

ACTES

Atelier SCoT Nord Meurthe-et-Mosellan

« Infrastructures et déplacements »

Introduction

Monsieur Gérard DIDELOT préside l'Atelier « Infrastructures et Déplacements », il remercie l'ensemble des participants et ouvre la séance de travail.

Il explique rapidement comment va se dérouler la séance. Il précise qu'il s'agit aujourd'hui de l'atelier thématique « Infrastructures et Déplacements » et que celui-ci doit permettre un travail interactif, favorisant les échanges, afin de prendre position sur les différents scénarios proposés par l'AGAPE. L'objectif de l'atelier est de contribuer au choix du Comité Syndical du SCoT et de fournir une base de travail à l'AGAPE en vue d'élaborer un scénario choisi pour le PADD.

La réunion du jour propose une présentation des 4 scénarios imaginés par l'AGAPE, sous l'angle de la mobilité, puis proposera aux participants de répondre à une série de 5 questions en lien avec ce thème :

- Présentation des 4 scénarios par l'Agence d'urbanisme Lorraine Nord (Stéphane GODEFROY),
- Questions.

Les 4 scénarios proposés par l'AGAPE

Stéphane GODEFROY,
AGAPE

Le **scénario « Carpe Diem »** est un scénario « au fil de l'eau ». Il se fonde sur une poursuite des tendances actuelles. Il ne prévoit donc aucun changement dans le réseau de gares, aucun aménagement routier et une saturation de plus en plus forte des axes routiers.

Le **scénario « Circuit-court »** est fondé sur le « bien vivre dans le SCoT ». Il se base sur la mise en place d'une mobilité respectueuse de l'environnement, sur une réduction des distances domicile-travail, une connexion des pôles par les transports en communs, un réaménagement des centres urbains et par une volonté de dissuader la population d'utiliser la voiture.

Le **scénario des « Vases communicants »** se structure autour des termes « fluidité et verticalité ». Il affiche la volonté de faciliter les déplacements et de combattre les congestions routières grâce à de nombreux aménagements (adaptation ou construction de nouvelles infrastructures). Il prévoit également



Gérard DIDELOT, Maire de Herserange

la connexion des réseaux de transports en commun en interne et avec les territoires voisins, ainsi que le réaménagement des quartiers-gare.

Le **scénario de la « Fourmilière »** est celui du « développement et de l'innovation économiques ». Dans celui-ci, seules 3 gares conservent un bon niveau de desserte, les trafics routiers s'accroissent, la saturation des voies de communication perdure et 2 AOT - l'une transdépartementale, l'autre transfrontalière - se forment sur les Pays de Briey et de Longwy.



Participants à l'atelier

Les 5 questions de l'atelier

1/ Comment assurer une meilleure utilisation du réseau ferroviaire ? Quel objectif se fixer ?

Cette première question aborde le thème de la desserte ferroviaire et du réseau de gare. Il ressort des débats qu'il ne faut pas développer le réseau et l'offre pour le seul plaisir de les développer. Le seul moyen de développer l'usage du transport ferroviaire est de répondre véritablement aux besoins des gens grâce à la mise en place de temps de parcours avantageux, d'horaires adaptés et si de nombreux A/R quotidiens existent. En effet, si les fréquences n'augmentent pas, les gens ne prendront pas le train. Le cadencement est identifié comme étant une source d'attractivité. Ainsi, si on conserve le scénario « Carpe Diem », la fréquentation du réseau ne progressera pas.

Il faut aussi penser aux liaisons du sud (Jarny) vers le Luxembourg car de plus en plus de personnes vont y travailler depuis le territoire de Briey. L'idéal serait de conserver les 9 gares, d'en privilégier 5 et de toutes les relier. Il faut aussi prévoir le rabattement par cars vers ces gares. Le travail sur l'intermodalité est donc très important.

Il apparaît que les quartiers-gare peuvent poser un problème. Bien qu'identifiés comme un enjeu dans le diagnostic, il ne faut pas ignorer le risque de dépeupler le reste du territoire et de créer des zones où il

n'y aura plus rien en dehors de ces quartiers. Il ne faut donc pas tout miser sur eux seuls. Cependant, ils conservent leur intérêt dans l'optique de limiter les déplacements en concentrant des services et des logements à proximité.

