CESER
ALSACE
CHAMPAGNE-ARDENNE
LORRAINE
Grand Est

LES AVIS ET
RAPPORTS
DU CESER

Des mobilités durables et équitables, un enjeu majeur pour les habitants de la Région Grand Est à l'horizon 2030

Adopté en séance plénière du 23 novembre 2020

Avis du Conseil économique, social et environnemental régional Grand Est

Présenté par :
Christine GRAFFIEDI, Présidente,
Jean-Ernest KELLER, Vice-président,
Annick de MONTGOLFIER, Rapporteure,
au titre de la commission élargie Mobilités.

Le Conseil économique, social et environnemental régional Grand Est
a voté le présent avis à la majorité des suffrages exprimés
avec 1 voix contre et 10 abstentions.

SOMMAIRE

RAPPORT **1**

AVANT-PROPOS **2**

I. MOBILITÉS DANS LE GRAND EST, DES RÉALITÉS CONTRASTÉES **4**

1. Une région bien pourvue en offre de transport 4
   a. Les chiffres-clés du transport dans le Grand Est 4
   b. Les principales infrastructures (carte en annexe 1) 5
2. ... mais qui se caractérise aussi par des déséquilibres marqués 7
   a. Un déséquilibre modal 7
   b. Un déséquilibre démographique et territorial 7
   c. Des déséquilibres induits par les flux transfrontaliers 8
   d. Un déséquilibre lié aux modèles économiques des modes de transport 9

II. LE NOUVEAU CADRE RÈGLEMENTAIRE DU SECTEUR DES TRANSPORTS **10**

1. Contexte européen : l'ouverture à la concurrence 10
   a. La politique européenne des transports 10
   b. Le cas des transports ferroviaires 10
   c. L'internalisation des coûts externes des transports 11
   d. La couverture des droits des voyageurs multimodaux 11
2. Contexte national : d'une logique de transport à une logique de mobilité 12
   a. La loi Macron pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques 12
   b. La loi NOTRe 13
   c. La loi sur la transition énergétique 13
   d. Le nouveau Pacte ferroviaire 14
   e. La loi d'orientation des mobilités (LOM) 14
   f. La déclinaison en région Grand Est 17

III. LES MOBILITÉS FACE À UNE DOUBLE MUTATION **24**

1. La question écologique pose un enjeu de durabilité et de santé publique 24
   a. Le changement climatique, une urgence écologique 24
   b. Une mobilité durable qui dépasse la notion de transport 28
   c. L'innovation : les pouvoirs publics facilitateurs 30
2. La révolution numérique pose un enjeu d'équité sociale et territoriale 31
   a. La révolution numérique bouleverse les mobilités 31
   b. Mais l'ampleur et le rythme de la révolution numérique risquent de faire des laissés pour compte 35
3. L'action publique, indispensable pour garantir une mobilité équitable 37

a. Les pouvoirs publics régulateurs 38
b. Les pouvoirs publics éducateurs 39

IV. LES MOBILITÉS SUITE AU DÉFI DE LA CRISE SANITAIRE 42

1. La crise sanitaire, frein ou accélérateur d'une révolution des mobilités ?....42
a. La Covid-19, une opportunité ?....42
b. De la mobilité à la démobilité....42

2. Les effets de la crise sanitaire ? 43
a. Les transports collectifs 43
b. Le vélo, arme de protection massive 45
c. La marche, un mode de déplacement à part entière ?....46

AVIS....47

I. INTRODUCTION....48

II. UNE NOUVELLE LOGIQUE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE....50

1. Un rôle majeur confié par la Loi aux collectivités territoriales 50

2. Une vision plus collective et mieux partagée de l'aménagement du territoire.50
AMBITION 1 : Parvenir à une organisation partenariale et partagée des mobilités avec tous les territoires....52
PRÉCONISATIONS 52

3. Pour une nouvelle gestion publique des territoires en Région Grand Est....52
AMBITION 2 : Construire les fondements d'une solidarité pour une cohésion effective des territoires....53
PRÉCONISATIONS 53
AMBITION 3 : Faciliter les échanges interrégionaux et donner un nouvel élan aux mobilités transfrontalières 55
PRÉCONISATIONS 55

III. LES MOBILITÉS FACE À LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE....57

1. Un enjeu de santé publique....57
AMBITION 4 : Réduire le risque sanitaire dû à la pollution de l'air....57
PRÉCONISATIONS 57

2. Un défi pour lutter contre le changement climatique....58
AMBITION 5 : Favoriser l'essor des mobilités décarbonées 58
PRÉCONISATIONS 58

3. Repenser la ville de la proximité....58
AMBITION 6 : Donner la priorité aux modes actifs....59
PRÉCONISATIONS 59

IV. Intégrer la dimension stratégique des mobilités 61

1. Un enjeu économique pour la Région Grand Est 61

2. Un défi financier 61

AMBITION 7 : Relever le défi de la gouvernance et du financement 62

PRÉCONISATIONS 62

3. Une solidarité à développer et à garantir 63

AMBITION 8 : Réduire la mobilité contrainte et assurer un droit à la mobilité pour tous 65

PRÉCONISATIONS 65

EXPLICATION DE VOTE 66

Explication de vote des membres du CESER représentant la Confédération Générale du Travail (CGT) 67

ANNEXES 68

I. CARTES 69

1. Les principales infrastructures de transport de voyageurs 69

2. Le réseau ferré du Grand Est 70

3. Plan d'action Grand Est du Préfet Philizot 71

4. Projets transfrontaliers prioritaires 72

5. Infrastructures de recharge pour véhicules électriques 73

6. Les AOM dans le Grand Est 74

II. GLOSSAIRE 75

III. PERSONNES AUDITIONNÉES 77

IV. COMPOSITION DE LA COMMISSION ÉLARGIE MOBILITÉS 79

RAPPORT

AVANT-PROPOS

La libéralisation des transports, la numérisation de l'économie, les nouvelles avancées technologiques, les attentes en termes de qualité de vie, ont et auront un impact considérable sur le monde des transports.

Jusqu'à présent, les politiques de transports ont consisté à faire de la place : longtemps pour les voitures, puis vers les transports en commun, plus récemment en faveur des modes doux. Ce travail de report modal n'a pas encore produit tous les résultats escomptés. **La voiture reste le moyen de transport favori des Français**[1] (77% des déplacements Dom/Travail dans le Grand Est). Il faut bien reconnaître que la diversification des modes et des offres de transport a complexifié les déplacements. Pour exemple, les trajets multimodes nécessitent une préparation et peuvent avoir un coût émotionnel pour l'usager (risques de retard, apprendre à s'adapter à chaque mode, à chaque opérateur). C'est pourquoi, si nous devons réinterroger en profondeur notre conception des mobilités, il ne faut jamais perdre de vue que **les décisions d'aujourd'hui concernent les générations futures** qui bénéficieront ou souffriront des conséquences des choix pris par les générations actuelles.

Cette nouvelle conception des mobilités consiste à rechercher et à proposer des solutions à des problèmes qui relèvent de plus en plus de l'organisation sociale. Ainsi, l'approche "mobilités" ne se réduit plus qu'au seul concept "transport" et le télétravail ou le co-working[2], par exemple, soulèvent de nouveaux enjeux de mode de vie. La crise sanitaire qui a émergé au printemps 2020 l'a parfaitement démontré. Plus globalement, et depuis plusieurs années, la référence aux mobilités durable s'est largement diffusée à l'échelle des populations. Elle témoigne d'une **vraie prise de conscience des défis** qui nous attendent.

Ce constat soulève deux types de problèmes : d'une part, la viabilité des processus actuels basés sur la croissance, compte tenu des enjeux environnementaux et d'autre part, la compatibilité de cette croissance avec la notion de mobilité durable et équitable entre les territoires. Mais, en dépit des effets d'annonces ou de la reprise de la quasi-totalité des propositions de la récente convention citoyenne sur le climat, les gouvernants n'ont pas encore pris les mesures suffisantes pour faire appliquer le principe de "pollueur-payeur" adopté par l'OCDE[3] dès 1972 et présent dans l'Acte unique européen de 1986.

Si la question des **mobilités peut être vécue plutôt comme un problème que comme une solution**, elle est une constante en termes de préoccupation au cœur de la vie quotidienne de tous, actifs ou non. C'est pourquoi, cette question se retrouve inéluctablement placée au carrefour d'enjeux majeurs, parfois contradictoires, pour les décideurs politiques. Toutefois, la mobilité durable et équitable reste la question critique à résoudre. En effet, ces enjeux appellent des changements importants des modèles de transports et des formes d'organisation des flux. Faire à temps **des choix robustes** tout en préservant une certaine dose de flexibilité devrait constituer pour le CESER un axe prioritaire dans les choix d'investissements des décideurs, tout en acceptant le risque de la fausse bonne idée.

Il est **exclu d'exclure** pourrait-on dire ! Les mobilités durables et équitables visent à harmoniser les choix politiques selon trois axes que sont **l'économie**, **le social** et **l'environnement**.

---

[1] ADEME
[2] Voir glossaire, page 73
[3] Organisation de coopération et de développement économiques

La contestation sociale de l'année 2019, dite des "gilets jaunes", a démontré combien des besoins mal satisfaits peuvent provoquer de forts sentiments d'exclusion. Les "Assises Nationales de la Mobilité" de 2017 avaient déjà mis en évidence "les difficultés d'une part importante de la population, fragilisée ou empêchée dans sa mobilité". Il en est de même avec le gaspillage des ressources renouvelables ou non de la planète qui ont focalisé toutes les attentions et les actions, principalement des plus jeunes, en faveur d'un développement plus juste et plus durable.

Le numérique est devenu un outil indispensable pour chacun d'entre nous et peut y contribuer. Les progrès technologiques de ces dernières années démontrent que nous pouvons envisager à moyen terme la fin du moteur thermique. Le véhicule à très faibles émissions de gaz à effet de serre n'est déjà plus une utopie.

Et parce que « ressources naturelles » ne rime pas avec « ressources éternelles », les pouvoirs publics doivent, plus que jamais, savoir anticiper les futures évolutions, miser sur la recherche et la mise en œuvre d'une mobilité plus durable et plus équitable. Pour le CESER Grand Est, cette analyse de la situation des mobilités, des enjeux présents et à venir constituent le socle des contributions et des orientations souhaitables pour notre région à une échéance de 10 ans.

I. MOBILITÉS DANS LE GRAND EST, DES RÉALITÉS CONTRASTÉES

1. Une région bien pourvue en offre de transport …

La question des mobilités est une **préoccupation majeure des habitants** du Grand Est. C'est également l'une des **compétences importantes du Conseil Régional** qui consacre **30 % de son budget** (879 M€ dont 700 M€ aux transports collectifs) aux mobilités et aux transports en 2019. Les **besoins de déplacement** des habitants de la région sont essentiellement **reliés aux activités du quotidien** (travail, études, déplacements non professionnels). C'est pourquoi, le panorama de la mobilité dans le Grand Est ne serait pas complet s'il ne prenait en compte le **positionnement géographique très singulier** de la région.

En effet, celle-ci bénéficie «d'une *très bonne accessibilité depuis les régions et les pays voisins compte tenu de son insertion dans les grands axes de communication nord-européens (autoroutes, LGV, axes rhénans)»*[4]. Cette singularité en fait aussi **une région de fort transit routier** (tourisme et fret) en provenance ou à destination de l'Europe du sud (sud de la France, Italie, Espagne et Portugal). Toutes ces circulations de transit utilisent **les mêmes infrastructures** qui viennent se rajouter aux déplacements du quotidien. Elles **contribuent ainsi à l'engorgement continu** de ces grands axes.

a. Les chiffres-clés du transport dans le Grand Est

Transports ferroviaires[5]	- 2 727 km de voies ferrées, 396 gares. - 1 700 trains par jour (1er réseau hors région parisienne en nombre de trains/jour). - 170 000 voyageurs chaque jour.

Transports routiers[6]	- Transport interurbain : 326 lignes routières (régulières + transport à la demande).
	- Transport scolaire : 3 500 circuits – 235 000 élèves par jour.
	- Réseau routier au 31/12/2017 (source : Ministère des Transports) :
	  - Autoroutes : 1 284 km
	  - Routes nationales : 973 km
	  - Routes départementales et voies communales : 82 717 km

Plateformes aéroportuaires[7]	- Bâle-Mulhouse (9,07 millions de voyageurs), - Strasbourg-Entzheim (1,28 millions de voyageurs), - Metz-Nancy-Lorraine (252 000 voyageurs), - Paris-Vatry (80 000 voyageurs).

[4] Diagnostic SRADDET Grand Est 2019
[5] Source Région Grand Est 2019
[6] Source Région Grand Est 2019
[7] Source DGAC 2019

b. Les principales infrastructures (carte en annexe 1)

*** Un réseau routier dense**, structuré autour de trois couloirs autoroutiers nord-sud (Sillon Lorrain-A31, vallée du Rhin-A35 et A26-A34 sur l'axe Rotterdam-Marseille) et deux axes est-ouest (A4 et RN4).

Réseaux	Km linéaires Grand Est	Km linéaires France	Grand Est / France
Autoroutes	1 300	11 600	11,2 %
Routes nationales	980	9 000	10,9 %
Routes départementales	36 600	378 000	9,7 %

La gestion du réseau routier est assurée, pour partie, par les Conseils Départementaux (Réseau Routier National d'Intérêt Local) et par les Directions Interdépartementales des Routes (Nord, Centre-Est et Est pour notre région) pour le réseau routier national restant. La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement a en charge la maîtrise d'ouvrage des grands projets d'investissement routiers et de développement sur le réseau routier national, ainsi que les études des futures liaisons autoroutières.

*** Un réseau ferroviaire structuré** (carte en annexe *2*) autour des zones les plus peuplées et des axes suivants :

- La Ligne à Grande Vitesse Paris-Strasbourg, intégrée dans le projet de Magistrale européenne (Paris-Budapest),
- La LGV Rhin-Rhône qui a amélioré l'accessibilité de l'Alsace au sud-est de la France, mais pas de la Lorraine,
- Un réseau régional assez dense, marqué par deux sillons structurants (alsacien et lorrain) et la ligne Paris-Mulhouse via Troyes (ligne 4).

*** Quatre plateformes aéroportuaires ayant une activité commerciale régulière :** l'Euroairport Bâle-Mulhouse-Fribourg, Strasbourg-Entzheim, Metz-Nancy Lorraine et Paris-Vatry. Les deux premières citées sont des aéroports de rang international qui évoluent dans un contexte géographique très concurrentiel : plusieurs aéroports importants (Luxembourg, Stuttgart, Karlsruhe-Baden) et trois plateformes intercontinentales (Paris, Francfort, Zurich) sont situées en périphérie du Grand Est, à moins de deux heures de trajet.

*** Des réseaux de transports collectifs et scolaires**, de compétence régionale depuis la loi NOTRe de 2015, dont l'offre en lignes régulières est très variable selon les départements (112 lignes en Moselle, 2 en Haute-Marne). Le Grand Est se situe à la 2e place (derrière Auvergne-Rhône Alpes) des régions françaises en termes d'offre conventionnée.

* Des transports urbains gérés par les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) couvrent un peu moins de 700 communes et 3 millions de personnes (52 % de la population du Grand Est). Le Grand Est compte 42 réseaux de Transports Urbains, quelques exemples :

	Communes desservies	Lignes bus	Lignes tram	Dépenses Collectivité/hab.
Strasbourg	28	44	6	228€
Mulhouse	34	41	3	125€
Nancy	20	36	1	182€
Metz	44	63	0	142€
Reims	17	21	2	166€

(Source CEREMA 2019)

* Le Grand Est dispose d'un réseau fluvial important, notamment à grand gabarit très performant, en Alsace avec le Rhin, en Lorraine avec la Moselle canalisée et dans les Ardennes avec la Meuse. Le réseau est tourné vers les ports maritimes de mer du Nord. Il n'existe pas de voie à grand gabarit Est-Ouest. Peu attractif, le réseau à petit gabarit connaît des trafics très faibles.

Les ports de Strasbourg, de Mulhouse-Rhin et de Moselle se classent aux 2ème, 3ème et 6ème rangs des ports fluviaux métropolitains. Les ports de Givet, de Moselle et du Rhin permettent les échanges avec Rotterdam, Amsterdam, Anvers, Namur, Liège, Coblence, Mannheim. Les principales plateformes multimodales se situent le long du Rhin (Strasbourg, Ottmarsheim), de la Moselle, de la Seine (Nogent-sur-Seine) et de la Meuse (Givet). Le réseau est globalement plus utilisé pour les liaisons avec l'étranger qu'avec le reste de la France.

Cependant, la navigation sur le Rhin devient problématique avec des périodes de basses eaux de plus en plus fréquentes dues au changement climatique. La substitution par le ferroviaire est compliquée à mettre en œuvre (adaptation des sites d'expédition et de réception au ferroviaire).

En ce qui concerne le transport de passagers, il recouvre essentiellement les activités de plaisance et/ou de promenade (tourisme fluvial), de croisière (paquebots fluviaux ou péniches-hôtels). Avec un chiffre d'affaires (direct et indirect) dépassant 90 millions d'euros, le tourisme fluvial pèse d'un poids certain dans l'économie du Grand Est. Le transport public régulier de personnes par voie fluviale est encore peu développé en France, mais différents projets voient peu à peu le jour (Nantes, Paris). Pas encore dans la région Grand Est. Au-delà du grand gabarit, les canaux Freycinet[8] doivent être valorisés, notamment pour le tourisme fluvial et/ou le fret de courtes distances.

[8] Norme européenne régissant la dimension des écluses de certains canaux, mise en place par une loi du programme de Charles de Freycinet datant du 5 août 1879.

2. … mais qui se caractérise aussi par des déséquilibres marqués

a. Un déséquilibre modal

Alors que **la mobilité est perçue comme une opportunité par** les individus appartenant à **des professions et catégories socioprofessionnelles supérieures**, elle peut être considérée comme **une contrainte**, voire **une injonction**, **pour les classes populaires**.

Comme à l'échelle nationale, **la voiture individuelle reste le moyen de transport prépondérant** (65 % en général et 77,1 % pour les déplacements domicile-travail). Dans le Grand Est, cette part modale de la voiture a même augmenté ces dernières années, du fait d'un accroissement des distances entre le domicile et le travail, effet induit de la polarisation des grands centres urbains régionaux.

De ce fait, **les transports sont la principale source d'émission de gaz à effet de serre** dans le Grand Est. À noter malgré tout, que la *« part modale consacrée aux modes doux (marche à pied 24,7 % et vélo 4,7 %) ainsi que du ferroviaire dans les trajets locaux est plus élevée que la moyenne nationale (hors Ile-de-France)[9]»*. Selon l'enquête Mobilité ADEUS 2019, la part modale de la marche atteint même 36,5 % et celle du vélo 11 % dans l'Eurométropole de Strasbourg, et respectivement 31,5 % et 7% dans le département du Bas-Rhin.

b. Un déséquilibre démographique et territorial

Selon la dernière étude INSEE, au 1er janvier 2019, le Grand Est comptait **5 525 300 habitants**, soit **13 100 de moins** qu'à la même période de 2018. Ce vaste territoire de 57 433 km^2, soit 10,5 % de la superficie de la France métropolitaine, rassemble **8,5 % de la population nationale** avec une diminution sur un an de -0,24 %. Dans le même temps, la population française progressait de +0.13 %.
L'Insee note tout de même une évolution positive depuis 2008 : « En dix ans, le Grand Est a gagné 17 000 habitants, soit + 0,03 % par an en moyenne, pour + 0,41 % en métropole », mais constate que cette **croissance demeure faible par rapport aux autres régions** françaises.
Toujours selon cette étude, « la population augmente ou se stabilise dans les départements les plus densément peuplés, tandis qu'elle diminue fortement dans les plus ruraux. La Haute-Marne, les Ardennes, la Meuse et les Vosges sont pris dans une spirale descendante. Ils perdent entre 0,41 % et 0,72 % de leurs habitants chaque année depuis 2008 ». Les départements alsaciens conservent une dynamique forte liée en partie à leur attractivité, à leur robustesse économique et à l'attractivité exercée par leurs voisins. « Seuls les départements alsaciens et l'Aube gagnent des habitants sur dix ans (entre + 0,24 % et + 0,34 % par an) ».
En ce qui concerne les territoires, **l'État est garant de la solidarité** entre eux par différents leviers - soutien aux investissements, dotations, transferts financiers, etc. – afin de répondre aux besoins des territoires les plus fragiles, des populations les plus en difficulté. Il œuvre également, aux côtés des collectivités, à **améliorer la qualité de vie** en organisant l'équipement du pays en grandes infrastructures, notamment de transports, en favorisant la mixité sociale et en incitant au renouvellement urbain.

Dans le Grand Est, on distingue aujourd'hui **dix grands territoires de vie** répartis selon deux types : les quatre systèmes à dominante urbaine (dont l'axe rhénan alsacien et le Sillon lorrain)

[9] Diagnostic SRADDET 2019

et les six ensembles de *« l'écharpe de fragilité »*, où les problématiques de déplacements se posent avec plus d'acuité. Au-delà des classifications territoriales, une réalité s'impose. Cette situation **pénalise particulièrement les populations les plus fragiles** (jeunes et personnes âgées notamment) et **renforce les inégalités territoriales**, au détriment des espaces périphériques ou isolés où le potentiel de déplacement conditionne directement l'accessibilité à l'emploi. L'organisation collective des mobilités des villes moyennes et des secteurs ruraux ou peu denses **ne bénéficie pas de dispositifs de transports structurés et collectifs,** souvent éloignés des lieux d'habitations.

Ce **déséquilibre territorial s'accroît** à mesure que les mobilités nouvelles (vélo en libre-service, autopartage, covoiturage, transport à la demande, …) se développent. En effet, l'essor de celles-ci se fait prioritairement dans les **territoires déjà bien desservis par les transports publics**. Il existe cependant des **exemples de mobilités innovantes en zone rurale**, tel le transport à la demande **Linggo** proposé par le Syndicat Mixte des Transports du Pays de Langres (Haute-Marne) : plus de **180 communes y adhèrent**, facilitant ainsi les déplacements quotidiens de leurs habitants.

Les **villes petites et moyennes** sont aussi des lieux essentiels de **rencontre**, de **proximité**, de **cohésion sociale**. Cependant, la fonction de "centralité" de certaines de ces villes s'est au fil du temps fragilisée pour diverses raisons : concurrences territoriales, renversement de la dynamique économique régionale (par exemple pour les villes de tradition industrielle du nord lorrain), perte d'attractivité pour les jeunes ménages avec enfants, etc. Une **mobilisation nationale et régionale**, dans le prolongement du plan « Action cœur de villes » qui accompagne d'ores et déjà 24 villes du Grand Est, est donc nécessaire pour **soutenir l'ensemble des "centralités"**, en particulier les plus fragilisées.

c. Des déséquilibres induits par les flux transfrontaliers

La qualité des réseaux du Grand Est et la **présence de territoires voisins très attractifs** induisent des flux internationaux de transit très importants, ainsi que des flux transfrontaliers pendulaires conséquents. Par la route ou par le train, **la mobilité transfrontalière concerne plus de 170 000 personnes au quotidien**, en particulier concentrées dans trois espaces : l'axe Metz-Luxembourg, l'agglomération strasbourgeoise et le secteur entre Mulhouse et Bâle.
Due à des conditions institutionnelles, économiques et fiscales particulièrement favorables, **l'attractivité du Luxembourg reste forte** et se fait sentir à des distances de plus en plus lointaines. La dynamique de création d'emplois (environ 13 000 par an, soit 250 par semaine) induit un trafic transfrontalier croissant de personnes et de biens. Soulignons que depuis le 1er mars 2020, l'utilisation des **transports publics** (trains, bus, trams) est **totalement gratuite sur l'ensemble du territoire luxembourgeois. Cette gratuité s'arrête à la frontière** et les "frontaliers" ont besoin d'un billet ou abonnement transfrontalier pour circuler en bus entre Thionville et la frontière du Grand-duché.
Quant à l'addition des trafics de voyageurs et de marchandises, elle provoque, notamment, une **saturation des axes routiers**, d'autant plus que, pour une large part, ces flux transfrontaliers empruntent des **axes locaux qui n'ont pas été calibrés pour une circulation importante**. Il en résulte plusieurs effets négatifs : **nuisances et insécurité** pour les riverains, **temps de transport allongés** pour les pendulaires, **pollution atmosphérique**. À ces flux domicile-travail s'ajoutent les déplacements transfrontaliers pour les loisirs ou les achats, dont l'importance (plus de 50% dans le secteur de Bâle, par exemple) démontre que les espaces transfrontaliers ne sont pas que des territoires d'emplois, mais **aussi des territoires de vie** pour les populations.

d. Un déséquilibre lié aux modèles économiques des modes de transport

Le **déséquilibre est lié aux modèles économiques différents** : par exemple, le ferroviaire doit payer son infrastructure alors que ce n'est pas le cas pour la route. Conséquence directe, quelle que soit la fréquentation, l'équilibre économique n'est atteint sur aucune des lignes ferroviaires régionales. Le niveau actuel des charges de fonctionnement ne permet plus d'envisager un développement de l'offre ferroviaire sans une **fragilisation du modèle économique** des contrats en cours.

Les **arbitrages** pour l'affectation des ressources publiques (nationales et locales) entre les dépenses d'investissement, d'entretien ou de rénovation, sont, selon les modes de transports, particulièrement **sensibles et complexes**. Ainsi, 327 km d'autoroutes ont été construits en 2019, alors que les infrastructures ferroviaires continuent d'être fragilisées. Les tarifs des autoroutes sous concession ont été gelés pour plusieurs années, en contrepartie d'un allongement des durées de concession. Pour le secteur aérien, les aides publiques concernent les réductions de charges foncières des aéroports, la prise en charge des déficits des petits aéroports, et l'aide apportée aux compagnies qui exploitent des liaisons d'aménagement du territoire (OSP). Mais surtout, le kérosène n'est toujours pas taxé.

Pour compenser ces déséquilibres, il conviendrait **d'investir massivement sur le réseau ferré classique**, de **rétablir une équité fiscale** entre les différents modes de transports. Le versement mobilité, très fortement impacté par la baisse d'activité des entreprises et de leurs employés pendant la crise sanitaire, sera compensé par l'État. Il faut engager un véritable plan de relance ferroviaire, comme l'**Allemagne** qui investit **8,6 milliards d'euros par an** jusqu'en 2030 pour le ferroviaire et a rouvert **1 200 km de petites lignes**. Elle a aussi **réduit la TVA de 19 % à 7 %**, faisant baisser le prix des billets de 10 % en moyenne.

Une autre mesure consisterait à **baisser le taux de TVA sur les billets de transports publics** terrestres, urbains, périurbains et ferroviaires, qui est **de 10 % depuis 2013, à 5,5 %,** comme le demandent les associations de consommateurs. D'autres solutions sont proposées par des ONG et par des députés : taxer le kérosène - mais cela doit se faire à l'échelle européenne- interdire les vols intérieurs qui seraient opérables en train en moins de 5 heures, et surtout, renforcer les taxes sur les billets d'avion, pour les vols intérieurs.

Le gouvernement a choisi d'accorder une aide de **7 milliards d'euros à Air France**, sous réserve de supprimer les vols intérieurs qui pourraient être remplacés par le train en 2 heures 30 maximum. Le plan de relance prévoit également une enveloppe de **4,7 milliards d'euros pour la SNCF** dont une partie ira à la régénération du réseau. Aujourd'hui, les **réseaux d'infrastructures (route, fer) sont en mauvais état** et continuent de se dégrader faute d'entretien suffisant. Aussi le gouvernement a annoncé que la **priorité** ira **aux "transports de la vie quotidienne**" avec une programmation des investissements sur les cinq années à venir. Pour faire face à de nouveaux besoins, les responsables politiques sont aussi à la **recherche de modes de financement nouveaux** (par l'impôt, par l'usage) économiquement efficaces et socialement acceptables. Les choix de gouvernance régionale qui se jouent dans les semaines et mois à venir doivent être débattus démocratiquement en y **associant davantage le CESER**, instance représentative de la société civile.

