



*4 Décembre 2020*

*David VALENCE*

*Vice-Président Délégué à la thématique Mobilités et Infrastructures de Transports  
Région Grand Est*

## **Comment optimiser l'offre existante pour investir sur les nouvelles mobilités ? L'exemple de la région Grand Est**

**Est-il besoin de rappeler que la France n'est pas faite que de métropoles mais de territoires divers. Longtemps sous-évaluée ou ignorée, la mobilité y est un élément central de la vie quotidienne. Elle est un « sujet sensible » comme l'a illustré le mouvement des gilets jaunes qui a démarré sur la question de la taxation de la mobilité hors des grandes zones urbaines, dans la « France des ronds-points ».**

Dans ce contexte, les régions jouent désormais un rôle crucial. Véritables « architectes » de la mobilité, elles portent une vision stratégique, dotées désormais d'un nouvel arsenal juridique. Elles sortent du traditionnel prisme « domicile travail » pour appréhender plus largement la mobilité dans toutes ses composantes en intégrant les zones moins denses et les liaisons entre les territoires.

Alpha et Omega de cette nouvelle politique, elles parient sur la **complémentarité** entre les modes de déplacement et la **concurrence** entre les opérateurs.

Engagées dans la transformation digitale, elles investissent énormément dans le « physique » en adaptant les infrastructures qui existent.

L'exemple de la **Région Grand Est** illustre cette nouvelle donne, mais met aussi en relief les opportunités à saisir pour une région « architecte de la mobilité ».

### Quelques chiffres clés

Fin 2019, à l'occasion du 15<sup>ème</sup> Congrès des Régions, Régions de France, Transdev et Ipsos ont publié les résultats d'une vaste enquête sur la mobilité au quotidien, en partenariat avec France Bleu.

- *1h10 par jour, c'est le temps moyen consacré aux trajets domicile-travail aller-retour.*
- *En moyenne, les Français dépensent 204€ par mois pour se déplacer.*
- *46% des utilisateurs réguliers de la voiture sont mécontents du budget qu'ils consacrent à leurs déplacements du quotidien*
- *87% des Français utilisent la voiture pour au moins un de leur déplacement au quotidien.*
- *12% des Français utilisent un véhicule deux-roues non motorisé, seulement 5% pratiquent le covoiturage et 2% l'autopartage, pour se déplacer dans tout ou partie de leurs déplacements.*
- *61% des actifs utilisent leur voiture pour se rendre au travail mais 61% la prennent aussi pour aller chez le médecin et 55% pour aller à La Poste.*
- *Si pour 65% des actifs qui l'utilisent, il serait impossible de se rendre au travail sans leur voiture, 68% ne pourraient pas non plus aller à la pharmacie sans leur automobile. Les seniors (les plus de 65 ans) sont ceux qui auraient le plus de mal à se passer de leur voiture, notamment pour aller chez le médecin (72%), à la pharmacie (74%) ou à La Poste (65%).*

- *76% des Français estiment que le TER est aujourd'hui un mode de transport plus utile pour des trajets plus longs que les leurs, 55% pensent que les retards des TER sont assez fréquents et 75% des Français considèrent que l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional serait une bonne chose.*

## **Les régions « architectes de la mobilité »**

Les Régions sont devenues « autorités organisatrices des transports » en 2002. Les conseils régionaux ont en charge l'organisation des Transports Express Régionaux (TER). Il leur appartient de définir les tarifs sur l'ensemble du réseau, les dessertes, la qualité du service et l'information aux usagers. Quant à la SNCF, elle est responsable de l'exploitation, de la gestion commerciale du réseau, de la sécurité, de l'affectation et de l'entretien du matériel.

A travers les Contrats de plan Etat-Régions (CPER), celles-ci financent de nombreux projets de modernisation du réseau. Aussi, le transport est-il devenu le premier poste budgétaire des Régions, notamment en matière d'investissements. Depuis le 1er janvier 2017, la Région est la collectivité compétente en matière de transports non urbains. Cette évolution fait suite à la loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) et donne aux Régions de nouvelles responsabilités. La gestion complète des transports interurbains et scolaires est désormais transférée des Départements aux Régions.

## La région Grand Est

165 000 voyageurs transportés par jour, 326 lignes routières, déplacements de 235 000 élèves par jour via 3500 circuits. 2<sup>ème</sup> réseau ferré de France après l'Ile de France, la première en nombre de trains chaque jour, la Région Grand Est fait de l'optimisation de l'offre TER une pierre angulaire de sa politique (prix attractifs, offres week-end...) Elle est également chef de file de l'inter modalité pour permettre aux citoyens d'organiser leurs déplacements en transports en commun grâce à l'appli *Fluo Grand Est*. La Région Grand Est est fortement engagée dans la modernisation du matériel roulant ferroviaire, dans l'aménagement des gares du territoire, mais aussi dans les infrastructures routières, les ports et aéroports. En ce qui concerne les routes, le manque de ressources fait regretter l'abandon de l'écotaxe qui aurait permis de financer des infrastructures. Sur ce corridor européen entre la Mer du Nord et la mer Méditerranée, cette région est soumise à des flux considérables de transport routier sans que cela lui profite en termes financiers. De quoi justifier la demande d'expérimentation d'une éco taxe sur les autoroutes régionales avec une partie du produit affectée à l'amélioration du ferroviaire.

