Panorama des mobilités
Juin 2025

La Région Grand Est

ALSACE
CHAMPAGNE-ARDENNE
LORRAINE

édito

A travers la France et l'Europe, la Région Grand Est est reconnue et reconnaissable sur plusieurs caractéristiques : les liens avec l'Allemagne mais aussi la Belgique, le Luxembourg, la Suisse, l'histoire et l'avenir industriel, le potentiel en matière d'énergies renouvelables.

Depuis quelques années, le Grand Est bâtit également sa réputation et sa notoriété sur la qualité et la diversité de son offre de mobilité.

> **« La Région a démontré en 10 ans sa capacité à répondre aux besoins des habitants et à la dynamique des territoires.**

Première Région en nombre de TER par jour, 4 Services Express réalisés ou à venir, maintien et réouverture des lignes de desserte fine, gestion expérimentale de 525 kilomètres de routes nationales depuis le 1er janvier 2025, engagement fort sur le Fret et le Plan Vélo, territoires marqués par un équipement fluvial et portuaire, 186 000 élèves véhiculés quotidiennement : les Transports sont des éléments clés du quotidien des habitants et des entreprises.

Représentant 39% du budget de la collectivité, il semblait important de réaliser un point d'étape sur la réalité.

Avec, entre autres, 27% de trains en plus depuis sa création, la Région a démontré en 10 ans sa capacité à répondre aux besoins des habitants et à la dynamique des territoires.

Ce Panorama des Mobilités vous offre en effet une photographie des transports en Grand Est sous la compétence du Conseil Régional.

Il a vocation à nourrir la connaissance des citoyens et des partenaires, mais également la réflexion collective pour continuer d'inventer en Grand Est le transport de demain.

sommaire

Contexte : une région engagée pour répondre aux grands défis du territoire 6
L'importance des transports : au coeur de nos vies, au centre de plusieurs défis 8
Les mobilités, une liberté fondamentale 8
Une liberté toutefois confrontée à plusieurs défis 8
La Région Grand Est, un acteur incontournable pour accompagner les mobilités 9
Les compétences de la Région en matière de mobilités 9
Les publics servis par la Région à travers ses compétences 9
Une action articulée autour de schémas stratégiques 10
Grand Est Région Verte 10
La feuille de route d'adaptation au changement climatique 10
Les 9 défis régionaux 10
Le pacte pour les ruralités 11
Le SRADDET 11

Un servic public de transports ambitieux, adapté aux besoins des usagers 12
Quel besoin et pour qui ? 14
Une augmentation considérable de l'offre 15
Une politique marquée sur l'offre TER 15
• Une hausse de l'offre considérable 15
• Une offre particulièrement fiable grâce à un effort conséquent sur les petites lignes ferroviaires 16
• Un effort de plusieurs centaines de millions d'euros sur le matériel roulant 17
• Des efforts qui portent leur fruit 18
Un effort inédit pour harmoniser et moderniser la politique de transports routiers de voyageurs héritée des départements 19
• Une harmonisation du transport scolaire 19
• Des efforts importants dans l'accompagnement des élèves 20
• La réduction de la pénurie de conducteurs 21
Des efforts qui se poursuivent pour continuer d'accroître l'offre 22
• La mise en place de Services Express Régionaux Métropolitains 22
• Un nouveau service de vélo en libre-service en gare 23
Une volonté de faciliter le parcours usager 24
Un engagement pour des gares et des points d'arrêts plus accessibles et sécurisés 24
• Un investissement pour des gares et des points d'arrêts plus accessibles 24
• Un engagement pour garantir la sécurité dans les transports et les points d'arrêts 24
Un travail pour un parcours usager modernisé et simplifié 25
• Une tarification lisible et attractive 25
• La modernisation de la billetique 26
• L'application Fluo et l'amélioration de l'information voyageur 26
Des espaces fréquents d'échange avec les usagers 27

Un engagement au service de la décarbonation des mobilités 28
Quel besoin et pour qui ? 30
Des investissements dans le verdissement du parc régional 31
Un effort dans le verdissement des trains 31
Une région exemplaire sur la décarbonation des cars 32
Une région qui verdit également sa flotte de véhicules légers 32
De nombreuses initiatives pour faciliter le report modal 33
Des efforts pour accompagner le report modal des agents 33
• Sur les déplacements professionnels 33
• Sur les déplacements domicile - travail 34
Un investissement important dans les pôles d'échanges multimodaux 34
Un engagement dans les nouvelles mobilités 36

• Un plan vélo très ambitieux 36
• Un appui au développement du transport à la demande (TAD) 38
• Un soutien au partage de la voiture (covoiturage, auto-partage) 39

Une attention marquée aux territoires 40

Quel besoin et pour qui ? 42
Un engagement dans l'animation des territoires 44
La mise en place des bassins de mobilités 44
La création d'un portail de mobilités 45
La mise en place de dispositifs pour soutenir les collectivités du terrritoire 46
Un soutien à l'ingénierie des territoires 46
• Des aides financières 46
• Le partage d'outils régionaux 48
Le CPER 2023-2027 50

Un soutien à l'attractivité et la competitivité des entreprises 52

Quel besoin et pour qui ? 54
Un engagement pour accompagner la décarbonation du transport de marchandises 55
Des actions très marquées en faveur du fret 55
• Le dispositif CAPFRET pour financer de manière volontariste la régénération des lignes capillaires fret 55
• Des réflexions sur une future stratégie fret 56
Une volonté de moderniser le réseau routier pour en faire un noeud intermodal respectueux de l'environnement 56
• L'expérimentation de la gestion du réseau routier national depuis le 1er janvier 2025 56
• La mise en place d'une écocontribution sur les poids lourds pour financer cette modernisation du réseau routier 57
Des aides pour accompagner la décarbonation des poids lourds 58
Un soutien à l'attractivité économique des territoires 58
Un soutien à la filière ferroviaire 58
• Des investissements qui bénéficient largement aux entreprises du Grand Est 58
• Un travail pour structurer une filière ferroviaire en Grand Est 59
Une volonté de soutenir l'attractivité du territoire 60
• Une stratégie pour les aéroports régionaux 60
• Un engagement pour renforcer l'attractivité du territoire grâce aux mobilités touristiques 61
Des actions pour dynamiser l'emploi 62
• La mise en place d'aides à la mobilité pour faciliter l'accès des personnes en parcours d'insertion ou d'emploi à travers un prêt de véhicules 62
• Des actions pour la formation des métiers de la mobilité 62

Une action efficiente dnas le respect du contribuable 64

Quel besoin et pour qui ? 66
Une maîtrise des ressources financières 67
Des engagements pour pluriannuliser les investissements régionaux 67
• Des outils classiques comme le CPER 67
• Des outils plus innovants 67
Le maintien d'un équilibre des recettes et des dépenses 68
• Une attention au juste prix payé par l'usager 68
• Des réflexions plus générales sur les financements des mobilités via la conférence « Ambition France Transports » 68
Une optimisation du pilotage de la politique mobilités dans un nouvel écosystème ferroviaire 69
Un nouveau contrat TER particulièrement exigeant 69
Un engagement équilibré dans l'ouverture à la concurrence afin de rendre le service public plus efficient 69

Contexte : une Région engagée pour répondre aux grands défis du territoire

L'IMPORTANCE DES TRANSPORTS : AU COEUR DE NOS VIES, AU CENTRE DE PLUSIEURS DÉFIS

LES MOBILITÉS, UNE LIBERTÉ FONDAMENTALE

Les mobilités sont au cœur de nos vies quotidiennes. Condition essentielle de notre liberté, elles nous permettent de nous déplacer pour aller voir nos proches, étudier, travailler, ou nous évader. Ce sont aussi les mobilités qui rendent possible le transport des biens et des produits indispensables à nos quotidiens, et qui font la richesse de nos territoires.

UNE LIBERTÉ TOUTEFOIS CONFRONTÉE À PLUSIEURS DÉFIS

Absolument centrale donc, notre mobilité est aujourd'hui en pleine mutation. D'abord, la crise climatique vient percuter la façon dont nous pensions nous déplacer, alors que les transports représentent 27% des émissions des gaz à effet de serre sur notre territoire, et 30% au niveau national.

L'impact sanitaire des émissions liées au transport routier, notamment les affections respiratoires ou cardiovasculaires, a par ailleurs conduit à des évolutions réglementaires récentes. Ainsi une directive européenne d'octobre 2024 sur l'air ambiant prévoit de réduire de moitié les seuils actuels de dioxyde d'azote issus de l'activité routière, de 40 µg/m3 à 20µg/m3. À l'image des zones à faibles émissions ou du déploiement de l'urbanisme favorable à la santé, il s'agit de repenser les mobilités notamment dans nos villes. La mise en concurrence programmée de lignes ferroviaires et la fin du monopole de la SNCF marquent aussi des évolutions majeures, et constituent une opportunité pour la Région.

Enfin, la hausse du coût de la vie pèse sur le pouvoir d'achat des ménages, ce qui rend nécessaire l'apport de solutions de mobilité justes socialement. Les problématiques d'aménagement du territoire entre les grands centres urbains connectés d'une part, et les périphéries d'autre part, renforcent par ailleurs ce besoin d'équité territoriale.

LA RÉGION GRAND EST, UN ACTEUR INCONTOURNABLE POUR ACCOMPAGNER LES MOBILITÉS

LES COMPÉTENCES DE LA RÉGION EN MATIÈRE DE MOBILITÉS

Face à cette conjoncture de contraintes, la Région Grand Est se positionne comme un acteur majeur des transports de personnes et de marchandises de son territoire. Profondément ambitieuse, la Région s'appuie sur tous les leviers que ses compétences lui permettent d'activer :

- D'abord, en tant **qu'autorité organisatrice des mobilités** (AOM), la Région produit directement du service public, que ce soit avec les TER ou les cars régionaux, en particulier de transport scolaire.
- Ensuite, en tant que **cheffe de file des mobilités,** la Région coordonne l'action des autres collectivités responsables des mobilités, en offrant des outils communs et en assurant la fluidité des liens et la cohérence des initiatives entre les différentes parties du territoire.
- Par ailleurs, la Région est aussi **porteuse de projets**, qu'elle mène en commun avec ses partenaires. C'est le cas par exemple des services express régionaux métropolitains, ou des 525 kms de réseau routier national dont elle assure dorénavant la gestion.
- Enfin, la Région joue un rôle de levier en tant qu'**investisseur et partenaire**, puisqu'elle finance des projets, là encore en lien avec d'autres acteurs.

LES PUBLICS SERVIS PAR LA RÉGION À TRAVERS SES COMPÉTENCES

La politique régionale des mobilités vise d'abord à répondre aux besoins des usagers, qui recourent chaque jour aux services publics proposés par la Région, que ce soit par les TER, ou par les cars interurbains. Pour cela, la Région a considérablement renforcé son offre depuis 2016. La Région a aussi amélioré le parcours usager, pour que ces derniers puissent se déplacer facilement et dans les conditions les plus confortables possibles.

Au-delà de l'usager, la Région s'adresse aux citoyens, soucieux de vivre dans un territoire attractif et décarboné. Ainsi, la politique des mobilités constitue un véritable levier pour réduire les émissions de CO_2. La Région a ainsi investi dans le verdissement de son parc de matériels roulants ferré et routier. Parallèlement, la Région agit pour accélérer le report modal à travers le déploiement de différents dispositifs (nouvelles mobilités, plan vélo, etc.).

La Région a aussi une responsabilité envers les territoires qui la composent. C'est ainsi que la Région joue son rôle d'animation, à travers notamment la mise en place des bassins de mobilités, ou d'outil comme le Portail des Mobilités. Grâce à sa connaissance fine des flux, elle peut apporter des réponses aux différentes collectivités, de manière cohérente et harmonisée à l'échelle de la Région. La Région accompagne également les autorités organisatrices des mobilités locales, en particulier les plus rurales d'entre elles, via ses politiques de soutien à l'ingénierie. Elle propose en outre différents outils, comme la carte simplicités ou le code-barre 2D, pour appuyer les politiques mobilités des territoires. Enfin, à travers le CPER, dont l'avenant 2023-2027 constitue un engagement sans précédent, la Région investit massivement dans les différents projets des territoires.

La politique des mobilités régionales est aussi un levier de compétitivité pour les entreprises. La Région accompagne ainsi la décarbonation du transport de marchandises, en s'engageant très fortement sur le fret, et en développant des aides au verdissement des poids lourds dans le cadre de la mise en place d'une écocontribution. Celle-ci permettra de moderniser le réseau routier national dont la Région va expérimenter la gestion. En outre, le Conseil Régional agit pour renforcer l'attractivité économique du territoire, en structurant une filière ferroviaire ou en agissant pour l'emploi et l'attractivité des métiers.

Enfin, la Région souhaite rappeler l'importance de l'efficacité de son action, pour répondre aux attentes fondamentales des contribuables, qui attendent une utilisation efficiente des deniers publics. Aussi la Région mène ses politiques en maîtrisant ses ressources, et en optimisant le pilotage de son activité dans un contexte marqué par un nouvel écosystème ferroviaire.

UNE ACTION ARTICULÉE AUTOUR DE SCHÉMAS STRATÉGIQUES

GRAND EST RÉGION VERTE

La Région Grand Est est engagée dans une démarche de planification écologique pour assurer la transition du territoire. À travers la démarche Grand Est Région Verte co-portée avec l'État, le territoire se dote d'une vision commune pour assurer la transition vers des modes de vies plus durables.

LA FEUILLE DE ROUTE D'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Consciente que les mesures déployées pour atténuer le changement climatique ne suffisent pas à renforcer la résilience de nos territoires, la Région s'est dotée d'une feuille de route d'adaptation au changement climatique. Plusieurs actions concernent les mobilités, qui vont être particulièrement touchées par le dérèglement climatique. Cette feuille de route à vocation à s'étoffer, la Région travaillant à renforcer ses politiques d'adaptation.

LES 9 DÉFIS RÉGIONAUX

Plus généralement, la Région Grand Est fait face à 9 défis majeurs, communs à l'ensemble des schémas régionaux (cf. annexe). Trois groupes de défis se distinguent :

Environnementaux

Défi 1
Optimiser l'usage des sols : rareté, tensions et concurrence d'usage sur le foncier

Défi 2
Viser la souveraineté énergétique et alimentaire

Défi 4
Préserver et valoriser durablement les ressources naturelles et restaurer la biodiversité

Économiques

Défi 5
Apporter des réponses à la pénurie de compétences

Défi 6
Accompagner la mutation des entreprises et des activités

Défi 7
Valoriser le Grand Est et ses diversités territoriales

Sociétaux et humains

Défi 3
Assurer la mobilité décarbonée des biens et des personnes

Défi 8
Promouvoir la coopération infrarégionale et transfrontalière

Défi 9
Accompagner les évolutions démographiques et assurer une santé globale

LE PACTE POUR LES RURALITÉS

Enfin, cette stratégie comprend un volet ruralité, cohérent avec le Pacte voté en avril 2024. Celui-ci contient un effet un pilier relatif à la politique multimodale de la Région qui permet de connecter les territoires ruraux et d'offrir des solutions de mobilité à tous leurs habitants.

La Région Grand Est | Pacte pour les RURALITÉS

LE SRADDET

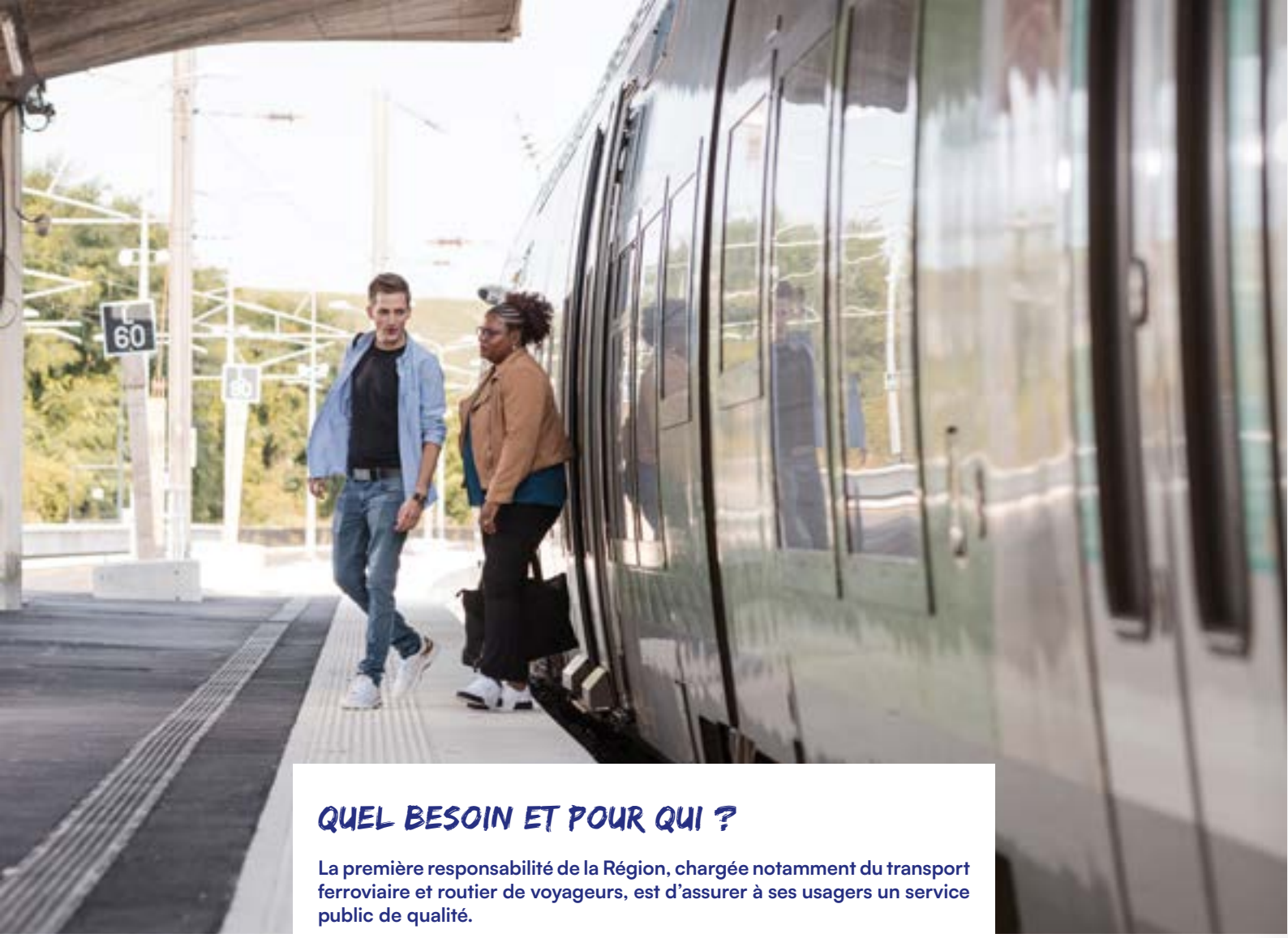
Le SRADDET intègre deux composantes de la mobilité : celle des voyageurs (règles et mesures d'accompagnement correspondantes n°26, 27, 29 et 30) et le fret (règle et mesures d'accompagnement correspondantes n°28). Il prend en compte le double rôle de la Région, celui d'autorité organisatrice, et de chef de file des mobilités, et intègre les évolutions issues de la loi d'orientation des mobilités. Par ailleurs, la règle 6 du SRADDET précise que la pollution de l'air a des impacts conséquents sur la santé humaine, les écosystèmes et le patrimoine bâti. Cette règle demande de recourir à tous les leviers disponibles pour réduire les émissions de polluants atmosphériques à la source et limiter l'exposition des populations. Concrètement, il s'agit des politiques d'urbanisme, de transport, d'énergie et de développement économique.

L'accent est mis sur :

- **L'articulation des réseaux** de transport, l'intermodalité, l'interconnexion, l'accès à l'information voyageur, la billettique et la facilitation de l'acte d'achat.
- **Le développement d'offres alternatives** à la voiture individuelle, afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.
- **La planification locale des mobilités**, tous modes.
- **La gouvernance entre autorités organisatrices** des mobilités et entre elles et la Région : coordination des offres de transport, continuité interterritoriale des projets, dans le cadre notamment des contrats opérationnels de mobilité.
- **L'intégration des infrastructures d'intérêt régional** dans les projets locaux.
- **Le renforcement des plateformes logistiques multimodales**, avec une attention particulière portée aux premiers et derniers kilomètres.

