

COMPTE-RENDU

SEMINAIRE TRANSPORT ET MOBILITES

→ NANCY – 16 JUIN 2017

Dans le cadre de **l'élaboration du Schéma Régional pour l'Aménagement, le Développement Durable et l'Égalité des Territoires (SRADDET)**, la Région Grand Est a engagé une démarche de concertation composée notamment d'un cycle de 4 séminaires thématiques. Une première rencontre sur le thème de l'égalité et l'aménagement des territoires a ouvert ce cycle le 19 mai 2017 à Châlons-en-Champagne, suivie le 16 juin par un séminaire consacré aux transports et à la mobilité à Nancy.

L'objectif de ce séminaire était d'offrir à l'ensemble des élus et des acteurs du territoire régional un temps de co-construction du rapport du Schéma en contribuant en atelier à :

- ✓ La consolidation du diagnostic et des enjeux de transport et de mobilité du SRADDET ;
- ✓ L'identification de pistes d'objectifs pour la stratégie régionale d'aménagement sur son volet mobilité.

Ce séminaire sera suivi de deux rencontres thématiques complémentaires visant à enrichir les réflexions autour :

- ✓ De la biodiversité et de l'eau – le 26 juin à Metz ;
- ✓ Du climat, de l'air et de l'énergie – le 5 juillet à Strasbourg.

Cette deuxième rencontre a réuni 273 participants, pour la plupart élus et techniciens des collectivités territoriales (28%) et des EPCI (16%). Étaient également présents des représentants d'entreprises publiques et privées (16%) d'associations et de collectifs (10%), des SCoT (7%), mais aussi des espaces de coopération transfrontalière (3%).



Accueil

André Rossinot, Président de la métropole du Grand Nancy et ancien Maire de Nancy a introduit le séminaire en soulignant l'opportunité que constitue la montée en compétence de la région sur les questions d'aménagement et d'économie, matérialisée par l'élaboration du SRADDET et du Schéma Régional de Développement Economique d'Innovation et d'Internationalisation (SDREII).

A la suite de cette prise de compétence stratégique, **il appelle de ses vœux l'attribution de prérogatives plus importantes** sur les questions transfrontalières notamment **et affirme qu'il militera auprès des plus hautes instances pour que la Région puisse en bénéficier**, en devenant compétente notamment pour organiser et de porter des initiatives fortes en la matière.

Ce souhait d'une plus grande autonomie d'action de la Région s'exprime également sur la thématique des transports, **M. Rossinot estime que la Région Grand Est doit pouvoir disposer de l'ensemble des outils pour mettre en œuvre une grande politique de transport et de mobilité durable**. Il est ainsi favorable à la réactivation du projet d'écotaxe et à la possibilité pour le Grand Est de valoriser l'infrastructure existante, dans le but de pouvoir lever et gérer de façon décentralisée cette taxe utile aux politiques de transports durables.

Parmi les atouts de la Région en matière de mobilité, le Président du Grand Nancy souligne l'importance et le caractère unique des infrastructures fluviales et des opportunités que ce réseau apporte en termes de transports de marchandises, de tourisme et de lien entre les territoires.

Enfin et pour replacer l'élaboration du SRADDET dans le contexte national, M. Rossinot pense que cette démarche constitue l'opportunité de valoriser l'intelligence collective et de co-construire avec les acteurs du territoire une vision et un avenir communs à l'issue des travaux. Cette nouvelle alliance des territoires sera selon lui un des moyens de remettre et d'affirmer au cœur des projets des valeurs républicaines fortes et d'engager une mutation profonde durable de l'aménagement et du développement du territoire régional.

André Rossinot a explicitement ciblé les projets des débouchés ferroviaires sud du Sillon Lorrain et de la liaison à Grand Gabarit Saône-Moselle.

Le SRADDET, c'est quoi, pourquoi et comment ?

Martine Lizola, Présidente de la commission aménagement des territoires de la Région Grand Est, Co-présidente du Comité de Pilotage SRADDET, a rappelé qu'à la suite de la fusion, l'élaboration du schéma est l'occasion de « faire région » et de renforcer l'attractivité et le dynamisme du Grand Est en partageant une vision du territoire où chacun trouve sa place, et en produisant un document de planification régional dont chacun sera amené à participer à la mise en œuvre..

Pour répondre à ces objectifs et réfléchir collectivement à « l'intérêt régional », la Région souhaite réussir le dialogue région-territoires :

- ✓ En précisant que l'écriture des objectifs et des règles se fera dans le respect du principe de subsidiarité afin de respecter les rôles et les échelles de chacun
- ✓ En valorisant les expériences et les bonnes pratiques des territoires, comme les SCoT ou les PLUi
- ✓ En mettant en place un dispositif de co-construction et d'échanges par le biais de séminaires, réunions thématiques et territoriales et une plateforme collaborative de recueil de contributions.

Quel rôle de la Région en matière de transport et de mobilités ?

Christine Guillemy, Vice-Présidente du Conseil régional Grand Est en charge des mobilités et des infrastructures de transport, a rappelé les compétences historiques de la Région en matière de transport, les interventions volontaristes de la collectivité et les compétences récemment attribuées par la loi NOTRe à la Région en matière de transport. Ainsi, la Région :

- ✓ Organise les TER ;
- ✓ Accompagne les projets de modernisation des gares ;
- ✓ Accompagne le financement des projets d'infrastructures dans le cadre des CPER ;
- ✓ Coordonne l'intermodalité ;
- ✓ Organise les transports routiers et scolaires.

