



INTERSCoT du Sillon lorrain

Les cinq Présidents des SCoT partagent les synthèses du diagnostic des Agences et des échanges du Webinaire InterSCoT

Gérard DIDELOT
Président du SCoT
Nord Meurthe-et-Mosellan

Henri HASSER
Président du SCoT
de l'Agglomération Messine

Michel HEINRICH
Président du SCoT
des Vosges Centrales

Roger SCHREIBER
Président du SCoT
de l'Agglomération Thionilloise

Denis VALLANCE
Président de la Multipole
Nancy Sud Lorraine

Version finale
Avril 2021



OBJECTIFS



RAPPEL DU PROGRAMME DE TRAVAIL INTERSCOT INITIÉ DÉBUT 2020

- Comprendre comment les 5 SCoT traitent les questions de mobilité et leur influence sur la coordination des politiques d'urbanisme et de transports-mobilités ;
- Renforcer la culture commune sur les mutations à l'œuvre dans les pratiques de mobilité quotidienne pour maîtriser leurs conséquences en termes d'aménagement du territoire ;
- Consolider les liens entre les élus des SCoT du Sillon lorrain, repérer les enjeux communs qui pourraient être travaillés conjointement ;
- Alimenter et se nourrir de la réflexion du Grenelle lorrain des mobilités et du travail de définition des bassins de mobilités (LOM) avec une focale « aménagement du territoire ».



INTERSCoT du Sillon lorrain

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC DES AGENCES

SOMMAIRE

I. CONTEXTE ET ENJEUX

Des évolutions législatives et de société récentes

L'InterSCoT : un territoire pertinent pour réfléchir aux enjeux de mobilité

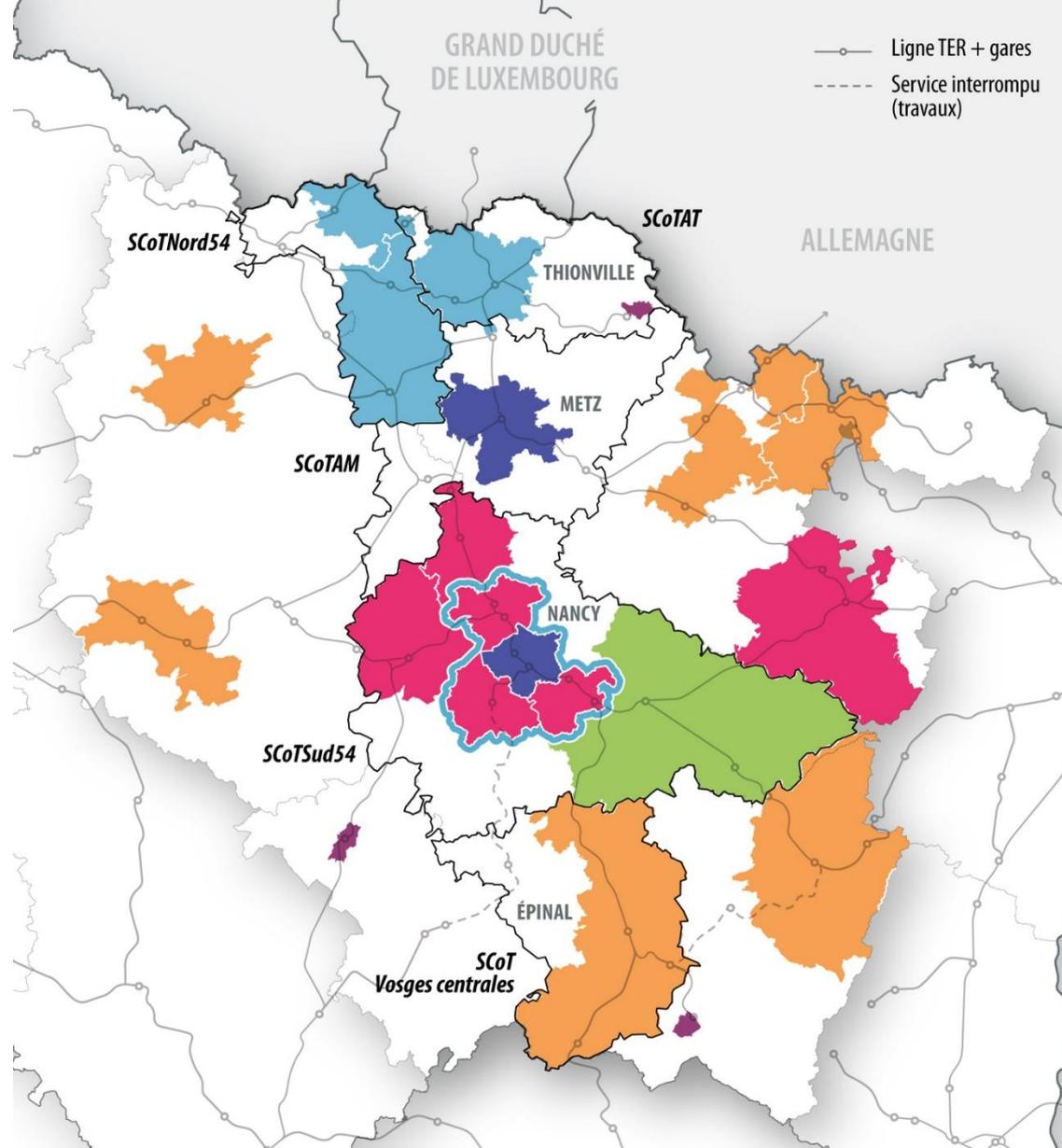
II. COMMENT SE DÉPLACE-T-ON DANS LES SCOT ?