Un service public de transports ambitieux, adapté aux besoins des usagers

CROSSWAY
flua
La Région
GrandEst



QUEL BESOIN ET POUR QUI ?

La première responsabilité de la Région, chargée notamment du transport ferroviaire et routier de voyageurs, est d'assurer à ses usagers un service public de qualité.

Ce sont ainsi près de 240 000 voyages par jour qui sont effectués, grâce aux 509 matériels roulants dont dispose la Région sur 3685 km de voies ferrées, et desservant 385 gares. La Région est sur ce sujet particulièrement dynamique. Chaque jour, 1 900 trains régionaux sillonnent la région, en augmentation de 27% par rapport à 2016. Cela représente 22% des TER de France. Il faut ajouter à cela les 186 000 élèves qui bénéficient de l'offre de transport scolaire de la Région, ainsi que les 48 000 voyageurs des lignes routières commerciales. Au total, près de 3 200 cars traversent notre territoire quotidiennement pour le transport scolaire et interurbain.

Ce premier pilier de l'action régionale répond donc aux besoins des individus de se déplacer, indépendamment de leur lieu de vie, dans une logique d'équité territoriale. Il s'adresse prioritairement aux usagers des transports régionaux, qu'il s'agisse du public scolaire ou des voyageurs commerciaux.

Son ambition est d'atteindre la plus grande satisfaction possible de l'usager. Pour cela, les objectifs de la Région sur ce premier pilier sont scindés en deux axes. D'une part, la Région a considérablement augmenté son offre, d'autre part, elle a facilité le parcours des usagers.

UNE AUGMENTATION CONSIDÉRABLE DE L'OFFRE

UNE POLITIQUE MARQUÉE SUR L'OFFRE TER

- Une hausse de l'offre considérable

Défi 5 Défi 7
Défi 3 Défi 8

→ L'offre TER de la Région Grand Est a été renforcée depuis 2016 (+27%), ce qui en fait la première région de France en matière d'offre de TER.

Une augmentation générale de l'offre

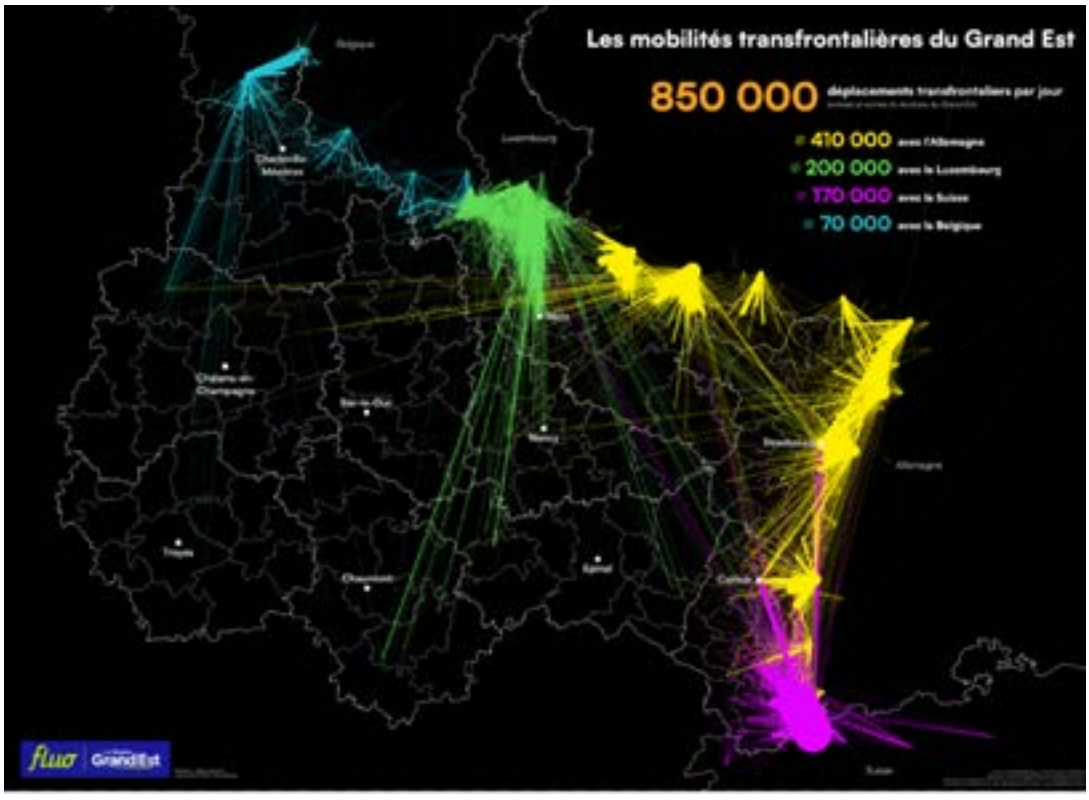
Sur l'ensemble du périmètre du Grand Est, l'augmentation de l'offre ferroviaire en train-km est de +27% entre 2016 et 2024, et plus précisément de +15% entre 2019 et 2024. Cette réussite a propulsé la Région Grand Est au rang de la première région en nombre de trains régionaux, grâce à la politique ferroviaire exemplaire mise en place. Avec près de 34 millions de trains-kilomètres, le Grand Est dispose d'une offre plus importante que les régions Nouvelle-Aquitaine et PACA réunies, pour une population deux fois moindre.

Les sauts d'offre majeurs depuis 2019 résultent de :

- La mise en place du cadencement en ex-Champagne-Ardenne en 2020, soit 50 trains en plus par jour ;
- Le REME de Strasbourg depuis 2023 avec un saut d'offre de près de 700 trains par semaine complète à fin 2024, ce qui représente un quasi-doublement le week-end (+88%) et +20% en semaine par rapport à 2022 ;
- La réouverture de la ligne Épinal — Saint-Dié en décembre 2021 ;
- Le développement d'offre sur la ligne 4 Paris-Troyes-Mulhouse suite à la reprise en gestion par la Région Grand Est en 2018, avec un cadencement à la ½ heure entre Paris et Troyes en heure de pointe ;
- La mise en place d'un aller-retour Train d'Equilibre du Terrutoire (TET) entre Nancy et Dijon par l'État grâce au soutien en matériel roulant et en financement (5 millions d'euros / an jusqu'en 2029) depuis décembre 2024 ;
- Le saut d'offre sur le TER 200 en décembre 2021 avec un cadencement à la demi heure en semaine tout au long de la journée, à l'heure le samedi.

Qui se vérifie aussi sur les territoires transfrontaliers

Cette hausse de l'offre concerne également les territoires transfrontaliers, dans une région qui se situe au cœur de l'Europe. Partageant 760 km de frontières avec 4 pays (Belgique, Luxembourg, Allemagne et Suisse), elle compte 45% des travailleurs transfrontaliers du pays, soit 170 000 personnes. Ce sont par exemple 120 000 personnes qui occupent un emploi au Grand-Duché du Luxembourg.



Et dans les ruralités

La Région a également investi pour préserver et améliorer l'offre dans les ruralités. C'est le cas pour la ligne 14, entre Nancy, Mirecourt, Vittel et Contrexéville, avec une infrastructure rénovée qui permettra d'accueillir 30 allers-retours quotidiens, et du lot Bruches — Piémont — Vosges. Cette ambition contribuera à la nouvelle dynamique de développement et d'attractivité des ruralités portée par la Région, et permettra de soutenir l'activité des stations thermales des Vosges de l'Ouest, avec un accès direct restauré en train.

• Une offre particulièrement fiable grâce à un effort conséquent sur les petites lignes ferroviaires

Pacte pour les RURALITÉS **Défi 3** **Défi 7**

→ Sur l'indicateur de régularité, utilisé pour les comparatifs, le Grand Est est la deuxième Région de France (94,1%). Ce bon résultat provient notamment d'un effort massif pour régénérer les petites lignes ferroviaires.

Bien que certaines lignes connaissent des difficultés, en raison tant de facteurs conjoncturels que structurels, la Région a l'un des meilleurs taux de régularité de France. Elle a toutefois missionné la SPL Grand Est mobilités pour construire un plan d'action permettant de renforcer les résultats sur certaines lignes plus en difficultés.
Ces bons résultats proviennent notamment d'un effort conséquent sur le réseau ferroviaire, et notamment sur les petites lignes, dites lignes de dessertes fines du territoire (LDFT).

Ces lignes représentent un enjeu majeur pour permettre à chaque usager, dans une logique d'équité territoriale, de bénéficier de l'offre ferrée. La Région Grand Est est couverte par 3 962 km de voies ferrées, dont 1 300 km sont classés dans la catégorie des lignes de desserte fine du territoire (LDFT), qui représentent 840 km des lignes dans le Grand Est. 800 TER Fluo circulent quotidiennement sur les 21 LDFT du Grand Est, qui accueillent plus de 55 000 voyageurs par jour, soit près d'un tiers de la fréquentation totale du réseau. Près de la moitié de ces lignes sont empruntées par plus de 30 trains par jour, ce qui illustre le caractère structurant de ces dessertes pour les territoires. Ces lignes sont dans un état avancé de dégradation en raison d'un sous-investissement chronique de la part du gestionnaire historique et de l'État, qui a conduit à ne pas réaliser les travaux de régénération nécessaire au cours de ces dernières décennies. L'abandon de l'entretien de ce réseau a été confirmé par le Contrat pluriannuel de Performance validé par l'État et SNCF Réseau début 2017. Cette situation a nécessité une mobilisation d'urgence de la Région, sous peine de voir cette partie du réseau fermée à tout trafic à court terme en raison de contraintes de sécurité.

Pour préserver ces petites lignes, sur lesquelles sont effectuées 20% des circulations ferroviaires, la Région Grand Est a décidé de saisir toutes les opportunités pour améliorer l'état de ces infrastructures. Rien qu'en 2023, sur les 48 millions d'euros nécessaires pour maintenir les performances des infrastructures ferroviaires du réseau de lignes de desserte fine du territoire, la Région en a investi 33 millions d'euros. Elle veut toutefois aller encore plus loin, en prenant la responsabilité directe de ces lignes, qui appartiennent aujourd'hui à SNCF Réseau, afin de mieux en maîtriser la maintenance et l'exploitation. Ces lignes lui seront transférées d'ici 2028. À terme, ce sont 600 km de réseau, soit 16% du réseau ferré du Grand Est, qui seront gérés et modernisés par la Région.

Alors que le plan d'urgence pluriannuel 2023 - 2028 a conclu a des besoins de 300 millions d'euros d'euros pour ne pas les fermer, il faudra investir 1,2 milliard d'euros entre 2028 et 2035 pour les regénérer en profondeur. C'est un investissement rentable dans la durée, qui permettra de sortir de la logique inefficace de travaux d'urgence qui ne permettent pas d'économies d'échelles, et qui touchent fortement les voyageurs et les territoires. Une SPL dédiée à l'infrastructure va être créée pour appuyer la Région dans cette ambition.

- Un effort de plusieurs centaines de millions d'euros sur le matériel roulant

Défi 3

→ Pour accompagner ce choc d'offre, la Région s'est engagée à partir de 2017 dans un programme d'investissement sur les installations de maintenance d'une ampleur inégalée en France. Le rajeunissement important du parc entamé par la Région se double donc d'un effort important sur les ateliers de maintenance.

Un rajeunissement du parc pour accompagner le saut d'offre

La hausse de l'offre voulue par la Région nécessite également de maintenir la qualité du matériel roulant, et d'assurer le renouvellement du parc. 509 rames matériels roulants circulent aujourd'hui dans le Grand Est, soit 320 trains.

Pour assurer le renouvellement et la maintenance de ce matériel, qui a une moyenne d'âge de 26 ans, la Région travaille pour se doter d'un schéma directeur, afin d'optimiser plus encore la gestion de son parc, que ce soit pour l'entretien ou l'acquisition de nouveaux matériels.

Dans les 10 prochaines années, le parc de matériel de la Région Grand Est va connaître un rajeunissement significatif, avec la disparition de séries anciennes. Le remplacement d'une partie de ce matériel est d'ores et déjà en cours avec, actuellement, l'arrivée progressive de 30 Régiolis transfrontaliers (388 millions d'euros) qui circuleront à terme sur les lignes transfrontalières vers l'Allemagne. A compter de fin 2025, les 16 rames deux niveaux achetées (123 millions d'euros + 105 millions d'euros pour la construction d'un nouvel atelier de maintenance) d'occasion à la Région Normandie seront mises en circulation progressivement jusqu'en 2026 sur le sillon lorrain. 7 rames FLIRT viendront également circuler sur l'étoile de Mulhouse entre Mulhouse et Bâle en 2029.

D'autres acquisitions de matériel seront nécessaires pour remplacer les rames RRR (d'ici 2030) et le parc Corail (d'ici 2035) pour lesquelles les réflexions sont déjà engagées, tout comme la construction d'ateliers de maintenance dédiés.

Dans le contexte d'ouverture à la concurrence, la Région Grand Est devient également propriétaire de son matériel roulant. Elle gèrera par l'intermédiaire de la SPL Grand Est Mobilités, les acquisitions de matériel neuf, mais aussi les opérations à mi-vie.

La construction de nouveaux ateliers de maintenance

Le saut d'offre, qui implique plus de trains, induit logiquement un besoin de plus de maintenance. Parallèlement à sa stratégie d'acquisition de matériel roulant, la Région s'est engagée, depuis 2017, dans un programme d'investissement sur les installations de maintenance d'une ampleur inégalée en France :

• Nouvel atelier à Montigny-lès-Metz (123 millions d'euros), dont la mise en service est prévue mi-2026, pour répondre au renforcement de la flotte du sillon lorrain vers le Luxembourg (16 rames TER2NNG d'occasion auprès de la Région Normandie pour 105,5 millions d'euros) et dédié à celle-ci (soit 41 rames TER2NNG à maintenir), permettant en parallèle de désaturer le site de Metz-Sablon ;

• Nouvel atelier à Chalindrey (39,4 millions d'euros) et extension de l'atelier de Paris-Ourcq (23,9 millions d'euros), dont la mise en service est prévue respectivement fin 2026 et mi-2027, pour répondre au renforcement du parc Coradia Liner (5 rames supplémentaires pour 65 millions d'euros) et à la mise en performance de la ligne, permettant de disposer d'un dispositif de maintenance indépendant de la co-activité avec TGV et Fret ;

• Nouvel atelier à Strasbourg en Gare-Basse (30,7 millions d'euros), dont la mise en service est effective depuis fin 2024, pour répondre à l'augmentation du parc de matériel roulant (9 Régiolis pour 102 millions d'euros) de l'étoile ferroviaire de Strasbourg et la mise œuvre du Réseau Express Métropolitain.

À ce programme d'investissement sans précédent, va également s'ajouter la création d'ici 2029 d'un accès routier au site de Metz-Sablon (estimé de l'ordre de 10 millions d'euros), pour améliorer les performances du site, aujourd'hui enclavé au milieu d'un triangle ferroviaire, et dans la perspective du futur Service Express Régional Métropolitain (SERM) sur l'étoile de Metz. A l'horizon 2030, l'allotissement progressif des lignes régionales s'accompagnera de la construction d'ateliers pour le lot Nancy-Contrexéville, le lot Bruche-Piémont-Vosges et les lots transfrontaliers Est et Ouest, pour répondre à la maintenance des Régiolis Transfrontaliers France-Allemagne TFA (30 rames pour 388 millions d'euros).

Enfin, le remplacement des anciennes séries - qu'il s'agisse du parc tracté Rame Réversible Régionale RRR périurbain du REM de Strasbourg d'ici 2030 ou du matériel Corail TER200 utilisé sur la ligne Strasbourg-Bâle d'ici 2032-2033 - impliquera également la création de nouvelles installations de maintenance adaptées à leur mise en service.

• Des efforts qui portent leur fruit

Défi 3

→ L'engagement fort de la Région dans les mobilités se traduit par une hausse de 30% de la fréquentation sur le réseau TER Fluo par rapport à 2019.

Avec 240 000 voyages par jour du lundi au vendredi, la Région Grand Est la 3ème région de France (hors Île-de-France) en termes de fréquentation, alors que le Grand Est est la 5ème région de France en termes de population. La fréquentation du réseau TER Fluo continue de progresser, ce qui montre son attractivité : plus de 32% par rapport à 2019.

UN EFFORT INÉDIT POUR HARMONISER ET MODERNISER LA POLITIQUE DE TRANSPORTS ROUTIERS DE VOYAGEURS HÉRITÉE DES DÉPARTEMENTS

Au-delà de son offre ferrée, la Région est aussi chargée du transport routier de voyageurs, compétence qu'elle a reprise des 10 Départements en vertu de la loi NOTRe. Elle assure ainsi les déplacements quotidiens de 186 000 élèves, de la maternelle jusqu'au lycée et de 48 000 voyageurs commerciaux. Le car constitue une alternative supplémentaire à la voiture individuelle.

En seulement 7 années, la Région Grand Est a réussi le pari de l'harmonisation de la politique transport routier de voyageurs des 10 réseaux départementaux tout en assurant concomitamment l'intégration des défis sociétaux (gestion de la crise COVID, pénurie de conducteurs), environnementaux (transition écologique, résilience face au changement climatique), économiques (crise énergétique, gestion sociale des entreprises, inflation des coûts de production) et technologiques (transition digitale et évolution de matériel roulant), le tout en garantissant la maîtrise de sa trajectoire budgétaire.

• Une harmonisation du transport scolaire

Défi 3

→ En 2019, la Région a harmonisé le règlement du transport scolaire, qui permet de transporter quotidiennement quelques 186 000 élèves.

L'harmonisation en 2019 du règlement de transport scolaire

Voté en 2019 et conçu comme un document évolutif, le règlement permet de définir les droits d'accès au transport pour les élèves allant de la maternelle au baccalauréat. L'harmonisation des règles est un gage d'égalité d'accès au service public à l'échelle régionale pour les quelques 186 000 élèves transportés quotidiennement (historiquement chaque Département avait en effet ses règles propres de droit au transport).

L'harmonisation des cadres de partenariats avec les territoires

La Région dispose aujourd'hui de conventions types pour :

• **Les accords de complémentarité d'offre** entre le réseau Régional Fluo et les réseaux urbains dépendants des Métropoles et Communautés d'Agglomération permettant d'optimiser les moyens engagés par chacune des collectivités tout en garantissant des trajets performants pour les usagers. 25 accords ont été conclus à ce jour.

• **Les accords pour l'augmentation du standard d'offre scolaire régional** permettant aux territoires qui le souhaitent de disposer d'une offre enrichie par rapport à l'offre socle réglementaire régionale. 145 accords ont été conclus à ce jour et 245 sont ciblés pour fin 2025.

L'harmonisation du cadre d'achat des prestations de transport

Ces prestations, auprès des 92 transporteurs (sociétés privées, régies locales et outils publics régionaux), représentent un engagement annuel de l'ordre de 196 millions d'euros pour 228 contrats intégrant les enjeux :

- De performance et de qualité de l'offre de transport grâce à la conjugaison dans les appels d'offres d'une phase de négociation et de critères de jugement adaptés.
- Sociaux au sein des entreprises et plus particulièrement ceux relatifs à l'attractivité du métier de conducteurs par la prise en compte de la dimension « rémunération » et « temps de travail ».

• Des efforts importants dans l'accompagnement des élèves

Défi 3

→ En plus de son obligation réglementaire qu'elle offre à un tarif maîtrisé, la Région propose, via un dialogue partenarial, des solutions sur mesure pour augmenter son standard d'offre, en finançant l'accompagnement des élèves de maternelle à hauteur de 3 000 €/an/circuit.

