

Réponse questionnaire TDIE – Région Grand Est

1. État des lieux et objectifs de la politique des transports

Les politiques de transport, mobilité et logistique s'inscrivent dans un contexte plus large d'aménagement, d'égalité territoriale et d'évolution des modes de vie. La répartition des activités (logements, lieux de travail et de production, commerces...) et les échanges numériques impactent les besoins et la nature des mobilités. La stratégie à long terme d'aménagement du territoire est développée dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

* Selon vous, quels seront les principaux défis que devra relever votre Région en matière de transport lors du mandat à venir ?

* Quels objectifs donnez-vous à la politique des transports pour contribuer à la mise en oeuvre de votre projet de développement régional ?

Les défis que devra relever la Région Grand Est en matière de mobilités lors des 6 années à venir seront nombreux et les objectifs qu'elle s'est fixée ambitieux.

Le premier d'entre eux est bien évidemment le maintien et le développement du transport ferroviaire régional : après des décennies de sous-investissement de l'Etat dans le réseau et de priorité donnée au seul TGV, la situation est critique. Les investissements à réaliser sont colossaux puisque, pour la Région Grand Est, la programmation pluriannuelle d'investissement dans les mobilités représente un total de 6Mds€ d'euros, dont plus de 90% seront dévolus au ferroviaire.

Ces budgets devront être mis en oeuvre, puisqu'ils consistent pour la plupart en des opérations indispensables à la poursuite du service actuel, et ce dans un contexte que la pandémie a sensiblement dégradé (voir plus bas question spécifique sur ce sujet).

Pour faire face à ce défi, la Région Grand Est a déjà mis en place un plan de grande envergure, formalisé en session plénière le 28 janvier dernier sous la forme d'un « plan de relance ferroviaire » :

- La Région Grand Est a tout d'abord décidé de tout mettre en oeuvre pour préserver les petites lignes (ou « lignes de desserte fine pour un tiers de son réseau en km de voies et ¼ des usagers quotidiens avant la crise COVID (plus de 40 000 du territoire (LDFT) »), c'est à dire celles classées UIC 7 à 9. Ces lignes représentent un enjeu crucial pour la Région : elles comptent voyageurs/jour !). Dans ces dessertes, on retrouve en particulier plusieurs lignes assurant la desserte métropolitaine de Strasbourg, capitale de l'Europe.

Or, le besoin d'investissements sur ces petites lignes est très élevé : a minima, il faudra investir 1 Mds€ dans les 10 ans à venir pour les préserver. Dès aujourd'hui, des travaux urgents sont nécessaires pour éviter des ralentissements, voire des fermetures. En outre, il est évident que désormais, SNCF Réseau, soumis à des objectifs bien compréhensibles de rentabilité économique, ne pourra plus y investir. Seules les Régions peuvent mettre en oeuvre les actions nécessaires pour sauver ces dessertes.

La Région Grand Est s'est donc emparée de ce sujet. Elle s'est d'abord investie aux côtés de l'Etat pour permettre la réouverture de la ligne Epinal/Saint-Dié grâce à un investissement de 21 M€ porté à 60% par la Région. Les travaux sont en voie d'achèvement et la ligne pourra rouvrir dès décembre 2021.

Ensuite, elle a œuvré pour que, dans le cadre de la LOM, l'Etat accepte de transférer la gestion de ces sections aux Régions et leur permette de mener la politique qu'elles jugent nécessaires en toute indépendance. Cette possibilité ayant été actée fin 2019 via l'article 172 de la LOM, la Région a été la première à acter, dès février 2020, un protocole de transfert de gestion de l'Etat à la Région, protocole qui concerne pas moins de 15 lignes, soit la totalité du réseau UIC 7 à 9 du Grand Est.

Dans cette continuité, je souhaite poursuivre ce travail et mettre ainsi en oeuvre les budgets d'investissements nécessaires, via le recours à des concessions et des marchés de partenariats.

Notamment, ce transfert de gestion permettra à la Région d'intégrer dans ses appels d'offre de concession (voir ci-dessous), pour une part significative de son réseau, en sus de l'exploitation ferroviaire, la gestion de ces infrastructures, via un système d'intégration verticale EF (exploitant ferroviaire) = gestionnaire d'infrastructure (GI). La Région aura face à elle un seul co-contractant, ce qui permettra de réaliser d'importantes optimisations en mettant en place les investissements nécessaires pour faire diminuer sur le long terme les coûts d'exploitation ainsi que les risques supportés par la puissance publique.

Depuis un an, la Région Grand Est travaille donc activement avec SNCF Réseau à la mise en oeuvre opérationnelle de ce transfert : définition précise des périmètres transférés et résolution des questions techniques afférentes (postes d'aiguillage, signalisation...), transfert des données, évaluation de la soulte prévue par le décret d'application de l'art 172 de la LOM etc...

Cet engagement de la Région a d'ores et déjà permis, fin 2020, d'acter avec l'Etat, dans le cadre du prolongement de l'actuel CPER, la mise en place d'un plan exceptionnel de travaux d'urgence de 97M€, dont 53M€ sont apportés par la Région.

La Région prépare en outre son premier marché de partenariat concernant les LDFT du Nord Alsace et est actuellement sur ce dossier en contact avec FININFRA. Sur ces lignes, ce marché de partenariat prévu pour 30 ans, permettra de réaliser sur cette période plus de 600M€ d'investissements pour une moyenne de 6M€/an de coûts de fonctionnement.

Continuer dans cette démarche sera positif pour la Région Grand Est qui pourra ensuite tirer tous les avantages de la mise en concurrence et de l'exploitation du réseau ferroviaire comme c'est le cas de nos voisins allemands qui ont connu une baisse significative des coûts de production.

La Région n'a pas dans ce domaine attendu la loi puisque dès 2017, elle a intégré, dans sa convention avec la SNCF, la possibilité de détacher plusieurs lots pour les mettre en concurrence dans les meilleurs délais. Aussi, à ce jour, 3 procédures sont en cours :

- L'appel d'offres pour l'exploitation et la gestion de l'infrastructures des lignes Strasbourg/Molsheim/ST-Dié/Epinal et Strasbourg/Molsheim/Obernai/Barr.
- L'appel d'offre pour la réouverture de la ligne 14 Nancy/Contrexéville.
Pour ces deux lots, la phase de prédialogue compétitif avec les candidats retenus devrait s'ouvrir à la rentrée ;
- L'appel d'offres pour l'exploitation de 7 lignes transfrontalières franco-allemands, projet pour lequel la Région travaille en collaboration avec les 3 Länder allemands qui l'entourent. L'avis de préinformation a été lancé en novembre 2020 et l'avis d'appel à la concurrence le sera d'ici la fin de l'année 2021. En lien avec ce projet, la Région a commandé en 2019 30 rames Régiolis transfrontalières pour un montant de 375M€ à Alstom.

Je souhaite qu'une nouvelle procédure annuelle soit lancée en ce sens dès début 2022, pour qu'entre 2015 et 2033, les mises en service de lots se fasse de manière soutenue, au rythme d'un à deux lots par an.

Afin de relever le défi de compétences que lui impose la mise en concurrence, la Région Grand Est s'apprête à créer la première société publique locale ferroviaire (SPL) en France, Grand Est mobilités. Cette SPL aura pour objet d'être le bras armé technique de la Région et d'assurer les missions de service public qui sont aujourd'hui exercées, pour le compte de la Région, par d'autres entités, et en particulier la SNCF : études de mobilités, définition du niveau de service et construction de l'offre, marketing, tarification et distribution, communication, politique de lutte contre la fraude, préparation des appels d'offre et suivi des contrats, gestion du patrimoine matériel roulant etc...

La Région Grand Est aura à ses côtés 4 des plus grandes métropoles régionales : Strasbourg, Metz, Mulhouse et Reims ont accepté de la rejoindre au sein de cette SPL, dont le premier conseil d'administration aura lieu à la rentrée 2021.

- La Région, en commun accord avec SNCF, a décidé de remettre à plat la convention qui les lie et d'acter un nouveau contrat de dix ans, comme le permet la loi, qui permettra une transition la plus efficace possible entre la situation de monopole actuelle et celle de demain d'un réseau entièrement mis en concurrence. Ce nouveau contrat sera gagnant pour les deux parties : pour la SNCF et ses agents, elle permettra d'avoir une visibilité de long terme et de préparer sereinement l'avenir ; pour la Région, elle permettra dès aujourd'hui d'obtenir des gains de productivité significatifs et de réinvestir ces gains dans le développement du service. Ce nouveau contrat devrait être signé fin 2021.
- Je souhaite également dès 2022, simplifier le système tarifaire en remplaçant la multitude de produits actuels par un système unique, simple et lisible, basé sur 3 grands types de produits :
 - Le tarif plein pour les voyageurs très occasionnels, et en particulier les professionnels et les touristes,
 - L'abonnement pour les voyageurs au quotidien,
 - Et le demi-tarif, sur les modèles suisse et allemand, pour les occasionnels réguliers. Sont visés ici en premier lieu les habitants de la Région Grand Est, avec l'objectif que le taux de pénétration de ce nouveau produit au sein de la population régionale soit très élevé.

Je suis en effet persuadé que les voyageurs occasionnels réguliers constituent un relais important de croissance pour le réseau TER. Une hausse de la fréquentation sur les déplacements en milieu de journée et le week-end peut être significative, pour peu que l'offre et la tarification soient adaptées.

Si les électeurs m'accordent leur confiance, je mettrai en place un produit « demi-tarif » qui rendra plus accessible le train à ce type d'usagers.

- La mise en place du demi-tarif ira de pair avec un choc d'offre qui sera mis en place au service annuel 2022, et qui a pour objet de développer les circulations sur les principales lignes du réseau en journée et le week-end, afin de s'y rapprocher de l'objectif d'un train toutes les demi-heures, 7j/7. Afin de concrétiser cette offre, qui représente une hausse d'offre de l'ordre de 5% par rapport à l'offre nominale actuelle, la Région Grand Est travaille depuis un an avec SNCF Voyageurs et SNCF Réseau.

Il faut aujourd'hui repenser la gestion de ces lignes afin de repositionner les plages de maintenance et de permettre la libération de nouveaux sillons.

Cette stratégie s'inscrit également en totale cohérence avec ma volonté de développer les liaisons « intervalles » et longues distances qui sont particulièrement génératrices de ces déplacements occasionnels (Exemple: TER 200 Strasbourg/Mulhouse/Bâle et du sillon lorrain Nancy/Metz/Thionville/Luxembourg, mais aussi de la ligne 4 Mulhouse/Belfort/Troyes/Paris, ancien train d'équilibre du territoire que la Région a récupéré de l'Etat en 2018, et de la ligne Vallée de la Marne, ligne historique Strasbourg/Nancy/Châlons/Château Thierry/Paris, dont la Région Grand Est assure seule la gestion depuis le 1^{er} janvier 2021. Des liaisons comme Strasbourg/Metz, Epinal/ST-Dié/Strasbourg sont elles aussi intégrées au choc d'offre et à terme, la Région espère développer des dessertes du type Luxembourg/Metz/Strasbourg/Mulhouse/Zurich ou renforcer l'ouverture ferroviaire de la Lorraine vers le sud en développant l'axe Metz/Nancy/Dijon/Lyon.)

- J'ai également bien l'intention de continuer mon travail de lobbying afin de faire évoluer le système des péages ferroviaires aujourd'hui trop coûteux et impactant durement le développement des offres, à la différence d'autres pays où le ferroviaire a pu massivement se développer ces dernières années.

Une de mes volontés est ainsi de proposer dans le cadre de la loi 4D ou par tout autre voie possible, une possibilité de régionaliser la tarification des péages et ainsi apporter plus de ressources financières à SNCF RESEAU. J'ambitionne grâce à l'ensemble de ces actions de mener une politique de développement d'offre élevée pour qu'elle puisse à la fin du prochain mandat augmenter à hauteur de 50%.

- Grâce à l'ensemble de ces actions, la Région Grand Est ambitionne de mener une politique de développement d'offre à des niveaux très élevés, puisqu'à la fin du prochain mandat, l'offre régionale devrait avoir augmenté de l'ordre de 50% avec :
 - La réouverture de la ligne Epinal-Saint-Dié ;
 - Le choc d'offre évoqué ci-dessus ;
 - La mise en place des réseaux express métropolitains avec :
 - Celui de Strasbourg, pour lequel la Région et l'Eurométropole de Strasbourg viennent d'approuver un schéma directeur commun des mobilités. Ce schéma prévoit notamment le renforcement significatif, en plusieurs étapes d'ici 2026 environ, de l'ensemble des dessertes de l'étoile ferroviaire strasbourgeoise. Grâce aux possibilités offertes par la 4^{ème} voie d'accès à la gare de Strasbourg, le nombre de circulations sur chacune des lignes pourrait ainsi doubler. Pour mener à bien ce projet, l'Eurométropole et la Région ont en particulier affirmé leur volonté de bâtir ensemble un syndicat mixte transports, qui pourrait voir le jour en 2022.
 - Celui du sillon lorrain, où, à échéance 2028-2030, une offre de niveau du RER parisien sera proposé entre Metz, Thionville et Luxembourg : 6 trains par heure entre Metz et Luxembourg, et deux trains supplémentaires entre Thionville et Luxembourg.
 - La mise en œuvre des premiers lots mis en concurrence comme la réouverture de la ligne 14
 - La mise en place des lignes transfrontalières.

Après le ferroviaire, le second enjeu majeur concerne le développement du réseau routier interurbain. Dans ce sens, je souhaite

- Poursuivre l'unification des anciens réseaux départementaux avec la mise en place d'une offre régionale uniforme. Ce sujet est déjà largement avancé puisque la Région a déjà tiré l'ensemble des anciens standards départementaux

vers le haut grâce à la mise en place d'un cahier des charges uniques et d'un règlement régional des transports scolaires. Au fur et à mesure de l'arrivée à échéance des anciens contrats départementaux, la Région optimise l'offre et rebâtit les circuits. Ainsi, les appels d'offre entre 2019 et 2021 ont permis de réaliser 14M€ d'économies en fonctionnement, une partie de ces économies ayant été réinjecté dans des améliorations de l'offre.

- Développer les lignes à haut niveau de service Express, en les intégrant dans les réseaux express métropolitains. La Région et l'Eurométropole de Strasbourg travaillent en particulier de conserve sur la mise en place d'une étoile routière express, via le développement de nouveau service, l'optimisation de l'autoroute A35 (devenue M35 suite au transfert des routes alsaciennes de l'Etat à la collectivité européenne d'Alsace et à l'Eurométropole) pour y développer le covoiturage, y améliorer la vitesse commerciale des transports en commun, et enfin la réalisation d'une gare routière au niveau de la gare basse de Strasbourg.
- Assurer la transition énergétique du réseau. Dès aujourd'hui, la Région, via ses satellites, la régie départementale des Ardennes et la compagnie des transports du Bas-Rhin investit dans les cars au GNV. En 2025, en totale conformité avec la mise en place de la zone à faible émission strasbourgeoise, la CTBR n'exploitera plus aucun car diesel sur le territoire de l'Eurométropole.