Le budget Transport s'élève à 847 millions € pour l'année 2017, soit 30 % du budget régional, ce qui en fait le budget le plus important.

Sur ce budget, 80 % servent à financer le fonctionnement des transports et 20 % sont dédiés à l'investissement dans les infrastructures et les grands équipements

Mme Guillemy a tenu à préciser que la Région n'était pas la seule autorité organisatrice de mobilité du territoire. Cette compétence partagée avec les collectivités telles que les métropoles, les communautés

urbaines, les agglomérations ou les communes fait des transports un domaine privilégié de co-construction à l'échelle régionale. Dans ce contexte, la Vice-présidente affirme que la Région souhaite se positionner en « facilitatrice » afin de faire émerger les complémentarités et les synergies nécessaires à une offre de transports plus efficace et performante.

Au-delà de ce principe général d'intervention, **Mme Guillemy** poursuit en indiquant que :

- ✓ Le développement des réseaux de transports et mobilités est au cœur des enjeux d'attractivité des territoires.
- ✓ Elle rappelle que les problématiques de mobilité et de transport sont différentes d'un territoire à l'autre et qu'il existe de nombreuses disparités. Le Grand Est constitue en effet l'une des Régions les plus vastes de France, composée à la fois de secteurs urbains très denses ainsi que d'espaces ruraux à très faible densité. Il en résulte que les réseaux de transports collectifs ont été adaptés pour répondre aux flux les plus massifs et ne permettent pas de prendre en charge l'ensemble des besoins de mobilité qui existent au sein du territoire. Les réponses en termes de services de mobilité doivent donc être adaptées aux différents territoires et ne seront pas similaires d'un territoire à l'autre.
- ✓ Parallèlement, le caractère transfrontalier du Grand Est est également à prendre en compte tout comme sa proximité et ses relations quotidiennes avec l'Île-de-France et la Bourgogne-Franche-Comté.
- ✓ Ensuite, les enjeux de la mobilité ne concernent pas que les habitants des territoires, mais aussi les visiteurs et touristes d'affaires : en effet, en 10 jours, ce sont autant de visiteurs de passage que d'habitants qui sont présents sur un territoire.
- ✓ Par ailleurs, à peine 20% des voyageurs sont des exclusifs des heures de pointe : cette mobilité structure cependant nos réseaux et conditionne en partie la réponse à apporter pour les déplacements occasionnels (comme le cadencement).
- ✓ Enfin, certaines branches des Transports et des Mobilités comme la logistique et le transport de marchandises sont uniquement guidées par le marché et les intérêts privés organisés par filières. Dans ce contexte, la question du rôle des acteurs publics se pose. Doivent-ils être simples observateurs ou se positionner en tant qu'acteur portant des projets structurants répondant à une logique complémentaire des équipements maillant le territoire ?

L'objet du SRADDET sur ces questions est de prioriser les enjeux en identifiant :

- ✓ Les infrastructures et les équipements à développer ;
- ✓ Les modalités de coordination de l'action des collectivités territoriales ;
- ✓ Les mesures favorisant la cohérence des réseaux ;
- ✓ Les mesures assurant une information des usagers.

Elle ajoute que, présenté comme le « schéma des schémas », le SRADDET ne peut pas constituer une liste de projets à financer ni un chapitre thématique particulier sur les Transports, la démarche doit nécessairement être globale et intégrée. **Il s'agit de prioriser des enjeux, en se projetant à l'horizon 2025-2030, mais en aucun cas d'associer des financements à des projets.**

Les attendus dans le SRADDET sont de :

- ✓ Réussir le dialogue Région / territoires
- ✓ Faire en sorte que chaque acteur trouve sa place dans la vision du SRADDET
- ✓ Faire émerger des enjeux partagés permettant l'élaboration d'un document fédérateur et réaliste pour le moyen et le long terme
- ✓ Partager les principes d'un schéma cible d'organisation des réseaux de transports collectifs avec les AOMD permettant de hiérarchiser les missions des réseaux et de définir les principaux points d'articulation entre l'offre structurante des AOMD et les réseaux régionaux.

Selon **Mme Guillemy**, il faut éviter au maximum que le volet mobilité du SRADDET n'aboutisse à une liste interminable de projets d'infrastructures à toutes les échéances, il en perdrait nécessairement toute crédibilité.

Eclairages sur le transport et les mobilités dans le Grand Est

Les quatre grands éclairages présentés dans le temps plénier sont consultables dans le Power Point joint au présent compte-rendu. Ces éclairages avaient pour objectif de mettre en lumière différentes spécificités, problématiques et enjeux régionaux de mobilité et constituer une matière à débat pour les ateliers de l'après-midi.

Au préalable, **Florian Weyer**, Directeur transports-mobilité au sein de la Région a précisé que deux ateliers préparatoires au séminaire de ce jour s'étaient tenus en mai 2017, portant respectivement sur les infrastructures et transports de marchandises, ainsi que sur les mobilités des voyageurs. Ces premiers temps d'échanges entre services de la Direction des Transports et des Mobilités, les principaux partenaires du territoire et une expertise extérieure ont permis d'initier le travail de co-construction sur les thématiques présentées en séminaire :

- Les infrastructures, grands équipements et transport de marchandises ;
Une thématique qui est portée par une multiplicité d'acteurs aux intérêts divergents, répondant pour partie à des intérêts privés et donc plus complexe à structurer par des acteurs publics.