Une première lecture globale des flux

Des évolutions législatives et de société récentes

Des évolutions législatives et de société récentes

- Des enjeux de société très prégnants
- Le caractère incontournable de l'approche environnementale
- L'émergence de nouvelles pratiques et technologies
- L'arrivée de nouveaux acteurs et des mutations accélérées
- Des évolutions législatives et réglementaires récentes et à venir
- Des impacts locaux dans la gouvernance de la mobilité
- L'aspect financier et ses conséquences sur les moyens des collectivités locales



Métropole / Syndicats mixtes / Pôle d'équilibre territorial et rural /
Communauté d'agglomération / Communauté de communes / Communes

L'InterSCoT : un territoire pertinent pour réfléchir aux enjeux de mobilité

Un espace qui englobe les principaux corridors de déplacements



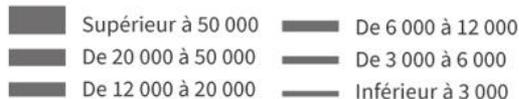
L'InterSCoT : un territoire pertinent pour réfléchir aux enjeux de mobilité

Une dépendance forte au mode routier

85 % : c'est la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail des EPCI lorrains hors sillon

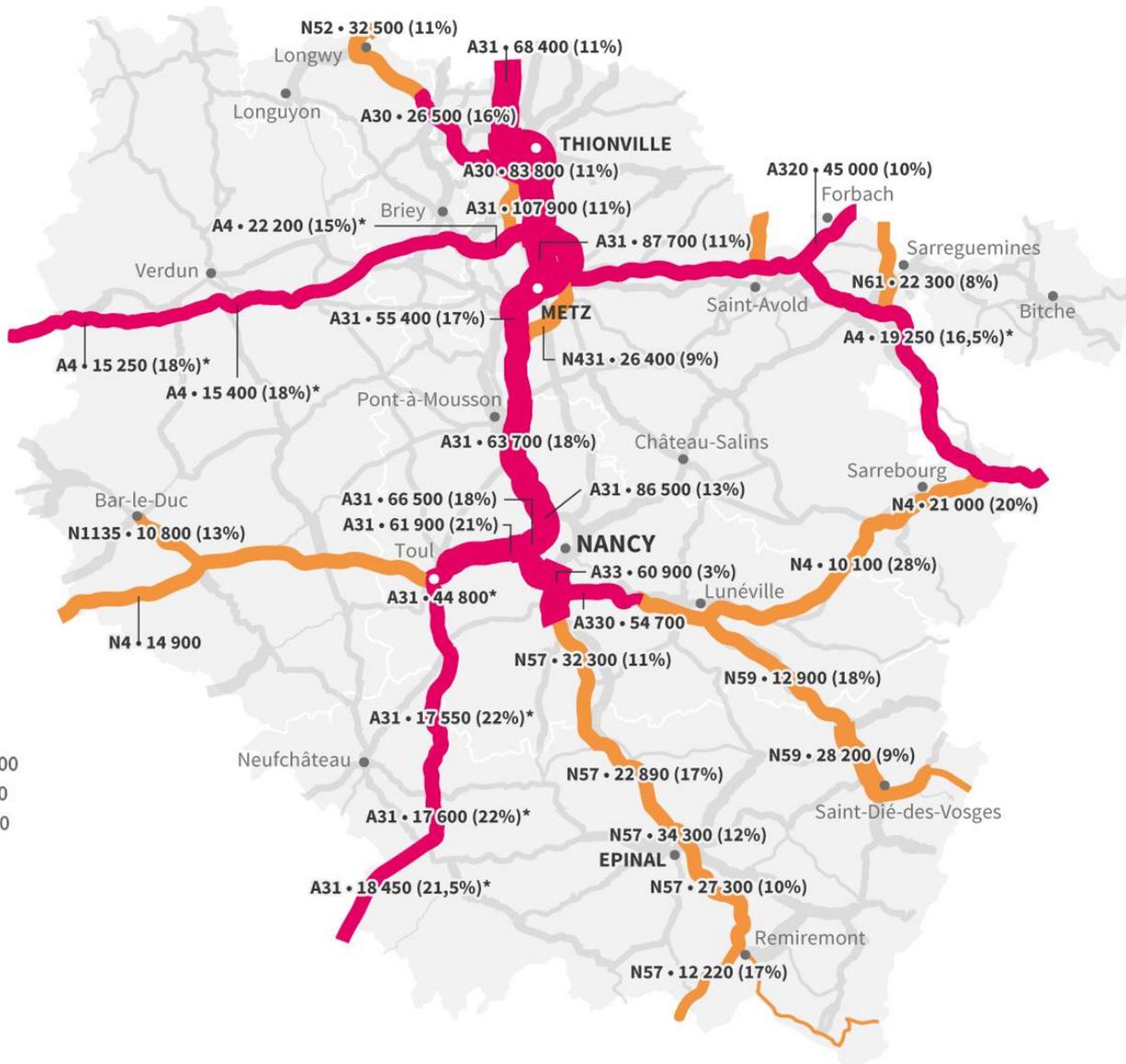
LE TRAFIC ROUTIER MOYEN JOURNALIER ANNUEL DANS LES 2 SENS EN LORRAINE

Tous véhicules (% de PL)



Autoroute Nationale (2x2 voies)
 Départementale

Source : DIR Est et Département 54, 2018
 Sauf * : Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2015