Il faut également prendre en compte la politique du Luxembourg (MODU). Puisque le pays veut limiter le nombre de voitures sur son territoire, il faut se préparer à offrir une alternative à tous ceux qui vont y travailler et par conséquent se tenir prêt à développer l'offre ferroviaire.

Par ailleurs, il apparaît qu'il ne faut pas se focaliser uniquement sur les trajets domicile-travail mais aussi penser aux loisirs. De plus, il conviendrait de relier Briey à une gare pour permettre aux gens de prendre le train (à Jarny par exemple).

Enfin, aucun scénario ne prend en compte les liaisons avec la Belgique (Virton et Arlon) alors que des gens vont là-bas en voiture pour prendre le train.

2/ Comment doit se faire l'organisation des transports collectifs routiers au sein du SCOT et avec les territoires voisins ? Quel objectif doit-on se fixer ?

Les débats se font sur la base d'une AOT du Pays de Briey qui se crée comme prévue dans les prochaines années. Il apparaît nécessaire que les 2 réseaux (AOT de Longwy et de Briey) soient interconnectés. La première étape de ce maillage serait déjà de développer le réseau nord

(SITRAL) vers Longuyon puisqu'aujourd'hui il ne couvre que 18 communes sur les 45 que compte le bassin de Longwy.

Le réseau ainsi formé ne pouvant pas desservir tout le territoire, il devra être complété par un système de TAD de qualité.

Il semble aussi très important de connecter le réseau de transport en commun du territoire avec le sillon mosellan afin de pouvoir s'affranchir des limites départementales. Cela permettrait d'éviter les ruptures de charges. En effet, les utilisateurs potentiels sont souvent découragés par le fait que les terminus coïncident avec les limites administratives. La connexion avec la Moselle est donc une nécessité.

Le maillage complet du scénario des « vases communicants » est la solution « la plus pertinente ». N'avoir, à terme, qu'une seule AOT n'a rien de « choquant ». Cette solution pourrait même apporter une réelle cohérence au réseau. Toutefois, le plus important n'est pas la forme (fusion ou connexion des AOT) mais bien le fait de les relier d'une manière ou d'une autre.

En plus des connexions, il faudra évidemment travailler sur la qualité des temps de parcours, des fréquences de passage, la concordance des horaires et sur les tarifs.

3/ Faut-il adapter les réseaux routiers pour faciliter la circulation des personnes et des marchandises afin de permettre le développement économique du territoire ? Si oui, où cela doit-il se faire et comment réduire l'impact environnemental de ces aménagements ?

Les infrastructures sont une source d'attractivité pour un territoire. Si elles ne sont pas d'un bon niveau, personne ne souhaitera les emprunter et personne ne passera sur le territoire, ce qui est un frein économique (attraction des entreprises, tourisme...).

Par ailleurs, il n'est pas possible d'avoir un bon système de transports en commun sans infrastructures de qualité. C'est, en effet, une des conditions qui permettent d'offrir des temps de parcours compétitifs et un

vrai confort de voyage dans les cars. De même, la qualité des infrastructures favorise la sécurité routière.

Cependant, un problème financier se pose. Il est déjà difficile d'entretenir le réseau routier actuel, il semble donc difficile de créer de nouvelles infrastructures.

La question des infrastructures soulève également d'autres interrogations. Si on les développe, il existe un risque de voir le territoire se transformer en dortoir, ce qui n'est pas souhaitable, d'où l'intérêt de développer des transports en commun plus que des infrastructures.

L'autre problème est que l'adaptation du réseau routier va inévitablement occasionner une multiplication du nombre de camions sur les routes. Il s'agit ici d'une vraie crainte. En revanche, prévoir des contournements pour qu'ils évitent les villes et villages n'est pas rejeté.

C'est pourquoi, la logistique ne semble pas être une bonne solution sauf si c'est uniquement du fret ferroviaire qui s'appuie sur la gare de Conflans.

La question des infrastructures ne fait donc pas l'unanimité, puisque plusieurs visions s'opposent.

4/ Comment assurer un équilibre social du territoire en matière de déplacements ?