Des tarifs maîtrisés pour les familles

La politique tarifaire mise en place par la Région, combinant la gratuité des transports pour les élèves du primaire et un tarif forfaitaire de 105 euros pour les collégiens et lycéens, a permis aux familles de bénéficier de frais de transport sur l'ensemble de la scolarité de leur enfant équivalents, voire inférieurs, à ceux qui étaient historiquement appliqués par les Départements, et cela sans altérer la qualité de l'offre offerte. Ce choix de tarification reflète l'engagement de la Région à la fois envers les territoires et les familles. En effet, les contributions financières des usagers ne représentent que 7 % du coût total du transport scolaire, lequel s'élève à 1 450 euros par élève et par an.

Des possibilités offertes pour aller au-delà des obligations réglementaires

La Région assure ainsi sa mission de service public en garantissant un aller-retour quotidien les jours de semaine. Parallèlement, elle entretient un dialogue partenarial adapté avec les acteurs locaux afin de recueillir et prendre en compte leurs besoins spécifiques concernant l'offre de transport en période méridienne. Elle prend à sa charge en moyenne 80 à 90 % du coût de transport méridien qui correspond au coût de mise à disposition du véhicule. Au-delà de cette participation financière limitée, les territoires profitent d'une optimisation des coûts grâce à une mutualisation à l'échelle régionale. L'achat groupé via des contrats de transport régionaux, ainsi que l'appui en ingénierie fourni par la Région, permettent aux collectivités d'éviter de lancer elles-mêmes des marchés publics pour déployer l'offre de service. Ce partenariat pour le transport méridien fait partie du contrat de mobilité solidaire qui comprend également l'accompagnement des élèves de maternelle au titre duquel la Région verse 3 000 € an/circuit aux employeurs des accompagnants (doublement de l'aide votée par l'Assemblée en 2023). Elle finance à 100% la formation de l'accompagnant via l'ANATEEP.

• La réduction de la pénurie de conducteurs

Défi 5

Défi 3

→ La Région s'est aussi beaucoup engagée à réduire la pénurie de conducteurs, renforcée par la crise du COVID. Alors qu'il manquait 400 conducteurs au plus haut de la crise, il ne reste aujourd'hui qu'une soixantaine de postes à pourvoir. La continuité des services est assurée sur tous les réseaux à l'exception du sillon mosellan, en raison de la concurrence exercée au Luxembourg. Le Grand Est a d'ailleurs été désigné « Région expérimentale » grâce à un dialogue partenarial mis en place dans le Haut-Rhin, permettant d'adapter les horaires de fonctionnement des établissements aux horaires des transports scolaires. Ce dispositif « gagnant-gagnant » entre la Région, les Départements et l'Education nationale a permis de gagner en robustesse dans l'exploitation tout en densifiant les temps de travail des conducteurs, concourant ainsi à l'attractivité du métier.

L'un des enjeux importants de cette politique est de faire face à la tension exercée sur le métier de conducteurs, et contre laquelle la Région agit par le prisme de différents dispositifs. Toutefois, la continuité des services est assurée sur tous les réseaux à l'exception du sillon mosellan, Fluo 57, qui à lui seul affiche un déficit de 35 conducteurs, principalement en raison de l'absorption des effectifs par le Luxembourg. La Région poursuit ses efforts à travers différents dispositifs de promotion et de formation pour le métier de conducteur en partenariat avec la profession. A cet égard, peut notamment être cité le dialogue avec l'Éducation nationale en matière d'adaptation des horaires de fonctionnement des établissements scolaires afin de permettre l'optimisation des moyens humains engagés grâce à des enchaînements de service facilités (mise en application de la méthode issue de l'expérimentation Fluo 68 qui a donné lieu à la reconnaissance au niveau national dans le cadre du plan interministériel des transports scolaires initié en 2022).

DES EFFORTS QUI SE POURSUIVENT POUR CONTINUER D'ACCROÎTRE L'OFFRE

• La mise en place de Services Express Régionaux Métropolitains

GRAND EST RÉGION VERTE

Défi 3

Défi 8

→ Après avoir innové avec le REME de Strasbourg, la Région porte la démarche SERM qui avance à un rythme soutenu. La Région a obtenu la labélisation de trois SERM le 27 juin 2024. Les dépôts des dossiers d'octroi des statuts de SERM auprès du Ministre de Transports sont envisagés à la rentrée 2025 : le SERM de Mulhouse-Bâle sera le premier dossier à être déposé, faisant du Grand Est, aux côtés des Hauts-de-France, la première de France.

La Région s'est engagée à déployer sur son territoire des Services Express Régionaux Métropolitains, avec la volonté d'offrir à ses habitants une solution de déplacement fiable et efficace et d'assurer la mobilité du quotidien vers les grands centres urbains afin de limiter voire éviter l'usage de la voiture individuelle.

Pour cela, la Région a été à l'initiative du premier RER métropolitain de France : le REME de Strasbourg. En complémentarité, un travail est mené sur d'autres SERM à dimension transfrontalière, à l'image de celui de Lorraine Luxembourg. Pour répondre à la demande de mobilité des très nombreux travailleurs transfrontaliers avec le Luxembourg (170 000 déplacements transfrontaliers à l'horizon 2035), la Région prévoit une augmentation conséquente de l'offre :

- plus de 250% places assises en plus
- un train toutes les 7 minutes 30 entre Thionville et Luxembourg
- un train toutes les 10 minutes en heure de pointe entre Metz et Thionville
- une interconnexion avec les lignes d'autocar transfrontalières, le réseau Fluo et les réseaux de transport urbain

Elle travaille pour cela avec le Grand-Duché de Luxembourg, partenaire essentiel du SERM, grâce notamment au Protocole Franco-Luxembourgeois. Ce dernier permet la participation du Luxembourg au financement de projets ferroviaires français, à hauteur désormais de 220 millions d'euros. Il en va de même avec le RER trinational de Bâle. La Région souhaite capitaliser afin d'augmenter les capacités autour de l'étoile ferroviaire de Mulhouse, pour encore mieux intégrer l'agglomération aux différents cantons suisses.

Les premiers échanges sur le SERM de Reims s'organisent par ailleurs avec la Communauté Urbaine du Grand Reims.

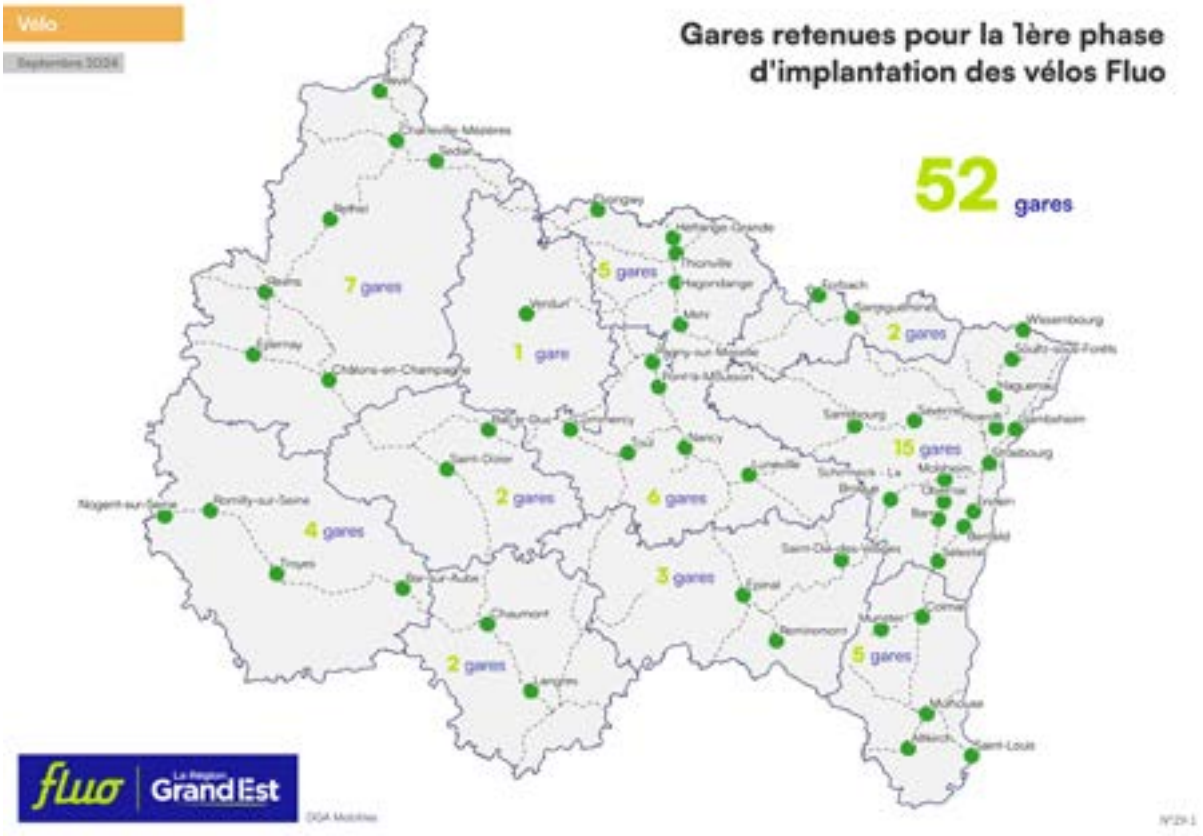
• Un nouveau service de vélo en libre-service en gare

Défi 3

→ La Région va lancer un nouveau service de vélo en libre-service en gare, dénommé « vélo Fluo ». Cette offre, destinée aux usagers à la descente du train, doit être déployée dans 52 gares en 2025 pour sa première phase d'exploitation.

Le service vélo Fluo est l'une des grandes actions du Plan Vélo Régional visant à améliorer l'intermodalité train + vélo. Ce service proposera dans plusieurs gares du Grand Est des vélos à assistance électrique en libre-service pour les usagers à la descente du train, offrant ainsi une solution de mobilité du dernier kilomètre. Sur le principe d'une tarification « à la journée » ce service vise à faciliter les trajets en train et renforcer l'écosystème vélo.

Il est prévu d'être déployé dans 52 gares du Grand Est en 2025 pour sa première phase de déploiement pour une flotte d'environ 500 vélos.



UNE VOLONTÉ DE FACILITER LE PARCOURS USAGER

UN ENGAGEMENT POUR DES PARCOURS ACCESSIBLES ET SÉCURISÉS

• Un investissement pour des gares et des points d'arrêts plus accessibles

Défi 3

Défi 9

→ Sur les 65 gares jugées prioritaires, 47 sont déjà accessibles, et il n'en reste plus que 18 à rénover d'ici 2029, pour un coût d'environ 7 millions d'euros par an.

En 2022, en France métropolitaine, 14,5 millions de personnes de 15 ans ou plus (28%) vivant à domicile ont rapporté avoir une limitation fonctionnelle sévère, c'est-à-dire des difficultés dans l'accomplissement d'actions physiques ou mentales. En outre, 4,6 millions de personnes de 15 ans et plus (9%) déclarent souffrir de restrictions importantes liées à leur santé depuis plus de six mois. L'amélioration de la qualité de l'offre passe donc également par une importante politique de mise en accessibilité des gares et des points d'arrêts. Une telle politique n'est d'ailleurs pas qu'utile aux personnes à mobilité réduite, et profite à ceux qui souhaitent accéder facilement au service public de transport (valises, poussettes, etc.).

La Région a donc investi sur la mise en accessibilité des gares. Un travail est également fait s'agissant du transport routier, que ce soit sur la mise en accessibilité des points d'arrêt, ou celle des cars. Le dispositif DIRIGE permet de financer ce type d'aménagements pour les points d'arrêt routiers.

• Un engagement pour garantir la sécurité dans les transports et les points d'arrêts

Défi 3

→ La Région s'engage pour la sécurité dans les transports et aux points d'arrêt, que ce soit à travers des dispositifs de vidéoprotection ou de mise en sécurité des points d'arrêt.

Pour le transport ferroviaire

Le confort de l'usager passe aussi par une attention accrue portée sur la sûreté et la sécurité, à l'intérieur des trains et des cars comme aux abords des points d'arrêt. La Région se montre en outre particulièrement attentive à la lutte contre le harcèlement des femmes dans les transports, alors que près de 9 femmes sur 10 ont déjà subi une telle situation.

S'agissant du ferroviaire, la sécurité fait partie des prérogatives de la Sûreté ferroviaire (SUGE) à laquelle la Région consacre un budget de 3,5 millions d'euros par an dans le cadre du contrat TER. Afin de mieux maîtriser ces prestations et pour préparer l'ouverture à la concurrence de l'exploitation ferroviaire, la Région va reprendre en propre le contrat avec la Sûreté ferroviaire à l'horizon 2026. En complément, la Région a mis en place une convention avec la Gendarmerie Nationale qui permet de mobiliser des patrouilles de réservistes opérationnels pour sécuriser les trains et les gares situés en zone de compétence gendarmerie. Des actions volontaristes en termes de déploiement de la vidéo-protection dans les gares sont aussi prévues pour atteindre une augmentation de +65% du nombre de caméras dans les gares de la Région d'ici 2028.

Pour le transport routier

Pour le transport routier, il existe un double enjeu de sécurité d'une part, et de sûreté d'autre part. Il importe ainsi de sécuriser les points d'arrêt, notamment en termes d'emplacement. La Région souhaite ainsi se doter d'un schéma de mise en sécurité des points d'arrêt.

Par ailleurs, la Région s'engage pour la sécurité de tous dans les cars, que ce soit dans la lutte contre

le harcèlement scolaire, le respect des conducteurs et du matériel ainsi que des agents de la Région en charge des contrôles. La Région s'est ainsi engagée pour financer l'accompagnement des maternelles, veille à la mise en sécurité des cars, et expérimente le déploiement de la vidéoprotection (ligne Nancy-Toul). La vidéoprotection est d'ailleurs désormais intégrée dans le standard d'offre des contrats pour les conventionnements, et est activée selon l'identification des risques sur la ligne.

UN TRAVAIL POUR UN PARCOURS USAGER MODERNISÉ ET SIMPLIFIÉ

• Une tarification lisible et attractive

Défi 3

→ La Région a renforcé l'attractivité de sa tarification, grâce une nouvelle gamme tarifaire pour le routier en 2022, et au succès de la carte Fluo qui ne se dément pas. 10% des habitants du Grand Est en sont désormais titulaires. La Région lance par ailleurs de nouveaux titres permettant un accès à l'ensemble du réseau Fluo.

Une nouvelle gamme tarifaire pour le transport routier votée en 2022

D'abord, une nouvelle gamme tarifaire votée en 2022 s'est progressivement déployée sur les réseaux Fluo, permettant plus de simplicité et un meilleur lien avec l'offre ferroviaire. Un seul titre (unitaire ou abonnement) permet désormais de voyager sur l'ensemble du territoire de la Région Grand Est et non plus sur un seul département comme par le passé. Cela permet une grande diversité des dessertes et la possibilité de découvrir la Région avec le réseau Fluo (48 000 voyageurs par an, profitant de 267 lignes du réseau routier Fluo). Par ailleurs, l'offre tarifaire du réseau de cars Fluo est désormais connectée à celle du réseau TER Fluo, pour permettre la continuité du déplacement.

Pour les détenteurs d'un abonnement mensuel TER Fluo, il est possible de choisir un complément pour seulement 1€ par mois pour avoir accès en illimité au réseau de, car Fluo. Réciproquement, pour les voyageurs occasionnels sur le réseau TER Fluo, il est possible d'accéder gratuitement aux cars Fluo sur simple présentation du ticket TER daté du jour.

Ce déploiement se conclura avec le Bas-Rhin, dernier territoire à passer à cette nouvelle gamme, reconnue beaucoup plus simple, lisible et attractive pour les usagers.

La création de nouveaux tarifs pour le réseau Fluo: le Pass Jeune Grenzenlos et le Pass Week-end

La Région a par ailleurs lancé à l'été 2024 le Pass Jeune Grand Est / Grenzenlos, qui a connu un succès notable. 20 700 exemplaires ont été vendus, et de nombreux jeunes voyageurs allemands ont été accueillis en Grand Est grâce à la reconnaissance des titres. Ce système simple n'a toutefois pas permis de comptabiliser la fréquentation lors de cette première édition.

La Région souhaite enfin créer un Pass Week-end pour offrir des conditions tarifaires plus avantageuses aux groupes voyageant le week-end sur le réseau Fluo. Celui-ci est soumis au vote lors de la Séance plénière de juin 2025.

Un système de réservation déployée sur les lignes 1 et 4

Parallèlement, la Région a déployé un système de réservation sur les lignes 1 et 4, qui a permis d'apaiser le parcours usager tout en dynamisant les recettes de la Région.

Grâce à un trafic mieux réparti dans la journée, la fréquentation de ces lignes a augmenté de 8% avec une satisfaction des usagers en hausse (notes de 7,6/10 sur la ligne 1 et 8,2/10 sur la ligne 4, contre 5,5 avant l'instauration de la réservation). Ce système de réservation a toutefois nécessité des ajustements, qui ont permis des progrès significatifs, grâce à un dialogue nourri avec les associations d'usagers.

• La modernisation de la billetique

Défi 3

→ La Région a modernisé sa distribution, en se fondant sur des outils comme la Carte Simplicités ou le Code-Barre 2D. Elle a également innové dans le transport routier à travers des expérimentations relatives à l'open paiement.

Toujours dans l'amélioration de l'expérience usager, il importe d'aller vers une distribution modernisée et simplifiée. L'enjeu est essentiel, en particulier dans un contexte d'ouverture à la concurrence où il est primordial que l'achat de titre soit le plus simple possible pour l'usager, tout en étant adapté à ses besoins. L'unification des canaux de distribution peut constituer un levier fort en la matière.

Pour s'adapter aux nouvelles manières de se déplacer, la Région poursuit donc son travail sur la modernisation des outils billettiques, afin de faciliter la validation des déplacements dans les transports du Grand Est. La Région s'appuie pour cela sur la carte Simplicités, interopérable avec de nombreux réseaux urbains, sur une plateforme régionale de génération de titres par QR code (via le code barre 2D interopérable) ou encore l'open paiement dans les cars, expérimenté à partir de 2025 sur différents réseaux. Sur ce dernier point, la Région sera la première à déployer cette solution sur un réseau interurbain d'ampleur régional, permettant d'utiliser sa carte bancaire comme un titre de transport. Un travail a par ailleurs été mené pour créer une boutique en ligne permettant l'achat dématérialisé de titres pour le transport routier.

• L'application Fluo et l'amélioration de l'information voyageur

Défi 3

→ L'ensemble des politiques du parcours usager cité, que ce soit la tarification, la distribution, l'information voyageur ou le recueil de la parole des usagers, peuvent en effet se rejoindre au sein des services numériques de mobilités que propose la Région, à travers le site et l'application Fluo.

La construction du MaaS (Mobility as a Service) permet de regrouper l'ensemble des services numériques en soutien aux mobilités. Il se fait en lien avec nos partenaires urbains, et concerne tous les modes, afin d'offrir les informations les plus complètes possibles pour tous les déplacements, tous modes, en Grand Est.

Ce service numérique, qui offre déjà un calculateur d'itinéraires multimodal très complet et partagé avec les collectivités locales en Grand Est, sera renforcé via l'intégration progressive de nouvelles fonctionnalités. L'enjeu pour la Région est de faire de l'application Fluo une aide dans les déplacements quotidiens, que ce soit pour connaître son trajet et être informé de ses évolutions, acheter et valider son titre, ou encore exprimer son ressenti sur son trajet.

La Région a par ailleurs expérimenté des solutions pour offrir une information voyageurs en temps réel, via des remontées de données plus qualitatives, la mise en place de SAEIV (service d'aide à l'exploitation et information voyageurs) et une géolocalisation des cars régionaux, d'abord expérimentée dans le Haut-Rhin. Cette application va ainsi se développer et renforcer sa place d'accompagnateur de l'usager, notamment en lui garantissant une information lisible, fiable et actualisée.

DES ESPACES FRÉQUENTS D'ÉCHANGE AVEC LES USAGERS

Défi 3

→ La Région a déployé différentes instances permettant de dialoguer son offre avec les usagers et avec les entreprises du territoire.