Le troisième objectif et enjeu pour la Région est la mise en œuvre d'une nouvelle gouvernance territoriale des mobilités, en application des nouvelles dispositions imposées par la loi d'orientation des mobilités.

D'ores et déjà, grâce à une mobilisation importante de la Région au côté des EPCI, la phase de prise de la compétence mobilités par les EPCI a été un plein succès, puisque 99 communautés de communes du territoire sur 109 ont pris la compétence, soit plus de 90%.

Une fois élu, dès la rentrée je souhaite lancer une concertation sur le périmètre des bassins de mobilité et le contenu des contrats opérationnels de mobilité auprès des nouvelles autorités organisatrices de la mobilité. Ce qui permettrait au Grand Est de mieux accompagner les territoires et de développer ensemble de nouvelles solutions. En parallèle, l'enquête sur la création des syndicats mixtes de transport dans la création, au sein des zones urbaines se poursuivra. Les premiers éléments de ces études montrent que les aires urbaines messines, mulhousiennes et strasbourgeoises pourraient remplir les conditions pour rendre ces projets intéressants.

Le quatrième objectif et enjeu de la Région sera de continuer ses efforts dans la promotion des nouvelles mobilités. Ainsi :

- Début 2022, la Région adoptera son premier plan vélo. Une étude a été lancée début 2021 dans cet objectif ;
- Dans le courant de la mandature, la Région adoptera un plan stratégique pour le développement des usages partagés de l'automobile :
 - Concernant l'autopartage, la Région est devenue début 2021, à égalité avec l'Eurométropole de Strasbourg, le premier actionnaire de la société coopérative Citiz Grand Est, et a fourni à cette dernière un soutien important pour l'aider à passer le cap de la pandémie. Je souhaite que ce partenariat soit approfondi dans l'objectif de développer l'offre d'autopartage sur l'ensemble du territoire de la Région, et en particulier autour des gares et pôles d'échanges multimodaux.
 - Concernant le covoiturage, l'idée est la possibilité d'accompagner les gestionnaires d'infrastructures routières dans la création de voies réservées. Une des premières expériences en la matière sera celle de la M35 (voir ci-dessous), rendue possible par la mise en service du contournement ouest de Strasbourg.

Le cinquième objectif et enjeu de la Région sera la transition énergétique des mobilités via :

- Pour le ferroviaire :
 - Cela passe par la poursuite de l'électrification du réseau qui reste, partout où elle est possible, le moyen le plus efficace de décarboner la circulation des trains. La Région continuera à soutenir, dans le cadre de la future contractualisation avec l'Etat, l'électrification de la ligne Paris-Troyes, et étudiera, dans le cadre du marché de partenariat Nord Alsace évoqué plus haut, la pertinence de l'électrification de sections partielles ou entières de lignes ;
 - L'expérimentation de trains à hydrogène. La Région a formalisé en mars 2021 la commande de 3 Régiolis H2 à Alstom et lance actuellement les études pour savoir sur quelle ligne ces trains seront utilisés ;
 - L'engagement autour du remplacement par une nouvelle génération d'autorails légers des X73500, qui arrivent en fin de vie dans une dizaine d'années et qui devront être remplacés.
- Pour le transport routier interurbain, la transition énergétique des véhicules (voir ci-dessous) ;

- Enfin, je continuerais ma politique ambitieuse d'aide au développement d'un réseau dense et maillé de bornes de recharge électrique pour les véhicules particuliers.

Le sixième objectif de la Région est de rendre accessible à tous et toutes les solutions de mobilités, quels que soient ses revenus, en particulier pour les jeunes. La Région mettra donc en place une aide à la mobilité pour les jeunes afin de faciliter leur accès à l'emploi.

Comment analysez-vous les conséquences de la crise de la Covid-19 sur les transports dans votre Région ?

Les conséquences de la crise COVID-19 auront été lourdes pour les deux réseaux de transport régional, et en particulier pour le réseau ferroviaire. Elles se matérialisent principalement par des pertes très importantes de recettes sur les années 2020 et 2021, chiffrées à l'heure actuelle à 130M€.

Considérez-vous que les conséquences de la Covid pourraient être durables sur les pratiques de mobilité ?

La chute des recettes évoquée ci-dessus est liée à une baisse importante de la fréquentation. Celle-ci sera, malheureusement et selon toute évidence, durable si aucune mesure adaptée n'est prise. Les pratiques de mobilités seront en effet et sans conteste affectées de manière pérenne dans plusieurs domaines et en particulier en termes de déplacements occasionnels liés au domaine professionnel. Le réseau TER Fluo Grand Est en subira les conséquences tant pour les déplacements générés sur son seul réseau que ceux qui découlent des correspondances TGV/TER : 25% des usagers du TGV Est réalisent une correspondance sur le réseau TER. Et outre la chute de la fréquentation proprement dite, la Région sera affectée par la digitalisation accélérée de la vente sur les TGV : les 7 M€ de recettes annuelles liés à la vente de titres TGV aux guichets TER ont disparu avec la crise et ne réapparaîtront pas.

Pour faire face à cet état de fait, comme exposé plus haut, j'ambitionne de mettre en place un plan d'actions spécifique afin d'assurer le retour et la croissance du trafic occasionnel fréquent: choc d'offre et simplification de la gamme tarifaire.

Envisagez-vous de prendre des mesures particulières pour soutenir les acteurs de la filière transport, et si oui, lesquelles ?

Dès le premier confinement, la Région s'est rapidement engagée auprès des entreprises de transport routier interurbain, durement affectés non seulement par l'arrêt des services scolaires mais aussi par l'arrêt brutal de toutes leurs activités annexes : services scolaires, offre touristique.

Elle a ainsi décidé de financer à 70% des prix normalement prévus aux marchés qui la lient avec ces transporteurs l'ensemble des services scolaires non réalisés. Cette mesure a été renouvelée lors du troisième confinement et est désormais formalisée dans le plan de transport adapté régional.

Cette aide aura été essentielle pour assurer la survie de cet important tissu d'entreprises et des emplois qu'ils représentent.

Concernant la SNCF, il revient à l'Etat de soutenir l'entreprise et surtout de mettre en place un plan de relance ferroviaire adapté qui permette de réaliser les investissements nécessaires et aux Régions de maintenir et développer l'offre de service.

Le Brexit impacte-t-il les transports sur votre territoire ?

Pas d'observation directe à ce stade mais cet élément devra être suivi de près : l'arrivée d'entreprises britanniques au Bénélux ou en Moselle (comme INEOS automotive à Hambach) aura vraisemblablement un impact sur les flux européens Nord Sud (sillons lorrains avec A31 et alsaciens avec A 35, reliés par l'A4)

Comment le prendre en compte dans la politique régionale de mobilité et de logistique ?

Sans objet pour la Région Grand Est.

2. Lutte contre le changement climatique et pour la qualité de l'air

Lors du dernier sommet pour la planète le 12 décembre 2020, le secrétaire général de l'ONU a appelé les gouvernements à déclarer l'état d'urgence climatique dans leur pays jusqu'à ce que la neutralité carbone soit atteinte. Dans le cadre des accords internationaux et des textes européens, l'Union européenne et la France ont adopté des objectifs de neutralité carbone globale à l'horizon 2050 ; la LOM vise la neutralité carbone des transports terrestres à ce même horizon.

Le 11 décembre, les chefs d'État et de gouvernement de l'Union européenne ont décidé de rehausser l'ambition de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE à 2030 en la portant de -40 % à -55 % par rapport aux niveaux de 1990. En tant que chef de file pour le climat, l'air, et l'énergie et pour l'aménagement du territoire, et compte tenu de leurs responsabilités en matière de transport, les Régions devront contribuer à atteindre ces objectifs. Elles fixent leurs propres objectifs régionaux dans les SRADDET, avec lesquels les documents locaux d'aménagement du territoire (SCOT, PCAET, PLUi...) doivent être compatibles.

✳️ Quels objectifs et quelles priorités vous donnez-vous pour décarboner et réduire les émissions des transports au niveau régional et sortir des hydrocarbures fossiles, et à quelle échéance ?

✳️ Quelles actions comptez-vous mettre en place pour parvenir à vos objectifs ?

La baisse globale des émissions liées aux transports baisse d'abord par le développement des modes alternatifs à l'autosolisme. L'ensemble des réponses apportées par ailleurs aux réponses du présent questionnaire témoigne de l'ambition de la Région Grand Est en la matière.

Concernant la décarbonation proprement dite des modes de transport, les objectifs et le plan d'action de la Région ont déjà été décrits ci-dessus pour le ferroviaire, dans les réponses apportées à la première question ci-dessus.

Pour le transport routier interurbain, le parc d'autocars circulant à ce jour sur les 10 réseaux de transport régionaux Fluo est de 3200 véhicules allant de véhicules de 9 places à des véhicules de 72 places reposant sur des typologies différentes d'autocars et proposant des niveaux d'équipements variables. Ce parc se répartit sur 83 sociétés de transports privés assurant les transports scolaires et interurbains régionaux (au travers de marchés publics et délégations de services publics) et de deux outils publics régionaux (la Régie Départementale de Transports des Ardennes (« RTDA ») et la Société Publique Locale du Bas Rhin (« SPL67 »)).

La volumétrie de ce parc est amenée à varier de façon sensible jusqu'en 2022/2023 au gré des remises à la concurrence des réseaux Fluo planifiée pour les dernières en 2022. Schématiquement toutefois, il est possible d'établir à ce jour les ordres de grandeur suivants :

- 94 % véhicules au sein des 83 sociétés de transports publics routier ;
- 6 % véhicules au sein des 2 outils publics régionaux en parc propre hors sous-traitance ;
- Environ 90 % dédiés au transport scolaire et entre 10 % dédiés aux transports publics interurbains.

L'activité de la Région en matière de transport public routier de voyageurs se définit donc de façon très significative par le transport scolaire qui s'exerce très majoritairement en zone rurale ou péri-urbaine.

Par ailleurs, de l'ordre de 65 % du parc autocar est aujourd'hui du véhicule diesel de Norme Euro 6. Ce parc constitue aujourd'hui un socle d'investissement massif pour les entreprises qu'il faut donc pouvoir faire muter sans rompre l'équilibre économique des amortissements programmés. A titre d'illustration, le choix d'un virage massif au GNV non échelonné dans le temps, c'est-à-dire la bascule à date de 3.200 autocars régionaux se traduirait par un surcoût annuel de près de 36 M €/ an sur la durée de 7 ans de la PPI pour la Région.

Aussi, la physionomie de l'organisation des transports régionaux telle que décrite ci-dessus mais aussi les évolutions du cadre législatif et réglementaire de la compétence transport (Loid'Orientation sur les Mobilités) ont incité la Région à poser un cadre stratégique pour le verdissement du transport routier de voyageurs régional qui puisse constituer un réel levier en faveur d'une mobilité durable.

L'approche différenciée des choix de verdissement en fonction de la typologie des dessertes et des zones desservies et la programmation du déploiement des parcs verdis sont dès lors deux conditions essentielles pour la mise en oeuvre d'une mobilité durable et économiquement soutenable tant pour les entreprises que pour la Région et les collectivités publiques partenaires.

La Région sépare donc :

- les zones rurales (dessertes massivement scolaires - zones peu/moins polluées) où l'évolution ne se fera qu'à terme, lors du renouvellement naturel des parcs d'autocars arrivés en fin de vie
- les zones urbaines (dessertes interurbaines, zones soumises à pollution et où des ZFE sont ou seront mises en place) où l'objectif est d'anticiper : Nancy, Metz, Strasbourg, Mulhouse. Ainsi, En 2025, en totale conformité avec la mise en place de la zone à faible émissions strasbourgeoise, la CTBR n'exploitera plus aucun car diesel sur le territoire de l'Eurométropole.

Comment votre stratégie prendra-t-elle en compte les différentes externalités de chacun des modes de transport ?

Envisagez-vous des mesures destinées à réduire les besoins de transport et les déplacements subis ?

La pandémie a profondément changé les relations des institutions, des acteurs économiques et de la population vis-à-vis de nombre de déplacements subis, en particulier via le développement du télétravail.

La Région Grand Est, qui a été elle-même très rapide dans la mise à disposition des outils adéquats pour ses agents lors du premier confinement, et a depuis généralisé la possibilité de recourir au télétravail 2 jours/semaine dès lors que la pandémie refluera, entend bien promouvoir le maintien à haut niveau de la pratique du télétravail dans tous les secteurs de la société. Il convient sur ce sujet de souligner l'impact positif du télétravail sur la maîtrise de la demande de déplacements en heure de pointe, et par conséquent ses effets positifs sur le dimensionnement des infrastructures et des services de transport.

Quelles mesures comptez-vous prendre pour favoriser le développement de la mobilité électrique ?

Quels dispositifs de suivi ou d'évaluation des mesures de décarbonation des transports souhaitez-vous mettre en place ?

D'ici 2030, ma stratégie pour la Grand Est est la suivante :

- D'atteindre 5.500 points de charges électriques soit une multiplication de 4,5 sur le territoire et un passage de 18.000 à 330.000 véhicules électriques ;
- De multiplier par dix le nombre de véhicules et par conséquent la consommation de GNV/bioGNV (soit 1.320 GWh) ;
- De disposer sur le territoire d'une trentaine de stations de production d'H2 afin d'alimenter 2.000 véhicules. Basées sur des écosystèmes territoriaux, elles fourniraient 2.300 tonnes d'hydrogène par an.

L'accompagnement des porteurs de projets se matérialise par les dispositifs et appels à projets suivants :

- Mise à disposition d'un guide d'aide à la décision sur les infrastructures de recharge et stations de ravitaillement permettant au territoire d'identifier :
 - Les moyens d'identifier quel(s) projet(s) mettre en oeuvre;
 - Une vision d'ensemble d'un tel projet ;
 - Les étapes et missions associés ;
- Soutien à l'installation d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques avec 3 appels à projets pour 1000 bornes en résidentiel collectif, 1000 bornes destinées aux salariés d'entreprises ou de collectivités qui équipent leurs parkings et 1000 bornes en voirie publique ;
- Soutien à l'installation d'infrastructures de recharges bio-GNV ;
- Soutien à l'acquisition de véhicules hydrogène ;
- Aides à l'installation de kits de conversion bioéthanol pour les particuliers.

Comment intégrer dans ce processus les citoyens, les entreprises et la société civile ?

3. Financement de la politique de transport

Les transports représentent le premier budget des Régions (25,1 % de leurs dépenses en moyenne) . Avec la crise sanitaire et la crise économique, les ressources des Régions sont soumises à un risque d'« effet ciseau » : diminution des recettes voyageurs du fait de la baisse de fréquentation, et contraintes budgétaires de la puissance publique du fait de la situation économique, alors que la transition énergétique appelle un effort d'investissement significatif dans le secteur des transports.

✳ Comment évaluez-vous l'évolution des sources de financement et de la capacité budgétaire des Régions en matière de transport, mobilité, logistique ?

Comme indiqué en introduction de la réponse à ce questionnaire, les Régions et en particulier la Région Grand Est, sont face à un défi budgétaire complexe, puisqu'elle devra mobiliser dans les 15 années à venir, 6Mds€ d'investissement dans les mobilités, soit plus du double en moyenne annuelle des budgets d'investissement constatés aux comptes administratifs des années 2017 à 2019.