- Les besoins et l'organisation de la mobilité des voyageurs ;
- Les mobilités nouvelles ;

Deux thématiques qui ont fait l'objet d'un premier approfondissement en atelier préparatoire

- Les flux transfrontaliers.

Le phénomène transfrontalier est une particularité significative du Grand Est, qui la spécifie par rapport aux autres régions françaises

Sur ce point **M. Weyer** a précisé que le focus particulier sur les flux transfrontaliers sera complété dans le diagnostic par des focus sur les flux infrarégionaux et interrégionaux.

Le Directeur transports-mobilité a conclu l'introduction des éclairages en affirmant que l'élaboration du SRADDET, appuyée par une expertise extérieure, dans un contexte de « chantier administratif », impose un accompagnement et une co-construction de la part de l'ensemble des acteurs du territoire dans le cadre du séminaire de ce jour.

1^{er} et 2nd temps d'ateliers

Les temps d'ateliers avaient pour principal objectif de :

- ✓ **Partager** des atouts, des handicaps, mais également des opportunités et des perspectives en termes d'orientations et d'actions ;
- ✓ **Identifier** des besoins, des attentes, des réciprocitys à mettre en place ;
- ✓ **Réfléchir** aux échelles de coopération et de solidarité territoriale.

Autour de **4 grandes thématiques de questionnement :**

→ Atelier n°1 : Infrastructures, Grands équipements et transport de marchandises

Dans le Grand Est, les équipements sont en nombre suffisant mais parfois concurrents entre eux et surtout concurrencés par ceux des régions voisines. Le transport de marchandises par la voie d'eau et le réseau ferroviaire est plus important qu'ailleurs en France, mais le potentiel de report modal est encore important vis-à-vis du mode routier. La structuration de la logistique et du transport de

marchandise répond à des logiques privées liées au marché, dans lesquelles les acteurs publics rencontrent des difficultés pour porter des projets complémentaires.

L'objectif de cet atelier était de recueillir la perception des acteurs sur l'offre présente en Grand Est afin d'identifier de façon collective les enjeux mais également de formaliser des pistes visant à rendre les équipements régionaux attractifs, afin qu'ils attirent des flux mais également des investissements de manière coordonnée dans un objectif de complémentarité des équipements.

→ Atelier n°2 : Mobilité des voyageurs : quels besoins ? quelles organisations ?

Le Grand Est dispose d'infrastructures en bon état et d'offres TER et TGV performantes. Pour autant, l'accessibilité est inégale sur le territoire, notamment en raison d'un maillage des réseaux concentré sur les zones densément peuplées, même si elle est cohérente avec la densité de la population.

Le travail de l'atelier consistait à relever les atouts de fonctionnement et les besoins de mobilité sur le territoire régional afin de réfléchir aux pistes d'évolution de l'offre globale de mobilité dans la perspective d'une desserte plus cohérente et plus optimisée par rapport à l'offre existante.

→ Atelier n°3 : Les « mobilités traditionnelles » face à l'essor des « mobilités nouvelles »

De nouvelles offres pour la mobilité apparaissent dans le paysage des transports là où les offres traditionnelles sont déjà implantées. Elles sont complémentaires de l'offre existante mais ne relèvent pas de la compétence des mêmes instances.

L'objectif de cet atelier était de réfléchir à l'articulation entre les deux types de mobilité de façon à améliorer l'efficacité du système global de mobilité en favorisant l'essor des nouvelles mobilités, dans une logique de complémentarité avec les mobilités traditionnelles.

→ Atelier n°4 : « Les flux transfrontaliers : place du Grand Est dans le paysage européen »

Les déplacements transfrontaliers constituent une caractéristique forte du Grand Est, qui concentre 45% des actifs frontaliers français. Ce phénomène s'étend jusqu'à des espaces éloignés des frontières.

L'objectif de cet atelier était d'échanger sur les éléments problématiques de ces flux afin de faire remonter des pistes d'actions en faveur de l'amélioration des conditions et de l'offre de transports voyageurs dans les échanges transfrontaliers



Plénière de restitution et conclusion du séminaire

A la suite des ateliers, les participants ont été invités à restituer les grandes idées clés de leur table.

→ Atelier n°1 : Infrastructures, grands équipements et transport de marchandises

Idées clés

- ✓ **Sur les infrastructures d'intérêt régional**
- Maintenir et entretenir les infrastructures existantes, dont par ailleurs, le nombre et la localisation semble suffisants.