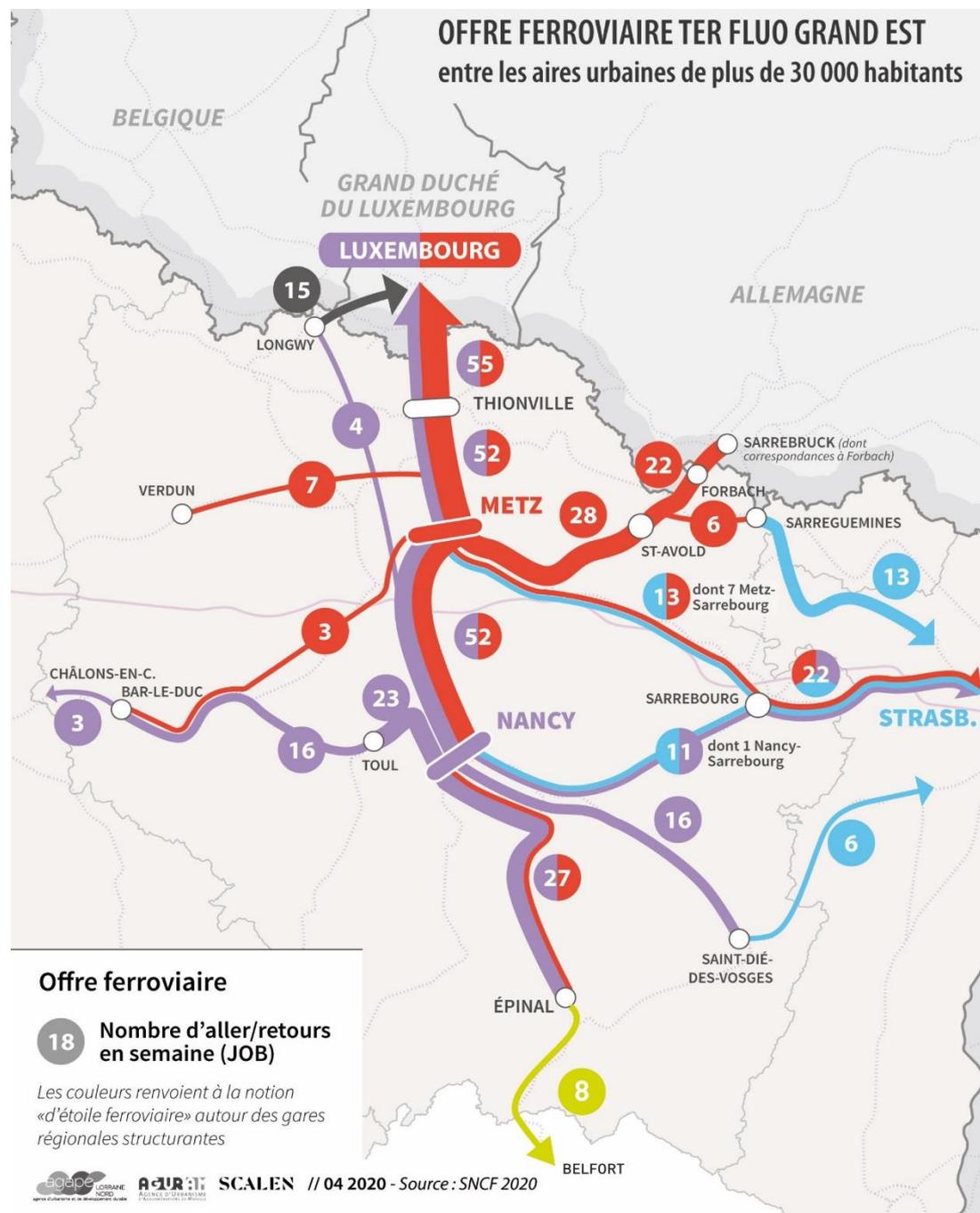


L'InterSCoT : un territoire pertinent pour réfléchir aux enjeux de mobilité

Une offre TER dense mais inégalement répartie

+ de 200 trains circulent entre Metz et Thionville tous les jours (TER, TGV, fret)

OFFRE FERROVIAIRE TER FLUO GRAND EST
entre les aires urbaines de plus de 30 000 habitants



L'InterSCoT : un territoire pertinent pour réfléchir aux enjeux de mobilité

Analyse des volets « mobilité » des SCoT : une prise en compte effective des principaux enjeux



L'InterSCoT : un territoire pertinent pour réfléchir aux enjeux de mobilité

Analyse des volets « mobilité » des SCoT :
une prise en compte effective des principaux enjeux



DES CONVERGENCES ÉVIDENTES ENTRE LES SCOT

- 1. Pas de contradictions** entre les 5 documents
 - Tous vont sensiblement dans la même direction
- 2. Des préconisations identiques :**
 - Aménager/développer des pôles d'échanges intermodaux
 - Accompagner/organiser le covoiturage
 - Densifier autour des gares et principaux arrêts de TC
- 3. Des sujets traités sous des angles différents**
- 4. Des sujets plus présents par endroits**

L'InterSCoT : un territoire pertinent pour réfléchir aux enjeux de mobilité

Analyse des volets « mobilité » des SCoT : une prise en compte effective des principaux enjeux



VALORISATION DU TRAVAIL

- Une **base de connaissance partagée** à enrichir régulièrement (révisions, etc.) ;
- Un **outil pour les SCoT et les Agences** afin de faire converger les orientations d'aménagement.