Cependant, "*les investissements ne sont pas à la hauteur des besoins*", comme l'affirmait le président de SNCF Réseau en 2019[10]. "*Les besoins d'investissements pour restaurer les performances nominales de ces lignes sont estimés à 6,9 milliards d'euros d'ici 2028, dont 2,7 milliards d'ici 2022 non couverts par les capacités de financement actuelles*".

[10] Audition du 24 janvier 2019 par le Conseil d'orientation des infrastructures

II. LE NOUVEAU CADRE RÈGLEMENTAIRE DU SECTEUR DES TRANSPORTS

1. Contexte européen : l'ouverture à la concurrence

a. La politique européenne des transports

Mentionnée dès le traité de Rome de 1957, une **politique européenne des transports** était considérée comme **indispensable à la libre circulation des personnes et des biens** au sein du marché commun. Néanmoins, aucun calendrier n'était fixé et les divergences entre les pays ont longtemps bloqué toute avancée dans ce domaine pour lequel prévalait la règle de l'unanimité. Puis, la règle de la majorité qualifiée s'y est substituée et la mise en place d'un Marché Commun des transports progresse à partir de l'Acte unique européen (1986) et du traité de Maastricht (1992) qui acte l'avènement du marché unique européen.

L'Union Européenne (UE) met l'accent sur **l'ouverture à la concurrence intra-communautaire** des marchés du transport aérien, fluvial, routier et maritime. Dans les premières années du XXIe siècle, l'action de l'UE se focalise sur de nouvelles priorités, comme en témoigne en 2001 le Livre Blanc de la Commission intitulé *« La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix »*, qui vise un rééquilibrage des différents modes de transports et **marque la prise en compte des questions environnementales**.

En parallèle au développement de cette politique commune, l'UE intervient en **cofinançant des infrastructures favorisant les interconnexions entre les États membres** : c'est la politique des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T), lancée par le Livre blanc de Jacques Delors en 1993.

Au-delà de la libéralisation du secteur des transports et du développement des infrastructures, les objectifs fixés par l'UE se sont progressivement élargis aux **domaines de la sécurité**, de la **sûreté**, de la **protection de l'environnement** et des **droits des voyageurs**. En 2011 la Commission européenne a présenté sa stratégie globale « Transports 2050 », orientée par deux priorités :

- **Réaliser l'achèvement de l'espace européen des transports** en éliminant les principaux obstacles et goulots d'étranglement qui existent dans plusieurs domaines décisifs pour les transports, à savoir les infrastructures, l'investissement, l'innovation et le marché intérieur.
- **Faire baisser de 60 % les émissions de carbone** de l'Union liées aux transports d'ici à 2050.

b. Le cas des transports ferroviaires

Plus tardive que pour les autres modes de transport, la politique européenne en matière ferroviaire a été **freinée par la situation de monopole naturel de l'infrastructure ferroviaire**, en raison du **caractère massif des investissements** qu'elle nécessite. Les réseaux ferroviaires en Europe se sont construits progressivement depuis deux siècles à l'intérieur des frontières nationales. Il en résulte un morcellement de l'espace ferroviaire européen.

Selon la Commission européenne, ce **morcellement entraîne des inefficacités et des surcoûts** qui empêchent le rail de concurrencer sérieusement les autres modes de transport. La Commission a donc entrepris de mettre fin au cloisonnement juridique et technique des systèmes ferroviaires nationaux, par la **directive européenne 91/440** de juillet 1991.

Celle-ci ouvre, pour la première fois, un « droit d'accès au réseau ferroviaire » (même si ce droit est alors limité aux trains de transport combiné rail/route) et impose une séparation, au moins comptable, entre le gestionnaire d'infrastructure et l'exploitant ferroviaire.

Cette amorce d'**ouverture à la concurrence** se confirme ensuite sous forme de **quatre « paquets de directives »** :

- **1er paquet ferroviaire** (mars 2001) **:** Aussi appelé « **paquet infrastructures** », il entend définir une stratégie plus contraignante pour les États membres et a pour objectif principal de prévoir l'ouverture à la concurrence du fret international par l'adaptation des législations nationales.
- **2e paquet ferroviaire** (avril 2004) **:** Sur la base d'un Livre blanc de 2001 intitulé *« **La politique européenne des transports à l'horizon 2010** : l'heure des choix* », le 2e paquet ferroviaire pose les jalons de la **libéralisation du fret** : le 1er janvier 2006 pour le fret international, le 1er janvier 2007 pour le fret domestique.
- **3e paquet ferroviaire** (octobre 2007) **:** Réclamé par le Parlement européen, le 3e paquet ferroviaire met en place l'**ouverture à la concurrence du transport international de voyageurs** à compter du 1er janvier 2010 au plus tard, en intégrant la possibilité du cabotage (prendre des passagers dans un pays pour un trajet intérieur, dans le cadre d'un trajet international).
- **4e paquet ferroviaire** (mai et décembre 2016) **:** Mise en place d'un **espace ferroviaire unique européen**. Il se compose d'un pilier technique sur les questions de sécurité et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires et d'un pilier « marché » qui régit la gouvernance des acteurs du système ferroviaire. Depuis le 3 décembre 2019 les lignes TER, Intercités sont ouvertes à d'autres opérateurs. À partir de 2023, l'attribution par mise en concurrence sera obligatoire. Les lignes de type TGV seront en « open access » en décembre 2020.

c. L'internalisation des coûts externes des transports

Le transport génère des **nuisances** (pollution, bruit, accidents, dépenses d'infrastructures, …) qui ont **un coût pour l'économie** et au-delà **pour la société**. Depuis plus d'une vingtaine d'années, la Commission Européenne se préoccupe de ces **coûts externes** ; l'objectif est de les internaliser afin d'**orienter les usages vers les modes de transports ayant un moindre impact**. Cette orientation a motivé la directive de 1999 dite « Eurovignette » qui visait à harmoniser les conditions dans lesquelles les autorités nationales imposent des taxes, péages et droits d'usage aux transporteurs routiers. Elle a été ensuite réaffirmée plusieurs fois, notamment à l'occasion du Livre blanc de 2001 et des révisions successives de la directive en 2006 et 2011.
Certains pays – l'Allemagne notamment avec le péage autoroutier pour les poids lourds (LKW-Maut) institué en 2005 – ont pris des initiatives en la matière. Mais la croissance du trafic routier d marchandises a continué et **force est de constater que l'objectif d'internalisation des coûts externes n'a pas été atteint**. La Commission européenne continue cependant de se pencher sur cette question ; en juin 2019, elle a dévoilé les résultats d'une étude de l'Université de Delft qui évalue ces coûts externes à près de **1 000 milliards d'euros par an** (7% du PIB de l'UE à 28), dont plus de **80 % seraient générés par la route** (trafic voyageurs et marchandises).

d. La couverture des droits des voyageurs multimodaux

Afin de sécuriser la mobilité des citoyens européens, l'Union européenne a mis l'accent sur la **promotion des droits des voyageurs**. À cet effet, cinq règlements modaux sur les droits des

voyageurs ont été publiés, un pour chacun des quatre modes de déplacement (aérien, ferroviaire, maritime et routier) et un cinquième insiste sur les droits des personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements.

Après la Commission en 2011, le Parlement européen a émis, à son tour, **une résolution en faveur d'une couverture des droits des voyageurs** qui utilisent successivement différents modes de transport. Il s'agit de sortir les droits des voyageurs des quatre approches modales, jugées réductrices, dans la mesure où les déplacements incluent très souvent plusieurs modes.

La Charte Européenne du voyageur

Signée en janvier 2019 par l'UITP[11] et la Fédération Européenne des Voyageurs, la Charte Européenne du voyageur a pour objectif de renforcer le dialogue entre exploitants, autorités de transport et clients pour améliorer la qualité de service. Elle souligne le devoir d'informer le voyageur avant et pendant son trajet, "sur les lieux où il achète les billets, trouve les horaires" mais aussi à bord des véhicules, et insiste sur l'information en temps réel, "surtout en cas de dysfonctionnement. Elle réaffirme l'impératif de "fournir un service fiable, ponctuel ainsi qu'une assistance aux voyageurs en cas de perturbations", intègre des éléments sur la propreté des stations, abris et véhicules, le confort et la sécurité des clients. Elle met par ailleurs l'accent sur les droits des voyageurs handicapés ou à mobilité réduite.

2. Contexte national : d'une logique de transport à une logique de mobilité

a. La loi Macron pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

Elle **libéralise** notamment **le transport régulier interurbain de voyageurs par autocar,** jusqu'alors limité par des régimes d'autorisation complexes. Le ministre de l'économie du gouvernement Valls en avait fait un symbole, estimant qu'il s'agissait d'une mesure à destination *« des plus pauvres »*, qui pourraient ainsi *« voyager facilement »*.

L'Autorité de Régulation des Transports [12] (ART) concourt au bon fonctionnement de ce nouveau marché et s'assure :

- Que l'ouverture de nouveaux services de transport par autocar ne porte pas atteinte à l'équilibre économique des services publics conventionnés, ferroviaires (TER, trains d'équilibre du territoire - TET) ou routiers sur les liaisons de 100 km ou moins,
- Que les opérateurs de transport bénéficient de conditions d'accès transparentes, objectives et équitables aux gares routières.

Cette Loi a **réformé la gouvernance des contrats** de concession autoroutière et **renforcé l'encadrement juridique** des marchés de travaux, fournitures et services des concessionnaires d'autoroutes. **L'ART joue un rôle central** dans cette nouvelle gouvernance du secteur autoroutier concédé.

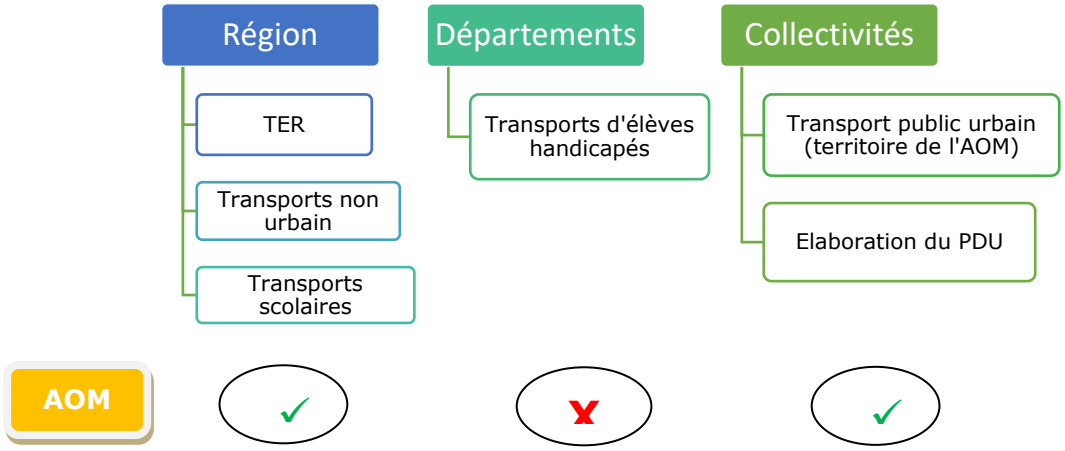
[11] Union Internationale des Transports Publics
[12] Voir glossaire page 73

b. La loi NOTRe

Elle a profondément **modifié l'organisation des compétences** en matière de mobilité :

- Les attributions des départements en matière de transport ont été transférées aux Régions, à l'exception du transport des élèves handicapés,
- La clause de compétence générale des Départements et des Régions a été supprimée,
- Les schémas régionaux d'intermodalité (SRI) sont intégrés dans les nouveaux schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

La loi autorise les Autorités Organisatrices de la Mobilité à **organiser des services de transports non urbains au sein de leurs ressorts territoriaux** et à utiliser le versement transport pour les financer. Le terme « périmètre de transport urbain », devenu impropre, a disparu des textes de lois et a été remplacé par le vocable « **ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité** ». Ces nouvelles dispositions ne bouleversent en rien les fondements sur lesquels s'appuient les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) pour mettre en œuvre leurs politiques de mobilité et les financer. Il existe donc désormais deux acteurs disposant de compétences en termes de transport non urbain : les AOM au sein de leur ressort territorial, les Régions en dehors de celui-ci.



c. La loi sur la transition énergétique

La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) (17 août 2015) fixe les objectifs en termes de développement des énergies renouvelables :

- Atteindre **15 % de la consommation finale de carburant d'origine renouvelable en 2030** ;
- Augmenter la part des énergies renouvelables à 23 % de la consommation finale brute d'énergie en 2020 et à 32 % de cette consommation en 2030 ;
- Atteindre 40 % de la production d'électricité d'origine renouvelable en 2030 ;
- Atteindre 38 % de la consommation finale de chaleur d'origine renouvelable en 2030 ;
- Atteindre 10 % de la consommation de gaz d'origine renouvelable en 2030
- Multiplier par cinq la quantité de chaleur et de froid renouvelables et de récupération livrée par les réseaux de chaleur et de froid à l'horizon 2030.

À ce sujet, les **biocarburants** sont **prévus pour contribuer** le plus largement à l'atteinte de l'**objectif d'incorporation de 10 %** (en pouvoir énergétique) **d'énergie renouvelable** dans la consommation d'énergie finale du secteur des transports **en 2020** fixé à chaque État membre au niveau européen.

d. Le nouveau Pacte ferroviaire

La loi sur la réforme du système ferroviaire (27 juin 2018) entraîne principalement des **évolutions majeures pour la SNCF**, mais aussi sur les modalités d'ouverture à la concurrence et sur les évolutions concernant les collectivités. Ainsi, pour les trains régionaux, l'exploitation sera confiée par **appel d'offre**.

Chaque région peut opter pour le rythme qu'elle souhaite. Elles peuvent continuer à attribuer directement des **contrats à la SNCF jusqu'au 25 décembre 2023** pour une durée maximale de 10 ans. **Au-delà** de cette date, la **mise en concurrence** sera obligatoire.

De plus, pour éviter que l'ouverture à la concurrence aboutisse à une remise en question d'un certain nombre de dessertes, **la loi permet la modulation des péages ferroviaires** selon la rentabilité de la ligne **afin d'instaurer de la péréquation**. Le texte permet aussi aux autorités organisatrices (l'État ou les régions) de **conclure des conventions en définissant des obligations de services publics**.

Enfin, les Régions pourront **récupérer la propriété des matériels roulants et des ateliers** nécessaires à l'exploitation des TER.

e. La loi d'orientation des mobilités (LOM)

Face aux nouveaux enjeux de la mobilité, une refonte de la politique du secteur est devenue indispensable. Rappelons que la dernière évolution majeure de la législation française du secteur des transports date de 1982 avec la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI). Malgré quelques refontes, elle est restée en place pendant presque 40 ans. Succédant à la LOTI, la loi d'orientation des mobilités (LOM) **fait suite aux Assises nationales de la mobilité** organisées à l'automne 2017.

- **Les assises de la mobilité** (fin 2017)

La Loi d'orientation des mobilités votée fin 2019 va s'appuyer sur les recommandations à la fois du Conseil d'Orientation des Infrastructures (partie programmation et financement), sur les rapports Spinetta pour la partie ferroviaire et Anne-Marie Idrac pour les véhicules autonomes et surtout sur les travaux des Assises de la Mobilité dont les **principales propositions à retenir sont**:

- **Réduire l'empreinte environnementale, à savoir :**
  - ✓ Rendre l'ensemble des agglomérations « marchables et cyclables",
  - ✓ Déployer progressivement, dans l'ensemble des agglomérations françaises, des zones à zéro ou très faibles émissions,
  - ✓ Améliorer la sécurité des cheminements pour piétons et des circulations à vélo,
  - ✓ Développer et moderniser les transports en commun et en parallèle des solutions comme le co-voiturage ou l'autopartage.

- Réduire les fractures territoriales, à savoir :
  - ✓ Étendre la compétence des régions à l'ensemble des mobilités,
  - ✓ Mieux prendre en compte l'enjeu de réduction des inégalités territoriales et sociales dans la planification des services et des infrastructures,
  - ✓ Poursuivre le désenclavement des quartiers prioritaires de la politique de la Ville (QPV),
  - ✓ Faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite.

- Réduire les accidents et les risques.

- Mieux articuler les offres de transport.

- **La loi d'orientation des mobilités (LOM)**

Elle réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux.
Élaborée à la suite des assises nationales de la mobilité, elle vise quatre objectifs :
- Sortir de la dépendance automobile.
- Accélérer la croissance des nouvelles mobilités,
- Réussir la transition écologique,
- Programmer les investissements dans les infrastructures de transport.

Avec la loi d'orientation des mobilités, les Régions sont ainsi renforcées comme cheffes de file de la mobilité et comme autorités organisatrices des transports. La loi entend aussi faciliter l'exercice de cette compétence en renforçant la complémentarité du couple Intercommunalité (AOM) / Région afin de garantir à chaque échelle territoriale le niveau adéquat d'offre de transport.

Sur le territoire des Communautés de Communes où ce transfert de compétences ne s'est pas fait, la Région exerce de plein droit cette compétence en tant qu'AOM.

Les Régions peuvent notamment plus facilement agir en matière de mobilité solidaire, comme :
- La mise en œuvre des accompagnements individualisés pour les demandeurs d'emploi, les apprentis et les alternants,
- Favoriser et faciliter les déplacements des personnes handicapées avec une meilleure information sur les solutions accessibles et une garantie de tarifs préférentiels pour leurs accompagnateurs.

La loi d'orientation des mobilités entend aussi supprimer les zones non couvertes par une autorité organisatrice de la mobilité (zones blanches de la mobilité) en accordant de nouvelles compétences aux collectivités territoriales pour organiser notamment des services tels que l'autopartage, le covoiturage, le transport à la demande.

La loi se fixe également comme objectif de favoriser l'innovation en matière de mobilité pour soutenir le développement du MaaS [13].

Comment ? D'ici à 2021, toutes les offres de mobilité devront mettre à disposition leurs données en temps réel, le but est de permettre à des collectivités ou des start-ups de proposer de nouveaux services à partir de ces données tels que l'amélioration de l'information voyageur ou l'intermodalité.

[13] Mobility as a Service (Voir Glossaire page 74)

En matière d'innovation, les véhicules autonomes trouvent également leur place au sein du projet de loi. La loi d'orientation des mobilités crée le cadre réglementaire qui permettra, sous certaines conditions, à ces véhicules de circuler sur les voies classiques à partir de 2020 pour les navettes collectives et 2022 pour les véhicules particuliers.

Par ailleurs, le développement très rapide des offres de mobilités en libre-service a parfois mené à des situations de stationnement urbain anarchiques (vélos, trottinettes, etc.), notamment sur les trottoirs.
Les collectivités vont désormais pouvoir proposer à ces entreprises un cahier des charges pour leur imposer certaines règles de gestion : stationnement, intégration avec les autres usagers ou encore l'entretien des engins.
La mobilité étant l'un des maillons essentiels de la transition écologique, la loi d'orientation des mobilités cherche à réduire l'empreinte environnementale de nos déplacements. Le gouvernement va désormais permettre aux entreprises de participer aux frais de déplacement de leurs employés qui effectuent leurs trajets domicile-travail à vélo ou en covoiturage.

La loi d'orientation des mobilités soutient le déploiement des véhicules électriques pour répondre à l'objectif de multiplier par 5 d'ici à 2022 le nombre de ventes de véhicules électriques par rapport à aujourd'hui. Pour cela, l'équipement de bornes de recharge électrique sera rendu obligatoire pour la plupart des parcs de stationnement, notamment ceux des bâtiments résidentiels comportant plus de 10 emplacements de stationnement.

Dans les « zones à faible émission », les collectivités pourront limiter la circulation des véhicules en fonction des modalités qu'elles auront définis, principalement dans une logique de réduction des émissions de gaz polluants. Elles reposent sur le système des vignettes Crit'Air qui est pleinement opérationnel et désormais largement connu des usagers de la route. À ce jour, plus de 17 millions[14] de vignettes Crit'Air ont déjà été délivrées. C'est une mesure prise par le Préfet.

Enfin, avec la Loi, le gouvernement adopte une politique d'investissements qui mettra l'accent sur les transports dits du « quotidien », à défaut d'investir dans la construction de nouvelles lignes à grande vitesse. Cela se traduit principalement par une hausse affichée de 40% des investissements dans les transports sur la période 2018-2022 par rapport à la période 2013-2017.
Si « *51 % des investissements seront consacrés au ferroviaire, notamment pour désaturer les nœuds ferroviaires dans les métropoles, 39 % seront consacrés à la route afin, entres autres, de désenclaver des territoires ruraux »*[15].

En janvier 2019, le Gouvernement a commandé au Préfet François Philizot un rapport sur l'avenir des petites lignes ferroviaires, dites officiellement lignes de desserte fine du territoire (LDFT – 9 137 km ouverts aux voyageurs, soit un tiers du réseau national). Ce réseau vieillissant souffre d'un retard d'investissement et de régénération conséquent, avec d'importants ralentissements et des risques de fermetures à la clé. Si des décisions urgentes ne sont pas prises, de nouvelles mesures générant d'importants ralentissements de circulation, voire des fermetures, seront inéluctables.
Ce rapport n'a été rendu public (dans une version synthétique) que le 21 février 2020. Il sert de base de négociation entre le Gouvernement, SNCF Réseau et les Régions. Ainsi, conformément aux suggestions du rapport, les LDTF sont réparties en trois catégories :

[14] Chiffre Ministère de la transition écologique - août 2020
[15] Rapport n° 008354-03 Marie-Anne BACOT

- Les lignes qui entrent à 100 % dans le giron de SNCF Réseau et sont intégrées au réseau structurant (alors que le contrat de performance signé en 2017 actait un désengagement du gestionnaire d'infrastructure sur ces lignes, dont le financement repose en grande majorité sur les régions) ;
- Celles qui relèvent du cofinancement classique via les contrats de plan État-Région (avec deux catégories de lignes et un taux différencié de financement par l'État et SNCF Réseau, celui-ci ne dépassant pas 50 %) ;
- Celles où seules les régions sont à la manœuvre et dont la gestion pourra leur être transférée comme le prévoit la LOM (article 172, ex 46 bis), et pour lesquelles le cadre réglementaire sera adapté.

En application de ces principes seront mis en place **des plans d'actions régionaux de soutien aux petites lignes ferroviaires**. Deux premiers protocoles d'accord de sauvegarde des petites lignes (carte en annexe 3) ont été signés le 20 février 2020, avec les régions Grand Est et Centre-Val de Loire. Ces protocoles doivent **déboucher sur des engagements de financement précis**, une fois que les textes d'application de l'article 172 de la LOM auront été publiés.

f. La déclinaison en région Grand Est

La politique du Grand Est en matière de transports a été impactée à la fois par les évolutions législatives et réglementaires évoquées ci-avant, mais aussi par la fusion des trois anciennes Régions Alsace, Champagne-Ardenne et Lorraine.

Déjà responsable des transports ferroviaires et de plusieurs lignes routières régionales, la Région a repris dès janvier 2017 les compétences précédemment exercées par les Départements en matière de transports routiers interurbains et scolaires. Le réseau régional est désormais composé de lignes ferroviaires régionales et de lignes routières (régionales, interurbaines régulières, à la demande et scolaires).

En tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités, la Région Grand Est **définit l'ensemble de l'offre de services, les dessertes, les tarifs et veille à la bonne information des usagers** sur les nombreux supports (fiches horaires, écrans en gare, fil Twitter Grand Est, etc.) en concertation avec ses exploitants et les représentants des usagers. En 2019 la Région Grand Est a réuni tous ses réseaux de transports sous un seul et même nom : ***Fluo Grand Est.***

Cette nouvelle marque **rassemble** les **13 réseaux** de transport routier et ferroviaire gérés par la Région Grand Est en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité : les 3 réseaux régionaux TER Grand Est, Métrolor et TransChampagneArdenne, ainsi que les 10 réseaux interurbains et scolaires départementaux ne forment plus qu'un réseau unique.

Afin **d'optimiser les conditions d'utilisation** de ce réseau unifié, la Région Grand Est a mis en ligne un site web dénommé ***Fluo.eu***[16].

Il remplit les fonctions suivantes :

- Un **calculateur d'itinéraire** capable de proposer le meilleur trajet en temps réel, en combinant l'ensemble des modes de transport disponibles ;
- Un site **compilant toutes les informations liées au transport** sur le territoire du Grand Est : horaires et tarifs, transport à la demande, plans des réseaux, pour toutes les offres de transports publics dans le Grand Est (ainsi qu'en Ile-de-France et au Luxembourg), ainsi que

[16] https://www.fluo.eu/

toutes les informations disponibles en temps réel (notamment les perturbations ponctuelles du trafic).

- Un **portail unique d'inscription aux transports scolaires assurés par la Région** Grand Est. Depuis la rentrée de septembre 2019, ceux-ci sont gratuits pour les élèves de primaires sur le réseau régional.

- Le SRADDET

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) a été conçu comme un **document intégrateur**, permettant des réflexions croisées entre de nombreux domaines de compétences, et permettant de diminuer le nombre de schémas régionaux en fusionnant certains schémas préexistants.
Réalisé par la Région, ce schéma concerne de nombreux domaines **en lien avec les politiques de mobilité.**

Ce schéma intégrateur fixe des **objectifs** et des **règles,** notamment sur les thématiques comme l'égalité des territoires et le désenclavement des territoires ruraux, les infrastructures de transport, l'intermodalité et le développement des transports de personnes et de marchandises, l'énergie, la lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air...

Au chapitre des mobilités, le schéma vise notamment à :

- **Développer** l'intermodalité et les mobilités nouvelles au quotidien,
- **Gommer** les frontières et ouvrir le Grand Est à 360° ;
- **Valoriser** les flux et devenir une référence en matière de logistique multimodale ;
- **Moderniser** les infrastructures de transport tous modes et désenclaver les territoires ;
- **Organiser** les gouvernances et associer les acteurs du territoire. C'est dans ce contexte, qu'une **Charte de l'intermodalité et des services à l'usager** a été signé par les 40 autorités organisatrices (AO) pour servir de cadre de références pour la mise œuvre commune de nouvelles pratiques. Cette charte régionale constitue un **cadre de travail commun** pour apporter des réponses pragmatiques aux questions de mobilité et susciter des changements de comportement. La Région poursuit ainsi trois objectifs : renforcer la cohérence des politiques de transport, développer les services et les innovations en matière de mobilité, piloter collectivement la mise en œuvre des décisions.

Une ambition majeure de cette coopération est la **mise en œuvre du concept de MaaS (Mobility as a service),** notamment par la distribution de titres de transports inter-réseaux et la qualité de l'information apportée aux usagers.

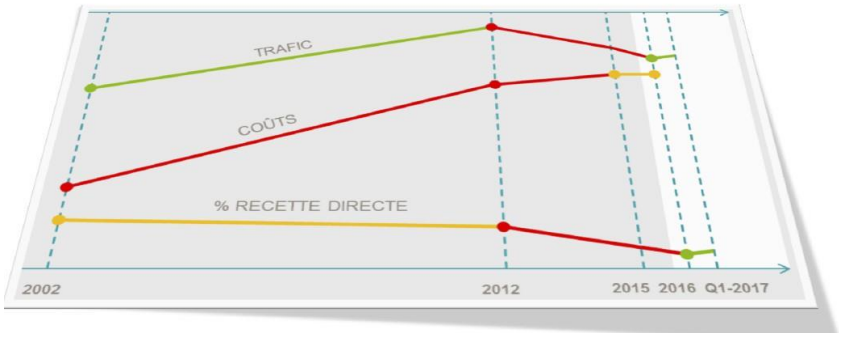
- La Convention TER 2017/2024

À la suite de la réforme territoriale de 2016, le renouvellement des **conventions TER** doit prendre en compte des **périmètres considérablement élargis** avec, pour le *Grand Est*, une convention couvrant l'intégralité de son ressort territorial. Dans les grandes lignes, cette convention ne change guère par rapport aux anciennes conventions du TER. Elle prévoit toujours un **système de bonus/malus basé sur l'atteinte des objectifs** en matière de qualité de service, de fiabilité des circulations, de respect de la composition des trains (nombre de sièges) et d'information aux voyageurs. Vient s'y ajouter désormais un **malus spécifique « retards chroniques »** jusque-là appliqué aux seuls TER lorrains.