- Communiquer et informer sur les infrastructures existantes ; réaliser un état des lieux exhaustif avec l'ensemble des partenaires
 - Investir dans le développement d'infrastructures complémentaires ainsi que dans l'organisation logistique
 - Améliorer les infrastructures ferroviaires qui subissent une forte concurrence du routier ; engager une réflexion sur le mode de financement des infrastructures afin de corriger un différentiel de compétitivité trop favorable aux routiers
 - Développer de nouvelles liaisons pour faciliter les déplacements Est-Ouest et exploiter le réseau fluvial
 - Désengorger
- ✓ **Sur l'intermodalité**
- Renforcer la coordination des connexions avec les réseaux des pays et des régions voisines ; harmoniser
 - Préserver les accès aux ports et aux plateformes
 - Renforcer les plateformes multimodales, améliorer la coordination des services multimodaux
 - Communiquer, former, et apporter du conseil logistique sur les modes alternatifs
 - Renforcer la gouvernance des plateformes multimodales de la région
 - Conserver la mixité des lignes fret et voyageurs
- ✓ **Innovation**
- Prendre en compte les évolutions technologiques et élaborer une stratégie régionale intégrant l'environnement, la mobilité électrique et hydrogénée
 - Se placer dans la dynamique mondiale d'innovation dans le marché des transports de marchandises
- ✓ **Gouvernance**
- Elaborer une vision stratégique régionale des itinéraires d'intérêt régional avec une dimension supra et infra régionale
 - Renforcer le rôle de la Région, seule entité légitime à porter les enjeux territoriaux à l'échelle nationale et européenne
 - Faire en sorte que le transport routier assume une partie du coup complet pour les collectivités (Ex : écotaxe)

→ Atelier n°2 : Mobilité des voyageurs : quels besoins ? Quelles organisations ?

Idées clés

- ✓ **Sur l'aménagement et les infrastructures de transport**
- Renforcer les liaisons entre les trois anciennes régions du Grand Est, et entre les EPCI, en particulier d'ouest en est.
 - Désenclaver le Grand Est par rapport au Sud de la France.
 - Préserver le réseau actuel et si possible le développer.
- ✓ **Sur l'amélioration de l'offre de transports**
- Optimiser l'existant en améliorant l'intermodalité et la multimodalité
 - Répondre à la diversité des besoins ; adapter les services en fonction des territoires ; si besoin en définissant des modes adaptés (transport à la demande).
 - Mettre les nouvelles mobilités en complémentarité avec les modes « classiques »
 - Veiller à la complémentarité et à la cohérence des différentes offres et des différents territoires, en termes de mode, de prix et d'information. Permettre ainsi de fournir à l'utilisateur une vision claire

- et en temps réel de l'offre de transports. Tendre ainsi vers un « ticket » unique pour tous les transports à l'échelle du Grand Est et mettre en place un guichet unique de la mobilité.
- Déployer des outils numériques en matière de services, communication et accès.
- ✓ **Sur la gouvernance et le rôle de la Région**
- S'appuyer sur la concertation et la complémentarité pour disposer d'un transport multimodal complet et rapide.
 - Rechercher de nouvelles ressources pour investir.
 - Jouer un rôle catalyseur pour faire partager les expériences et les ressources favorables à une « mobilité de proximité ».
 - Diminuer le nombre d'Autorités Organisatrices de Transport dans le Grand Est.
 - Fournir aux territoires l'ingénierie nécessaire à l'accompagnement des services.

→ Atelier n°3 : Les « mobilités traditionnelles » face à l'essor des « mobilités nouvelles »

Idées clés

- ✓ **Réfléchir autrement pour imaginer les nouvelles mobilités**
- Procéder à un état des lieux à l'échelle des bassins de vie, par la Région, afin de quantifier et de qualifier l'offre et la demande en termes de mobilité traditionnelle et nouvelle. S'inspirer notamment pour cela, des schémas existants pour affiner la connaissance territoire par territoire.
 - Prendre en compte la notion de durabilité dans les projets d'infrastructure et dans le choix de promouvoir les nouveaux modes de déplacement.
 - Elaborer et utiliser un cadre partagé à la mobilité, nouvelle comme traditionnelle (notamment par le recours aux outils numériques).
 - Penser la mobilité de façon systémique, en lien avec les autres thématiques de l'aménagement du territoire (notamment accès aux services, tourisme, urbanisme).
- ✓ **Accompagner les initiatives et les acteurs à toutes les échelles**
- Accompagner les collectivités dans l'élaboration de leur stratégie en matière de transports, notamment pour la planification, la mutualisation, l'information, la mise en réseau (notamment par l'animation d'un réseau d'acteurs du territoire renseignant sur les différentes mobilités)
 - Accompagner les initiatives privées pour favoriser leur développement : valoriser, informer, promouvoir
 - Eduquer les nouvelles générations aux nouvelles mobilités par le biais des politiques régionales (en particulier : trajets scolaires, politique cyclable)
 - Utiliser les nouvelles mobilités comme solution de rabattement sur les réseaux armatures
 - Favoriser la mise en place de structures coopératives pouvant porter une offre de mobilité
 - Favoriser le développement du covoiturage (aires, services associés)
- ✓ **Renouveler la gestion des services et des infrastructures**
- Positionner la Région comme chef d'orchestre en matière de mobilités nouvelles pour favoriser le développement de solutions adaptées et évolutives, intégrant les initiatives citoyennes
 - Mettre en interconnexion les réseaux existants et les nouveaux modes de mobilité (notamment par la création de lieux de convivialité et de services)
 - Jouer un rôle de veille et de coordination
 - Recourir à un outil digital unique renseignant sur l'ensemble des modes de transport
 - Favoriser l'intermodalité

→ Atelier n°4 : « Les flux transfrontaliers : place du Grand Est dans le paysage européen »**Idées clés****✓ Coopération infra et interrégionale**