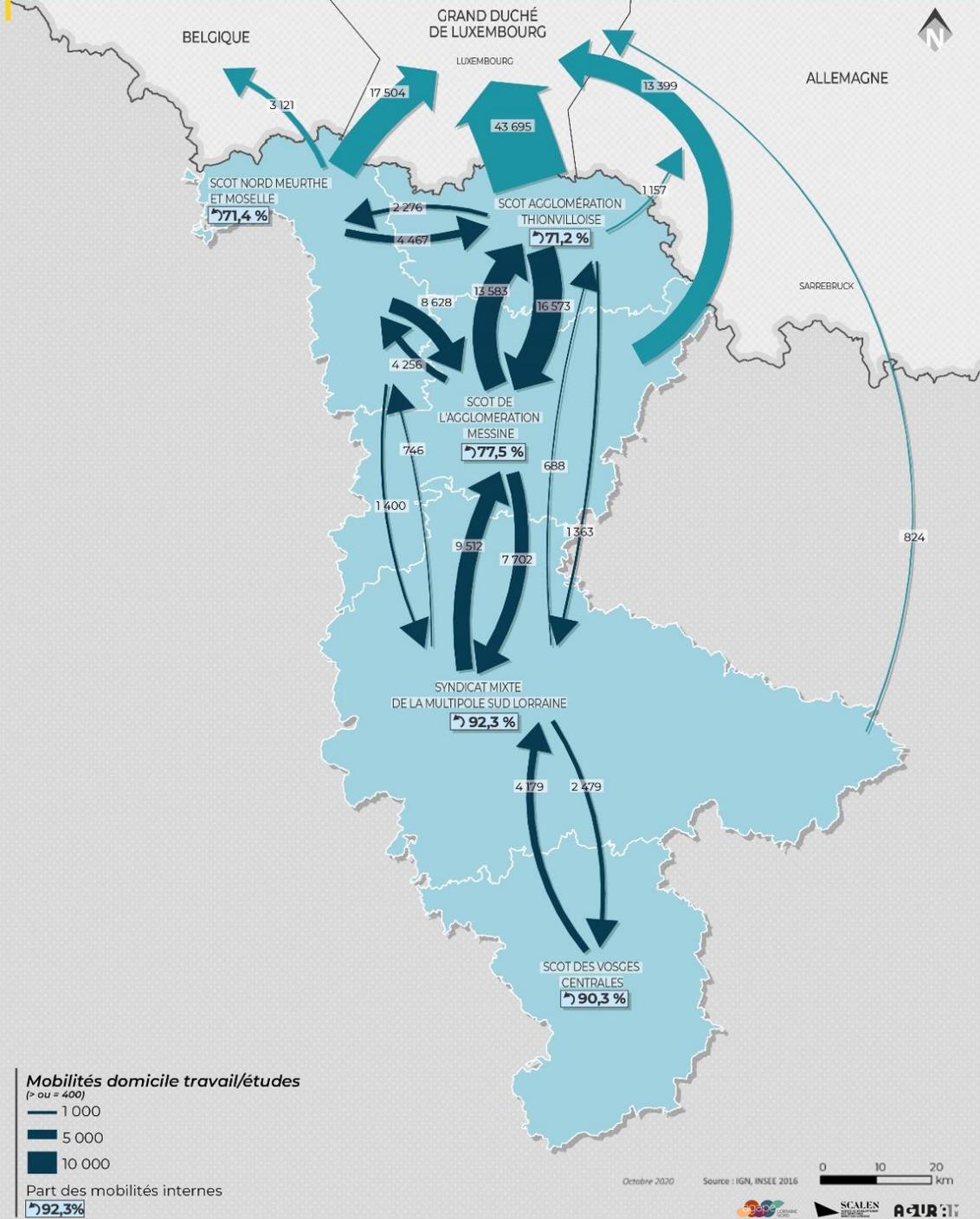
DES LIENS ÉVIDENTS AVEC LE GRENELLE DES MOBILITÉS

- Assurer le **maillage du territoire** en transport en commun en favorisant l'intermodalité/multimodalité,
- **Complémentarité** des mobilités,
- Droit à la **mobilité durable**,
- **Alternatives** à la voiture individuelle,
- Approche **partagée** de l'usage de l'automobile,
- Mobilités et **prospective**,
- Développer **marche et vélo**/mobilités active et douce.

Une première lecture globale des flux

Près d'un million de navetteurs quotidiens

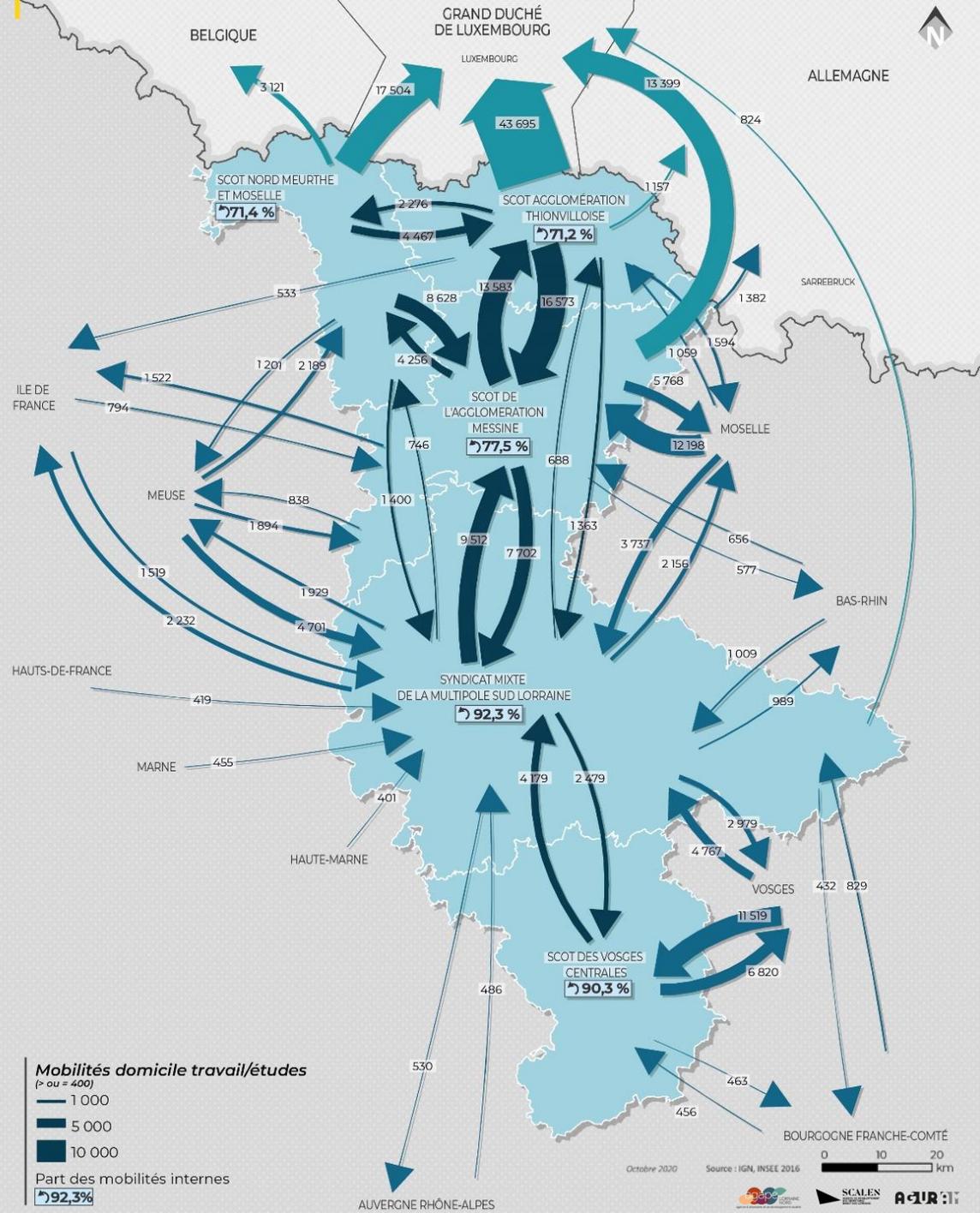
- Des territoires nord-lorrains interdépendants, au caractère transfrontalier affirmé
- **80 %** des déplacements se font en intra-SCoT