## Singularités et besoins du territoire

- Forte d'une population de 5,7 millions d'habitants, le Grand Est est une **région frontalière avec quatre pays** : Allemagne, Belgique, Luxembourg, Suisse.

Les flux transfrontaliers sont particulièrement intenses vers le bassin d'emploi de Bâle et les grandes villes allemandes. « *Comment établir des liens avec quatre états souverains sans être souverain* » a t-on coutume de dire au Conseil régional. Des élus tentent de faire évoluer les choses pour que le président de région soit mandaté par l'Erat pour négocier avec les pays frontaliers.

Il n'en demeure pas moins que des progrès sont en cours.

Le Luxembourg accepte de financer des réseaux de transport en dehors du Grand-Duché sur la ligne Thionville-Luxembourg. Avec l'Allemagne et les trois *länder* à proximité (Sarre, Rhénanie-Palatinat, Bade-Wurtemberg) des projets ont été lancés pour l'amélioration du matériel et son adaptation à des normes différentes de part et d'autre de la frontière. Une commande record (450 millions d'Euros) de matériel a été signée avec Alstom. Une ouverture à la concurrence a également été lancée pour les lignes ferroviaires vers Sarrebruck et Karlsruhe. D'autres initiatives communes sont lancées avec deux *länder* aussi différents que le Bad Wurtemberg (région la plus riche d'Europe) et la Sarre.

Avec la Suisse existent des partenariats pour le financement d'infrastructures comme l'aéroport Mulhouse/Bâle.

Quant à la Belgique, elle participe à des projets de raccordement ferroviaire et à l'amélioration des infrastructures routières. L'enjeu est d'anticiper les « appels d'air » liés au vieillissement de la population wallonne et au probable déficit de travailleurs qui vont se traduire par des flux supplémentaires de population en provenance du territoire français.

- La région Grand Est a un **paysage urbain singulier** avec une vraie métropole de conurbation en Lorraine sur l'axe Nancy-Metz et deux zones de grande densité que sont Strasbourg et Mulhouse. A la différence d'autres régions (Aquitaine, Hauts-de-France...), **il n'y a pas une grande ville qui domine**. C'est aussi une région qui comprend des zones rurales comme la Champagne et les Ardennes.

Il revient à la région de s'adapter à cette singularité et d'organiser un maillage avec un réseau de transport proposant une palette d'offres de services. L'institution régionale noue des partenariats avec les métropoles et communautés urbaines afin de créer des bassins de mobilité définis par la Loi sur la mobilité. Dans certains territoires autour de Troyes, Mulhouse, Nancy, Strasbourg des dialogues existent pour résoudre le problème des « zones blanches ». L'effort porte notamment sur l'intermodalité avec des espaces dédiés en gare dans des villes moyennes.

Tout est fait aussi pour que le car et le train soient complémentaires. Cela passe par l'aménagement des voies réservées afin d'éviter les congestions et optimiser le temps de liaison entre ces deux modes de déplacement. Obtenir la concession d'autoroutes non cédées constituerait un sérieux atout.

### **Du bon usage du Covoiturage**

La région s'orient vers une généralisation de l'accompagnement des politiques de covoiturage prises à l'initiative des intercommunalités à l'instar de Metz. La question est de savoir où l'initiative publique est la plus utile. Plutôt qu'ouvrir une plateforme de plus, la région suscite des partenariats innovants dans ce secteur du covoiturage qui compte beaucoup d'acteurs. Elle le fait notamment avec l'outil numérique de système intermodal *Fluo Grand Est*.

### **France Relance et mobilité dans le Grand Est**

Depuis la signature de l'accord de méthode signé le 30 juillet par Régions de France et le Gouvernement, France Relance permet plus de faire avancer des dossiers bloqués qu'impulser des dynamiques nouvelles. C'est particulièrement vrai pour les petites lignes ferroviaires (100 millions d'Euros dont 40% à la charge de l'Etat). Cela concerne aussi la commande de matériel (trains à hydrogène) et l'optimisation des travaux.

### **Les zones à faible émission (ZFE)**

Ces zones urbaines dont l'accès est réservé aux véhicules les moins polluants sont assez nombreuses dans le Grand-Est. C'est le cas dans l'agglomération de Strasbourg. La date butoir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 incite la région à prendre des initiatives. Mais ce changement ne pourra se faire du jour au lendemain, car il faudrait alors renouveler totalement les flottes comme celle des cars. Cela suppose également un aménagement ferroviaire du réseau express pour offrir une alternative aux automobilistes qui ne pourront plus rentrer dans villes.



**La territorialisation régionale des transports** devrait améliorer la mobilité sur les territoires. Entre les attentes des usagers pour des « mobilités douces », les relations complexes avec les villes se sentant « dépossédées » de la politique des transports, les nouveaux modes d'organisation du travail et des finances publiques contraintes et affectées par la crise sanitaire, les régions se trouvent confrontées à une équation difficile.

LE CEPS REMERCIE LES PARTENAIRES DU CLUB

NOUVELLES MOBILITES

**KEOLIS**

flowbird.

meridiam

**ARCHERY**  
STRATEGY CONSULTING

 **TOTAL**

  
**edf**