- Mettre en place une diplomatie de projet afin de désenclaver les territoires isolés en développant les liaisons transfrontalières (Ardennes - Belgique)
- Concerter avec les voisins sur le SRADDET en s'appuyant sur les euro-districts existants
- Avoir des interlocuteurs de même niveau et disposant des mêmes moyens de chaque côté des frontières
- Créer une structure d'organisation des mobilités unique pour les transfrontaliers, de type conférence transfrontalière, avec un soutien financier fort de l'Europe
- Mutualiser les charges d'exploitation des transports collectifs (matériel roulant, installation maintenance) et viser une convergence des modes de gestion (tarification, systèmes d'information, horaires en visant le e-ticketing) à l'échelle la plus grande possible
- S'impliquer dans la consolidation des corridors européens dans une réflexion qui doit s'affranchir des frontières et en co-construction avec nos voisins

✓ Investissement en infrastructures d'intérêt régional et dans l'innovation

- Mettre en place une écotaxe
- Porter des projets internationaux comme l'aéroport international de Bâle et la plateforme Bettembourg si elle est pensée dans une logique transfrontalière
- Equilibrer et territorialiser la fiscalité
- Pousser l'expérimentation pour les régions transfrontalières grâce à un statut spécifique
- Être une région pilote pour les différentes possibilités des mobilités durables
- Un schéma régional équilibré et réaliste pour le développement des infrastructures structurantes (ports, zones d'activité) issu d'un processus remontant des territoires, et arbitré

✓ Offre de transports et intermodalité

- S'assurer de la complémentarité des modes de transport et des services en intégrant les modes de tarification
- Mettre en place un dispositif numérique commun et ad hoc
- Améliorer la gestion des flux de poids lourds en heure de pointe ; travailler aux solutions de rabattement en amont des accès gares et autoroutes (ne pas engorger le capillaire)
- Améliorer l'offre de transport à destination des touristes ; prolonger les transports en commun le weekend

✓ Le rôle de la Région

- Donner à la région un rôle plus important pour les questions transfrontalières, par délégation de l'Etat permettant à la région d'organiser les lignes transfrontalières, les emplacements de parkings et les modes de financement
- Jouer un rôle de lobby pour faire avancer en Europe une harmonisation fiscale et sociale.

Foire aux questions

Parallèlement à ce travail, les participants avaient l'opportunité de poser ou d'émettre des questions et des remarques libres. Ces questionnements et ses remarques ont porté sur :



✓ **Transports et liaisons**

- Sur les grandes liaisons régionales ou infrarégionales plusieurs remarques :
 - o Evoquent les difficultés de déplacement (voyageurs/marchandises) Est-Ouest dues à la présence du Massif des Vosges et invitent la région à s'y pencher
 - o Soulignent l'orientation uniquement Nord-Sud du Sillon Lorrain. Une situation pénalisante pour son attractivité économique et touristique
 - o Invitent à ne pas considérer la future A304 comme une simple voie de délestage de l'A31 mais bien comme une infrastructure d'intérêt régional en lien direct avec la Belgique et les Pays-Bas.
 - o Souhaitent que soient financées les routes autour de Bar-le-Duc, la RN 135 et la RN 4.
- Plusieurs remarques ciblent des équipements ferroviaires manquant ou dysfonctionnant, renforçant ainsi l'isolement de certains territoires. Ainsi, sont citées
 - o Les lignes SNCF Nancy – Culmont-Chalindrey ;
 - o La liaison TGV Paris – Châlons-en-Champagne qui ne permet pas d'arriver à destination avant 15h ;
 - o La gare de Vandières qui permettrait une interconnexion TGV/TER
 - o La liaison Verdun – Reims qui fonctionne de manière « anormale »
- En ce qui concerne les déplacements transfrontaliers, les participants suggèrent de ne pas concentrer les réflexions sur les flux avec le Luxembourg et la Suisse car la frontière avec l'Allemagne est encore difficile à franchir à trop d'endroit.
- Une plus grande coopération est également demandée en ce qui concerne les infrastructures d'intérêt régional. En ce qui concerne le Projet CIGEO, ils insistent sur la nécessité de travailler avec le SCoT du Pays Barrois pour qui ce projet constitue une « révolution de territoire ».
- Parallèlement à ces remarques, il est proposé d'établir des critères d'objectif afin d'évaluer l'aménagement d'infrastructures d'intérêt général :
 - o Contribution au développement économique (en lien avec le SDREII)
 - o Impact environnemental (Biodiversité et Climat)
 - o Performance sociétale (sécurité et santé)
 - o Bilan socio-économique (coût et efficacité)
- Enfin plusieurs participants souhaitent que le réseau de transport de la région Grand Est :
 - o puisse mailler toutes les communes de plus de 3000 habitants par des services réguliers, ce plusieurs fois par jour.
 - o participe au maintien d'un service minimum de transport et de mobilité dans les villes moyennes et leurs bassins de vie ruraux

✓ **Modes de transports et Intermodalité**

- De nombreuses remarques concernent les modes doux :
 - o Le souhait d'une grande politique régionale est ainsi exprimé, s'inspirant de l'exemple Alsacien. Le développement de la pratique du cycle passerait à la fois par la promotion du vélo pour les trajets courts (scolaires notamment) mais également par une politique d'aménagement : suppression des « points noirs » (autoroutes, ponts, pénétration urbaine), interconnexions entre les pistes cyclables des EPCL pour favoriser notamment les déplacements des scolaires