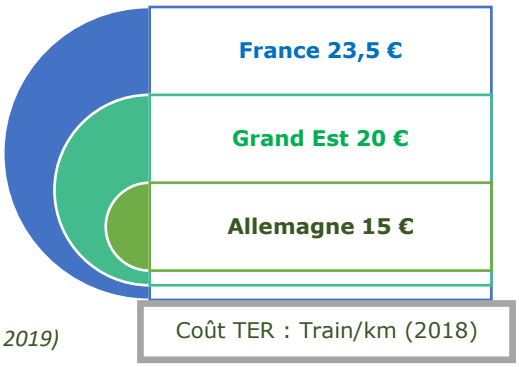
TER en France	TER GRAND EST
900 000 voyages quotidiens	165 000 voyages quotidiens
7000 trains / Jour	1676 trains / Jour
NC	450 cars / jour

Pour assurer l'équilibre économique du service, **la Région Grand Est verse une contribution financière prévisionnelle à la SNCF**, établie de manière annuelle.

La contribution financière régionale nécessaire à l'équilibre du compte conventionnel **couvre environ 75 % du coût global du service**, qui s'élevait à 456 M€ en 2019; le reste provient des recettes des titres de transport.



(Source SNCF : extrait présentation budget primitif transport du Conseil Régional 2019)



Dans le cadre de cette convention, **l'offre de transport a augmenté de 15 %.** Une clause de revoyure permet le réexamen ou l'évolution des conditions d'exécution de la convention en 2020. Un article y stipule également les **conditions de l'expérimentation de l'ouverture à la concurrence** (par anticipation) du service TER sur les lignes Vittel-Nancy-Contrexéville et Épinal-St-Dié des Vosges-Strasbourg.

- Ouverture à la concurrence du marché ferroviaire TER Grand Est.

Cette disposition s'inscrit dans la loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018 avec de nouvelles dispositions dans le code des transports qui prévoit une **mise en concurrence par appel d'offre obligatoire par les Régions à partir du 25 décembre 2023**. La LOM du 24 décembre 2019 est venu compléter ce dispositif par son article 172 qui précise que **SNCF Réseau peut transférer aux Régions la gestion des lignes dites d'intérêt local ou régional à faible trafic dans la limite de 10 % du réseau**. C'est ainsi que les Régions peuvent à leur tour **transférer à un tiers** cette mission de gestion d'infrastructures de ces lignes. Pour autant, *le* cadre réglementaire ne définit pas encore ce qu'est *une ligne d'intérêt local ou régional à faible trafic*. Un décret dans ce sens est attendu pour fin 2020.

Protocole d'accord État-Région Grand Est du 20 février 2020

À l'occasion d'un Comité interministériel aux ruralités organisé dans les Vosges, l'État, SNCF Réseau et la Région Grand Est ont conclu un accord par lequel le Grand Est obtient une délégation pour gérer directement les infrastructures ferroviaires du quotidien. Selon la Région, son investissement pour elle seule de 530 millions d'euros sur un total de près d'un milliard va permettre d'augmenter l'offre et la réouverture de lignes.

- 2022, une première expérimentation

Un article de la convention TER Grand Est signée en 2017 stipulait déjà les conditions d'expérimentation de l'ouverture à la concurrence par anticipation du service TER. Avec ce nouveau cadre législatif, les appels d'offres ont été lancés par la Région Grand Est. Les retours des plis sont attendus pour fin 2020 pour une mise en place de la concurrence en 2022 pour 5 % du trafic ferroviaire TER Grand Est. Les sociétés TRANSDEV, RATPDEV et ARRIVA se sont déclarées prêtes à concurrencer la SNCF. Une fois désigné, l'opérateur devra mettre s'associer à un gestionnaire d'infrastructure titulaire d'un agrément (SNCF Réseau ou SFERIS, filiale SNCF - SYSTRA, filiale SNCF et RATP - VINCI...).

Le nouvel exploitant aura pour mission première de réaliser des travaux de régénération des voies entre St Dié Des Vosges et Arches (estimés à 20 M€), entre St Dié Des Vosges et Molsheim (estimés à 103 M€), entre Sélestat et Obernai (estimés à 15 M€) selon des sources proches de ces dossiers (à noter que le vice-président D. Valence n'a pas voulu confirmer ces chiffres lors de son audition).

Cette expérimentation concerne 2 lots :

- Secteur Bruche-Piémont-Vosges avec la ligne Épinal-St Dié des Vosges-Strasbourg (fermée en 2018) et Sélestat-Molsheim-Strasbourg, ainsi que les services de bus sur le même périmètre. Pour ce lot, l'appel d'offres ne concerne que l'exploitation ferroviaire et routière à compter de 2024. La réouverture de la ligne Épinal-St Dié-Strasbourg va nécessiter 12,6 millions d'euros de travaux d'infrastructures à la charge de la Région Grand Est.
- Nancy-Vittel-Contrexéville (ligne 14 fermée au trafic en 2016). L'appel d'offres comprend à la fois l'exploitation ferroviaire de la ligne à partir de 2025, mais aussi les travaux de régénération de l'infrastructure et sa maintenance. L'exploitation des lignes, du matériel roulant, la gestion du personnel et la gestion des gares mono-transporteur seront également confiées au nouvel opérateur. Le contrat d'exploitation sera, là aussi, signé pour 22 ans. Seule exception à ce contrat, la vente des billets resterait un service de la SNCF. Ce qui risque de poser des problèmes d'organisation sur la mutualisation des services en gare.

- 2025, seconde phase

À compter de décembre 2024 (fin de la convention TER Grand Est-SNCF), plusieurs axes franco-allemand pourraient être ouverts à la concurrence (Metz-Forbach-Sarrebruck, Metz-Béning-Sarreguemines, Metz-Thionville-Trèves, Metz-Strasbourg, Strasbourg-Sarreguemines-Sarrebruck, Strasbourg-Karlsruhe).

L'exemple allemand d'ouverture à la concurrence plaiderait plutôt en faveur de la SNCF puisque la Deutsch Bahn a vu son activité progresser de 49 % en nombre de voyageurs en 20

ans et les coûts d'exploitation baissés de 25 %. Mais il faut aussi rappeler que l'État Allemand a repris la totalité de la dette de la Deutsche Bahn (DB) en 1993 (38 milliards d'euros). Quant au gouvernement français, il s'est engagé en 2018 à reprendre via la Caisse des Dépôts (CDP) 35 milliards sur les 47 milliards de dette de la SNCF en 2 phases (2020 et 2022). Par ailleurs, l'âge moyen[17] du réseau est de 17 ans contre 35 ans en France. L'Allemagne va également investir 62 milliards d'euros[18] sur le réseau ferroviaire dans les 10 ans à venir, alors qu'en France, le débat n'est toujours pas tranché[19] malgré des engagements pris par le gouvernement en 2016 sur 46 milliards de travaux à réaliser sur 10 ans.

En ce qui concerne l'un des axes les plus fréquentés du Grand Est, le sillon Lorrain/Luxembourg, sa mise en concurrence n'est pas à l'ordre du jour du Conseil Régional. Toutefois, nul doute que la mise en concurrence globale de la SNCF sur TER Grand Est sera l'un des enjeux politiques de l'élection du nouveau Conseil Régional prévu en 2021. La nouvelle convention qui serait signée à l'issue de celle-ci pourrait aller jusqu'en 2035.

- DSP[20] - Organisation des transports scolaires et interurbains

Les récentes lois NOTRe et MAPTAM[21] ont fait évoluer les missions dévolues aux régions. En matière de développement économique, elles passent d'un rôle de « cheffe-de-file » à celui de « responsable » de la politique sur le territoire régional. Elles disposent désormais de la compétence en matière de transports interurbains et scolaires. La Région Grand Est gère ainsi 326 lignes routières dont certaines à la demande et assure les déplacements de 235 000 élèves par jour via 3 500 circuits de transports scolaires. Le Conseil Régional Grand Est a voté le principe de la gratuité pour le transport des élèves (environ 50 000) de primaire de l'enseignement public et privé sous contrat.
La tarification que le conseil régional annonce comme « accessible et avantageuse » sera mise en œuvre progressivement jusqu'en 2022. Jusqu'à son application, ce sont les politiques existantes, élaborées initialement par les Départements, qui continuent d'être appliquées. Le calendrier pour le second degré est le suivant : en septembre 2019 pour les Ardennes et l'Aube ; en septembre 2020 pour la Meuse et la Moselle ; en septembre 2021 pour la Marne, le Bas-Rhin et les Vosges ; en septembre 2022 pour la Haute-Marne, le Haut-Rhin et la Meurthe-et-Moselle. Ce dernier est le seul département à avoir mis en place une politique de gratuité pour le transport de tous les élèves.

- Contrat de Plan État/Région (CPER)

  - **CPER Grand Est 2015/2020**

Il renforce la politique d'aménagement au service de l'égalité des territoires par la mise en œuvre de projets structurants.

Trois objectifs majeurs :

- Mise en cohérence des politiques publiques et convergence des financements en faveur des projets structurants dans les territoires,

[17] Les Echos, 23/08/2016
[18] L'Echo (Bruxelles) du 15 janvier 2020
[19] Capital - novembre 2019
[20] Délégation de service public
[21] Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

- Soutien à l'investissement public et à l'emploi,
- Développement des territoires les plus vulnérables.

Six volets :
- Mobilité multimodale,
- Transition écologique et énergétique,
- Numérique,
- Innovation, filière d'avenir et usine du futur,
- Enseignement supérieur, recherche et innovation,
- Territoires.

Les CPER ont mis du temps à démarrer. Le CPER 2015-2020 doit en théorie s'achever d'ici fin 2020 : il est pourtant encore très loin d'atteindre un taux d'exécution satisfaisant. Son lancement a coïncidé avec la fusion des Régions.

La cadence semble toutefois s'accélérer, conformément au cycle de vie d'un CPER. Fin 2019, le taux d'engagement du CPER Grand Est atteignait 58,4 % pour un montant contractualisé de 977 M€ sur le volet "Mobilité", soit 47 % du montant global du CPER.

➢ CPER Grand Est 2021/2027

Le nouveau CPER est en cours de préparation. Fini le cadre national, place à la "différenciation". Le volet transports - qui habituellement représente 60 % des crédits - sera "encapsulé" pour deux ans (jusqu'en 2022), c'est-à-dire mis de côté pour régler les grandes difficultés de financement des projets en cours.

- Projets transfrontaliers (carte en annexe 4)

Le Grand Est, avec près de 760 km de frontières dont 450 km de frontière franco-allemande, est voisin de la Belgique, du Luxembourg, de l'Allemagne et de la Suisse. Dans ce contexte majeur de développement, elle coopère activement aux travaux de trois espaces que sont le Rhin supérieur, la Grande Région et la Champagne-Ardenne/Wallonie.

Projets en cours :
- Augmentation des capacités voyageurs sur l'Axe Metz/Luxembourg (convois à 3 trains TER) et allongement des quais de réception,
- Équipement des TER en système de sécurité ERTMS[22] (normes européennes),
- Raccordement ferroviaire de l'EuroAirport et intégration de Mulhouse/St Louis dans le RER bâlois,
- Réouverture de la ligne ferroviaire Colmar-Breisach-Fribourg,
- Acquisition de matériels roulants (TER 2N NG) transfrontaliers.

[22] Voir glossaire, page 73

- Projet de gare d'interconnexion TGV-TER à Vandières

Tout en verre, d'une surface de près de 1 700 m^2, haute de plus de 13 m, la gare d'interconnexion de Vandières affiche encore sa superbe sur les esquisses. Une **véritable vitrine pour la Lorraine,** une prouesse technique pour un équipement partagé entre l'accueil des voyageurs et les voies à treize mètres de haut sur l'actuel viaduc. **L'interconnexion** ferrée sur le sillon lorrain à Vandières **modifierait complètement la géographie de l'espace régional et frontalier.** Sa réalisation contribuerait à **articuler le développement sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest**. La rapidité et la régularité des déplacements, notamment au regard des engorgements des routes et autoroutes et plus particulièrement de l'A31, permettraient **un report route/fer** facilité par la mise en place de fréquences cohérentes et cadencées entre TER et TGV.

Depuis près de 30 ans, ce projet est l'objet de nombreuses polémiques entre les élus locaux qui défendent l'actuelle gare de Louvigny, et ceux qui réclament cette gare d'interconnexion. Elle **aurait pu voir le jour en 2016, après un avis favorable du Conseil d'État** en 2011 et la déclaration d'utilité publique qui s'en est suivie. Il y a aujourd'hui une **nouvelle opportunité** à saisir dans le cadre des **futures orientations pour le réseau transeuropéen de transport** (RTE-T). En effet, l'Union Européenne consulte actuellement les États membres afin d'identifier les **projets prioritaires** qui relèveront d'un futur financement au Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) pour la période 2021-2027. Et **la gare d'interconnexion entre pleinement dans les critères d'éligibilité** prévus au projet de règlement UE COM (2018) 438 final du 6 juin 2018 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n°1316/2013 et (UE) n° 283/2014.

III. LES MOBILITÉS FACE À UNE DOUBLE MUTATION

1. La question écologique pose un enjeu de durabilité et de santé publique

a. Le changement climatique, une urgence écologique

- Les transports, enjeu climatique et sanitaire

Le GIEC[23] ne cesse de nous alerter sur le réchauffement global de la planète qui est en cours. Il est lié au **renforcement de l'effet de serre naturel par l'ajout de quantités massives de gaz à effet de serre** (GES) d'origine anthropique (principalement du CO2) dans l'atmosphère. Ces émissions sont notamment produites par la consommation des énergies fossiles, comme le pétrole ou le charbon.

Selon les chiffres de l'Agence internationale de l'énergie, **les transports représentaient en 2016 environ un quart des émissions de CO2 dans le mond**e, ce qui en faisait le deuxième contributeur de gaz à effet de serre après la production d'énergie et d'électricité. En valeur brute, **les émissions de CO2 dues aux transports ne cessent d'augmenter**, sous l'effet des hausses conjuguées du nombre de véhicules en circulation, du trafic aérien et du commerce de marchandises.

Sur le Grand Est, les transports sont également les **seconds contributeurs de gaz à effet de serre avec 23% des émissions régionales**, derrière l'industrie (25 %) et devant le secteur agricole (17 %)[24]. Cette part est relativement **stable depuis 2014**. Les transports, et en particulier le **transport routier**, ont également une **responsabilité importante dans les émissions de polluants** qui impactent directement la **santé humaine**, comme les oxydes d'azote (50%) ou les particules PM2,5 (11 %).

Sur le Grand Est, des **dépassements de valeurs limites en dioxyde d'azote NO_2** sont annuellement rapportés à la Commission Européenne pour les agglomérations de Reims et de Strasbourg qui sont concernées, comme d'autres agglomérations, par la **condamnation de la France par la Cour de Justice de l'Union Européenne** le 24 octobre 2019. À la suite de la loi d'orientation des mobilités promulguée le 24 décembre 2019, la mise en place **de zones à faibles émissions mobilité** doit permettre de réduire très sensiblement les concentrations en NO_2 dans les zones de dépassement.

Toujours sur la région, **les niveaux de concentrations en particules** respectent les valeurs limites européennes depuis 2014 mais **dépassent largement les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé,** avec plus de **3 millions d'habitantes et habitants de la région concernée**. Pour cet indicateur de pollution, le **chauffage au bois** dans des installations individuelles anciennes ou de faibles performances est toutefois la **source majoritaire**, même si la contribution du transport routier est significative avec des émissions à l'échappement, mais également liées à l'usure des pneus, freins, etc.

[23] Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat

[24] https://observatoire.atmo-grandest.eu/ Observatoire climat-air-énergie porté par Atmo Grand Est avec le soutien de la Région Grand Est et de l'ADEME

La **pollution de l'air** est aujourd'hui la **2ème cause de mortalité** derrière le tabac en France**. Sur le Grand Est, le respect des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé permettrait d'éviter 2 000 décès[25] chaque année.**

- La prise de conscience

Depuis une trentaine d'années, la prise de conscience mondiale du réchauffement planétaire et de sa probable origine humaine a été lente et s'est traduite par plusieurs étapes : la création du GIEC en 1988, le sommet de la Terre en 1992 à Rio, le protocole de Kyoto en 1997, les conférences mondiales sur le climat successives. Ces dernières se terminent par des déclarations d'intention non suivies d'effets, et remises en question par certains États, gros contributeurs de gaz à effet de serre. **L'accord de Paris en 2015, suite à la COP21, était pourtant le 1er texte universel sur le climat et le changement climatique**. Pour autant, la situation continue de s'aggraver, comme l'ont démontré les désordres climatiques (records de chaleur et de froid, sécheresse, feux de forêts, pluies catastrophiques, etc.) constatés en 2019 et 2020.

En 2014, l'Union Européenne a adopté un **cadre d'action visant à réduire, d'ici à 2030, d'au moins 40 % les émissions de GES par rapport aux niveaux de 1990**. L'objectif ultime étant même la neutralité climatique au sein de l'Union d'ici 2050.

- Les orientations en France

En France, l'enjeu du réchauffement planétaire a été traité pour la première fois de manière globale en 2007 par le Grenelle de l'Environnement, rencontres politiques qui se sont traduites en 2009 par les lois Grenelle I et II. En matière de transports, ces textes avaient pour objectif **d'inscrire les infrastructures, les services et les comportements de déplacements dans une optique de développement durable.** Il s'agissait notamment de **développer des modes alternatifs à la route** (ferroviaire, maritime et fluvial) pour le transport de marchandises, **de donner la priorité aux transports collectifs** dans le transport de voyageurs (création de 1 500 km de transport collectif urbain en site propre, création d'un système de taxes favorisant les véhicules les moins polluants, mise en place d'une écotaxe kilométrique pour les poids lourds, etc.).

Ces orientations volontaristes contre le changement climatique se sont poursuivies avec la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte en 2015 et la Stratégie Nationale de Transition Écologique vers un Développement Durable (SNTEDD 2015-2020) qui affichait **une triple ambition** :

- Définir une vision à l'horizon 2020.
- Transformer le modèle économique et social pour la croissance verte.
- Favoriser l'appropriation de la transition écologique par tous.

Parmi les priorités affichées dans cette SNTEDD figurent notamment la réduction et la prévention de la vulnérabilité énergétique dans l'habitat et les transports, le développement de modèles urbains durables et l'aide à la modification des choix et comportements de la société.

- Décarboner les transports

Face à cette menace du réchauffement planétaire, le monde doit s'engager dans une vaste mutation : la **décarbonation de la société en général et des transports en particulier**.

[25] Source Santé Publique France

- **Pour l'aérien**, il n'y a pas pour le moment de solution de remplacement du kérosène et tous les efforts et gains, réels, en matière d'efficacité énergétique sont contrebalancés par l'augmentation du nombre de voyageurs et donc de vols. Dans le cadre du plan de relance aéronautique de mai 2020, l'objectif de **mettre sur le marché un avion décarboné à l'horizon 2030** a été acté et les industriels ont déclaré s'y préparer. Un des axes de recherche porte sur la création d'un **avion fonctionnant à l'hydrogène d'ici 2035**.
- **Le ferroviaire** étant **plutôt vertueux**, il n'y a pas de gains importants à espérer et, de surcroît, il est **très coûteux en infrastructures** et **peut difficilement concurrencer l'aérien** pour les passagers, **et le maritime** pour les marchandises **sur les très longues distances**.

Domaine de pertinence[26] du TGV :

Distance	Temps de transport	Coût au siège Km	Reliant des métropoles à des grandes agglomérations
400 à 600 Km	< de 2h30	Train < à l'avion	Le train se substitue à l'avion avec un très haut niveau de rentabilité
600 à 800 Km	de 2h30 à 3h30	Train = Avion	Compétition modale qui s'équilibre à 3h de temps de parcours. Niveau de rentabilité du train décline progressivement.
800 à 1000 Km	de 3h30 à 4h30	Train > Avion	Aérien domine le marché.
+ de 1000 Km	> à 4h30	Train très > Avion	Avion quasi exclusif.

Reste le **transport routier**, qui, selon l'Union Européenne, **représente à lui seul 72 % des émissions de CO2 des transports de l'UE**. Désignée comme la source de tous les problèmes (émissions de gaz à effet de serre, pollution, insécurité), la route **montre une grande capacité d'innovations techniques :** amélioration des moteurs et développement des véhicules électriques, déploiement de la conduite assistée et bientôt de la conduite autonome, covoiturage, autopartage, services de cars à moyenne et longue distances, etc.

Mais il n'y a pas de solution miracle et aucune des options possibles n'est pleinement satisfaisante :

- Le remplacement du **thermique par l'électrique** permet de **réduire la pollution de l'air** en ville, cette **solution** reste **contestable**. En effet, bien que l'on passe ainsi d'une dépendance aux énergies fossiles à une **dépendance aux terres rares**, l'empreinte carbone d'une voiture ne se limite pas à son utilisation. Elle inclut aussi sa **production** et son **recyclage**, des facteurs sur lesquels les **véhicules électriques** (VE) **ne sont pas performants**. Au-delà de l'aspect environnemental, la **généralisation du véhicule électrique conduirait à une baisse considérable de la consommation de carburants** (essence ou diesel) qui impacterait directement les finances de l'état. La fiscalité sur les carburants constitue une part non négligeable de ses ressources. Toutefois, la France comme d'autres pays européens, a

[26] Dossier de presse du Rapport Philizot

décidé de s'engager dans **une politique volontariste de transition vers le véhicule électrique** dans le cadre du "Plan Climat" présenté par le gouvernement en juillet 2017.

Une mesure phare de ce plan vise l'interdiction **à l'horizon 2040 de la vente de véhicules émettant des gaz à effet de serre** (GES). Un des premiers obstacles au déploiement des VE reste **l'adaptation des infrastructures d'approvisionnements énergétiques** (IRVE[27]). Pour la région Grand Est, le nombre de bornes de recharge (carte en annexe 5) sur la voirie reste **inférieur à 1 000 en 2020**.

- **Le Gaz Naturel** pour Véhicules (GNV) est issu de productions naturelles ou fossiles. Le GNV, notamment sa version **bioGNV** issue de déchets organiques, **présente des avantages réels** pour la protection de l'environnement. En effet, il **génère moins d'émissions de gaz à effet de serre et polluants** (CO2, NOx, particules fines, composés organiques volatils, etc.) que les carburants classiques. Le GNV est **utilisé par des motorisations de type thermique**, et est particulièrement **adapté pour les véhicules lourds** qui ont un besoin en autonomie très important (bus, car et poids lourds).
  Cette filière **contribue aux objectifs de la transition énergétique** pour la croissance verte, émettant peu de gaz à effet de serre. Elle permet le **développement d'une économie circulaire** avec la valorisation des digestats[28] issus de la méthanisation dans l'agriculture (bioGNV) et des déchets organiques des habitants d'un territoire (GNV).
  « À l'horizon 2020/2021, un procédé, actuellement au stade de la démonstration préindustrielle, pourrait permettre d'obtenir du biométhane à partir de biomasse (bois, paille...) par un procédé thermochimique (la gazéification) suivi d'un procédé de méthanation (conversion catalytique de l'hydrogène et du monoxyde de carbone en méthane). À l'horizon 2030 le biométhane pourrait également être produit grâce à des micro-algues par dégradation biologique »[29].

- **L'hydrogène ?** Oui, s'il est **produit de manière décarbonée**, ce qui est encore loin d'être le cas. L'**efficacité énergétique** est **douteuse** et le problème du **stockage** (place, risques de fuites) **reste posé**. BMW, Mercedes et Volkswagen ont abandonné la piste de l'hydrogène en 2019 pour se concentrer sur la voiture électrique. Toutefois, depuis plusieurs décennies, l'hydrogène est présenté comme une énergie d'avenir, mais s'est jusqu'à présent heurté à la réalité des coûts.

  Néanmoins, aujourd'hui la préoccupation environnementale pourrait prendre le dessus au point **d'imposer l'hydrogène comme une alternative possible** pour certains usages, à condition qu'il soit produit de **manière décarbonée**. Ce n'est pas encore le cas, mais les projets et annonces se multiplient. Dans le Grand Est, le **Pôle Véhicule du Futur a lancé le projet DINAMHySE** qui vise à donner une cohérence à la technologie de l'hydrogène décarboné et à structurer une filière hydrogène régionale. Ce projet a démarré officiellement le 18 janvier 2019, lors de l'évènement Grand Est Territoire Hydrogène. Il est financé dans le cadre de l'appel à projets « Be Est Filières d'Avenir » du Grand Plan d'Investissement.

  L'Union Européenne a présenté le 8 juillet 2020 une feuille de route ambitieuse ayant pour objectif d'arriver à un **déploiement à grande échelle à l'horizon 2030 de l'hydrogène vert**.

[27] IRVE : Infrastructure de recharge pour véhicule électrique
[28] Résidus, ou déchets « digérés », issus de la méthanisation des déchets organiques. Le digestat est constitué de bactéries excédentaires, matières organiques non dégradées et matières minéralisées. Après traitement il peut être utilisé comme compost.
[29] Source ADEME 2019 - Panorama des nouvelles mobilités Grand Est

Les industriels se mettent aussi aujourd'hui en ordre de bataille. Daimler et Volvo ont ainsi créé une co-entreprise pour partager les coûts de développement. Michelin et Faurecia ont fait de même. Alstom a commencé à faire rouler des trains à hydrogène en Allemagne et a annoncé avoir en commande plusieurs dizaines de rames pour l'Italie, le Royaume–Uni et l'Allemagne. L'homologation de ce type de matériel en France est attendue pour 2022.

Rappelons également que le gouvernement français a choisi de miser sur l'hydrogène "vert" en affectant **2 milliards sur le Plan de Relance** de 100 milliards présenté en septembre 2020. Cette enveloppe constitue le **1er volet d'un plan de 7,2 milliards** sur 10 ans. Ces 2 milliards seront dédiés "au **développement d'une nouvelle filière plus propre**". À Pau, Versailles, Houdain 17 bus roulent à l'hydrogène et une cinquantaine de véhicules sont en commande. En tout, une vingtaine de villes de l'hexagone devraient s'en équiper pour une flotte d'environ 400 véhicules. Des bateaux à hydrogène sont actuellement en construction pour des armateurs scandinaves.

- **Les biocarburants :** En novembre 2019, le CESER Grand Est a rendu un avis[30] au Conseil régional sur les enjeux, les impacts et les perspectives de développement des filières Bioéthanol et Biodiesel concernant la région Grand Est, première région productrice de biocarburants en France. Toutefois, le **débat persiste sur les bénéfices réels**, en termes d'émissions de gaz à effet de serre, en cas d'augmentation de la quantité de biocarburants consommés. D'autres questions se posent sur l'**arbitrage entre sécurité alimentaire et conséquences de modes de production plus extensifs** (détournement des surfaces agricoles de la production alimentaire).
- Les espoirs concernant la **batterie au graphène**[31], considéré depuis quelques années comme la solution qui sera au cœur des **batteries du futur**. La recherche se concentre davantage sur cette piste pour **booster les performances des solutions de stockage d'énergie actuelle**. La firme coréenne SAMSUNG a déposé un brevet en 2017 portant sur une batterie au graphène capable de stocker deux fois plus d'énergie que les batteries actuelles.

b. Une mobilité durable qui dépasse la notion de transport

Objectif : réduire sensiblement les déplacements et les réserver à de réelles nécessités selon un principe simple, **le déplacement le moins polluant est celui qu'on ne fait pas**. Voilà pourquoi la mobilité est avant tout un défi politique majeur.

