

AUTOSAISINE



LES MOBILITÉS ET LA
JEUNESSE : COMMENT
CONSTRUIRE LA MOBILITÉ
DES JEUNES POUR LEUR
AVENIR ?

Adopté en séance plénière
du 9 octobre 2025

AVIS ET RAPPORTS DU CESER

Le Conseil économique, social et environnemental régional Grand Est a voté le présent avis à la majorité avec 1 voix contre et 1 abstention.

Avis présenté par la commission Mobilités et infrastructures de transport :

Jean-Pierre LANGLET, Président

Christian DEJARDIN, Vice-président

Marie BRETON, Rapporteure

Alexandre BERGER

Eric BORZIC

Stéphane BUSOLINI

Jean COLLIGNON

Raphaël DUPENLOUX

Nicole GLIN

Jean KELLER

Alexian LAJOIE

André LOTT

Albane PILLAIRE

Claudine RENARD

Nadège RISSE

Dominique STEIGER

Caroline TRIPIED

SOMMAIRE

01. RAPPORT	1
I. Introduction	2
1. Contexte et objectifs du rapport	2
2. Méthodologie	4
II. Contexte de la Région Grand Est : jeunesse et mobilités	5
1. La jeunesse en région Grand Est : perspectives	5
2. Emploi, logement, formation tout au long de la vie, permis et véhicule, santé mentale : quelle(s) réalité(s) ?	10
3. Les jeunes et leurs habitudes en matière de déplacements : les motifs de déplacements	13
4. Le budget des jeunes : le transport et les mobilités un poids plus ou moins important selon le lieu de résidence	14
III. Jeunesse : leurs attentes et les freins à la mobilité	16
1. Leurs attentes : la rapidité et la praticité en premier	16
2. Les freins à la mobilité : variables et multifactoriels selon le profil	16
3. Le numérique : des difficultés pour une partie de la jeunesse	17
4. Les sciences comportementales : un possible levier pour améliorer l'expérience usager	18
IV. Les mobilités en Région Grand Est	19
1. Une structuration récente des acteurs publics : le couple Régions-Intercommunalités	19
2. Le Conseil régional Grand Est : une orientation politique forte en faveur des mobilités	20
3. Des dispositifs connexes de soutien à la mobilité	21
4. Les bassins des mobilités : un levier pour déployer les mobilités à leur juste niveau de pertinence	23
V. Enjeux et défis en matière de mobilité pour les jeunes	26
1. Ecologie et développement durable : « La jeunesse entre implication et interrogation »	26
2. Un enjeu d'égalité territoriale et de cohésion sociale	26
3. Un enjeu de coordination des acteurs et de lisibilité des offres	28
4. Coûts et financement des déplacements : soutenabilité budgétaire des finances publiques locales	28
VI. Panorama des initiatives et bonnes pratiques	32
1. Etudes de cas en région Grand Est : Métropole, Agglomération, Communauté de communes	32
2. Best Practice, innovation et Pays de l'Union Européenne	35
VII. Analyse évaluative	38

02. AVIS	41
I. Les constats : une jeunesse en recherche de solutions de mobilité	42
II. Les enjeux : un enjeu social pour une fraction des jeunes et un enjeu économique pour l'attractivité de la Région Grand Est	43
III. Les préconisations : des impacts et des temporalités différenciés	44
Axe 1 - Gouvernance : un chef de file pour impulser la prise en compte des mobilités de la jeunesse dans les territoires	45
Axe 2 – Offre de mobilité : une approche long terme des besoins des jeunes en matière de mobilités « Une meilleure offre, la tarification ensuite »	46
Axe 3 – Parcours usager : accompagner le(s) changement(s) sur le temps long	47
IV. Conclusion	49
03. EXPLICATION DE VOTE	55
04. ANNEXES	57
Bibliographie	58
Annexe 1 – Les leviers de la mobilité durable (Equation de Kaya) : sur quel(s) levier(s) agir pour aider les jeunes ?	59
Annexe 2 - Jeunesse : Les freins à la mobilité	60
Annexe 3 – Jeunesse : l'obtention du permis de conduire	61
Annexe 4 – Jeunesse : Mobilités par classe d'âge	61
Annexe 5 – Tableau récapitulatif des recommandations et préconisations	62
Annexe 6 – Région Grand Est – Taux de croissance annuel moyen de la population par bassin d'emploi	63
Annexe 7 – Evaluation : Tableaux annexes	64