Or, aujourd'hui, le système de financement des transports en France souffre de plusieurs déficiences :

- Le système des contrats de plan Etat-Région connaît de nombreuses limites :
 - La durée limitée à 5 ans (7 en cas de prolongation) des contrats de plan conduit à segmenter les opérations majeures sur plusieurs programmations, ce qui introduit de forts risques et aléas sur leur réalisation complète: Electrification Paris-Troyes, mise à Grand Gabarit de la Seine entre Bray et Nogent, opérations lourdes de régénération et de modernisation de lignes ferroviaires (ex: Charleville-Givet),
 - Le mode de financement de ces projets par l'Etat sur la base d'autorisations d'engagement annuelles nécessite la mise en place de conventions cadre non engageantes pour l'Etat, mais dont les maîtres d'ouvrage et les autres cofinanceurs sont tributaires pour toute la durée de l'opération,

Ces deux premiers éléments font peser des risques majeurs sur la continuité de la réalisation de projets structurants et imposent de découper les projets en plusieurs phases financières déconnectées d'un véritable phasage technique. Il peut en résulter des surcoûts liés à un phasage parfois générateur de désoptimisations techniques, des surcoûts intégrés par le maître d'ouvrage afin de couvrir les risques d'un arrêt de chantier en cours d'opération, mais encore la perte de recettes issues de l'Union Européenne pour les projets du RTE-T éligibles au MIE.

- Une forme de non-sincérité dans la contractualisation car l'Etat affiche des montants d'engagement sur une période en considérant dès le départ que la totalité des fonds inscrits ne sera pas engagée sur la période de la programmation concernée. A titre d'illustration, l'avenant au volet mobilité du CPER prolonge le contrat actuel jusqu'en 2022 sur la base d'un volume constant d'engagement pour l'Etat. L'Etat s'appuie uniquement sur les crédits du plan de relance pour financer ses nouveaux engagements pendant ces 2 années supplémentaires, qu'en aurait-il été sans plan de relance
- Les services centraux de l'Etat n'accordent pas aux services décentralisés les volumes d'engagement annuels nécessaires pour respecter la programmation établie, ce qui conduit les collectivités locales:
 - à avancer des engagements et des crédits de paiement sans possibilité de rattrapage: exemple des travaux prévus sur les LDFT dans le cadre du protocole additionnel de 2016, avec une avance réelle en crédits de paiement consentie par la Région à l'Etat d'un montant total de 9,7 M€ sur le CPER en cours,
 - à avancer des engagements pour le compte de l'Etat qui nécessitent la mise en place de régularisation par voie d'avenant complexifiant ainsi l'instruction des dossiers par le maître d'ouvrage et le suivi financier du CPER par les cofinanceurs : exemple de l'avance des engagements sur les travaux de la 2^{ème} tranche des travaux de la première phase d'électrification de la ligne Paris-Troyes (10,8 M€ d'AP pour la RGE régulée fin 2020 et heureusement sans impacts en crédits de paiement).

Tout cela confirme la très grande difficulté à disposer d'une planification fiable sur le long terme

- Les questions soulevées par le versement mobilités :

Le versement mobilités était perçu en 2019 par plus de 250 autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et son produit s'élevait à quelque 7,3 milliards d'euros en 2015, dont 3,7 milliards d'euros pour les AOM en province et 3,8 milliards d'euros pour Île-de-France Mobilités (4,2 milliards d'euros en 2017). Avant la crise COVID, le VM était essentiel au financement de l'exploitation et des investissements des réseaux urbains. Son dynamisme venait soutenir une politique ambitieuse adoptée par les agglomérations de construction de réseaux structurants de transports (métro, tramway, BHNS).

Le versement mobilités présente néanmoins d'importants défauts :

- Il ne participe ni au financement du ferroviaire régional ni à celui du transport routier interurbain, modes pour lesquels le report modal depuis la voiture est pourtant celui qui a le plus d'impact en termes d'émissions de CO2 et de réduction de la congestion des grandes métropoles
- Les possibilités offertes par le versement mobilités additionnel sont très limitées
- Il crée un effet frontière aux limites des agglomérations favorisant des politiques non coopératives de certaines intercommunalités, contraires aux intérêts des mêmes agglomérations et à la lutte contre la congestion, avec l'exemple typique de la zone commerciale installée en bordure d'une métropole et qui génère des déplacements que la métropole doit gérer sans pouvoir taxer les entreprises concernées
- Il représente une charge patronale qui vient alourdir les charges des entreprises implantées dans les agglomérations

En outre, la crise du COVID révèle la fragilité du versement mobilités avec d'importantes baisses des recettes des métropoles liées au chômage (partiel ou total) et à la crise économique

- L'inadaptation du système de péages pour faire croître le trafic ferroviaire :

En France, il y a une corrélation entre le fait que :

- Les tarifs de péages sont particulièrement élevés et très largement au-dessus de la moyenne européenne quand on les ramène au volume de trafic
- Les infrastructures ferrées sont nettement moins utilisées que dans la moyenne européenne, en particulier sur le fret

Le fait de faire peser une part très significative du financement de SNCF Réseau (57% des recettes issues des péages contre 35% seulement en Suisse) amène à une politique de tarification des circulations néfaste pour leur développement

En outre, la hausse des péages pèse en particulier et lourdement sur les Régions. Ainsi, avant la crise, SNCF Réseau prévoyait des évolutions très nettement supérieures à l'inflation (2021 = 2,9 % en 2021, 3,2 % en 2022, 3,4 % en 2023), qui étaient, même avant la crise sanitaire, insoutenables pour l'équilibre économique du compte TER.

Aujourd'hui, malgré un effort certain, SNCF Réseau maintient une trajectoire de hausses des péages très nettement supérieure à l'inflation : 2,2% en 2022, 2,4% en 2023, à offre égale, qui fera augmenter la contribution de la Région en euros constants.

Les simulations réalisées par la Région Grand Est montrent que si des réductions d'offre TER devenaient financièrement inéluctables, les économies réalisées seraient en réalité portées à plus de 40% par SNCF Réseau : SNCF Réseau sera la première victime de sa stratégie

✳ Faut-il envisager de nouvelles sources de financement ? Le cas échéant, lesquelles ?

Dans le cadre de la mission confiée par le gouvernement à M Philippe Duron sur le modèle économique des systèmes de transport public, la Région a exprimé l'absolue nécessité de mettre en place en France un système de financement des infrastructures de transport, et en particulier du ferroviaire, à la hauteur des enjeux.

Il me semble sur ce sujet pas inintéressant de prendre exemple sur nos voisins et en particulier sur le modèle mis en place en Suisse :

Ainsi, la Suisse présente un des réseaux si ce n'est le réseau ferroviaire le plus dense et le plus efficace au Monde : par exemple, le réseau ferroviaire suisse est aujourd'hui totalement électrifié et totalement aux normes ERTMS.

Ceci a été possible car la Suisse a mis en place un système conséquent de financement des transports publics, confirmé par 7 votations en 35 ans. Aujourd'hui, les transports représentent 14% du budget de la confédération, dans l'objectif de répondre à l'Initiative des Alpes, votée en 1994 : 100% du trafic fret de transit doit s'effectuer par le rail.

Il en résulte que le programme d'investissement dans les infrastructures ferroviaires est à ce jour établi et financé jusqu'en 2035, pour un total de 25 Mds CHF. Le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) représente 4,1 Md de CHF chaque année auxquels il faut ajouter 1,2 Md de CHF venant directement du budget confédéral (*chiffres 2018*). Parmi les outils de financement principaux composant le FIF, on retrouve la redevance poids lourds (1 CHF par km parcouru environ pour un poids-lourds de 40 t, dont 2/3 sont affectés directement au financement de l'infrastructure ferroviaire).

Je continuerai à plaider auprès de l'Etat durant mon mandat au remplacement du versement mobilités par un nouveau système de financement qui :

- Permette de financer tant les transports urbains que les transports régionaux
- Réponde aux besoins de financement des investissements et de l'exploitation de ces réseaux
- Permette de modifier la politique de péages pour favoriser l'augmentation des circulations

Comme en Suisse, un bouquet d'outils doit être mis en place, parmi lesquels :

- La mobilisation des péages autoroutiers à la fin des actuelles concessions. Les péages autoroutiers représentent plus de 10 Mds€/an de recettes. A partir de 2030, les concessions actuelles arriveront à échéance et les infrastructures auront été amorties. Dans le contexte du dérèglement climatique actuel, il n'est pas imaginable de rendre les autoroutes françaises gratuites : un fonds de financement des infrastructures provenant des péages doit être créé. En outre, ce fonds peut être mobilisé dès aujourd'hui en titrisant les futures recettes sur les marchés financiers
- La création d'une éco-taxe poids-lourds : Le projet de loi 4D prévoit à ce jour le transfert, sous forme d'option, de la totalité du réseau routier national aux Régions qui en feraient la demande. Ce transfert doit s'accompagner d'un outil financier permettant aux Régions de réguler le transport routier. Cette nouvelle ressource doit pouvoir être mobilisée pour le financement des infrastructures de transport.

Cette taxe sur les poids lourds de transit, et non les transporteurs locaux, est abordé par le Grand Est uniquement au niveau régional, c'est-à-dire dans l'intégralité du périmètre hérité de la Loi sur la fusion des régions de 2015.

- La taxation au profit des autorités organisatrices des plus-values immobilières et foncières réalisées par les opérateurs privés grâce à la mise en place de nouvelles infrastructures de transport en commun ou l'amélioration significative de l'offre de transport sur les lignes existantes. La LOM ouvre une possibilité pour de tels dispositifs, mais dans un cadre très particulier. Ce dispositif avait été imaginé par le Grenelle de l'environnement mais jamais mis en place
- La mise en place d'un système de crédits d'émissions CO2 lié spécifiquement au financement des infrastructures de transport en commun. Par exemple, il pourrait être imaginé de financer des opérations d'électrification ferroviaire en partie via l'émission d'un système du type de celui des certificats d'économie d'énergie (Système de certificats d'économies d'énergie inscrits dans le marché européen du carbone (ETS) ou financement de projets d'infrastructure vertueux par les activités émettrices de CO2 (notamment les fournisseurs de gaz ou d'électricité, acteurs de la grande distribution ayant des stations essence, enseignes pétrolières), sur le modèle des systèmes « Coup de pouce » pour le chauffage ou l'isolation.
- Le système de péages doit lui aussi être totalement revu pour s'inspirer de l'exemple des réseaux les plus efficaces au niveau européen avec :
 - Une baisse des coûts unitaires des péages favorisant le développement des circulations
 - Une participation directe plus importante aux dépenses de renouvellement, là aussi via un fond de financement des infrastructures

En outre, les Régions devraient pouvoir participer de manière plus volontariste aux indispensables programmes de modernisation menés par Réseau sur le réseau structurant, en échange d'un retour sur les gains de productivité réalisés. Ceci pourrait se faire via :

- Une participation directe des Régions, en échange de péages réduits, au financement en investissement de ces opérations, avec un effet multiplicateur (1€ économisé en fonctionnement par la Région Grand Est permet de mobiliser de l'ordre de 6€ supplémentaires en investissement)
- Les Régions et SNCF Réseau pourraient définir conjointement un programme d'investissements de modernisation et la Région bénéficie d'un retour sur les gains de productivité réalisés
- Les Régions et SNCF Réseau pourraient se regrouper pour mettre en place des PPP afin qu'un partenaire privé lève la dette et que les remboursements se fassent sur le long terme et soient financés par les gains

apportés par les travaux (baisse des coûts de maintenance et péages supplémentaires liés à la possibilité de nouvelles circulations pour Réseau, hausse du potentiel de recettes de trafic pour la Région Grand Est) La Région Grand Est a l'intention de faire des propositions en ce sens dans le cadre du futur débat parlementaire qui aura lieu autour de la loi 4D.

✳ Les contraintes budgétaires issues de la crise sanitaire remettent-elles en cause les capacités d'investissement et les ambitions de la Région ?

Non. Comme expliqué ci-dessus, la Région a adopté en janvier dernier un ambitieux plan de relance ferroviaire destiné à mettre en œuvre tous les leviers nécessaires pour maintenir intacte son ambition en termes de mobilités.

✳ Faudra-t-il passer par une baisse de l'offre de services régionaux de mobilité ?

Non, pas à ce stade. Pour écarter définitivement cette perspective, il est cependant important que l'Etat prenne conscience des enjeux des Régions et prenne les mesures qui s'imposent, notamment via un véritable plan de relance ferroviaire. La question des péages est à ce titre symptomatique.

2. Fret et logistique

4. Stratégie logistique globale

Les Régions intègrent de manières diverses les flux logistiques au travers de leur compétence d'aménagement du territoire et de développement économique dans leurs diagnostics et documents de planification. Alors que le premier Comité interministériel de la logistique (CILOG) s'est tenu en décembre 2021 :

La logistique et le transport de marchandises constituent des domaines très particuliers dont les enjeux sont à la croisée des intérêts privés liés à l'organisation de la supply-chain des entreprises, et des intérêts publics liés à une organisation moins émissive en polluant et en GES des flux générés. De surcroît, la structuration de ces flux de marchandises est très fortement corrélée à la localisation même des lieux d'approvisionnement, des lieux de production et des lieux de stockage, qui dans une économie mondialisée fonctionnant en flux tendu est très évolutive.

Il est donc illusoire d'envisager que les actions d'une Région limitées à son périmètre géographique puissent influencer sur l'organisation de ces chaînes logistiques. A ce titre les plans stratégiques nationaux en matière de transports de marchandises et les directives européennes doivent donner toute leur mesure afin de définir un cadre permettant de juguler la volatilité des marchés tout en permettant de maintenir les capacités d'adaptation des entreprises pour qu'elles soient incitées à s'inscrire dans une démarche visant à développer le report modal et à réduire leur empreinte carbone.

Néanmoins, ces orientations européennes et nationales ne pourraient pas trouver de relais locaux efficaces si des moyens performants de transport (infrastructures et outils) n'étaient pas disponibles pour supporter ces flux de marchandises et favoriser leur transfert modal vers des modes de transport massifiés et moins polluants.

A cet effet, la Région participe au financement du développement des grands réseaux d'infrastructures de transports par sa contribution au volet mobilité du Contrat de Plan Etat-Région. Pour le CPER 2015-2020 prolongé jusqu'en 2022, plus de 1,4 Milliards d'Euro seront consacrés à l'amélioration et au développement des infrastructures de transport dans le Grand Est, dont plus de la moitié aux transports ferroviaires et fluviaux.

Au-delà de ces interventions sur le réseau structurant, il importe également d'accompagner la pérennisation du réseau secondaire, notamment pour ce qui concerne le réseau ferroviaire. Ainsi, le dispositif CAPFRET mis en place par la Région a déjà permis d'accompagner la pérennisation de 13 lignes capillaires fret sur l'ensemble du Grand Est. Les enjeux concernant ce réseau capillaire fret pour les prochaines années sont extrêmement conséquent et nécessiteront que l'Etat intervienne de manière massive sur ce réseau qui lui appartient et pour lequel il doit trouver un modèle économique pérenne.

