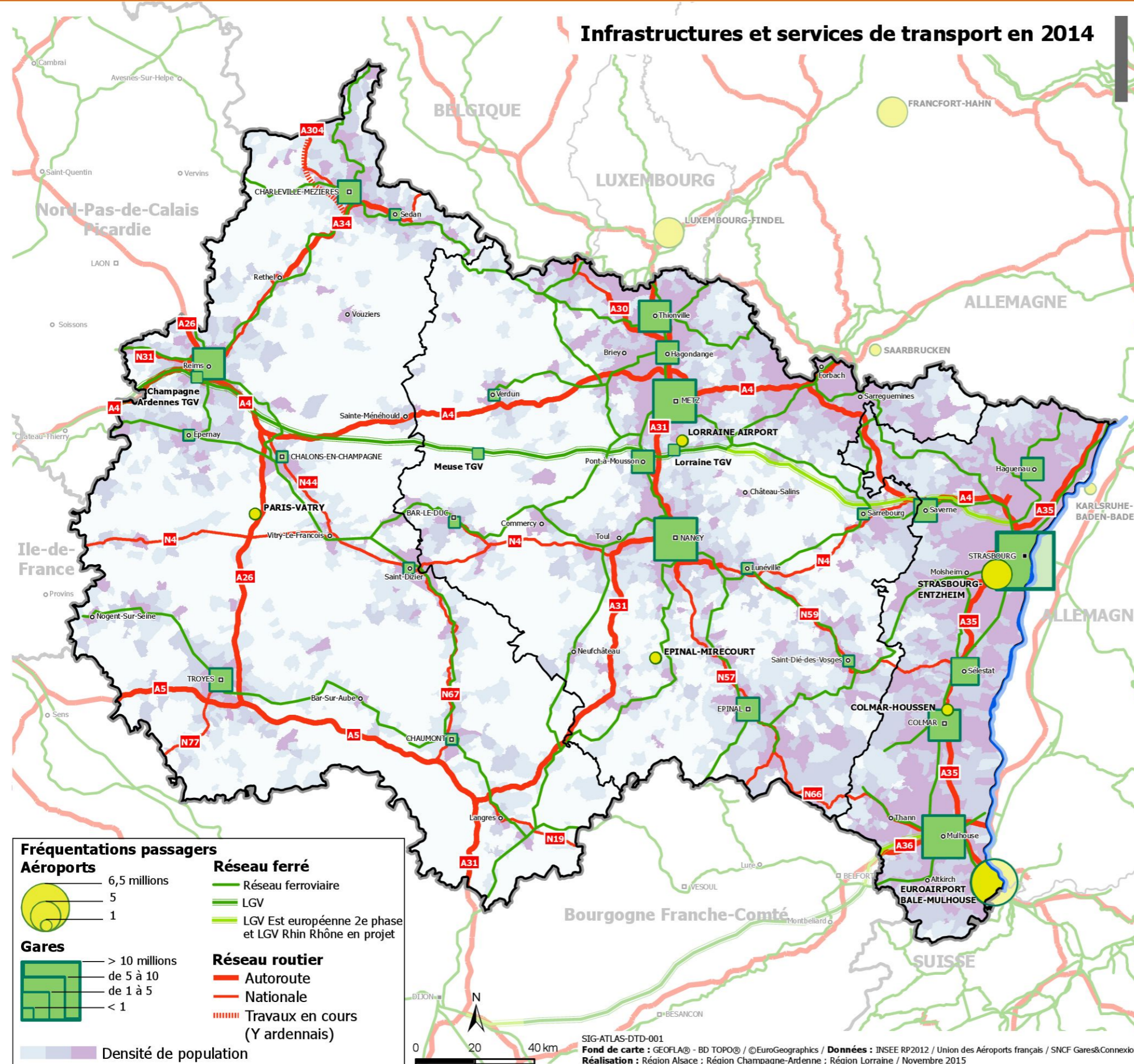


- Infrastructures et services de transport en 2014
- Fret fluvial et aéroportuaire en 2014
- Fret ferroviaire en 2012
- Autorités organisatrices de transports (AOT) en 2015
- Programmation des projets du contrat de plan Etat-Région (CPER) 2015–2020

Mobilité Transport

Infrastructures et services de transport en 2014



Une région accessible et connectée

Pour la grande vitesse ferroviaire, la région s'inscrit dans la Magistrale européenne reliant les principales aires urbaines aux métropoles européennes. Avec plus de 12 millions de voyageurs transportés chaque année par le TGV Est et 9 millions par le TGV Rhin-Rhône, la Région est solidement connectée au territoire métropolitain et européen. Des chiffres en témoignent : 90 TGV quotidiens desservant 5 gares en Alsace, 38 TGV et 7 gares en Champagne-Ardenne, 74 TGV et 12 gares en Lorraine.

