

AUTOSAISINE



CONTRIBUTION A LA  
STRATEGIE REGIONALE DES  
MOBILITES DE LA REGION  
GRAND EST

---

Présenté en séance plénière  
du 20 mars 2025

AVIS DU CESER

---

Le Conseil économique, social et environnemental régional Grand Est a voté le présent avis à l'unanimité des suffrages exprimés avec 13 abstentions.

Avis présenté par la commission Mobilités et infrastructures de transport :

Jean-Pierre LANGLET, Président

Christian DEJARDIN, Vice-président

Marie BRETON, Rapporteur

Alexandre BERGER

Eric BORZIC

Stéphane BUSOLINI

Jean COLLIGNON

Raphaël DUPENLOUX

Nicole GLIN

Jean KELLER

André LOTT

Albane PILLAIRE

Claudine RENARD

Nadège RISSE

Dominique STEIGER

Caroline TRIPIED

# SOMMAIRE

|                                                                                                       |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>I. PREAMBULE ET CONTEXTE</b>                                                                       | <b>1</b>  |
| <b>II. DECARBONATION : UN IMPERATIF DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE</b>                                   | <b>2</b>  |
| 1. La decarbonation : enjeux et leviers                                                               | 2         |
| 2. Les mobilités voyageurs en Région Grand Est                                                        | 3         |
| a. Une région vaste et contrastée qui appelle des réponses adaptées selon les territoires             | 3         |
| b. Les mobilités voyageurs                                                                            | 5         |
| 3. Le transport de marchandises                                                                       | 8         |
| 4. Les plateformes aéroportuaires en Région Grand Est : vers la limitation de leurs impacts           | 10        |
| <b>III. EQUITE ET COHESION DES TERRITOIRES : UN ENJEU PRIMORDIAL POUR LA SOCIETE CIVILE ORGANISEE</b> | <b>11</b> |
| 1. SRADDET : « équité plutôt qu'égalité »                                                             | 11        |
| 2. La demobilité : les services et « aller vers »                                                     | 13        |
| 3. La mobilité en zones rurales                                                                       | 14        |
| 4. Les territoires du Grand Est et au-delà des frontières...                                          | 16        |
| <b>IV. PARCOURS USAGER : L'USAGER AU CŒUR D'UNE APPROCHE SYSTEMIQUE DES MOBILITES</b>                 | <b>18</b> |
| 1. Le parcours usager : l'utilisateur au cœur d'une approche systémique                               | 18        |
| 2. Les sciences comportementales : apports et limites                                                 | 18        |
| 3. Numérique : un levier pour les mobilités ... pour tous ?                                           | 19        |
| a. Les usages du numérique                                                                            | 19        |
| b. La mobilité vue comme un service : l'émergence du Maas                                             | 20        |
| 4. Accompagnement de tous les usagers                                                                 | 21        |
| 5. La sécurité                                                                                        | 24        |

## **V. FINANCEMENT : SUR QUELLES RESSOURCES ASSEOIR LES MOBILITES? (ET LA STRATEGIE REGIONALE ?) \_\_\_\_\_ 26**

1. Les recettes liées aux transports : TICPE, certificats d'immatriculation \_\_\_\_\_ 27
  - a. La taxe sur les certificats d'immatriculation \_\_\_\_\_ 27
  - b. L'ex-TICPE ou Taxe accise sur les énergies \_\_\_\_\_ 27
2. Les recettes : quelle juste contribution des usagers ? \_\_\_\_\_ 28
3. L'éco contribution : une ressource pour accompagner la transition écologique \_\_\_\_\_ 29
4. Versement mobilité : une nécessité à ce jour ? \_\_\_\_\_ 31

## **EXPLICATION DE VOTE \_\_\_\_\_ 32**

## **ANNEXES \_\_\_\_\_ 34**

- Annexe 1 - Rapports – Avis de la commission mobilités et infrastructures de transports \_\_\_\_\_ 34
- Annexe 2 - Rapports – Avis des autres commissions \_\_\_\_\_ 34
- Annexe 3 – Rapports organismes extérieurs au CESER Grand Est \_\_\_\_\_ 34

## I. Préambule et contexte

La contribution du CESER Grand Est reprend dans les grandes lignes les positions adoptées dans ses rapports-avis et contributions depuis 2016. Les positions prises, avec des préconisations le cas échéant, s'inscrivent en cohérence avec les axes et les objectifs définis dans des documents « cadre » tel le « 100 propositions »<sup>1</sup>.

Pour retranscrire ses positions, revue à l'aune des transitions, le CESER a choisi de présenter sa contribution en la déclinant à travers quatre axes qu'il considère comme essentiels pour le déploiement de la stratégie régionale en matière de mobilités. Cette contribution centrée sur les mobilités et infrastructures de transports intègre plusieurs dimensions transverses que sont le transfrontalier, la cohésion des territoires et la décarbonation.

Depuis 2015, les conseils régionaux ont vu leur rôle en matière de transports renforcé avec le transfert de la compétence en matière de transports scolaires interurbains assumés jusqu'à lors par les conseils départementaux<sup>2</sup>.

En région Grand Est l'option retenue a été de prendre immédiatement la compétence avec un transfert effectif au 1<sup>er</sup> janvier 2017 comme l'autorisait la loi. D'autres régions ont opté pour un transfert par délégation de compétence aux départements durant une période transitoire.

Fin 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) est venue renforcer et compléter les compétences de la Région en la matière : devenant Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) Régionale, elle est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité.

Dans ce cadre, le Conseil régional a engagé en février 2022 une concertation auprès des acteurs de la mobilité. Ce processus a permis notamment de définir des bassins de mobilité (11 au total) posant les bases de la coopération de l'ensemble des parties prenantes. La co-construction de Contrat Opérationnel des mobilités (COM) en cours devrait déboucher prochainement sur leur mise en œuvre progressive sur chacun de ces bassins.

Dans ce contexte, le CESER Grand Est a ainsi défini quatre enjeux :

- La décarbonation : avec une part importante des transports de voyageurs et de fret à la transition environnementale via la décarbonation de ses activités
- L'équité et la cohésion des territoires : un enjeu primordial en région Grand Est pour la société civile organisée
- Parcours usager : l'utilisateur au cœur d'une approche systémique des mobilités
- Financement : sur quelles ressources asseoir le financement des mobilités. Quelle répartition entre les parties prenantes ?

---

<sup>1</sup> Contribution CESER Grand Est : <https://www.ceser-grandest.fr/publication/100-propositions/#:~:text=Face%20aux%20enjeux%20de%20la,et%20environnementale%20du%20Grand%20Est>

<sup>2</sup> Loi NOTRe 2015 – Transfert de la compétence transports scolaires et interurbains

## II. Décarbonation : un impératif de la transition écologique

### 1. La décarbonation : enjeux et leviers

#### • La décarbonation : de France Nation Verte à Région Grand Est Verte

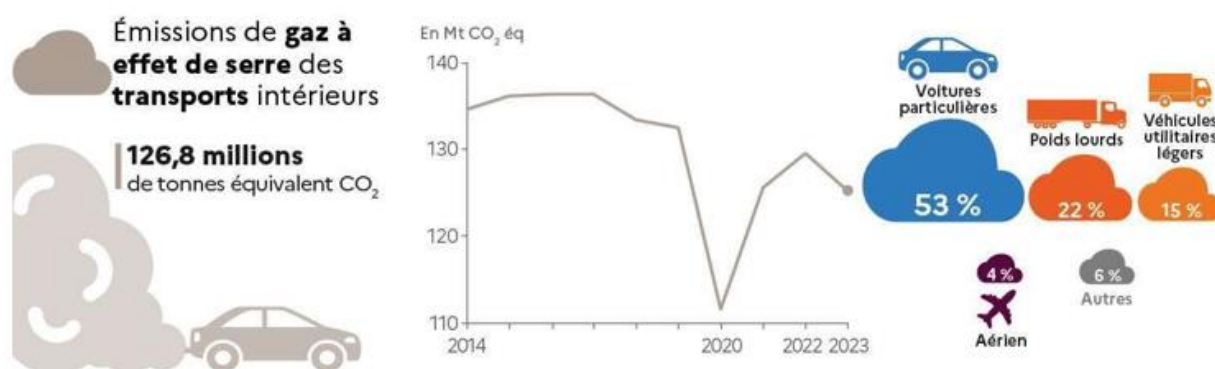
La décarbonation des transports s'inscrit dans l'objectif global de décarbonation décliné via la plan France Nation Verte qui fixe un objectif de réduction des gaz à effet de serre de -55% à horizon 2030.

S'agissant de la région Grand Est la trajectoire fixée est la réduction de -55% des gaz à effets de serre liés aux transports sur la période 2023 à 2030 soit passer de 42,3 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> à 21 millions de tonnes de CO<sub>2</sub><sup>3</sup>. Cette trajectoire s'inscrit dans la Feuille de route Régionale 2024 (Cop Territoriale)<sup>4</sup>.

S'agissant des transports (Voyageurs tous modes et marchandises), les transports sont les deuxièmes contributeurs à la réduction des GES juste derrière l'industrie<sup>5</sup> du fait de l'importance de son tissu industriel<sup>6</sup>.

#### • Les enjeux de décarbonation et les transports

Le secteur des transports (voyageurs et marchandises) représente 31% des gaz à effet de serre (GES)<sup>7</sup> ; ce qui en fait le premier poste. La moitié de ces gaz à effet de serre sont liés à l'utilisation de la voiture individuelle, près d'un quart sont liés aux poids lourds, près de 1/5 aux véhicules utilitaires légers et 4% aux avions.



<sup>3</sup> Données ATMO Grand Est - 2021

<sup>4</sup> COP Territoriale : <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/grand-est/Region-et-institutions/L-action-de-l-Etat/Grand-Est-Region-Verte/Grand-Est-Region-Verte-la-mise-en-oeuvre-de-la-planification-ecologique-dans-le-Grand-Est/Presentation-de-la-demarche-et-feuille-de-route/>

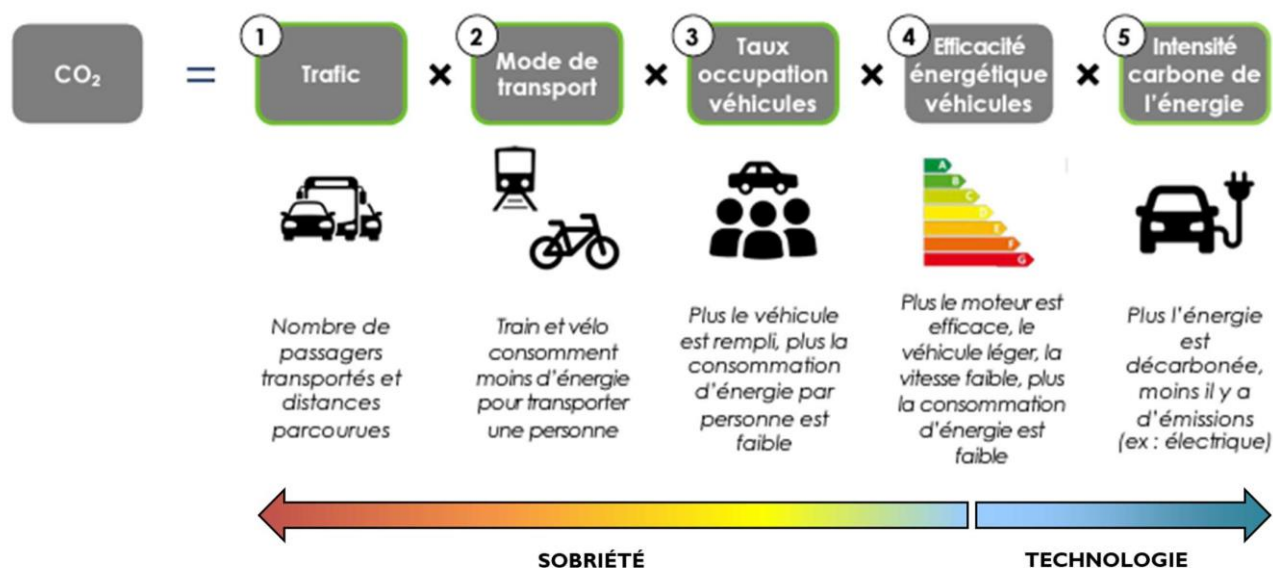
<sup>5</sup> Données ATMO Grand Est - 2021