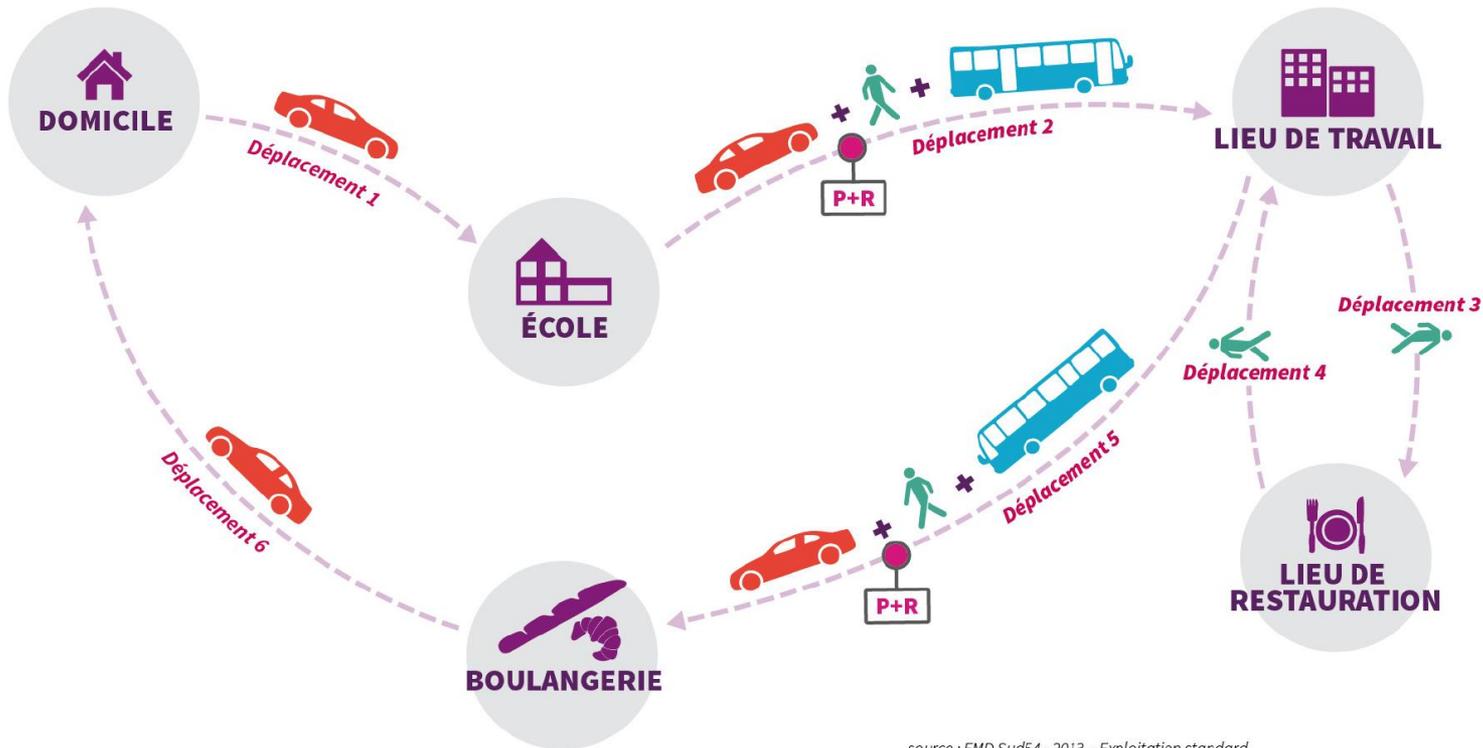
Une première lecture globale des flux

Près d'un million de navetteurs quotidiens

- Des territoires nord-lorrains interdépendants, au caractère transfrontalier affirmé
- **80 %** des déplacements se font en intra-SCoT
- Des SCoT sud-lorrains davantage centrés sur leur bassin de vie
- **962 000 navetteurs** (2/3 de la population) se déplacent quotidiennement pour le travail (53 %) ou les études (47 %)
- Des données INSEE qui prennent en compte uniquement les déplacements liés au travail et aux études (env. 1/3 des flux).



Des motifs variés qui structurent les pratiques quotidiennes

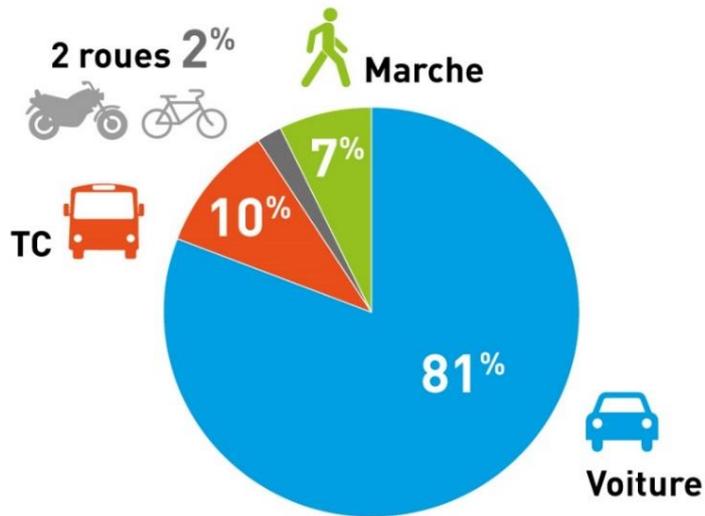


Decomposition en déplacements d'une journée : **le travail n'est qu'un motif parmi d'autres**

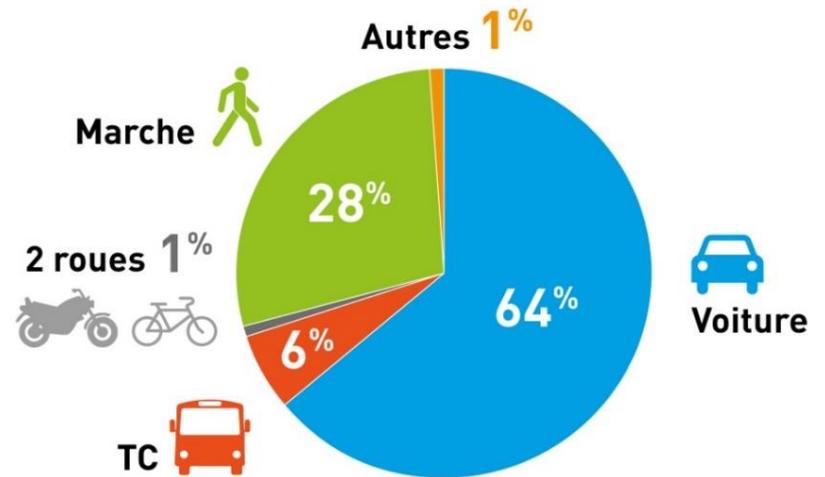
source : EMD Sud54 - 2013 - Exploitation standard

Les modes de déplacement varient en fonction du motif

Part modale des flux professionnels
(INSEE, 2017)



Les modes tous motifs issus des enquêtes*



EMD Sud 54 (2012-2013)	EDVM Nord 54 (2013-2014)	EDVM Thionville (2012)	EDGT SCoTAM (2016-2017)	EMC ² Cattenom (2019-2020)
---------------------------	-----------------------------	---------------------------	----------------------------	--

