisation en mairies ? Il faudrait peut-être relancer la communication à ce sujet.
 - o CASDDV : Une analyse a été demandée, car nous avons besoin de ces éléments pour réfléchir sur le transport à mettre en place sur 10 ans au niveau de l'Agglomération. Mais on a déjà noté que la documentation sur le TAD est d'une lecture compliquée, et il n'y a pas eu assez de **communication**. Le dispositif marche bien dans les parties plus urbaines, mais dans les secteurs autres, comme les vallées, il est peu, voire pas utilisé par manque d'information (**méconnaissance**) et d'efficacité, car il ne répond peut-être pas parfaitement aux trajets naturels des habitants...
- Le service est **peu relayé**, il y a un vrai travail d'**animation** à effectuer pour en faire un service réel à la population.
- Il doit viser également les jeunes qui veulent sortir, mais qui n'ont pas de moyens : une offre devrait être développée à ce niveau.
 - o CASDDV : Malgré des conditions financières avantageuses permises par la CQ, peu profite du service, faute de communication suffisante...
 - o BE : Le prix du billet doit être symbolique : la question est de décider combien d'argent doit être investi dans ce service. On peut soit viser un haut débit pour peser dans la vie des gens, ou se restreindre comme aujourd'hui à un public captif, donc minimaliste. Cela peut devenir une réelle alternative à la voiture et servir à ceux qui n'ont pas de véhicule. Un des leviers est la mobilité autonome : même si elle ne crée pas d'emplois directement, elle peut permettre à des gens de leur donner un moyen d'aller travailler.
 - o BE : Même si ce n'est pas au cœur opérationnel du PLUiH, nous prenons note de ces remarques.

- Les **transports scolaires** pourraient être exploités, car il reste des places libres dans les cars.
 - o BE : Plusieurs départements mixent les usages (à voir avec la Région et les opérateurs).
 - o CASDDV : Il s'agit d'un problème de communication, car les gens ne savent pas qu'ils peuvent aussi emprunter les cars scolaires.
- Ne devrait-on pas cibler les **entreprises** pour qu'elles informent ou proposent des **incitations** financières pour l'utilisation des transports en commun ?
 - o BE : Il existe des entreprises qui participent au financement des moyens de transport autonomes.

La mobilité électrique

- Certains sont **sceptiques** envers la voiture électrique vu les pics d'électricité en hiver...
 - o BE : Les fabricants de voitures vont demain vendre de la mobilité et non des voitures. Les batteries de voiture pourront servir de stockage (une batterie permet de remettre dans le circuit les énergies non consommées) ; plusieurs entreprises y travaillent et c'est en train de se mettre en place, ce qui lissera les consommations. La voiture électrique n'est peut-être pas la panacée, mais un retour d'expériences existe maintenant, par exemple en ce qui concerne la longévité des batteries. Par ailleurs, le lithium, actuellement utilisé, l'est en cycle fermé avec une capacité infinie de recyclage.
- Pourquoi ne pas parler aussi des **autres types d'énergies**, comme l'hydrogène ?
 - o BE : En effet, d'autres énergies se développent beaucoup en Europe, moins en France. Mais le panel doit effectivement être complété, même si cela dépasse le territoire.
- L'énergie verte, la recharge des batteries, la mutualisation, la production d'énergies renouvelables ne progressent pas vite. La voiture électrique n'est pas propre, car elle a recours au nucléaire. Les matières premières sont des métaux rares, et on ne sort pas du modèle de déplacement d'une personne dans une petite cage. Elle ne règlera pas le problème des bouchons même si elle répond à celui de la pollution. Ceci dit, il faut aussi faire attention aux biogaz, dont l'impact est terrible, car la méthanisation se fait au détriment de l'élevage en développant des cultures intermédiaires pour nourrir les méthaniseurs, sans parler de l'épandage des digestats (équivalents à des engrais mais aucunement organiques). On voit des dérives, sans compter les pesticides, l'impact est global et lourd de conséquences...
- La voiture électrique est intéressante en ville, mais le problème du **stationnement** demeure, car il encombre l'espace public.
 - o BE : C'est pourquoi les robots taxis peuvent être une alternative intéressante, puisqu'ils circulent toujours à peu de frais.

Les alternatives

- Il faut construire un **réseau cohérent combinant différents transports** pour un même déplacement : vélos en libre service, covoiturage, etc. D'autant qu'il n'y a plus de ramassage par les grandes entreprises comme autrefois ; aujourd'hui, les habitants ne travaillent plus massivement au même endroit.
 - o BE : Il faut des solutions pratiques, de l'intermodalité, créer des systèmes pratiques.
- Le **covoiturage** a heureusement pris de l'ampleur avec le succès de la plateforme Blablacar. Il existe maintenant une excroissance de Blablacar, qui s'appelle Blablalines, qui vise à mettre en relation les travailleurs.
 - o BE : Le territoire doit faire un travail pour promouvoir cette culture et améliorer son image.
- Les déplacements en train en milieu rural sont limités, car il est difficile d'ajouter des lignes ; le transport individuel demeurera, mais pourra être mutualisé.
- Il faut rétablir la liaison ferroviaire vers Epinal, avec arrêt à St-Léonard, et développer la voie verte (relier Saint-Dié-des-Vosges à la voie verte de Fraize et Plainfaing). Il faut inciter les habitants à utiliser d'autres moyens de locomotion à condition qu'ils soient aussi rapides, et qu'ils permettent de réaliser des économies. La CASDDV doit jouer le jeu en avançant des fonds, en communiquant sur les avantages, en discutant des solutions et en mettant en relation les interlocuteurs.
 - o BE : Effectivement, les **alternatives doivent être pratiques**, sinon c'est voué à l'échec.