Par ailleurs, dans l'objectif d'accompagner d'ambitieux plan de développement des plates formes logistiques multimodales sur la Moselle et le Rhin, la Région s'est inscrite dans le renouvellement de la gouvernance des ports fluviaux à l'occasion de la fin des concessions historiquement attribuées par VNF. Par la mise en place de SMO et de SEMOP, la Région accompagne la mise en place des projets de développement des activités de ces plateformes dans le cadre de structures publiques-privées

dont l'exploitation doit répondre aux besoins des entreprises et aux évolutions du marché. Je souhaite continuer dans cette direction.

Ainsi, pour accompagner le développement de ces plateformes multimodales, je serai particulièrement attentif à l'évolution du régime d'aide au coup de pince en cours de préparation par l'Etat, et dont les plateformes multimodales de la Moselle et du Rhin ne peuvent à ce jour pas bénéficier au regard de leur implantation en zone frontalière.

- Vous paraît-il nécessaire que la Région développe une stratégie logistique via une planification territoriale (infrastructures, foncier logistique) ou une stratégie de soutien aux activités de transport de marchandise et de logistique ?
- Si oui, avec quels objectifs ?
- Quels leviers mobiliser pour atteindre ces objectifs ?
- Comment articuler cette stratégie régionale avec la stratégie portée par l'État ?
- Avec les éventuelles stratégies du bloc communal ?
- Quelle place souhaitez-vous accorder aux enjeux logistiques dans la politique d'investissement de la Région dans les infrastructures (route, fer, navigation intérieure, maritime, aéroportuaire, plateformes multimodales) et dans les zones logistiques ?
- Comment favoriser le transfert modal, la massification des flux et la réduction des nuisances environnementales du transport de fret ?
- Les données disponibles sur les flux logistiques de votre territoire vous paraissent-elles suffisantes ?
- Comment votre projet de développement économique pour la Région prend-il en compte les flux et stocks logistiques associés aux activités économiques du territoire ?
- Souhaitez-vous mettre en place un accompagnement particulier des entreprises et des commerces dans le cadre du développement du e-commerce ?

5. Stratégie portuaire

La nouvelle stratégie nationale portuaire présentée en janvier 2021 propose de rassembler le système portuaire français autour d'un socle d'ambitions communes et partagées entre grands ports maritimes et ports décentralisés.

- Quels doivent être les objectifs de développement des ports régionaux ?

Les ports du Grand Est constituent un outil global très bien connecté au réseau fluvial à Grand Gabarit ainsi qu'aux réseaux ferroviaires et routiers. Cet outil global s'inscrit au sein de la Région Grand Est qui est concernée par quatre des neuf corridors européens, pour lesquels l'Union Européenne souhaite organiser la mobilisation des moyens et la convergence des efforts des acteurs.

Cependant ces infrastructures sont parfois sous-utilisées, notamment lorsque l'on observe la part modale de la voie d'eau pour le trafic de marchandise dans les pays limitrophes qui disposent de connexions au Grand Gabarit équivalentes à celle du Grand Est :

- la Suisse : 52 % par route, 33 % ferroviaire et 15 % fluvial ;
- la Belgique : 64 % par la route, 15 % ferroviaire et 21 % fluvial ;
- l'Allemagne : 65 % par la route, 23 % ferroviaire, et 11 % fluvial ;
- en Région Grand Est la part modale est de 85 % par la route, 8 % ferroviaire et 7 % fluvial.

Les marges de progrès sont donc importantes et les efforts collectifs doivent être consacrés à la montée en puissance des plateformes logistiques multimodales qui constituent autant de points d'entrée sur le réseau fluvial et le réseau ferroviaire.

Les trois principales entraves identifiées pour que les Ports Intérieurs du Grand Est puissent se hisser au niveau des grands ports intérieurs européens sont :

- La multiplication des interlocuteurs et des propriétaires fonciers,

- Le manque de moyens financiers permettant d'amorcer un nouveau cycle de développement des ports s'appuyant sur la création de recettes propres et l'autofinancement des futurs investissements,
- La concurrence entre des sites parfois peu éloignés les uns des autres qui cherchent à jouer sur tous les tableaux sans spécialisation et recherche de complémentarité entre leurs trafics.

Dans ce contexte, la Région a décidé en 2017 et 2018 de recourir à trois schémas de type SMO (syndicat mixte ouvert)/SEMOP (société d'économie mixte à opération unique) afin :

- d'unifier la gestion du foncier appartenant à plusieurs acteurs pour asseoir le développement de ces plateformes, le SMO étant le seul bénéficiaire des mises à disposition du foncier et donc le seul interlocuteur de la future SEMOP pour tout ce qui concerne les questions foncières,
- de mobiliser des financements privés pour permettre la mise en œuvre de projets ambitieux d'investissement visant à inscrire ces plateformes dans le réseau des grands ports intérieurs Européens, notamment en développant de nouveaux services au plus près des besoins des chargeurs et des transporteurs,
- de fédérer au sein d'une seule structure le portage d'un projet de développement de plusieurs sites proches les uns des autres

La Région Grand Est est donc membre du SMO des Ports du Sud Alsace, du SMO du Port de Colmar/Neuf-Brisach, du SMO Europort et du SMO des Ports Lorrains.

Ainsi la place que tient la Région Grand Est au sein des SMO démontre une volonté de s'affirmer en tant que chef de file en matière de développement économique des territoires, et en particulier s'agissant des activités portuaires fluviales. Cette volonté traduit un objectif de rééquilibrage entre les modes de transport contribuant à l'amélioration des conditions de circulation au sein des sillons rhénan et lorrain, qui figure dans le volet mobilité du SRADDET. Il faut continuer dans cette voie et développer activement les ports régionaux.

- Le cas échéant, comment coordonner leur développement avec celui des Grands ports maritimes (GPM) ?
- Souhaitez-vous que la Région prenne une part plus importante dans la définition de la stratégie des Grands ports maritimes (GPM) ? Avec quels objectifs et comment ?
- Comment souhaitez-vous que la Région participe au renforcement des liens des GPM avec leur hinterland ?

La Région Grand Est n'est pas concernée par le sujet des Grands Ports maritimes

6. Transport fluvial

La Région Grand Est est la plus « irriguée » de France, elle est desservie par 3 canaux à grand gabarit (Moselle, Rhin et Seine) qui la relie aux grands ports de la mer du Nord ainsi qu'à la Région Parisienne et à la façade Ouest. Elle est desservie finement par un réseau de canaux au gabarit Freycinet, dont l'utilisation et le niveau de service est hétérogène.

Pour ce qui concerne les canaux à Grand Gabarit, la Moselle et le Rhin sont au cœur des enjeux des plateformes multimodales qui ont été abordés déjà longuement dans la question 5. Leur connectivité aux ports de la Mer du Nord, notamment pour le trafic de conteneurs, pourra être mise en valeur de manière pleinement efficiente dans la mesure où le régime national d'aide au coup de pince aura été révisé par l'Etat pour permettre la mise en place d'une offre de service compétitive.

Le report modal de trafic sur ces axes fluviaux structurants à l'échelle européenne doit contribuer à limiter le trafic routier de transit européen, notamment en accompagnant la structuration de lieux performants pour assurer des ruptures de charge permettant d'utiliser la voie d'eau sur une plus grande distance.

A moyen et long terme, les enjeux liés à ce réseau se déclinent autour de la mise à Grand Gabarit de la section Bray-Nogent de la Seine. L'avis favorable sans réserve de la Commission d'enquête publique rendu en avril 2021 et l'accord des partenaires sur le plan de financement doivent permettre de rendre ce projet opérationnel à moyen terme, et d'assurer ainsi une connexion depuis le port de Nogent sur Seine avec la Région parisienne et les ports de Rouen et du Havre. A plus long terme, et en lien avec le projet Seine Nord Europe, ce segment permettra de connecter la Champagne Ardenne aux ports de la mer du Nord par un itinéraire à Grand Gabarit.

A plus long terme également, l'amélioration des débouchés fluviaux de la Moselle et du Rhin vers la Saône constitue un enjeu pour permettre la connexion avec le Sud de l'Europe.

Concernant le réseau Freycinet, celui-ci connaît une situation hétérogène sur l'ensemble du Grand Est. Le sous-entretien dont il a été victime au cours des dernières décennies met en question son devenir, ce que le COI n'a pas manqué de souligner dans son rapport remis au début de l'année 2018.

Ainsi, au sein du Grand Est, 4 canaux sont menacés de « dénavigation » par VNF à moyen terme. Face à cette menace, la Région s'est positionnée aux côtés de l'Etat et de VNF afin de proposer aux acteurs des territoires concernés de structurer des projets de développement territoriaux axés autour de projets touristiques permettant de redynamiser le tourisme fluvial et fluvestre. Des accords de partenariat sont en cours de conclusion afin de financer des missions d'ingénierie territoriale visant à structurer ces projets de développement et à recueillir l'engagement formalisé des acteurs locaux à les mettre en œuvre. Sous ces conditions, la Région accompagnera les travaux permettant de maintenir la navigation sur ces 4 canaux. Les études qui ont été réalisées à ce stade n'ont pas permis d'identifier, sauf quelques exceptions très localisées, de potentiel lié au trafic de marchandise sur ce réseau Freycinet.

- Quelle place souhaitez-vous donner à la voie d'eau dans vos politiques de mobilité et de logistique ?
- La Région doit-elle participer ou faciliter l'aménagement des ports fluviaux et de leurs environs (entrepôts logistiques, quais d'embarquements...) ?

7. Fret ferroviaire

Conformément à l'article 178 de la LOM, un « plan de relance ferroviaire » sera très prochainement présenté au Parlement. La Commission européenne a fixé un objectif d'augmentation de 50 % du fret ferroviaire à l'horizon 2030.

- Souhaitez-vous que la Région contribue aux objectifs nationaux et européens de développement du fret ferroviaire, et comment ?

Le fret ferroviaire est un enjeu d'importance en Grand Est puisqu'il représente :

- 27 Lignes ferroviaires classées en UIC 7 à 9 SV (sans voyageurs)
- 463 km de réseau en 2020, soit 15% du réseau capillaire national mais ¼ du trafic fret national (en Tonnes/km)
- +/-5 MT transportées par an soit 200 000 PL
- 4 190 trains par an, à une vitesse comprise entre 20 et 40 km/h : 12 entreprises ferroviaires permettent la traction de ces trains
- De l'ordre de 70 Installations Terminales Embranchées (ITE)

Bien que sa compétence se limite au trafic voyageurs, la Région Grand Est investit depuis de nombreuses années pour le développement du fret ferroviaire via le dispositif CAPFRET, révisé en 2018 et qui permet le financement :

- des études préalables à la création ou à la modification d'une Installation Terminale Embranchée (ITE) raccordée à une ligne capillaire fret (études de potentiels, de développement de flux, de faisabilité technique, de plan de sécurité, de circulation, etc.) ;
- des études pré-opérationnelles (AVP et PRO) et des travaux de remise en état de l'infrastructure ferroviaire du domaine public.

Pour les études préalables, la Région finance 50% du coût total plafonné à 50000€HT. Pour les études pré-opérationnelles et les travaux de remise en état d'une ligne capillaire, le taux d'aide régional maximum est de 33,33%. Le montant de l'aide régionale peut atteindre au maximum 2M€HT contre un engagement de pérennité de la voie de 5 ans et être porté à 3M€HT contre un engagement de 10 ans. Ce financement vient en complément des aides nationales (AFITF) pour le maintien de l'activité du fret ferroviaire sur le réseau capillaire, des collectivités locales et de SNCF Réseau.

Ce financement et cette action volontariste régionale est conditionnée à l'implication forte des chargeurs qui sont les utilisateurs de la voie. En effet, ces derniers doivent s'engager contractuellement à participer financièrement aux frais de maintenance annuels de la voie remise en état durant toute la durée de vie des investissements consentis, la Région ne participant pas à ces frais annuels.

Depuis 2015, la Région Grand Est a ainsi mobilisé 16, 3M€ sur des opérations allant de quelques centaines de milliers d'euros à 9M€, pour un montant total d'opérations de 55M€.

Toutefois, à court terme, les besoins sur le capillaire fret seront sensiblement plus élevés, puisqu'il faudra investir de l'ordre de 173M€ à brève échéance sur des opérations dont certaines avoisineront les 40M€.

Un tel engagement financier en faveur du fret ferroviaire ne pourra être du seul fait de la Région et des entreprises qui bénéficient de ces infrastructures. Un engagement fort de l'Etat est donc indispensable, notamment l'augmentation de ses taux de participation aux opérations, aujourd'hui limités à 30%.

De son côté, je poursuivrais cet son engagement. A court terme, en particulier en faisant évoluer le dispositif CAPFRET afin de pouvoir participer aux opérations de renouvellement des installations terminales embranchées indispensables à la survie des entreprises. Il est important de noter que sur ce sujet, l'Etat n'intervient pas en Grand Est, alors même qu'il a mis en place depuis 2018 un dispositif d'aides.

Comment envisagez-vous l'articulation entre le développement du fret ferroviaire et le transport ferroviaire de voyageur ?

Le fret ferroviaire et le transport ferroviaire de voyageurs doivent être, dans la mesure du possible, tout autant préservés l'un que l'autre.

Comme précisé ci-dessus, l'avenir du fret ferroviaire en France dans les prochaines années est entre les mains de l'Etat qui doit agir de manière volontariste pour financer les opérations indispensables à la survie des lignes capillaires fret et des installations terminales embranchées.

De son côté, la Région Grand Est, qui a acté avec l'Etat le transfert de gestion de l'ensemble des LDFT aujourd'hui en exploitation, prendra en compte le développement du fret ferroviaire dans ses projets de renouvellement et de maintenance sur ces lignes. Toutefois, quand le potentiel du fret ferroviaire est manifestement inexistant, elle souhaite se laisser la possibilité de consacrer ces lignes au trafic de voyageurs seul, afin de limiter les coûts d'investissement et d'exploitation et de trouver un modèle financier qui assure la survie de ces lignes indispensables à la desserte des territoires.

Pourriez-vous envisager de lier, dans certaines conditions, des dispositifs de soutien aux entreprises à leur engagement de développer l'usage du fret ferroviaire (investissements dans le développement de la connexion au réseau ferré, installations terminales embranchées, hubs, etc.) ?

Une telle proposition, intéressante sur le papier, ne tient pas compte de la réalité de l'état des infrastructures de fret ferroviaires en Région Grand Est. Comme cela est précisé ci-dessus, le réseau nécessitera dans les années à venir de très lourds investissements, qui ne seront possibles que si l'Etat augmente de manière significative.

Tant qu'une visibilité claire ne sera pas offerte par l'Etat sur ce sujet, inciter les entreprises à prendre des engagements qu'elles ne pourront peut-être pas tenir du fait semble plus contreproductif qu'utile.

8. Transport routier de marchandise

L'essentiel des flux logistiques passe par la route. Les Régions peuvent participer au financement de plateformes logistiques, de stations d'avitaillement en carburants alternatif ou encore faciliter l'évolution de la motorisation des flottes par exemple.

Quelles actions souhaitez-vous que la Région mette en oeuvre pour accompagner la transformation du transport routier de marchandise ? Avec quels objectifs ?