Les plateformes aéroportuaires connaissent quant à elles des fréquentations adaptées à leur zone de chalandise, dans un contexte concurrentiel de proximité et la présence d'aéroports majeurs (Luxembourg, Francfort, Karlsruhe-Baden).

Les aéroports de Strasbourg et Bâle-Mulhouse comptent 8 millions de passagers par an, 96 000 pour Paris-Vatry et 250 000 pour Metz-Nancy-Lorraine.

Le réseau routier principal se situe au cœur des grands courants européens de circulation et complète le maillage autoroutier caractérisé par d'importants flux internationaux de transit. Le sillon mosellan et alsacien et la traversée du Massif Vosgien confèrent des caractéristiques spécifiques à ce maillage dense.

- **Alsace** : 302 km d'autoroutes, 90 km de nationales, 200 000 véhicules par jour sur le tronçon le plus chargé de l'A35,
- **Champagne-Ardenne** : 620 km d'autoroutes, 546 km de nationales,
- **Lorraine** : 462 km d'autoroutes et 447 km de nationales, 100 000 véhicules par jour sur la section la plus chargée de l'A31.

Des mobilités facilitées

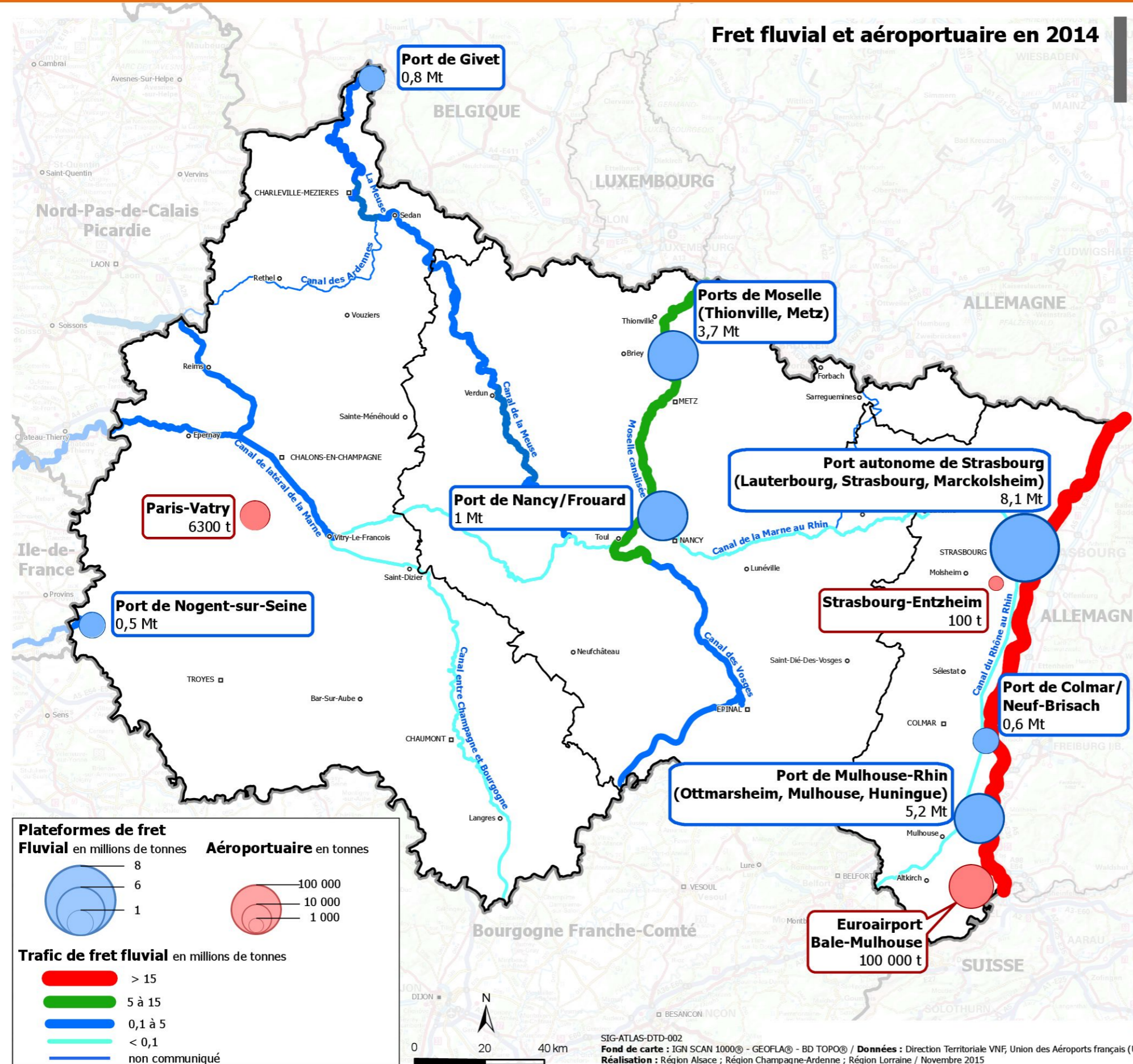
La mobilité du quotidien et l'information multimodale sont des enjeux majeurs d'attractivité, de déplacements facilités et d'équilibre des territoires. Le réseau des transports régionaux s'appuie sur des infrastructures et des équipements performants plaçant la région au premier rang national pour la régularité de ses trains TER. Quelques chiffres :