Planche 3 (La Déodaté, les mobilités douces piétons / vélos)

Les pistes cyclables

- La **sécurisation des voies** communales (relation voitures / vélos) est un véritable enjeu. Est-il possible d'imaginer, comme le fait l'Agence de l'eau et ses subventions pour l'aménagement des cours d'eau, une **subvention** pour l'aménagement de pistes cyclables ?
 - o CASDDV : Les voies vertes sont aidées par l'Etat, la Région, le Département et font l'objet de subventions importantes. L'enjeu pour la Déodaté est de relier toutes ces voies et de mettre en cohérence ces itinéraires de déplacements doux à l'instar des véloroutes européennes.
- C'est bien de créer des GR du vélo, mais comment faire pour les besoins du **quotidien** ?
 - o CASDDV : Une liaison pour le collège a été réalisée, il faut évaluer les autres besoins et fixer des objectifs.
 - o BE : Il faut greffer les trajets en vélo de vie quotidienne au vélo loisir et travailler à un maillage entre communes. Avant tout, il faut changer les mentalités et passer d'un statut de route à un statut de rue partagée.
- Le Pays de Remiremont et la Déodaté ont lancé un aménagement cyclable : ce projet contient des réponses pour le quotidien.
- Les **voies vertes** doivent être un objectif ambitieux pour le territoire, avec idéalement une infrastructure pour un usage. Aujourd'hui, il y a un déficit de prise en compte de la sécurité : un pointillé sur une route avec une image de vélo ne suffit pas. Il ne suffit pas de vouloir mettre une piste à tout prix sans réfléchir, insuffisamment sécurisée.
 - o CASDDV : Les pistes ne sont pas toutes réglementaires en effet. A ce jour, un seul dispositif, le dos d'âne, est normé.
- Si l'on prend pour exemple la voie verte St-Léonard/Plainfaing, elle ne passe ni devant la mairie, ni devant l'église : c'est un échec si l'on veut attirer des **touristes** de passage. En plus, la traversée de la RN pose problème.
 - o CASDDV : Une signalétique existe sur les lieux à visiter. Le cas de la RN a été évoqué via la RD58, c'est stratégique pour la Déodaté.

La mobilité en général

- Un trajet peut faire appel à plusieurs moyens de transport, mais il faudrait avant tout des **garages à vélos** sécurisés.
 - o CASDDV : Les bus comprennent un espace pour les vélos, donc peuvent être amenés.
- Un plan d'actions à l'échelle de la CASDDV doit être élaboré pour créer une **complémentarité des moyens de transport** et une meilleure articulation entre eux.
- Les **entreprises** doivent être mobilisées davantage pour organiser le transport des employés via le covoiturage.
- Ce sont de bonnes idées, mais elles se heurtent au problème récurrent de **financement** en France. N'est-on pas dans le rêve ?
 - o CASDDV : Moins il y a d'argent, plus il y a d'idées et pas de gaspillage. Mais il faut une part de rêve pour le devenir du territoire (à travers le PADD). On arrive toujours à mettre des choses en place si on le désire.
 - o BE : Il faut convaincre, déployer l'énergie nécessaire pour aller de l'avant ; le manque d'argent n'est pas la seule raison si les choses n'avancent pas. Le PADD permettra une politique de mise en œuvre et un suivi. Il faut doter le territoire d'un désir de concrétisation, la confiance envers un projet permet de faire bouger les choses. La phase de concrétisation doit être très fine. Au-delà du PADD, il est fondamental d'établir un cahier des charges.
- Il ne s'agit plus de rêve, mais d'une **nécessité** de changer les choses.
- Est-il prévu d'**échanger** avec les autres intercommunalités ?
 - o Des réunions avec les Personnes Publiques Associées (PPA) sont prévues, auxquelles sont invités les territoires voisins. Selon les besoins, des réunions de coordination pourront être organisées.

Mot de la fin

M. Bévérina remercie les bureaux d'études, Bernard Maetz, les représentants de la CASDDV, les participants pour les échanges très vivants et fructueux.

Même si l'on se situe au début de la démarche, de grandes orientations émergent déjà.
Elles seront déclinées plus tard jusqu'à la parcelle.

Toutes les informations peuvent être retrouvées sur le site internet de la CA.

Les personnes inscrites recevront une information continue, n'hésitez pas à vous manifester si vous ne recevez rien, une erreur de transcription d'adresse est toujours possible.

Les ateliers sont ouverts, tous sont bienvenus aux prochains qui auront lieu.

Bonne soirée.