<sup>6</sup> Le Monde du 27 novembre 2024 « La lente décarbonation de l'industrie tricolore »

<sup>7</sup> Bilan annuel des Transports 2023 : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/bilan-annuel-des-transports-en-2023>

- Les leviers d'actions : l'équation de Kaya

## Les leviers de la décarbonation du transport (équation de Kaya)



La décarbonation des transports repose sur la combinaison de 5 facteurs qui sont le trafic (nombre de passagers transportés et distances parcourues), le mode de transport plus ou moins énergivore, le taux d'occupation ou de remplissage, l'efficacité énergétique du véhicule et l'intensité carbone de l'énergie utilisée (Essence, GNV, électricité etc.).

Si deux de ces facteurs relèvent des progrès technologiques, les 3 autres relèvent de la sobriété et donc de l'efficacité d'utilisation des transports quel que soit le mode.

Cette efficacité peut venir soit de contraintes coûts sur l'utilisation de certains modes de transports rendant certains autres modes plus compétitifs que d'autres, d'habitudes dans les modes de vie (Véhicule individuel versus transports en communs ou partagés) ou d'une combinaison des deux.

Dans une logique de décarbonation des transports de voyageurs, la logique consiste à réduire l'utilisation du véhicule à titre individuel (autosolisme) au bénéfice de solution(s) alternatives soit via l'intermodalité soit via la multi modalité soit un usage partagé du véhicule individuel ou encore les mobilités actives et douces.

## 2. Les mobilités voyageurs en Région Grand Est

a. Une région vaste et contrastée qui appelle des réponses adaptées selon les territoires

- Contexte géographique et socio-économique

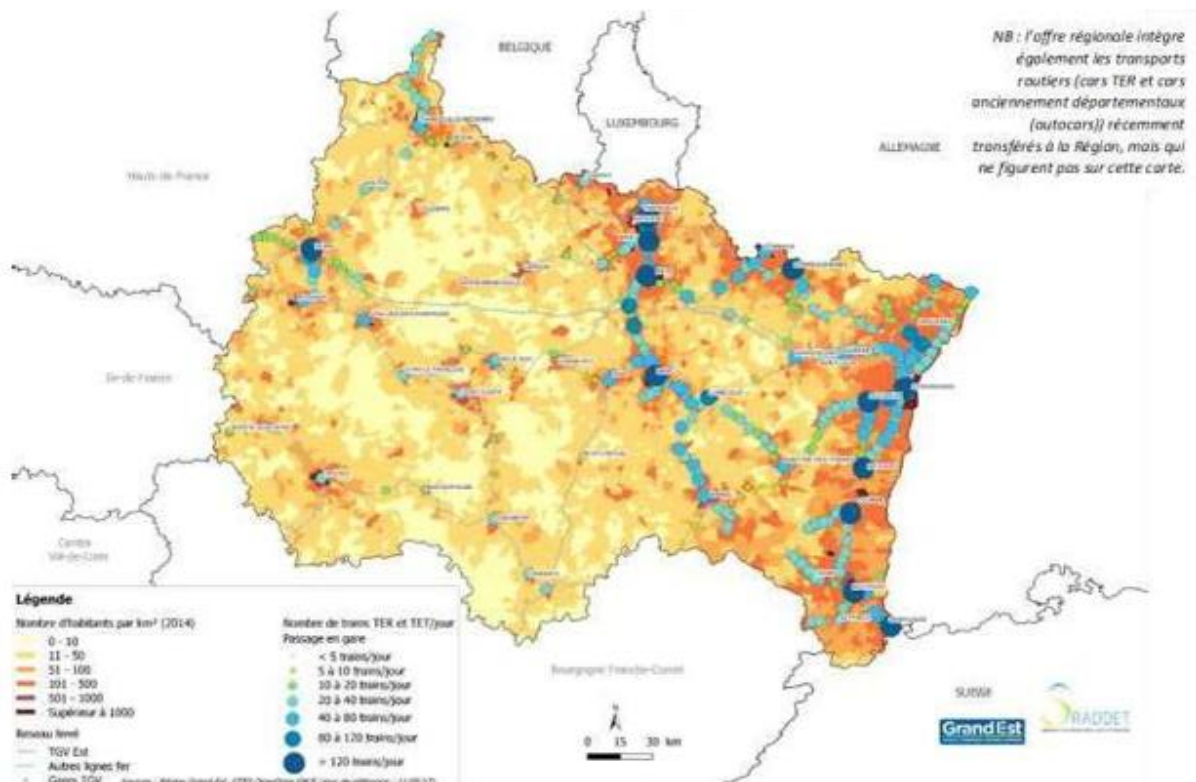
Le Grand Est est une région vaste et contrastée variée, avec des zones fortement urbanisées comme Strasbourg, Metz ou Nancy, et des territoires ruraux où les mobilités diffèrent sensiblement.

La région est limitrophe de l'Allemagne, du Luxembourg, de la Belgique et de la Suisse, ce qui favorise les flux transfrontaliers. Cela crée des besoins spécifiques en termes de mobilité, notamment pour les travailleurs frontaliers.

### • Les modes de transport dominants

#### • Transports en commun :

Réseau ferroviaire : Avec la LGV Est et un maillage dense des TER, le Grand Est dispose d'une bonne couverture ferroviaire, mais certains territoires ruraux restent mal desservis.



Bus interurbains et urbains : Des initiatives comme le réseau Fluo Grand Est (bus et trains) cherchent à améliorer la cohésion des mobilités. Cependant, le maillage et la fréquence restent insuffisants dans certaines zones rurales.

#### • Voiture individuelle :

C'est le mode dominant, particulièrement en zones rurales où les alternatives sont peu nombreuses. Cela engendre des enjeux liés à la congestion, la pollution et la dépendance énergétique.

Le covoiturage commence à se développer (ex. : plateformes régionales), mais reste en retrait par rapport aux besoins.

#### • Mobilités douces

Les pistes cyclables se développent dans les métropoles (Strasbourg étant un modèle national), mais leur déploiement est plus lent dans les zones périurbaines et rurales.

La marche, bien que plus présente en milieu urbain, est freinée par des infrastructures parfois peu adaptées.

### • **Enjeux : Attractivité du territoire, compétitivité économique et environnement**

Devenir un territoire durable et accessible non seulement aux citoyens à la recherche d'un cadre de mobilité agréable, mais également aux touristes et aux talents, qui privilégient des territoires innovants et engagés dans la transition écologique est un enjeu majeur pour la Région Grand Est.

Cette évolution positionnera(it) le Grand Est comme une région exemplaire, combinant progrès environnemental et dynamisme économique avec notamment :

- Le développement de filières industrielles innovantes dans le domaine des énergies renouvelables, des batteries ou de l'hydrogène.
- Réduction des coûts liés aux externalités négatives de la pollution (santé, congestion, dégradation des infrastructures routières...)
- Environnement préservé et une amélioration de la qualité de l'air

Cependant, cette transition pose des questions cruciales : comment financer les nouvelles infrastructures ? Comment assurer une équité territoriale entre zones urbaines et rurales ? Comment accompagner les acteurs économiques dans cette mutation ?

Aussi la décarbonation doit être acceptable par les habitants des territoires en termes de coûts, facilité d'accès pour une utilisation optimum que ce soit pour le travail, les loisirs, l'accès aux soins **et** aux services publics.

#### **b. Les mobilités voyageurs**

### • **Intermodalité et multi modalité : un impératif écologique et social**

#### • **Constats**

La région Grand Est bénéficie d'un réseau de transports varié, comprenant un maillage ferroviaire dense<sup>8</sup> (LGV Est, TER) et des réseaux de bus interurbains et locaux. Cependant, la coordination entre ces modes reste insuffisante pour garantir une véritable intermodalité. Les infrastructures comme les parkings-relais, les hubs de correspondance ou les aménagements cyclables autour des gares sont souvent inégalement répartis, limitant l'efficacité des trajets combinés.

En milieu rural, la voiture individuelle domine notamment en raison de l'absence d'alternatives fiables, tandis que les zones transfrontalières (notamment vers le Luxembourg, l'Allemagne et la Belgique) subissent une pression importante, exacerbée par un manque d'intégration entre les réseaux régionaux et transnationaux. Malgré des initiatives telles que le réseau Fluo Grand Est, qui combine différents modes de transport (trains, bus, covoiturage),

---

<sup>8</sup> Région Grand Est – Présentation 7 février 2023 INSA de Strasbourg

leur adoption reste limitée, en partie à cause d'un manque de sensibilisation, d'une tarification complexe et d'une inertie au changement de comportements des citoyens.

- Enjeux : de la transition écologique au parcours usager
- Transition écologique : Promouvoir les modes de transport combinés pour réduire l'impact environnemental, notamment en augmentant la part modale des transports en commun et des mobilités douces.
- Infrastructure et financement : Développer et moderniser les infrastructures nécessaires, comme les pôles d'échange multimodaux, tout en sécurisant les investissements publics et privés.
- Expérience usagers : Simplifier la tarification et améliorer l'information en temps réel pour encourager les voyageurs à adopter des solutions multimodales.
- Accessibilité : Assurer une couverture équitable en intermodalité, en particulier pour les zones rurales et périurbaines, afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle.
- Transports transfrontaliers : Répondre aux besoins croissants des travailleurs transfrontaliers tout en fluidifiant les correspondances entre différents réseaux nationaux.