Si les électeurs me renouvèlent leur confiance, je mettrai en place, pour une durée de 4 ans, une aide afin d'aider les propriétaires de flottes de véhicules à adapter, convertir ou rétrofiter leurs véhicules via un Appel à projets.

Le forfait par véhicule pourrait aller jusqu'à 40 % d'aide régionale du coût éligible (coût de l'opération) plafonné à :

	Véhicules légers / petits utilitaires ≤ 2,6 t	Grands utilitaires / petits poids lourds entre 2,6t et 7,5t	Cars, bus et poids lourds > 7,5t
	Plafond Aide Région proposé		
Biocarburants liquides	-	1 600 €	1 600 €
GNV	-	4 000 €	30.000 €
Electrique	4 000 €	8 000 €	50 000 €
Hydrogène	8 000 €	30 000 €	60 000 €

	Véhicules légers / petits utilitaires ≤ 2,6 t	Grands utilitaires / petits poids lourds entre 2,6t et 7,5t	Cars, bus et poids lourds > 7,5t
Nombre max de véhicules aidés /an	50	50	50
Plafond véhicules aidés par bénéficiaire	10	5	3

Ces aides régionales seraient cumulables avec les aides de l'Etat et les Appels à projet de l'ADEME à l'exception du programme TREMPLIN en Grand Est.

Il est aussi proposé d'aider, sur une durée de 4 ans, les propriétaires de flotte à remplacer les véhicules thermiques traditionnels (essence ou gasoil) par des véhicules alimentés par des biocarburants, du GNV, de l'hydrogène ou de l'électricité. Le forfait par taille de véhicule permettrait d'aller jusqu'à 40 % d'aide régionale du coût éligible (surcoût par rapport au modèle essence ou gasoil équivalent) plafonnée à :

	Véhicules légers / petits utilitaires ≤ 2,6 t	Grands utilitaires / petits poids lourds entre 2,6t et 7,5t	Cars, bus et poids lourds > 7,5t
	Plafond Aide Région proposé		
Biocarburants liquides	-	-	10 000 €
GNV	-	4 000 €	20.000 €
Electrique	-	12 000 €	50 000 €
Hydrogène	10 000 €	30 000 €	50 000 €

	Véhicules légers / petits utilitaires ≤ 2,6 t	Grands utilitaires / petits poids lourds entre 2,6t et 7,5t	Cars, bus et poids lourds > 7,5t
Nombre max de véhicules aidés /an	50	50	50
Plafond véhicules aidés par bénéficiaire	10	5	3

Ces aides régionales seraient cumulables avec les aides de l'Etat et les Appels à projet de l'ADEME à l'exception du programme TREMPLEIN en Grand Est.

3. La Région autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et « chef de file » de l'intermodalité : services de mobilité et gouvernance

9. Réseau structurant de desserte, multimodalité et transport scolaire

Les Régions sont compétentes pour l'organisation des services de mobilité ferroviaire et, depuis le transfert des compétences des départements par la loi NOTRe (2015), elles le sont aussi pour les liaisons interurbaines par car et pour le transport scolaire. Le réseau structurant régional de mobilité est désormais multimodal. Le matériel roulant et son renouvellement constitue un levier important pour l'accessibilité et la qualité de l'offre de mobilité régionale.

- * Considérez-vous nécessaire d'accroître l'usage des transports publics ? Si oui : comment ?
- * Quels sont les projets de développement de l'offre de transport tant en matière routière que ferroviaire que vous souhaitez porter ?

Evidemment, un de mes souhaits est d'accroître l'usage des transports publics. Une telle ambition passera comme j'ai déjà pu le mentionner d'abord par le développement de l'offre.

Les éléments de réponse détaillés à ces deux questions et la description du plan d'action se trouve dans la réponse à la toute première question.

- * Comment envisagez-vous la prise en charge des problèmes de sécurité (notamment pour les femmes et autres groupes vulnérables), de fraude, et d'incivilités dans les transports ?

La question de la sécurité à bord des transports en général et des trains en particulier est un élément important de l'attractivité du service et du retour de la croissance de la fréquentation.

Elle sera particulièrement prise en compte via le nouveau contrat de gré à gré que la Région Grand Est signera dans les prochains mois avec la SNCF, ainsi que dans l'ensemble des contrats d'exploitation que la Région passera avec les nouveaux exploitants ferroviaires.

La Société publique locale ferroviaire Grand Est mobilités développera une expertise en la matière afin de développer sur ce sujet une politique autonome conforme aux objectifs du réseau régional.

En outre, en avril 2021, les élus régionaux ont approuvés deux délibérations importantes sur ces sujets :

- La première va permettre un partenariat entre la Région et la Gendarmerie nationale avec l'expérimentation de patrouilles dans les trains régionaux. Ce dispositif est prévu pour un an. Il complète les dispositifs déjà existants conclus entre la Région et la Gendarmerie afin d'assurer la sécurité à bord des cars régionaux.
- La seconde concerne la lutte contre le harcèlement à bord des trains, et en particulier celui subi par les femmes. La délibération en question prévoit la mise en place d'une campagne de communication avant la fin 2021, ainsi que le soutien à toutes les actions déjà mises en œuvre par la SNCF en la matière. Cette politique de lutte contre le harcèlement a vocation à s'intensifier au fil du temps.

- * Quelle est votre stratégie pour réduire les émissions de la flotte de véhicules de transport public ?

Voir question 2

- * Quelle place souhaitez-vous donner aux usagers et au Comité de partenaires dans la définition des orientations en matière de mobilité et dans le suivi de la qualité de l'offre de mobilité ?

A ce jour, la concertation avec les usagers est menée par la Région Grand et au sein des COREST (comité régionaux des services de transport).

Avec la mise en place de la loi d'orientation des mobilités, la création des bassins de mobilités et des comités des partenaires, ce dispositif a vocation à évoluer, afin d'associer plus et mieux les usagers aux décisions prises.

Les modalités de cette nouvelle organisation de la concertation ne sont pas encore définies, mais elles devront permettre de faire évoluer les dispositifs des COREST. Tout en conservant des échanges réguliers et approfondis avec les associations d'usagers et en particulier la FNAUT, il s'agira notamment de faire participer plus d'usagers, notamment en s'adressant à eux de manière plus directe, via les nouveaux outils existants aujourd'hui (réseaux sociaux, internet en particulier). Il s'agira aussi d'organiser cette concertation le plus en amont possible, en partageant de la manière la plus transparente possible les contraintes de la Région et les opportunités qui s'offrent à elle. Les comités des partenaires seront le lieu naturel de cette concertation.

Souhaitez-vous faire évoluer le réseau de transport scolaire ?

La Région Grand Est s'est distinguée parmi les régions françaises en étant la première à récupérer directement la gestion des transports routiers interurbains en 2017, quand la loi NOTRE lui en a donné la compétence.

Dès lors, la Région s'est engagée dans une politique ambitieuse d'alignement par le haut, vers les meilleurs standards des 10 départements, de la politique des transports scolaires (aujourd'hui 9 départements)

Ceci a notamment permis d'adopter un règlement unique des transports scolaires et de procéder au renouvellement de l'ensemble des contrats sur la base d'un cahier des charges uniques. Ce processus commencé à la rentrée 2019 sera terminé en 2022.

Via ce processus, un standard d'offre a été défini, avec la mise en place d'un Aller / Retour par établissement depuis l'ensemble des communes de son secteur. Des règles ont été définies pour la réalisation de services méridiens, ainsi que pour le développement des accompagnateurs dans les transports de maternelle. La Région a d'ailleurs décidé de prendre en charge la formation de ces accompagnateurs.

Une cartographie et un état des lieux dans quelques années permettra de voir si une autre évolution est nécessaire.

La Région est aussi en cours de remise à niveau de l'ensemble des systèmes informatiques, via la mise en place systématique de la dernière version du logiciel Pégase.

Ceci permet que plus de 90 % des inscriptions au transport scolaire se fassent via internet et permet de répondre à l'objectif de digitalisation et simplification du parcours client de la Région Grand Est.

Pour répondre à quels objectifs ?

Voir réponse à la question précédente.

Quels projets souhaitez-vous mettre en place pour améliorer l'accessibilité et la mobilité des personnes handicapées et à mobilité réduite sur votre territoire ?

La Région n'a pas aujourd'hui défini de politique spécifique pour les personnes à mobilité réduite. Ce sera néanmoins bien le cas demain via les plans de mobilité solidaires qui seront mis en œuvre en respect de la LOM, avec les Départements.

Toutefois, il faut souligner que la Région investit déjà largement sur le sujet, en particulier via son implication dans l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux ainsi que via le renouvellement du matériel ferroviaire (achat de 100 rames Régiolis par exemple). La prochaine étape marquante en la matière sera le remplacement des actuelles rames Corail. Malgré ma volonté d'accélérer le processus, le remplacement anticipé des rames Corail n'est pas envisageable pour des raisons de soutenabilité budgétaire du service.

10. Exercice de la compétence mobilité dans les « zones blanches »

La LOM a permis de couvrir l'ensemble du territoire français d'une Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) : là où les communautés de communes n'ont pas pris la compétence, c'est la Région qui est AOM par substitution. La coordination entre les politiques régionales et locales se fait au travers de contrats opérationnels de mobilité, signés dans chaque bassin de mobilité (regroupements d'AOM définis par la Région).

Selon vous, quels types de services de mobilité peuvent améliorer l'accessibilité dans les zones peu denses ?

La question du développement alternatifs à l'autosolisme des services de mobilité dans les zones peu denses est complexe. En premier lieu, comme précisé plus haut, la Région mène une politique ambitieuse pour la sauvegarde des petites lignes ferroviaires. L'exemple emblématique en est le projet de réouverture de la ligne 14 Nancy-Vittel. Ce projet a été décidé après qu'une étude de mobilité complète a conclu que seul le ferroviaire était capable d'offrir aux habitants de ce territoire une liaison efficace et compétitive vers Nancy.

Comme déjà cité je souhaite si je suis élu que la Région investisse dans le développement des usages partagés de l'automobile (voir réponse à la première question).

Enfin, les zones peu denses doivent aussi pouvoir devenir des territoires de développement des modes actifs, et en particulier du vélo. Si le plan régional est adopté en 2022, il prendra en compte l'accessibilité des zones peu denses. Plusieurs solutions seront mises en place afin de s'adapter aux spécificités et enjeux de chaque territoire.

L'accessibilité dans les zones peu denses ne peut pas venir d'une solution simple et homogène. Elle combinera plusieurs solutions et doit s'adapter à chaque territoire.

- Selon quelles modalités peuvent-elles être mises en place (financement, gouvernance) ?
- Quel doit être le rôle de la Région dans les territoires où elle est AOM par substitution ?
- Dans les autres territoires ?

La Région s'est particulièrement investie avant le 31 mars 2021 pour que les communautés de communes prennent la compétence mobilités. Cette action a été couronnée de succès puisque 99 des 110 communautés de communes ont délibéré positivement en la matière avant le 31/03.

La Région déplore, qu'au moment du vote de la LOM, l'Etat n'ait pas entendu ses demandes pour qu'un temps de réflexion plus loin soit laissé aux communautés de communes. Ceci aurait probablement permis un taux de succès encore plus important. Il serait en ce sens souhaitable de permettre aux collectivités qui n'ont pas souhaité franchir le pas de pouvoir modifier leur décision. Une telle évolution de la législation pourrait notamment avoir lieu dans le cadre de la loi 4D ou tout autre loi.

A terme, l'objectif serait que la totalité des communautés de communes puissent exercer la compétence et que le lieu naturel de concertation entre les partenaires soient les bassins de mobilité.

Il reviendra à ces communes le choix d'organiser des lignes de transport régulier et de lever ou non le versement mobilités. Il faut selon moi axer les mobilités entre la Région et les communautés de communes AOM et développer un partenariat afin de développer l'ensemble des leviers de la politique de mobilités, en commençant par ceux évoqués ci-dessus et qui sont particulièrement pertinents pour les territoires peu denses.

Le partenariat entre la Région et les communautés de communes AOM devra permettre de développer l'ensemble des leviers de la politique de mobilités, en commençant par ceux évoqués ci-dessus et qui sont particulièrement pertinents pour les territoires peu denses.

Dans l'attente, et bien que la LOM n'ait donné aucun moyen financier nouveaux aux Régions pour exercer cette compétence d'AOM de substitution, la Région veillera à ne pas délaisser ces territoires et à leur proposer des solutions pertinentes., par exemple en leur déléguant tout ou partie de la compétence mobilité.

L'étendue réelle des services qui pourront être proposés pourra être précisée après la tenue de la concertation sur la définition des bassins de mobilité et sur le contenu des contrats opérationnels de mobilité qui seront signés entre les AOM.

11. Vélo et mobilités actives

De nombreuses collectivités territoriales mettent en place des actions en faveur du développement et de la sécurité de la pratique du vélo, pour différents usages (transport, tourisme, sport). Le Plan vélo vise une part modale du vélo de 9 % en 2024 au niveau national.

- La Région doit-elle soutenir le développement de la pratique du vélo et de ses conditions de sécurité ? De la marche ?

La Région, en tant que cheffe de file des mobilités, doit bien évidemment soutenir le développement des modes doux.

C'est en ce sens que la Région a lancé début 2021 un marché d'études afin que soit adopté, début 2022, une stratégie cyclable régionale.

Ci-dessous quelques extraits du cahier des charges de l'étude :

Les multiples aspects positifs des politiques cyclables ne sont aujourd'hui plus à démontrer :

- *Le vélo, qui représente le mode de transport avec le meilleur rapport entre l'énergie dépensée et la vitesse atteinte, est bien évidemment un outil indispensable pour lutter contre la pollution de l'air et diminuer les émissions de gaz à effet de serre liés aux transports ;*
- *Alors que 50% des trajets au sein des agglomérations font moins de 3 km, et que la capacité d'une voie cyclable, à surface occupée au sol équivalente, est de 2 à 3 fois supérieure à la capacité d'une voie de circulation routière, le vélo est le meilleur outil de lutte contre la congestion routière. Ainsi, Copenhague et Amsterdam, les deux premières villes cyclables du monde occidental, font partie des métropoles européennes les moins embouteillées, comme le démontre par exemple le classement annuel publié par Tom-Tom.*
- *D'un point de vue socio-économique, les projets d'infrastructure cyclable présentent des valeurs actualisées nettes et des taux de retour sur investissement extrêmement élevés, bien supérieurs à ceux de tous les autres projets d'infrastructure de transport. En outre, les études réalisées à Copenhague ont démontré que pour chaque kilomètre parcouru en vélo, le bilan socio-économique (incluant les gains de temps mais aussi les gains de santé publique) est positif, ce qui n'est pas le cas pour les kilomètres réalisés en voiture.*
- *Le potentiel économique du vélo est aussi extrêmement important, notamment pour la revitalisation des commerces de proximité. Là encore, les études concordent pour démontrer qu'un client venant à vélo dépense en moyenne sensiblement plus qu'un client automobiliste dans les commerces de proximité, avec des achats plus réduits à chaque fois, mais beaucoup plus fréquents.*
- *Le vélo est enfin un formidable outil de réappropriation de l'espace public et donc d'urbanisme.*

- *En outre, et alors que depuis plusieurs années le nombre d'agglomérations se dotant de politiques cyclables ambitieuses ne faisait qu'augmenter, particulièrement en France (Strasbourg, Grenoble, Nantes, Paris, Bordeaux...) et que l'usage du vélo y présentait des croissances annuelles à deux chiffres, la pandémie COVID-19 a fait véritablement exploser la pratique. Dans nombre de métropoles, la part modale du vélo est désormais près de dépasser celle des transports en commun urbains.*

Pour toute ces raisons, la Région Grand Est, dont la préfecture Strasbourg est aussi la capitale du vélo en France, se doit de bâtir une politique cyclable ambitieuse.