L'efficacité des actions portées par la Région ne se vérifie qu'à la condition que l'usager puisse exprimer son ressenti sur les services qui lui sont proposés. C'est pourquoi, la Région a déployé différents comités pour dialoguer son offre avec les usagers et les partenaires du territoire, à l'image des Comités régionaux des services de transport (COREST), ou des comités de lignes routiers.

Plus récemment, la Région a mis en place un Comité des Partenaires, pour dialoguer son offre, en associant notamment plus étroitement les entreprises.

Un engagement au service de la décarbonation des mobilités

KEHL
NEUDORF
ROBERTSAU
parc de la Citadelle
parc de l'Orangerie
Lieu d'Europe

QUEL BESOIN ET POUR QUI ?

La décarbonation du transport ferroviaire est un enjeu majeur pour la Région dans le cadre de son ambition Grand Est Région Verte. Au-delà de la satisfaction de l'usager, la Région s'est donc résolument engagée dans cet objectif.

Elle a utilisé l'ensemble de ses compétences, dont celle des mobilités, pour accélérer la réduction des émissions des gaz à effet de serre, premiers responsables du dérèglement climatique. Son action vise aussi à réduire la pollution de l'air qui constitue par ailleurs un enjeu fort de santé publique. L'abaissement du niveau de dioxyde d'azote, principal polluant du trafic routier, aux valeurs recommandées par l'OMS (10 microgrammes/m3), conduira ainsi à éviter plus de 1 000 cas d'asthme par an.

Entre 2017 et 2022, le secteur transport routier du Grand Est a réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 14%. Par ailleurs, la qualité de l'air s'est améliorée sous l'effet de diverses baisses de ce secteur :
- -25% des émissions d'oxyde d'azote (NOx)
- -29% de dioxyde d'azote (NO2)
- Entre -15% et -20% des particules PM10 et PM2.5 (respectivement inférieur à 10 et 2,5 microgrammes)

A l'échelle régionale, pour le secteur du transport routier, on peut noter que les véhicules légers restent les contributeurs majoritaires aux émissions, quel que soit le polluant. Toutefois, ces baisses sont encore insuffisantes pour répondre aux prochains objectifs réglementaires français et européen, et la qualité de l'air reste un enjeu majeur de santé publique au regard des recommandations de l'OMS.

En Grand Est, en 2022, le transport de personnes ou de marchandises représente ainsi 27% des consommations d'énergie (2e poste après l'industrie), 29% des émissions de gaz à effet de serre (1er ex æquo avec l'industrie) et 77% des émissions en dioxyde d'azote (1er poste). Le recours à la voiture individuelle représente 72% des kilomètres parcourus. Le transport (tout confondu) représente par ailleurs un peu moins de 10% des émissions ultra-fines, inférieures à 2,5 micromètres, qui, au regard de leur très petite taille, sont celles qui pénètrent le plus profondément dans les bronches. La moitié des particules provient de la combustion, l'autre moitié des équipements (freins, pneus, etc.).

Le deuxième axe de la politique régionale a donc constitué la réponse de la Région à cette situation. Il s'adresse à l'ensemble des citoyens, peu importe leur âge ou leur mode de déplacement, afin d'améliorer leur condition de vie future en Grand Est.

Pour réduire les émissions de GES, la Région a travaillé pour verdir son parc. Outre ses efforts pour l'électrification des lignes, la Région est en première ligne sur les technologies d'avenir, notamment avec des trains électriques très légers particulièrement intéressants pour les petites lignes. Elle a par ailleurs fait des efforts importants dans la décarbonation de sa flotte de cars. Elle se mobilise pour encourager plus fortement encore le report modal, à travers différents dispositifs de soutien à l'intermodalité et aux nouvelles mobilités.

DES INVESTISSEMENTS DANS LE VERDISSEMENT DU PARC RÉGIONAL

UN EFFORT DANS LE VERDISSEMENT DES TRAINS

Défi 3

Défi 6

Défi 2

→ La Région investit 80 millions d'euros dans l'électrification de la ligne Paris-Troyes, tout en multipliant son soutien dans des technologies innovantes.

Au regard des technologies actuelles, le verdissement du parc ne peut trouver de réponse qu'avec un éventail de solutions.

La décarbonation et la réduction des émissions polluantes des transports de la Région nécessitent d'abord un effort important sur les infrastructures ferroviaires, afin que soient aujourd'hui électrifiées les lignes les plus polluantes, et qui permettent la circulation d'un très grand nombre de trains. C'est la raison pour laquelle la Région a co-financé l'électrification de Paris-Troyes dont la première phase entre Paris et Nogent-sur-Seine a été mise en service en 2025. La seconde partie entre Nogent-sur-Seine et Troyes sera mise en service en 2028. Au total, la Région aura contribué à hauteur de 80 millions d'euros, pour un coût total de 465 millions d'euros.

La Région a participé à toutes les expérimentations innovantes, et a été parmi les plus actives dans le cadre des investissements pour les innovations de verdissement de traction ferroviaire. Ainsi, elle a plusieurs conventions en cours :

- Acquisition de trois trains Régiolis Hydrogène/électrique et réalisation d'un écosystème H2 dans le cadre du projet T'HyGrE, à hauteur de 59millions d'euros, dont 17 millions d'euros pris en charge par l'ADEME (hors écosystème). Cette acquisition s'est faite dans le cadre de l'expérimentation nationale pour tester l'adéquation de cette technologie avec le ferroviaire.
- Participation à hauteur de 3 millions d'euros pour le rétrofit d'une rame Régiolis Occitanie en train hybride avec évaluation complémentaire du biocarburant B100 ;
- Étude de faisabilité de rétrofit des rames AGC thermiques au BioGNV.

La Région Grand Est suit également les projets de trains légers qui ont été financés dans le cadre de Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) de l'ADEME sur la digitalisation et la décarbonation du transport ferroviaire. En particulier, elle accompagne Draisy, consortium destiné à créer un train léger sur batterie de 30 places assises (50 places debout) qui sera expérimenté à partir de 2025 en Moselle. Elle s'est par ailleurs engagée dans le cadre de la ligne Nancy-Vittel à faire circuler les trains au B100 sur cette ligne.

UNE RÉGION EXEMPLAIRE SUR LA DÉCARBONATION DES CARS

Défi 3
Défi 6
Défi 2

→ 94,6% des 3 200 cars qui circulent dans le Grand Est sont des Véhicules à Faibles Emissions (VFE), là où la réglementation impose un taux de 50%.

La logique de Mix énergétique (GNV, Biocarburant, Diesel Euro 6 et électrique) mise en œuvre pour le transport routier de voyageurs, et discutée avec la profession, permet aujourd'hui à la Région Grand Est de répondre à l'objectif réglementaire de — 15% des émissions de CO_2 fixé par l'Europe pour 2025.

Un travail d'harmonisation a aussi été mené sur les partenariats avec les territoires, et dans les marchés avec les 92 transporteurs. Ces contrats intègrent des enjeux de transitions écologiques permettant d'obtenir des résultats dans le verdissement des cars.

Les outils régionaux que sont la CTBR et la RDTA participent à cette réussite, avec une mutation progressive de leurs parcs de cars vers du bioGNV.

UNE RÉGION QUI VERDIT ÉGALEMENT SA FLOTTE DE VÉHICULES LÉGERS

Défi 3
Défi 6
Défi 2

→ La Collectivité a atteint le zéro véhicule diesel dans sa flotte à la fin 2024.

La LOM et la transcription de la loi Climat et Résilience dans les pratiques des collectivités affecte la démarche de renouvellement du parc automobile et interroge sur les pratiques de déplacements. La Collectivité s'est engagée depuis 2021 à la mise en œuvre d'une stratégie du parc automobile sur plusieurs axes.

D'une part, la Collectivité a atteint le zéro véhicule diesel dans sa flotte à la fin 2024. D'autre part, la Région souhaite poursuivre cet effort en atteignant un parc composé à 70% de véhicules électriques d'ici 2035. Elle développe une offre d'électromobilité sur chaque site administratif permettant des déplacements à la journée à faible impact carbone. Cette offre est composée de services de recharge électrique et de véhicules électriques à très faibles émissions.

Cet effort concerne aussi les lycées, à travers le dispositif verdissement de la flotte des véhicules des établissements publics locaux d'enseignement, qui permet d'accompagner les établissements dans leurs efforts de décarbonation et de réduction des émissions polluantes. Ainsi, plus de 70 véhicules électriques ont été déployés dans la flotte utilisée par les équipes techniques de maintenance des lycées, permettant une réduction significative des déplacements avec des véhicules thermiques. Cette démarche accompagne également les déplacements des élèves, grâce à la réalisation d'accès adaptés aux mobilités douces, et au déploiement de services de stationnement adaptés (vélos, trottinettes).

La stratégie régionale d'achat de véhicules d'occasion pour les lycées vise par ailleurs à optimiser les budgets tout en répondant aux besoins spécifiques de chaque établissement. L'objectif est de doter les lycées de flottes de véhicules performantes et durables, tout en favorisant l'économie locale. En outre, cette stratégie s'inscrit dans une démarche plus globale de transition énergétique, en privilégiant également l'achat de véhicules électriques ou hybrides.

DES EFFORTS POUR ACCOMPAGNER LE REPORT MODAL DES AGENTS

Défi 3

Défi 6

La feuille de route 2024-2027 visant à faire de la Région Grand Est un employeur exemplaire dans le verdissement de son parc de véhicules s'applique aussi aux comportements des agents, afin de déployer de nouvelles solutions de déplacements décarbonés pour eux. En effet, la Collectivité agit pour améliorer le report modal sur leurs déplacements professionnels, mais aussi sur leurs déplacements domicile-travail.

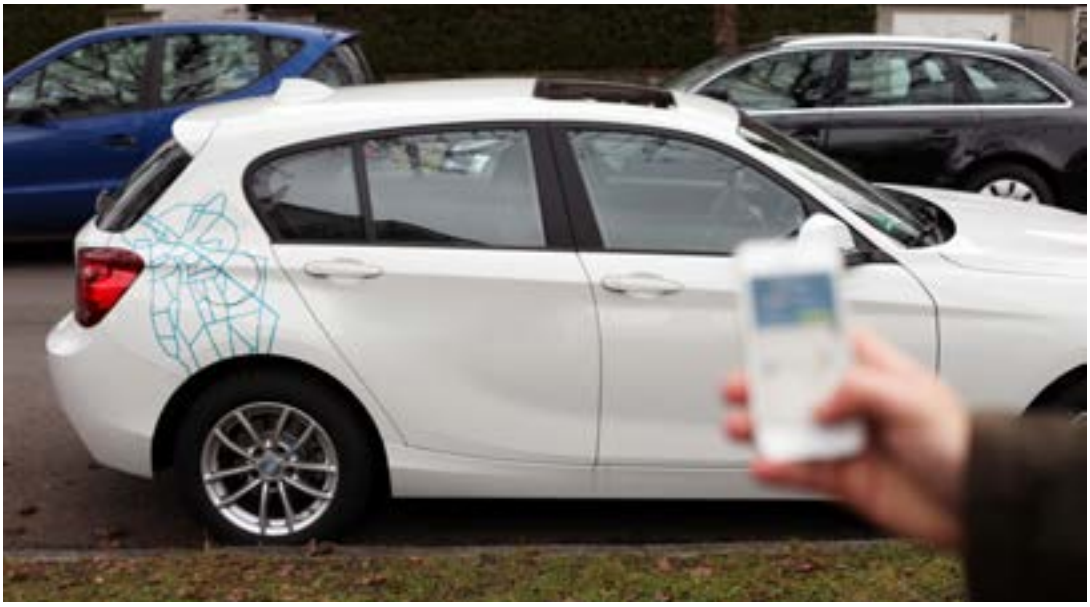
• Sur les déplacements professionnels

→ La Région offre à ses agents de nombreux moyens de se déplacer de façon vertueuse sur le plan professionnel, que ce soit via l'autopartage, le vélo, ou le train.

Sur le premier point, dans le cadre de son Plan de Mobilité, la collectivité a déployé un bouquet de solutions complémentaires, comprenant l'autopartage avec CITIZ, ou une flotte de vélos de service.

Elle agit également par le prisme de ses compétences d'autorité organisatrice des mobilités en fournissant des cartes « Simplicités » afin de permettre aux agents des déplacements facilités sur le réseau Fluo Grand Est sur l'ensemble de la Région.

L'ensemble de ces solutions peuvent s'articuler, l'usage du transport ferroviaire étant souvent combiné avec un véhicule en autopartage situé en gare pour les derniers kilomètres. La coopérative CITIZ par exemple, dont la Région est entrée au capital, permet en effet, grâce aux nombreuses stations implantées en gare et dans des endroits stratégiques, de réaliser un déplacement intermodal tout en soutenant des activités économiques issues de l'économie sociale et solidaire. Ainsi, chaque agent peut bénéficier auprès de la coopérative de l'ouverture d'un compte professionnel facilitant ses déplacements.



- Sur les déplacements domicile — travail

→ La Région accompagne également les agents dans la décarbonation des déplacements pour le domicile — travail, à travers un partenariat avec Citiz, le forfait mobilités durables, ou la participation à hauteur de 75% du coût des abonnements en transport public.

D'abord, les efforts de la Région via la coopérative Citiz profitent aussi aux déplacements personnels des agents. En parallèle des déplacements professionnels, le partenariat entre la collectivité et Citiz permet l'ouverture en parallèle de compte privé pour les agents, ce qui favorise la dynamique de « l'abandon de la 2e voiture familiale » voire du véhicule principal en milieu urbain.

Sur les déplacements domicile- travail à vélo, le diagnostic a fait état d'une part modale effective de 20% des agents du siège à Strasbourg (9% au national), mais également d'un potentiel de captation de 31% pour les agents résidant à moins de 5 km de leur lieu de travail, soit 700 agents en plus. Pour ce faire, les questions d'accessibilité, de services (vestiaires, douches, ateliers de réparations, etc.) sont déployées selon les configurations des sites et les opportunités d'équipements à chaque déménagement de locaux. En 2023, par exemple, 513 agents ont parcouru plus de 754.750 kms à vélo pour les déplacements domicile-travail.

La solution de covoiturage privé a quant à elle été sollicitée par 100 agents pour un total de 539.590 km parcourus, autant de solutions permettant de réduire l'empreinte carbone de nos déplacements personnels.

Le soutien financier de la collectivité, à travers la mise en œuvre du Forfait Mobilités Durables, favorise-lui aussi le report modal. Les agents qui se rendent au travail via un mode de transport alternatif peuvent ainsi recevoir jusque 300 euros par an. La collectivité couvre par ailleurs 75% du coût des abonnements en transport public des agents. Ces deux dispositifs sont cumulatifs.

Enfin, la Région accompagne au changement de comportement par des animations et ateliers pédagogiques pour les agents (mobilités actives, sécurité routière, éco-conduite, défi à Bycicl'Est).

La cible du report modal de 15% sur les déplacements domicile-travail fait partie des indicateurs du plan d'action du Plan de Mobilité Employeur sur la période 2022-2025. Cette ambition sera à revoir à la hausse avec le déploiement de nouvelles solutions de déplacements.

UN INVESTISSEMENT IMPORTANT DANS LES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

Défi 3

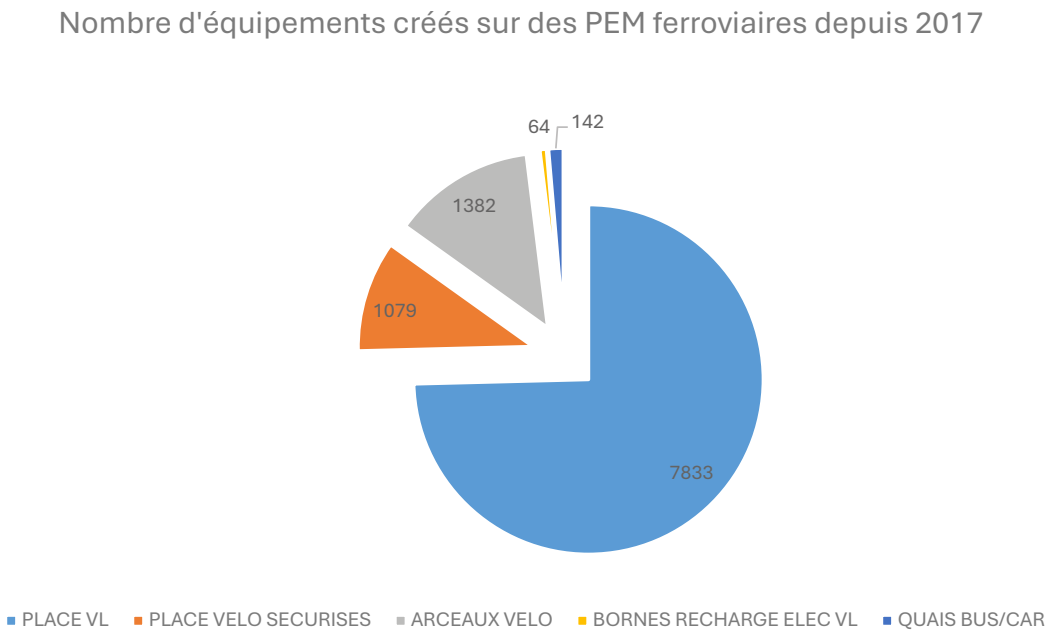
Défi 2

→ En 7 ans, la Région a engagé près de 35 millions d'euros pour financer l'aménagement de 86 points d'arrêts routiers ou ferroviaires.

Le report modal nécessite des interfaces matérialisant le passage d'un mode de transport à un autre. C'est pourquoi les pôles d'échanges multimodaux, qui contribuent à faciliter l'accès aux trains, quel que soit le mode de transport utilisé pour se rendre à la gare, sont si importants. Afin d'accroître l'usage des déplacements par le mode ferré, la Région Grand Est a décidé en 2017 de créer un dispositif volontariste unique en France qui soutient la création et le renforcement de pôles d'échanges multimodaux (PEM) autour des points d'arrêts ferroviaires desservis par les TER Fluo.

Le dispositif DIRIGE (Dispositif d'Intervention Régional d'Intermodalité Grand Est) permet aujourd'hui d'accompagner les collectivités locales et SNCF Gares & Connexions pour des aménagements concourants à favoriser l'attrait du transport ferroviaire en prenant en charge des travaux de stationnement voitures, des arrêts de cars ou bus, des abris et des arceaux vélos, des emplacements réservés au covoiturage, autopartage, du parvis de la gare, de la signalétique, etc. La Région participe également au financement de mise aux normes des arrêts routiers desservis par les lignes scolaires et interurbaines FLUO pour les Personnes à Mobilités Réduites (PMR) .

En 2023, DIRIGE a évolué afin d'intégrer les articles de la Loi Climat et Résilience et être en conformité avec les règles d'aménagements des parkings (surfaces perméables), mais également de végétalisation des espaces de circulations de parvis ou de parkings (lutte contre les îlots de chaleur). Il permet aussi de mettre aux normes le nombre de places vélos en fonction du nombre de places de stationnement créées, mais également d'installer des bornes de recharges pour véhicules électriques. De plus, les gares routières ont été ajoutées aux équipements éligibles.



La Région envisage de faire évoluer une nouvelle fois son dispositif Dirige, afin de financer de nouveaux PEM nécessaires dans le cadre des SERM. Une nouvelle bonification pour les territoires ruraux est également en cours de réflexion.