La mobilité est connotée positivement. On peut même affirmer qu'il y a une injonction à être mobile. Mais dans les faits, notamment chez les actifs, beaucoup ne vivent pas une mobilité souriante. La mobilité est **vécue très souvent comme une contrainte** qui peut être physique (fatigue), mentale (stress) et financière.

Le **coût "transport" pénalise surtout les revenus modestes** comme nous l'indique la récente étude de l'IPSOS[32]. Ce constat confirme une fois encore la nature du mouvement social des

[30] https://e-ceser.grandest.fr/wp-content/uploads/2019/11/2019-11-07-biocarburants-rapport-et-avis-adoptes.pdf
[31] Fine couche de carbone pur qui est un million de fois plus mince que le papier,
[32] Pour TRANSDEV et Régions de France de septembre 2019 sur les mobilités au quotidien dans les régions françaises sur un échantillon de 10148 personnes dont 903 dans le Grand Est

gilets jaunes. Pour 50 % des sondés, **le coût des déplacements constitue le premier obstacle à la mobilité.**

Le **budget transport est considéré comme élevé pour les 2/3 d'entre eux, en particulier pour les habitants des communes rurales et plus de 50 % considèrent qu'ils n'ont** pas de choix dans leur mode de déplacement. 39 % des sondés disent avoir augmenté l'utilisation de la voiture pour ceux qui résident dans les **zones à faible densité**[33].

COÛTS MENSUELS (moyenne)

Par mode de transport	
Utilisateurs réguliers de la voiture	**223 €**
Utilisateurs réguliers des transports en commun	163 €
Utilisateurs réguliers des transports doux	136 €

(Etude IPSOS / TRANSDEV 2019)

Par niveau de revenu du foyer	
Plus de 3000 €	233 €
De 2000 à 3000 €	202 €
De 1250 à 2000 €	183 €
Moins de 1250 €	150 €

Le sociologue Julien Damon[34] avance une idée originale et intéressante, celle de la "***démobilité***", « *une invitation à l'innovation pour diminuer les mobilités subies et augmenter les mobilités choisies* ». Cette perspective de démobilité, qui peut s'incarner dans le développement du télétravail par exemple, **ne vise pas la décroissance globale** comme certains peuvent le proposer ou le suggérer. Au contraire, elle fait la promotion des **mobilités durables en favorisant la mobilité locale ou de proximité**. Une mobilité, nous dit-il, qui se « *définie comme l'ensemble des déplacements réalisés dans un rayon de 80 kilomètres autour du domicile. Elle compte pour 99 % des déplacements* ».

Démobilité ou écomobilité, l'objectif n'est plus seulement de déplacer les individus, mais aussi de **repenser leur rapport à la mobilité** et ainsi contribuer à leur bien-être physique et mental. Mais comment ?
La mobilité est un enjeu territorial **: les questions de mobilité quotidienne se posent à l'échelle d'un bassin de vie et d'emploi**, souvent en décalage avec l'organisation administrative des territoires. La politique d'étalement urbain et du tout-voiture a fait exploser les besoins de déplacements qui sont étroitement liés à l'organisation urbaine. Jusqu'au milieu du XXe siècle, la morphologie urbaine était indissociable du dessin des voies de circulation lui permettant d'assurer toutes ses fonctions. À partir des années 50, le développement de l'automobile s'est accompagné d'une exigence de vitesse et de fluidité qui a transformé l'organisation urbaine. Les villes ont commencé à changer de forme avec l'augmentation des distances de déplacement.

[33] Baromètre des mobilités du quotidien - 29 janvier 2020
[34] *La démobilité : travailler, vivre autrement* – Julien Damon – Fondapol - 2013

Cette mutation urbaine s'est effectuée selon la loi (ou conjecture) de Zahavi qui pose l'hypothèse d'une constance des budgets temps de transport (BTT) quotidiens dans les zones urbaines. La portée spatiale de ces déplacements est fonction de leur vitesse.

L'usage des modes motorisés, de l'automobile en particulier, ne **réduit pas le temps du déplacement** mais **augmente la distance parcourue**, contribuant ainsi à l'étalement urbain.

Ce mécanisme a eu deux conséquences principales :

- Une approche sectorielle du problème du transport et des déplacements : pour maximiser leur efficacité, les espaces dévolus à la circulation ont été désolidarisés de ceux dédiés aux autres usages urbains.
- Une spécialisation croissante des fonctions : les transports sont devenus des corridors entre espaces spécialisés et séparés, tels les cités dortoirs ou les grands quartiers d'affaires.

Il faut profiter de la mutation des mobilités pour **repenser l'organisation spatiale de la ville et des territoires, déspécialiser** et permettre **une vraie mixité des fonctions** dans la ville. Déspécialiser les fonctions revient à promouvoir **une ville à taille humaine**, une ville où les **modes doux dominent**, alors que **spécialisation rime nécessairement avec automobile**.

Cette déspécialisation va nécessairement de pair avec une **densification de l'espace urbain**. Celle-ci s'apparente à une recherche de l'optimum urbain, celui qui maximise les effets d'agglomération en **minimisant les effets de congestion**.

Densifier, resserrer la ville, conduit à **partager l'espace urbain**, à **instaurer des zones de rencontre**, à **inciter aux mobilités douces**, etc. Mais plutôt que la ville compacte qui évoque trop une idée d'entassement et de promiscuité, il faut **viser la ville cohérente** où chacun est **proche de ses activités**.

Il est donc indispensable de **penser l'urbanisme et les transports conjointement**. Toutefois, cette nécessité est une idée assez récente. En effet, si certains textes (notamment la LOTI en 1982) ont imposé d'évaluer les conséquences d'une urbanisation distante des infrastructures de transport, ce n'est qu'en 2000 que la loi SRU (Solidarité et renouvellement urbain) impose une articulation entre les deux. C'est ainsi que le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, **un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles**, notamment en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux, dans un environnement préservé et valorisé.

c. L'innovation : les pouvoirs publics facilitateurs

Le secteur des mobilités dispose d'un **fort potentiel d'innovation**, notamment au niveau des services avec des entreprises totalement nouvelles dont les exemples les plus couramment cités sont UBER, WAZE, Deliveroo, etc. La **révolution numérique transforme l'offre de mobilité**. L'alternative n'est plus seulement entre le véhicule individuel et le transport collectif traditionnel. Une multitude d'acteurs spécialisés (vélo-partage, autopartage, taxis, VTC, covoiturage, …) **enrichit l'offre disponible pour l'usager**. S'insinuant entre les infrastructures physiques et les citoyens, ces nouveaux services numériques **influencent la vie quotidienne** de

millions de gens et disposent ainsi d'une **puissance considérable** : les données, l'information massive, le « big data ». Or, ces entreprises sont toutes privées et, pour la plupart, étrangères. Il n'est donc pas évident qu'elles utilisent leur puissance numérique dans le sens de l'intérêt général.

Aux XIXe et XXe siècles, la puissance publique a massivement investi dans l'aménagement de routes, chemins de fer, métros, canaux, ports et aéroports. Il faut à présent **investir dans les infrastructures numériques publiques stratégiques** du XXIe siècle, pour faire en sorte que ces acteurs privés du numérique parlent le même langage technologique, garantir la lisibilité pour les usagers et **assurer la primauté de l'intérêt général** sur les intérêts privés.

Accompagner la révolution numérique dans les moyens de transports, c'est aussi pour les collectivités territoriales **mobiliser l'intelligence innovatrice** des citoyens usagers et des organisations collectives de proximité qui génèrent les besoins de mobilité : l'entreprise, le centre commercial, l'école, l'université, l'hôpital, le complexe sportif, etc.

Au-delà des mobilités, l'État et les Régions doivent **impulser ou favoriser l'innovation** dans tous les domaines où elle peut réduire, voire supprimer le besoin de transports dans la formation (cours à distance) et dans l'emploi (télétravail, horaires décalés).

2. La révolution numérique pose un enjeu d'équité sociale et territoriale

a. La révolution numérique bouleverse les mobilités

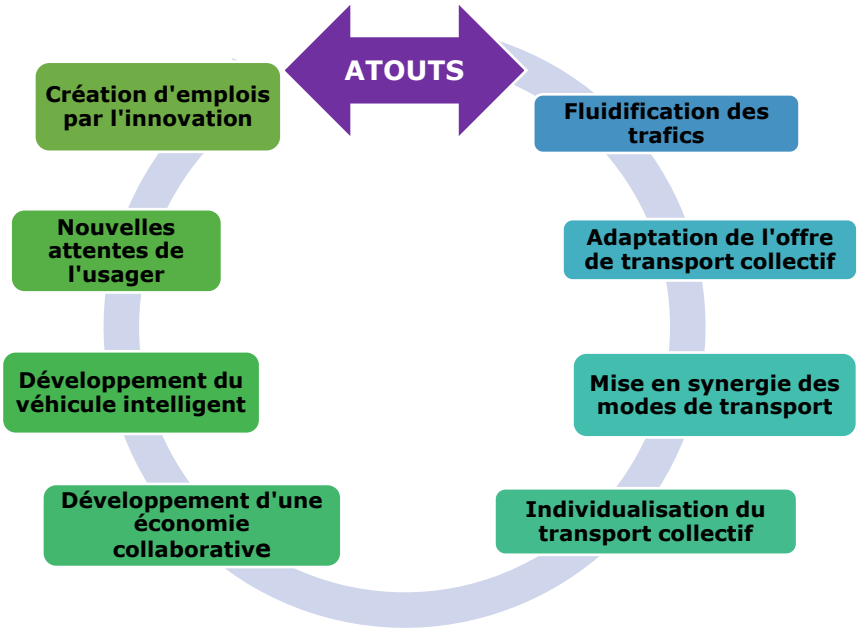
Le concept de « mobilité comme service » 'est un « mix » de services de mobilité publics et privés. Il **combine tous les modes de transport disponibles** (classiques et nouveaux) fournis à l'usager final **via une interface de service unique**.

Le numérique fait évoluer nos **rapports au temps et à l'espace**. À la culture de la vitesse, se substitue celle du **temps utile et partagé**. Résultat : nous pouvons mieux organiser nos activités, avec moins de déplacements contraints et d'énergie consommée. C'est un **changement de paradigme** : on passe d'une vie « postée ou fixée » où la notion de transport recouvre un impératif de vitesse, de débit, à une vie mobile qui implique la « reliance » (création de liens) et qui est quasiment un mode de vie.
Le déplacement d'un individu n'est pas une fin en soi, mais seulement le moyen d'accéder à différentes activités humaines. Il faut donc considérer les déplacements des personnes par leur finalité, à savoir l'accès aux activités (travail, santé, culture, sport, …) qui les rendent nécessaires. **Les mobilités innovantes impacteront donc l'organisation de ces activités**. Dès lors, les politiques de mobilités peuvent être conçues comme des **projets d'aménagement et d'urbanisme**, au sens de l'organisation des activités humaines et des modes de vie.

Si la révolution numérique bouleverse notre vision traditionnelle du temps et de l'espace, elle **modifie** également **le cadre du travail**, **la logique de consommation** - les sites de e-commerce ne ferment ni la nuit ni les jours fériés -, **change la vie de famille** et **les relations citoyennes**.
Le développement exponentiel des objets connectés (plus de 50 milliards à fin 2020) permet aujourd'hui d'accroitre considérablement la quantité de données disponibles. Leur analyse (*Big Data*) est une mine d'informations permettant de **mieux décrire les besoins** et **d'améliorer la gestion des flux**. Les temps d'attente disparaissent, les lieux deviennent mobiles (voiture autonome, food truck, …) et hybrides (tiers lieux), tout comme les objets (Smartphone...).

La révolution numérique permet ainsi une réallocation du temps, de l'espace et de l'information et ouvre le champ d'une *hyper-mobilité*. C'est ainsi que le partage en temps réel de l'information devient la clef d'un **nouveau modèle de mobilité**. Des systèmes d'information multimodale, tels que Simplicim, Vialsace ou Vitici ont été développés et déployés dans la Région Grand Est pour diffuser de l'information aux usagers et les aider à organiser leurs déplacements au quotidien.
La Région Grand Est a mis en avant sa volonté de développer les mobilités décarbonées, d'améliorer le service aux usagers ou de désenclaver certains secteurs, par des **partenariats sur mesure** avec tous les territoires.
Elle s'associe par exemple au **Grenelle des Mobilités de l'Eurométropole de Strasbourg**, dont l'objectif est d'adapter son système de déplacements aux nouveaux enjeux : meilleure fluidité du trafic, meilleure qualité environnementale, apport des technologies numériques.
De la même manière, elle apporte son **soutien financier aux contrats de la Métropole du Grand Nancy et de Metz Métropole**, au contrat de **partenariat de la Ville et la Communauté urbaine du Grand Reims**, au volet **Mobilité du Pacte Ardennes 2022**, aux démarches stratégiques locales de mobilité portées par plusieurs villes moyennes comme le **projet BHNS de la Communauté d'agglomération de Thionville Portes de France,** etc.

- Les atouts de la révolution numérique



➢ **La révolution numérique au service de la fluidité des trafics.**

Les Systèmes et services de Transport Intelligents (STI) ont été conçus il y a maintenant 30 ans comme des **outils de régulation du trafic routier**. Ils recouvrent aujourd'hui des instruments qui permettent de **connaître l'environnement des mobilités en temps réel**, de pouvoir interagir sur chacun des paramètres relevant des gestionnaires d'infrastructures et des opérateurs de transport. Ils sont des éléments essentiels **d'aide à la décision sur la fluidification des trafics**. Ainsi, l'intensité du trafic pourrait croître de manière significative **sans avoir à développer de nouvelles infrastructures**. IL suffirait de mieux utiliser l'existant.
Autre paramètre à prendre en compte grâce au numérique, la **réduction de quelques points des circulations de voitures aux pics d'affluence** améliorerait notablement la fluidité. La période COVID 19 (phase de déconfinement) en a fait la démonstration avec le

développement du télétravail et **l'étalement des horaires de travail**. Les nuisances engendrées par la saturation de certains grands axes comme l'A31 entre Thionville et Luxembourg s'en trouveraient automatiquement réduites.

- **La révolution numérique en faveur de l'offre de transport collectif et la mise en synergie des modes de transport.**

Les pôles d'échanges multimodaux sont des **espaces d'interconnexion** entre les différents réseaux de transport. C'est le cas notamment autour des grandes gares Voyageurs de la SNCF.
Ces pôles d'échanges permettent à chaque usager d'avoir **accès à un réseau très large de modes et solutions de transport interconnectés**, **respectueux de l'environnement** (trains, bus, trams, vélos, autopartage, covoiturage, etc.). Ils vont bien au-delà de la simple fonction de lieu de transit en proposant de nombreux autres activités et services (restauration, commerces, bureaux) comme **c'est le cas dans les gares de toutes les métropoles du Grand Est**. Le programme « 1001 gares » permet d'envisager la transformation des gares et points d'arrêt, en sites de consommation et de services.
Mais il faut, comme les associations de consommateurs le souhaitent, ne pas oublier la vocation première de ces gares : l'accès, direct et facile, aux transports publics et à différents modes de déplacement interconnectés.

- **La révolution numérique facilite et individualise l'offre de transport collectif pour l'usager.**

Les systèmes numériques constituent une **nouvelle offre connectée de services de mobilité** avec un accès à des plateformes ou des centrales d'informations, dématérialisation des titres de transport. Cette « infrastructure numérique » permet l'accès de chacun en temps réel aux **services de mobilités disponibles existants**, principalement grâce au Smartphone. En effet, le développement du Smartphone en France a connu une ascension fulgurante entre 2011 et 2018. Il est devenu le canal privilégié pour accéder à Internet.
C'est ainsi que "*la part des Français disposant d'un Smartphone entre 2011 et 2019 est passée de 17 à 75 % en huit ans, avec un taux d'équipement chez les 18-24 ans de 99 %*" [35].

- **La révolution numérique favorise le développement de l'économie collaborative.**

Le partage de ressources connectées permet **un usage diversifié des moyens de mobilité** : les véhicules, l'espace, la logistique, la connaissance. La révolution numérique met le transport individuel au service du collectif. Cette économie collaborative (covoiturage, autopartage, vélopartage, VTC, vélos en libre-service, etc.) produit des effets de redistribution bénéfiques à la collectivité comme **la baisse des coûts d'usage** et **limitation des nuisances**. Elle implique à la fois de **l'incitation** (faciliter des comportements bénéfiques) et de **la régulation** (éviter les positions dominantes).

- **Le développement du véhicule intelligent.**

DES CHIFFRES	
Grand Est + Franche Comté : 1er territoire pour l'assemblage de véhicules	200 000 emplois liés à la filière automobile et mobilités

[35] Statista Research Department, 14 août 2019

Dans le cadre de l'innovation industrielle liée au développement des véhicules autonomes ou des nouvelles formes de motorisation (électrique, hybride, gaz, hydrogène), la Région Grand Est a su développer autour du numérique **un écosystème d'entreprises** essentiellement autour des agglomérations de Strasbourg et de Nancy. Elle se distingue par la présence de quelques entreprises industrielles. Cet écosystème bénéficie des travaux d'animation du Pôle **Véhicule du Futur[36] (PVF) labellisé pôle de compétitivité** depuis 2005.
Son champ d'action s'étend désormais sur les Régions Grand Est et Bourgogne-Franche-Comté. L'objectif est de **consolider la filière Automobile & Mobilités** sur la totalité des deux territoires pour les trois piliers de la compétitivité : l'innovation, la performance industrielle et les compétences. Aujourd'hui, le Pôle Véhicule du Futur (PVF) a atteint une taille qui lui permet de rayonner au-delà du territoire régional, afin d'être le **porte-drapeau de la filière aux plans régional, national et européen.**

De nouvelles technologies et de nouveaux services bouleversent l'usage de la voiture. **La voiture connectée est déjà notre réalité**. De nombreux développements d'aide à la conduite et d'automatisation de certaines fonctions comme l'aide au stationnement, la circulation sur autoroute, voire la **conduite automatique**, les informations sur les services offerts sur l'itinéraire, la **connexion généralisée des voitures avec l'infrastructure et leur environnement**. La combinaison des systèmes avancés d'aide au conducteur, mais aussi de la connexion entre véhicules et infrastructures, permet déjà une certaine délégation de la conduite du véhicule. Elle offre, dès à présent, une certaine automatisation tout en améliorant le confort de l'automobiliste. La course est désormais lancée **pour aboutir à la première voiture autonome** car le marché est immense. *Il pourrait représenter (selon le cabinet spécialisé Navigant Research)) 75 % des ventes de véhicules légers neufs en 2035 ».*

Le véhicule autonome, entre craintes et enthousiasme :

CRAINTES	ENTHOUSIASME
- Enjeux de sécurité : – Accidents - Enjeux de sûreté : – Absence de conducteur ou de chauffeur – dépositaire de l'autorité.	- Enjeux de déplacements : – Plus de possibilités de porte à porte – Apporte du confort - enjeux de réduction de coûts grâce au porte à porte.

➢ **La révolution numérique transforme le voyage.**

Les nouveaux services dédiés aux usagers font partie des changements qui impactent aujourd'hui le secteur de la mobilité. Ces transformations sont de plusieurs ordres avec :

– Les **transformations des interactions entre voyageurs et transporteurs via la digitalisation**. En effet, la digitalisation répond aux attentes d'un **accompagnement sur-mesure** et d'un voyage **de bout-en-bout simplifié.** En termes de billettique et de distribution, la

[36] PVF : association qui fédère les acteurs industriels, académiques et de la formation dans le domaine des véhicules et mobilités du futur. Le 23 juin 2020, les membres adhérents du Pôle Véhicule du Futur ont approuvé, lors de l'Assemblée Générale, la fusion des ARIA Champagne-Ardenne et Lorraine (Association Régionale de l'Industrie Automobile) avec le Pôle Véhicule du Futur ; l'ARIA PerfoEST (historiquement Alsace & Franche-Comté).

digitalisation se traduit surtout par la **dématérialisation** (dématérialisation des titres de transport ou de la relation client via les chatbots[37] par exemple).
Concernant l'information des voyageurs et le guidage, la digitalisation combinée à la technologie GPS permet aux voyageurs d'accéder à des services de guidage en temps réel, ou encore d'informations voyageurs proactives.
Un exemple significatif de nouveau service voyageur que la digitalisation rend possible est le MaaS, nouveau concept de mobilité.

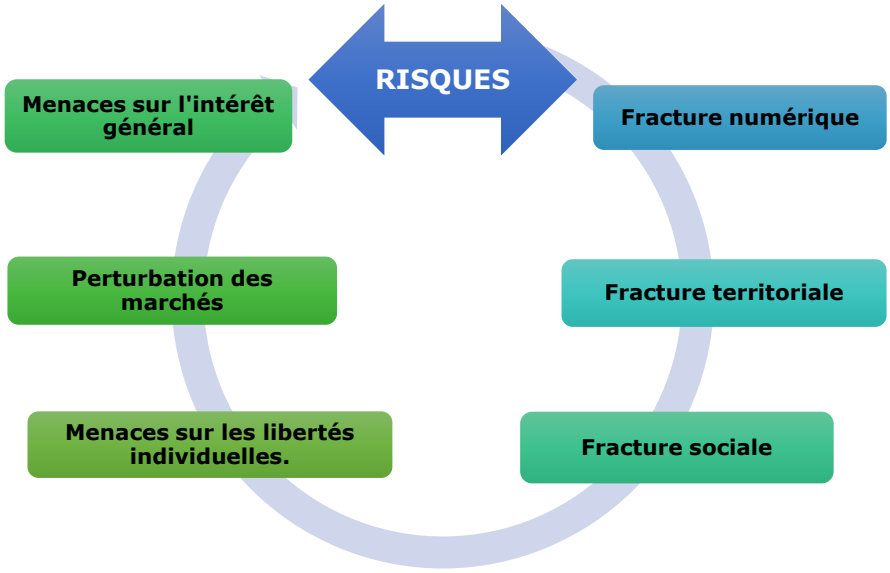
– **La transformation des espaces de voyages via les pôles d'échanges** qui deviennent des **hubs de vie**.
Au-delà du simple pôle multimodal, il faudra **aménager intelligemment les lieux de transit** en optimisant la gestion des flux pour minimiser la sensation de temps d'attente et le stress des usagers. Il s'agit aussi de mettre à disposition des usagers de nouveaux services pour leur donner la possibilité de **valoriser le temps d'attente**.

– **La transformation de la nature même des trajets et du rôle du transporteur** via les services personnalisés. Le rôle du transporteur n'est **plus un simple pourvoyeur** de trajet :
  - Il collecte désormais des données clients,
  - Devient sachant sur l'utilisation du système de transport qu'il opère,
  - Inscrit son activité dans une réelle dynamique "servicielle".

b. Mais l'ampleur et le rythme de la révolution numérique risquent de faire des laissés pour compte

La **révolution numérique des mobilités peut être un facteur d'exclusion**, pour les personnes comme pour les territoires.

- Les risques de la révolution numérique



[37] Un chatbot est un robot logiciel qui peut dialoguer avec un individu ou consommateur par le biais d'un service de conversations automatisées pouvant être effectuées par le biais d'arborescences de choix ou par une capacité à traiter le langage naturel.

Le domicile, la santé et la formation sont **trois conditions de l'intégration sociale**. Mais une quatrième condition est devenue cruciale dans notre société : **la mobilité**. Or une part importante de la population n'a pas la capacité de cette mobilité.
Les causes peuvent en être géographiques (habiter un territoire non desservi par les transports collectifs, financières (ne pas avoir les moyens de posséder une voiture), liées à une incapacité personnelle (avoir raté le permis de conduire, souffrir d'un handicap physique). A ces empêchements de mobilité qui sont autant de **freins à l'accès au travail, à la formation,** mais aussi **à la culture** et **aux loisirs**, peut s'ajouter un obstacle supplémentaire de plus en plus prégnant : **la difficulté d'accès au numérique**, **nouveau facteur d'inégalité** dans notre société hyper-connectée.

- La fracture numérique

*« Les **inégalités d'accès au numérique** peuvent (…) comporter une triple dimension : une inégalité de couverture entre territoires ; des problèmes liés au coût de ces technologies et des instruments nécessaires pour y accéder, qui concernent en particulier les **personnes en situation de pauvreté et d'exclusion** ; de manière plus générale, des difficultés liées à l'usage de ces technologies. Ces difficultés sont par ailleurs susceptibles de se cumuler »*[38].

- La fracture territoriale

La révolution numérique peut créer des **opportunités de développement** pour les territoires, mais elle peut aussi **être à l'origine de nouvelles disparités.** Le développement inégal du numérique entre les territoires, en termes d'infrastructures ou d'usages, est un fait. L'accès à internet reste fortement **corrélé à la situation territoriale** et le taux d'abonnement, fixé à quasiment 100% dans les grandes villes, peut descendre à moins de 60% dans certains territoires excentrés où se comptent beaucoup de « zones blanches ». Dans une étude de 2019, l'UFC-Que Choisir estimait ainsi que **10,1 % des consommateurs ne disposaient pas d'un internet de qualité minimale** et que près de 12,8 millions de personnes se trouvaient privées d'un "bon haut débit".

De fait, en 2018 la France n'était que **18e sur 27 pays** au classement du rapport DESI de la Commission européenne, qui évalue chaque année la mutation numérique des États membres de l'UE. En matière de connectivité (accès au haut débit), elle était encore plus mal classée : **23e**. La politique volontariste actée par le plan France très haut débit défini en 2013 et la généralisation progressive de la 4G devraient permettre une progression dans ces classements. Mais la future **5G va elle aussi engendrer des inégalités**, puisque son déploiement se fera **d'abord dans les grandes villes**, qui jouiront d'un accès Internet plus rapide.

- La fracture sociale

Aujourd'hui, le numérique est partout, dans toutes les démarches de la vie courante. L'usage d'internet devient une obligation. Mais tout le monde n'a pas la même facilité à l'utiliser. Selon un sondage de l'institut CSA en 2018, **23 % des Français ne seraient « pas à l'aise avec le numérique ».** Qu'on l'appelle « illectronisme » ou fracture numérique, cette fragilité expose à **une perte d'autonomie**, **à l'isolement, voire à l'exclusion**. D'autant plus qu'elle s'ajoute souvent à d'autres facteurs d'exclusion : l'âge, le handicap, la précarité économique.

L'accès au numérique a aussi **un coût financier**. Même si le prix des outils (smartphones, tablettes, ordinateurs) nécessaires pour y accéder ne cesse de baisser, l'équipement de toute une famille peut représenter un montant conséquent, donc inaccessible. Cette fracture

[38] Rapport CESE « *Révolution numérique et évolutions des mobilités individuelles et collectives* » – 2015

numérique, territoriale et sociale, est apparue encore plus crûment lors de la crise sanitaire du printemps 2020, lorsque le confinement a drastiquement réduit les déplacements et que les contacts avec le monde extérieur se limitaient à des interactions sur écrans. **Des centaines de milliers d'élèves ont perdu le contact avec l'école**, **faute d'équipement adapté** et/ou **faute de connexion efficace**. L'accès à Internet, c'est aussi un ou des abonnement(s) dont le coût pèse sur le budget d'une famille aux revenus modestes.

- **La perturbation des marchés et la menace sur l'intérêt général**

La capacité disruptive du numérique bouleverse les marchés de biens et services et déstabilise les acteurs traditionnels, qui sont **sommés de s'adapter ou de disparaître**. Les nouveaux acteurs numériques (ex : UBER) sont perçus, souvent à juste titre, comme **une concurrence déloyale** ; et c'est particulièrement **vrai en matière de mobilités** (ex : les taxis). En outre, la désintermédiation[39] que permet le numérique est un **facteur de réductions d'emplois** : un secteur entier peut être menacé par une start-up innovante.