- Alsace** (96,5% des trains à l'heure en 2014)
 - 750 trains, 250 cars TER Alsace et 80 000 voyages /jour
 - 159 points d'arrêt ferroviaires et 6 lignes transfrontalières
 - 151 automates de vente
 - 12 Comités Locaux d'Animation de Lignes (CLAL)
- Champagne-Ardenne** (95% des trains à l'heure en 2014)
 - 215 trains, 100 cars TER Champagne-Ardenne et 21 000 voyages /jour
 - 76 points d'arrêt ferroviaires
 - 50 automates de vente
 - 8 Comités Locaux d'Animation et de Développement (CLAD) de transports régionaux
- Lorraine** (95,7% des trains à l'heure en 2014)
 - 570 trains, 275 cars TER Métrolor et 65 000 voyages par jour,
 - 171 points d'arrêts ferroviaires et 6 lignes transfrontalières
 - 81 automates de vente
 - 7 Comités Locaux d'Animation de Lignes (CLAL)

L'information multimodale et la mobilité digitale facilitent les déplacements au quotidien. La région s'appuie sur trois systèmes d'information multimodaux pour faciliter la vie des usagers.

- Alsace** : Vialsace - 200 000 calculs d'itinéraires /mois
- Champagne-Ardenne** : Vitici - 15 000 calculs d'itinéraires /mois
- Lorraine** : SimpliCim Lorraine - 100 000 calculs d'itinéraires /mois

Fret fluvial et aéroportuaire en 2014



Le fluvial et l'aéroportuaire, des atouts économiques et touristiques à développer

Les infrastructures fluviales et portuaires au service des territoires

La région se situe à la croisée de différents bassins de navigation (Seine, Meuse, Moselle, Saône, Rhin) desservant plusieurs pays. Ce sont plus de 1800 km de voies navigables qui permettent de rallier, à la fois la région parisienne à une extrémité et le Rhin de l'autre, mais aussi la Mer du Nord et l'Europe de l'Ouest.

Les principaux enjeux dans le domaine portuaire portent sur l'évolution des modalités de gouvernance des ports pour rendre ces outils de développement économique plus stratégiques, compétitifs et complémentaires entre eux, favorisant ainsi la mobilisation d'investisseurs privés et intégrant les différentes fonctions de la voie d'eau.

L'évolution de la gouvernance ne peut aller de pair sans un outil de production performant. Ainsi, 46,8 Mio € seront consacrés dans les Contrats de plan Etat-Région aux nombreuses opérations de développement des infrastructures portuaires : modernisation, augmentation de capacité et amélioration de l'accessibilité multimodale des plateformes.