• Le CESER préconise de :

- Massifier les flux ferrés et opter pour des matériels nécessitant moins d'énergie carbonée (Ex : hybride, hydrogène etc...)
- Décarboner le parc des cars utilisés pour les transports scolaires et interurbains
- Redéployer des lignes et augmenter l'offre ferrée dans son domaine de pertinence, en recourant notamment aux mobilités innovantes
- Mettre en place d'une politique publique volontaire, claire et partagée par les différentes parties prenantes (Ex : Plan vélo régional)
- Favoriser l'Intermodalité par une offre et une billettique unique disponible sur un support unique, type carte Fluo en parallèle à une application smartphone
- Adapter et différenciation entre les territoires pour opter vers l'offre décarbonée la plus adaptée (ex : implantation bornes IRVE ...)
- Ouvrir des transports scolaires à la clientèle commerciale dans une logique d'optimisation du taux de remplissage
- Favoriser le développement des mobilités douces comme le vélo<sup>9</sup> via le Plan Vélo Régional
- Mettre en place des horaires mieux coordonnés entre trains, bus, et services de covoiturage
- Sécuriser les mobilités douces (pistes cyclables, cheminements piétons)

---

<sup>9</sup> Plan Vélo régional Grand Est – 23 juin 2022

- Organiser des consultations pour mieux comprendre les besoins spécifiques des territoires
- Mobiliser les entreprises locales et les collectivités pour cofinancer des projets structurants (Plan de Mobilité Entreprise)

Plus spécifiquement sur les mobilités en zones rurales, il peut faire le choix d'une politique partenariale :

- Assise sur la complémentarité de service avec les AOM urbaines en permettant aux lignes régionales venant des territoires moins ou peu denses de pénétrer dans les aires urbaines
- Assise sur la solidarité avec les AOM des territoires peu denses en permettant à ces territoires de bénéficier ou de densifier l'offre de transport en commun, à coût marginal, en s'appuyant sur l'offre de transport scolaire existante (contrats de mobilité solidaires).

Plus généralement, le Conseil régional devra miser sur l'intermodalité permettant de mettre en cohérence l'ensemble des modes de transports et mobilités en fonction de leur niveau de pertinence. Plus précisément, il privilégiera le rabattement vers des transports organisés en s'appuyant sur les mobilités douces (vélo, marche) et/ou des solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle (TAD, covoiturage organisé, navette etc.).

#### • **Le renouvellement du matériel roulant dans le champ de compétences du Conseil régional**

- TER : un saut d'offre pour quel(s) résultat(s) ?

Passer massivement à des trains à propulsion alternative (hydrogène, batteries électriques) en remplacement des matériels roulant diesel.

Cela permettrait la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> : Le remplacement des rames thermiques par des trains électriques, à hydrogène ou hybrides permettrait une réduction significative des émissions, en ligne avec les objectifs climatiques nationaux et régionaux.

Modernisation et attractivité : Un matériel roulant plus moderne améliore l'expérience passager (confort, ponctualité, services à bord) et peut attirer davantage d'usagers vers le train, augmentant ainsi la part modale des transports collectifs.

Optimisation économique à moyen terme : Bien que l'investissement initial soit élevé, les économies d'exploitation (réduction des coûts de carburant et d'entretien) et l'allongement de la durée de vie du matériel compensent ces dépenses sur le long terme.

Mais Le saut technologique nécessite un financement conséquent. Une recherche active de subventions (européennes, nationales) sera indispensable.

Il faudra adapter les infrastructures par exemple les trains hydrogène ou à batteries nécessitent des adaptations (stations de recharge, électrification partielle des lignes non électrifiées).

Chaque solution devra être étudiée au regard de la configuration du mode de transport et du ratio coût/bénéfice en gain de Gaz effet de serre.

- **Transports scolaires et interurbains : un service public à destination des familles**

Les transports scolaires offrent une solution de mobilité fiable sécurisée et adaptée aux horaires scolaires pour garantir le droit à l'éducation.

Les lignes interurbaines offrent une alternative à la voiture individuelle en étant une solution abordable il reste à intégrer des véhicules propres (Electrique / Bio GNV).

Les deux services restent essentiels pour favoriser l'inclusion sociale et l'équilibre territorial.

### **3. Le transport de marchandises**

- **Le mode routier : un enjeu majeur de décarbonation du parc routier existant**

*Le renouvellement du parc routier : « l'angle mort de politique publique des transports »*

Si à horizon 2030, il est possible d'envisager un doublement de la part modale du train et une augmentation de 50% pour le fluvial, la décarbonation du parc routier existant reste l'enjeu principal. Ainsi « la route est à la fois le principal problème et la principale solution : c'est dans le mode routier (pour les marchandises comme pour les voyageurs) que sont les principales marges de progrès... ».

Dans l'hypothèse optimiste du doublement des parts modales respectives du fer et du fleuve, le transport routier demeurerait malgré tout majoritaire avec une part modale proche de 75% contre 89 % aujourd'hui. À ce jour le verdissement du parc dépend à la fois de la maturité technologique pour certains modes alternatifs comme l'hydrogène, le coût d'achat et la visibilité sur un horizon stable pour une dizaine d'années. Cet environnement économique et fiscal ne dépend pas que de décisions prise à l'échelle nationale (Ex : écotaxe, etc.).

- **Un objectif de report modal sous contraintes...**

Le transport de fret par camion reste largement majoritaire dans un contexte où les marchandises tous modes de transports confondus sont en nette augmentation. Avec 89% des marchandises transportés par le mode routier, le ferré représente quant à lui 9% et les 2% restant vont au fluvial.<sup>10</sup>

Le fluvial et le ferroviaire diminue malgré les aides de plus en plus importantes et ce pour différentes raisons souvent inter-reliées. La fiabilité et la continuité d'acheminement, les niveaux des fleuves (basses eaux, et hautes eaux, le manque de sillons ferrés en concurrence avec le ferré voyageur sont autant de difficultés à lever afin de rendre possible le report modal de marchandises. A cela s'ajoute la rentabilité et la pertinence du mode qui ne rend pas toujours possible le report de la route vers le ferré ou le fluvial. Par exemple le ferroutage ne peut trouver son modèle économique que pour des destinations au moins égales à 400 kilomètres. Ainsi ces modes sont liés à une nécessité de massification.

---

<sup>10</sup> Données : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/bilan-annuel-des-transports-en-2023>

Sur le plan environnemental le déploiement progressif du Zéro artificialisation nette (ZAN)<sup>11</sup> et la montée en puissance des Zones à faibles émissions (ZFE)<sup>12</sup> dans les agglomérations regroupant plus de 150 000 habitants sont autant de facteurs à intégrer pour les transporteurs de marchandises et les acteurs de la logistique.

Enfin les contraintes financières qui pèsent sur les finances publiques, à l'échelle nationales et locales notamment, risquent d'amener à revoir le niveau d'engagement de certains dispositifs d'accompagnement en faveur du verdissement des flottes (Ex : CLIMAXXION).

• **Aussi Le CESER préconise de :**

► **Tendre vers une logistique Zéro Carbone à échéance 2050**

- Établir une cartographie conjointe des plateformes logistiques (cartographie cible des implantations)
- Définir et mettre en œuvre une politique conjointe d'incitation à la rationalisation des implantations.
- Renforcer les équipements favorisant le report modal, y compris pour la desserte Ile-de-France
- Procéder à l'évaluation harmonisée des externalités du transport, prenant en compte l'ensemble des coûts

► **Favoriser les modes de transport de marchandises durables et innovants**

- Aider financièrement les transporteurs qui verdissent leur flotte ou qui souhaitent évoluer vers le report modal
- Inciter les chargeurs/ clients « donneurs d'ordre » (public ou privé) à favoriser les achats de transport vert
- Définir et mettre en œuvre une politique facilitant l'implantation des stations d'avitaillement et de recharge ainsi qu'un choix clair dans les carburants

*Pour aller plus loin : [Rapport-avis CESER Grand Est et Hauts-de-France « Investissements dans les infrastructures de transport de marchandises » du 9 novembre 2023](#)*

---

<sup>11</sup> Référence 20 juillet 2023 – Loi ZAN visant à limiter l'artificialisation des sols

<sup>12</sup> 2021 – Loi Climat et Résilience

## 4. Les plateformes aéroportuaires en Région Grand Est : vers la limitation de leurs impacts

### • Constats

Si les émissions produites par les infrastructures aéroportuaires ne représentent qu'une faible part des émissions de gaz à effet de serre<sup>13</sup> (moins de 5%), il n'en est pas moins indispensable de réduire les consommations énergétiques des bâtiments (chauffage, éclairage, liquides), de réduire les consommations en eau, de dé-imperméabiliser les parkings et d'installer des panneaux photovoltaïques en raison de la forte emprise au sol ainsi que sur les toitures des bâtiments.

### • Enjeux

La réduction des émissions des gaz à effet de serre ne pourra pas uniquement dépendre de la décarbonation des aéroports et, si le trafic aérien s'accroît, cette dernière ne sera que peu pertinente. Toutefois les innovations technologiques récentes laissent entrevoir des possibilités quant à la réduction des émissions liés aux avions avec l'électricité, le kérosène de synthèse et l'hydrogène.

### • Préconisations

Dans la continuité de sa contribution à l'évaluation de la stratégie aéroportuaire régionale conduite par la Chambre régionale des comptes :

- Le CESER recommande de mettre en œuvre une politique d'éco-conditionnalité des aides financières à destination des gestionnaires d'aéroports, qui prenne en compte la biodiversité, les énergies renouvelables, la préservation de la qualité de l'eau, la lutte contre la pollution de l'air et la limitation de la pollution sonore.
- La collectivité régionale - en partenariat avec les autres collectivités territoriales a ouvert une réflexion sur l'avenir des sites aéroportuaires. Elle devra, le cas échéant, envisager des évolutions qui concourent à l'atteinte des objectifs que s'est fixé le Conseil régional en matière de baisse des émissions de GES, de sobriété et de reconquête du vivant.

**Les travaux menés soulèvent les difficultés à concilier trois dimensions :** le développement des plateformes aéroportuaires intermédiaires, l'attractivité des territoires et la réduction des impacts environnementaux.

Dès lors, dans les décisions et arbitrages politiques à venir, cela exigera de déterminer l'importance à donner à chaque dimension.

S'agissant de l'accès aux plateformes aéroportuaires, le développement de l'intermodalité constitue une condition optimale pour les trois dimensions.

---

<sup>13</sup> Audition ADEME du 13 septembre 2024

### **III. Equité et cohésion des territoires : un enjeu primordial pour la société civile organisée**

La notion d'équité et de cohésion équilibrée des territoires constitue un « fil rouge » qui a conduit de nombreuses contributions et avis du CESER Grand Est depuis sa création.

S'agissant des mobilités, il fait référence au SRADDET en tant que schéma directeur d'aménagement des territoires et schéma directeur dans lequel s'insère le volet mobilités et transports de marchandises, à la notion de « démobilité » et la place des services dans les territoires, le rôle spécifique des mobilités en zones rurales et enfin le caractère transfrontalier de la région du fait de sa position géographique. Les mobilités y représentent ainsi un axe prépondérant.

Le SRADDET de la Région Grand Est est en cours de modification : un des objectifs de la procédure est d'y intégrer les dispositions de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, qui a profondément modifié la gouvernance des politiques locales de mobilité et vise à promouvoir les réseaux cyclables intégrés ainsi que les mobilités alternatives.

#### **1. SRADDET : « équité plutôt qu'égalité »**

L'équité une notion centrale pour le CESER. Dans sa première contribution, le CESER note que les notions d'égalité et d'équité sont distinctes. La notion d'équité indique qu'une situation est acceptable parce qu'elle est conforme au sentiment commun de ce que doit être la justice.

La notion d'équité territoriale implique donc un traitement adapté aux spécificités de chaque territoire alors qu'un traitement strictement égalitaire n'est pas nécessairement en capacité de répondre aux problématiques particulières de ces territoires.

Le CESER continuera à employer dans cette contribution la notion « d'équité » faisant sienne la définition de John Rawles : « L'équité consiste à combattre, parmi les inégalités, celles qui handicapent les plus défavorisés ».