Par ailleurs, les acteurs traditionnels des mobilités (constructeurs automobiles, opérateurs de transport) ont pour finalité de proposer des véhicules et des services fiables, sûrs et attractifs pour le plus grand nombre. Ils sont sensibles aux préoccupations liées à l'environnement, aux mobilités durables, à la desserte des territoires. À contrario, la mobilité numérique se caractérise par l'irruption de nouveaux acteurs, grandes entreprises mondiales, puissantes et extraterritoriales, dont l'objectif premier n'est pas d'améliorer la qualité de vie et l'équité entre territoires, mais **d'attirer un maximum d'utilisateurs pour valoriser leurs données** auprès d'autres offreurs de services.

- **Le risque pour les libertés individuelles**

Un outil numérique tel que le Smartphone concentre aujourd'hui une somme très riche de données personnelles. Or, à l'ère du Big data, la donnée personnelle est **un véritable or noir** pour l'économie numérique. C'est l'élément clef du modèle économique de beaucoup de plateformes, qui offrent des services gratuits pour faciliter la vie quotidienne, en échange de l'utilisation marchande des données numériques collectées auprès de leurs clients.

Celle-ci leur permettent d'établir **un profil précis de chaque utilisateur**, avec ses habitudes, ses goûts, ses préférences. Il est facile ensuite de lui proposer des publicités ciblées et, avec la géolocalisation, de l'orienter vers les points de vente correspondant à son profil. Et il est encore plus rentable de vendre ce profil à une autre plateforme.

Ce modèle économique concerne la plupart des secteurs économiques, **celui des mobilités en particulier.** Il porte en germe **un risque majeur pour les libertés individuelles**. Attirés par la promesse d'une vie quotidienne facilitée, nous accepterions **une forme d'asservissement numérique** dicté par les lois du marché.

3. L'action publique, indispensable pour garantir une mobilité équitable

Les pouvoirs publics doivent garder la main et **imposer aux géants de l'économie numérique un cadre de coopération** permettant d'assurer à chacun et à tous les territoires **une mobilité équitable**. Ils ont aussi le devoir de rechercher en permanence un équilibre raisonnable (mais délicat) entre la promotion de l'innovation, la protection des individus et l'équité des territoires.

[39] L'intermédiation est un anglicisme — lui-même dérivé du latin « intermedius » — voulant désigner la présence et le rôle d'un intermédiaire dans le cadre d'une transaction à caractère économique, financier ou commercial (Wikipedia)

a. Les pouvoirs publics régulateurs

- Garantir l'accès financier à la mobilité.

Dans les zones rurales ou faiblement urbanisées, les transports collectifs sont **rares et peu adaptés et la vie quotidienne** est par nature « captive » de l'automobile. Et les populations qui y résident paient donc proportionnellement le plus lourd tribut à la montée des prix de l'énergie. **Elles ont donc besoin qu'on amortisse la nécessaire transition écologique par des subventions** pour l'acquisition de voitures « propres », de vélos à assistance électrique et **une tarification solidaire** des transports en commun.

- Encadrer le marché des nouveaux services de mobilité

– La mobilité comme bien commun ?

Bien avant l'ère industrielle, les ressources sensibles ou difficilement renouvelables (l'eau, le bois, le gibier) ont été **érigées en biens communs**. On peut définir ceux-ci comme des biens non exclusifs (chacun doit pouvoir les consommer) et rivaux (leur utilisation par certains réduit leur utilisation par d'autres). Ces biens communs constituent à la fois un espace de partage et de solidarité, et une garantie contre les risques économiques ou écologiques.

Or, les données numériques du transport et de la mobilité constituent **un socle technique commun**, une infrastructure d'informations auquel **chacun devrait pouvoir accéder pour utiliser des services de mobilité**. On peut considérer que **ce socle technique relève de la notion de bien commun**, dans la mesure où il est constitué et entretenu avec la participation de chaque membre de la communauté. Dès lors, **la puissance publique pourrait poser les systèmes d'information pour la mobilité en tant que « biens communs »**, qui bénéficieraient d'un statut et de règles d'usage spécifiques.

– Une concurrence loyale

La transformation numérique et les innovations de rupture qu'elle engendre **modifient les répartitions de la valeur entre les acteurs économiques**. Certains opérateurs historiques voient leur position remise en cause au profit de nouveaux arrivants, qui profitent parfois de failles réglementaires pour proposer de nouveaux services attractifs.

Comme il le fait pour tous les acteurs de l'économie, l'État doit alors **garantir** une concurrence équitable, des prestations fiables, sûres et de qualité. Il doit **réguler** le marché, en tenant tête à des acteurs économiques qui sont parfois puissants à l'échelle mondiale.

Cela signifie notamment :

- **Encadrer l'occupation de l'espace public** (par les flottes de vélos ou trottinettes en libre-service par exemple).
- **Imposer des normes de sécurité** minimales pour les véhicules et engins de déplacement personnels.
- **Assurer l'interopérabilité technique** des systèmes d'information.
- **S'assurer du respect des règles** qui s'imposent à toutes les entreprises (notamment en matière de droit du travail).
- **Organiser et garantir le financement des mobilités** dans une optique de solidarité et d'intérêt général, tant à l'échelle nationale (impôts, charges sociales) qu'à des niveaux plus territoriaux (versement transport, péage urbain, respect des règlements d'urbanisme, etc.).

b. Les pouvoirs publics éducateurs

- La capacité d'accès aux nouvelles mobilités

Garantir l'accessibilité aux services, que ce soit les infrastructures, les matériels roulants ou les outils d'information voyageurs. L'accessibilité renvoie souvent au handicap, mais elle ne se limite pas aux personnes à mobilité réduite.

Même si l'on dispose théoriquement d'un maximum de services de mobilité, on n'est pas forcément mobile. Encore faut-il être en mesure de les utiliser. Le sociologue Vincent Kaufmann propose le terme de « motilité », défini comme **la capacité d'une personne à être mobile**, spatialement et virtuellement. Cette capacité n'est pas la même pour tous. L'usage des nouvelles mobilités en particulier peut buter sur « **l'illectronisme** », c'est-à-**dire l'absence de maîtrise des outils numériques**.

La puissance publique doit faire en sorte que l'**offre de mobilité soit intégrée, claire et lisible pour tous.** Elle doit **garantir l'accessibilité aux services**, que ce soit les infrastructures, les matériels roulants ou les outils d'information voyageurs. C'est dans cette optique qu'ont été institués les **schémas directeurs d'accessibilité** – agendas d'accessibilité programmée (SD'AP), à destination des personnes **en situation de handicap**. La Région Grand Est, avec la SNCF, a mis en place le service « Accès » TER, un service gratuit d'assistance pour les personnes en situation de handicap, sur réservation. Ce service est proposé pour les voyages en TER dans la région.

Mais, si l'accessibilité renvoie souvent au handicap, elle ne se limite pas aux personnes à mobilité réduite. Ainsi, la stratégie nationale pour un numérique inclusif (rapport de mai 2018) fait le constat que **13 millions de Français étaient en difficulté avec le numérique**, ***1/3 des jeunes*** *sans diplôme* ***a refusé un emploi à cause du transport****,* ***78 % des habitants des communes rurales*** *déclarent ne* ***disposer que de leur véhicule*** *pour se déplacer contre 36 % dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants*[40]. **Pour ces zones rurales, figure parmi les solutions la création par des associations de services de transport d'utilité sociale tels que les définit le décret n°2019-850 du 20 août 2019.**

Apparue récemment, la notion de « mobilité inclusive »[41] **place l'usager au centre de la réflexion** sur les solutions de mobilité. Elle permet ainsi de **remettre en perspective la question des déplacements** à la bonne échelle. C'est à dire au croisement des enjeux sociaux, politiques, économiques et environnementaux de notre société. La **mobilité inclusive marque l'émergence d'un droit à la mobilité** entendu comme un accès de l'individu à ses activités quotidiennes. En sus de ses moyens matériels, ce droit dépend aussi pour une bonne part des compétences de chaque individu, faute desquelles, il peut se trouver assigné à résidence.

- Faire évoluer les comportements

En matière de mobilités, **les comportements et les pratiques** ont une importance capitale. Selon les premiers résultats de l'enquête « Mobilités des personnes » réalisée en 2018-2019, 181 millions de déplacements sont effectués chaque jour en France. Chacun de ses déplacements implique une décision et l'addition de ces millions de décisions individuelles engendre des **conséquences massives** en termes de trafic, de congestion, de pollution, etc.

Les mutations en cours **impliquent de questionner toutes ces décisions**, mais également celles de tous les acteurs, pas uniquement les "usagers" : les industriels, les collectivités, les autorités

[40] Rapport d'activité 2019 du Laboratoire des mobilités inclusives
[41] Voir glossaire page 74

publiques et leurs processus de décision. Or, toutes ces décisions dépendent de notre culture, de nos modes de vies collectifs, de nos apprentissages individuels et collectifs, de nos capacités cognitives et physiques. Car les habitudes en matière de déplacements et de choix modal ne sont pas seulement guidées par la qualité objective des offres de transport proposées aux usagers. Plusieurs facteurs psychologiques et sociaux entrent également en ligne de compte :

- La compétence (à faire du vélo par exemple), c'est le facteur cognitif ;
- La perception et l'image du mode de transport, c'est le facteur affectif ;
- L'utilisation du temps (le fait de profiter des trajets en train pour lire, par exemple), c'est le facteur comportemental ;
- Le cycle de vie et le contexte familial (le fait d'avoir été élevé par des parents qui privilégiaient la voiture, par exemple), c'est le facteur social.

Ces quatre facteurs participent à **construire des habitudes de déplacements** et peuvent être des **leviers** ou des **freins** aux **potentiels de changement de comportement**.

En outre, nos mobilités quotidiennes sont intimement tissées avec toutes nos activités, avec notre tissu social, avec nos représentations et nos imaginaires. Elles viennent de nos pratiques personnelles, se prolongent dans notre image sociale et l'éducation que l'on délivre à nos enfants. Cet ancrage fort de nos pratiques de mobilités permet de comprendre qu'elles perdurent même lorsqu'elles vont à l'encontre de notre intérêt ; sur le plan sanitaire, mais aussi sur le plan financier.

Faire évoluer les comportements est donc difficile : pour promouvoir une solution de mobilité on ne peut se contenter d'évoquer ses bienfaits pour la planète. Qu'ils soient sanitaires ou économiques, il faut **démontrer ses avantages directs** pour celles et ceux qui la pratiquent : on ne change pas sa mobilité **sans alternative crédible**. Et cette alternative, il faut pouvoir l'essayer. C'est le principe des **challenges de la mobilité**, qui ont pour objectif d'inciter les usagers de la route à se déplacer autrement que seul en voiture pour leurs trajets domicile – travail. Tout en contribuant à la réduction de la congestion et de l'accidentologie et à l'amélioration de la qualité de l'air, ils font ainsi **l'expérience ludique d'autres modes de déplacement** comme le covoiturage, le vélo, les transports en commun, la marche ou le télétravail. Tous ces challenges ont un but commun : valoriser les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle et inciter à leur utilisation. On peut citer notamment le challenge « Au boulot à vélo », lancé par l'association cycliste CADR 67 à Strasbourg, puis dans le Bas-Rhin, depuis 10 ans. Cette année, 327 entreprises participent, classées en 4 catégories selon leur nombre d'employés, avec 3 manches : classique en juin, ludique en septembre, avec des balises à trouver, et hivernale fin novembre, les kilomètres parcourus comptant double. Avec aussi une nouveauté : "A l'École à Vélo", une semaine fin septembre pour les enfants.

Mais on peut aussi tenter d'influer sur les pratiques de mobilités avant que les habitudes ne s'installent. C'est l'idée qui sous-tend les actions d'éducation et de sensibilisation dans le cadre scolaire et périscolaire : challenges ou défis de l'écomobilité scolaire (promus notamment par le Centre de ressources en écomobilité –CREM), initiatives de parents d'élèves (covoiturage, pédibus ou vélobus pour rejoindre l'école), attestations scolaires de sécurité routière délivrées en classe de 5e et 3e. À Strasbourg, 1000 élèves de CM1 et CM2 participent chaque année aux sessions du Centre d'Éducation Routière pour assimiler les bases du code de la route et savoir rouler à vélo. Par ailleurs, de nombreux élèves de l'élémentaire passent les épreuves du

« permis de conduire du jeune cycliste », ou du « permis piéton », récompensées par une cérémonie officielle en présence d'élus municipaux et de responsables associatifs.

- Mobilités et handicap

La loi « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » de 2005 posait les bases de **la mise en accessibilité de tous les domaines de la vie sociale**. Elle prévoyait **l'obligation de mise en accessibilité des transports dans un délai de 10 ans**. Avec l'ordonnance de 2014, les AO ont dû formaliser une programmation des réalisations au travers d'un SD'AP (schéma directeur d'accessibilité programmé). Ainsi, les échéances ont été **repoussées à 2024 pour le réseau ferroviaire** et à **2021 pour le réseau routier** pour une enveloppe globale de 151 M€. Sur cette enveloppe, 50 M€ ont déjà été engagés. Il reste 100 M€ dont 75 à la charge de la Région, mais ce montant pourrait être revu à la hausse, faute d'études précises sur les futurs projets.

La Région, chef de file pour l'élaboration des SD'AP qui relèvent de sa compétence a retenu **65 gares de la région classées prioritaires**, dont **49 d'intérêt régional**. En 2020, il reste 35 gares à mettre aux normes d'ici 2024. Il faut souligner le taux de matériel roulant accessible qui passera de 55 % en 2015 à 71 % en 2025. Depuis 2019, la Région a également mis en place le service "Accès TER" dans 55 gares du Grand Est.
S'agissant du domaine routier, la nouvelle organisation des transports routiers interurbains liée au transfert de compétence à la Région, a conduit à un nouveau calendrier des SD'AP (en adéquation avec le calendrier de reconventionnement des 10 départements) qui s'étale de 2019 à 2022. Dans cet intervalle, **4 SD'AP sont à actualiser** et **6 restent entièrement à élaborer**.

IV. LES MOBILITÉS SUITE AU DÉFI DE LA CRISE SANITAIRE

1. La crise sanitaire, frein ou accélérateur d'une révolution des mobilités ?

a. La Covid-19, une opportunité ?

D'après les données produites par l'INERIS (Institut français de l'environnement industriel et des risques), le confinement du printemps 2020 a entraîné **une forte réduction de la pollution de l'air** en France. Les concentrations des principaux polluants atmosphériques ont baissé dans les grandes villes françaises (en moyenne de 49 % pour le dioxyde d'azote, polluant local essentiellement émis par le trafic routier). L'impact des transports sur la qualité de l'air a ainsi été **démontré de manière évidente.**

Cette crise sanitaire a donc remis en lumière la question cruciale à l'ordre du jour depuis plusieurs années : **comment faire coïncider les déplacements avec l'enjeu de la transition écologique ?** La mobilité est avant tout une liberté et, à ce titre, elle ne doit pas être restreinte, il n'en reste pas moins que **la meilleure mobilité**, en termes de coûts économique et écologique, **est celle que l'on ne fait pas**.

La distance physique imposée par la pandémie va durer, modifiant durablement notre mode de vie. D'autant plus que le virus n'a pas seulement montré les limites d'un système, il a aussi permis de **démontrer que des alternatives efficaces étaient possibles**. L'heure est sans doute venue de nous interroger sur **nos besoins réels de mobilit**é. Sur le meilleur emploi du temps économisé par le télétravail, le développement des tiers lieux et du co-working. On peut ainsi réinvestir son temps dans d'autres activités. On pourra aussi réfléchir sur la sobriété possible, sur ce qui est essentiel dans la vie, ou superfétatoire.

L'urgence écologique peinait à nous faire prendre conscience que notre mode de vie et notre modèle économique étaient à revoir. Au prix d'une crise économique majeure et douloureuse, l'urgence sanitaire y parviendra peut-être.

b. De la mobilité à la démobilité

Le confinement du printemps 2020 pour endiguer la propagation du coronavirus a **drastiquement réduit les déplacements** de la population, en France et dans de nombreux autres pays. Subitement, l'injonction à la mobilité s'est inversée : il ne fallait plus bouger de chez soi, sauf dérogation dûment motivée. Dans un pays brusquement **silencieux et immobile**, les routes et rues étaient presque désertes, les gares vides de trains et de voyageurs et il n'était plus question d'improviser le retour d'un trajet engagé : il n'y avait **plus d'offr**e, donc **plus de mobilité possible**.
L'économie et la vie quotidienne se sont brutalement trouvées complètement bouleversées par ce renversement de paradigme. Et, fort logiquement, **le secteur des transports a été touché de plein fouet.** En particulier les **transports collectifs** pour lesquels la distanciation physique est un impératif difficile à tenir. Trains, cars, bus, métros, avions, le trafic a chuté dans des proportions inédites. Ainsi, le trafic aérien est tombé à 10 % du plan de vol habituel (données de l'IATA pour l'Europe) et le transport ferroviaire de longue distance en France n'était qu'à 7 % de son niveau habituel (source SNCF).

Mais l'impact a été **sévère aussi pour le secteur des mobilités partagées** : autopartage, covoiturage, VTC, vélos et trottinettes en libre-service, … tous ces systèmes innovants doivent faire face à la crainte de s'infecter en touchant des surfaces contaminées ou en respirant le

même air qu'un inconnu. L'idée de **partager les objets de mobilité** est-elle **remise en cause** par le coronavirus ? On peut le craindre, car la fin du confinement n'a **pas mis un terme à l'exigence de distance physique**. Tant qu'un vaccin ou un traitement efficace n'aura pas été mis au point, les mesures de prudence devront prévaloir. Dès lors, comment les mobilités vont-elles évoluer en tant que secteur économique ?

L'État ne peut pas se permettre de laisser tomber des fleurons de l'industrie nationale. Il a **débloqué des sommes considérables** pour Air France (7 milliards de prêts), SNCF (4,7 milliards), Renault (5 milliards), fragilisés qui par l'effondrement du trafic aérien et ferroviaire, qui par celui des ventes de voitures. Mais **quid des start-ups** qui façonnent les mobilités urbaines ? Opérant sur des marchés récents et assises sur des modèles économiques encore balbutiants, ces entreprises étaient souvent engagées dans une course extrêmement coûteuse en liquidités pour s'imposer dans les grandes métropoles. Avec la pandémie et ses suites (baisse de la demande, coûts supplémentaires liés aux mesures de protection), elles vont se trouver face à **une crise de financement** qui va probablement conduire à des faillites.

2. Les effets de la crise sanitaire ?

a. Les transports collectifs

Les gestes barrières et l'impératif de distance physique semblent **antinomiques** avec les transports collectifs. Dès lors, à la sortie du confinement la reprise du trafic ferroviaire a été lente et la fréquentation faible. Comment, dans ces circonstances, **redonner confiance** à des voyageurs craignant la contagion par la promiscuité ? D'abord, par une **communication ciblée** sur la sécurité sanitaire, dans les gares comme dans les trains : même si la lente montée en puissance de la fréquentation a conduit peu à peu à abandonner l'obligation d'être séparé d'un mètre de son voisin, le port du masque est resté obligatoire. De même, des explications sur le renouvellement de la circulation de l'air dans les rames, beaucoup plus sûre qu'en avion, ont été données au public.

Dans le Grand Est, **aucune ligne opérée par TER Grand Est n'a été totalement suspendue** durant le confinement et la reprise des circulations s'est faite de façon plus forte que dans les autres régions : dès la sortie du confinement le 11 mai, il y avait **plus de 60 % des trains au global** et ce de façon quasiment uniforme entre les 3 anciennes régions. L'idée étant de **limiter au maximum l'écart de reprise entre les lignes**, pour ne pas donner le sentiment d'une fracture territoriale, même pour quelques semaines.

Ensuite, **des mesures commerciales ont été décidées** pour donner **envie de reprendre le train**. Régions de France et SNCF Voyageurs ont lancé en juin l'opération TER de France, avec la vente de 2 millions de billets pour l'été à moins de 10 euros, l'accès aux TER de tout le pays pour les abonnés annuels TER, un Pass Jeunes TER de France, et une carte touristique interactive nationale. Ainsi, la *Destination France* s'accompagne-elle **d'une offre de mobilité plus sûre, plus fiable et plus respectueuse de l'environnement**.

Dans le Grand Est, les cartes Presto (pour les plus de 26 ans) ont été mises en vente au prix de 15 euros, au lieu de 30 euros habituellement, les cartes Primo (pour les moins de 26 ans) à 5 euros au lieu de 20 euros, et une sélection de « petits prix », de 3 à 20 euros selon les trajets, a été disponible (sur Internet seulement).

Toutes ces mesures entendent **lutter contre le risque d'un retour massif à la voiture individuelle** (et à l'autosolisme), perçue comme le seul mode de transport entièrement rassurant face au

risque d'infection. Si l'urgence climatique impose le développement du transport collectif, **la crise sanitaire** actuelle **fait voler en éclat les certitudes des modèles économiques** proposés dans le cadre de la libéralisation des transports. Elle a mis notamment en évidence la **nécessité d'un véritable service public** qui ne peut être abandonné aux seules lois du marché.

Les transports dans le Plan de Relance (3 septembre 2020), suite à la pandémie :

Le plan de relance consacre tout un chapitre aux transports, dans un volet intitulé « Infrastructures et mobilité vertes ». Ainsi, ***1,2 Md€ sont consacrés au vélo et au développement des transports collectifs pour apporter des solutions de mobilité plus respectueuses de l'environnement*** *:*

- *Développer l'usage du vélo : aides aux collectivités pour financer des pistes cyclables (y compris en pérennisant les aménagements temporaires mis en place pendant la crise sanitaire) et des places de stationnement sécurisé.*
- *Développer les transports ferroviaires du quotidien dans les zones les plus denses, notamment via la réalisation de « RER métropolitains ».*
- *Développer de nouvelles offres de service de transports collectifs (métro, tramway, bus à haut niveau de service) dans les zones urbaines.*

Ces moyens viennent ***compléter le financement des collectivités*** *et pourraient permettre* ***un investissement total dans les territoires proche de 5 Md€.*** *Ceci générera immédiatement des emplois pour la réalisation des travaux, estimés à plus de* ***55 000 équivalents temps plein****.*

Par ailleurs, le plan de relance consacre ***4.7 Md€ à un plan de soutien au secteur ferroviaire.*** *L'objectif est* ***d'améliorer globalement la qualité du réseau ferroviaire*** *pour augmenter l'offre de trains dans ses différents usages. Il s'agit d'offrir une alternative attractive et efficace au transport routier, tant pour les passagers que pour les marchandises et ainsi de* ***contribuer à la diminution de l'empreinte carbone et environnementale*** *des transports.* ***Les axes d'action principaux sont :***

- *De donner les moyens à SNCF Réseau de régénérer et moderniser le réseau national le plus circulé.*
- *De réinvestir, aux côtés des Régions, dans les lignes de desserte fine du territoire pour augmenter l'offre dans les territoires moins denses et mieux les relier aux zones urbaines, notamment lorsqu'il n'existe pas d'autre mode de transport adapté.*
- *D'accélérer les travaux pour la qualité d'accueil dans les gares, notamment pour l'accès des personnes à mobilité réduite, et redévelopper des offres de trains de nuit.*
- *D'adapter le réseau ferroviaire pour développer le transport de marchandises, afin de desservir au plus près les entreprises, les plateformes logistiques et les ports dans de bonnes conditions économiques. Dans cette optique, les péages pour le fret ferroviaire seront pris en charge à 100 % par l'État jusqu'à la fin de l'année, puis à 70 % à compter du 1er Janvier 2021.*

Le plan de relance entend également, par ***un effort supplémentaire de 550 M€, accélérer les travaux d'infrastructures de transport attendus sur tout le territoire****, comme par exemple :*

- *Le développement des bornes de recharge sur les routes nationales et les autoroutes ;*

- *La promotion et l'accélération du report modal de la voiture vers les transports en commun et les modes partagés (voies réservées, parkings relais, pôles d'échanges multimodaux, équipement de contrôle des voies réservées et des ZFE) ;*
- *Les travaux de régénération et de modernisation (notamment des écluses et barrages) et de préservation de la ressource en eau qui permettront de résorber les retards d'entretien du réseau fluvial et de fiabiliser les conditions de navigation, afin de faire de la voie d'eau une véritable alternative au transport routier de marchandises ;*
- *L'aménagement de la liaison ferroviaire entre Lyon et Turin, qui doit permettre le délestage du réseau routier transalpin des camions de marchandises ;*
- *La modernisation des infrastructures de surveillance du trafic maritime et de sauvetage.*

b. Le vélo, arme de protection massive

Dès avant la crise sanitaire, **le vélo** était mis en avant comme **moyen de transport à la fois sain, abordable** et **écologique**. Avec le coronavirus, il se pare d'une qualité supplémentaire : son **caractère individuel** le pose en outil privilégié pour le respect de la distanciation physique. Dès lors, il apparaît comme le recours idéal et les pouvoirs publics l'ont bien perçu. Ainsi, le gouvernement a accéléré **la mise en place du « forfait mobilités durables »** prévu par la LOM et qui permet aux entreprises d'encourager financièrement l'usage du vélo (et d'autres modes durables) pour leurs trajets domicile-travail. Il a aussi lancé en mai 2020 l'opération « Coup de pouce vélo », prévue jusqu'au 31 décembre 2020 et déclinée en 3 volets[42]:

- Réparation, donnant droit à une aide de 50€ pour la remise en état de son vélo, concernant 440 000 vélos chez 3 200 réparateurs,
- Remise en selle, avec près de 100 cycles de vélo-école,
- Stationnement, avec 2 700 places sécurisées programmées.

De leur côté, les grandes villes ont répondu à l'appel lancé par la ministre de la Transition écologique et solidaire : *« Ne laissez pas la voiture reprendre la place »*. Dès la sortie du confinement, elles ont mis en œuvre les principes de **l'urbanisme tactique,** cette idée née en Amérique du Nord vers 1970, qui permet de **mettre en place des aménagements temporaires** pour tester sur le terrain et **en urgence un projet**. De nombreuses pistes cyclables sont nées ainsi pour favoriser l'usage du vélo aux dépens de la voiture. Le Club des Villes et Territoires Cyclables a réalisé en juillet 2020 une consultation à laquelle ont répondu 137 collectivités. 84 % d'entre elles ont déclaré que **ces aménagements temporaires avaient accéléré leur politique du vélo**, 73 % qu'elles les rendraient pérennes, dont 35 % pour la totalité des réalisations.
Aussi le ministre délégué chargé des Transports a-t-il souligné **le succès du premier appel à projets Fonds Mobilités Actives- Continuités cyclables -** 304 dossiers émanant de 194 territoires- et lancé en juillet un nouvel appel à projets Aménagements cyclables, pour favoriser les continuités d'itinéraires structurants et leur sécurisation.

[42] Source : conférence de presse du Ministère de la transition écologique et solidaire, 10 juillet 2020.

c. La marche, un mode de déplacement à part entière ?

Avant le premier tour des élections municipales, les différents programmes des candidats parlaient de « **rendre la rue aux piétons** », de « **faire respirer la ville** » en réduisant les nuisances des véhicules motorisés et en favorisant la marche à pied et l'usage du vélo, des trottinettes.

Depuis, le confinement a permis **d'expérimenter ces programmes en grandeur nature** avec une baisse drastique de la circulation motorisée, **l'apparition de pratiques nouvelles dans l'espace public : sport au milieu de la rue, profiter d'un jardin et du chant des oiseaux, d'une terrasse, d'un** balcon ou d'une fenêtre ouverte sans souffrir de la pollution et des nuisances sonores. Certes, fermer un centre-ville à la voiture est une mesure drastique qui permet aux piétons de reconquérir un espace plus apaisé.

Mais à qui profite vraiment la piétonisation ? Bien souvent, cela s'inscrit dans **une logique d'attractivité du centre-ville**. Elle s'accompagne d'une **absence de remise en cause de la voiture** au-delà de l'espace spécifique du centre. Les circulations se reportent en grande partie sur les rues alentour, souvent plus étroites, moins adaptées à un trafic dense. Ce sont les espaces environnants qui en pâtissent. La piétonisation va donc de pair avec des axes routiers performants et l'aménagement de parkings à proximité du centre-ville.