Le transport fluvial

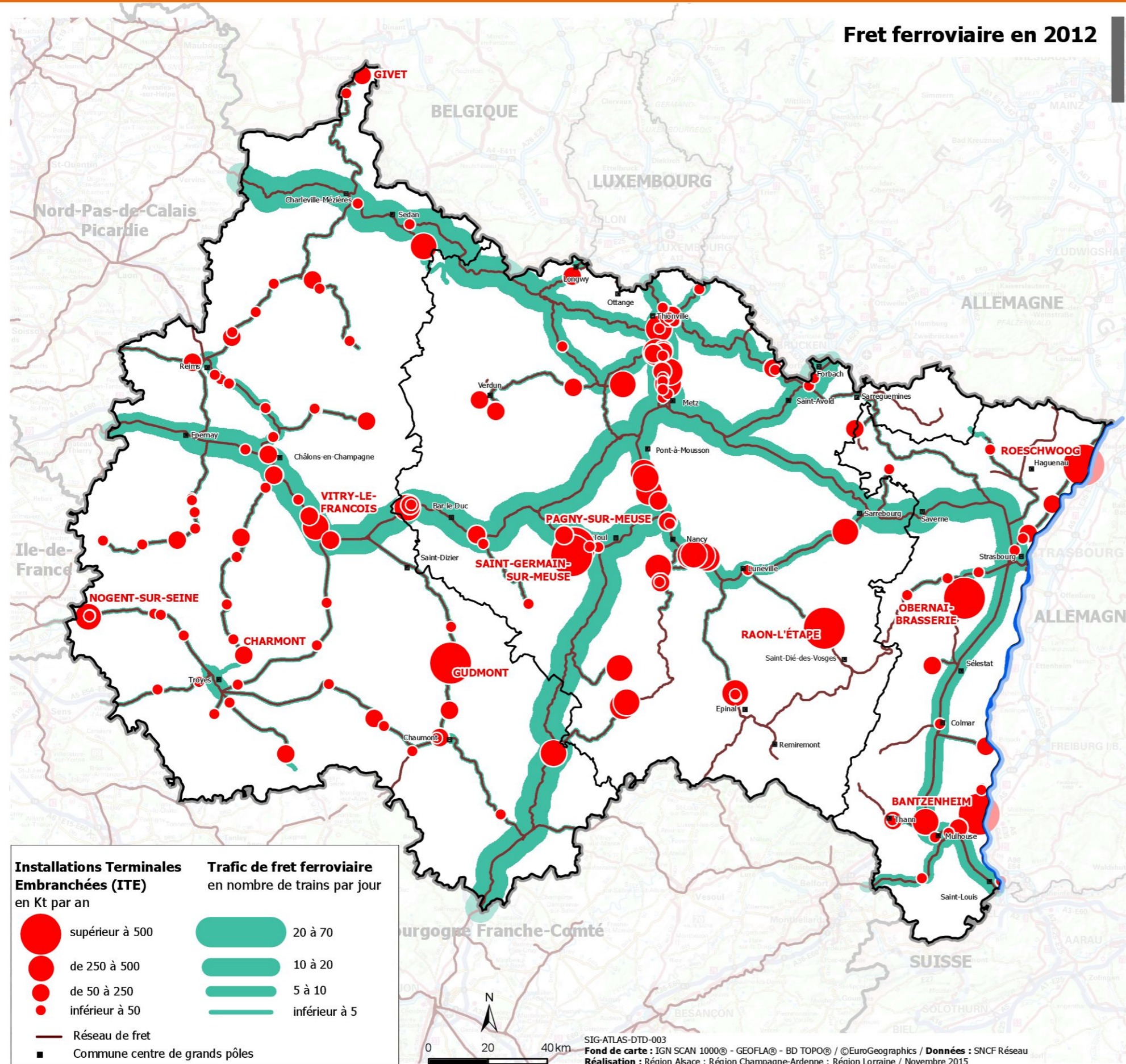
Mode de transport écologique et durable, il doit relever les défis liés aux conditions de navigation et au manque d'entretien des voies navigables aujourd'hui vieillissantes tant pour les marchandises que pour la plaisance. Les enjeux concernent la régénération et la modernisation du réseau pour accroître la compétitivité du transport fluvial et l'ouverture au réseau européen à grand gabarit.