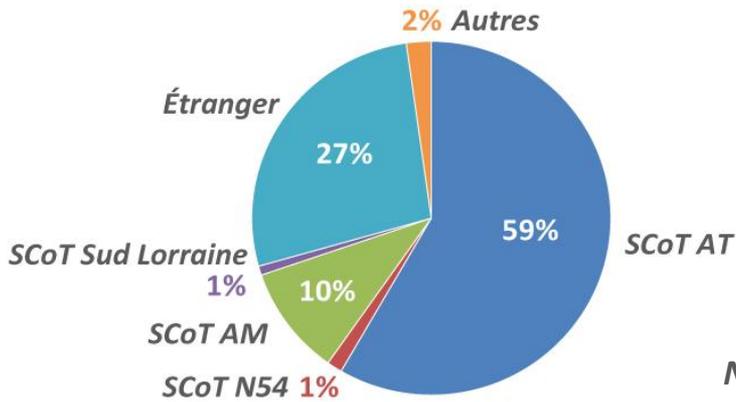
Une première lecture globale des flux

Les SCoT du nord de la Lorraine

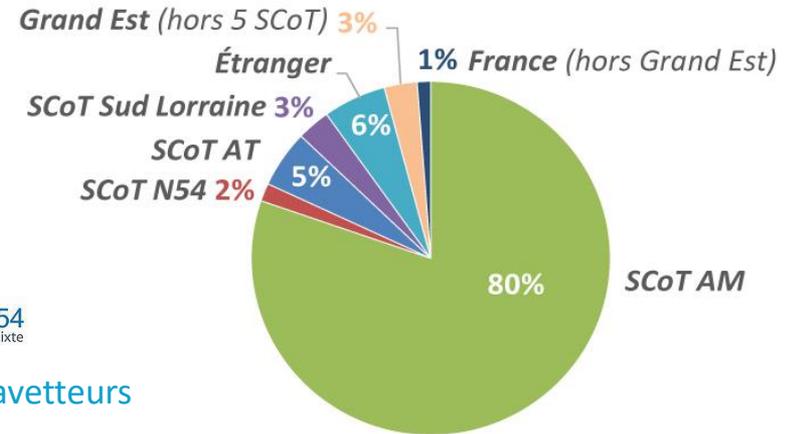
Où va-t-on travailler/étudier ?



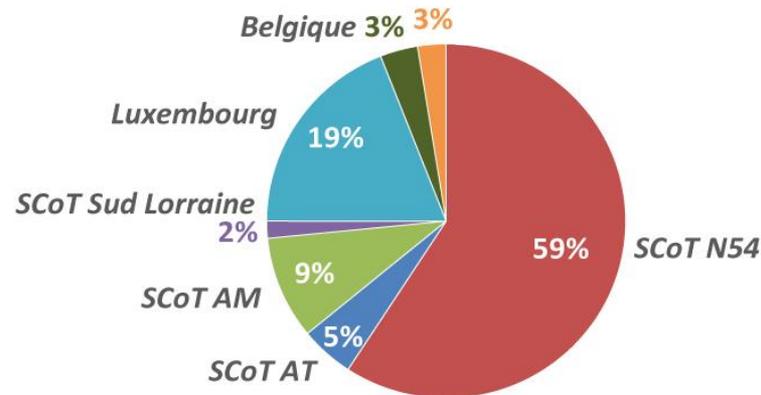
Agglomération de Thionville 165 000 navetteurs



Agglomération messine 260 000 navetteurs



Nord 54 92 000 navetteurs



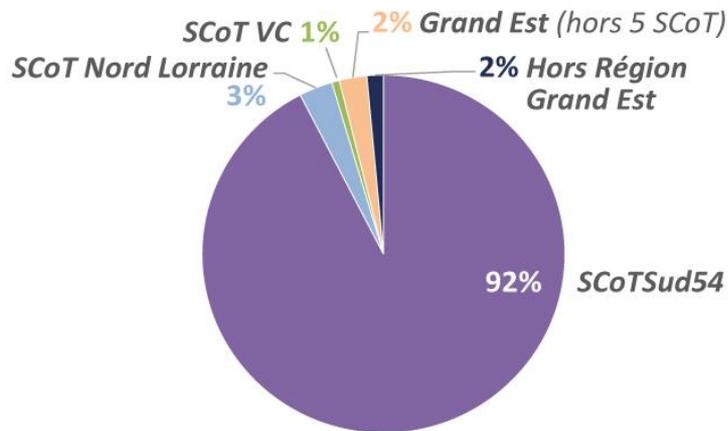
Une première lecture globale des flux

Les SCoT du sud de la Lorraine

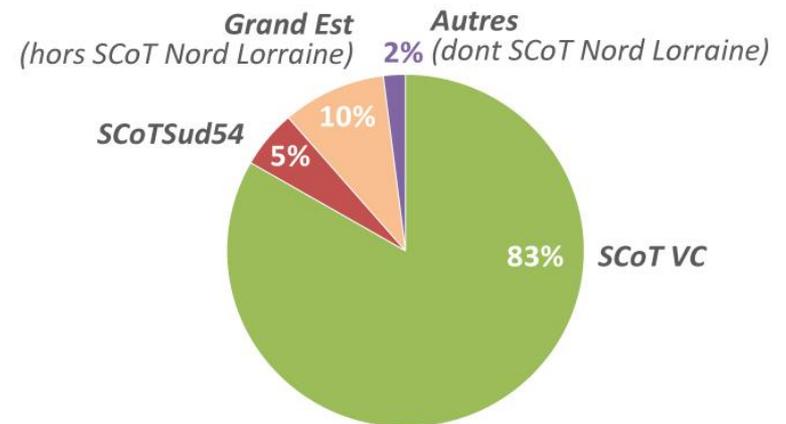
Où va-t-on travailler/étudier ?



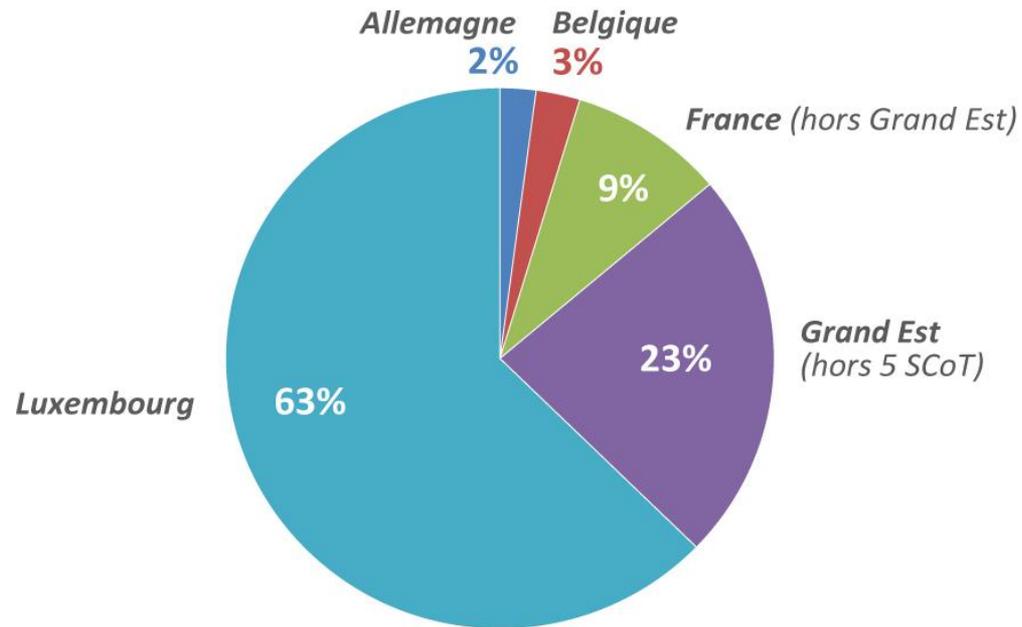
SCoTSud54 366 000 navetteurs



Vosges centrales 79 000 navetteurs



120 000 personnes quittent quotidiennement l'InterSCoT
Où se rendent-ils ?