Pour autant, un projet de piétonisation est une excellente occasion **de renforcer la « marchabilité »** à l'échelle d'une ville. Pour cela, il faut, en ville comme dans le périurbain et le rural, **identifier un réseau cohérent de rues** pouvant être fermées à la circulation motorisée. Le but est de **favoriser les circulations lentes** comme la marche. La valorisation de la marche doit s'accompagner de mesures :

- Favorisant la sécurité, de jour comme de nuit, de tous ces espaces anxiogènes pour les piétons (exemple : les carrefours),
- Rendant attractifs les parcours piétons (arbres, bancs, aires de jeux et de repos),
- Restreignant la place et l'usage de la voiture en milieu urbain et périurbain.

AVIS

I. INTRODUCTION

Bien pourvue en offre de transport, la région Grand Est le doit d'abord à **sa situation géographique singulière** : au carrefour de plusieurs grands axes de communication nord-européens, elle bénéficie d'une très bonne accessibilité. Revers de la médaille, elle est aussi traversée par des flux de transit très importants entre le nord et le sud de l'Europe, qui viennent s'ajouter aux déplacements en son sein.

Par ailleurs, les transports dans le Grand Est se caractérisent par des **déséquilibres marqués**. Certains ne lui sont pas propres : ainsi, la part modale prépondérante de la voiture individuelle et les conditions économiques favorables à la route et à l'aérien[43] par rapport au ferroviaire, sont des caractéristiques nationales, voire européennes. Mais le Grand Est connait également **un déséquilibre spécifique**, qui oppose de grandes agglomérations, bien dotées et connectées, à des territoires ruraux moins bien reliés et en déprise démographique. Enfin, la situation frontalière du Grand Est, au voisinage de territoires très attractifs, induit des **flux transfrontaliers très importants qui saturent les grands axes** de transports et **leurs périphéries**.

La politique du Grand Est en matière de mobilités s'inscrit dans un **contexte européen et national en profonde mutation**, sous l'influence de trois facteurs majeurs : l'ouverture à la concurrence du secteur des transports impulsée par l'Union Européenne, un enjeu écologique de plus en plus prégnant, et la révolution numérique qui rebat toutes les cartes de la mobilité. Ces facteurs ont et auront **un impact considérable sur le monde des transports**.

Sur le plan réglementaire, cette mutation s'est traduite en France par plusieurs textes depuis cinq ans. En particulier avec la Loi d'orientation des mobilités (LOM) qui a acté en 2019, le **passage d'une logique de transport à une logique de mobilité**. Le Grand Est a dû inscrire sa politique de mobilité dans ce cadre mouvant, auquel s'est ajoutée la fusion des anciennes régions Alsace, Champagne-Ardenne et Lorraine. S'appuyant sur un SRADDET garantissant la cohérence de ses politiques de transport, **le Grand Est affiche une ambition volontariste** : il se pose notamment en pionnier à l'échelle nationale de l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire des TER.

La région doit également tenir compte de la double mutation que vit actuellement le secteur des transports. D'une part, les mobilités sont appelées à une nécessaire **décarbonation** sous le double impératif de la santé publique et du changement climatique. D'autre part, en faisant évoluer les transports dans le sens d'une offre de mobilité comme service (MaaS[44]), **l'évolution numérique,** par un accès inégal au très haut débit et une maîtrise de l'outil souvent insuffisante, accentue les questions d'équité sociale et territoriale. Aussi le rôle des pouvoirs publics est-il plus crucial encore pour **garantir l'accès de tous à la mobilité**.

À ces changements en profondeur, s'est ajoutée la crise sanitaire de la Covid-19 qui remet brutalement en cause nos modèles d'organisation, notamment en ce qui concerne la place des mobilités. Cette crise sanitaire pose crûment des questions que notre société tendait à occulter, plus ou moins volontairement : **faut-il toujours plus de mobilité ?** Le contexte actuel aura-t-il des conséquences durables sur les formes d'organisation des transports ? Aucun économiste ou prévisionniste n'a la réponse aujourd'hui. Par ailleurs, il ne faut jamais perdre de vue que les choix d'aujourd'hui concerneront les générations futures. Ils auront à bénéficier

[43] Absence de prise en compte de nombreuses externalités
[44] Mobility as a Service (voir glossaire page 74)

ou à souffrir des conséquences des décisions prises par les générations actuelles. Toutes ces questions réinterrogent **les défis à relever sur notre conception des mobilités**.

C'est dans ce cadre profondément évolutif, à la fois empreint de **fortes incertitudes** et de **riches potentialités**, que le CESER a souhaité anticiper les conséquences des évolutions en cours et à venir et identifier les conditions d'une **mobilité durable et équitable dans le Grand Est à l'horizon 2030.**

De ce travail de réflexion est issu un rapport qui détaille les **grandes évolutions réglementaires, technologiques et sociétales**, du secteur des mobilités depuis deux décennies et qui expose un **état des lieux du Grand Est** dans cet environnement en mutation. Sur cette base, le CESER émet le présent avis de la situation du Grand Est en matière de mobilités retient **8 ambitions et propose 30 préconisations** pour la décennie à venir. Ces recommandations s'adressent bien sûr au Conseil régional, chef de file des mobilités, mais aussi à l'État et aux collectivités ayant des responsabilités en la matière, de même qu'elles s'adressent à tous les acteurs, publics ou privés, susceptibles de **participer aux évolutions actuelles et futures** dans ce domaine.

Le CESER entend prendre toute sa place dans la mise en œuvre de ces recommandations, s'investir et apporter toute contribution utile.

II. UNE NOUVELLE LOGIQUE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Sous l'influence des avancées technologiques, des enjeux écologiques et des directives européennes, plusieurs textes sont venus ces dernières années modifier le paysage législatif et réglementaire des transports en France. Ces changements ont et auront un impact majeur sur l'aménagement du territoire Grand Est.

1. Un rôle majeur confié par la Loi aux collectivités territoriales

Les évolutions majeures en matière d'aménagement du territoire reposent essentiellement sur les réformes issues de la Loi NOTRe du 7 août 2015. Celle-ci induit de grands changements pour la gouvernance et l'organisation des transports avec des périmètres territoriaux profondément modifiés : un découpage en 13 Régions, dont la Région Grand Est, regroupant l'Alsace, la Lorraine et la Champagne-Ardenne. Dans son article 10, la Loi a modifié les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales(CGCT) et introduit l'élaboration du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). Elle a acté (depuis 2017) le transfert de compétence en ce qui concerne l'organisation du transport routier départemental (interurbain et scolaire) aux Régions.

Avec la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de décembre 2019, le cadre général des politiques de mobilités a été profondément renforcé en intégrant, notamment, une réduction de l'empreinte environnementale, des fractures territoriales et une meilleure articulation des offres de transport sur les territoires. Avec la LOM, la Région sort renforcée dans son rôle de chef de file des mobilités. Pour autant, ce nouveau cadre législatif facilite d'abord la complémentarité du couple Intercommunalités - Régions. Le but est d'apporter une offre de mobilités plus adéquate et plus solidaire sur chacun des points du territoire dans une logique de bassin de mobilités. Plus globalement, la LOM permet aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) que sont les collectivités territoriales (communautés de communes, départements et Régions) d'organiser de nouveaux services de mobilités (transport à la demande, covoiturage, autopartage), d'expérimenter des solutions alternatives à la voiture individuelle et de favoriser davantage l'intermodalité (ferroviaire et routière). La Loi donne également à la Région la possibilité d'exercer un pouvoir de plein droit lorsqu'une communauté de communes refuse de prendre les compétences d'AOM.

La Loi sur la réforme du système ferroviaire (Nouveau pacte ferroviaire du 27/06/2018) entraîne essentiellement des évolutions majeures pour la SNCF, mais aussi pour les collectivités avec notamment les modalités d'ouverture à la concurrence. Une première expérimentation d'ouverture à la concurrence dans les conditions précisées dans le rapport (page 20) sera réalisée à compter de 2022 pour une 1ère phase et 2024 pour une seconde phase.

2. Une vision plus collective et mieux partagée de l'aménagement du territoire

Ces dispositions législatives (lois NOTRe et LOM) ont ouvert notamment la voie à une gestion publique de l'aménagement du territoire différente. Elles permettent surtout d'impulser d'autres pratiques dans la prise de décisions des élu(e)s avec une définition plus claire de leurs compétences administratives et de leurs responsabilités dans le champ des mobilités.

L'élaboration du SRADDET, par exemple, a démontré que nous avions moins besoin de modèles que de démarches et de méthodes. Ces lois reposent sur des principes similaires : une démarche

stratégique de territoires, une véritable coopération entre les différentes collectivités territoriales de la région, mais aussi une plus grande vitalité du débat local.

La méthode doit être proactive avec les acteurs (publics ou privés) du secteur des transports.

Si les élu(e)s, de manière plus globale, ont réussi à reconsidérer leur rôle dans la gestion publique de l'aménagement des territoires, deux attitudes et une démarche restent à développer :

- Une vision à court et moyen termes (10 et 20 ans) de l'espace et des équipements publics en matière de développement durable et équitable des mobilités.
  Le CESER insiste sur le fait que les problématiques sont différentes selon les territoires. Il est donc indispensable d'apporter une aide technique (contrats de coopérations par exemple) pour que chacun de ces territoires de proximité, notamment les communautés de communes situées encore dans les zones blanches (voir carte en annexe 6, page 71) se saisisse de ces enjeux comme la LOM les y incite. Les élu(e)s locaux ont aujourd'hui une responsabilité forte concernant la qualité de vie de toutes les populations.
  Par ailleurs, cette vision à court et moyen termes doit s'accompagner d'une analyse détaillée des pratiques de mobilité, dans le cadre d'une démocratie plus vivante. En effet, l'expression collective et responsable des citoyens et des usagers n'est pas assez favorisée.

- Une vision "thématique" des mobilités (mobilités douces, transports à la demande, transports collectifs, etc.) est une approche stratégique très efficace pour "décloisonner " les regards, les réflexions, les collaborations. Elle ouvre les élus et les techniciens à une lecture et une meilleure appréhension de la diversité des territoires en matière de transports.

- La gestion publique doit prendre en compte, intelligemment, tous les mécanismes et les acteurs du marché des mobilités. Cela suppose une meilleure connaissance et articulation de ceux-ci, au service d'une vision plus collective, afin d'associer de manière nouvelle "compétition et solidarité". L'objectif est de favoriser la recherche de l'équité territoriale. Le constat est fait que dans la conception des projets d'urbanisme, quel que soit le bassin ou le territoire, le critère "mobilité" (comment les gens vont se déplacer) n'est pas suffisamment pris en compte. Or, la mobilité ne doit pas être la variable d'ajustement de l'aménagement du territoire.

La "*Charte de l'intermodalité et des services à l'usager*" initiée par la Région Grand Est, signée en 2019 par les partenaires institutionnels (Autorités Organisatrices des Mobilités) a vocation, en principe, à servir de cadre de référence dans l'application de ces nouvelles pratiques. C'est un outil de cohésion et de bonne conduite, mais sans aucune obligation spécifique de la part des signataires. Le CESER aurait préféré un contrat d'accord partenarial des services à l'usager entre les AOM, avec des objectifs qualitatifs et quantitatifs, des échéances à court et moyen termes sur des engagements précis.

AMBITION 1: Parvenir à une organisation partenariale et partagée des mobilités avec tous les territoires

PRÉCONISATIONS

1	**Exiger** pour l'ensemble du territoire la prise en compte des mobilités comme élément majeur dans la conception de tout projet d'urbanisme.
2	**Animer,** au niveau d'un bassin de vie, le débat public local sur les mobilités lors de l'élaboration ou modification d'un plan de transport. Cette approche doit s'appuyer sur un diagnostic de l'existant, voire une évaluation des politiques mises en œuvre.
3	**Demander** aux élus, services et concepteurs d'intégrer une approche thématique des mobilités durables et équitables dans toute nouvelle démarche de développement d'un territoire.
4	**Signer** un contrat d'accord partenarial des services à l'usager entre les AOM, avec des objectifs qualitatifs et quantitatifs, des échéances à court et moyen termes sur des engagements précis.

3. Pour une nouvelle gestion publique des territoires en Région Grand Est

Comme le rappelle Esther Duflo, prix Nobel d'économie 2019, *« la mobilité est l'un des principaux moyens d'égalisation des niveaux de vie entre territoires et d'absorption des disparités économiques et régionales. ».*

- Une région bien pourvue en offre de transports, mais qui se caractérise par des déséquilibres marqués.

  Comme il est détaillé dans le rapport (pages 5-6), la région est particulièrement bien dotée en infrastructures de transport. La place de la route pour le transport des personnes, comme du fret, reste prépondérante pour les déplacements du quotidien (travail, loisirs…). L'organisation des mobilités des villes moyennes, des secteurs ruraux ou peu denses ne peut profiter de dispositifs de transports structurés et collectifs de proximité. Le déséquilibre modal (absence de transports collectifs) et territorial s'accroît à mesure que les mobilités nouvelles se développent. Ces dernières profitent davantage aux territoires déjà bien desservis par les transports publics.

  Comme également souligné dans notre rapport, le déséquilibre est aussi lié aux modèles économiques des différents modes de transports qui pénalisent et fragilisent fortement le ferroviaire.

- Une région qui nécessite une stratégie territoriale différenciée.

  Le CESER Grand Est souligne l'intérêt de l'émergence de cette notion de stratégie territoriale différenciée à l'échelle d'un bassin de vie.

  - Dans les zones urbaines et périurbaines, la démarche apporte une dimension nouvelle à la gestion publique des mobilités. La notion de démobilité, développée dans le présent rapport (page 29), est une invitation à l'innovation pour réduire les mobilités subies et favoriser les mobilités choisies. Cette perspective peut s'incarner dans le

développement du **télétravail** ou des **tiers-lieux**. Passer d'un modèle (trame viaire[45]) de ville automobile à un modèle de ville adaptée à tous les modes nécessite **un travail colossal sur la voirie et les couloirs de circulation**.

Le développement des modes actifs[46] devrait être, aujourd'hui, une composante essentielle des déplacements urbains durables. Ce n'est toujours pas le cas, et un retard important a été pris par rapport à d'autres pays européens. **Repenser l'organisation spatiale d'une ville** et de sa zone d'influence, notamment lors des extensions, reste complexe à appréhender pour de nombreux élus. Dès lors, il est encore **difficile aux modes non motorisés de se développer.** Comment permettre aux individus de se **déplacer moins ou autrement,** pour **minimiser les effets de la congestion** urbaine et périurbaine à laquelle sont encore confrontées nombre de nos agglomérations ?

Les **villes de troisième couronne, banlieues, quartiers à forte densité**, sont **souvent victimes des coupures urbaines** (boulevards périphériques, zones industrielles, hypermarchés, cours d'eau…) qui compliquent les déplacements et allongent les circuits des autobus ou des trains de banlieue. La prolifération du commerce de périphérie, générateur de flux, uniquement accessible en voiture, est un autre enjeu majeur d'organisation du tissu périurbain. L'examen de la mobilité actuelle doit conduire à **limiter l'urbanisation commerciale ou de loisirs sans une bonne desserte en transports en commun**.

- Les zones rurales se caractérisent très souvent par la distance à parcourir par leurs habitants pour se rendre au travail. C'est aussi dans ces zones que le **nombre de voitures individuelles est le plus élevé**. Le SCOT[47] doit servir **à planifier les transports,** car il est l'outil de réflexion nécessaire à la vision stratégique d'avenir d'un territoire, assurant la transversalité et la cohérence des politiques publiques. Il est **urgent pour les AOM** de se servir de cet outil, surtout dans les zones les plus reculées, peuplées d'habitant-e-s qui migrent en voiture, au quotidien, vers les centres urbains pour leur travail. Les transports en commun doivent pouvoir arriver dans les heures de pointe, **de façon correcte avec des fréquences indispensables à l'usager,** au moins jusqu'à 30 km de la ville centre dans laquelle l'activité économique a été concentrée.

AMBITION 2 : Construire les fondements d'une solidarité pour une cohésion effective des territoires

PRÉCONISATIONS

5	**Renforcer** la co-construction, vers des modèles de mobilités plus soutenables, entre les SCoTs et les AOM via des structures publiques d'ingénierie. Il s'agit notamment de pallier le manque de ressources techniques des petites collectivités territoriales pour affronter ces sujets complexes.

[45] Réseau formé par toutes les voies de circulation qui desservent la ville, des plus importantes aux plus modestes.
[46] Modes qui n'utilisent pas d'énergies polluantes et ne rejettent pas de gaz à effet de serre.
[47] Le Schéma de cohérence territorial est un document d'urbanisme qui détermine à l'échelle de plusieurs communes, un projet de territoire, notamment de mobilité.

6 **Développer** dans les bassins de vie peu denses des mobilités partagées (transport à la demande, covoiturage, autopartage, etc.) et connectées par un système d'information de proximité, au niveau de chaque AOM, via notamment des contrats de ruralité.[48]

- Une région reliée à ses voisines.

Si la région Grand Est présente la singularité d'être limitrophe de **quatre pays européens**, elle est aussi **voisine de plusieurs régions** : les Hauts de France, l'Île de France et la Bourgogne Franche-Comté. Pour le CESER, la façon de penser les déplacements interrégionaux doit être revue pour **créer des modèles et des conditions plus durables et plus équitables**, soucieux à la fois de nos **modes de vie contemporains et de l'environnement**.

La question des **déplacements de moyennes et longues distances** est un **élément-clé** du développement du territoire Grand Est. Mais, c'est aussi **un préalable aux différents projets d'aménagement** qui doivent être impérativement engagés à très court terme comme l'a demandé le CESER et il est rappelé dans le rapport. Il s'agit notamment de la réactivation d'une **desserte ferroviaire directe entre Metz, Nancy et Lyon vers le sud de la France**, sans avoir à transiter par Strasbourg ou Paris.

Le **fort vieillissement des lignes dites de desserte fine** (UIC 7 à 9) du territoire (moyenne d'âge 40 ans) va nécessiter de mettre en œuvre des solutions urgentes qui garantissent une continuité de service de mobilités pour les citoyens des zones peu denses sur l'ensemble du territoire Grand Est (environ 1000 km[49]). Malgré des efforts financiers considérables (2/3 du budget régional d'investissement 2021-2027, y compris en matériel roulant), **le volume des travaux restant à réaliser est considérable**.

Il pourrait **mettre en péril tous les autres projets ferroviaires innovants**. Le maintien, la transformation ou la fermeture des lignes de desserte fine du territoire ne peut être décidé « d'en haut ». Chaque ligne, chaque gare est singulière. C'est pourquoi les réalités territoriales doivent guider les décisions qui seront prises en la matière.

- La mobilité, enjeu d'échanges et de développement pour les territoires transfrontaliers.

Le rapport (page 8) met particulièrement l'accent sur les déséquilibres **induits par les flux transfrontaliers de transit ou pendulaires** qui se concentrent et saturent depuis de trop nombreuses années des axes majeurs du Grand Est, à savoir Metz-Thionville-Luxembourg, l'est mosellan aux portes de Sarrebruck, l'agglomération strasbourgeoise, le secteur Mulhouse-Bâle. Cette problématique transfrontalière est un **enjeu économique, social et environnemental** essentiel pour la région Grand Est.

Face à une situation déjà catastrophique, avec des flux hyper concentrés, **la perspective 2030 semble plus que préoccupante** sur l'ensemble des réseaux concernés (ferroviaires et routiers) si des engagements sérieux, à la hauteur des enjeux, ne sont pas pris par les pouvoirs publics dans les prochains mois. Le **CESER Grand Est soutient l'ensemble des projets ferroviaires en cours** (rapport page 22). Par ailleurs, l'ouverture de la **liaison**

[48] https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/contrat-de-ruralite
[49] Source SNCF Réseau 10/2018

ferroviaire directe entre les ports de l'Europe du nord et la France via Athus (Belgique)-Mont St Martin (France), prévue pour l'été 2021, devrait donner à cet itinéraire, une envergure internationale avec un accès direct au réseau français et sud-européen pour le transport de marchandises par rail. Dès lors, des sillons fret pourraient être libérés pour le transport de voyageurs entre Thionville et Bettembourg (Luxembourg).

En ce qui concerne l'axe TGV Est, il faut s'inscrire dans le cadre des futures orientations pour le réseau transeuropéen de transport. En effet, l'Union Européenne consulte actuellement les États membres afin d'identifier les projets prioritaires qui relèveront d'un futur financement au Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) pour la période 2021-2027. Comme l'a déjà rappelé le CESER, la gare d'interconnexion TGV-TER en Lorraine entre dans ces critères d'éligibilité. L'intérêt transfrontalier de cette gare est confirmé dans le rapport 2019/2020 du GT3 du CES de la Grande Région[50].

Enfin, le 1er janvier 2021 verra la naissance officielle de la Collectivité Européenne d'Alsace (CEA). Entre autres compétences, cette nouvelle entité sera chef de file pour la coopération transfrontalière (et donc en première ligne pour les projets de liaisons ferroviaires avec l'Allemagne) et héritera de la propriété et de la gestion du réseau routier national non concédé sur son territoire. La place de la CEA au sein du Grand Est et l'articulation des compétences des deux collectivités en matière de mobilités constituent un autre facteur d'incertitudes pour les années à venir. Il faudra veiller à maintenir une équité territoriale (transfrontalière ou non) au sein du Grand Est.

AMBITION 3 : Faciliter les échanges interrégionaux et donner un nouvel élan aux mobilités transfrontalières

PRÉCONISATIONS

7	**Mettre en œuvre des alternatives à la construction de nouvelles infrastructures routières, par exemple en :** - **Créant** des voies réservées uniquement au covoiturage sur les grands axes de circulation pour combattre l'autosolisme (par exemple, on compte 1,01 personne par voiture en moyenne entre Thionville et Luxembourg sur l'A31). - **Négociant** dès à présent avec tous les acteurs (SNCF, SNCB, CFL, etc.) le report d'une partie du trafic Fret de l'axe Athus - Bettembourg - Woippy sur Athus - Mont Saint Martin à compter de l'été 2021.
8	**Soutenir**, en lien avec les autorités luxembourgeoises, l'idée d'un RER (ou Service Express Métropolitain) sur le Sillon Lorrain entre Nancy et Luxembourg (115 km) avec un cadencement à 5 minutes sur les pointes.
9	**Réaliser** rapidement une étude exploratoire sur l'amélioration des liaisons ferroviaires entre la Lorraine et le bassin rhodanien (pertinence des itinéraires, coûts), afin de dégager un projet réaliste et une planification de réalisation avant 10 ans.

[50] Groupe de travail n°3 du Comité Économique et Social de la Grande Région

10	**Prioriser** le dossier permettant de saisir l'Union Européenne, dans le cadre des futures orientations pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-E), pour que le projet de gare d'interconnexion Lorraine entre dans le futur financement au Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) pour la période 2021-2027.
11	**Contractualiser** avec les régions limitrophes : - une harmonisation des prix des billets de train TER/TET interrégionaux qui, pour un même trajet, peuvent être différents selon la gare de départ et de faciliter les correspondances. - une planification, avec des objectifs quantitatifs (km, lignes) et qualitatifs (politique de maintien, ouverture à la concurrence, de report modal, choix techniques de traction, de matériel, de maintenance des infrastructures, etc.) à 10 ans, des travaux de régénération des lignes ferroviaires de desserte fine.

III. LES MOBILITÉS FACE À LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

1. Un enjeu de santé publique

Dans le Grand Est comme ailleurs, **les transports**, et en particulier le transport routier, ont une lourde responsabilité dans l'émission de **gaz à effet de serre**, de **particules polluantes nocives** pour la santé humaine (rapport page 24). Source de pollution sonore importante, d'une sur-occupation des espaces publics par les véhicules en mouvement et en stationnement, les transports génèrent aussi des situations de stress. La congestion du **trafic routier aux heures de pointe aggrave la pollution de l'air** qui peut atteindre, ponctuellement, des niveaux préoccupants dans certaines grandes agglomérations (Strasbourg, Reims, Thionville). Globalement, plus de trois millions d'habitants du Grand Est sont exposés à des niveaux de concentration en particules dépassant les recommandations de l'OMS. Chaque année, la pollution de l'air entraîne 5 000 décès prématurés dans le Grand Est, selon Santé Publique France, et le **respect des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé permettrait d'éviter 2 000 décès[51] chaque année.**

La mobilité relève d'un enjeu de santé publique qui impose de **trouver des alternatives** aux transports carbonés partout où cela est possible. Sans opposer les modes de transport, il convient de positionner chacun d'eux dans sa zone de pertinence : le **rail**, et non la route ou l'aérien, **sur les trajets régionaux et interrégionaux**, **les transports collectifs et les modes actifs en milieu périurbain et en ville**. En comparaison de certaines villes européennes, ces modes actifs restent aujourd'hui encore sous-utilisés en France, alors qu'ils offrent **un double bénéfice sanitaire** : direct et individuel pour l'individu qui les pratique, indirect et collectif par l'effet d'une réduction de la circulation automobile sur la qualité de l'air.

AMBITION 4 : Réduire le risque sanitaire dû à la pollution de l'air

PRÉCONISATIONS

12	**Généraliser** les zones à faible émission (ZFE) en milieu urbain. Ceci suppose d'offrir des solutions alternatives à la voiture pour se déplacer en agglomération.
13	**Favoriser** par des aides financières spécifiques et contractualisées le renouvellement des véhicules thermiques de transports en commun, en privilégiant les motorisations alternatives bas carbone (électrique, Bio-GNV, hydrogène).
14	**Créer** une taxe sur les poids lourds en transit sur les grands axes du Grand Est afin de contribuer à réduire leur circulation, donc l'exposition aux particules fines. Compte tenu de la spécificité de la région Grand Est en matière d'axes de transit européen, cette taxe ne saurait être limitée au seul territoire de la Collectivité Européenne d'Alsace.
15	**Prendre en compte,** dans les documents d'urbanisme et à l'occasion des projets d'aménagement, l'exposition des riverains et des usagers aux substances nocives pour la santé.

[51] Source Santé Publique France

2. Un défi pour lutter contre le changement climatique

Le changement climatique provoqué par l'ajout de **quantités massives de gaz à effet de serre** (GES) dans l'atmosphère est pour une bonne part dû aux transports, gros consommateurs d'énergies fossiles. En valeur brute, **les émissions de CO2 dues aux transports ne cessent d'augmenter**, sous l'effet des hausses conjuguées du nombre de véhicules en circulation, du trafic aérien et du commerce mondial de marchandises. Dans le Grand Est, **les transports sont les seconds contributeurs de gaz à effet de serre avec 23% des émissions régionales**, derrière l'industrie (25 %) et devant le secteur agricole (17 %)[52].

L'accélération du changement climatique nous oblige à **décarboner les transports**. Les pistes ne manquent pas (rapport pages 26 à 28) : électricité, GNV, hydrogène, biocarburants, batteries au graphène, etc. Pour autant, il n'y a pas de solution-miracle applicable à tous les cas.

Le **CESER** estime nécessaire de ne **négliger aucune piste d'innovation** et de **privilégier des solutions mixtes diminuant le recours aux énergies fossiles.** Dans ce contexte, il faut rappeler que la Loi de transition énergétique et croissance verte de 2015 stipule que nous devons **réduire les émissions de GES à l'horizon 2030 de 40 %** par rapport à 1990 et à **75 % d'ici 2050**. En clair, il faudra réduire de 2/3 les émissions de GES dans le secteur des transports. Dès lors, on peut s'interroger sur la **pertinence** de certains projets comme l'**A32** (doublement de l'A31) ou A31 Bis sur le Sillon lorrain, en provenance et à destination de l'Europe du nord. Un projet, véritable "serpent de mer" depuis presque 30 ans et qui continue à encombrer le débat public.