Ainsi, près de 55,2 Mio € seront investis durant les 5 prochaines années tant sur la rénovation d'ouvrages (écluses, barrages) que sur l'aménagement de digues fluviales. Des études prospectives et opérationnelles sur le transport de conteneurs, colis lourds et autres besoins, seront menées pour dynamiser le trafic tant sur le réseau à grand gabarit (>650 t) que sur les canaux à vocation multiple.

Par ailleurs, l'essor du tourisme de plaisance constitue un enjeu économique à soutenir car il génère localement toute une économie spécifique le long des canaux à petit gabarit : bases de location, ports de plaisance, haltes nautiques, bateaux à passagers ou de croisière, etc. Relié aux eurovélosroutes et voies vertes, le maillage fluvial confère une approche écotouristique nouvelle du territoire régional à mettre en synergie.

Le fret aérien (avionné et camionné)

Se développant sur les plateformes aéroportuaires de Paris-Vatry, Strasbourg et Bâle-Mulhouse, il connaît des dynamiques diverses liées au volume d'activité global de chaque aéroport et aux aléas économiques sur le fret - cargo. Cependant, chaque aéroport a spécialisé son activité fret. Ainsi, Bâle-Mulhouse s'est spécialisé dans l'expédition-livraison pour l'industrie pharmaceutique, Paris-Vatry sur les denrées périssables, les animaux vivants et l'humanitaire et Strasbourg sur tous types de marchandises.



Le fret ferroviaire, maillon d'un transport de marchandises compétitif et durable

Depuis 2007 et le Grenelle de l'Environnement, l'objectif fixe à 25% d'ici 2020 la part des marchandises (en tonnes-km) transportées par voies ferrées ou fluviales. En 2012, le rail représentait 9,6% et le fleuve 2,3% du transport de marchandises.

Enjeu écologique, le transport de marchandises, qui concentre 6% des émissions totales de gaz à effet de serre, est aussi un élément central de la compétitivité d'un territoire. Dans une économie mondialisée, la qualité d'une chaîne logistique et son coût constituent deux facteurs majeurs de différenciation pour les entreprises. En effet, le transport impacte en premier lieu la structure de coût des entreprises (les coûts de transport représentent 5 à 20% du prix final des marchandises). En second lieu, le fret est un composant de la fiabilité et de la réactivité des chaînes logistiques et donc de la compétitivité qualité.

Le fret ferroviaire, en panne de croissance

L'enjeu majeur réside dans l'inscription du fret ferroviaire dans une offre multimodale de transport de marchandises qui allie compétitivité économique et transition énergétique.

Malgré cela, le transport ferroviaire en France peine à se développer sur le marché du fret face à la route. Depuis l'ouverture à la concurrence entre les opérateurs en 2006, le fret ferroviaire français continue de se rétracter dans son ensemble ce qui constitue un cas rare au regard des expériences étrangères.