INTERSCoT du Sillon lorrain

SYNTHÈSE DU WEBINAIRE DU 25 MARS 2021

Webinaire Mobilité : une démarche inédite à l'échelle de l'InterSCoT

➤ Organisé sur la plateforme Zoom, le Webinaire du 25 mars 2021 constitue une première rencontre des élus et techniciens de l'InterSCoT. L'objectif de ce Webinaire était de faire converger les participants sur des éléments de diagnostics préparés par les Agences et de les faire débattre afin de recueillir leur expression.

➤ 50 participants (élus, techniciens) autour des cinq Présidents de SCoT

➤ Une plénière (1 heure) :

- Introduction politique des Présidents ;
- Partage du diagnostic des Agences.

➤ Des ateliers en groupes (1 heure)

– Quatre enjeux problématisés à débattre :

- Comment assurer la desserte des petites polarités et le maillage fin du territoire ?
- La LOM : quels enjeux dans les territoires en matière de nouvelles mobilités et de gouvernance ?
- Quelles actions des SCoT en matière de mobilité ?
- Comment observer les pratiques de mobilité des habitants ?



**Quels enjeux
en matière de mobilité
dans nos territoires ?**

Synthèse de l'expression des Présidents

Depuis plusieurs années, les présidents des SCoT ont pris l'habitude de se rencontrer pour **échanger sur les enjeux du Sillon lorrain**. Les premiers échanges de l'InterSCoT remontent à 2010. Ils se sont structurés en 2017 avec la rédaction d'une contribution commune au SRADDET, où la mobilité tenait une place centrale. En 2019, le **Grenelle des Mobilités en Lorraine** a confirmé la pertinence de cette thématique ; il a débouché sur neuf engagements et sur la mise en place, à la rentrée 2021, d'un Comité de Pilotage permanent.

“ La création du Grand Est a donné plus de légitimité à l'InterSCoT.

Ainsi, au-delà des rencontres régulières des Présidents, l'intérêt d'**associer plus largement les élus** des instances des SCoT s'est manifesté, d'une part **pour faire corps dans ce nouvel espace régional**, mais aussi car **les pratiques de déplacements des habitants font fi des limites administratives**.

Chacun des cinq territoires présente des problématiques propres : mobilité transfrontalière, débouché sud-lorrain, espaces ruraux, connexion avec les Métropoles, etc. Toutefois, **des problématiques communes relient les territoires entre eux**. Ces questions de mobilité et de transport occupent fortement les élus et les enjeux soulevés ont été renforcés avec la **crise sanitaire** et **l'émergence de nouvelles pratiques et de nouvelles aspirations** à la mobilité des citoyens. En particulier, il existe un fort enjeu dans les communes rurales, où il est encore difficile d'offrir aux habitants de bonnes conditions de transport pour rejoindre les pôles urbains structurants. L'autosolisme y demeure souvent la seule solution de déplacement.

Ainsi, cette première mobilisation des forces vives de l'InterSCoT a pour objet de **mieux partager les problématiques et les enjeux** en matière de mobilité, d'aménagement et de gouvernance. C'est aussi l'occasion de **confronter les visions et de partager les expériences**.

“ Le partage d'expérience permet d'accélérer l'innovation et d'apporter plus de cohérence dans la planification

Trois sujets issus des échanges

➤ Les débats en plénière et en ateliers ont soulevé de nombreux sujets et enjeux centraux en matière de mobilité et d'aménagement. L'ensemble des contributions orales a permis d'identifier trois thèmes principaux, présentés ci-après. Un quatrième bloc rassemble les autres sujets transversaux évoqués.



Inventorier et partager les expériences locales en matière de mobilité



Observer les pratiques des habitants



Améliorer l'attractivité des haltes ferroviaires en milieu rural afin d'organiser le rabattement

Inventorier et partager les expériences locales en matière de mobilité

- Il s'agit d'organiser des temps d'échanges entre élus ou des territoires de l'InterSCoT mais aussi d'ailleurs (Lorraine et Grand Est) présenteraient leurs actions en matière de mobilité (gouvernance, solution, aménagement, etc.) et leurs retours d'expériences. Au préalable, un travail d'inventaire de ces actions serait réalisé, à l'instar de ce qui est envisagé dans certaines propositions issues du Grenelle des Mobilités.

L'InterSCoT : un instrument indispensable pour élaborer une vision globale

Les participants ont pointé tout l'intérêt de la démarche InterSCoT car elle permet aux territoires de ne pas demeurer isolés. En particulier, la problématique de la mobilité et des déplacements nécessite de confronter les visions et de partager les idées et les expériences. Une vision globale à cette échelle est donc indispensable.

Une nécessité : associer davantage les territoires périurbains et ruraux

En particulier, cette vision globale est essentielle pour mieux associer les territoires en marge du Sillon lorrain, en particulier les territoires ruraux. Il est aussi suggéré d'associer régulièrement des territoires voisins de l'InterSCoT, comme Sarrebourg ou Saint-Dié-des-Vosges, qui partagent les mêmes problématiques et qui mettent en œuvre des solutions intéressantes.

Approfondir le partage de l'information et des expériences

Plusieurs territoires de l'InterSCoT ont d'ores et déjà développés des solutions pertinentes en matière de mobilité : covoiturage, compte mobilité, gratuité des TC, partage des données publiques, centrales de mobilité, schéma cyclables, etc. Pourtant, il y a un manque de connaissance de l'offre proposée par les territoires voisins. L'InterSCoT pourrait être le lieu idéal pour inventorier les études et outils développés ou projetés. De la même manière, il pourrait être un levier pour réaliser des groupements de commandes, par exemple.

“ Convaincue qu'il faut travailler ensemble et avoir une vision globale pour réussir un fonctionnement à l'échelle de l'InterSCoT.