AMBITION 5 : Favoriser l'essor des mobilités décarbonées

PRÉCONISATIONS

16	**Prioriser** le développement de la mobilité décarbonée en incitant financièrement les AOM à mettre en œuvre un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge rapide sur l'ensemble du territoire. Ce schéma devra fixer des objectifs ambitieux et comporter un échéancier annuel.
17	**Expérimenter** le développement des bus à hydrogène sur les lignes régionales. Cette action pourrait être initiée dans le cadre du Plan de relance, affectant 2 milliards d'euros au développement des filières propres. Elle implique la mise en place d'un réseau de stations à hydrogène vert produit localement.

3. Repenser la ville de la proximité

Sous le primat de la voiture individuelle, les fonctions de la ville ont été géographiquement disjointes après la Seconde Guerre Mondiale. L'endroit où l'on travaille n'était plus celui où l'on habite, ni celui où l'on fait ses courses. Il en a résulté une croissance exponentielle du trafic pendulaire routier, la congestion des voies de communication et des milliers d'heures perdues dans les transports chaque jour.

[52] https://observatoire.atmo-grandest.eu/ - Observatoire climat-air-énergie porté par Atmo Grand Est avec le soutien de la Région Grand Est et de l'ADEME

Partant de l'idée que la qualité de vie dépend directement du temps de vie disponible utile, l'urbaniste franco-colombien Carlos Moreno a récemment popularisé le concept de « ville du quart d'heure ». **Il identifie six fonctions urbaines ou territoriales essentielles** : se loger, travailler, accéder aux soins, s'approvisionner, apprendre, s'épanouir. Selon lui, le bien-être des habitants dépend directement de la possibilité d'accéder à ces fonctions dans un périmètre d'un quart d'heure. Cette échelle de temps les rend accessibles à pied ou à vélo. Afin de relocaliser les fonctions sociales de la ville, M. Moreno propose en particulier de redonner une polyvalence d'usage à des lieux jusqu'à présent spécialisés : par exemple, une école pourrait accueillir d'autres activités hors du temps scolaire. Cette ville de la proximité implique une inversion du regard : au lieu de répondre à la demande de mobilité en développant l'offre de transport, il s'agit de mieux répondre aux besoins des habitants à partir des lieux et bâtiments existants.

Ce concept peut également se décliner en « territoire de la demi-heure » dans les villes moyennes et les territoires plus ruraux, où la place de la voiture peut être revue en mutualisant les ressources.

Pour le CESER, ce concept de « ville rapprochée », de ville de la proximité, se marie parfaitement avec le double impératif de réduction et de décarbonation des déplacements dans les dix prochaines années, mais également avec la nécessaire sobriété imposée par la transition énergétique. Car le rapprochement des destinations quotidiennes rend les mobilités actives plus attractives et la voiture individuelle moins nécessaire.

Toutefois, le développement de la marche et du vélo ne va pas de soi dans des villes aménagées d'abord pour la voiture. Il convient donc de penser la ville différemment (réaménagement de rues, réduction de la vitesse, restrictions de circulation, pistes cyclables, autopartage, …) et privilégier les déplacements urbains apaisés. On doit également pouvoir imaginer des scénarios spécifiques aux territoires ruraux et périurbains en accentuant la prise en compte des notions de qualité de vie et d'environnement. Dans cette optique, il faut notamment permettre aux habitants d'expérimenter d'autres solutions de mobilité en organisant régulièrement des opérations de promotion des mobilités durables, en particulier des modes actifs.

AMBITION 6 : Donner la priorité aux modes actifs

PRÉCONISATIONS

18	**Inciter** financièrement au développement d'axes spécifiques, continus et sécurisés de circulation des modes actifs, notamment sur les parcours à destination des établissements d'enseignement et stations de transports en commun. Par secteur géographique, les collectivités doivent mutualiser les itinéraires et veiller à leur cohérence.
19	**Sécuriser,** en particulier en milieu rural, les itinéraires pour les modes actifs par : - la mise en place de voies ouvertes aux vélos, empruntables par les véhicules agricoles, le long des routes départementales. - le renforcement du maillage de voies vertes en connexion avec les grands itinéraires Véloroutes et Eurovélo.

20	**Favoriser,** dans les zones commerciales, la création de nouveaux accès et possibilités de stationnement, destinés aux mobilités actives et notamment au vélo cargo. Rendre ces aménagements obligatoires pour tout nouveau projet.
21	**Organiser** un collectif régional de coopération des collectivités territoriales pour l'utilisation du fonds national « Mobilités actives », abondé en 2020 dans le cadre du plan France Relance.

IV. INTÉGRER LA DIMENSION STRATÉGIQUE DES MOBILITÉS

1. Un enjeu économique pour la Région Grand Est

La mobilité des biens et des personnes produit une **activité économique considérable** avec un réseau d'échanges, dans le Grand Est, **très internationalisé**. La moitié des emplois dans le Grand Est se répartissent sur **6 zones**, essentiellement autour des territoires transfrontaliers. Plus de **quatre actifs sur dix** dans les secteurs de Thionville et Saint-Louis **franchissent la frontière quotidiennement pour aller travailler**[53]. Le secteur des transports (voyageurs et fret) joue un rôle considérable pour l'économie et l'emploi de la région. Des entreprises de transport de premier plan comme SNCF, KEOLIS, TRANSDEV, GEODIS, etc. sont fortement implantées sur le territoire.

Le Grand Est bénéficie d'une **tradition industrielle ancienne en matière de transports** (matériel ferroviaire, construction automobile), mais qui se trouve **remise en cause par les mutations technologiques actuelles.** Le poids économique du secteur automobile est considérable pour la région avec 80 000 emplois répartis sur 750 sites. Il représente 6 % de l'effectif salarié régional (constructeurs, équipements, sous-traitants). Les grandes entreprises du territoire doivent, dans des conditions d'incertitudes fortes, **faire des choix cruciaux pour leur avenir** et susceptibles d'avoir à court terme **un impact considérable sur l'emploi**. Ainsi, par exemple, la construction d'un véhicule électrique nécessite-t-elle nettement moins de main d'œuvre que celle d'un véhicule thermique.

Le CESER ne méconnaît pas ce risque, mais veut aussi y voir l'opportunité d'un nouvel élan industriel pour le Grand Est, qui dispose déjà d'un outil opérationnel avec le **Pôle Véhicule du Futur**. La démarche d'innovation du Grand Est se traduit également par le **financement du réseau à très haut débit**, indispensable aux entreprises, quel que soit leur secteur d'activité. Plus globalement, au sujet de l'innovation, la Région Grand Est et la CCI Grand Est, avec l'ensemble des acteurs publics du développement et de l'innovation **ont cofondé** l'agence "**Grand E-Nov**". Elle accompagne des entreprises, petites ou grandes, en matière d'innovation. Le CESER soutient cette excellente initiative. Pour autant, la Région devrait définir plus clairement son rôle à l'égard des agences de développement économique pour mieux coordonner leurs actions, notamment en cette période de crise.

2. Un défi financier

Avec **30 % de son budget** total, les mobilités constituent le **premier poste budgétaire** de la Région Grand Est. En sus du fonctionnement du réseau *Fluo Grand Est* (TER et cars interurbains), la Région est confrontée à la nécessité d'intervenir sur de nombreuses lignes de desserte fine, **souffrant d'un retard d'investissement ancien et important**. Or, la crise sanitaire a entraîné une perte d'exploitation (baisse de la fréquentation, hausse des coûts due aux mesures sanitaires) de 80 M€ sur le réseau TER et les prévisions budgétaires laissent présager **un budget régional en baisse de 200 à 250 M€** (soit jusqu'à 8 %) en 2021.

L'impact financier de la crise sanitaire risque d'être durable pour la Région, alors même que le **besoin d'investissement est considérable**. **Pour le CESER,** cette situation impose de **trouver de nouvelles sources de financement des infrastructures**, en veillant à un rééquilibrage des conditions économiques entre les modes de transport.

[53] Source INSEE 2020

La LOM a voulu rendre obligatoire, sur l'intégralité du territoire national, l'exercice de la compétence mobilité par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Ceci afin de garantir, sur chaque territoire, la présence d'un acteur public compétent pour organiser des services de mobilité alternatifs à l'usage individualisé de la voiture. Ainsi, chaque communauté de communes non encore AOM devra faire le choix de prendre cette compétence d'ici le 31 mars 2021 ou d'en laisser l'exercice à la Région. Une intercommunalité qui prendrait cette compétence n'aurait pas pour autant l'obligation d'organiser un service de transport régulier. Mais, nouveauté instituée par la LOM, seule l'organisation de ce transport régulier lui permettrait de lever le versement mobilité. Par ailleurs, un versement mobilité additionnel peut être institué par certains syndicats mixtes de transport (dispositions prévues par la loi SRU), qui associent plusieurs AOM en vue de coordonner leurs réseaux.

Concernant la **gratuité universelle des transports** qui existe sur certains réseaux de transports collectifs en France, **le CESER considère qu'il s'agit d'un choix politique qui doit être soigneusement pesé par chaque AOM** en fonction des caractéristiques locales. Tout en lui reconnaissant le mérite de la simplicité et d'un impact social certain, on peut aussi s'interroger sur le manque à gagner en termes de financement des infrastructures. **Une trentaine de collectivités** françaises ont d'ores et déjà instauré **la gratuité totale sur leur réseau**. Mais d'autres solutions peuvent être envisagées, comme par exemple **une tarification solidaire**. La **baisse du taux de TVA** sur les billets de transports publics terrestres, urbains et ferroviaires, actuellement de 10 % depuis 2013, à 5,5 % serait une autre solution intéressante. Notons que **l'État luxembourgeois a instauré la gratuité totale des transports publics** sur son territoire depuis quelques mois déjà. Gratuité dont bénéficient les frontaliers français.

Les réseaux d'infrastructures (route, fer) sont en **mauvais état et continuent de se dégrader** faute d'entretien suffisant. Le gouvernement a annoncé dans le cadre du Plan de relance que la **priorité** irait aux "**transports de la vie quotidienne**" avec une programmation des investissements sur les cinq années à venir. Les choix de gouvernance régionale qui se jouent dans les semaines et mois à venir doivent être **débattus démocratiquement en y associant davantage le CESER,** instance représentative de la société civile.

AMBITION 7 : Relever le défi de la gouvernance et du financement

PRÉCONISATIONS

22	**Dynamiser** la gouvernance régionale par la création d'un syndicat mixte des transports qui permettrait de prélever le versement mobilité additionnel.
23	**Établir,** dans le cadre d'une large concertation, une programmation à l'horizon 2030 des besoins d'investissements prioritaires de rénovation des infrastructures, avec les engagements financiers correspondants.
24	**Augmenter** significativement l'investissement sur le réseau ferroviaire, en particulier sur les lignes de desserte fine du territoire.
25	**Soutenir** le tissu industriel régional dans le domaine des mobilités : - en axant les aides sur l'innovation bas carbone. - en incluant des clauses bilan carbone et analyse du cycle de vie dans les marchés publics.

3. Une solidarité à développer et à garantir

La LOM a introduit " un **droit effectif à l'accès pour toutes et tous à une mobilité durable sur tout le territoire".** Dans son article 18, elle met l'accent sur **la mobilité solidaire, ou inclusive**. Celle-ci doit faire l'objet, à l'échelle de chaque bassin de mobilité, d'un plan d'actions coordonné de la part de la Région, des autres autorités organisatrices des mobilités (AOM), des départements et des organismes concourant à l'emploi.
Les états des lieux réalisés par différentes études[54] **identifient des fractures territoriales** (métropoles/zones périurbaines ou rurale) **et des fractures numériques** face au sujet de la mobilité. Il en résulte une **fracture économique et sociale**. Par exemple, ces études nous disent que le budget voiture est estimé entre 5 000 et 6 000 euros/an, soit **30 à 40 % du SMIC annuel**. Les 3/4 de cette somme sont consacrés à la **mobilité courte distance**, mais la part budgétaire dédiée au carburant des ménages les plus pauvres est **4 fois supérieure à celle des plus riches**. Or, les ménages les plus fragiles se situent **en périphérie des villes-centres**. Ils ont une **forte dépendance à l'automobile** ou n'ont aucun moyen de transport. S'ils bénéficiaient de solutions alternatives à la voiture, ils pourraient se déplacer à des coûts acceptables et accéder plus facilement à l'emploi.

Un jeune sur deux ne passe pas son permis de conduire pour des raisons économiques. Le baromètre FNH[55] 2020 nous indique que 27 % des personnes en âge de travailler, déclarent avoir **renoncé à un emploi en raison des difficultés pour se rendre sur le lieu de travail**. Ce chiffre est à 43 % pour les précaires, monte à 50 % pour les personnes en insertion, mais tombe à 17 % dans les catégories les plus aisées. Pour sa part, le Laboratoire de la Mobilité Inclusive relève que "*2 employeurs sur 5*" déclarent "*rencontrer des difficultés à pourvoir un poste pour des raisons de mobilité*". Or l'insertion sociale dans notre société est construite, en partie, sur **l'accès aux moyens et aux aptitudes aux déplacements**.

L'équité territoriale dépend étroitement de la variété de l'offre de transports. Les **appels à projet**s « Territoires d'Expérimentation de Nouvelles Mobilités Durables » sont une première pierre qu'il convient de **consolider** et de **partager** plus largement **dans une politique maîtrisée de mobilité inclusive**. La mobilisation des acteurs, des prescripteurs, est fondamentale pour établir **un état des lieux** partagé et dégager **des pistes d'actions planifiées** à 10 ans. Là encore, la proximité est l'échelon le plus pertinent : Intercommunalités et bassins de mobilités prévus par la LOM. **La Région Grand Est doit jouer un rôle d'animation et d'amorce financière pour les projets**.

Depuis quelques années, la précarité dans la mobilité a été intégrée à l'Observatoire National de la Précarité Énergétique (ONPE) avec une **réelle difficulté pour caractériser cette précarité** et **bâtir des indicateurs**. Le travail continue pour améliorer cette connaissance, outiller les collectivités territoriales et les élus, appréhender les données croisées de précarité. On pourra ainsi établir **une cartographie avec la notion de coût résidentiel**, intégrant les coûts de mobilité, et permettre **d'éclairer les choix politiques**.

Rappelons par ailleurs que la France compte **12 millions de personnes en situation de handicap** dont 850 000 PMR[56]. C'est pourquoi il est utile de rappeler que, s'agissant du droit à la mobilité pour les personnes en situation de handicap, dans le cadre de **l'élaboration des SD'AP (schéma directeur d'accessibilité programmée)**, la Région a retenu **65 gares classées comme prioritaires**,

[54] ADEME, IPSOS
[55] Fondation Nicolas Hulot pour la Nature et l'Homme
[56] Personne à Mobilité Réduite : personne qui éprouve des difficultés à se déplacer de manière provisoire ou permanente

dont **49 d'intérêt régional**. Fin 2020, il devrait rester **35 gares et un nombre important de points d'arrêt routiers à mettre aux normes d'ici 2024.**

Compte tenu du retard pris sur les engagements de travaux et sur les études des futurs projets de travaux de mise en accessibilité des gares restantes, il est évident que **l'échéance de 2024 ne sera absolument pas tenue**. Pour rappel, ces travaux devaient être terminés en 2015 et au bout du compte, **la Région Grand Est aura mis plus de 20 ans pour se mettre en conformité** sur ce sujet prioritaire.

Le CESER insiste sur l'importance de cette notion mobilité inclusive, en tant qu'**expression d'un droit à la mobilité indispensable à l'inclusion sociale**. Ce concept doit faire l'objet de **traductions concrètes et opérationnelles au bénéfice des personnes en situation de vulnérabilité économique, sociale, physique.** Ce point est d'autant plus important compte tenu du vieillissement annoncé de la population.

La LOM prévoit qu'à l'échelle de chaque bassin de mobilité, la Région et le Département concerné élaborent, en lien avec les AOM, Pôle emploi et les différents acteurs du territoire intervenant dans l'accompagnement des personnes en situation de fragilité, un plan d'action pour faciliter leur mobilité du quotidien. Il s'agit ainsi de décloisonner les politiques sociales, de mobilité, d'emploi, d'aménagement …

Services de VTC, covoiturage, vélo et voiture en libre-service, dématérialisation des titres de transport, etc. Avec **la révolution numérique**, l'individu connecté voit s'ouvrir à lui le champ d'une « hyper-mobilité », qui **transforme son rapport au temps et à l'espace** et **multiplie ses liens potentiels**. Mais celui ou celle qui ne maîtrise pas les usages des outils numériques se trouve **exclu de facto** de ces nouvelles mobilités. Or, être mobile conditionne l'exercice de la plupart des autres droits socio-économiques (se nourrir, travailler, se soigner, …). Dès lors, **l'« illectronisme »**, qui reste une réalité pour une part non négligeable de la population française, **est un facteur d'assignation à résidence**, augmentant ainsi **le risque d'exclusion**. S'ajoutant aux autres lignes de faille qui traversent la société, **la fracture numérique fragilise donc la cohésion sociale**.

Si le numérique a transformé le rapport au temps et à l'espace, la crise sanitaire de 2020 a accéléré ou modifié certaines tendances affectant nos modes de vie. La nécessité d'une distance physique, l'évitement, voire l'interdiction des rassemblements ont transformé nombre de nos activités quotidiennes (travail, formation, consommation, loisirs). Les outils numériques ont permis de démontrer qu'il existait **une alternative à l'augmentation continue des mobilités**. Ainsi, avant le printemps 2020, **le télétravail** peinait à s'insérer dans nos vies. La Covid-19 l'a imposé comme une règle à tous ceux qui en avaient la possibilité et **a démontré sa pertinence pour réduire le besoin de mobilité**. Le télétravail peut également être pratiqué dans des tiers-lieux proposant des moyens mutualisés et permettant de conserver des liens sociaux. À cet égard, le recensement de l'ensemble des tiers-lieux existants dans le Grand Est sur une plateforme numérique publique paraît indispensable.

Pour le CESER, il faut réduire les mobilités et surtout celles qui sont subies. La mobilité ne peut être un objectif en soi. Elle n'est qu'un moyen et n'a donc de sens qu'en lien avec une activité (travail, formation, loisirs, etc.), à laquelle elle permet d'accéder. Il convient donc d'influer sur ces activités pour **réduire le besoin de déplacement** qu'elles génèrent, **plutôt que de prendre des mesures coercitives et indifférenciées « d'empêchement de mobilité », qui sont par nature sources d'inégalités.**

AMBITION 8 : Réduire la mobilité contrainte et assurer un droit à la mobilité pour tous

PRÉCONISATIONS

26	**Faciliter** l'accès aux transports de toutes les personnes en situation de fragilité : personnes âgées, en situation de handicap, jeunes ruraux, jeunes précaires en recherche d'emploi, etc. Il convient : - **d'inciter et soutenir** la mise en place, par les AOM, de services de mobilité solidaire, à l'exemple des plateformes Wimoov ou des services proposés par le Mouvement Familles Rurales. Il s'agit de proposer une gamme de prestations : diagnostic personnalisé des besoins, accompagnement dans la durée vers des solutions pérennes. - **d'instaurer** un chèque mobilité pour les personnes qui n'ont pas d'alternative à l'utilisation de la voiture, ni les moyens d'investir dans un véhicule propre. - **d'apporter** des aides pour l'utilisation de vélos à assistance électrique. - **de finaliser d'ici 2024** la mise aux normes des gares et points d'arrêt routiers, selon un échéancier fiable.
27	**Intégrer** dans les appels à projets « Territoires d'Expérimentation de Nouvelles Mobilités Durables » des critères de mobilités inclusives.
28	**Assurer** l'interopérabilité technique des systèmes d'information afin de proposer un billet unique pour un trajet effectué sur plusieurs réseaux indépendants, y compris dans un cadre transfrontalier et ce pour tous les opérateurs.
29	**Favoriser,** par des aides spécifiques, principalement autour des grands axes de déplacement, le développement du télétravail et du co-working. Il s'agit aussi d'encourager la création en milieu rural de "tiers-lieux" : autoentreprises, télétravail, travail collaboratif, formation, etc.
30	**Garantir et vérifier** l'accès effectif au très haut débit sur l'ensemble du territoire à la fin de son déploiement à l'horizon 2023.

EXPLICATION DE VOTE

Explication de vote des membres du CESER représentant la Confédération Générale du Travail (CGT)

La CGT partage dans les grandes lignes des diagnostics, analyses et recommandations contenues dans ce document.

Nous soutenons pleinement la proposition du CESER d'une taxe internationale de transit. Elle revient régulièrement chaque année mais il devient urgent de la prendre en compte sur les grands axes nord sud du GE, du fait du transfert imminent des autoroutes à la Communauté Européenne d'Alsace. Ne pas l'appliquer sur l'A31 ne saurait être compris par nos concitoyens lorrains, avec un risque important de bascule de la circulation de transit de l'A35 vers l'A31, si cette dernière reste sans taxe à partir de Toul. On irait ainsi à l'encontre de la recherche de l'équité des territoires prônée par le SRADDET

L'important travail réalisé par la Commission mobilités devra être prolongé, notamment sur le financement et sur qui finance quoi !

L'exemple de la TICPE, part Grenelle, montre les dérives : elle devait financer la LGV, force est de constater qu'elle a été utilisée pour d'autres travaux qui relèvent de l'État.

Il est donc temps de respecter les domaines de compétences et d'arrêter les transferts de charges.

Nous proposons :

→ Sortir des investissements auprès des marchés financiers.

→ S'appuyer sur un pôle financier public, créer un fonds public de développement des infrastructures de transport qui emprunterait à la BCE (directement ou par l'intermédiaire d'institutions financières publiques comme BPI-France ou la Banque européenne d'investissements) les fonds nécessaires aux opérations d'investissement.

→ La renationalisation des sociétés d'autoroutes, ce qui permettrait de stopper leurs rentes financières (les dividendes distribués aux actionnaires) et de distribuer une partie des recettes pour un développement humain durable.

→ Desserrer la contrainte financière sur le système ferroviaire (désendettement). L'État doit donc assumer ses responsabilités en reprenant cette dette à son compte. La CGT propose la création d'une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire de l'État (CADEFE) permettant d'étaler le remboursement de la dette.

→ Réorienter l'affectation des recettes de la Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), qui, actuellement ne contribuent que très peu au financement des transports vers l'AFIT

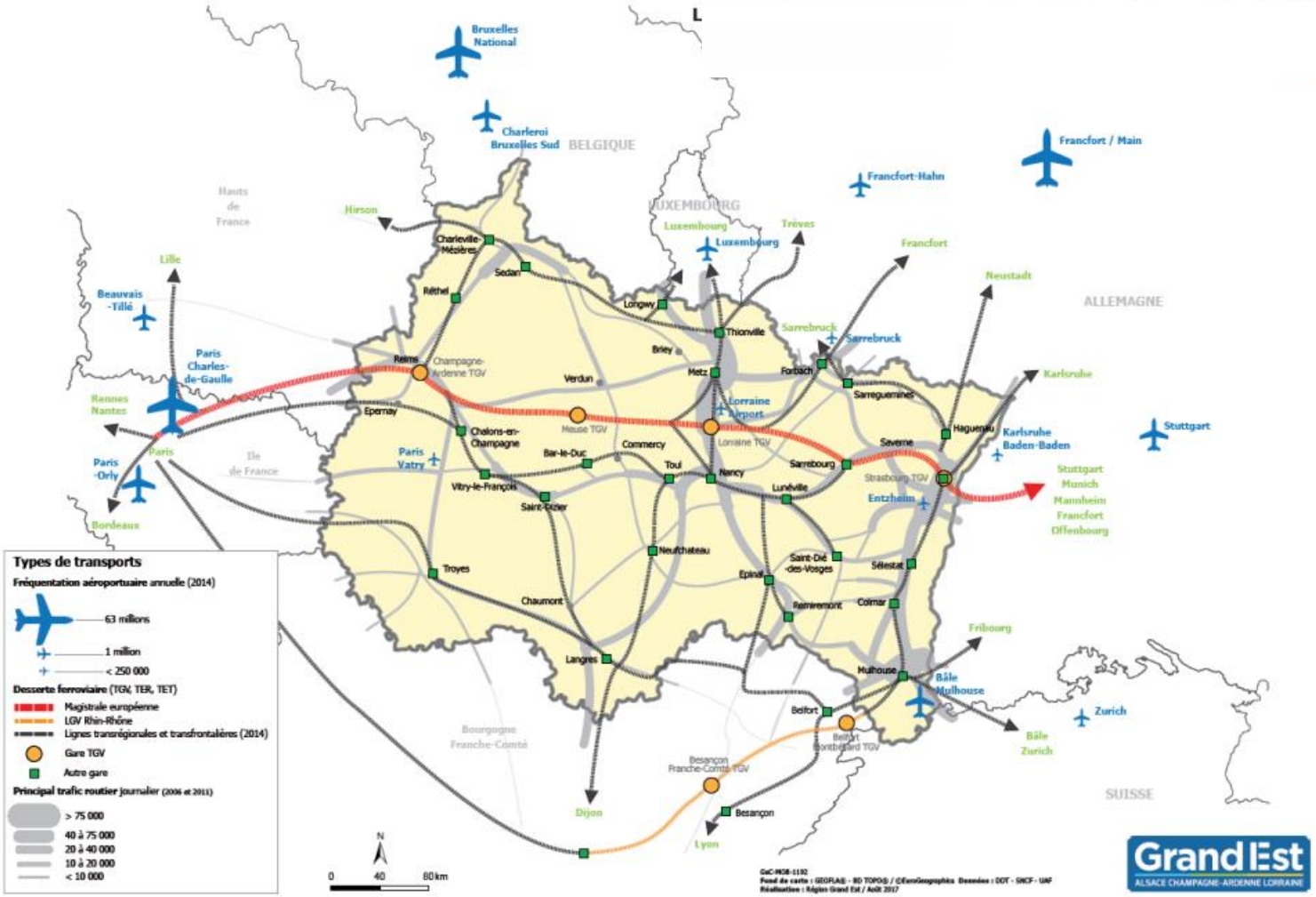
→ Mettre fin au remboursement de TICPE par l'État aux entreprises de transports routiers.