Son ambition est de devenir la première Région de France à se doter d'une stratégie vélo et, grâce à elle, de devenir la 1ère Région cyclable de France.

....

Le présent marché a pour objet le choix d'un Assistant à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) afin d'accompagner la collectivité pour :

- *La sensibilisation et la formation, dans un premier temps des agents et élus de la collectivité, dans un deuxième temps des partenaires de la Région, aux enjeux et à l'intérêt d'une véritable politique cyclable régionale;*
- *La réalisation d'un état des lieux des politiques cyclables au sein de la Région ;*
- *L'écriture de la stratégie cyclable régionale, avec l'objectif de présenter cette stratégie au vote des élus du Conseil régional avant la fin de l'année 2021 ;*
- *La réalisation de prestations d'études et d'analyses complémentaires visant à la mise en œuvre de cette stratégie.*

...

Les objectifs poursuivis par l'institution régionale via le présent marché sont les suivants :

- *Sensibiliser l'ensemble des parties prenantes à l'importance de la politique cyclable, notamment en soulignant le rôle que le vélo peut jouer dans les politiques publiques qui sont particulièrement du domaine de la Région : développement économique, vie des Lycées, développement durable, tourisme, et bien évidemment les mobilités périurbaines et rurales...mais aussi en soulignant tout l'intérêt, pour la Région, dans le cadre de son rôle de « cheffe de file des mobilités » de soutenir les politiques cyclables des autres niveaux de collectivités, que ce soit dans les agglomérations les plus en avance en la matière que dans celles qui n'ont pas encore initié d'actions en la matière.*

Cette sensibilisation concerne en premier les élus et les techniciens de la Région, mais aussi l'ensemble de ses partenaires : élus et techniciens des autres collectivités, entreprises et monde économique dans son ensemble, prestataires (et en particulier la SNCF et les autres futurs exploitants ferroviaires), communauté éducative dans les Lycées...

- *Obtenir un état des lieux des politiques cyclables au sein de la Région, permettant notamment de comparer l'usage du vélo dans la Région par rapport à d'autres régions françaises et aux meilleurs exemples européens en la matière, mais aussi les moyens mis en œuvre par les collectivités sur le territoire de la Région avec ceux déployés ailleurs en France et en Europe.
Comment se positionne la Région Grand Est en France par rapport à Auvergne-Rhône Alpes, à la Nouvelle Aquitaine ou à l'Île de France, par exemple... ?
Quel écart existe aujourd'hui entre la Région Grand Est et les Pays-Bas, le Danemark, l'Allemagne par exemple, sur l'ensemble de ces sujets ?*
- *Construire, en lien avec l'ensemble des parties prenantes intéressées, une véritable politique cyclable régionale, déclinable sur la période 2022-2025, et permettant de positionner la Région Grand Est comme la première région cyclable de France.
L'objectif est d'obtenir un document qui puisse être présenté au vote des élus avant la fin de l'année 2021.
Ce document devra être présenté sous forme de véritable plan d'actions, avec la mise en évidence d'axes stratégiques développés en actions à inscrire sur la période et compatibles en particulier avec le plan pluriannuel d'investissement de la Région, les actions d'investissement étant à privilégier, mais aussi avec le plan pluriannuel de fonctionnement.*
- *Etre aidé, pour la réalisation de missions spécifiques (études, analyses...) dans la mise en œuvre de cette stratégie, tout au long de la période 2022-2025.*

...

Malgré les enjeux énormes rappelés ci-dessus liés à l'augmentation de la pratique cyclable, les budgets et les moyens humains qui y sont aujourd'hui consacrés par les pouvoirs publics, et en particulier par les collectivités territoriales, restent encore relativement faibles, notamment si on les compare aux budgets des politiques de mobilités en général.

Les Régions ne font pas exception. Centrées sur leurs compétences ferroviaires et routières, qui nécessitent des moyens très importants, notamment sur le plan financier, elles n'ont guère développé, ces dernières années, de politiques cyclables ambitieuses, hormis en ce qui concerne le stationnement et l'accès autour des gares, à l'accès des vélos à certains trains à fort potentiel touristique, ou au développement des grandes axes touristiques vélo. L'Alsace par exemple, avait beaucoup travaillé à la mise en avant (voire le jalonnement et l'information) des euro-véloroutes qui la traversaient.

Ce relatif désintérêt s'explique en grande partie par la méconnaissance des atouts que représente le vélo : les données manquent, les exemples des réussites sur d'autres territoires ne sont pas connus et les a priori ont la vie dure (par exemple, « le vélo ne concerne pas les déplacements dont la Région à la charge »).

La première mission confiée au prestataire sera de concevoir, sous forme d'un diaporama pouvant servir de support à des réunions d'échange avec les techniciens et les élus de la Région, un document communiquant permettant de :

- *Rappeler, chiffres à l'appui, tous les avantages de la pratique du vélo;*
- *Déconstruire les a priori évoqués ci-dessus, notamment en rappelant les grande données et résultats d'études récentes qui éclairent l'intérêt du développement du vélo.*
- *Mettre en évidence les réussites de territoires français ou européens qui démontrent la pertinence des politiques cyclables*
- *Donner envie aux auditeurs de s'engager dans l'élaboration et la conception d'une politique cyclable ambitieuse.*

Ce document devra, outre le rappel des éléments généraux et l'intérêt du vélo pour les déplacements dans les zones métropolitaines, mettre en évidence la pertinence de développer l'usage du vélo en lien avec les compétences majeures de la Région :

- *La compétence mobilités : outre l'intérêt pour la Région d'aider, dans le cadre de son rôle de cheffe de files des mobilités, les intercommunalités à augmenter en leur sein la part modale du vélo, il s'agira de montrer en quoi le vélo peut être pertinent pour des types de déplacements pour lesquels il est encore aujourd'hui très peu utilisé :*

- *Pour des déplacements périurbains jusqu'à une quinzaine de km, où il pourrait être un complément efficace aux lignes de transports de la Région ;*
 - *Pour des déplacements plus longs où la pratique du vélo doit s'inscrire dans une stratégie multimodale train+vélo/train+car.*
 - *Il s'agit, entre autres, de montrer que le vélo s'inscrit parfaitement dans une stratégie de développement des réseaux express métropolitains. Par exemple, autour de Copenhague, la distance moyenne parcourue sur certaines autoroutes du vélo est supérieure à celle parcourue par les lignes de Métro ;*
 - *Pour des déplacements en milieu rural*
- *La compétence développement économique. Trois axes de persuasion devront être développés dans ce cadre :*
- *Le vecteur d'amélioration de la productivité que représente le vélo pour les entreprises et notamment les petites et moyennes entreprises :*
 - *Amélioration de la santé des salariés,*
 - *Baisse des budgets frais de déplacement*
 - *Amélioration du rendement dans certaines activités nécessitant beaucoup de petits déplacements en zones urbaines, notamment aux heures de pointe (on peut ainsi penser à des professions comme les agences immobilières, les services à la personne à domicile (plomberie, serrurie...), les livraisons...)*
 - *Etc...*
 - *Le potentiel de croissance économique et d'emploi que représente aujourd'hui le vélo, bien mis en évidence par la ruée des français dans les boutiques spécialisées lors du déconfinement. Il s'agira notamment de mettre en avant le caractère très intensif en emploi de la filière cyclable, la croissance qu'elle a connue ces dernières années et qui est prévisible dans les années à venir. Des données précises sur la chaîne de valeur de l'industrie cyclable serait aussi les bienvenues : où sont situés les emplois liés à la production d'un vélo aujourd'hui et où la valeur ajoutée est-elle située géographiquement ?*
 - *Le potentiel touristique que représente le vélo aujourd'hui, avec comme expliqué ci-dessus, l'impact que peut avoir l'existence des euro-véloroutes capables de capter une clientèle venant largement d'au-delà des frontières françaises, et dont le pouvoir d'achat est loin d'être négligeable.*
- *La compétence Lycées : en quoi le vélo est-il un mode de déplacement adéquat pour les lycéens et quels avantages peut-il apporter aux équipes gestionnaires des Lycées ?*

Le cas échéant, quels leviers souhaitez-vous mobiliser, pour quels objectifs et quelles cibles (transports du quotidien, tourisme, loisir) ?

Souhaitez-vous mettre en place un plan régional pour le vélo et/ou la marche ?

Un comité régional pour le développement du vélo ?

Voir ci-dessus pour la réponse à ces 3 questions

La Région doit-elle soutenir le déploiement d'un réseau cyclable régional (ou schéma régional des véloroutes) en lien avec les collectivités intervenant sur la voirie ?

Oui, un tel projet sera probablement un des axes majeurs retenu dans le cadre du futur plan vélo.
Un tel réseau rejoint les enjeux mobilités, tourisme et économie.

Le développement de la pratique du vélo comme moyen de déplacement pour les transports du quotidien appelle une amélioration substantielle des conditions de l'intermodalité (stationnement, emport des vélos non démontés dans les véhicules roulant dans certaines conditions, etc.).

Comment intégrerez-vous le vélo dans votre politique de l'intermodalité ?

Comment envisagez-vous les relations avec les autres collectivités territoriales sur ce sujet ?

Au regard des évolutions attendues de la LOM, comment appréhendez-vous l'adaptation des cars et des trains pour accueillir l'embarquement de vélos non démontés ?

Ces questions trouveront une réponse dans le cadre du plan vélo.

Je précise enfin, que dans le cadre de l'établissement du plan vélo de la région, je me rendrai, si je suis réélu, en Flandres à l'automne 2021 afin de réaliser sur place un voyage d'étude permettant de comparer le niveau des infrastructures cyclables aujourd'hui en Région Grand Est avec celles d'un des territoires européens les plus avancés en la matière.

Transports ferroviaires et transports routiers organisés par les Régions : défis et priorités

12. Ouverture à la concurrence des TER, reprise des TET et modèle économique

Alors que les conséquences de la crise de la Covid-19 sur une évolution pérenne à moyen terme des pratiques des Français en matière de déplacement quotidien ne sont pas encore définitivement identifiables, les transports publics collectifs ferroviaires vivent une crise de la demande qui affaiblit un modèle économique déjà fragile. Les Régions peuvent passer par une procédure concurrentielle pour l'organisation des services ferroviaires de Transport express régional (TER) depuis fin 2019. Ce sera obligatoire à partir du 24 décembre 2023.

- Comment analysez-vous les grands équilibres du modèle économique des TER dans votre Région et leur évolution au cours des dernières années ?
- Souhaitez-vous que la Région fasse des efforts particuliers pour contribuer au développement des trafics ferroviaires de voyageurs, et comment ?
- Quelle sera votre stratégie en matière d'ouverture à la concurrence des TER ?
- Quelles sont vos attentes vis-à-vis de l'ouverture à la concurrence, à moyen et à long terme ?
- Le cadre législatif actuel et le calendrier sont-ils satisfaisants ?

La réponse à toutes ces questions est apportée de manière détaillée dans la toute première question.

- Quel bilan tirez-vous de la reprise des Trains d'équilibre du territoire (TET) aux Régions ?

Comme expliqué ci-dessus, la reprise de la ligne 4 Mulhouse/Belfort/Troyes/Paris et la prise de compétence totale sur l'intégralité de la ligne Vallée de la Marne constitue un axe majeur de la politique de la Région Grand Est, qui estime que le potentiel de développement du trafic sur ces lignes est très élevé. Cela devrait permettre d'améliorer l'équilibre économique de l'ensemble du réseau.

A ce jour, la Région Grand Est se félicite de cette décision.

Elle regrette cependant :

- Un investissement trop faible de l'Etat et de SNCF Réseau dans l'amélioration des infrastructures de ces lignes. En témoigne le retard important pris par l'électrification de la section Paris-Troyes ;
- La modification des règles de péages imposé par SNCF Réseau suite à ce transfert, qui a encore contribué à l'augmentation supérieure à l'inflation du coût d'organisation du service à offre égale.

- Envisagez-vous de participer à la création de nouvelles lignes de trains ou de trains de nuit ou de soutenir les lignes existantes le cas échéant ? Avec quels objectifs ?

Je regrette la suppression des trains de nuit et souhaite leur réapparition et leur renouveau en France. D'ores et déjà, j'appelle l'Etat à collaborer avec les Régions pour mutualiser les efforts en vue de l'utilisation d'une plateforme unique permettant la fabrication des futurs trains de nuit et le remplacement des actuelles voitures Corail.

La Région soutient déjà financièrement l'association étudiant la perspective d'une liaison ferroviaire de nuit Barcelone/Francfort.

13. RER métropolitains

La LOM a demandé que le gouvernement ouvre une réflexion sur les conditions de mise en oeuvre de services ferroviaires métropolitains. Un premier rapport d'état des lieux préparé par SNCF Réseau a été publié à l'automne 2020 .

- Identifiez-vous dans votre Région des étoiles ferroviaires qui pourraient bénéficier du développement d'une offre supplémentaire de RER régionaux (cadencement, diagonalisation) ?
- Comment concilier ce type d'offre avec les autres usages de la voie ferrée (fret, liaisons interrégionales...) ?
- Quel doit être le rôle des différentes collectivités territoriales dans le financement de ce type de service de mobilité et dans la requalification des infrastructures qu'elle suppose ?
- Plus généralement, quel rôle peut jouer la Région pour répondre aux défis particuliers en termes de mobilité dans les métropoles et leur périphérie ?

L'ensemble des réponses à ces questions ont déjà été apportées ci-dessus.

La Région souhaite en particulier souligner :

- La signature récente d'un schéma directeur des mobilités avec l'Eurométropole de Strasbourg (voir PJ)
- Son implication dans le renforcement du sillon lorrain et des liaisons Metz/Thionville/Luxembourg, dont le niveau de service à horizon 2028-2030 sera équivalent à celui du RER parisien.

14. Cars interurbains et gares routières

La libéralisation des services de transport interurbain de voyageurs par car a été l'occasion du développement de nouvelles offres qui ont généré des trafics significatifs, au moment où les Régions prenaient la compétence de la gestion des lignes conventionnées. Un des freins au développement de ce trafic est lié à l'hétérogénéité de la répartition et de la qualité des gares routières, dont la Région a la responsabilité de définir un schéma régional, intégré au SRADDET.

Lors du transfert de la compétence transport des départements vers les Régions en 2017, 2 gares routières de propriété départementale (Metz et Epinal) ont été transférées sous propriété régionale. Les autres gares routières du territoire régional demeurent sous propriété communale ou intercommunale. Il n'existe pas à ce jour de schéma des gares routières à l'échelle Grand Est.