“ Il y a un manque de connaissance de l'offre proposée dans les territoires voisins.

Observer les pratiques des habitants

- Face au coût et à l'investissement nécessaires à la réalisation d'enquêtes ménages-déplacements, il est proposé d'investiguer d'autres moyens pour connaître les pratiques des habitants : données GPS, enquêtes auprès de publics ou territoires-cibles, concertation, enquête auprès des entreprises. Un partage d'expérience est ici également pertinent.

Mobiliser les outils numérique pour observer les pratiques de déplacements

Aujourd'hui, les enquêtes déplacements ont un coût trop élevé et nécessitent un pilotage trop lourd pour être régulièrement actualisées. Pourtant, il est primordial de disposer de données actualisées. À ce titre, le partage d'expérience est encore une fois opportun, puisque certains territoires se sont lancés dans d'autres méthodes d'acquisition de données, notamment à l'aide des traces GPS par exemple. D'autres territoires, notamment ruraux, ont lancé des enquêtes par questionnaire auprès de leurs habitants.

“ Il est difficile de relancer une enquête à cause des coûts. Il est pourtant primordial de disposer de données actualisées.

L'importance de ne pas se limiter aux déplacements quotidiens

Toutefois, le besoin de connaissances va au-delà des seuls flux quotidiens, d'autant que le télétravail change la donne. Il convient donc d'observer les déplacements moins réguliers (hebdomadaires) et occasionnels qui ont une grande importance pour l'économie ou dans le cadre des études. Il est également important d'adapter l'observation aux spécificités des territoires. En effet, les données domicile-travail, parce qu'elles sont essentiellement centre-périphérie, empêchent de voir les pratiques internes aux territoires ruraux.

Vers des observatoires permanents des déplacements ?

L'acquisition permanente de données permettrait de remédier au blocage lié au coût des enquêtes déplacements. Ainsi, il est proposé que des observatoires soient mis en place, peut-être à l'échelle des SCoT ou des futurs bassins de mobilité. Ce serait l'occasion de porter des outils innovants de collecte de données auprès de la population, par exemple sur la base du volontariat, ou à partir de panels.

Améliorer l'attractivité des haltes en milieu rural afin d'organiser le rabattement

- *Un travail spécifique sur les haltes ferroviaires en milieu rural pourrait être mené afin de renforcer leur attractivité, de faciliter le rabattement (voiture, TC et vélo) ; pour les haltes qui ne sont plus desservies, une réflexion prospective est à mener, dans le cadre du Grenelle et en prenant en compte les opportunités de réouverture (action de la Région, démarches comme celle de Railcoop, etc.)*

“ Un travail spécifique sur les petites gares est nécessaire.

Le SCoT : une échelle cohérente pour agir en la matière

Il y a un fort enjeu en la matière en dehors du Sillon, ce qui répond à l'un des engagements du Grenelle (mieux connecter les territoires ruraux aux villes par l'intermédiaire du ferroviaire). Encore une fois, les SCoT et l'InterSCoT s'imposent comme des instruments à la bonne échelle pour travailler ensemble sur ce sujet. Car il est constaté parfois un manque de dialogue entre AOM voisines ; or, il est indispensable de faire abstraction des limites administratives. Il faut aussi travailler de concert avec les SCoT et territoires voisins.

La densification autour des haltes et le renforcement de l'intermodalité

C'est une action forte des SCoT qui associe mobilité et planification. Elle répond à la fois à un enjeu de déplacement et de préservation des espaces naturels. Les petites haltes constituent souvent des équipements structurants dans les territoires peu denses, mais qui peuvent être méconnus de la population. Les SCoT peuvent jouer un rôle de facilitateur en coordonnant des actions en matière de mobilité (autopartage, calculateur d'itinéraire), ce qui facilite l'intermodalité en gare (TER, automobile, bus, vélo, etc.). Il faut garder en tête que les déplacements liés au travail ne sont pas majoritaires, ce qui implique d'adapter l'offre TER pour d'autres motifs.

“ La réactivation des gares secondaires, notamment dans le Nord Mosellan, permettrait d'assurer un rabattement vers les gares du Sillon.

La réouverture des lignes ferroviaires : un horizon à prendre en considération

À plus ou moins long terme, certaines lignes ferroviaires vont être rouvertes à la circulation dans le Sud Lorraine, avec une première expérience d'ouverture à la concurrence. Cela ouvre des opportunités de réflexion pour d'autres territoires où des lignes non exploitées existent, notamment dans le nord de la Lorraine.

Les sujets transversaux

➤ *Les problématiques du débouché sud, de la connexion aux pays frontaliers et aux régions voisines, du fret et de la logistique ou encore du rôle des entreprises ont également soulevé des discussions.*

L'action des SCoT en matière de fret et de logistique

Aujourd'hui, il y a urgence à développer ou à redévelopper le mode fluvial pour le transport de marchandises, en particulier en connexion avec le mode ferré. Les canaux à petit gabarit ne doivent pas être oubliés.

Il est également important de ne plus cloisonner les approches entre transport de marchandises et transport de voyageurs. C'est pourquoi il serait opportun d'observer ailleurs comment cette problématique est abordée. Enfin, l'un des enjeux émergents des SCoT est celui du dernier kilomètre et de la logistique urbaine.

Donner davantage de place aux entreprises dans la concertation

Concomitamment, les SCoT doivent aussi se rapprocher des acteurs économiques, des entreprises : pour mieux comprendre leurs besoins (localisation, transport, livraison, etc.) mais aussi ceux de leurs salariés, en particulier en matière de mobilité (quotidienne, mais aussi ponctuelle, comme les déplacements professionnels). Par exemple, dans les démarches de concertation, le grand public est sollicité mais les citoyens qui s'expriment ne sont pas toujours représentatifs ; il faudrait mettre les entreprises autour de la table.

L'enjeu des territoires peu denses

Dans ces espaces, il faut aussi savoir s'émanciper de l'entrée par la mobilité : la question de la localisation des services est très importante et c'est un levier des SCoT en matière d'aménagement du territoire. C'est à la fois un changement politique et culturel qui est attendu.

“ Il est vraiment difficile de descendre vers Lyon, la voiture reste la plus performante, alors que les besoins existent pour les loisirs et le travail.

Quelles interactions avec la Région et le Pôle métropolitain du Sillon lorrain ?

Dans le futur, quel sera le rôle de l'InterSCoT auprès de ces deux instances ? Le dialogue sur les grandes problématiques qui dépassent le cadre territorial des SCoT (transfrontalier, ouverture méridionale, etc.) nécessitera que la Lorraine fasse corps.