#### **• Situation en région Grand Est : un territoire contrasté**

Les mobilités sont décisives pour l'attractivité d'un territoire et pour sa population. Le monde, la France comme les régions sont en pleine mutation, peut être encore plus le Grand Est avec sa situation ouverte vers 3 régions et 4 pays.

Le travail change, son organisation évolue, le télétravail se développe. En même temps, la distance moyenne domicile/travail progresse. Parmi les 31 zones d'emploi du Grand Est, 3 sont à un taux de chômage de – de 5 %, d'autres sont à plus de 10 %.

Le Grand Est est une région plus rurale que la moyenne française, traversée par une « écharpe de fragilité ». La région Grand Est issue de la fusion des trois ex-régions Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne est un territoire contrasté. Les trois ex-régions ont des densités de population très différentes : près de 230 habitants/km<sup>2</sup> pour l'Alsace avec un profil urbain plus affirmé, près de 99 habitants/km<sup>2</sup> pour la Lorraine et un peu plus de 51 habitants/km<sup>2</sup> pour la Champagne -Ardenne. Les 4 départements des Vosges (88), de la Meuse (55) de la Haute-Marne (52) et des Ardennes (08) sont identifiés comme étant « très ruraux ». Ainsi, 40% des habitants vivent dans une commune rurale et 90% des communes du Grand Est sont rurales, soit peu denses ou très peu denses. Par ailleurs, le dynamisme démographique du Grand Est est quasiment nul, au contraire de celui de l'ensemble de la France métropolitaine (+ 0,05% contre + 0,4%).

Le Conseil régional de par sa compétence de chef de file des mobilités mais aussi par le biais de ses politiques en faveur des territoires a un rôle majeur à jouer en coopération avec les EPCI urbains et ruraux devenus depuis la loi LOM des Autorités Organisatrices des mobilités locales.

La LOM a donné la possibilité aux Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) de devenir des Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM). Par cette loi, ils ont pu prendre la compétence. Seuls quelques-uns n'ont pas fait ce choix en région Grand Est.

#### • Enjeux

Depuis le déploiement du SRADDET, le CESER Grand Est a contribué par ses différents travaux et contribution tout au long des différentes sollicitations émanant du Conseil régional.

Sur l'ensemble de ses avis et contributions, le CESER Grand Est a partagé les 30 objectifs inscrits dans ce document cadre<sup>14</sup>. Toutefois les questionnements sont plus nombreux sur les modalités opérationnelles de mise en œuvre et l'atteinte réaliste de ces objectifs. Le CESER note que la majorité des modifications sur les aménagements vont dans le sens du développement de l'intermodalité et du report modal, aussi bien sur le transport de fret que de voyageurs. Cela implique le développement des modes alternatifs et des mobilités les plus décarbonées possible.

#### • Préconisations

L'horizon de réalisation du SRADDET fixé à 2050 le positionne dans un temps long qui s'inscrit pleinement dans les compétences du CESER à la fois sur le champ de l'évaluation des politiques publiques et de la prospective.

Aussi le CESER demande à pouvoir être associé à la réalisation d'études ciblées en matière d'évaluation des politiques publiques ainsi que des études prospectives, en matière de mobilités.

---

<sup>14</sup> SRADDET <https://www.grandest.fr/politiques-publiques/sraddet/>

Pour ce faire, il est nécessaire de mettre en place des objectifs chiffrés régionaux sur le développement des mobilités décarbonées avec une trajectoire de suivi.

## **2. La démobilité : les services et « aller vers »**

### **• Constats**

- Une région touchée par la baisse des services de proximité

Sur les quatre dernières décennies, 40% des communes du Grand Est ont perdu leurs derniers services de proximité<sup>15</sup> (commerce d'alimentation générale, commerce alimentaire, un équipement de santé de proximité, une présence scolaire). Dans le même temps de nombreuses classes d'écoles primaires ont été regroupées suite au mouvement amorcé par la mise en place de la carte scolaire visant à regrouper les écoles de faibles effectifs.

- Ingénierie territoriale : un déficit accru pour les départements les plus fragiles

Aménagement, logement, revitalisation des centres-villes, zones d'activité du futur, immobilier d'entreprise nouvelle génération, transition environnementale, nouvelles mobilités, etc. autant d'enjeux qui exigent des expertises de plus en plus pointues et une capacité à piloter des projets complexes et multi acteurs. Face à ces nouveaux défis nécessitant des compétences qualifiées, les collectivités locales peuvent se trouver démunies. C'est particulièrement vrai dans le Grand Est, qui fait partie des régions les moins bien dotées en ingénierie territoriale, surtout dans les départements de l'« écharpe de fragilité » (Ardennes (08), Haute-Marne (52), Meuse (55), Vosges (88)). Ainsi, les communes et EPCI de ces départements dits « ruraux », où nombre d'habitants éprouvent des difficultés en termes de mobilité spatiale et intellectuelle, sont également ceux dont la capacité à monter des projets complexes est la plus faible<sup>16</sup>.

### **• Enjeux**

Dans une région plus rurale que la moyenne française, comprenant de forts contrastes entre les trois anciennes régions, comment maintenir des services de proximité et publics afin de favoriser leur accès à tous ?

Le CESER considère que la politique de mobilité se décline à la fois à travers l'offre de mobilité mais aussi à travers la démobilité et le maintien de service de proximité et publics sous des formes renouvelées afin de limiter les déplacements notamment dans une optique de décarbonation.

### **• Préconisations**

- Afin de favoriser le développement des services publics et de proximité, le CESER préconise de soutenir les services de proximité itinérants en zones très peu denses, de

---

<sup>15</sup> Insee Analyses Grand Est - Septembre 2022 - n° 146

<sup>16</sup> Carte SCET – Rapport « L'ingénierie territoriale : une aubaine pour les territoires (et pour la France !)

maintenir un réseau de distribution, et de développer des services de proximité dans des lieux existants (gares, centre-bourgs)

- Afin de favoriser la force de proposition et d'innovation en provenance des territoires, le CESER préconise de renforcer l'ingénierie territoriale, indispensable pour la définition des besoins et le montage des projets
- Afin d'accompagner le déploiement du bouquet de mobilités, le CESER préconise de développer la création d'aires de covoiturage et de Pôles d'Echange Multimodaux,
- Afin d'accompagner le déploiement du bouquet de mobilités, le CESER préconise de développer l'implantation de bornes de recharge pour les énergies faiblement ou non carbonées (électrique – stations GNV – bio-GNV etc.). S'agissant des bornes de recharge en particulier dans les zones rurales, il préconise que le Conseil régional veille à un maillage de ces bornes et qu'il réactive localement le dispositif en cas de déficit sur certains secteurs<sup>17</sup>

### 3. La mobilité en zones rurales

#### • Constats

Nombre de territoires ruraux ont vu petit à petit disparaître des accès aux transports en commun, avec la fermeture des petites gares et petites lignes de chemin de fer. Avec l'éloignement des centres urbains, des services et des commerces, ces territoires sont souvent confrontés à l'absence d'alternative à la voiture individuelle. **Les déplacements sont très majoritairement effectués en voiture<sup>18</sup>**, que ce soit pour emmener les enfants à l'école, aller au travail, faire ses courses, ou aller chez le médecin. Les habitants des zones rurales effectuent en moyenne 23km de plus que les urbains pour leurs trajets quotidiens.

Réalisés en voiture, les trajets quotidiens en zones à faible densité engendrent des dépenses conséquentes (carburant, assurance, amortissement et entretien du véhicule), qui sont de plus en plus importantes compte tenu notamment de la hausse du prix des carburants. Le budget transport peut représenter jusqu'à 20 % des dépenses d'un ménage, augmentant ainsi sa vulnérabilité. La hausse du budget mensuel lié à la mobilité et le manque de transports collectifs dans les zones rurales entraînent des conséquences sociales importantes sur certaines catégories de population. Ces phénomènes entraînent des renoncements, qui renforcent l'isolement, l'immobilité et la précarité. Les seniors de plus de 65 ans en perte d'autonomie et de moyens et les jeunes de moins de 25 ans sont principalement touchés.

---

<sup>17</sup> Avis CESER Grand Est - Budget Primitif 2025 – Commission environnement du 5 décembre 2025

<sup>18</sup> Rapport-avis CESER Grand Est – Prospective « Les conditions d'une « vie bonne » en zones rurales peu dense à l'horizon 2050

## • Enjeux

Dans un contexte sociodémographique de vieillissement de la population<sup>19</sup>, les mobilités revêtent des enjeux à la fois sociaux, économiques et environnementaux pour ces habitants dont les alternatives à la voiture individuelle lorsque que c'est (encore) possible sont très limitées voire inexistantes.

Dès lors comment dans ces conditions limiter les effets de cette tendance structurelle et répondre aux besoins et attentes des différentes catégories d'utilisateurs (Demandeurs d'emploi, personnes âgées, étudiants, apprentis etc.) ?

## • Préconisations

Le CESER Grand émet les préconisations suivantes en appliquant les quatre principes de base suivants :

- Simplicité : la facilité de compréhension et d'utilisation.
- Sécurité : la réduction des risques au minimum incompressible, à la fois le risque physique pour l'utilisateur et le risque de non-réalisation du service, autrement dit la fiabilité maximale possible du service.
- Régularité : le respect des horaires de circulation prévus.
- Acceptabilité : l'adaptation aux besoins de l'utilisateur (horaires et garantie aller-retour).

Afin d'élargir le bouquet de mobilités « tous publics » et d'aller vers une offre de service élargie en horaires (avec garantie aller et retour).

- Déployer lorsque c'est pertinent un service de transport organisé à coût raisonnable pour l'utilisateur et la collectivité sur la base d'une expérimentation<sup>20</sup> : concevoir du « sur mesure » à l'échelle des territoires.
- Mutualiser les offres de mobilité et proposer une alternative crédible à l'autosolisme (pistes cyclables, covoiturage, transport à la demande (TAD), augmenter la fréquence des transports en commun, etc.).
- Concernant les transports scolaires et interurbains : promouvoir et généraliser leur ouverture à la clientèle commerciale ;
- S'appuyer sur les employeurs (y compris inter-employeurs) pour organiser un service de déplacement (Plan de Mobilité Entreprise) et inciter les employés à recourir à des solutions alternatives à l'autosolisme (covoiturage).

---

<sup>19</sup> INSEE – Grand est : la population stable entre 2015 et 2021 du 28 décembre 2023

<sup>20</sup> Expérimentation Bregenzerwald (Autriche) – Audition Cabinet de conseil Trans-missions du 16 mars 2022

- Déployer à proximité des petites gares TER un système de transport régulier par minibus avec un usage mixte (passagers + colis)<sup>21</sup>.

Afin de répondre aux besoins des « publics fragiles »

- Développer le Transport d'Utilité Sociale (TUS) afin d'offrir une alternative adaptée aux publics fragiles et garantir le droit à la mobilité<sup>22</sup> en s'appuyant sur les acteurs du secteur associatif (réseau Familles Rurales – Secours catholique etc.).

Afin de miser sur l'innovation dans les territoires

- S'appuyer sur l'innovation technique et législative pour offrir des alternatives facilement accessibles aux administrés des zones peu denses. Expérimenter le train léger et la navette autonome dans leur domaine de pertinence.