- Par ailleurs, la réflexion doit être engagée sur le dernier km, qui doit selon les participants être effectué en vélo ou à pied. Il est précisé que le vélo doit être considéré comme un élément important de la chaîne multimodale pour les rabattements à courte distance : de 3 à 5 km pour les vélos classiques, et de 5 à 8 km pour les vélos à assistance électrique (VAE)
- Il est enfin proposé d'intégrer le réseau régional de véloroutes comme support de déplacements (pouvant avoir un intérêt en matière de déplacements locaux) et de desserte des territoires
- Plusieurs remarques abordent la question des pôles multimodaux ou du renforcement de l'intermodalité :
 - Le maintien de pôles d'échanges multimodaux notamment en conservant les gares routières d'autocar au centre des métropoles est ainsi évoqué. Ce principe doit être associé à un développement de l'offre d'autocars entre grandes villes
 - Afin de renforcer l'intermodalité les participants identifient également comme leviers la lisibilité de l'offre et l'homogénéisation des services. Ils proposent ainsi de simplifier la tarification et de communiquer sur les services de transport y compris en ce qui concerne le tourisme. Ils insistent également sur le maintien des Agents de Service Commercial dans les Trains (ASCT), tant dans les gares qu'à bord des trains afin d'assurer un rôle d'information, de contrôle et de sécurité.
- Le covoiturage est également évoqué :
 - Il est précisé que les choix d'implantation des aires de covoiturage doivent être intimement liés aux demandes des habitants.
 - Les participants évoquent également la possibilité d'implanter de nouveaux services autour des aires de covoiturage (bornes de remplissage, stations de bio-carburant, location de véhicule).
- La nécessité de rééquilibrer l'offre de nouvelles mobilités dans les secteurs ruraux est enfin évoquée mais des participants contrebalancent ce propos en indiquant que le développement de cette offre ne doit pas aboutir à la suppression de lignes de bus/fer
- Différentes remarques rappellent la nécessité :
 - de bien organiser les déplacements vers les services de première nécessité (santé, commerces, services) notamment en zones rurales ;
 - de limiter les mobilités quotidiennes longues distances (au-delà de 50 km) ;
 - d'apporter une réponse aux personnes à mobilité réduite ;
 - de réfléchir à la tarification (y compris gratuité pour les transports scolaires) pour inciter à l'utilisation des transports en commun ;
 - d'anticiper le développement de la voiture autonome.

✓ **Impact du transport sur l'environnement**

- Les participants ont mis en avant les impacts négatifs des projets d'aménagement de nouvelles infrastructures de transports sur l'environnement.
 - Ils soulignent l'importance des ressources naturelles du Grand Est notamment via ses Parcs Naturels Régionaux et demandent de concilier développement et préservation des ressources naturelles de ces territoires.
 - Les projets en lien avec l'A31 et le Port autonome de Strasbourg sont ainsi cités car pouvant porter atteinte à la fonctionnalité écologique de ces territoires.
 - Parallèlement, un participant déplore que l'introduction en plénière n'ait pas rappelé la part des émissions de CO₂ à l'origine du transport.
- **Martine Lizola** rappelle que l'intérêt du SRADDET c'est son caractère transversal. Il aborde en effet l'ensemble des thématiques. Au cœur d'un unique projet, il met en lien des schémas qui étaient auparavant distincts tels les SRADDT, SRCE et SRCAE. Elle indique donc que les liens et

les arbitrages entre infrastructures / biodiversité et mobilité / climat énergie seront bien étudiés au cours de cette démarche.

- La question du maillage en station bio-carburant a été évoquée. Il est proposé que l'implantation de ces stations soit couplée au schéma de gestion des déchets afin d'optimiser la structuration du territoire.
- De nombreuses remarques portent également sur la mobilité électrique. Les participants font ainsi la demande d'une politique ambitieuse de développement de la mobilité électrique passant notamment par l'installation de bornes de recharges pouvant avoir un effet levier sur l'accroissement du parc de véhicules électriques.

✓ **Infrastructures et transport de marchandises**

- Les remarques les plus importantes se sont concentrées sur la place et le poids du mode routier dans le transport de marchandises. En réponse à cette situation, des souhaits sont exprimés en faveur d'une meilleure coopération entre les transporteurs et d'un arrêt de la suppression des Installations Terminales Embranchées (ITE).
- Plusieurs remarques traitent également de la question de la circulation des poids lourds en région Grand Est.
 - o La première propose la réalisation d'un schéma de circulation des poids lourds à l'échelle du Massif des Vosges.
 - o La seconde propose d'expérimenter une zone franche frontalière avec un statut particulier permettant de taxer le transit des poids lourds afin de financer des infrastructures et des solutions de mobilité alternative.
- Enfin d'autres sujets émergent :
 - o Les plateformes multimodales au sujet desquelles un participant invite à une plus grande hiérarchisation afin de prioriser sur certaines d'entre elles les investissements et de massifier les flux.
 - o L'infrastructure fluviale avec le souhait de voir aménager le tronçon fluvial de Bray-sur-Seine à Nogent-sur-Seine pour le passage de bateaux à Grand Gabarit
 - o La concurrence entre les aéroports de fret : Metz Nancy Lorraine, Vatry, Strasbourg et le Findel au Luxembourg