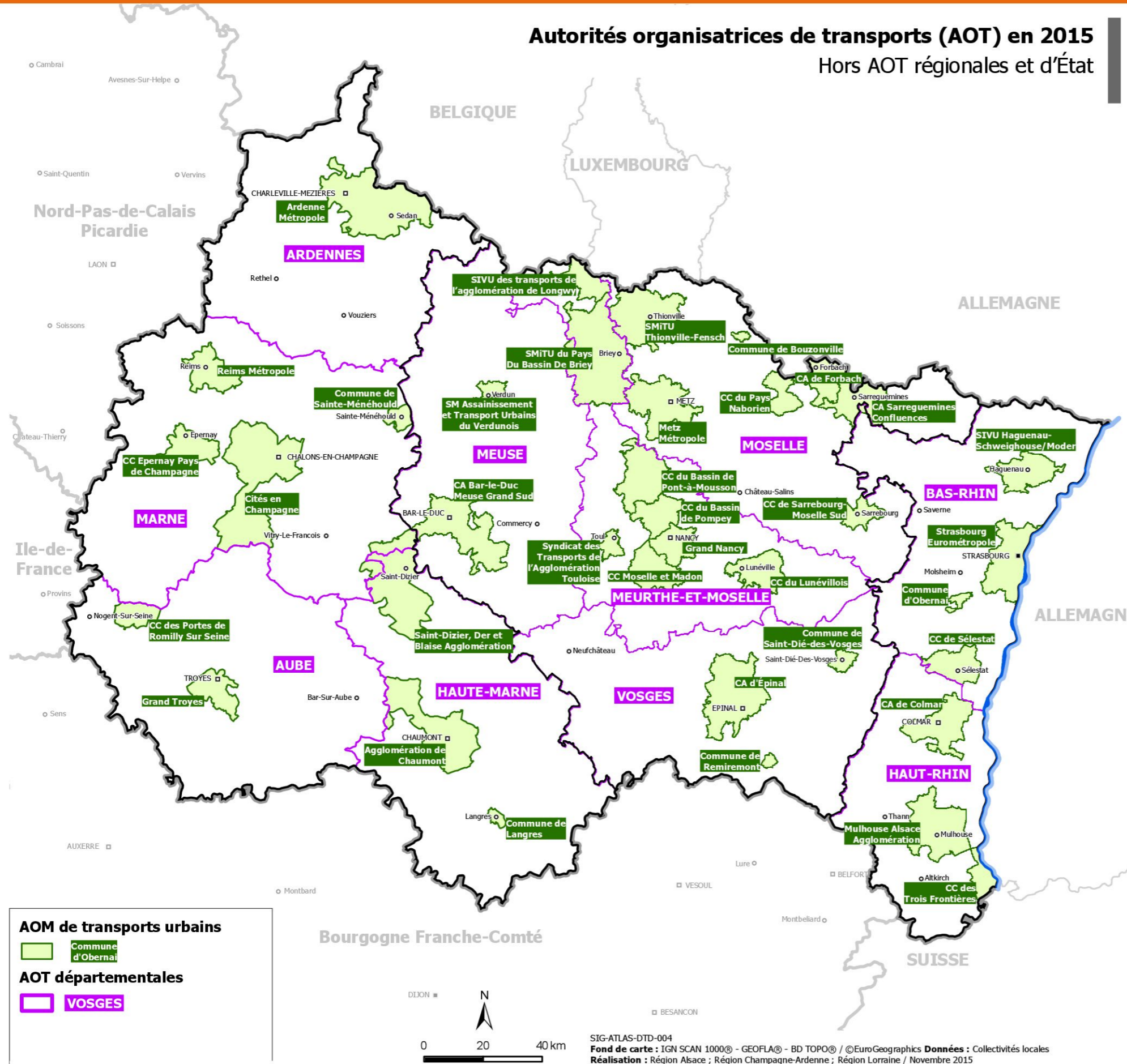
Un marqueur dans la compétitivité d'un territoire

Le constat est simple : le trafic de fret ferroviaire, ainsi que les entreprises « embranchées » se concentrent aujourd'hui sur les axes majeurs de circulation ferroviaire car le fret ferroviaire est particulièrement compétitif sur les longues distances et a permis l'émergence d'autoroutes ferroviaires (Le Boulou - Bettembourg). Il s'inscrit dans des corridors européens, clefs de l'essor d'une offre multimodale compétitive économiquement.

A contrario, les entreprises historiquement embranchées, situées loin des autoroutes ferroviaires et qui utilisent les lignes à faible trafic réservées au transport de fret, sont confrontées à des contraintes d'usage. Les risques de restriction, voire d'interruption de circulation, avec une perspective de fermeture dans les deux ans à venir de ces lignes compte tenu de leur état de vétusté, sont réels et nombreux.

L'avenir du fret ferroviaire en France passe donc, à la fois par la baisse des coûts d'exploitation du réseau capillaire, mais aussi par l'investissement dans le renouvellement et la modernisation de certaines de ces voies peu utilisées. Cette exigence de rationalisation du réseau nécessitera l'émergence de nouvelles formes de partenariat entre les acteurs privés (chargeurs et transporteurs) et publics (Etat, collectivités, gestionnaire d'infrastructure).

Autorités organisatrices de transports (AOT) en 2015 Hors AOT régionales et d'État



L'organisation des transports collectifs de personnes, répartie entre les structures publiques sur le territoire

L'organisation des services publics de transport a été confiée aux autorités organisatrices de transport par l'article 7 II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) aux termes duquel : "L'État et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes et peuvent organiser des services de transport à la demande". Ces services sont donc décentralisés.

L'expression « autorité organisatrice de transport » (AOT) recouvre les différentes collectivités publiques compétentes pour organiser les services publics réguliers de transport de personnes (communes, départements, régions, syndicats mixtes, établissements publics de coopération intercommunale - EPCI). Elle peut donc prendre des formes juridiques variées.