Pôle d'échange multimodal à Haguenau (67)

UN ENGAGEMENT DANS LES NOUVELLES MOBILITÉS

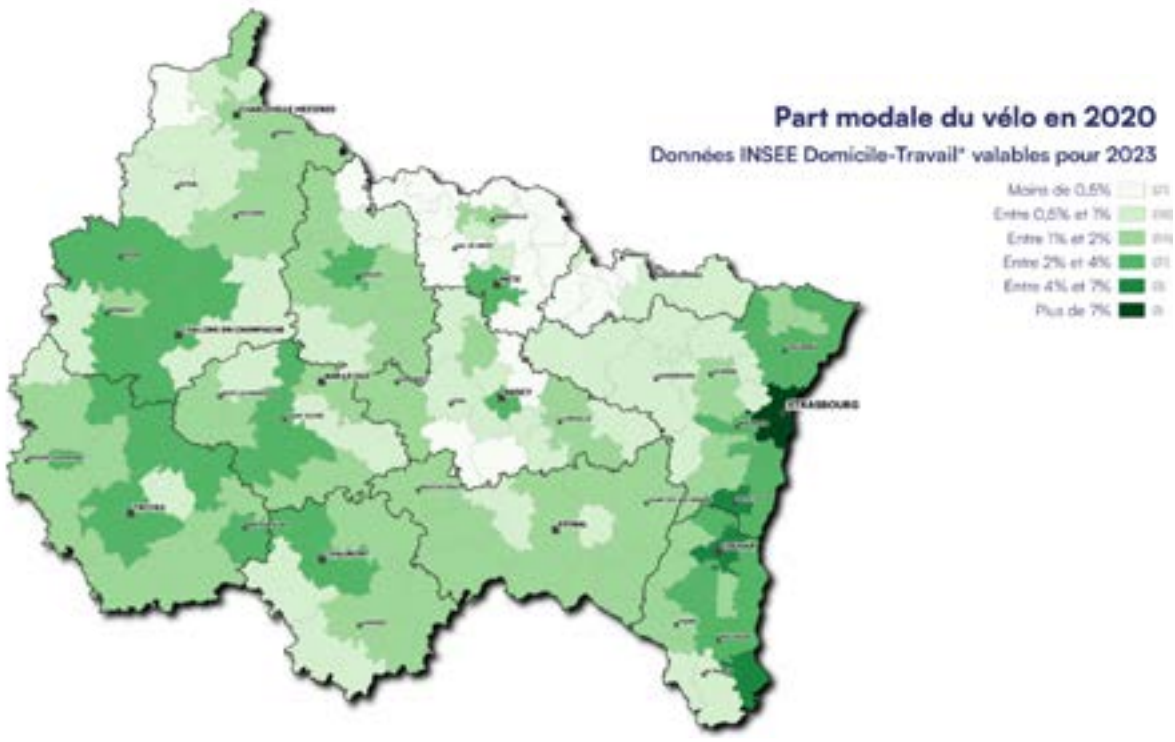
• Un plan vélo très ambitieux

GRAND EST RÉGION VERTE

Défi 3

→ La Région se montre particulièrement ambitieuse via son plan vélo, qui regroupe 8 engagements et 31 actions, pour un montant de 125 millions d'euros.

La réduction de la part modale de la voiture passe par une incitation aux mobilités actives, qu'il s'agisse de la marche, du vélo ou d'autres types de mobilités comme le roller ou la trottinette.



Un projet de location de vélo

La Région porte notamment un projet ambitieux de locations de vélos dans 52 gares du Grand Est. Ce projet, unique en France et inspiré de la Belgique et des Pays-Bas, permettra d'offrir à partir de la rentrée un service de mobilité complémentaire au train, pour les derniers kilomètres avec des conditions d'accès simples et unifiées.

Un soutien pour les infrastructures cyclables

La Région soutient également les projets d'infrastructures cyclables en finançant les projets locaux à hauteur de 10 euros par habitant. Les études montrent en effet un lien direct entre la densité d'infrastructures et le taux de pratique du vélo.

Des aides à l'achat

La Région déploie par ailleurs depuis 2023 des aides à l'achat sur certains vélos particuliers comme les vélos cargos, les kits de conversion ou les vélos adaptés. L'aide peut se faire à hauteur de 500 euros pour l'achat d'un vélo cargo et à hauteur de 200 euros pour l'achat d'un kit de conversion. 1 100 aides ont été versées, pour un montant de 720 000 euros.

La démarche Lycée en transition

Enfin, la Région agit à travers sa politique Lycée, afin de sensibiliser leurs usagers. Dans le cadre de la démarche Lycée en transition, Elle propose aux lycées publics et privés de participer au défi « Au lycée, j'y vais autrement » organisé chaque année en mai. Depuis la première participation en 2022, le nombre de lycées inscrits est en hausse (23 lycées, soit + 21% entre 2022 et 2024). Pour l'édition 2025, des animations vélo (ateliers de réparation de vélo, de marquage, sensibilisation à la sécurité routière) seront organisées dans des lycées volontaires.

En complément, la boîte à outils « Lycée en transition » met à la disposition des lycées des outils pour passer à l'action en toute autonomie (affiches, guide pour les sorties scolaires à vélo, liste des itinéraires cyclables du Grand Est, etc). Une étude des parcs à vélos est également initiée en 2025 afin d'accroître quantitativement et qualitativement le stationnement dans les établissements.

À travers son Plan Vélo, la Région soutient également des initiatives singulières. Ainsi, cas unique en Grand Est, l'Établissement Régional du Premier Degré de Strasbourg, internat accueillant 120 élèves du CP à la 3e, a acté en 2024-2025 la transition du bus au vélo pour le ramassage scolaire. L'ERPD a ainsi bénéficié d'une aide régionale de 19 000 euros pour acquérir 2 vélos-bus.

• Un appui au développement du transport à la demande (TAD)

GRAND EST RÉGION VERTE

Pacte pour les RURALITÉS

Défi 3

Défi 9

Défi 7

→ La Région a voté un dispositif en juin 2024 permettant de financer les TAD des Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) qui ne perçoivent pas le versement mobilités.

Le transport à la demande est une solution de mobilité intéressante, notamment dans les zones moins bien desservies en transport en commun.

Il existe aujourd'hui une trentaine de dispositifs de transports à la demande en Grand Est, portés principalement par les intercommunalités. La Région a modernisé son accompagnement des collectivités dotées, ou qui souhaitent se doter, de telles solutions, dès lors qu'elles s'apparentent à un véritable service public de transport et présentent une dimension régionale.

La Région a ainsi voté un dispositif en juin 2023 permettant de financer les transports à la demande des AOM qui ne perçoivent pas le versement mobilités. Ces offres de TAD seront reprises au fur et à mesure dans l'outil Fluo (site internet et appli) afin de leur donner toute la visibilité nécessaire pour une meilleure utilisation. L'aide de la Région porte donc sur l'organisation de tous services de TAD, organisés en régie ou via marché, dès lors qu'ils constituent une véritable offre de transport public, articulée avec les autres offres complémentaires, dans le sens de leur intégration dans une armature territoriale des mobilités. À ce titre, les TAD cofinancés par la Région doivent répondre à un certain nombre de critères: ils doivent être ouverts à tous, organisés selon un maillage de points d'arrêts, desservir les principaux centres d'activité et les lieux d'intermodalité et être accessibles aux personnes à mobilité réduite.

• Un soutien au partage de la voiture (covoiturage, auto-partage)

GRAND EST RÉGION VERTE

Pacte pour les RURALITÉS

Défi 3

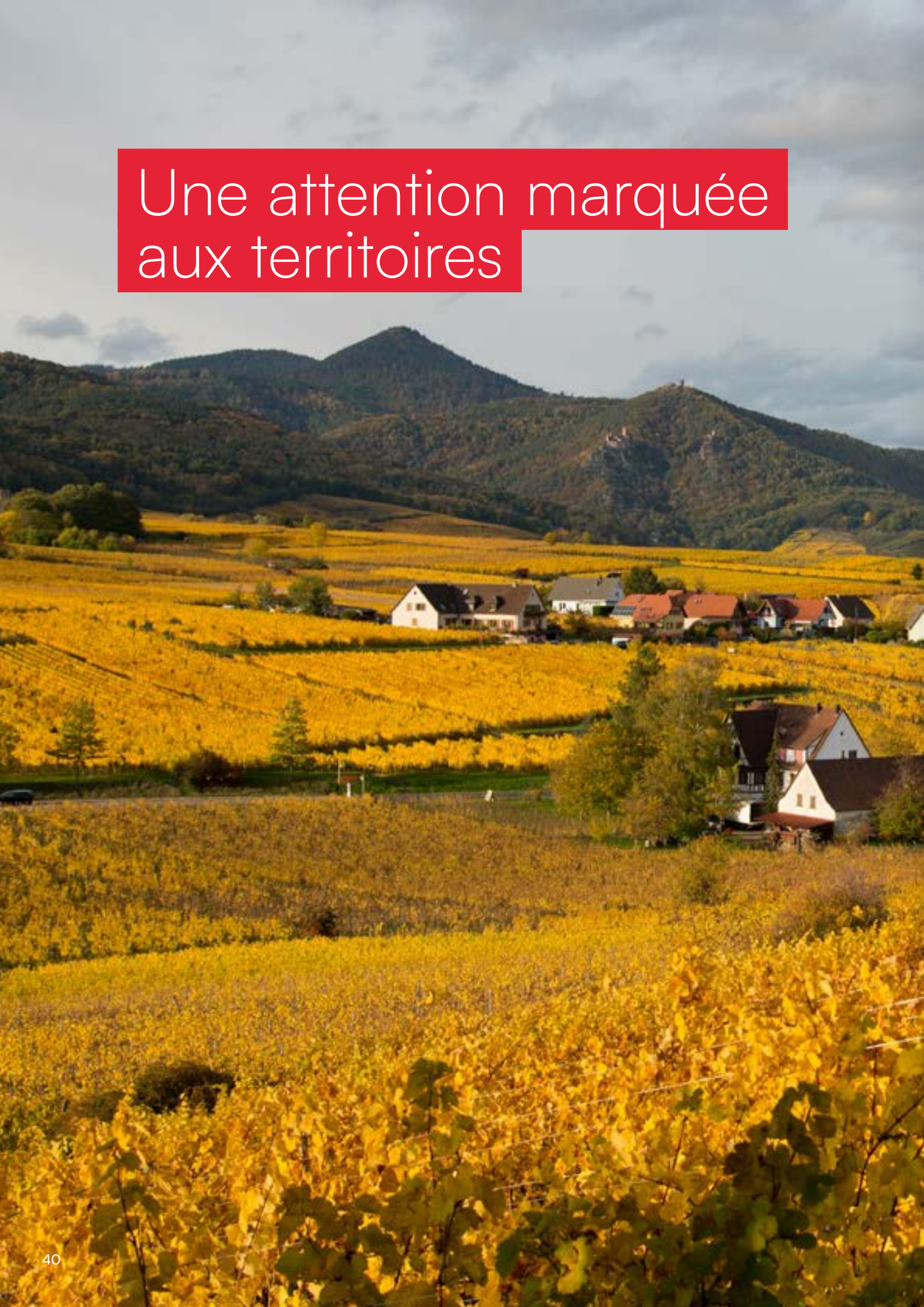
→ En mars 2025, la Région a aussi voté un dispositif de soutien aux aires de covoiturage pour appuyer ces mêmes AOM ne percevant pas le versement mobilités. Elle soutient par ailleurs l'auto-partage, via des prises de participation dans la coopérative Citiz.

La voiture peut aussi être un transport collectif. La diminution de l'autosolisme nécessite alors un partage plus régulier des automobiles.

Pour cela, la Région souhaite soutenir le covoiturage, grâce à son dispositif d'aide aux aires de covoiturages, voté en mars 2025. Ce dispositif, qui s'adresse également aux autorités organisatrices des mobilités ne percevant pas le versement mobilités, permet de soutenir financièrement la création d'aides de covoiturage, via une enveloppe de 8 euros par habitant par AOM, pouvant couvrir jusque 25% du montant HT des dépenses éligibles.

Par ailleurs, la Région travaille étroitement avec Citiz, après être montée deux fois au capital, afin d'accompagner les territoires dans le développement d'une offre d'autopartage là où les données montrent un potentiel signifiant.

Une attention marquée aux territoires



QUEL BESOIN ET POUR QUI ?

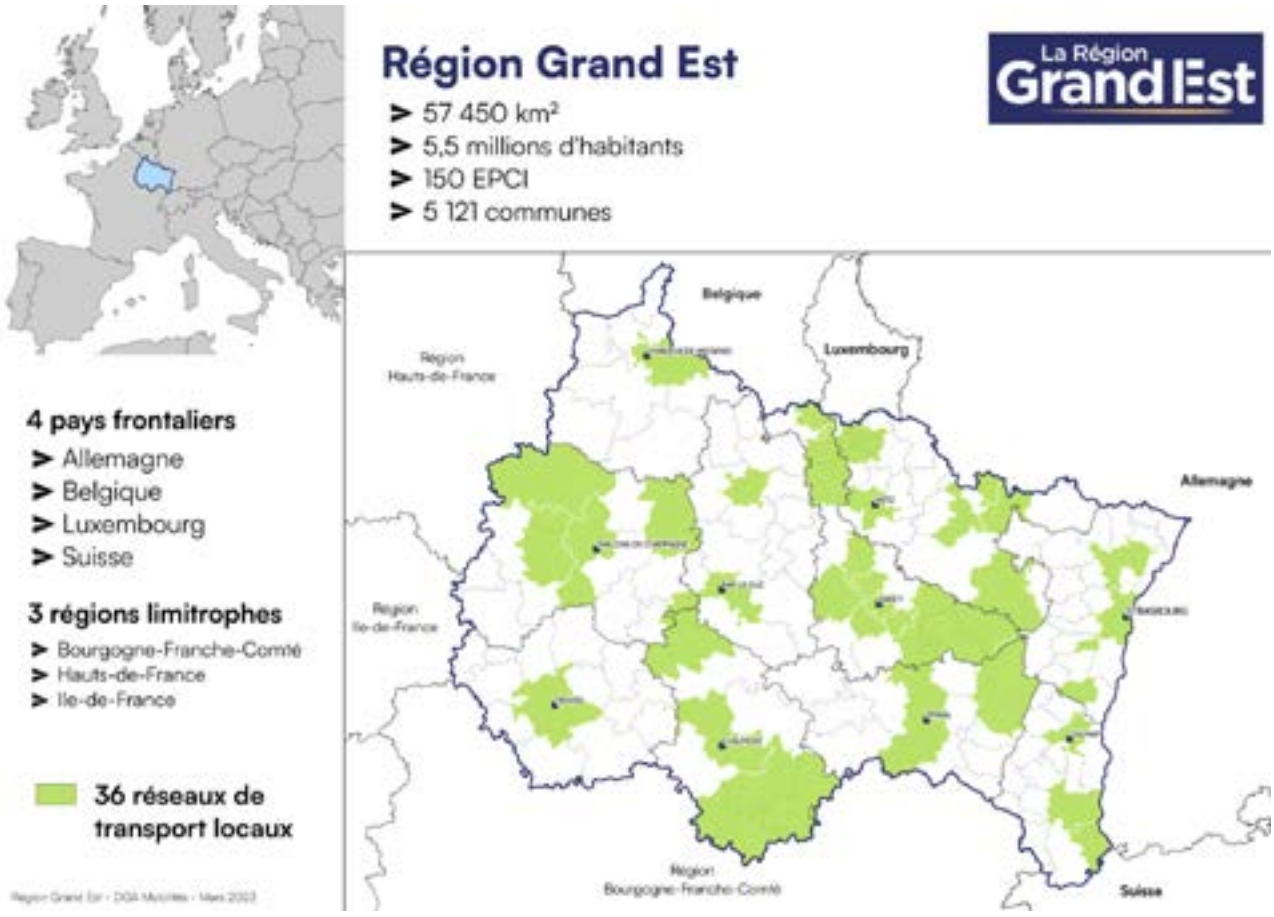
Pour servir l'usager et le citoyen, la Région est aussi en relation étroite avec les autres acteurs publics du territoire, qu'elle coordonne et met en réseau, en tant que cheffe de file des mobilités.

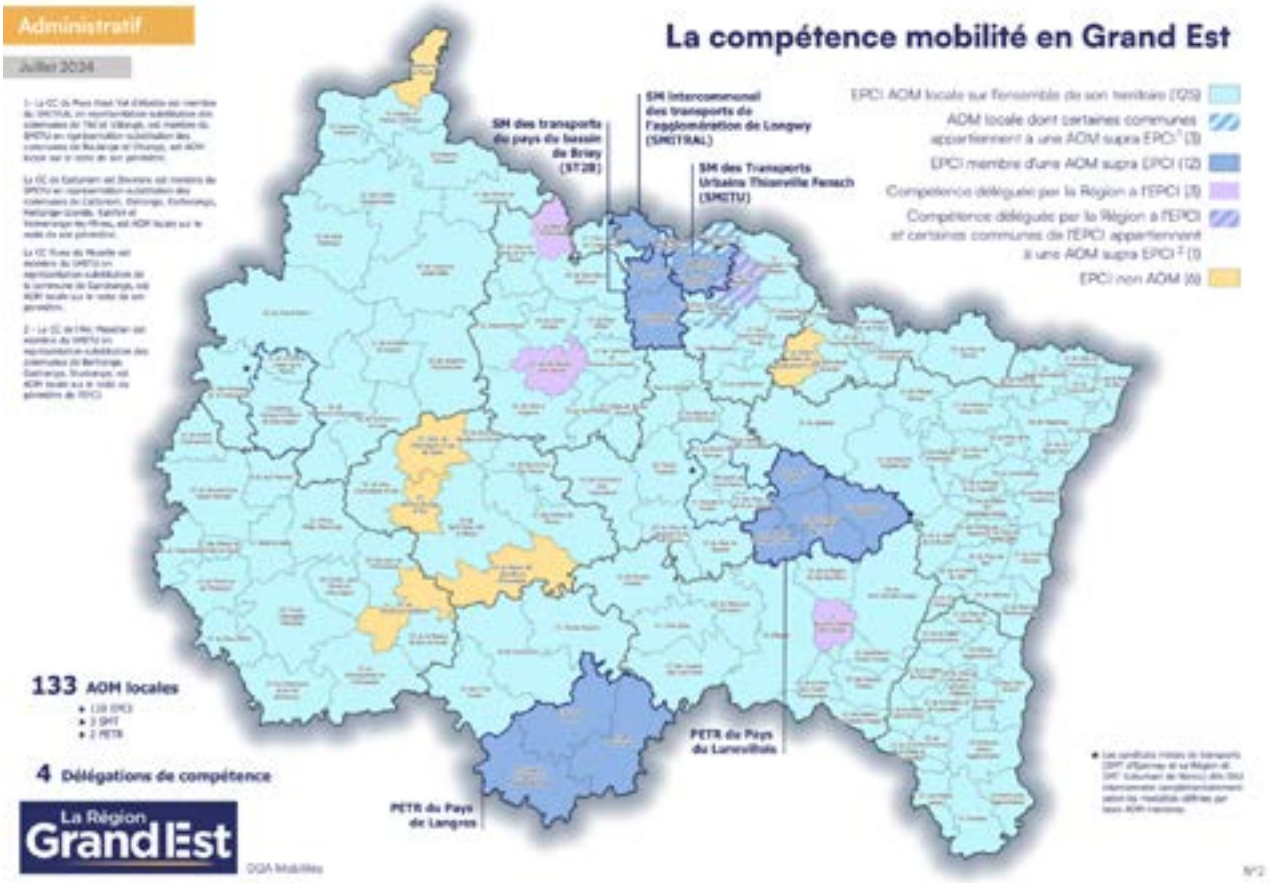
Première région française en nombre de communes, la Région Grand Est comprend 150 EPCI, dont presque toutes ont pris la compétence d'autorités organisatrices des mobilités (141). 37 Autorités organisatrices des mobilités sont par ailleurs signataires de la charte de l'intermodalité et des services à l'usager. Au-delà de son rôle de cheffe de file, la Région est en appui de nombreux partenaires pour soutenir une grande variété de projets.

Ce troisième pilier de la politique régionale s'adresse donc aux différents acteurs du territoire.

D'abord, alors que le périmètre géographique régional est équivalent à la taille de la Belgique, la Région a mis en place des instances de gouvernance locale, à travers les bassins de mobilités, afin de coordonner l'action des mobilités au niveau local. La Région mène également un travail de récolte, de fiabilisation, et d'analyse des données pour construire une vision objectivée des réalités territoriales. La construction d'un portail des mobilités, véritable outil de diagnostic et de partage à l'échelle de la Région, en constitue un exemple.

La Région soutient par ailleurs le développement du territoire, à travers le déploiement de différents dispositifs de soutien à l'ingénierie locale. Elle investit enfin massivement à travers des outils comme le Contrat Plan Etat-Région (CPER), dont la version 2023-2027 constitue une ambition très forte.