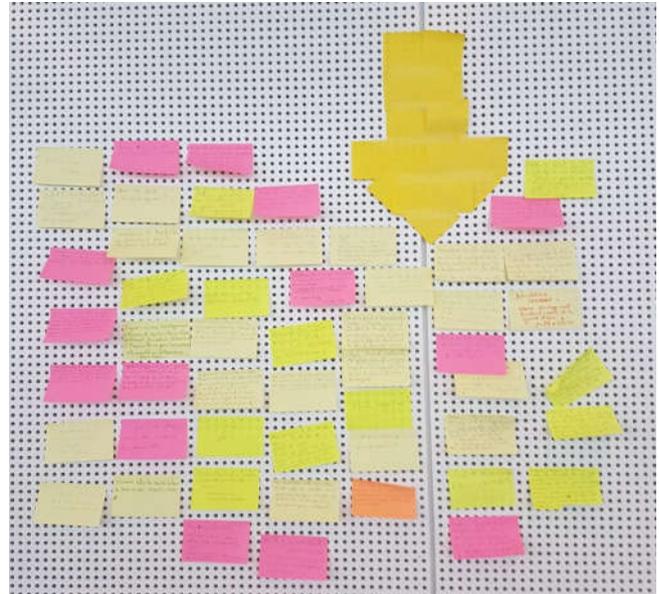
✓ **Gouvernance**

- De nombreuses remarques abordent la nécessité de mieux s'articuler pour les opérateurs privés et les autres acteurs du transport.
 - o Certains évoquent la possibilité de mettre en place une stratégie « donnant-donnant » où l'offre publique serait complétée et développée par l'offre privée. Aussi, il est signifié une crainte quant à la pérennité des TGV et de manière plus générale des lignes assurées par des prestataires privés.
 - o D'autres invitent à une plus grande concertation avec l'Etat pour compenser son désengagement financier (augmentation de la dotation, mise en place de l'écotaxe) ou avec la SNCF pour améliorer l'offre et la qualité de service sur le réseau ferroviaire ou pour mettre en place une tarification avantageuse à destination des déplacements professionnels
- Le rôle de la Région est également questionné sur :
 - o La mise en place d'un réseau d'ingénierie sur la mobilité à l'image du réseau des plans climats afin de bénéficier de retours d'expériences, de renforcer les liens entre les territoires et de développer des projets communs.
 - o La gestion des aéroports
- **Martine Lizola** indique que le soutien à l'ingénierie et plus globalement le positionnement de la Région en tant qu'instance de mise en réseau des territoires entrent bien dans les principes

d'actions de la politique d'aménagement régional du Grand Est. Concernant l'articulation avec l'ensemble des acteurs de la mobilité, elle rappelle les propos de M. Guillemy sur la volonté de la Région de se positionner en « facilitatrice » afin de faire émerger une offre de transports plus efficace et performante.

✓ **Lien entre le SRADEET et les autres documents**

- Plusieurs participants souhaitent une prise en compte voire une intégration des schémas et documents de planification existants (SCoT, PCAET, schémas de mobilité) dans le SRADEET ainsi que des schémas de développement territorial de la Grande Région et des projets bilatéraux.
- Parallèlement, ils s'interrogent sur le niveau d'articulation entre le SRADEET, les PDU et les SCoT. En matière de mobilité, le SCoT peut encadrer et conditionner le droit à construire à la proximité d'un transport en commun et/ou d'un projet de transports en commun : ainsi, l'un des participants s'interroge sur la manière dont, le SRADEET peut, grâce à son caractère prescriptif, imposer en amont ce principe aux SCoT.
- **Martine Lizola** rappelle que le SRADEET s'inscrit dans une hiérarchie des documents d'urbanisme et des normes très précise. Cette hiérarchie le place au-dessus des documents de planification locaux, documents qui entretiennent de facto un rapport de prise en compte ou de compatibilité avec le SRADEET et non l'inverse.



Néanmoins, la Région souhaite que le SRADEET soit un document largement concerté et co-construit avec les territoires afin d'établir une stratégie d'aménagement régional en cohérence et synergie avec les documents, les schémas et les projets locaux et transfrontaliers.

Il est important selon elle de rappeler que le SRADEET n'a pas vocation à se substituer aux SCoT ou aux PLUI mais qu'il n'a pas vocation non plus à être une juxtaposition de projets de territoire et un document d'intention. L'enjeu est bien ici de se rassembler autour d'une stratégie d'aménagement durable régionale où chacun trouve sa place et contribue à un projet commun.

Concernant les PDU, **Martine Lizola** précise que le rapport de compatibilité s'effectue avec le SCoT. Elle rappelle que le SCoT est un document intégrateur de l'ensemble des stratégies d'aménagement supérieures et que c'est à lui d'encadrer ensuite les plans et programmes locaux tels que le PDU.

Enfin, elle confirme que le SRADEET peut donner un objectif ou une règle générale permettant de mieux lier développement urbain et réseau de transport, libre ensuite au SCoT de décliner cette règle en fonction de son contexte et de son projet local. Néanmoins elle précise que ce principe d'aménagement s'impose à tous les documents d'urbanisme depuis la loi SRU.