Pour autant, la complémentarité entre les modes de transport et les facilités d'échanges entre les réseaux (du local à l'international) sont des objectifs qui guident l'organisation des transports régionaux afin de faciliter les déplacements. A ce titre, les réflexions qui se font jour à l'occasion des reconventionnements de réseaux routiers s'attachent à intégrer l'organisation des correspondances et rabattements autour des pôles d'échanges et gares routières.

Concernant plus particulièrement la gare routière de Metz, le sujet des SLO a été intégré au travers d'accord sur l'accueil de ces services. Par ailleurs, la vente des titres de transport des SLO est d'ores et déjà effectuée au niveau des guichets de la gare routière.

La qualité et l'accessibilité des gares routières et plus largement des PEM sont des leviers importants pour la qualité globale de la desserte en transports interurbains.

A ce titre, la Région a mis en place un dispositif volontariste, « DIRIGE » qui permet d'améliorer l'intermodalité et de développer l'utilisation des modes de transports alternatifs sur les gares et points d'arrêt qui sont des lieux stratégiques dans la chaîne du déplacement des voyageurs, notamment dans les territoires ruraux. Il faut continuer en ce sens.

Enfin l'amélioration globale de la qualité de la desserte sur le territoire passe par une offre de transport ponctuelle et sécurisée avec des garanties de correspondances et un niveau d'information voyageur adapté, simple et fiable

- Le schéma des gares routières de votre Région vous paraît-il satisfaisant ?
- L'aménagement des gares routières est-il à la hauteur des enjeux ?
- Quelles mesures envisagez-vous pour favoriser l'amélioration de la qualité de la desserte de votre territoire en cars, que ceux-ci soient conventionnés sous la responsabilité de la Région, ou sous le mode des Services librement organisés (SLO) ?

Tarification, billettique et données de mobilité

15. Tarification des services de mobilité organisés par la Région

Le financement des transports collectifs régionaux repose sur un équilibre entre recettes tarifaires et concours des collectivités et de l'État. En 2019, les recettes des voyageurs couvraient 26,3 % du coût du TER.

✳ Êtes-vous favorable à une évolution de la tarification des services de mobilité proposée par la Région ? Avec quels objectifs ?

Dans le cadre de son plan de relance ferroviaire adopté en janvier 2021, la Région s'est engagée à mettre en œuvre une réforme de son système tarifaire ferroviaire.

L'extrait correspondant la délibération est le suivant :

Le ferroviaire : la mise en place du demi-tarif « Grand Est » dès 2021

La première étape de mise en place de la tarification régionale Grand Est a consisté à faire converger les tarifications des trois anciennes régions en une tarification unifiée.

Cette phase a été réussie :

- *Les tarifs ont été bien acceptés*
- *Les cartes régionales PRIMO-PRESTO trouvent leur public.*
- *Les rendements tarifaires sont stables en euros constants*

L'enjeu est maintenant de franchir un pas supplémentaire de simplification pour faciliter la croissance des ventes et la massification du trafic.

Alors que les nouvelles pratiques induites par le confinement, et en particulier le développement du télétravail risquent de modifier durablement les pratiques des abonnés (sans que cela soit forcément négatif, comme cela a été rappelé en introduction), la conquête de clients occasionnels, qui génèrent dès aujourd'hui deux tiers des recettes de trafic, est désormais le levier essentiel d'amélioration du rapport entre les recettes et les dépenses d'exploitation.

Ce développement de la clientèle occasionnelle sera, en outre, un signe fort de succès du report modal de déplacements non contraints de la voiture individuelle vers les transports en commun.

Il passe essentiellement par l'amélioration des offres ville à ville de longue distance, qui représentent la moitié des recettes occasionnelles.

D'ores et déjà, le transfert de l'État à la Région des « trains d'équilibre du territoire » notamment la ligne Paris – Troyes – Mulhouse depuis 2018 (20% des recettes à elle seule), l'accord avec la Région des Hauts de France qui donne à partir de 2021 à la Région Grand Est la maîtrise de l'ensemble de l'axe Paris – Nancy – Strasbourg, placent les « grandes lignes » au centre de la stratégie de la Région Grand Est.

Les ressources financières qui en découleront permettront de fournir les moyens du développement du masstransit à plus courte distance autour des agglomérations.

Pour aller plus loin, il est nécessaire de simplifier au maximum l'usage du transport, tout au long du « parcoursclient » en :

- *simplifiant les horaires par le cadencement et la continuité tout au long de la journée d'offres de transport compétitives par rapport à la voiture en termes de temps de trajet.*
- *simplifiant les tarifs*
- *simplifiant l'achat et la recherche de renseignement.*

Aujourd'hui, le succès des cartes Primo pour les moins de 26 ans et Presto pour tous les autres est au rendez-vous.

En cumul à fin novembre, les ventes de cartes réalisées en 2020 sont légèrement supérieures (+4%) à celles réalisées en 2019 sur la même période : la dynamique générée par la promotion sur les cartes a permis d'absorber

l'impact Covid. La dynamique a été particulièrement importante sur les cartes Primo avec une progression des ventes de +19% (82220 cartes vendues en 2020, près de 13 000 cartes supplémentaires vendues). Les ventes de cartes Presto ont nettement été portées par la promotion mais cette dernière n'a pas permis d'absorber le retard pris pendant les périodes de confinement : -15% des ventes (44 595 cartes vendues en 2020, près de 8 000 cartes vendues en moins vs 2019).

Le nombre total de cartes actives (Primo et Presto) en circulation à fin décembre devrait être équivalent ou légèrement supérieur à celui de fin d'année 2019.

Il est nécessaire désormais d'aller plus loin grâce à une nouvelle étape allant vers des tarifs encore plus lisibles et des produits encore plus simples à appréhender.

Il sera aussi important de développer dans les prochaines années avec les Autorités organisatrices des mobilités des partenariats afin d'offrir aux usagers occasionnels des tarifs réduits qui contribueront à développer cette clientèle tant sur le réseau régional qu'en continuité sur les réseaux des agglomérations, faisant croître les recettes de l'ensemble des réseaux.

Cette simplicité extrême de la proposition commerciale doit permettre de viser une diffusion accrue des cartes de réduction qui encouragent les usagers occasionnels à prendre le train plus fréquemment. En Suisse, la carte de réduction annuelle « demi-tarif » est adoptée par 36% de la population de plus de 15 ans.

En conséquence, il vous est proposé, d'adopter, dès l'automne 2021, un système unique de réduction « Demi-tarif Grand Est ». Le principe sera de remplacer les cartes existantes par un produit unique, offrant de manière constante un niveau de réduction équivalent à 50%.

Un tel système aura les avantages suivants :

- il sera beaucoup plus simple et lisible pour les usagers, et en particulier pour ceux qui ne sont pas aujourd'hui utilisateurs du train ;*
- son implémentation*
- basé sur le même principe que les systèmes de carte de nos voisins allemands et suisses, il permettra éventuellement d'envisager avec eux des accords d'utilisation simplifiés.*

Dans le même temps, la Région confirmera son engagement auprès des populations les plus défavorisées en poursuivant les dispositifs aujourd'hui en place :

- Le billet Emploi-Formation, qui offre une réduction de 80% sur le parcours repris sur le bon délivré par Pôle Emploi, ou une mission locale du Grand Est.*
- La carte solidaire Grand Est, délivrée gratuitement aux personnes relevant de la Complémentaire Santé Solidaire (CSS), issue de la fusion de la CMU-C et de l'ACS et qui permet de bénéficier de 80% de réduction sur tout trajet, et cela pendant 1 an. Le nombre de ses bénéficiaires a bondi de +39% entre 2018 et 2019 à la suite de la reprise des lignes Paris-Belfort et Vallée de la Marne par la Région et du relèvement du seuil de revenus et va encore progresser en 2021 du fait des conséquences de la crise sanitaire.*

S'ajoutent à ce dispositif les tarifs sociaux nationaux définis par décret :

- Familles Nombreuses qui offre jusqu'à 75% de réduction pour les familles d'au moins trois Enfants*
- Personnes à mobilité réduite, réformé ou pensionné de guerre et leurs accompagnateurs avec de 50% à la gratuité selon les cas*
- Le Billet congé annuel, permettant de bénéficier de 25% de réduction minimum pour un allerretour d'au moins 200km*
- Les cartes militaires et familles de militaires qui offrent jusque 75% de réduction*

Enfin, rappelons que la loi impose à l'employeur la prise en charge d'au minima 50% du coût des abonnements de transport, réduisant ainsi nettement le coût réel des abonnements pour les salariés.

Certains publics devraient-ils bénéficier de tarifications spécifiques ? Si oui, lesquels ?

Dans quel modèle de financement des services de mobilité la tarification que vous proposez s'inscrit-elle ?

Voir la réponse à ces questions ci-dessus.

Comment articuler la tarification des différents services de mobilité proposés par la Région (transport ferroviaire, par autocar, scolaire) ?

Cette question a aussi été largement évoquée dans la délibération de janvier 2021. En voici les extraits correspondants :

Afin de développer la fréquentation sur des liaisons de 15 à 25 kms qui constituent le coeur de cible de l'interurbain routier avec 70% des déplacements concernés, la mise en place d'un tarif régional sur lequel viendrait s'adosser un « demi-tarif Grand Est » offrant 50% de réduction est actuellement à l'étude et pourra être proposée au vote de l'Assemblée Régionale à l'automne 2021 si sa pertinence est confirmée.

Le rythme et les modalités de déploiement de cette nouvelle tarification sur les 10 réseaux Fluo seront, quant à eux, directement conditionnés par la structure tarifaire retenue, les canaux de distribution à déployer (mix de vente digitale et de canaux traditionnels – guichets, dépositaires...) et le calendrier de remise à la concurrence des offres interurbaines concernées.

Le déploiement complet s'inscrira dans un objectif à moyen terme (2022 – 2024) découlant de la stratégie régionale de digitalisation du parcours client actuellement en cours de définition dans le cadre d'une assistance à maîtrise d'ouvrage.

Une telle structuration de la gamme à échelle Grand Est relèverait de la même logique de simplification des tarifs et de fidélisation des clients occasionnels que celle appliquée au ferroviaire (cf supra). La gamme tarifaire projetée aurait également pour objectif de permettre l'accès aux transports pour les catégories de populations les plus fragiles par le biais d'abonnements spécifiques.

Par ailleurs, proposer à l'usager un prix unique pour son déplacement, détaché de la distance parcourue, offrirait plusieurs avantages :

- *la mise en place d'un système de distribution des titres simple, source d'économies (tant au niveau de l'investissement lors de l'acquisition du système que du fonctionnement permis par une gestion simplifiée) au bénéfice d'une digitalisation large et accélérée des transports routiers sur les 10 réseaux régionaux ;*
- *la simplification du parcours de l'usager/client grâce à une appréhension facilitée du coût de son déplacement mais aussi de la digitalisation de l'acte d'achat ;*
- *la favorisation de l'émergence de tarifs combinés ou intégrés, ce qui participerait au développement des partenariats avec les AOM au travers de la mise en place d'offres complémentaires. Cette tarification routière indépendante de la distance, se justifie aussi économiquement et commercialement par le fait que le domaine de compétitivité des lignes interurbaines par rapport à la voiture se situe dans une échelle de 10 à 30km autour des agglomérations.*

* Faut-il aller plus loin dans l'intégration tarifaire et/ou billettique entre les différents modes, y compris avec des services sous l'autorité d'autres collectivités (transports urbains) ?

La Région a déjà conventionné avec plusieurs AOM pour des intégrations tarifaires. Celles-ci sont souvent issues d'échanges anciens menés dans le cadre des anciennes Régions. La Région travaille actuellement à établir un cadre commun pour garantir une certaine homogénéité et cohérence d'ensemble des différentes intégrations tarifaires existantes ou à venir.

Concernant la billettique, la Région partage avec toute une communauté d'AOM l'utilisation de la carte billettique Simplicités, permettant de charger sur un même support des titres ou abonnements urbains et interurbains. Elle travaille actuellement à la mise en œuvre d'une plateforme de génération de codes-barres 2D. Ces CB2D seront normalisés et interopérables, ils pourront donc être validés et contrôlés par les différents réseaux les utilisant. Ce projet est tout à fait innovant et est d'ailleurs observé par bon nombre de régions

16. Service numérique multimodal et ouverture des données de mobilité

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) rend obligatoire pour les AOM, qu'elles soient régionales ou intercommunales, la mise en place d'un service d'information à l'intention des usagers portant sur l'ensemble des modes de déplacement dans son ressort territorial. La Région peut décider de compléter ce dispositif d'information par un service de vente et de réservation pour en faire un Service numérique multimodal (SNM).

* Existe-t-il d'ores et déjà un service numérique multimodal régional, c'est-à-dire une centrale d'information et de réservation pour les différentes offres de mobilité du territoire ?

Non pas pour le moment

* Comment le développer pour faciliter la mobilité ?

En mettant en œuvre sa stratégie digitale, la Région entend développer les différentes briques fonctionnelles du MaaS jusqu'à offrir un service numérique complet (informations, tarifs, achats, validation/contrôle)

* Y a-t-il sur le territoire régional des services numériques de mobilité privés ou mis en place par d'autres collectivités territoriales ?

Oui, Il y a les acteurs privés nationaux, internationaux et les MAAS locaux (par exemple le compte mobilité de Mulhouse)

* Quelle stratégie adopter à leur égard ?

Face aux acteurs privés, le positionnement de la Région serait plutôt l'équité, la neutralité et la transparence afin favoriser la circulation des données

Face aux MAAS locaux, la stratégie est plutôt de viser la complémentarité en laissant le local mettre en avant sa solution avec des briques régionales mutualisées

Envisagez-vous de faire signer une licence aux ré-utilisateurs de vos données ?

Oui, l'idée est de mettre en place une licence mobilité pour l'accès aux webservices du SIM via l'API.

Comment organiser la politique régionale de mise à disposition des données de mobilité ?

Il serait opportun de développer une brique publique mutualisée entre les autorités organisatrices des mobilités du Grand Est qui permette de favoriser la création, la circulation et les croisements des données de mobilité

Pour répondre à quels objectifs ?

Pour une meilleure connaissance des usagers et des pratiques de mobilité pour appuyer les politiques publiques en terme d'aménagements et de services de mobilité au sens large.

17. Aéroports et liaisons aériennes

Le projet de loi Climat et résilience adopté en première lecture par l'Assemblée nationale propose la suppression des vols interrégionaux, dès lors qu'il existe une alternative ferroviaire inférieure à 2h30, tout en préservant les correspondances ultramarines et internationales. Les plateformes aéroportuaires sont souvent des éléments importants de connectivité des territoires, qu'il s'agisse de déplacements des personnes ou de transport de fret.

Quelle est la place des aéroports et des liaisons aériennes dans les dynamiques économiques régionales ?

Vous paraît-il opportun et nécessaire que la Région développe une stratégie aéroportuaire ? Si oui, avec quels objectifs ? Si non, pourquoi ?