Région Grand Est
> 57 450 km²
> 5,5 millions d'habitants
> 150 EPCI
> 5 121 communes
La Région Grand Est
4 pays frontaliers
> Allemagne
> Belgique
> Luxembourg
> Suisse
3 régions limitrophes
> Bourgogne-Franche-Comté
> Hauts-de-France
> Ile-de-France
36 réseaux de transport locaux
Belgique
Luxembourg
Allemagne
Suisse
Région Hauts-de-France
Région Ile-de-France
Région Bourgogne-Franche-Comté


Administratif
Juillet 2024
La compétence mobilité en Grand Est
SM des transports du pays du bassin de Briey (SYTUB)
SM intercommunal des transports de l'agglomération de Longwy (SMITRAL)
SM des Transports Urbains Thionville Fensch (SMTU)
PETR du Pays du Lunévillois
PETR du Pays de Langres
133 AOM locales
4 Délégations de compétence
La Région Grand Est
DGA Mobilités

UN ENGAGEMENT DANS L'ANIMATION DES TERRITOIRES

LA MISE EN PLACE DES BASSINS DE MOBILITÉS

Défi 3

Défi 8

Défi 7

→ La Région a donc mis en place 11 bassins de mobilités, construits à partir d'une analyse des flux réels de déplacements des habitants.

Près de deux fois plus grande que la Belgique, et regroupant une population semblable à des pays comme la Finlande ou le Danemark, la Région Grand Est repose sur un territoire hétérogène et dynamique. Afin d'être la plus fidèle possible à ses différentes réalités territoriales, la Région a souhaité se rapprocher plus encore de la variété des acteurs qui font sa force.

Pour cela, la Région a affirmé son rôle de coordinatrice territoriale via la mise en place et l'animation des bassins de mobilité, issu de la LOM. La Région a donc défini 11 bassins de mobilités, construits à partir d'une analyse des flux réels de déplacements des habitants. Leur périmètre embrasse donc les bassins de vie et de déplacements réels de nos concitoyens. La Région anime désormais la définition d'une feuille de route mobilités à l'échelle de chacun de ces bassins, dite « contrat opérationnel de mobilité », pour créer le plus de synergies possibles entre les différents acteurs, dans une vision multimodale. Le premier de ces contrats devrait être signé dès 2025 (Bassin Vosges Lorraines Sud).

Enfin, ce travail d'animation s'est aussi déroulé sur un plan technique, permettant, à travers des cadres comme Le Labo des Mobilités, de regrouper les différents services pour aboutir à des solutions techniques communes et des services mutualisés facilitant la vie des voyageurs en Grand Est.

LA CRÉATION D'UN PORTAIL DE MOBILITÉS

Défi 3

Défi 8

Défi 7

→ La Région a ouvert en mars 2025 un Portail des Mobilités à destination des AOM régionales.

Pour enrichir sa connaissance du territoire et pour nourrir ses échanges avec les acteurs qui le composent, la Région a par ailleurs ouvert en mars 2025 un Portail des Mobilités à destination des AOM régionales. Ce portail est un observatoire de données autant qu'un espace d'échanges, qui doit permettre de soutenir les politiques de mobilités sur les territoires, en permettant de meilleures capacités à récolter, analyser et objectiver des données. Il se compose de deux briques :

• Un observatoire de données permettant aux différents acteurs de la mobilité de visualiser et télécharger des cartographies et des jeux de données sur diverses thématiques en lien avec la mobilité. Il permet également l'accès à divers outils de visualisation/téléchargement de données via une médiathèque d'applications.

- Les AOM sont très intéressées par cet observatoire qui leur permettra de mieux appréhender la mobilité sur leur territoire;
- La mise à disposition de données est aussi de nature à alléger les besoins en ingénierie s'agissant des phases de diagnostic.

• Un espace d'échanges constitué de communautés géographiques (bassins de mobilité) et thématiques dans lesquelles seront accessibles divers documents tels que le répertoire des aides, les fiches actions ou encore les référentiels techniques. Dans chaque communauté, un forum permettant aux différents utilisateurs d'échanger ainsi que des rubriques d'actualités et d'évènements à venir sont également disponibles.

LA MISE EN PLACE DE DISPOSITIFS POUR SOUTENIR LES COLLECTIVITÉS DU TERRITOIRE

UN SOUTIEN À L'INGÉNIERIE DES TERRITOIRES

• Des aides financières

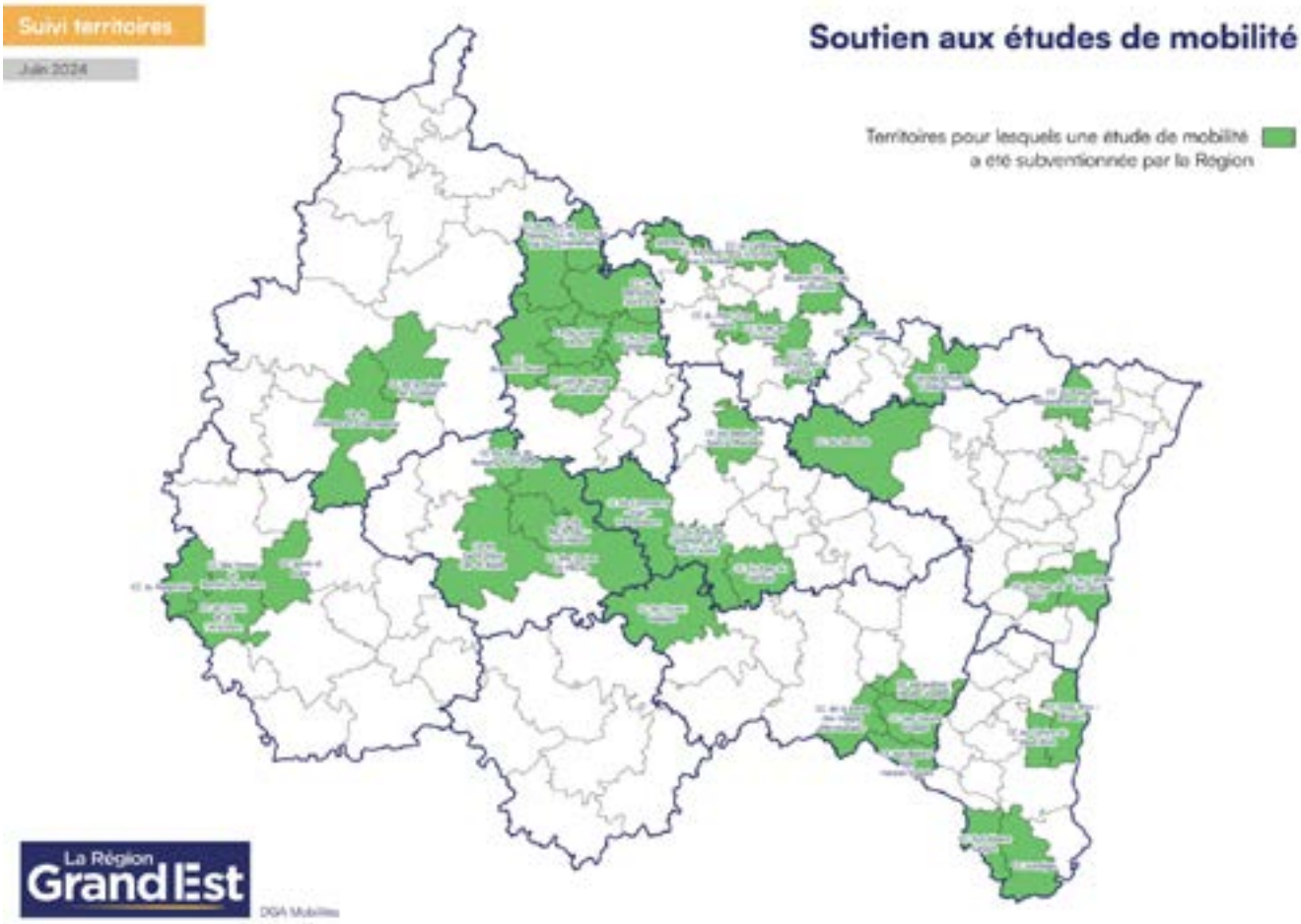
Défi 3

Défi 6

→ 757 000 euros ont été engagés pour soutenir des études de mobilités, et 2 millions d'euros pour soutenir des aménagements cyclables.

La Région soutient l'ingénierie des territoires. Afin d'accompagner la prise de compétence des nouvelles autorités organisatrices des mobilités, et dans l'optique de répondre aux besoins d'ingénierie des territoires les moins dotés, la Région accompagne depuis 2021 la planification locale des mobilités: plan de mobilité simplifié, schéma directeur cyclable, études de potentiels, etc. L'accompagnement technique des services régionaux couvre un spectre large, du soutien de l'expression des besoins, à la réalisation. Le cas échéant, il est complété d'un accompagnement financier via le dispositif de soutien aux études de mobilité.

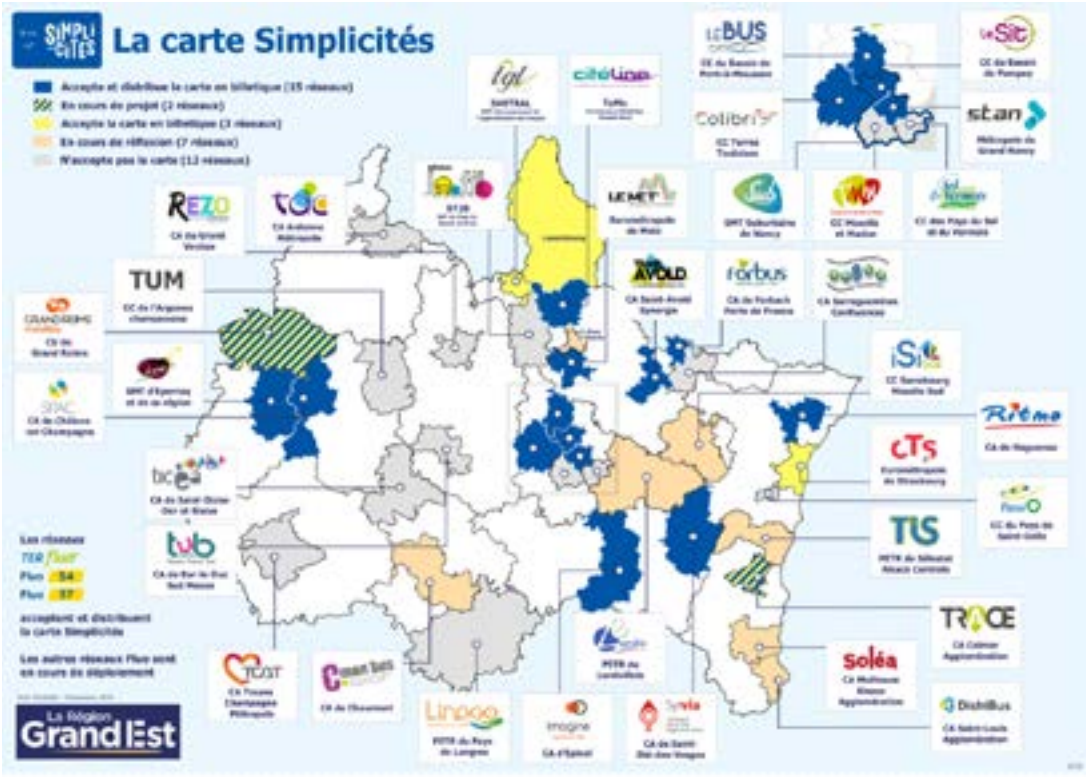
DISPOSITIF	LANCEMENT	BÉNÉFICIAIRE	OBJETS FINANCÉS ET PRÉCISIONS
Études de mobilité	2021	AOM (EPCI)	• Finance les études locales. Ex: plan de mobilité simplifié • 36 aides versées depuis 2021, pour 757 000€
Aménagements cyclables (10€ par habitant)	2023	AOM (EPCI)	• Finance les pistes cyclables et équipements vélo (arceaux, abris, compteurs de passage, etc.) • 51 demandes déposées*, 22 dossiers déjà votés pour 2M€ * Voir carte en annexe 2
Transport à la demande (TAD)	2024	AOM (EPCI)	• Finance les services locaux de transport à la demande • 12 AOM soutenues (8 Bas-Rhin, 2 Meurthe-et-Moselle, 2 Haute-Marne)
Covoiturage	À venir (SP mars 2025)	AOM (EPCI) Départements	Aires de covoiturage en milieu rural, hors gare
Vélos spécifiques	2023	Particuliers	1100 aides versées, soit 720 000€

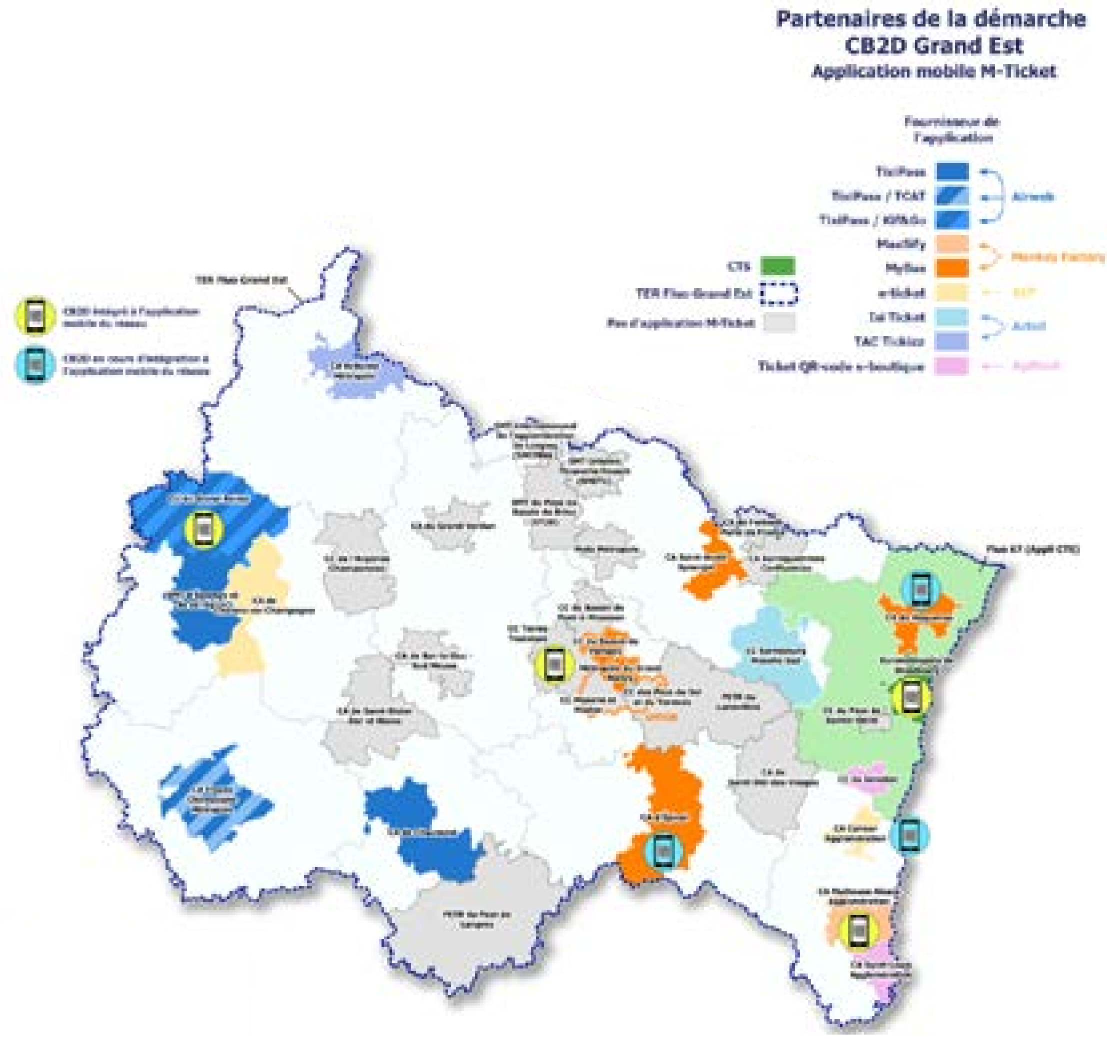

Suivi territoires
Juin 2024
Soutien aux études de mobilité
Territoires pour lesquels une étude de mobilité a été subventionnée par la Région
La Région Grand Est
DGA Mobilités

• Le partage d'outils régionaux

→ De plus en plus d'AOM locales utilisent les outils régionaux, que sont la Carte Simplicités et le QR code régional, permettant de faciliter les déplacements entre les différents réseaux.

Plus généralement, la Région a accru la valorisation et donc l'utilisation des différents outils qu'elle met à disposition, tant des usagers que des autorités organisatrices de mobilités. L'enjeu pour elle est faire connaître les services qu'elle propose aux AOM et autres réutilisateurs, que ce soit la carte Simplicités, le code barre 2D ou encore la réutilisation des services numériques et des différentes données du territoire.




Partenaires de la démarche
CB2D Grand Est
Application mobile M-Ticket
Fournisseur de l'application
MyBus
Airweb
Monkey Factory
CTS
TER Fluo Grand Est
Pas d'application M-Ticket
Ticket QR-code e-boutique

LE CPER 2023-2027

Défi 3

Défi 6

→ Avec l'avenant au CPER 2023-2027, la part financée par la Région passe de 424,6 millions d'euros à 708,6 millions d'euros soit une augmentation de 66%. L'engagement de la Région se vérifie particulièrement sur le ferroviaire et sur certaines opérations, liées notamment aux SERM.

Chiffres clés du volet mobilités du précédent CPER

M€	TOTAL		ÉTAT		RÉGION		AUTRES	
FERROVIAIRE	648	46%	208.6	32%	262.1	40%	177.2	27%
ROUTES	657.1	47%	357.9	54%	146.5	22%	152.8	23%
FLUVIAL	53.3	4%	24.1	45%	10.8	20%	18.4	35%
PORTUAIRE	46.8	3%	8.1	17%	5.3	11%	33.5	72%
VÉLOROUTE	-		-		-		-	
TOTAL	1405,2	100	598.7	43%	424.6	30%	381.9	27%

Niveau d'engagement du CPER 2015-2022 par mobilité :
- Taux de réalisation fluvial/portuaire : 73%
- Taux de réalisation route : 96%
- Taux de réalisation ferroviaire : 76%
- Taux de réalisation global CPER 2015-2022 au 31/12/2022 : 81,6%

Chiffres clés de l'avenant mobilités 2023-2027

	BESOINS 23-27	PART ÉTAT	PART RÉGION	AUTRES
Mettre en place les services express régionaux métropolitains	650.42	130.44	197.38	322.60
Moderniser les axes ferroviaires structurants	279.97	111.97	111.64	56.35
Pérenniser les lignes de desserte fine du territoire	240.87	68.33	152.07	20.47
Relancer le fret ferroviaire	182,13	75,94	50,38	55,80
Mettre en accessibilité PMR les gares	97.75	24.44	48.88	24.44
Sécuriser les passages à niveau	35.00	8.50	8.00	18.50
Renforcer la part de mobilités actives (vélos)	95.00	18.50	18.50	58.00
Développer la voie d'eau	136.06	90.01	24.23	21.82
Développer les ports	73.49	16.62	16.46	40.40
Aménager le réseau routier national	329.50	163.81	81.01	84.68
Total	2 120.19	708.57	708.55	703.06

Le total des opérations inscrites au CPER est en augmentation de 50% par rapport au précédent avec désormais une part prépondérante pour le ferroviaire qui fait plus que doubler.

Malgré cette croissance importante des besoins, la part de la Région Grand Est augmente en passant de 30% à 33%. Ainsi, la part financée par le Conseil Régional passe de 424,6 millions d'euros à 708,6 millions d'euros soit une augmentation de 66%. La Région Grand Est accroît sa participation notamment sur le ferroviaire : + 406 millions d'euros auxquels il faut ajouter 73 millions d'euros de financement à 100% des Ligne de Desserte Fine du Territoire (LDFT) ayant vocation à être transférées à la Région Grand Est qui apparaissent dans la partie valorisable de ce CPER.