Pour aller plus loin : [Rapport-avis CESER Grand Est « Garantir une mobilité à la portée de tous en zones rurales »](#)

#### **4. Les territoires du Grand Est et au-delà des frontières...**

- **Le transfrontalier : de forts impacts sur la politique en faveur des mobilités et des infrastructures de transports**

La position géographique de la région Grand Est « au cœur de l'Europe avec 760 kilomètres de frontières (Luxembourg, Allemagne, Suisse, Belgique) constitue de fait un élément important de la stratégie régionale des mobilités. Que ce soit pour les mobilités voyageurs, avec un nombre total de travailleurs frontaliers dépassant les 210 000<sup>23</sup>, ou pour le fret de marchandises et le passage de plusieurs corridors<sup>24</sup> traversant la région Grand Est, la politique des mobilités et infrastructures de transport est impacté par ce caractère transfrontalier. Un exemple marquant étant la montée en capacité du TER (futur SERM) du sillon Mosellan qui passera de 9 000 à 22 000 passagers jours afin d'accompagner les travailleurs frontaliers au Luxembourg.

- **La stratégie régionale des mobilités et le transfrontalier : intégrer les bassins de vie transfrontalier**

Au regard de sa situation géographique, l'enjeu consiste à intégrer la notion de bassin de vie transfrontalier dans sa stratégie régionale

---

<sup>21</sup> Revue les territoires en mouvement – Expérimentation « ma course SNCF »

<sup>22</sup> Dispositif Familles rurales de Moselle avec partenariats Département de la Moselle – Communautés de communes – Metz Mécènes solidaires

<sup>23</sup> Rapport CESER Grand Est – Conjoncture – 5 juin 2024

<sup>24</sup> Observatoire ORTL Grand Est

Concernant la stratégie régionale des mobilités annoncée pour 2025<sup>25</sup>, le CESER espère qu'elle ne se limitera pas aux frontières du Grand Est et intégrera des prolongements vers les autres régions françaises et les pays voisins.

Dès lors qu'un bassin de vie transfrontalier<sup>26</sup> se caractérise par des flux, les transports et en particulier la mobilité des citoyens constituent un enjeu crucial de leur fonctionnement. Pour le CESER, l'approche des mobilités à l'échelle transfrontalière doit être organisée selon plusieurs axes :

- Une réduction de la mobilité (« démobilité ») par le télétravail ;
- Une mobilité plus durable : incitation au report modal, en faveur des transports collectifs, des mobilités douces et partagées (covoiturage, autopartage) ;
- Le développement commun d'infrastructures et de services de mobilité intelligents<sup>27</sup>.

• **Plus spécifiquement le CESER :**

- Concernant la stratégie régionale des mobilités annoncée pour 2024, le CESER espère qu'elle ne se limitera pas aux frontières du Grand Est et intégrera des prolongements vers les autres régions françaises et les pays voisins. À ce propos, le CESER salue l'extension annoncée du Pass Jeun'Est aux réseaux allemands et encourage le Conseil régional à étendre cette mesure aux réseaux belge et suisse.
- Concernant la liaison Colmar-Fribourg, si sur le principe le CESER Grand Est est favorable au projet au regard de la priorité donnée au développement du transfrontalier, il souligne que les 25 millions d'euros inscrits pour des études d'avant-projet ne peuvent être engagés que dans la perspective d'une réalisation qui reste dans des limites raisonnables en termes de délais et de coûts.
- Le CESER Grand Est constate avec satisfaction que le SERM Lorraine-Luxembourg et la liaison ferroviaire de l'Euro Airport de Bâle-Mulhouse intègrent dans leur tour de table financier des participations des pays voisins concernés, Luxembourg, Suisse et Allemagne. Plus spécifiquement pour le raccordement de l'Euro Airport, il s'interroge sur les coûts prévisionnels d'études et de travaux annoncés pour une liaison d'environ 6 kilomètres. A ce jour une navette en bus assure la liaison depuis la gare de Saint-Louis (7j/7j). Il convient de souligner que la Région vient « en appui financier » du projet essentiellement porté par les autres acteurs.
- Recommande l'interconnexion, y compris numérique, des systèmes de transports collectifs (train, bus) de part et d'autre des frontières franco-belge, franco-allemande

---

<sup>25</sup> Avis CESER Grand Est - Orientations Budgétaires 2024

<sup>26</sup> Rapport- Avis CESER Grand Est novembre 2022 - « Les bassins de vie transfrontaliers, laboratoires de l'intégration européenne »

<sup>27</sup> MUUST - Modèle Multimodal et Scénarios de mobilité Transfrontaliers « Grande Région »

et franco-suisse, en vue de permettre une harmonisation des horaires et une tarification commune.

- Si le Plan Vélo régional a tenu compte a minima des itinéraires nationaux et européens concernant le Grand Est, le CESER sera attentif à ce que la future stratégie régionale d'itinérance touristique qui sera validée en 2025 intègre pleinement le transfrontalier à son élaboration en associant les pays et régions voisins, mais aussi les collectivités à l'échelon infra-départemental.

## **IV. Parcours usager : l'utilisateur au cœur d'une approche systémique des mobilités**

### **1. Le parcours usager : l'utilisateur au cœur d'une approche systémique**

#### **• Qu'est-ce qu'un parcours usager ?**

Le terme "parcours usager" désigne l'outil qui permet de formaliser les différentes étapes par lesquelles passe un utilisateur tout au long de sa relation avec une institution à l'occasion d'une démarche de service. Il est issu du concept marketing de "parcours client" qui concerne plus spécifiquement une situation d'achat effectif ou potentiel d'un produit ou d'un service dans le secteur concurrentiel.

Le parcours usager vise à représenter visuellement (schéma, cartographie, infographie...) l'expérience vécue et à décrire, à chaque point de contact physique ou numérique avec l'institution, l'attente de l'utilisateur, le déroulé de l'interaction, l'émotion ressentie afin de repérer et qualifier les points d'insatisfaction. Il s'agit d'établir un diagnostic précis, centré sur le besoin et les attentes de l'utilisateur, en vue d'améliorer la qualité du service rendu.

Le parcours usager constitue donc **un outil d'écoute et d'analyse** permettant de rendre compte de l'expérience, de détecter les sources d'insatisfaction, et de se projeter dans une démarche d'amélioration de la relation avec l'institution. L'expérience vécue par l'utilisateur a une influence directe sur sa perception et contribue à forger une image positive ou négative, un sentiment de confiance ou de défiance.

Objectif : Mieux s'adapter aux différents profils d'utilisateurs.

### **2. Les sciences comportementales : apports et limites**

#### **• Les objectifs sociaux et comportementaux**

Les sciences comportementales appliquées associent des recherches qualitatives approfondies et des preuves issues des sciences cognitives et de la psychologie pour formuler une compréhension approfondie d'un contexte particulier et de la manière dont ses caractéristiques peuvent générer ou empêcher des comportements particuliers. L'utilisation

d'une approche fondée sur des données probantes peut améliorer considérablement l'acceptabilité, la pertinence et l'incidence des programmes et des politiques.

Plus précisément, les sciences du comportement permettent aux concepteurs de programmes et aux décideurs de :

- Mieux comprendre les facteurs et les obstacles à l'adoption de comportements particuliers
  - Concevoir des communications, des interventions, des technologies, des politiques et des programmes fondés sur le comportement
  - Se focaliser sur les expériences des personnes touchées par les politiques et programme
  - Prendre en compte les déterminants sous-jacents des comportements et des motivations en comprenant comment les comportements sont le fruit de l'interaction entre les influences cognitives, sociales et environnementales
  - Avoir recours à une approche fondée sur des preuves pour formuler et tester des hypothèses relatives aux facteurs contextuels de comportements particuliers, avant une approche itérative basée sur l'expérimentation pour concevoir des solutions
- **Les limites et les opportunités associées à une approche fondée sur les Sciences comportementales appliquées**

Les sciences comportementales (compréhension des comportements humains) constituent un élément clé de l'élaboration des politiques et des programmes. Cependant, les interventions des sciences comportementales appliquées à elles seules (par exemple, la conception de l'architecture des choix, la pratique du « nudge ») ne sont pas susceptibles de résoudre efficacement des problèmes complexes et profondément enracinés (Ex : violence etc.).

Pour d'autres politiques elles constituent une réelle plus-value à l'instar des politiques publiques en faveur des mobilités.

### **3. Numérique : un levier pour les mobilités ... pour tous ?**

#### **a. Les usages du numérique**

Comme les mobilités, **le numérique irrigue l'ensemble des aspects de notre vie quotidienne** (santé, éducation, travail, loisirs, etc.). Pour les habitants des territoires ruraux, il peut permettre de rendre certains services plus accessibles et de limiter, voire supprimer, les déplacements domicile-travail (télétravail). Toutefois, ces opportunités sont conditionnées par trois facteurs : les infrastructures assurant le service numérique, l'équipement des particuliers et le niveau d'usage adapté.

L'action volontariste du Conseil régional a permis de raccorder l'ensemble du territoire au très haut débit et un équipement en fibre pour 99,8% des habitants de la région Grand Est<sup>28</sup>. S'agissant de l'équipement individuel, on observe à l'échelle nationale que le niveau d'équipement est très élevé sur l'ensemble du territoire : en France métropolitaine 83 % des foyers sont équipés d'un ordinateur et 95% des Français de 15 ans et plus sont équipés d'un téléphone mobile (dont 77% d'un smartphone<sup>29</sup>).

**Le frein se situerait plutôt dans l'usage du numérique.** En effet, 17% des Français (de tous âges) souffrent d'illettrisme numérique (ou illettronisme)<sup>30</sup>, c'est-à-dire manquent des 5 compétences numériques de « base »<sup>31</sup> pour accéder aux services publics dématérialisés.

Plus globalement, il existe une certaine réticence à l'usage du numérique parmi la population majeure (+18 ans) et rencontrant des difficultés numériques en utilisant des outils informatiques : 60% d'entre eux ne souhaitent pas être formés<sup>32</sup>.

Enfin, 1/3 des usagers rencontrent des difficultés d'accès aux démarches administratives en ligne et surtout 8% des usagers renoncent définitivement à toute démarche en ligne<sup>33</sup>.

*« Ce n'est pas à l'usager de s'adapter à la dématérialisation des services publics »<sup>34</sup> mais bien aux services publics à trouver la solution adéquate.*

b. La mobilité vue comme un service : l'émergence du Maas

• **Les données de mobilités : un enjeu pour les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)**

⇒ **Le Maas : un déploiement conditionné par le rythme de l'ouverture des données**

La mobilité comme service (Maas) (en anglais : mobility as a service) est un type qui permet à ses utilisateurs de planifier, réserver et payer de nombreux moyens de transport sur une même plateforme numérique. Si auparavant, la mobilité était appréhendée de manière individuelle où chacun possédait un moyen de transport qui lui est propre, avec le concept de Maas la mobilité devient un service. Ceci est possible en combinant les services proposés par les acteurs publics et privés. Ainsi les usagers peuvent créer et gérer leur voyage à partir d'une seule plateforme et d'un seul compte utilisateur.

La LOM prévoit les modalités d'ouverture des données<sup>35</sup>. Toutefois, la complexité du partage de données entre des acteurs privés et publics a probablement été sous-estimée. En effet, il faut combiner à la fois des données sur les transports publics et les solutions de mobilités, il en faut aussi sur le stationnement, la topographie etc.