La Région travaille à l'élaboration d'une stratégie aéroportuaire sur 4 sites principaux : Mulhouse-Bâle / Strasbourg-Entzheim / Lorraine Aéroport (Metz-Nancy Lorraine) et Paris Vatry.

Cependant l'impact de la pandémie a été fort sur le trafic aérien mondial. Les premières conclusions de l'étude ont été ainsi bousculées par ce coup d'arrêt.

Le désengagement d'Air France sur certaines lignes (Hop') a en outre accentué les effets de cette crise.

Localement, Lorraine Airport a dû procéder à des licenciements d'agents, tant la paralysie de lignes vers Lyon et le Maghreb notamment étaient importantes. Pour autant la Région reste attachée à cette infrastructure gérée en régie directe et souhaite ouvrir une phase de réflexion avec d'autres collectivités (départements, ...) pour lui trouver un second souffle.

Concernant Paris-Vatry essentiellement dédié au fret, ses perspectives de développement reposent sur sa proximité avec la région parisienne, la Belgique et la proximité du réseau autoroutier. L'atterrissage du plus gros avion-cargo au monde durant la crise COVID, le 19 avril 2020, un Antonov russe AN225, pour déposer des masques a révélé le potentiel de l'infrastructure.

Identifiez-vous des liaisons aériennes à soutenir, à développer, ou à remettre en cause ?

Les lignes précitées ci-dessous devront être réactivées

Quelle doit être l'implication de la Région dans la gestion des plateformes aéroportuaires ?

Envisagez-vous de soutenir les efforts des gestionnaires aéroportuaires pour la décarbonation de leur activité ? Comment ?

Avec 8 aéroports sur son territoire ayant une activité de transport commercial de passagers, soit une plateforme pour 700 000 habitants, la Région Grand Est ne se situe pas parmi les Régions « suréquipées », ce qui ne doit pas empêcher les parties prenantes de s'interroger sur la pertinence du maillage aéroportuaire à l'échelle régionale.

Sur le territoire du Grand Est, seules 4 plateformes aéroportuaires connaissent, ou ont connu récemment un trafic de voyageurs annuel supérieur à 100 000 passagers :

- L'aéroport de Strasbourg Entzheim (1 297 177 passagers en 2018),
- L'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine (278 626 passagers en 2018)
- L'aéroport de Paris-Vatry (61 222 passagers en 2018).
- L'Euroairport de Bâle-Mulhouse (8 573 646 passagers en 2018)

L'EuroAirport de Bâle-Mulhouse (EAP) présente une situation particulière au regard de son statut spécifique, qui en fait de fait le premier aéroport du Grand-Est et ce qui conduira à le considérer, pour la suite de la démarche, comme une plateforme ayant atteint une taille critique lui permettant une autonomie financière.

Les autres aéroports accueillant des passagers commerciaux dans le Grand Est (6 structures au total) connaissent tous des trafics inférieurs à 3 000 passagers par an.

La Région Grand Est avait lancé en 2019 une étude approfondie visant à établir une stratégie aéroportuaire globale. L'établissement de cette stratégie a bien évidemment été bouleversée par la crise.

Le travail s'est poursuivi et des actions d'envergure ont été mises en place afin d'aider les plateformes en grande difficulté, que ce soit celle de Metz-Nancy-Lorraine, propriété de la Région et où un plan d'économies a été mis en place, où celle d'Entzheim, où la Région envisage d'accompagner le renforcement du capital.

Je proposerai une stratégie adéquate dès que la sortie de la crise permettra d'y voir plus clair sur l'avenir de ces plateformes et sur les actions les plus à même de les aider à rebondir.

4. Infrastructures et investissements

Les infrastructures de transport (voyageurs et marchandises) représentent un des postes de dépenses les plus importants des Régions, mais celles-ci ne sont propriétaires ou gestionnaires que d'une minorité des infrastructures qu'elles financent ou co-financent (certains ports et certains aéroports). Cela pourrait évoluer avec la possibilité ouverte par l'article 172 de la LOM du transfert de gestion de lignes et de gares d'intérêt local ou régional, mais aussi avec le projet de loi « différenciation territoriale » qui pourrait aboutir au transfert aux Régions ou aux départements qui le souhaiteraient de la partie du réseau routier national de leur territoire.

18. CPER, fonds européens et plans de relance

Le taux de réalisation des CPER 2015-2020 devrait s'établir aux alentours de 80 % à la fin de l'année 2020. Ils seront prolongés de deux ans. Les Régions sont par ailleurs autorités de gestion des principaux fonds européens structurels et d'investissement (FESI), dont le FEDER (fonds européen de développement économique régional) et le Fonds pour la transition juste (FTJ). Le plan de relance initié par l'Union européenne appelle des mesures spécifiques en matière notamment de décarbonation.

Quelles doivent être les priorités des prochains CPER ?

Comment envisagez-vous le partage du financement des infrastructures de transport entre la Région et l'Etat ? Comment faciliter la réalisation des projets programmés ?

Concernant les contrats de plan Etat-Région, la Région Grand Est souhaite tout d'abord rappeler les très nombreuses limites du système, limites rappelées en détail à la question 3 ci-dessus.

Il faut souligner qu'à ce jour, le flou le plus total subsiste sur les intentions de l'Etat concernant la prochaine phase de contractualisation Etat-Région dans le domaine des mobilités. Les lettres de mission adressées aux Préfets concernant les prochains CPER n'incluent, concernant les mobilités, que la fin des opérations en cours. L'hypothèse de contrats spécifiques n'a pas non plus été confirmée.

Ces rappels sont d'autant plus importants que sans les CPER, et via les CPER la mobilisation des crédits de l'Etat, le développement des grandes infrastructures de mobilités dont la Région Grand Est a besoin serait très négativement impacté. Ainsi, ce sont près de 600M€ que l'Etat s'est engagé à mobiliser dans l'actuel CPER pour les mobilités.

Pour la prochaine étape de contractualisation, les priorités de la Région Grand Est sont les suivantes :

- La réalisation de plusieurs grandes infrastructures indispensables pour améliorer le réseau ferroviaire ;
 - La fin de l'électrification de la ligne 4 jusqu'à Troyes ;
 - La mise en œuvre de la Liaison Nouvelle vers l'Euro-airport Bâle-Mulhouse ;
 - Le développement de capacité du sillon lorrain
 - Le développement du réseau express métropolitain strasbourgeois

- Le soutien aux opérations de sauvegarde et de développement des lignes de desserte fine du territoire

- La poursuite de l'aménagement du réseau routier structurant et en particulier la fin de l'aménagement à 2x2 voies de la route nationale 4

- Le financement des grandes opérations d'équipement sur le réseau fluvial.

Comment envisagez-vous d'utiliser le Fonds européen de développement régional (FEDER) 2021-2027, voire le Fonds pour la transition juste (FTJ) si votre Région y est éligible, pour financer les transports et la décarbonation ?

Vers quels projets souhaitez-vous orienter les fonds de relance au niveau régional en matière de transport, mobilité, logistique ?

L'Etat et la Région ont déjà largement échangé sur l'utilisation des fonds de relance en matière de mobilité :

- L'avenant à l'actuel CPER a permis de recentrer les crédits CPER au bénéfice de deux opérations :
 - La sauvegarde des lignes de desserte fine du territoire ;
 - Le développement de capacité du sillon lorrain

- Dans le cadre du plan de relance, une enveloppe spécifique a été allouée à la Région. Concernant les mobilités, les contraintes imposées (et en particulier les délais de réalisation des projets) ont conduit à concentrer ces crédits sur la transition énergétique de la flotte de cars régionaux et sur la construction de centres de maintenance ferroviaire.

19. Infrastructures ferroviaires : investissements et gestion du réseau

Les Régions contribuent au financement des opérations d'entretien, de régénération et de modernisation du réseau ferroviaire à travers les Contrats de plan Etat-Régions (CPER) pour faciliter la réalisation de ces projets. Elles participent ainsi à l'effort significatif réalisé par l'Etat et SNCF Réseau depuis 10 ans pour moderniser le patrimoine ferroviaire. Des plateformes de dialogue Etat-Régions-SNCF Réseau (plan d'exploitations) sont progressivement mises en place pour associer les Régions à l'évolution du système ferroviaire .

Souhaitez-vous renforcer la politique de financement des infrastructures ferroviaires (voyageur et fret) sur votre territoire ?

Quelles sont les priorités d'investissement pour les six années à venir ?

Vous paraît-il nécessaire que la Région s'investisse dans les démarches de planification à long terme pour les infrastructures ferroviaires initiées par l'Etat ?

La LOM a ouvert la possibilité d'un transfert de gestion de certaines lignes de desserte fine du territoire aux Régions (article 172).

Pensez-vous que votre Région doit prendre en charge la gestion de lignes de desserte fine du territoire ? Si oui, lesquelles, avec quels objectifs, selon quelles modalités de gestion, et avec quel niveau d'investissement ? Si non, pourquoi ?

La réponse à l'ensemble de ces questions a déjà été fournie plus haut

20. Infrastructures routières

La Région peut définir des itinéraires routiers d'intérêt régional et participer au financement d'opérations diverses d'investissement dans l'entretien ou le développement du patrimoine routier.

- La Région doit-elle participer à l'investissement dans les infrastructures routières (entretien, régénération ou modernisation du réseau existant) ?
- Envisagez-vous de demander la gestion d'une partie du réseau routier géré par l'Etat, et si oui envisagez-vous de demander la compétence facultative inscrite dans le projet de loi Climat et résilience qui permettra de mettre en place une « contribution spécifique assise sur le transport routier de marchandises » ?
- Doit-elle participer au financement du développement du réseau (nouvelles infrastructures) ?

La Région Grand Est n'a jamais interrompu son soutien aux côtés de l'Etat dans le développement des infrastructures routières.

Aujourd'hui, elle envisage très sérieusement de demander le transfert de la compétence routière du réseau routier national non concédé, si cette possibilité est bien actée via la future loi 4D, et si le texte du projet de loi évolue favorablement, un certain nombre de points de la version soumise au Conseil d'Etat étant selon elle très pénalisants pour placer les Régions dans une position favorable en la matière (limitation à une expérimentation de 5 ans, priorité de choix donnée aux Départements et aux métropoles, délai trop court laissé aux Régions pour évaluer l'état du patrimoine à transférer etc...).

La Région serait a priori favorable à la mise en place d'une contribution assise sur le transport routier de marchandises, pour autant que cette nouvelle taxe permette de mettre à contribution les poids lourds en transit qui traversent la Région sans lui apporter de bénéfice économique, et ne pénalise pas le tissu économique local.

Une telle décision ne sera pour autant prise que dans la mesure où la Région pourra réaliser une étude approfondie des opportunités et des risques d'une telle prise de compétence, notamment concernant l'état du patrimoine routier et les moyens financiers qui lui seront transférés.

- Engagez-vous un programme de déploiement ou de soutien au déploiement de bornes électriques de recharge, rapides et lentes ?
- Souhaitez-vous que la Région contribue au développement des infrastructures de distribution de carburants alternatifs, pour les particuliers, pour le transport de marchandises et pour les transports routiers de voyageurs ? Si oui, quels carburants alternatifs ont votre préférence ?

Voir les réponses apportées en question 5

- Comment organiser la coopération avec les collectivités compétentes pour la gestion des infrastructures routières (départements, bloc communal) ?

La réponse à une telle question ne pourra être apportée qu'une fois les modalités de la loi 4D connues et l'analyse préalable à la levée par la Région Grand Est de l'option de transfert du réseau routier que devrait permettre la loi 4D.

- Pour les Régions et les collectivités qui disposent d'un patrimoine routier (Corse, Guyane, Martinique, Guadeloupe, Réunion) : Quels besoins identifiez-vous en termes de rénovation, de maintenance ou de modernisation d'infrastructures sur votre territoire ?

Sans Objet

- Identifiez-vous des besoins de liaisons routières supplémentaires, d'augmentation de la capacité de la voirie ou d'adaptation des infrastructures routières sur votre territoire ?

Les besoins en termes d'infrastructure routière de la Région Grand Est se concentrent sur les deux points suivants :

- Le développement de l'axe routier du sillon lorrain avec le projet A31 bis
- L'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RN4

21. Sociétés de projet

- Les sociétés de projet dont le cadre est défini par la LOM sont-elles des structures intéressantes pour financer une ou des infrastructures de transport dans votre Région ? Si oui, lesquelles ?
- Pensez-vous que la Région doit participer à leur constitution, animation et financement ?

Le concept de sociétés de projet pourrait être un levier pertinent pour développer les infrastructures de mobilités, notamment si des outils fiscaux spécifiques peuvent leur être accordés.

Pour autant, plusieurs points du texte existant aujourd'hui via la LOM semblent très limitants pour promouvoir leur développement. En particulier :

- Le montant retenu dans la LOM, soit 1 Md€ d'investissement qui exclue de fait la plus grande part des projets, y compris dans le ferroviaire ;
- La nécessité que les projets concernés soient déclarés d'utilité publique ;
- Le processus via ordonnance puis ratification a posteriori par un projet de loi.

5. Innovation, recherche et expertise

22. Innovation et recherche

- Votre Région a-t-elle des pôles de compétitivité ou des activités de recherche concernant les transports ?
- Comment envisagez-vous de les valoriser et de les renforcer dans le cadre de la mise en oeuvre des compétences transport de la Région ?
- Envisagez-vous de développer des recherches ou des expérimentations ?

La Région travaille à plusieurs expérimentations avec le groupe SNCF afin d'assurer la transition énergétique des trains. Elle envisage aussi de participer à des expérimentations de développement du train autonome sur l'axe du sillon lorrain.

La Région Grand Est soutient le aussi projet Urbanloop, développé par les écoles d'ingénieur de Nancy et de Metz qui fait l'actualité avec son projet de record : <http://urbanloop.univ-lorraine.fr/>

- Quelle stratégie défendez-vous pour l'hydrogène ?
- Pour les nouveaux carburants ?
- Pour la mobilité low-tech ?

L'ensemble de ces questions trouvent leurs réponses par ailleurs

- Envisagez-vous de faciliter les expérimentations de véhicule autonome sur votre territoire ?

Le véhicule autonome est un domaine qui intéresse bien évidemment la Région Grand Est, et sur lequel elle est prêt à soutenir des expérimentations.

23. Formation professionnelle et expertise territoriale

La Région est compétente pour la formation professionnelle. Par ailleurs, avec ses nouvelles compétences, elle est confrontée à un défi de montée en expertise rapide sur les sujets de mobilité.

- Quel rôle peut jouer la Région pour favoriser l'attractivité des métiers du transport, de la mobilité et de la logistique ?
- Comment entretenir une expertise territoriale en matière de transport, mobilité, infrastructures ?

La Région travaille aujourd'hui avec la SNCF pour favoriser l'insertion des jeunes en apprentissage dans le monde ferroviaire. La question du soutien plus large au développement d'une filière de formation autour du ferroviaire est un sujet pertinent, qui reste à ce jour ouvert.

La Région Grand Est a aussi le privilège d'accueillir plusieurs entreprises de pointe dans le domaine de l'industrie du cycle (vélos Moustache dans les Vosges, Cycl'Europe à Romilly sur Seine et plus récent l'implantation des cycles Mercier dans les Ardennes).