✓ **Autres remarques**

- Plusieurs remarques soulignent le caractère transversal de la thématique « mobilité » en évoquant :
 - o Le lien avec l'accessibilité aux services au public tels qu'étudiés dans les schémas départementaux,
 - o La réflexion autour d'une meilleure répartition de l'emploi pour limiter les déplacements,
 - o L'articulation avec l'urbanisme,

- Les impacts environnementaux (GES, pollution de l'air, consommation énergétique, fragmentation des milieux naturels).
- Certaines remarques entendent apporter des modifications aux supports proposés :
 - Plusieurs infrastructures de transports sont ainsi mal ou pas identifiées sur les cartes présentées en plénière ou servant de support aux contributions à savoir :
 - Les lignes TER Nancy – Mirecourt – Vittel et Epinal - Saint-Dié – Strasbourg sur la carte, un aveu de sa prochaine fermeture ?
 - L'aire de covoiturage des Lesmenils (54)
 - L'autoroute A304 en construction entre Charleville Mézières et la Belgique
 - La Meuse navigable vers la Belgique
- Une interrogation est enfin exprimée concernant la possibilité pour les entreprises et les industriels de s'exprimer sur les questions de transport de marchandise et de contribuer au SRADDET en faisant part de leur vision
- **Martine Lizola** affirme que le SRADDET sera un schéma largement concerté.
 - Les quatre séminaires de ce second trimestre 2017 sont une première occasion de faire remonter les contributions des acteurs économiques invités ou représentés par les chambres consulaires.
 - Elle poursuit en indiquant que les acteurs économiques peuvent également faire remonter leur vision et préoccupations/contributions par le biais des territoires et notamment des intercommunalités, un acteur obligatoirement consulté lors de l'élaboration du SRADDET
 - Par ailleurs, elle précise que le SRADDET fera l'objet d'une enquête publique au premier semestre 2019
 - Enfin, elle rappelle que le SRDEII étroitement lié au SRADDET et récemment adopté a également fait l'objet d'une concertation avec les acteurs économiques et que la problématique du transport de marchandises y a été particulièrement mise en avant.

Synthèse et conclusion de Madame Guillemy

→ Concernant les constats

- Les attentes des participants vis-à-vis de la Région sont fortes, sont variées et portent sur toutes les échelles géographiques, y compris dans des domaines pour lesquels la Région ne dispose à ce jour d'aucune compétence. Cette étape de diagnostic et d'identification des enjeux liés à la mobilité dans le cadre du SRADDET constitue un moment pour partager les interrogations, notamment sur les modalités de portage des actions mettre en œuvre. En cela, il est nécessaire d'indiquer que la Région ne fera pas « tout » et surtout pas « tout » à la place « de ». La mise en œuvre d'actions visant à l'amélioration de la mobilité nécessite que les relais locaux soient moteurs et impliqués.
- Certaines actions relèvent directement du champ d'action de la Région, quand d'autres nécessiteront l'organisation et la structuration d'un réseau d'acteurs pour définir un cadre d'intervention partagé et coordonné.
- L'offre de transport et l'équipement du territoire en infrastructures sont de bonne qualité malgré certaines disparités pouvant être observées localement. La concentration des infrastructures sur le territoire du Grand Est est liée à son histoire et à ses caractéristiques transfrontalières qui en font une porte d'entrée de l'Europe de l'Est. Il s'agira de capitaliser sur ce bon niveau d'équipement en faisant face aux enjeux liés à l'entretien de ces réseaux d'infrastructures.
- Le système de transports collectifs est un système qui fonctionne sous contrainte financière, et qui pour le système ferroviaire a atteint les limites de son modèle économique tant sur le plan

du financement du fonctionnement de l'offre que sur le financement de l'entretien et du développement du réseau d'infrastructures.

→ **Concernant les principales pistes d'actions proposées qui devront faire l'objet de déclinaisons par la suite**

- Priorité affichée pour l'optimisation et la rationalisation de l'offre et des infrastructures existantes. Le recentrage sur la mobilité du quotidien doit être porté par le développement de la complémentarité des réseaux de transports collectifs sur la base de missions claires et partagées pour chacun des réseaux.
- En cela, la préservation des infrastructures existantes doit se traduire comme une priorité visant au maintien de bonnes conditions d'accessibilité du territoire. L'optimisation des offres de transport doit intégrer l'organisation de correspondances pour permettre la rationalisation des moyens entre plusieurs réseaux qui pourraient être concurrents, notamment entre le réseau régional et les réseaux de transports interurbains et scolaires transférés par les Départements.
- Développement de l'information sur les offres de transports aux usagers des services de mobilité, et surtout aux non-usagers en engageant des démarches proactives de conquête de nouveaux clients.
- Le développement de la clientèle utilisant les offres de transports collectifs doit notamment permettre de développer les recettes commerciales et contribuer au rééquilibrage du modèle économique. Pour cela, il est nécessaire que l'ensemble des acteurs puissent s'appuyer sur les plates formes d'information multimodales de la Région, et que localement des relais locaux se structurent pour engager si nécessaire des démarches de conseil individuel à la mobilité.
- Contribuer à la structuration de réseaux d'acteurs pour permettre une meilleure coordination des offres et des projets de développement. La professionnalisation et l'animation de ces réseaux d'acteurs locaux doit constituer une étape dans la construction d'une nouvelle gouvernance, principalement pour des thématiques pour lesquelles aucun acteur public n'est a priori compétent de droit : exemple de la filière logistique et du développement des équipements dans les plateformes logistiques multimodales.
- L'élargissement du périmètre de compétence de la Région peut également constituer une réponse sur des sujets particuliers pour lesquels une gestion de proximité peut constituer une plus-value (transfert de la gestion des routes d'intérêt régional lié à la mise en place d'un péage poids lourds) ou qui sont spécifiques à la Région Grand Est (portage des sujets liés aux problématiques transfrontalières).