Depuis la LOTI qui leur a confié la responsabilité des transports publics urbains, le rôle des AOT a été renforcé successivement par la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation de l'énergie, puis par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

Les missions de l'AOT sont centrées sur la politique des transports publics, notamment urbains. A ce titre, l'AOT :

- Elabore les plans de déplacement urbains (uniquement dans les PTU)
- Définit l'offre de transport (nombre de lignes, de véhicules, fréquences et amplitude horaire, tarification, etc.)
- Participe au financement du développement des réseaux, dont les infrastructures et les équipements affectés au transport
- Réglemente les activités de transport et en assure le contrôle.

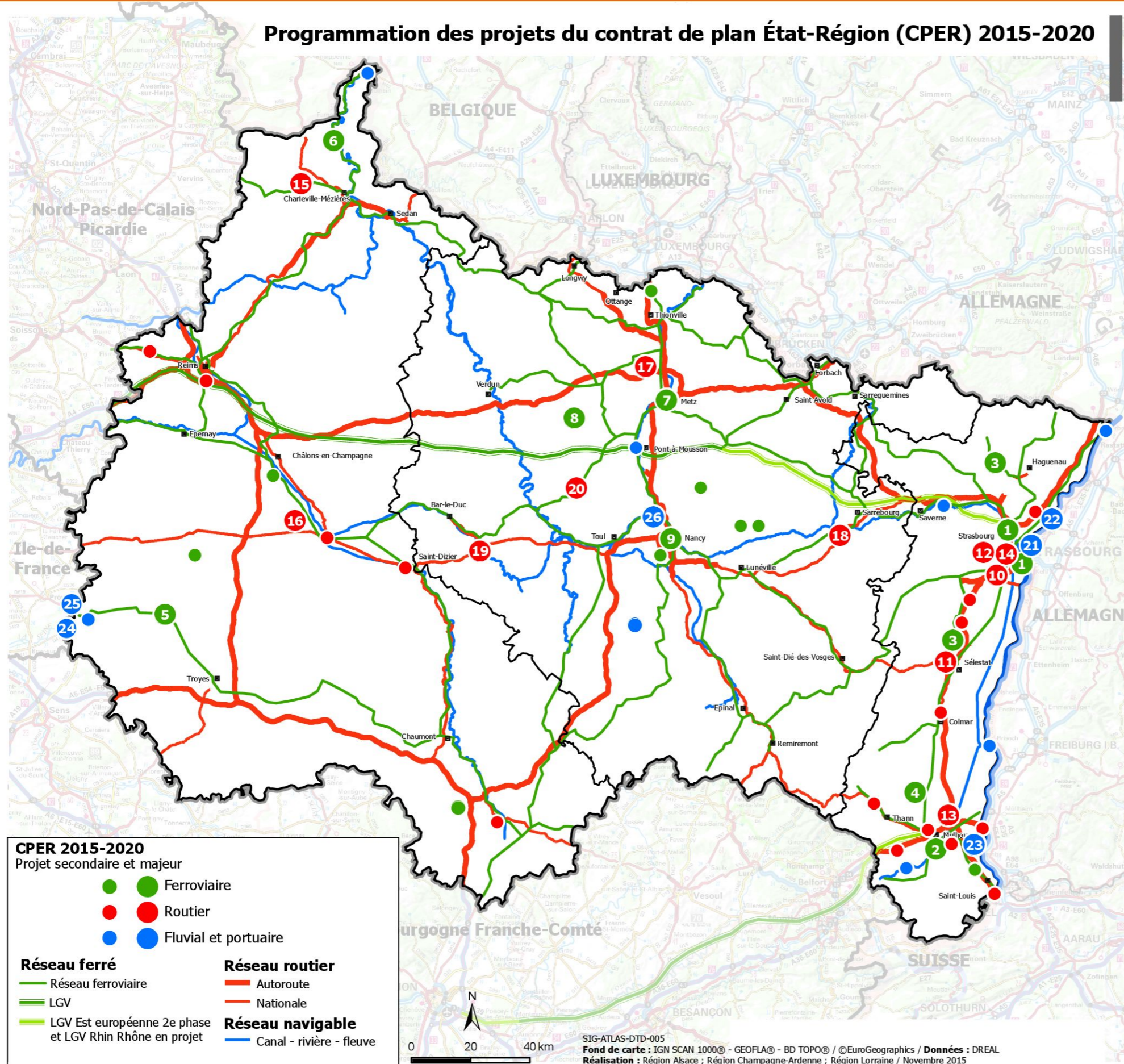
Depuis 2002, les Régions sont en charge de l'organisation des transports d'intérêt régional pour le transport ferroviaire des voyageurs et des services routiers en substitution.