La force des transports en commun se fait par la densité. Sur le territoire, celle-ci est relativement faible, il est donc difficile d'avoir des transports en commun performants.

De plus, les centres-villes ne sont pas engorgés par les voitures, il ne s'avère donc pas urgent, comme dans les grandes agglomérations, de réduire sa place. La voiture reste le mode le plus avantageux pour se déplacer sur le territoire.

Toutefois, il faut penser aux personnes qui ne possèdent pas de véhicules et qui ne sont pas desservies par les transports en communs. Le TAD semble être une solution pour désenclaver certaines zones du territoire. C'est un mode facile d'utilisation mais il faudrait encourager financièrement les gens à le prendre (avantage fiscal, tarif dégressif...). Cette compensation financière, offerte aux

utilisateurs, serait une manière d'inciter les gens à utiliser des transports en commun qui sont souvent vécus comme une contrainte. Il s'agirait alors d'un choix politique, en acceptant le surcoût d'exploitation.

Bien que le TAD soit une solution pour ne pas voir les personnes âgées quitter les zones rurales, elle n'est pas la seule. Ainsi, il ne faut pas renoncer à essayer de créer de l'emploi sur place pour réduire les distances et les besoins en déplacements. Enfin, il ne faut pas négliger les possibilités offertes par le covoiturage.

5/ Comment améliorer la desserte numérique du territoire ? Quelles sont les priorités ? Quel objectif le SCOT doit-il se fixer ?

La couverture en Très Haut Débit de tout le territoire est l'objectif à atteindre mais il y a fort à parier que de toute façon, dans 20 ans ça sera le cas.

Nous sommes ici en présence d'un sujet particulier car nouveau. Internet et le numérique n'existaient pas il y a 15 ans alors il est difficile de se projeter sur ce qu'il sera devenu dans 20 ans ! C'est un domaine dans lequel on n'est sûr de rien.

Par ailleurs, on peut se demander si le SCOT pourra avoir une réelle emprise sur ce domaine.

Cependant, il apparaît qu'il faut prévoir les infrastructures numériques pour favoriser le travail à domicile (et non en télécentres), pour le domaine de la santé (hôpital) et pour l'enseignement qui sont des gros demandeurs de débit. Il faut aboutir à une couverture complète du territoire pour permettre aux habitants de faire des achats par internet et donc pour limiter les déplacements.

C'est pourquoi, il faut anticiper et prévoir des fourreaux lors des aménagements de voiries pour passer la fibre dans le futur.

L'objectif principal reste, néanmoins, de développer les zones industrielles grâce à cet outil de promotion du territoire qu'est le numérique. Mais il s'agit ici d'un objectif à très court terme (notamment sur la CCAL) et non à 20 ans.



Participants à l'atelier

D'après les débats et les réactions des participants, on peut retenir les points suivants :

- **Aucun scénario n'est rejeté ou choisi dans sa globalité.** Toutefois, les scénarios « Carpe Diem » et de la « Fourmilière » sont ceux qui trouvent le moins d'échos.
- **Le scénario « Carpe Diem » est en grande partie rejeté** dans la mesure où il ne permet pas un développement de la fréquentation du réseau ferroviaire.
- **Le scénario « Fourmilière » ne suscite pas l'adhésion** à cause de la non-connexion des réseaux de transports en communs. Seule la mise en place de TAD est à retenir de ce scénario.
- **Les avis sont partagés pour le scénario « Vases communicants ».** Il reste cependant celui à privilégier dans la mesure où c'est celui qui offre les meilleures chances au développement des transports en communs et que la recherche du maillage du territoire en interne et avec ses voisins est une absolue nécessité. En revanche, **il n'est pas possible d'obtenir un consensus sur la réalisation, ou non, de nouvelles infrastructures routières** permettant de voir un « corridor logistique » se créer.
- **Le scénario « Circuit-court » apparaît comme trop restrictif en matière de déplacement automobile.** Cependant, la volonté affichée de remettre des emplois et des commerces de proximité dans les communes pour réduire les déplacements est validée. La prise en compte des quartiers-gares, le développement du TAD et du covoiturage, sont également validés.
- De nombreuses questions sur les marges de manœuvre du SCOT se posent.