Sur le volet routier, la Région reste très présente avec un taux de financement de près de 25% contre 22% dans le précédent CPER, quoique sur des montants plus faibles (le volet routier diminuant de moitié passant de 657 millions d'euros au précédent CPER à 330 millions d'euros).

Les points où la Région a notamment facilité la finalisation de ce CPER

Outre les opérations pour lesquelles la Région intervient naturellement (notamment les LDFT, les capillaires fret, l'accessibilité des gares, les opérations en faveur du développement du transport multimodal dans le volet fluvial et portuaire), la Région Grand Est a fortement accompagné l'État sur les opérations suivantes:

- Financement à 50% (tout comme l'État) pour les études et travaux nécessaires pour les sous-stations électriques nécessaires à l'accroissement de l'offre des SERM ;
- Financement à 50% (tout comme l'État) sur les études visant à la sécurisation des passages à niveau (PN) situés sur les lignes voyageurs (notamment dans le cadre des SERM) ;
- Financement exceptionnel à 50% (tout comme l'État) pour la réalisation de murs antibruit à Champigneulles ;
- Alignement de la part Région sur le mandat de l'État pour les vélos routes (18,5 millions d'euros).

Un soutien à l'attractivité et à la compétitivité des entreprises

Vos
Logistics

QUEL BESOIN ET POUR QUI ?

La politique de la Région ne peut être au service de l'attractivité des territoires si elle ne soutient pas pleinement la compétitivité des entreprises implantées sur ces derniers.

Le Grand Est compte aujourd'hui de nombreuses entreprises, représentant près de 2 millions d'emplois. Celles-ci sont directement intéressées par les politiques mobilités menées par les pouvoirs publics, dont elles dépendent en partie pour le transport de leur bien et de leurs employés. Par ailleurs, le secteur des mobilités lui-même est très consommateur de compétences, nécessitant la mobilisation des acteurs économiques.

La Région agit donc sur l'ensemble de ces leviers. D'une part, elle accompagne le transport de marchandises dans sa nécessaire décarbonation, alors que la part modale du transport de marchandises par la route reste très majoritaire, à 84%. La Région s'investit ainsi de manière proactive sur le fret, la modernisation des infrastructures routières pour les rendre plus verte, et l'aide au verdissement des poids lourds. D'autre part, la Région soutient les filières économiques du Grand Est liées aux mobilités, en incitant à la structuration d'une filière ferroviaire, en agissant sur la formation des métiers de la mobilité, ou encore en facilitant l'accès à l'emploi par les mobilités.

UN ENGAGEMENT POUR ACCOMPAGNER LA DÉCARBONATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

DES ACTIONS TRÈS MARQUÉES EN FAVEUR DU FRET

GRAND EST RÉGION VERTE

Défi 3

Défi 6

Défi 1

Afin d'accélérer la transition écologique du transport de marchandises, qui transit encore à 84% par le transport routier, le fret apparait comme une solution d'avenir. Celui-ci, encore faiblement utilisé en France en comparaison de nos voisins européens, est en effet très utile pour alléger le transport routier et améliorer la qualité de l'air et les émissions de carbone. La Région Grand Est est toutefois pionnière en la matière. Elle dispose du réseau de lignes destinées uniquement au fret le plus important de France. Avec 16,6 millions de tonnes par an, les lignes capillaires fret en Grand Est transportent 25% du trafic national.

Le réseau capillaire fret du Grand Est comporte 27 lignes, dont toutefois seules 20 connaissent une activité actuellement. Leur configuration est très variée selon leur localisation et la nature des activités qui génèrent les trafics. Ainsi, le territoire de la Champagne-Ardenne est couvert par 8 lignes dont les linéaires peuvent atteindre jusqu'à 77 km (Coolus/Luyères) et concernent plusieurs chargeurs (activités liées à l'agriculture principalement) sur une même ligne. À l'inverse, sur les territoires d'Alsace (6 lignes) et de Lorraine (6 lignes), les lignes sont plus courtes (22 km maximum) et dans la majorité des cas un seul chargeur (activité industrielle principalement) y est embranché.

Plusieurs de ces lignes sont menacées d'interdiction de circulation si des travaux ne sont pas engagés rapidement.

• Le dispositif CAPFRET pour financer de manière volontariste la régénération des lignes capillaires fret

→ Au total, le dispositif CAPFRET a mobilisé 44 millions d'euros de la Région pour soutenir la régénération de 16 lignes. 43M€ supplémentaires sont prévus dans le cadre du nouveau CPER, pour permettre de financer la régénération de 13 nouvelles lignes capillaires.

En 2018, face aux besoins de travaux urgents sur ces lignes capillaires fret et pour répondre aux besoins des industriels, et à la nécessité de limiter le poids des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) liées aux transports, la Région Grand Est a créé et mis en place le dispositif CAPFRET, basé sur les retours d'expériences engagés sur les territoires Lorrain et Champardennais dès 2015. Elle a ainsi pu soutenir les travaux d'investissements sur les lignes de capillaires fret, même si cette compétence n'est pas obligatoire.

L'importance des montants de travaux à réaliser a nécessité que la Région révise les modalités d'intervention de son dispositif lors de la séance plénière d'octobre 2022, notamment en déplafonnant le montant de ses interventions.

Dans le cadre du prochain CPER, il est prévu que CAPFRET soit mobilisé à hauteur de 43 millions d'euros pour financer 13 lignes capillaires.

- Des réflexions sur une future stratégie fret

→ La Région envisage de déployer un soutien nouveau aux installations terminales embranchées (4 millions d'euros, et aux plateformes multimodales structurantes (16,5 millions d'euros).

La Région souhaite, par ailleurs, financer les installations terminales embranchées, avec comme objectif de lancer, au 1er semestre 2025, un dispositif aux côtés de l'État pour accompagner et amplifier le raccordement direct des entreprises au réseau ferroviaire (20 millions d'euros prévus au CPER 2023-2027, dont 4 millions d'euros de la Région).

Enfin, l'État et la Région souhaitent contribuer au financement des plateformes multimodales structurantes, en particulier les zones portuaires (73,5 millions d'euros de travaux seront financés entre 2024 et 2027, 16,5 millions d'euros de participation de la Région).

UNE VOLONTÉ DE MODERNISER LE RÉSEAU ROUTIER POUR EN FAIRE UN NŒUD INTERMODAL RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

GRAND EST RÉGION VERTE

Défi 3 Défi 8 Défi 1 Défi 6

- L'expérimentation de la gestion du réseau routier national depuis le 1er janvier 2025

→ Dans le cadre des dispositions prévues par l'article 40 de la loi 3Ds, l'État a mis à la disposition de la Région 525 km de routes nationales non concédées depuis le 1er janvier 2025 pour une expérimentation qui va durer jusqu'au 31 décembre 2029.

Le soutien aux entreprises passe également par des investissements permettant de renforcer leur connectivité, et de fluidifier la circulation à l'échelle de la Région.

La Région Grand Est fait ainsi partie des deux régions qui ont décidé d'expérimenter la mise à disposition d'une partie du réseau routier national non concédé. Elle a donc une opportunité de démontrer toute sa plus-value sur la qualité de service en termes de gestionnaire de réseau routier, en investissant afin de régénérer et moderniser ce réseau routier. La récupération du réseau national non concédé offre en effet la possibilité d'améliorer l'état des infrastructures routières, en particulier sur les axes Nord — Sud (A31, A30, A313, RN431 et la section Meurthe et Mosellane de la RN52) et Est — Ouest (RN4, A33, RN44).

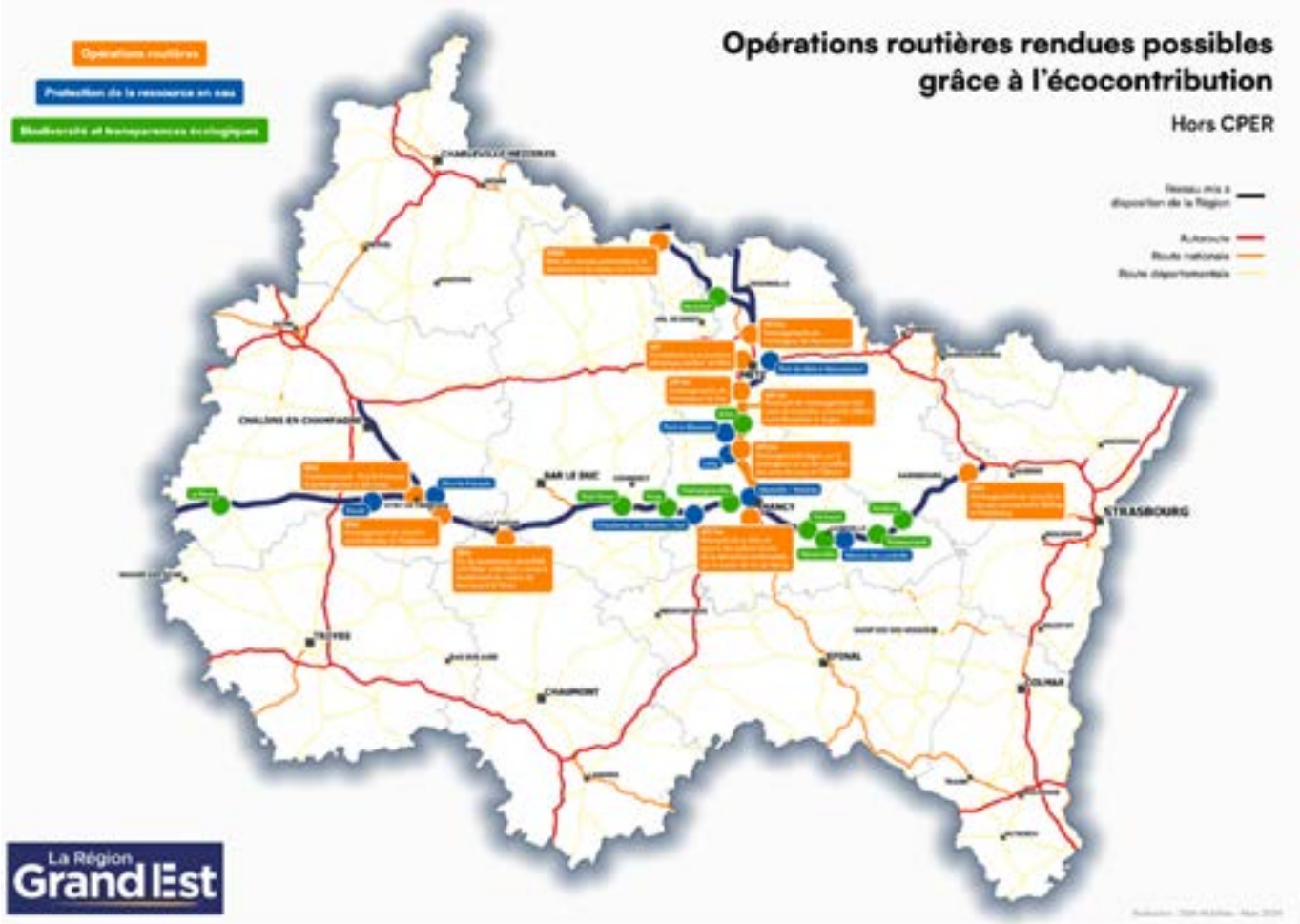
Si la remise à niveau du réseau doit d'abord servir l'attractivité économique du territoire, la Région souhaite aussi faire de ses routes des laboratoires d'innovations, au travers de techniques routières plus durables et adaptées aux changements climatiques, d'équipements mieux adaptés et connectés à la fibre, et d'aires de repos modernisés dotés d'un plus grand nombre de places de stationnement et de bornes de recharge électrique.

Par ailleurs, la Région souhaite utiliser le levier du réseau routier pour renforcer l'intermodalité sur ces axes, via le développement de plateformes multimodales.

- La mise en place d'une écocontribution sur les poids lourds pour financer cette modernisation du réseau routier

→ La Région a conditionné sa volonté d'expérimenter la mise à disposition d'une partie du réseau, à la possibilité de mettre en place une écocontribution sur le transport de marchandises afin d'investir 1 milliard d'euros dans les infrastructures dans les 10 prochaines années. Avant même la mise en place de cette écocontribution, la Région investit 100 millions d'euros dès l'année 2025. Cet effort a d'ores et déjà permis de terminer certaines sections, comme sur la RN4 à Gogney, tandis que d'autres sont en cours, notamment entre Sézanne et la Fère-Champenoise. Par ailleurs, les travaux de réhabilitation d'ouvrage d'art se poursuivent pour un montant de l'ordre de 27 millions d'euros environ, permettant de remettre en état des ouvrages, notamment sur l'A31, comme celui d'Autreville ou de Frouard.

La Région prévoit donc, après une phase de concertation avec les transporteurs, de mettre en place une écocontribution (prévue mi-2027) pour les poids lourds de plus de 3,5t.



À travers son adhésion au Syndicat Mixte Ouvert Territoire de sécurité urbain et rural (TSUR), la Région Grand Est a par ailleurs souhaité améliorer la sécurité le long de la RN4, en déployant notamment de la vidéoprotection.

DES AIDES POUR ACCOMPAGNER LA DÉCARBONATION DES POIDS LOURDS

GRAND EST RÉGION VERTE

Défi 3 Défi 1 Défi 6

→ Par ailleurs, la Région travaille avec les entreprises du territoire pour que les recettes de l'éco-contribution puissent en partie permettre de financer des dispositifs de verdissement des flottes.

UN SOUTIEN À L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DES TERRITOIRES

UN SOUTIEN À LA FILIÈRE FERROVIAIRE

Défi 3 Défi 5 Défi 6

- Des investissements qui bénéficient largement aux entreprises du Grand Est

→ Les investissements régionaux dans le ferroviaire contribuent à faire vivre des sites industriels, des emplois et des PME.

Des investissements ferroviaires qui font vivre des PME

Les investissements dans la filière ferroviaire permettent de faire vivre de nombreux acteurs. Dans le Grand Est, les achats de SNCF Réseau, largement financés par la Région, soutenaient en 2023 près de 6000 emplois. Un peu moins de 100 millions d'euros ont par ailleurs été investis dans les Petites et Moyennes Entreprises (PME) du territoire.

L'achat de rames participe à l'activité du site industriel de Reichshoffen

Via l'achat de matériel roulant, dont les Régiolis, la Région soutient l'usine CAF de Reichshoffen. Depuis les premières commandes de la série Régiolis en 2009, la Collectivité a commandé, à date, 101 rames, soit le parc Régiolis le plus important de France, (pour un coût actualisé de 914 millions d'euros). Cela représente près d'un quart de la flotte totale produite par l'entreprise (421 rames) au niveau national. La Région a également participé à toutes les expérimentations autour des Régiolis (pompe à chaleur, hybridation et hydrogène).

• Un travail pour structurer une filière ferroviaire en Grand Est

Défi 3 **Défi 5** **Défi 6**

→ Grande terre ferroviaire, le Grand Est ne bénéficie pas d'une filière ferroviaire suffisamment structurée. Le Conseil Régional s'est donc engagé dans l'animation des acteurs de cette filière pour soutenir sa structuration.

Une terre ferroviaire

Le Grand Est se distingue par une filière ferroviaire d'envergure, rassemblant plus de 15 000 salariés (sur un total de 200 000 à l'échelle nationale), un tissu de 200 entreprises, intégrées à une chaîne de valeur régionale performante. Parmi elles, 130 sous-traitants spécialisés interviennent dans la fabrication de matériel roulant et la maintenance.

Sur le plan industriel, la Région se positionne comme la troisième en France pour les effectifs liés à la fabrication de matériel roulant. Elle concentre 30% de la production nationale de forge et estampage, et 20 % de celle de la fonderie, en grande partie dans les Ardennes et la Haute-Marne, affirmant ainsi son rôle stratégique dans la métallurgie.

Le Grand Est abrite des acteurs majeurs tels que CAF, ALSTOM, et LOHR, accompagnés d'équipementiers d'envergure mondiale, comme KNORR-BREMSE, STAUBLI, ou VOSSLOH COGIFER. À ces forces s'ajoutent des capacités d'innovation uniques, telles que le procédé robotisé de démantèlement et dépollution développé par DI Environnement, ou encore la fabrication des seuls rails bas carbone en France, réalisée par SAARSTAHL.

Le Grand Est est en outre la première région française (hors Ile-de-France) en matière de TER et porte une grande ambition en matière de fret. A ce titre, elle va devenir à ce titre un donneur d'ordre majeur en matière de ferroviaire à l'instar de SNCF aujourd'hui. La Région finance l'innovation dans le ferroviaire, que ce soit via le financement de rames ou l'appui au développement des trains électriques très légers, qui constituent une solution intéressante et durable adaptée aux petites lignes.

Qui nécessite toutefois de mieux se structurer

Toutefois, pour valoriser ses atouts, l'industrie ferroviaire régionale doit gagner en visibilité, se structurer et se doter d'une animation de filière comme peuvent en bénéficier les filières automobiles, aéronautiques ou de défense. Une telle structuration existe d'ailleurs dans d'autres Régions.

Pour ce faire, en lien avec les acteurs de la filière, la Région s'est mobilisée pour soutenir cette structuration. Elle a réuni les acteurs plusieurs fois en 2024, dont la Fédération des Industries Ferroviaires (FIF) qui apporte son soutien à cette action, afin de définir les priorités sur lesquelles les acteurs souhaitent se mobiliser. Une feuille de route a ainsi été définie fin 2024. Ces échanges réguliers entre acteurs industriels régionaux, ont permis d'identifier des enjeux communs pour la filière ferroviaire. L'appui de Grand Est Développement sur cette initiative de structuration aboutira à la mise en place d'une cartographie de la chaîne de valeur, au positionnement des acteurs de la filière et à la définition fine de leurs besoins pour faire émerger des sujets communs et affiner la feuille de route.

UNE VOLONTÉ DE SOUTENIR L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE

Défi 3 Défi 7

• Une stratégie pour les aéroports régionaux

→ Dans un contexte de fragilité structurelle des aéroports régionaux, à l'instar de celui de Metz-Nancy-Lorraine dont la Région est propriétaire, et au regard du rapport de la Chambre Régionale des Comptes (CRC) remis en mars 2025, la Région travaille pour se doter d'une stratégie aéroportuaire.

Au même titre que le TGV, la desserte aérienne revêt un enjeu stratégique d'accessibilité du Grand Est avec les métropoles françaises les plus éloignées, mais surtout à l'international.

Pour y répondre le Grand Est dispose d'un maillage aéroportuaire dense avec l'EuroAirport Bâle-Mulhouse qui occupe une position particulière, les 3 aéroports régionaux : Strasbourg-Entzheim, Metz-Nancy-Lorraine et Vatry, mais aussi les — aérodromes ouverts à la circulation aérienne : Reims Prunay, Troyes Barberey, Charleville, Epinal-Mirecourt, Nancy-Essey et Colmar-Houssen. Les aéroports du Grand Est constituent des équipements d'aménagement du territoire de bonne qualité, parfois majeurs au service des activités économiques, touristiques et outils des mobilités des habitants des territoires qu'ils desservent.

Leurs modèles de développement sont régulièrement questionnés par l'évolution des stratégies des compagnies aériennes comme celle des usagers, la nécessaire intervention des collectivités dans les dynamiques d'aménagement du territoire, le tout dans un contexte de préoccupation environnementale et climatique.

La crise sanitaire liée à l'épidémie de la COVID 19 a durement frappé l'activité des compagnies aériennes et par conséquent, celles des aéroports et ce, de manière durable. La reprise sera lente, progressive et partielle. L'année 2024 a constitué, au mieux une année de relance, pour un redémarrage du trafic. Les équilibres économiques sont donc clairement fragilisés et la pérennité des aéroports régionaux est menacée.

Alors que les aéroports du Grand Est sont structurellement déficitaires du fait de leur taille, la Région, qui finance deux d'entre eux (Vatry et Strasbourg-Entzheim), et qui est propriétaire du troisième (Metz-Nancy-Lorraine) a commandé un rapport auprès de la Chambre Régionale des Comptes. Sur la base de celui-ci, présentée en mars 2025, la Région souhaite se doter d'une stratégie aéroportuaire d'ici la fin de l'année 2025.