A ce titre, les relations entre les Régions et la SNCF sont fixées dans le cadre de conventions passées entre chacune des Régions et la SNCF pour l'exploitation et le financement des services régionaux de voyageurs. Malgré une trame commune, ces conventions diffèrent assez sensiblement, en raison notamment de la variété des situations locales.

Depuis 2015, un nouveau contexte réglementaire

La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite "loi NOTRe", supprime la clause de compétence générale pour les Régions et les Départements, confère aux Régions notamment la gestion des transports hors agglomération (transport interurbain par car, transport scolaire, gare routière, TER, etc.). Elle renforce par ailleurs les compétences des agglomérations en remplaçant les anciennes AOT urbaines (AOTU) par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ayant des compétences élargies au-delà des transports collectifs urbains de personnes : autopartage, covoiturage, modes actifs, etc.

Programmation des projets du contrat de plan État-Région (CPER) 2015-2020



Une programmation de près de 1,2 milliards d'euros d'ici à 2020 sur le territoire régional

Si les investissements demeurent majoritaires sur le volet routier, les projets ferroviaires seront conséquents ces prochaines années. Ils sont en lien avec les enjeux économiques et écologiques de la mobilité.

Avec un cumul d'investissements atteignant plus de 500 millions d'euros, l'Alsace est le territoire où les projets sont les plus conséquents mais des projets majeurs sont programmés sur l'ensemble du territoire, notamment avec l'autoroute A304 dans les Ardennes (Y ardennais) et l'achèvement de la voie rapide VR52 entre Rombas et l'A4.

Volet mobilité multimodale CPER 2015-2020

en M€	Alsace	Champagne Ardenne	Lorraine	Total
Volet routier	232,4	165,7	176,1	574,2
Volet ferroviaire	222,1	159,9	133,5	515,5
Volet fluvial et portuaire	57,7	24,7	19,3	101,7
TOTAL	512,2	350,3	328,9	1 191,4

Projets supérieurs à 10 millions d'euros (en Mio €)

Alsace		
1	Noeuds ferroviaires de Strasbourg	117
2	Noeud ferroviaire de Mulhouse	42
3	Modernisation - Régénération de lignes (Barr-Sélestat Haguenau-Niederbronn)	36,5
4	Réouverture de la ligne Bollwiller - Guebwiller	20
Champagne - Ardenne		
5	Electrification de la ligne Paris - Troyes	84,5
6	Modernisation de la ligne Charleville-Mézières/Givet	57
Lorraine		
7	Noeud ferroviaire de Metz	40
8	Renforcement électrique	20,5
9	Noeud de Nancy	20
Alsace		
10	RN353 Seconde phase Rodeo Sud Strasbourg	60
11	RN59 Déviation de Chatenois	47
12	RN4-A35 améngt. multimodal entrée Ouest de Strasbourg	36
13	A36 Rodeo Nord de Mulhouse : mise à 2X3 voies	28
14	A35 Requalification dans l'agglomération strasbourgeoise	20
Champagne - Ardenne		
15	A 304 - Y ardennais	114,9
16	Achèvement des travaux de la RN 4 - déviation de Chepy	24
Lorraine		
17	Achèvement de la VR52 -Rombas et l'autoroute A4	73,5
18	RN4-Mise à 2x2 voies - Section St Georges-Héming	34
19	RN135 Déviation de Velaines, Echangeur de Ligny-en-Barrois	48
20	Protections phoniques	20,55
Alsace		
21	Port autonome de Strasbourg	20,5
22	Rhin - Ecluses de Gamsheim	12,65
23	Port de Mulhouse Rhin	11,5
Champagne Ardenne		
24	Reconstruction du barrage de Beaulieu sur Seine	15,5
25	Etudes pour la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent-sur-Sein	15,5
Lorraine		
26	Allongement écluse de Clévant	12,5