Odile AGRAFEIL, Chantal BERTHELEMY, Bénédicte DA PONT, Pascal DEBAY, Olivier FOUCAUT, Jean-Pierre LANGLET, Jérôme MARCEL, Pascal MARLIER, Emmanuelle MOISSONNIER, Delphine ROUXEL, Françoise SEIROLLE, Patrick TASSIN

ANNEXES

I. CARTES

1. Les principales infrastructures de transport de voyageurs

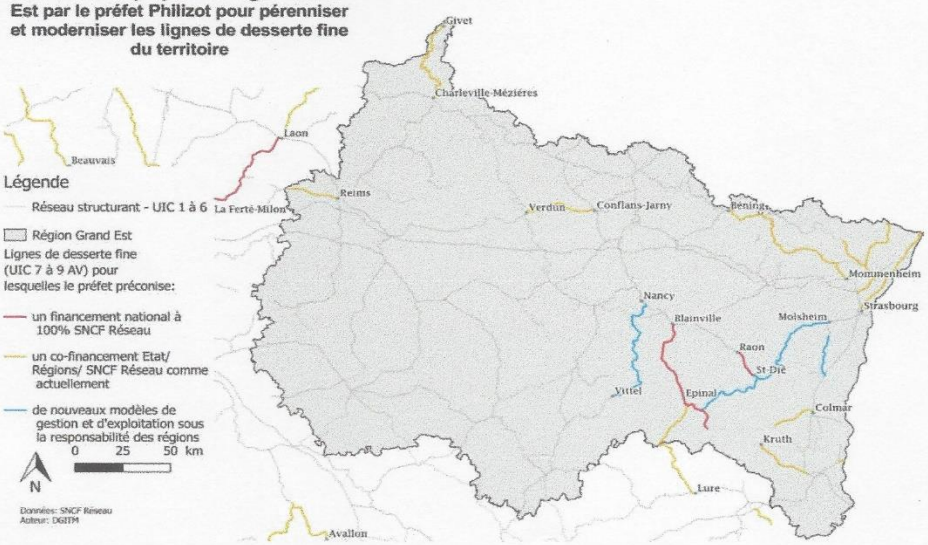


2. Le réseau ferré du Grand Est

3. Plan d'action Grand Est du Préfet Philizot

Grand Est

Plan d'actions proposé en région Grand-Est par le préfet Philizot pour pérenniser et moderniser les lignes de desserte fine du territoire



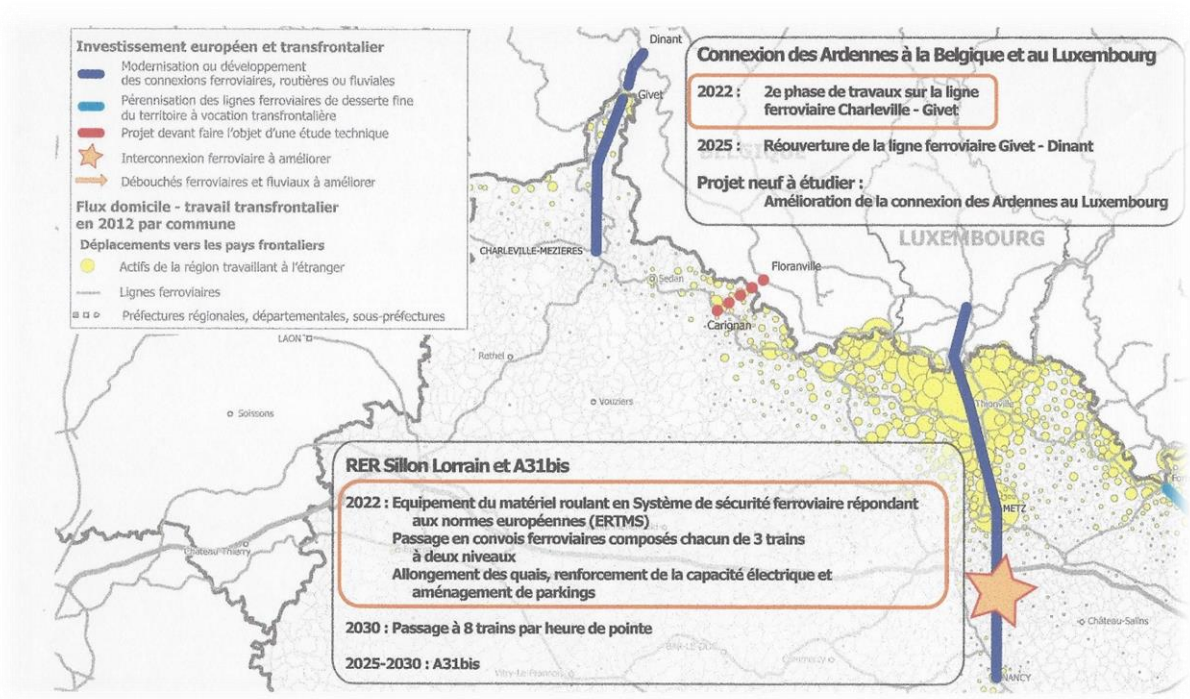
- **Intégration au réseau structurant des lignes Nancy-Remiremont** (section Blainville-Remiremont) et **Nancy-Saint-Dié-des-Vosges** (section Raon-L'Étape-Saint-Dié-des-Vosges), dont la régénération sera prise en charge à 100 % par SNCF Réseau après finition des travaux programmés au CPER actuel.

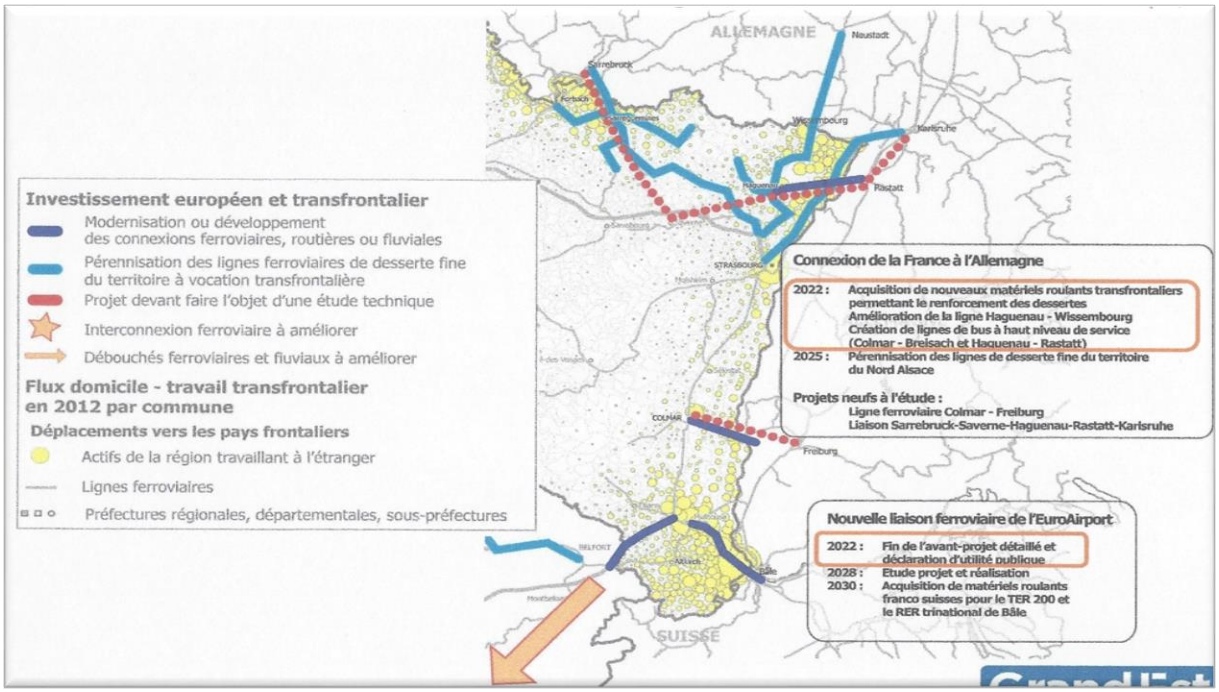
- **Poursuite du financement par contractualisation État-Région-SNCF Réseau** des lignes : **Strasbourg-Lauterbourg, Vendenheim-Wissembourg, Mommenheim-Sarreguemines, Charleville-Mézières–Givet, Lutterbach-Kruth, Sarreguemines-Béning, Verdun-Conflans-Jarny, Colmar-Metzeral, Fismes-Reims, Epinal-Bains-les-Bains, Haguenau-Niederbronn ;**

- **Prise en charge totale dès 2020 par la Région** des lignes **Nancy-Vittel** (section Jarville-Vittel), **Épinal-Saint-Dié-des-Vosges** (section Arches-Saint-Dié-des-Vosges), **Molsheim-Saint-Dié-des-Vosges, Sélestat-Obernai**.

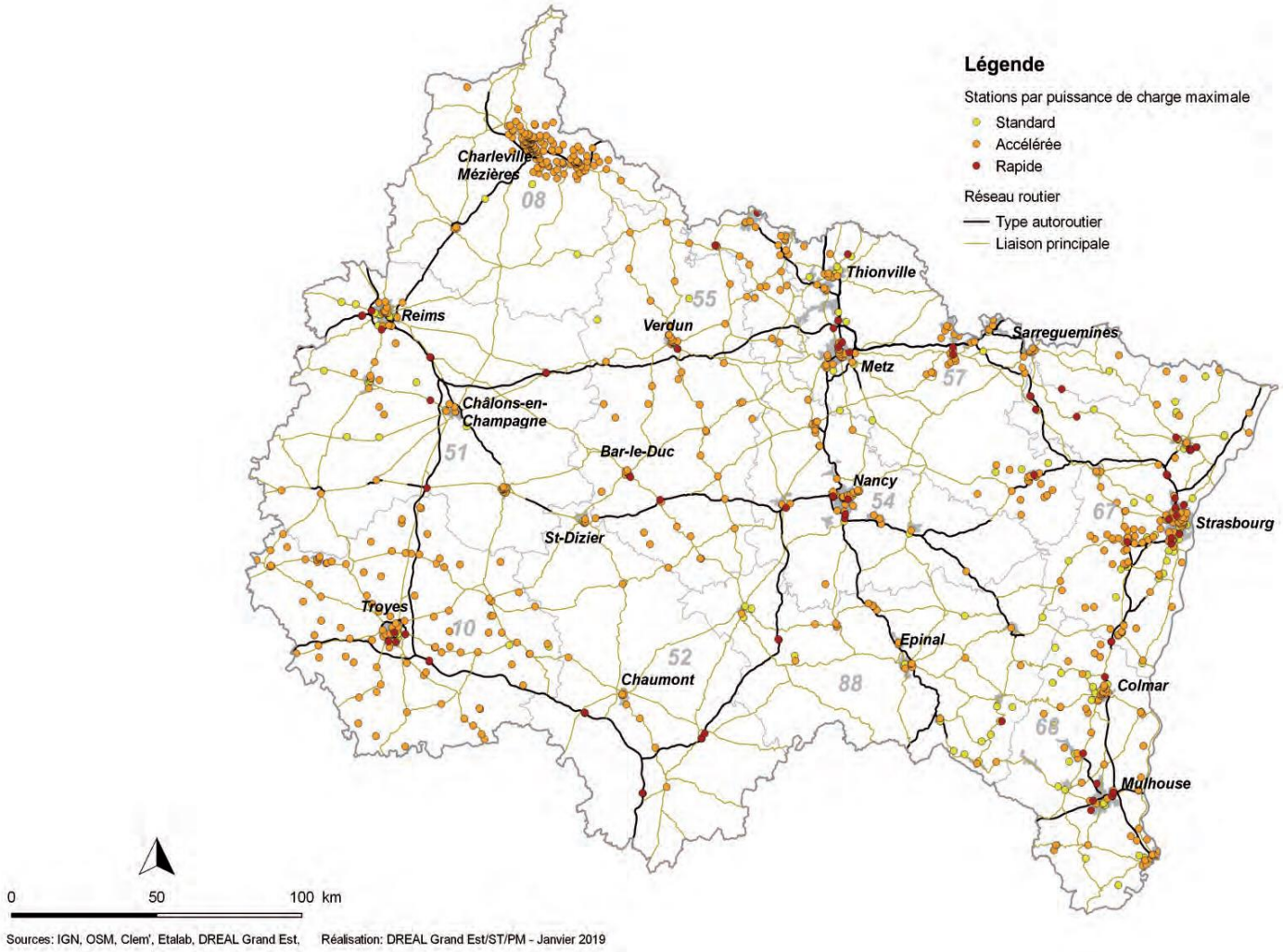
- **Engagement de la Région à poursuivre le développement de l'offre TER sur son territoire**, afin que l'argent investi sur la rénovation des lignes ferroviaires bénéficie au plus grand nombre de citoyens.

4. Projets transfrontaliers prioritaires



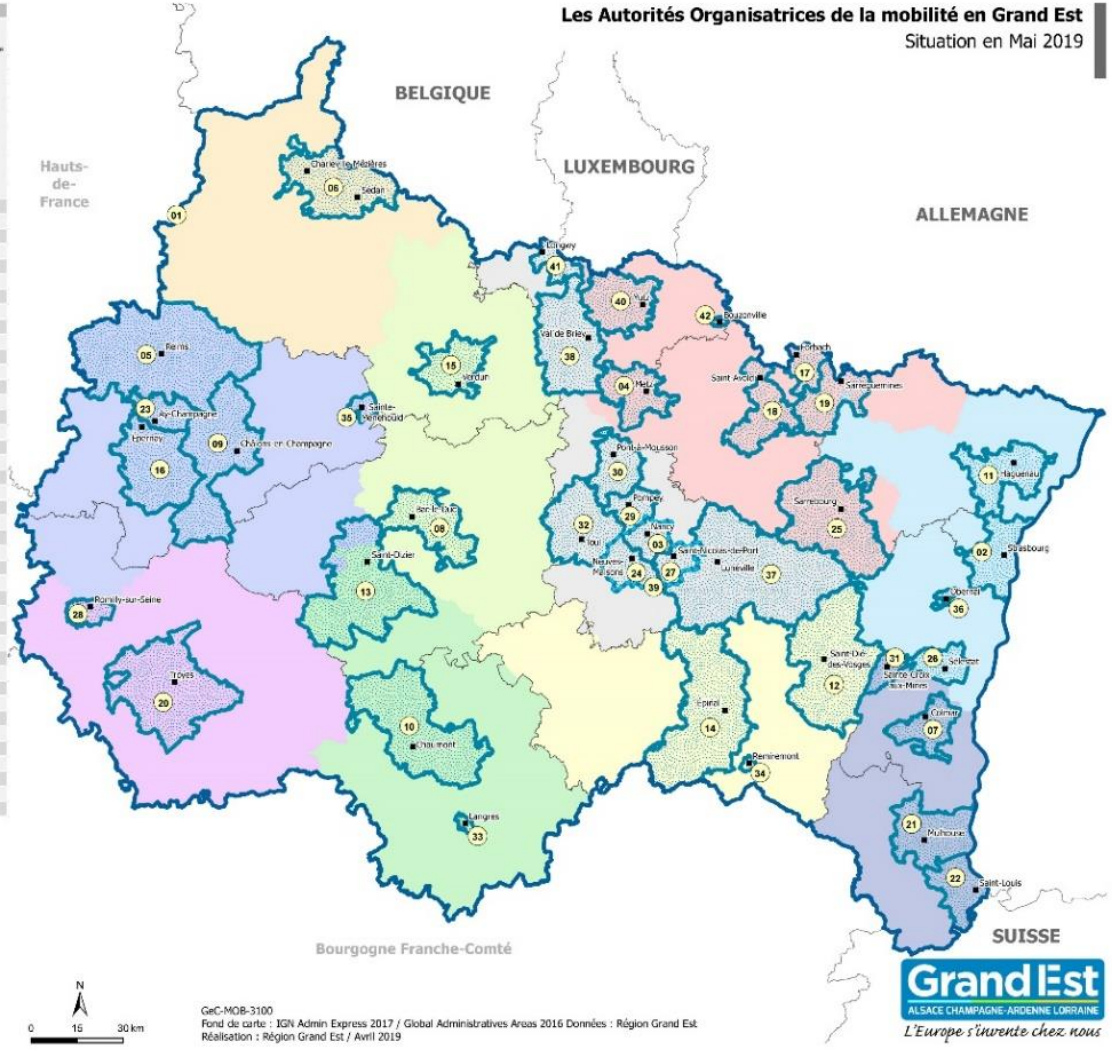


5. Infrastructures de recharge pour véhicules électriques



6. Les AOM dans le Grand Est

N°	AOM	RESEAUX
1	Conseil Régional du Grand Est	TER Hub Grand Est Hub Grand Est TransDiamagneArdenne Hub Grand Est 08 Hub Grand Est 51 Hub Grand Est 10 Hub Grand Est 55 Hub Grand Est 52 Hub Grand Est 54 Hub Grand Est 57 Hub Grand Est 88 Hub Grand Est 67 Hub Grand Est 68
2	Eurométropole de Strasbourg	CTS
3	Métropole du Grand Nancy	Stan
4	Metz Métropole	LE MET'
5	Communauté Urbaine du Grand Reims	CITURS
6	Ardenne Métropole	TAE
7	Colmar Agglomération	TRACE
8	Communauté d'Agglomération Bar-le-Duc Sud Meuse	Tub
9	Communauté d'Agglomération de Châlons-en-Champagne	STAC
10	Communauté d'Agglomération de Chaumont	L'MOBILIS
11	Communauté d'Agglomération de Haguenau	Bibus
12	Communauté d'Agglomération de Saint-Die-des-Vosges	Déclics
13	Communauté d'Agglomération de Saint-Dizier, Der et Blaise	TRIDEA
14	Communauté d'Agglomération d'Epinal	Imagine
15	Communauté d'Agglomération du Grand Verdun	Tiv
16	Communauté d'Agglomération Epernay, Coteaux et Plaine de Champagne	MOUVEO
17	Communauté d'Agglomération Forbach Porte de France	Ferous
18	Communauté d'Agglomération Saint-Avold Synergie	Transavold
19	Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences	CARUS
20	Communauté d'Agglomération Troyes Champagne Métropole	TCAT
21	Mulhouse Alsace Agglomération	Soléa
22	Saint Louis Agglomération	Distribus
23	Communauté de Communes de la Grande Vallée de la Marne	
24	Communauté de Communes de Moselle et Madon	TMW
25	Communauté de Communes de Sarreguemines Moselle Sud	Sibus
26	Communauté de Communes de Selestat	TIS
27	Communauté de Communes des Pays du Sellet de Vermois	
28	Communauté de Communes des Portes de Romilly sur Seine	
29	Communauté de Communes du Bassin de Pompey	Le SIT
30	Communauté de Communes du Bassin de Pont à Mousson	Le BUS
31	Communauté de Communes du Val d'Argent	
32	Communauté de Communes Terres Touloises	MOVIA
33	Ville de Langres	Bus Etoile
34	Ville de Remiremont	
35	Ville de Sainte-Ménéhould	TUM
36	Ville d'Obernai	PassTO
37	Pôle d'Equilibre Territorial et Rural(PETR) du Pays du Lunéville	Lunéo
38	Syndicat Mixte des Transports du Bassin de Briey (SMB)	Le P'i
39	Syndicat Mixte des Transports Suburbains de Nancy (SMTSN)	SUB
40	Syndicat Mixte des Transports Urbains Thionville Fensch (SMTU)	Citelune
41	Syndicat Mixte Intercommunal des Transports Collectifs du Bassin de Longwy (SMTRAL)	TCL
42	Ville de Bouzonville	



II. GLOSSAIRE

AOM : L'ancienne autorité organisatrice de transport urbain (AOTU) est devenue, depuis l'adoption de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014, l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Appelé auparavant PTU (Périmètre de Transport Urbain), le ressort territorial de l'AOM correspond au périmètre de l'intercommunalité qui exerce la compétence mobilité. Certaines communautés exercent cette compétence de manière obligatoire – métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération –, alors que les communautés de communes peuvent, selon le souhait de leurs membres, choisir de ne pas se doter de cette compétence ou l'exercer en tout ou partie.

ART : L'Autorité de Régulation des Transports (ART) est une autorité publique indépendante qui a vu ses missions progressivement étendues depuis sa création en 2009. D'abord limitée aux activités ferroviaires sous le nom d'ARAF, sa compétence s'est élargie en 2015 au transport interurbain par autocar et aux autoroutes sous concession (ARAFER), en 2016 au tunnel sous la manche avec son homologue britannique, puis en 2019 à la RATP et aux aéroports, devenant ainsi une autorité des transports dans leur globalité, d'où le nom d'ART.

Big data : littéralement « mégadonnées » ou « données massives », ce terme désigne des ensembles de données devenus si volumineux qu'ils dépassent l'intuition et les capacités humaines d'analyse et même celles des outils informatiques classiques de gestion de base de données ou de l'information. Ils s'expliquent par la quantité d'informations produites chaque jour dans le monde : 2,5 trillions d'octets.

***Co-working**, ou **cotravail** : c'est une méthode d'organisation du travail qui regroupe un espace de travail partagé et un réseau de travailleurs pratiquant l'échange et l'ouverture ; juridiquement, cela se traduit par une location d'espaces partagés de travail.*

Écomobilité : moyens de déplacement silencieux, non polluants et à impact limité sur le paysage. C'est une mobilité durable et moins pénalisante pour l'humain, son cadre de vie et l'environnement.

Engin de déplacement personnel (EDP) : un décret du 23 octobre 2019 a introduit dans le Code de la route français le terme d'« engin de déplacement personnel motorisé » (EDPM). Se distinguant des EDP non motorisés (skate, roller, trottinette), ce sont des véhicules sans place assise, conçus et construits pour le déplacement d'une seule personne et dépourvus de tout aménagement destiné au transport de marchandises. Ils sont équipés d'un moteur non thermique ou d'une assistance non thermique et leur vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h, sans dépasser 25 km/h. On peut citer notamment les trottinettes électriques, gyropodes, hoverboard, monoroues.

***ERTMS** : Le système européen de gestion du trafic ferroviaire (en anglais, European Rail Traffic Management System, ERTMS) est une initiative européenne qui vise à harmoniser la signalisation ferroviaire en Europe.*

Mobilité : Désigne les aptitudes et les possibilités des personnes d'accéder à leurs activités quotidiennes ou occasionnelles en utilisant différents modes de déplacements. Elle est appréhendée comme une opportunité offerte aux individus d'aller dans d'autres lieux que ceux où ils se trouvent.

Mobilité active[57] **:** *déplacement de personnes qui n'utilise que l'activité physique humaine comme source d'énergie (marche à pied, vélo, skateboard, rollers, trottinette non électrique).*

Mobilités durables : *elles consistent à assurer l'accessibilité aux territoires et à satisfaire la liberté de mouvement et de déplacement des individus à court et à long terme, tout en considérant l'intérêt collectif des générations actuelles et futures (Source : cabinet MOBIPED, conseil en mobilité durable)*

Mobilités équitables ou inclusives : *elles visent à proposer une mobilité accessible à tous, quels que soient son niveau de revenus et son lieu de vie, pour éviter « l'assignation à résidence » des populations les plus fragiles (jeunes, personnes âgées, demandeurs d'emploi, travailleurs précaires, PMR, etc.). La mobilité inclusive, c'est la mise en œuvre concrète d'un droit à la mobilité qui conditionne la plupart des autres droits socio-économiques (se nourrir, travailler, se soigner, s'éduquer, se cultiver, avoir une vie sociale et politique). (Source : enquête "La mobilité et l'accès des Français aux services de la vie quotidienne" du Laboratoire de la mobilité inclusive en 2018 - https://www.mobiliteinclusive.com/mobilite-inclusive-de-quoi-parle-t-on/).*

Mobility-as-a-Service *est un type de service qui, via un canal numérique commun, permet aux utilisateurs de planifier, réserver et payer pour plusieurs types de services de mobilité. Le concept décrit un passage des modes de transport personnels à la mobilité fournie en tant que service (source Wikipédia)*

SRADDET : *le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), créé par la loi Notre de 2015, est le nouveau cadre de la planification régionale en matière d'aménagement du territoire. Il intègre le schéma régional d'aménagement et d'égalité des territoires (SRADT) auquel il se substitue, mais également d'autres documents de planification : schéma régional des infrastructures et des transports, schéma régional de l'intermodalité, schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) et plan régional de prévention des déchets. Le SRADDET s'applique à l'ensemble du territoire national à l'exception de l'Ile-de-France, de la Corse et des outre-mer. Le SRADDET est juridiquement opposable aux documents d'urbanismes locaux : Plans Climat Air Energie Territoriaux (PCAET), Plans de Déplacements Urbains (PDU), Parcs Naturels Régionaux (PNR)... Ceux-ci doivent être mis en compatibilité avec ses objectifs et ses règles générales.*

Systèmes et services de Transport Intelligents (STI) : *ce sont les applications des nouvelles technologies de l'information et de la communication au domaine des transports et de sa logistique. On les dit « intelligents » parce que leur développement repose sur des fonctions généralement associées à l'intelligence : capacités sensorielles et de choix, mémoire, communication, traitement de l'information et comportement adaptatif.*

TICPE *: Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (anciennement « taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers » ou TIPP. Représente environ 3% de la totalité des prélèvements obligatoires, elle porte sur les produits énergétiques utilisés en tant que carburant ou combustible de chauffage, à l'exception de ceux utilisés pour les bateaux de pêche, le transport fluvial de marchandises et pour les avions. C'est un impôt indirect perçu sur la consommation, défini au niveau européen depuis les directives 2003/96/CE du Conseil du 27 octobre 2003 et 2008/118/CE du Conseil du 16 décembre 2008. La liste des produits concernés par cette taxe est commune à tous les États membres de l'Union européenne.*

[57] *Terme recommandé par la LOM en remplacement de "modes doux".*

Afin de financer les transferts de compétences prévus par la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, les régions perçoivent depuis 2006 une partie des recettes de la TICPE. Une fraction de cette partie de la TICPE est modulable dans certaines limites de taux et doit être affectée à des projets d'infrastructures de transport durable, ferroviaire ou fluvial, prévus dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

***Versement transport** : contribution locale des employeurs privés ou publics qui permet de financer les transports en commun. Elle est due quelle que soit la nature de leur activité ou leur forme juridique, qui emploient au moins 11 salariés dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité. Perçu par l'Urssaf qui le reverse ensuite aux collectivités territoriales de plus de 10 000 habitants en charge des transports (commune, département, région). Celles-ci en déterminent le taux par délibération de leur assemblée.*

III. PERSONNES AUDITIONNÉES

La commission Mobilités tient à remercier, pour leur disponibilité, leur contribution et leur partage d'expériences, les personnes qui ont participé à ses travaux. Les titres et les mandats correspondent à la situation au moment de l'audition.

Mme **Bérangère ABBA**	Députée de la Haute-Marne et ambassadrice France Mobilités
M. **Marc BIZIEN**	Directeur territorial Grand Est, SNCF Réseau
M. **Mathias BOQUET**	Maître de conférences en géographie, Université de Lorraine
M. **David CAUBEL**	Chef de projet France Mobilités, Innovation et territoires
M. **Bruno DUCHEMIN**	Rapporteur pour le CESE de la Loi d'Orientation des Mobilités
M. **François GIORDANI**	Vice-président de la FNAUT et Président de la FNAUT Grand Est
M. **Stéphane GODEFROY**	Chargé de mission Mobilités à l'AGAPE Lorraine-Nord
M. **Patrice HARSTER**	Directeur du GECT Eurodistrict PAMINA
M. **Olivier JACQUIN**	Sénateur de la Meurthe-et-Moselle
Mme **Geneviève LAFERRERE**	Pilote du réseau Transport et Mobilité durable de France Nature Environnement
M. **Sylvain LAROSE**	Chargé de mission au CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement)
M. **Laurent LAVALLEE**	Directeur associé, Cabinet 3E Consultants
M. **Antonin MAZEL**	Responsable de mission, Cabinet 3E Consultants
M. **Roger SCHREIBER**	Président du Syndicat mixte des transports urbains Thionville-Fensch

M. **Pierre TAILLANT**	Ingénieur économiste à l'ADEME
M. **Vincent TETON**	Directeur régional TER Grand Est, SNCF Mobilités
M. **David VALENCE**	Vice-président du conseil régional Grand Est - Délégation aux Mobilités et Infrastructures de transport
M. **Patrick VARNEY**	Président de l'association DPlace à Langres

IV. COMPOSITION DE LA COMMISSION ÉLARGIE MOBILITÉS

Eric BALAUD

Guy BERGE

Gérard CLAUDEL

Jean COLLIGNON

Christian DEJARDIN

Séraphin DONI

Christine GRAFFIEDI

Jean-Ernest KELLER

Jean-Pierre LANGLET

Annick de MONTGOLFIER

Luc MOUROT

Dominique STEIGER

Laurent STIEFFATRE

Bruno ULRICH

Jean-Luc WIEDEMANN

Dossier suivi et accompagné par Benoît SIAT, puis Olivier FAVRE, chargés de mission.

Les membres de la Commission Mobilités dédient cet avis à la mémoire de leur collègue Pierre MARX, disparu prématurément au printemps 2019.

CESER
ALSACE
CHAMPAGNE-ARDENNE
LORRAINE
Grand Est

Retrouvez toutes les infos du CESER Grand Est sur internet :
www.ceser-grandest.fr

Suivez-nous
sur les réseaux sociaux pour ne rien manquer de nos actualités :

@cesergrandest

@ceserge

Site de Châlons-en-Champagne
5, rue de Jéricho - CS70441 - 51037 Châlons-en-Champagne Cedex
Tél : 03 26 70 31 79

Site de Metz
1 Place Gabriel Hocquard - CS 81004 - 57036 Metz Cedex 01
Tél : 03 87 33 60 26

Site de Strasbourg
1 Place Adrien Zeller - BP 91006 - 67070 Strasbourg Cedex
Tél : 03 88 15 68 00