---

<sup>28</sup> Est républicain –du 21 janvier 2025 – Monsieur le Président du Conseil régional Grand Est

<sup>29</sup> INSEE- Ordinateur et Ordinateur et accès internet : les inégalités d'équipement persistent selon le niveau de vie - 2021

<sup>30</sup> Rapport du Sénat - « Renforcer la cohésion numérique dans les territoires : 20 mesures pragmatiques et de bon sens » - 28 mars 2022

<sup>31</sup> S'informer, communiquer, créer du contenu, assurer sa propre sécurité, résoudre des problèmes (Commission européenne, 2013)

<sup>32</sup> Etude ANCT – Rapport 2019 – 2020 « La France en douze portraits » - Février 2021

<sup>33</sup> Maire info – 20 mai 2022

<sup>34</sup> Défenseure des droits – 5 juillet 2022

<sup>35</sup> LOM – art 25 – Textes d'application - Décembre 2021

Cette obligation de partage des données a été complétée par la loi Climat et résilience qui octroie aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) un droit d'accès aux données pertinentes issues des services numériques d'assistance au déplacement<sup>36</sup>.

De plus, il convient de permettre la communication entre l'ensemble des systèmes des opérateurs et AOM en allant vers la standardisation. Deux voies existent : la standardisation universelle ou communautaire. La première passe par une norme descendante plus longue à mettre en œuvre, la seconde par un accord entre les parties intéressées.

#### ⇒ **La mobilité comme service (Maas) en région Grand Est : des projets en devenir**

Depuis la signature de la « Charte de l'intermodalité et des services à l'utilisateur en Grand Est »<sup>37</sup>, la région Grand Est a déployé celle-ci en s'appuyant sur des conventions avec des Métropoles et agglomérations notamment (Ex : Euro métropole de Strasbourg, Métropole de Metz etc.).

Ces conventions permettent la mise en œuvre progressive du système d'information multimodal (SIM) et par la même occasion l'une des composantes du Maas.

A ce système d'information (SIM) s'ajoute le déploiement du « code Barre 2D » ainsi que la carte « Simplicités ». Ces trois composants permettront à terme à la fois l'alimentation par les autres AOM de leur offre de mobilités ainsi que la distribution de billets (Billettique).

Selon les conventions déjà signées, le SIM Fluo permet de disposer pour un itinéraire de l'offre de mobilités région composée du TER, des transports scolaires inter urbains auxquels peuvent s'ajouter selon les bassins de mobilités l'offre de mobilité de certaines AOM locales (Ex : Transport à la demande (TAD), covoiturage organisé etc.).

Toutefois, le seul volet technique et sa bonne mise en œuvre ne suffiront à la montée en puissance du Maas et à la généralisation de l'intermodalité au quotidien.

Le changement des habitudes et des représentations est à accompagner. Le canal de communication via le numérique est une condition nécessaire mais non suffisante, tout particulièrement en espace rural.

## **4. Accompagnement de tous les usagers**

Dans ces positions et préconisations, le CESER Grand Est a toujours mis l'accent sur la notion d'équité en termes d'offre de mobilités et d'accès aux différents transports à tous types de publics. Si le CESER n'est pas opposé au numérique, il reste particulièrement attentif à l'accessibilité des services de mobilités, tout comme les services publics et de proximité.

---

<sup>36</sup> Art 109 de la Loi Climat et résilience de 2021

<sup>37</sup> 2018 – Région Grand Est « Charte de l'intermodalité et des services à l'utilisateur en Grand Est »

Pour cela il lui semble important de prendre en compte la motilité, un accompagnement adapté à chaque public, l'accessibilité et l'inclusivité des mobilités ainsi que les représentants des usagers.

- **Motilité<sup>38</sup>**

Celle-ci se définit comme l'ensemble des facteurs qui font que l'on arrive à être mobile. Ces facteurs sont de 3 ordres :

- ① Les conditions objectives d'accès à des réseaux de transports et de communication
- ② Les compétences que l'on a pour organiser son déplacement (savoir conduire une voiture ou faire du vélo, connaître un itinéraire ou un plan de métro)
- ③ Les projets et envies que l'on a, c'est-à-dire l'appropriation des moyens de déplacement dont on dispose. C'est avec ce triptyque accès-compétences-projets que l'on organise sa mobilité en tenant compte des contraintes de sa vie quotidienne.

- **Un accompagnement adapté à chaque public**

La réponse en termes de mobilité ne peut-être calquée sur un modèle identique qui s'appuierait sur une réponse standard, numérique et identique sur l'ensemble des territoires.

Au-delà de la réponse en termes d'offre de mobilité, il convient de déployer un accompagnement tenant compte des différents publics (demandeurs d'emplois, lycéens, apprentis, touristes etc.) pour lesquels la réponse en termes de mobilité constitue un début ou une partie de la solution (cf. dernier kilomètre des politiques publiques).

- **Accessibilité et mobilités inclusives (Schéma directeur d'accessibilité programmé (Sdadap))**

Dans le cadre de ces compétences, et depuis le transfert des transports routiers et interurbains, le Conseil régional a en charge la mise en conformité de gares du réseau Grand Est et d'arrêts routiers relevant de son périmètre d'intervention.

S'agissant des gares, la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR), comprend un ensemble de 65 gares (16 intérêt national et 49 d'intérêt régional) avec un objectif d'achèvement à horizon 2030. A ce périmètre s'ajoute des mises en conformité réalisés dans le cadre du CPER et d'accords entre les parties prenantes (Etat- Région- collectivités)

En complément, il convient de souligner les efforts réalisés avec le renouvellement des matériels roulants qui progressivement permettent un accès plus simple aux trains.

Pour les outils de financement on peut citer le dispositif DIRIGE<sup>39</sup> qui permet un certain nombre d'aménagement dont ceux en faveur d'une accessibilité PMR.

---

<sup>38</sup> Vincent Kaufmann sociologue suisse - <https://forumviesmobiles.org/auteurs/430/vincent-kaufmann-sociologue>

<sup>39</sup> <https://www.grandest.fr/vos-aides-regionales/dispositif-dintervention-regional-dintermodalite-grand/>

Le CESER dans le cadre de ses avis va dans le sens d'une accessibilité accrue des transports publics.

• **Le rôle des représentants des usagers et des entreprises**

Afin de mieux prendre en compte et répondre aux besoins des usagers, les autorités organisatrices des mobilités (AOM) ont intérêt à s'appuyer notamment sur les acteurs de la société civile organisée représentant à la fois les employeurs, les salariés et les structures associatives.

D'un côté les représentants des usagers structurés capables d'appuyer dans la durée des dossiers de fonds, de l'autre côté les entreprises. Celles-ci en fonction de leur implantation géographique et de leur capacité à attirer de nouveaux talents peuvent proposer des actions en faveur de la mobilité que ce soit sous forme d'aide, de participation financière ou encore l'organisation d'un système de navette<sup>40</sup> et la participation au comité des partenaires<sup>41</sup>.

• **Afin de d'améliorer le parcours usager le CESER émet les préconisations suivantes :**

• ***Accompagner le déploiement du bouquet de mobilités***

- Créer des aires de covoiturage stratégiques
- Installer des Pôles d'échanges multimodaux : intégration de plusieurs moyens de transport dans un même lieu (bus, train, vélos électriques) et de services annexes tels que des parkings sécurisés et des espaces d'attentes confortables
- Améliorer les espaces publics
  - Repenser les places de village et les espaces collectifs pour intégrer des infrastructures favorisant les mobilités douces et partagées
  - Assurer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (Aménagements et services d'accompagnements)

• ***Pour mieux prendre en compte la relation « usager »***

- **Digitalisation** : Promouvoir l'utilisation des technologies numériques par des applications mobiles ou des plateformes en ligne. Proposer des formations pour aider les usagers à utiliser les outils numériques et à comprendre les démarches administratives. Un accompagnement personnalisé peut également être mis en place pour les personnes les plus vulnérables
- **Communication** :
  - Améliorer la communication par des campagnes d'information ciblées, des permanences téléphoniques ou des points de contact locaux. S'appuyer sur des

---

<sup>40</sup> Rapport-avis CESER Grand Est - SRDEII du 4 octobre 2023

<sup>41</sup> Loi d'orientation des mobilités (LOM) décembre 2019

relais locaux (Mairies, France Services, CCAS, tiers-lieux etc.) pour faire connaître l'offre de mobilité tout particulièrement dans les zones très peu denses et peu denses

- Réaliser une étude/enquête<sup>42</sup> auprès des usagers sur leur connaissance des services et réaliser des tests préalables pour favoriser une pédagogie de la décarbonation
- Faciliter l'accès public aux données de qualité de service et de fréquentation (par ligne, par région)
- **Accessibilité des services & Accompagnement personnalisé :**
  - Proposer un accompagnement personnalisé, cela peut inclure des services de transport adaptés, des aides financières adaptées aux différents publics (Jeunes, étudiants, demandeurs d'emplois etc.) et des services de proximité.
  - Accompagner et aider les publics fragiles à naviguer dans les démarches administratives et à accéder aux services de mobilités existants. Cela peut se concrétiser par des conseillers dédiés ou des permanences téléphoniques (Renseignement et ré orientation autres acteurs et services).
  - Renforcer les incitations à la qualité de service par les régions à la destination des exploitants ferroviaires
- **Participation citoyenne et partenariats locaux :**
  - Encourager la participation des usagers dans la prise de décision locale. Organiser des réunions publiques, des consultations en ligne ou des groupes de travail pour recueillir leurs avis et suggestions.
  - S'appuyer sur les Comités de partenaires impliquant les associations d'usagers ainsi que les entreprises et leurs représentants
  - Porter son attention sur le bon fonctionnement participatif de tous les COREST

## 5. La sécurité

### • Le continuum de sécurité : une adaptation continue aux risques

La sécurité repose sur un continuum impliquant différents acteurs publics et privés intervenant en prévention des risques (en amont) mais aussi lors des accidents (événements accidentels) et incidents (incivilités, agressions...). Dans son acception, le CESER a retenu comme continuum de sécurité, l'ensemble des acteurs inclus y compris le Conseil régional dans l'exercice de ses compétences.

---

<sup>42</sup> Sondage s'appuyant sur les réseaux sociaux et répondant au standard européen en vigueur : <https://ec.europa.eu/eurostat/fr/web/quality/european-quality-standards/european-statistics-code-of-practice>

## • La présence à bord dans les transports publics : la sûreté des personnes

**Contexte :** La sécurité et le sentiment de sécurité contribuent de façon sensible au niveau d'utilisation des transports publics au même titre que l'accessibilité ou encore la qualité du service offert. Par conséquent, un incident technique ou la répétition d'actes d'incivilités voire délictuels, peuvent entamer l'image du service public offert et son taux de fréquentation.

Le Conseil régional, depuis la Loi NOTRe et plus récemment la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), s'est vu conforté dans son rôle de chef de file de la Mobilité en intégrant notamment dans son périmètre les transports scolaires et interurbains (auparavant gérés par les départements), en plus de la gestion des TER, sans oublier l'organisation en cours des mobilités sur l'ensemble du territoire de la Région Grand Est par les AOM locales<sup>43</sup>.

Ce nouveau périmètre de responsabilité élargi, couplé à une évolution du monde des transports publics avec notamment la montée en puissance de l'intermodalité, oblige le Conseil régional à revoir la question de la sécurité avec une acuité renforcée.