• Un engagement pour renforcer l'attractivité du territoire grâce aux mobilités touristiques

→ En concertation avec différents partenaires, la Région a développé une stratégie régionale d'itinérance qui vise notamment à promouvoir les mobilités touristiques durables.

La Région Grand Est dispose d'un terrain de jeu particulièrement favorable au développement de l'itinérance touristique douce, qu'elle soit pédestre, navigable ou cyclable. Elle est en effet irriguée par 3 500 km de chemins de Grande Randonnée, 2 400 km de véloroutes et voies vertes, dont 660 km d'Eurovéloroutes, 1 375 km de rivières et canaux navigables, bordés, pour la plupart, par une piste cyclable ou une voie verte.

Le développement de l'itinérance touristique, centrée sur les déplacements d'au minimum 3 jours avec des nuitées associées, constitue un atout d'attractivité, permettant des retombées économiques pour le territoire régional. Afin de renforcer ce développement, la Région et l'Agence Régionale du Grand Est, en concertation avec les territoires, ont élaboré une Stratégie Régionale d'itinérance, qui a permis :

- D'identifier, à travers un état des lieux complet, des itinéraires phares cyclables, pédestres et fluviaux existants ou à développer prioritairement, ainsi qu'un réseau d'itinéraires de liaisons permettent d'assurer une itinérance touristique continue sur tout le territoire Grand Est ;
- De définir une stratégie régionale partagée permettant de proposer aux clientèles touristiques françaises et étrangères des infrastructures sûres et continues (pistes cyclables, voies navigables, chemin de randonnée), des services adaptés à l'itinérance (hébergements à la nuitée, réparation de vélos, portage de bagages, services partagés pour cyclistes et plaisanciers dans les ports et haltes fluviales, etc.), une promotion de nos itinéraires phares, et une collaboration entre territoires et acteurs privés susceptible d'assurer un déplacement fluide et un accueil de qualité.
- De rédiger une feuille de route opérationnelle composée de 32 actions concrètes, qui constituent autant de chantiers à lancer avec les partenaires de terrain que sont les territoires et les associations représentatives du monde de l'itinérance en région.

Cette stratégie et ce plan d'action ont vocation à être mis en œuvre à l'échelle des itinéraires en concertation avec les territoires au travers de formes de gouvernance locale (comités d'itinéraire, contrat de canal, etc.).

Un produit tarifaire valable les week-ends et jours fériés sera mis en œuvre en 2025 pour améliorer l'attractivité des transports Fluo pour relier ces points touristiques. Le Pass Jeunes Grand Est Grenzenlos sera pérennisé pour favoriser le tourisme estival des jeunes en Grand Est.

DES ACTIONS POUR DYNAMISER L'EMPLOI

Défi 3 Défi 5 Défi 6

• La mise en place d'aides à la mobilité pour faciliter l'accès des personnes en parcours d'insertion ou d'emploi à travers un prêt de véhicules

→ Via son dispositif « un véhicule vers l'emploi », la Région a soutenu 19 porteurs de projets répartis sur l'ensemble du territoire, avec une mise à disposition prévue de 364 véhicules (deux ou quatre roues, avec ou sans permis).

Outre le transport collectif, la Région agit pour lever les freins à l'accès à l'emploi ou à la formation liés à des difficultés de mobilité.

À travers le dispositif « Un véhicule vers l'emploi », elle finance l'achat de véhicules (électriques, propres, sans permis, deux-roues motorisés ou vélos) au bénéfice de porteurs de projets couvrant une large partie du territoire régional, afin de les mettre temporairement à disposition de personnes engagées dans une démarche de retour à l'emploi, le temps de sécuriser une solution plus pérenne.

• Des actions pour la formation des métiers de la mobilité

→ La Région agit également pour former les métiers nécessaires à la mobilité. Toutes les professions sont visées, qu'ils s'agissent des conducteurs de cars à travers le « New Deal », des métiers du ferroviaire, notamment dans une logique transfrontalière, ou des métiers émergents, notamment pour la réparation des vélos.

L'attractivité des métiers du transport et de la mobilité est un sujet essentiel pour la Région. Ainsi la Collectivité, sur la base de ses compétences en matière d'information sur les métiers et les formations, valorise ces métiers auprès des publics. Elle mobilise 30 ambassadeurs métiers du transport qui interviennent pour présenter leurs métiers auprès des publics scolaires. Sur le site Orient'est sont recensées les ressources qui présentent les métiers de ce secteur. Une trentaine de manifestations sont organisées chaque année autour des besoins en compétence dans ce domaine de même qu'un atelier sectoriel sur les métiers du transport à destination des professionnels de l'orientation. Le dernier en 2024 était consacré aux métiers du ferroviaire. La Région aide également à développer un serious game autour des métiers de transport de bus collectif « On the road ».

Les formations aux métiers du transport représentent 20% de l'offre de formation du Programme Régional de Formation (tant en volume budgétaire qu'en programmation). Le champ couvert par le terme « transport » englobe à la fois le transport de voyageurs et le transport marchandises, essentiellement dans le domaine routier.

En trois ans, la programmation dédiée aux conducteurs de transport de voyageurs a doublé dans le cadre du « New Deal du Transport ». Cette dynamique a été accompagnée par le financement d'une campagne de communication intitulée « Devenez conducteur de bus », qui a généré 540 candidatures tout public.

En parallèle, depuis 2024, une coopération avec la SNCF, s'est mise en place dans le cadre du programme régional de formation pour développer des formations liées aux métiers ferroviaires : conducteur de train franco-allemand, opérateur de maintenance ferroviaire, métiers commerciaux et de quai. La Région Grand Est a d'ailleurs obtenu un financement européen pour lancer un programme de formation de conducteurs de train franco-allemand.

La Collectivité soutient également des métiers émergents, tels que réparateurs de cycles et motocycles : des formations ont été mises en œuvre dès 2022 sur trois territoires du Grand Est.
Enfin, sur le volet de la formation initiale, et dans le cadre de la carte des formations initiales professionnelles scolaires, environ 20 établissements proposent des formations dans le secteur transport-logistique, du CAP au Bac Pro. Ce champ s'organise autour de deux grandes filières :

- Filière Sciences et Techniques Industrielles — « Conduite routière » : pour les emplois opérationnels du transport.
- Filière Économie-Gestion — « Transport Logistique » : pour les emplois supports du transport de marchandises et les emplois opérationnels de la logistique.

Une action efficiente dans le respect du contribuable

VENDEUVR

QUEL BESOIN ET POUR QUI ?

L'ensemble des actions de la Région, que ce soit pour l'usager, le citoyen, les entreprises ou les partenaires et prescripteurs de mobilités, ne peut se réaliser qu'avec le même niveau de rigueur sur l'efficacité et l'efficience de son action.

À l'heure où l'inflation fragilise le pouvoir d'achat de nos concitoyens, et où les ressources publiques sont toujours plus précieuses, la Région maintient son niveau d'exigence sur ses performances, profondément respectueuses des deniers publics. Ce n'est que grâce à une bonne gestion financière que la Région pourra maintenir sa forte capacité d'investissement au profit de son territoire.

Ce cinquième et dernier pilier de l'action régionale, destiné aux contribuables, nécessite d'abord une maîtrise des ressources financières de la Région. Alors que le monde ferroviaire est en profond bouleversement, avec la fin programmée du monopole historique de la SNCF, la Région a par ailleurs développé des outils contractuels pour tirer profit de ce nouvel environnement, tout en veillant à l'amélioration continue de son organisation.

DES ENGAGEMENTS POUR PLURIANNULISER LES INVESTISSEMENTS RÉGIONAUX

Défi 3

→ Le Contrat de Plan Etat-Région est l'outil classique mobilisé par la Région pour planifier ses investissements aux bénéfices des territoires. La Région a toutefois innové contractuellement sur les opérations relatives à ses matériels roulants et aux infrastructures ferroviaires, grâce au recours à des sociétés publiques locales permettant de lisser dans le temps des investissements massifs.

• Des outils classiques comme le CPER

La déclinaison de cette programmation des opérations d'investissement pluriannuelles passe d'abord par le Contrat de Plan État — Région (CPER), dans une logique partenariale partagée avec l'État.

• Des outils plus innovants

Au-delà du CPER, et alors que la Région doit faire face à plusieurs murs d'investissements, Elle a fait le choix de montages innovants permettant de sécuriser dans le temps la qualité du transport ferroviaire. Ces montages concernent à la fois les investissements dans le matériel roulant et dans les infrastructures.

La concession du matériel roulant auprès de la SPL Grand Est Mobilités

Concernant le matériel roulant, la Région Grand Est a décidé d'en confier la gestion patrimoniale à une SPL Grand Est Mobilités. Cette dernière, détenue à 100% par des capitaux publics, est ainsi titulaire d'un contrat de concession sur le matériel roulant. Par ce montage, la SPL s'est vue transférer la gestion d'une partie substantielle du parc de matériel roulant ferroviaire Grand Est. Elle a ainsi le droit de percevoir des redevances des exploitants ferroviaires en contrepartie de sa mise à disposition du matériel roulant, pendant une durée allant jusque 40 ans.

La SPL devra aussi assurer la régénération à mi-vie des rames à partir de la décennie 2030, contrôler le respect par les entreprises ferroviaires du plan de maintenance, ou encore veiller à la meilleure allocation du parc. En termes financiers, pour permettre le lissage de la dette levée (1,3 milliards d'euros) pour son financement sur une durée cohérente avec la durée de vie du matériel, la SPL va verser à la Région un droit d'entrée correspondant à la valeur nette comptable du matériel, puis rembourser sa dette grâce aux redevances perçues des entreprises ferroviaires et des subventions versées par la Région.

La création de la SPL infrastructure

Un montage similaire est en cours pour les lignes de desserte fine du territoire que la Région Grand Est a décidé de reprendre en propriété pour en assurer la régénération et la pérennité dans le temps. Afin de lisser dans le temps les investissements massifs nécessaires, une SPL dédiée aux infrastructures sera créée et sera titulaire d'un contrat de concession dans le cadre duquel elle s'endettera pour réaliser les travaux.

Ce modèle permet à la Région de garder le contrôle de ses matériels roulant et de ses infrastructures, d'optimiser les coûts et de garantir un service de qualité aux usagers tout en bénéficiant d'une flexibilité contractuelle accrue. La durée du contrat de concession serait égale à la durée d'amortissement des investissements de régénération d'infrastructure et de réalisation des ateliers de maintenance mis à la charge du concessionnaire, soit 50 ans, pour permettre à la SPL d'amortir entièrement ces investissements à travers la perception de péages (redevances) payés par les exploitants ferroviaires et les activités de fret, ainsi que de subventions d'investissements de la Région lissées dans le temps.

LE MAINTIEN D'UN ÉQUILIBRE DES RECETTES ET DES DÉPENSES

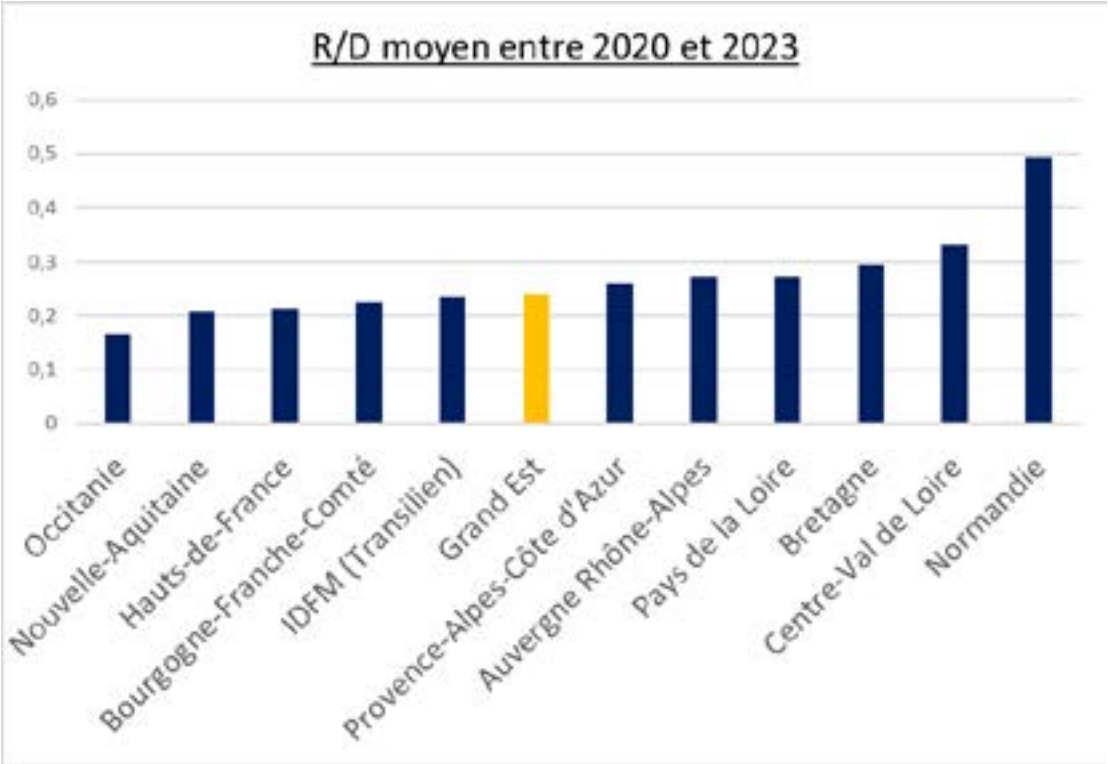
Défi 3

→ Sur le volet recette, la Région a veillé à maintenir la stabilité de la part assumée par les usagers, afin de ne pas faire peser trop fortement la charge sur les contribuables. Les réflexions en cours au niveau national sur le financement des infrastructures devraient par ailleurs permettre d'envisager de nouvelles sources de recettes.

• Une attention au juste prix payé par l'usager

Au-delà des dépenses, l'équilibre financier de la Région peut aussi s'appuyer sur un travail sur les recettes. L'enjeu est de diversifier le financement des infrastructures, de renforcer la lutte contre la fraude, et d'améliorer la participation financière des partenaires.

La Région a donc veillé à préserver un équilibre entre la part du service financé par le contribuable, et celle acquittée par l'usager. Elle a donc préservé un taux de recettes sur dépenses, soit la part des dépenses couvertes par les recettes, d'en moyenne 27% sur le réseau Fluo. En 2024, celui du ferroviaire s'élève à 31%. Celui du routier se situe lui autour de 10%, ce qui a permis de préserver la capacité de la Région à récupérer la TVA sur les dépenses entrant dans le coût de revient des services de transports. Ce taux place le Grand Est dans la moyenne française.



Le maintien de ce taux de R/D est porté par une augmentation du nombre d'abonnés mensuels, ainsi que par une hausse de la fréquentation mais aussi par une politique responsable d'actualisation des tarifs au rythme de l'inflation.

• Des réflexions plus générales sur les financements des mobilités via la conférence « Ambition France Transports »

Plus structurellement, la question du financement des infrastructures se trouve au cœur des débats nationaux. La conférence de financement « Ambition France Transports » qui s'est tenue au printemps 2025, devrait déboucher sur des solutions concrètes pour financer les politiques de mobilités. Il s'agira ainsi de trouver des ressources pour les autorités organisatrices de la mobilité, dans un contexte marqué par la volonté de déployer des services express régionaux métropolitains (SERM). Les discussions doivent également porter sur la refonte du système de financement des infrastructures de transport en intégrant les réflexions liées à l'avenir des concessions autoroutières historiques.

UNE OPTIMISATION DU PILOTAGE DE LA POLITIQUE MOBILITÉS DANS UN NOUVEL ÉCOSYSTÈME FERROVIAIRE

UN NOUVEAU CONTRAT TER PARTICULIÈREMENT EXIGEANT

Défi 3

Défi 6

→ En décembre 2023, le Grand Est a conclu l'un des contrats TER les plus exigeants de France avec SNCF Voyageurs en matière de qualité : création d'un nouvel indicateur de conformité, abaissement de la régularité à 2 minutes 59 (au lieu de 5 minutes 59), multiplication par 10 des pénalités pour TER.

Ce contrat représente un contrat de rupture permettant à la Région de s'affirmer dans son rôle d'autorité organisatrice :

- En plaçant l'usager et la qualité de service au centre du contrat, avec des engagements accrus en matière de ponctualité notamment. La régularité à 5 min 59 est remplacée par le taux de conformité à 2 min 59 pour 10 zones. Concernant les lignes 1 et 4, la régularité à 5 min 59 est remplacée par le taux de conformité à 5 min 59. Le taux de conformité mesure le nombre de trains en retard ainsi que les trains supprimés en opérationnel, alors que le taux de régularité ne mesure que les trains en retard. Ce taux de conformité est de 84% en 2024, en amélioration par rapport à 2023 (83,2%).
- En prévoyant des pénalités fortes et incitatives en cas de manquement aux engagements de qualité de service. Ce nouveau système multiplie l'enveloppe des malus par 10 par rapport à la convention 2017-2024, ce qui représente un montant de 20 millions d'euros pour SNCF Voyageurs.
- En permettant à la Région un juste partage de la rémunération de SNCF en cas de défaillance.

UN ENGAGEMENT ÉQUILIBRÉ DANS L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE AFIN DE RENDRE LE SERVICE PUBLIC PLUS EFFICIENT

Défi 3

→ Le Grand Est a fait un choix équilibré d'ouverture progressive de ses lignes à la concurrence, en découpant par lots le territoire. Les premiers appels d'offres concernent la ligne 14 Nancy-Contrexéville, attribué en 2024, les lignes Bruche-Piémont-Vosges (mise en service en 2028), les lignes transfrontalières vers l'Allemagne (mise en service en décembre 2027) et enfin les lignes de l'Étoile de Reims (mise en service en juillet 2029). Pour la ligne 14, la Région s'est montrée particulièrement innovante en signant le premier contrat ferroviaire en « intégration verticale », c'est-à-dire incluant à la fois l'exploitation du service ferroviaire et la gestion de l'infrastructure. Ce contrat porte sur une ligne dont le transfert de propriété de l'État vers la Région a été validé. Cela marque ainsi la forte volonté de la Région Grand Est de régénérer un réseau ferroviaire laissé à l'abandon depuis plusieurs décennies.

La loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, votée pour appliquer des directives européennes, a autorisé les régions à mettre en concurrence l'exploitation de ces transports, tout en leur laissant jusqu'au 25 décembre 2023 la possibilité de signer de gré à gré avec SNCF Voyageurs une nouvelle convention d'exploitation pour une durée maximale de dix ans. À compter de 2034, tous les opérateurs devront avoir été choisis après mise en concurrence - cet opérateur pouvant être SNCF Voyageurs si elle remporte des appels d'offres.

Des gains d'efficacité du service ferré sont attendus par cette ouverture à la concurrence des lots ferroviaires. Celle-ci devrait permettre l'exploitation de certaines lignes dans des conditions plus efficientes (tant économiques qu'en matière de qualité de service ou de quantité d'offres). C'est le cas de la ligne 14, entre Nancy, Vittel et Contrexéville, de la ligne Bruches-Piémont-Vosges, ainsi que des 7 lignes transfrontalières, des lignes de l'étoile de Reims, puis progressivement de toutes les lignes régionales.

© Région Grand Est / Direction Générale Adjointe des Mobilités /Juin 2025 / Crédits photos : Michel Christen, Christian Creutz, Stephan Deneuvelaere, Marc Dossmann, Raoul Gilibert, Samuel Grebil, Christophe Jung, Christophe Manquillet, Jean-Luc Stadler — Région Grand Est

La Région Grand Est

ALSACE
CHAMPAGNE-ARDENNE
LORRAINE

Siège du Conseil régional
1 place Adrien Zeller
BP 91006
67070 Strasbourg Cedex
+33 (0)3 88 15 68 67

Hôtel de Région
5 rue de Jéricho
CS70441
51037 Châlons-en-Champagne Cedex

Hôtel de Région
place Gabriel Hocquard
CS 81004
57036 Metz Cedex 01

www.grandest.fr