Le niveau d'attractivité et donc de fréquentation des transports publics dépend notamment de la sécurité au même titre que l'accessibilité ou encore la qualité de service. Dès lors, l'octroi de moyens matériels et humains pour garantir la qualité de service, la sécurité des moyens de transports, sans oublier les gares (trains) et les arrêts (bus) dans leur configuration au sein de l'espace public constitue un élément contributif à l'attractivité et à la sécurité de ces transports.

Le CESER a identifié des préconisations s'inscrivant dans un souci de sécurité des usagers au quotidien.

**Ces préconisations**, partagées avec un certain nombre d'acteurs de la sécurité, sont :

- **Assurer une présence humaine dans les transports publics et aux abords**

La présence humaine de personnels en uniforme armés ou non peuvent contribuer au sentiment de sécurité (et assurer celle des usagers le cas échéant). Toutefois le CESER préfère une présence ciblée et adaptée selon les lignes et les modes de transport.

- **Améliorer la sécurité dans les transports**

L'amélioration de la sécurité dans les transports passe par des mesures de contrôle de la qualité des transports assurées par des délégataires, la mise en conformité des points d'arrêt routier et le déploiement de dispositifs de prévention, de sensibilisation avec le concours des associations et à destination des usagers (jeunes et moins jeunes).

- **Contribuer de manière ciblée aux dispositifs de vidéo protection**

L'observation des flux de voyageurs et de mobilités peut contribuer utilement à la sécurité en donnant la possibilité d'alerter plus rapidement pour venir en aide ou de contribuer à

---

<sup>43</sup> Séance plénière - Rapport Conseil régional Grand Est – Contrats opérationnels de mobilités – 20/10/2022

l'élucidation d'affaires d'incivilités, de délinquance, voire d'agression le cas échéant. Le CESER Grand Est préconise de soutenir les collectivités (communes) qui installent des systèmes de vidéo protection à proximité des gares ferroviaires<sup>44</sup> et routières, équiper les rames en vidéo protection lors du rachat de nouveaux matériels et Faire équiper sur la base d'une expérimentation de caméras piétons les agents assermentés des réseaux de transports

Point d'attention : les systèmes de vidéoprotection doivent être ouverts et interconnectables afin de laisser la possibilité ultérieure d'un centre (régional) de supervision des transports.

*Pour aller plus loin : [Rapport – avis « L'action du Conseil régional en matière de sécurité, gage de liberté et de bien-vivre ensemble pour nos concitoyens dans notre région »](#)*

Conclusion : la notion de parcours usager recouvre l'ensemble des étapes par lesquelles passent un usager. La qualité de ce parcours est conditionnée à la fois par l'offre de mobilité au sens transports et déplacements, mais aussi par les services qui l'accompagne (Présence humaine, numérique, sécurité etc.).

Au-delà de **la réussite d'un parcours usager** adapté à chaque catégorie (Jeune, étudiant, apprenti, demandeurs d'emplois, seniors etc.), la réussite de celui-ci **conditionne pour partie le dernier kilomètre des politiques publiques**<sup>45</sup>.

Que ce soit pour l'accès à l'emploi, à la formation tout au long de la vie, la santé, les services de proximité et publics, **l'offre de mobilité constitue un maillon essentiel.**

## **V. Financement : sur quelles ressources asseoir les mobilités ? (et la stratégie régionale ?)**

Le CESER a mis en avant le volet financement au regard de l'importance du Budget mobilités et infrastructures de transports ainsi que ses perspectives en matière de financement.

Les préconisations mentionnées ci- avant dans les trois premières parties sont à voir à l'aune de ces perspectives.

### **• La compétence mobilités et infrastructures de transports : le 1er poste budgétaire du budget du Conseil régional Grand Est**

La compétence mobilités et infrastructures de transports représente le 1<sup>er</sup> poste budgétaire dans le budget du Conseil régional avec un total de 1,58 milliards en 2025 (Budget Primitif) répartis en 1,068 milliard pour le volet fonctionnement et 512,4 millions d'euros pour le volet investissements. Cela représente 38,5 % du budget régional pour le cumul fonctionnement et investissements.

---

<sup>44</sup> Dispositif DIRIGE - <https://www.grandest.fr/vos-aides-regionales/dispositif-d'intervention-regionale-d-intermodalite-grand/>

<sup>45</sup> Conseil d'Etat – Etude annuelle 2023

Le poids de ce budget n'a cessé de progresser depuis la fusion des 3 ex-régions<sup>46</sup>. Les fonds de la politique de cohésion permettent d'accompagner les mobilités de toute nature, pour toute cible et pour tous les territoires. La Région Grand Est mobilise au maximum ces fonds comme en témoigne la consommation des enveloppes.

## **1. Les recettes liées aux transports : TICPE, certificats d'immatriculation**

### **a. La taxe sur les certificats d'immatriculation**

#### **• Les certificats d'immatriculations : une recette avec un pouvoir de taux aux effets limités et à la dynamique incertaine**

La taxe sur les certificats d'immatriculations représente une des dernières taxes sur laquelle la Région Grand Est dispose d'un pouvoir de taux en précisant que le Conseil régional a voté pour le Budget Primitif le taux maximal autorisé à ce jour. Le montant de recettes prévisionnelles de 221 millions d'euros est à rapporter aux recettes globales de 4 092 millions d'euros.

De plus la montée en puissance des véhicules électriques dans les années à venir laissent entrevoir des perspectives de recettes incertaines en tenant compte du maintien de la suppression de l'exonération à concurrence de la totalité de la taxe proportionnelle sur les certificats d'immatriculation en faveur des véhicules « dits propres »<sup>47</sup>.

#### **• La position du CESER Grand Est : entre effort collectif et justice sociale**

Le CESER est conscient de la nécessité pour la collectivité de dégager de nouvelles recettes mais alerte sur le fait que ce sont les publics les plus précaires qui vont pâtir des conséquences de cette hausse. En effet il déplore qu'il ne soit pas possible de moduler le tarif et l'application de la taxe notamment concernant tous les véhicules d'occasion (comme cela est possible pour les véhicules d'occasion de plus de 10 ans).

Dans un contexte d'augmentation du nombre de véhicules 100% électriques dans le parc automobile, le CESER rappelle sa demande pour que l'État mette en place un mécanisme au profit des Régions afin de compenser l'exonération de ces véhicules.

### **b. L'ex-TICPE ou Taxe accise sur les énergies**

La Taxe fraction de l'accise sur les énergies perçues en métropole sur les produits énergétiques autres que les gaz naturels et charbons, ou ex TICPE dite « Grenelle », est une taxe sur laquelle la Région Grand Est applique le taux maximum depuis plusieurs exercices. Elle représente un montant de recettes prévisionnelles de 572,7 millions d'euros à rapporter au budget global de 4 092 millions d'euros milliards d'euros.

---

<sup>46</sup> CESER Grand Est - Avis Budget Primitif 2024

<sup>47</sup> Art L421-50 du code des impositions sur les biens et services

- **La position du CESER Grand Est : des ressources à affecter aux infrastructures durables**

A souligner que ces deux recettes assises pour la majeure partie sur des énergies carbonées , et en lien avec les transports, laissent entrevoir des dynamiques de recettes incertaines voir décroissantes<sup>48</sup>.

## **2. Les recettes : quelle juste contribution des usagers ?**

- **Modèle économique des transports publics**

Le modèle économique des transports publics repose sur trois ressources que sont :

- Les financements publics provenant de la taxe, de la redevance et de l'impôt
- L'utilisateur qui paie une partie du coût global selon la tarification en vigueur
- Les entreprises via le Versement mobilité<sup>49</sup>

- **La gratuité : de la gratuité totale à la gratuité ciblée « Un coût à mesurer »**

Tout d'abord il n'existe pas une seule forme de gratuité mais plusieurs, et tous les réseaux français proposent la gratuité au moins pour les jeunes enfants, en général en dessous de 4 ans. L'Observatoire des villes de transport gratuit (<http://www.obs-transport-gratuit.fr/>) définit les 3 formes de gratuité suivantes :

- La gratuité totale : « il s'agit d'un réseau au sein duquel tous les usagers, sans distinction, bénéficient sans payer des services réguliers de transport public
- La majorité du temps, sur le périmètre d'une commune, d'une intercommunalité ou du territoire couvert par l'autorité organisatrice de la mobilité. »
- La gratuité par catégories d'âge, souvent pour les jeunes avec un seuil qui peut varier de 6 ans à 25 ans. Plusieurs collectivités ont fait le choix d'une gratuité jusqu'à 18 ans (Eurométropole de Strasbourg)

Une trentaine de collectivités françaises ont d'ores et déjà instauré la gratuité totale sur leur réseau. Mais d'autres solutions peuvent être envisagées, comme par exemple une tarification solidaire. La baisse du taux de TVA sur les billets de transports publics terrestres, urbains et ferroviaires, actuellement de 10 % depuis 2013, à 5,5 % serait une autre solution intéressante mais pénalisante pour certaines collectivités (Conseils régionaux et reversement fraction de TVA).

- **La tarification solidaire : le chemin partagé par le CESER Grand Est**

Concernant la gratuité universelle des transports qui existe sur certains réseaux de transports collectifs en France, le CESER considère qu'il s'agit d'un choix politique qui doit être

---

<sup>48</sup> CESER Grand Est - Avis Budget Primitif du 5 décembre 2024

<sup>49</sup> Versement mobilité applicable aux entreprises dont l'effectif est supérieur ou égal à 11 salariés – Discussions en cours pour un Versement Mobilité pour les conseils régionaux

soigneusement pesé par chaque AOM en fonction des caractéristiques locales. Tout en lui reconnaissant le mérite de la simplicité et d'un impact social certain, on peut aussi s'interroger sur le manque à gagner en termes de financement des infrastructures.

Depuis la création de la région Grand Est, le CESER est favorable à une harmonisation de la contribution usager sur la Région Grand Est et à une tarification solidaire adaptée pour les catégories concernées que ce soit pour les transports scolaires et interurbains que le TER. Cette position est confortée par le nouvel équilibre des recettes budgétaires et la part significative de la TVA dans le Budget régional.

• **Plus spécifiquement le CESER Grand Est préconise :**

- Tendre vers une harmonisation de la tarification à l'échelle du Grand Est afin de limiter les inégalités de traitement pour certaines catégories (ex : scolaires, étudiants, cartes de réductions etc.)
- Trouver une tarification plus adéquate pour l'abonnement TER qui tient compte du critère kilomètre et du niveau de service rendu (Fréquence A/R en journée)
- Moduler la tarification en fonction de critères sociaux et en fonction de l'offre de mobilité disponible
- Communiquer pour sensibiliser sur la part payée par l'utilisateur et le reste à charge pris par la collectivité dans son ensemble

### **3. L'éco contribution : une ressource pour accompagner la transition écologique**

• **L'écotaxe à caractère régional : une recette en devenir ... et un équilibre à trouver entre transit et transports régionaux et inter-régionaux**

La Loi « Climat et résilience » (Art. 137) prévoit que certaines voies du domaine public routier national seraient mises à disposition des Régions dans le cadre d'une expérimentation, et que celles-ci pourraient instituer des contributions spécifiques assises sur la circulation des véhicules de transports routiers de marchandises sur ces voies. Les Départements pourraient également étendre des contributions spécifiques aux véhicules de transport routier de marchandises empruntant les voies de leur domaine public routier départemental susceptibles de subir un report significatif de trafic du fait des contributions régionales.

• **L'éco contribution en Région Grand Est : un enjeu financier et un choix stratégique pour la collectivité avec un potentiel risque sur l'économie régionale**

Le CESER Grand Est dans l'ensemble de ses rapports, avis et contributions est favorable à la décarbonation des transports de marchandises ainsi qu'au report modal (Fret marchandises). Cette tendance est observée dans de nombreux pays européens dont nos voisins transfrontaliers (Suisse, Luxembourg, Allemagne).

Ce sujet revêt un caractère stratégique pour la collectivité au regard des montants financiers en jeu avec une estimation de près de 1 milliard d'euros sur 8 années à compter de 2025. Il convient de rappeler que le suivi se fera à travers un budget annexe spécifiquement dédié.

Aussi si le CESER Grand Est est favorable sur le principe à la création d'une éco-contribution, il souhaite attirer l'attention sur les effets potentiels que pourraient avoir la mise en place d'une éco-contribution en Région Grand Est :

- Tout d'abord s'agissant du tissu économique local, si une majorité du trafic est lié aux transports de marchandises en transit sur certains axes (Ex : A 31), une part non négligeable des entreprises du secteur des transports implantés régionalement vont souffrir de la concurrence de pays à « bas coûts » (Ex : Pologne, Lituanie etc.).
- Les entreprises du transport implantées en France ne bénéficient pas du même cadre fiscal que nos voisins allemands. L'application de la Lkw Maut (Taxe kilométrique) en Allemagne a favorisé l'arrivée de la concurrence polonaise au détriment des transporteurs allemands<sup>50</sup>.
- De plus les entreprises de certains secteurs avec une organisation locale de leurs circuits de production vont être également impactées (Ex : agriculture). Il convient de rappeler que les entreprises vont devoir probablement répercuter ces hausses du coût du transport sur les produits finaux et donc le consommateur.
- Pour le trafic et les flux, le coût annoncé au kilomètre ne se situe pas à un niveau suffisamment dissuasif pour inciter au report modal. Aussi les recettes profiteront à l'entretien et la maintenance des infrastructures routières existantes (Routes, ouvrages d'art).

• **Plus spécifiquement le CESER préconise :**

- S'agissant du dispositif de collecte de l'éco-contribution, le CESER regrette l'absence de cohérence avec la Collectivité Européenne d'Alsace (CEA) et la mise en place d'un système « doublon » de collecte dans une période de restrictions budgétaires.
- Si une étude d'impacts est en cours de réalisation afin d'évaluer notamment les effets sur les acteurs économiques concernés et les éventuelles contreparties à mettre en œuvre, le CESER s'interroge sur leur portée dans le cadre juridique actuel.
- La proximité avec d'autres régions n'ayant pas opté pour ce dispositif pouvant influencer défavorablement certains acteurs économiques implantés en région Grand Est. Le CESER recommande également au Conseil régional de faire porter cette étude sur les éventuels effets report d'une partie du trafic, cherchant à échapper à ce dispositif d'éco

---

<sup>50</sup> Source BGL (Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung) et membre(s) de la commission mobilités et infrastructures du CESER Grand Est

contribution, sur des itinéraires (en particulier routes départementales) qui ne seraient pas adaptés pour le supporter.

#### **4. Versement mobilité : une nécessité à ce jour ?**

Lors des débats budgétaires à l'échelle nationale et régionale (Budget primitif 2025), la création d'un versement mobilité au bénéfice des régions a été évoqué et porté notamment par Régions de France.<sup>51</sup>

Le budget 2025 adopté par les parlementaires en février offre la possibilité aux conseils régionaux d'une création d'un versement mobilité (VM) au taux de 0,15 %.

Au regard de la conjoncture économique<sup>52</sup>, que ce soit à l'échelle nationale et régionale<sup>53</sup>, la priorité devrait porter sur la limitation des dépenses et donc des économies avant un retour à une conjoncture économique plus favorable.

A cette condition, la question de ce versement mobilité pourrait être à nouveau posée avec un projet et un objectif affiché ainsi qu'une feuille de route détaillée.

---

<sup>51</sup> Les Echos – Article du 25 novembre 2024 - Discussions en cours portant sur la création d'une ressource fiscale dédié aux mobilités en faveur des régions (VM)

<sup>52</sup> <https://www.banque-france.fr/fr/publications-et-statistiques/statistiques/conjoncture>

<sup>53</sup> CESER Grand Est – Tableau de conjoncture du 12 juin 2024

## EXPLICATION DE VOTE

### EXPLICATION DE VOTE DE MEMBRES DU CESER REPRÉSENTANT LA CONFÉDÉRATION GÉNÉRALE DU TRAVAIL (CGT)

Le Conseil régional doit promouvoir la décarbonation des transports par un report modal vers le ferroviaire, incluant fret et voyageurs. Cela nécessite une optimisation des infrastructures, une modernisation du matériel et une meilleure coordination des services.

#### Nos propositions pour une mobilité ferroviaire renforcée :

- **Un diagnostic des mobilités** : analyser les besoins régionaux en fret et voyageurs pour adapter les offres ferroviaires.
- **L'intermodalité** : connecter efficacement les trains aux bus, vélos, covoiturages et plateformes logistiques multimodales incluant le ferroviaire, routier et fluvial.
- **La décarbonation** : investir dans des trains électriques, hybrides ou à hydrogène tout en encourageant les mobilités douces.
- **Optimiser le réseau ferroviaire** : moderniser les voies, augmenter la fréquence et améliorer la fiabilité des services ferroviaires.
- **Des coûts compétitifs** : renforcer l'attractivité du train par des incitations économiques. Le transport ferroviaire est moins coûteux pour le fret (0,03–0,07 €/km) comparé au camion (0,06–0,12 €/km).
- **La valorisation des gares** : transformer les gares en pôles multimodaux incluant des espaces de services comme commerces, coworking et autres.
- **L'expérience utilisateur** : consolider l'accessibilité, le confort et l'information en temps réel pour les voyageurs.
- **L'engagement écologique** : réduire la consommation énergétique des infrastructures, intégrer des matériaux durables et installer des panneaux solaires sur les espaces disponibles.
- **La participation des territoires** : associer les collectivités locales à la co-construction des solutions de mobilité.
- **L'humain au centre** : renforcer l'accueil, l'assistance et la médiation pour une mobilité inclusive.

#### Des solutions spécifiques pour le fret ferroviaire :

- **Une capacité accrue** : doubler certaines voies pour minimiser les conflits entre fret et voyageurs.
- **Des sillons horaires dédiés** : réserver des créneaux spécifiques pour le fret en dehors des heures de pointe.
- **Fret express et trains mixtes** : utiliser des trains voyageurs aménagés pour les colis légers et expérimenter des trains combinant fret et voyageurs.
- **Régionalisation** : réactiver des lignes de fret locales pour désengorger les grandes lignes et développer des solutions comme Draisyl.
- **La numérisation** : moderniser la gestion du trafic avec des outils intelligents pour optimiser les flux et limiter les retards.

- **Autonomie et innovation** : étudier la faisabilité des trains autonomes pour plus de flexibilité.
- **Des synergies multimodales** : connecter efficacement le ferroviaire aux modes fluvial, routier et portuaire.
- **Des politiques incitatives** : encourager le rail par des subventions et des réglementations avantageuses.

**En conclusion**, le report modal vers le ferroviaire est une urgence écologique et économique. L'amélioration des infrastructures, la gestion optimisée et des incitations rendront le train plus attractif. Intégrer fret et voyageurs, avec un soutien des pouvoirs publics, est vital pour un réseau durable et performant.

La CGT votera favorablement sur ce projet de contribution.

Odile AGRAFEIL, Loukas BENARD, Chantal BERTHELEMY, Chahid BOUGNOUCH,  
Stéphane BUSOLINI, Jean-Luc CARDOSO, Bénédicte DA PONT, Marc JOUDELAT,  
Jean-Pierre LANGLET, Emmanuelle MOISSONNIER, Yolande ROSENBLATT,  
Delphine ROUXEL, Doris WARTH

## ANNEXES

### Annexe 1 - Rapports – Avis de la commission mobilités et infrastructures de transports

| N° | Descriptif – Titre détaillé                                                                                                                                                 | Date       |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 1  | <a href="#">Avis sur l’avenant d’intégration du volet mobilités 2023-2027 au Contrat de Plan Etat-Région Grand Est 2021-2027</a>                                            | 10-10-2024 |
| 2  | <a href="#">Avis « Les investissements dans les infrastructures de transport de marchandises : des priorités partagées entre les régions Grand Est et Hauts-de-France »</a> | 09-11-2023 |
| 3  | <a href="#">Avis – Plan vélo</a>                                                                                                                                            | 20-06-2022 |
| 4  | <a href="#">Rapport et avis « Mobilité en zones rurales</a>                                                                                                                 | 07-12-2022 |
| 5  | <a href="#">Rapport et avis « Des mobilités durables et équitables, un enjeu majeur pour les habitants de la région Grand Est à l’horizon 2030 »</a>                        | 23-11-2020 |
| 6  | <a href="#">Motion d’actualité Gare d’interconnexion de Vandières</a>                                                                                                       | 03-07-2020 |
| 7  | <a href="#">Contribution « convention TER 2017-2024 »</a>                                                                                                                   | 20-11-2017 |
| 8  | <a href="#">Avis sur le projet de Gare Interconnexion TGVTER sur le site de Vandières</a>                                                                                   | 21-04-2017 |
| 9  | Contribution à l’évaluation de la politique de soutien aux plateformes aéroportuaires dans le Grand Est                                                                     | 07-11-2024 |

### Annexe 2 - Rapports – Avis des autres commissions

| N° | Descriptif – Titre détaillé                                                                                                        | Date          |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 1  | <a href="#">2<sup>e</sup> contribution au Schéma Régional d’Aménagement, de Développement Durable et d’Egalité des Territoires</a> | 20-11-2017    |
| 2  | Avis orientations budgétaires 2024                                                                                                 | Novembre 2023 |
| 3  | Avis « Les bassins de vie transfrontaliers, laboratoires de l’intégration européenne »                                             | Novembre 2022 |

### Annexe 3 – Rapports organismes extérieurs au CESER Grand Est

| N° | Descriptif – Titre détaillé                                                                            | Date          |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 1  | Les impacts territoriaux du télétravail : angle mort des politiques publiques – France STRATEGIE IGEDD | Décembre 2024 |
| 2  | Ministère du Développement durable – Bilan annuel des transports 2023                                  | Novembre 2024 |



**RETROUVEZ TOUTES LES INFOS**

**DU CESER GRAND EST SUR INTERNET**

**ET LES RÉSEAUX SOCIAUX :**

 [www.ceser-grandest.fr](http://www.ceser-grandest.fr)

 [company/ceser-grandest-est](https://company.ceser-grandest-est)

 [@cesergrandest](https://facebook.com/cesergrandest)

 [@cesergrandest8916](https://youtube.com/cesergrandest8916)

**SITE DE CHÂLONS-EN-CHAMPAGNE**

5 rue de Jéricho  
51037 Châlons-en-Champagne  
03 26 70 31 79

**SITE DE METZ**

Place Gabriel Hocquard  
57036 Metz Cedex 1  
03 87 33 60 26

**SITE DE STRASBOURG**

1 Place Adrien Zeller  
67000 Strasbourg  
03 88 15 68 00