01. RAPPORT

I. Introduction

1. Contexte et objectifs du rapport



Dans un contexte d'évolution démographique globalement défavorable au plan national, avec des difficultés en moyenne équivalentes en région Grand Est mais avec des contrastes selon les territoires, le sujet de la jeunesse et de sa place qu'elle peut occuper dans la société de demain est primordial à la fois pour des questions économiques et de cohésion sociale.

Comment la jeunesse va-t-elle pouvoir demain occuper pleinement sa place et contribuer activement au développement de la Région Grand Est ? Comment la jeunesse va-t-elle pouvoir prendre pleinement sa part dans les nécessaires transitions économiques, sociales et environnementales ?

Ainsi la mobilité joue un rôle significatif dans la réussite de ce parcours de vie et l'enjeu consiste à lever les freins à la mobilité que ce soit pour l'accès aux services publics, à la santé, à la formation tout au long de la vie, à l'emploi et au développement économique, au sport et à la culture etc.

Le sujet proposé a un lien avec les trois fils rouges du CESER inscrits pour la mi-mandat 2024-2026 et s'inscrit dans la continuité du document « Pour une Refondation Economique, Sociale et Environnementale » et plus spécifiquement son second défi visant à « Réorganiser le vivre ensemble » :

- Des politiques régionales favorisant des ruralités attractives
- Des politiques régionales qui enrayerent la fabrique de la précarité et de toutes les formes de pauvreté et de discrimination sur nos territoires
- Des politiques Jeunesse régionales dessinant un futur désirable au sein du Grand Est

Mais aussi avec les défis régionaux¹ et plus particulièrement le Défi n°3 « Assurer la mobilité décarbonée des biens et des personnes ».

Sur le plan sociétal on peut observer chez les jeunes (Génération Z² notamment) une évolution du rapport au travail (Développement du télétravail, modalités de relations contractuelles avec l'employeur, allongement de la distance domicile-travail), à la voiture ainsi qu'une généralisation de l'usage du numérique dans les actes du quotidien.

¹ Les défis régionaux de la Région Grand Est : [chrome-extension://efaidnbmninnibpcapjpcglclefindmkaj/https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2024/09/ge-convergence-des-schemas-sp161123-compressed.pdf](https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2024/09/ge-convergence-des-schemas-sp161123-compressed.pdf)

² Génération Z : nés entre 1996 et 2009 (suit la génération Y)

La nécessaire transition environnementale va impacter les modalités de déplacements avec notamment le renchérissement du coût de la voiture (Carburant/Energie, entretien, coût d'acquisition ou de location).

Aujourd'hui 37% des jeunes, qui n'accèdent pas à l'emploi ou à une formation, évoquent des difficultés de mobilités³ liées à une carence en termes de solution de mobilités ou à un manque d'information. Aussi la commission mobilités et infrastructures de transports considère que ce sujet pourrait être mis en avant afin d'aider « une partie de la jeunesse qui a du mal à prendre le train en marche »⁴, notamment dans les territoires ruraux.

S'agissant des poursuites de parcours qualifiants ou diplômants (Apprentissage et universités), on observe des différences significatives entre les jeunes issus de territoires ruraux (Zones peu dense et très peu denses) et ceux issus des zones urbaines (Zones denses et très denses). Ainsi seulement 54% des jeunes des 16 à 24 ans sont scolarisés contre 62% en milieu urbain. Plus spécifiquement dans le Grand Est, 35 200 jeunes de 16 à 24 ans étudient dans un cursus d'apprentissage, soit 10% des jeunes de cette tranche inscrite dans un établissement d'enseignement. Cette part est plus élevée dans l'espace rural : 14% des jeunes scolarisés y sont en apprentissage, pour 9% en milieu urbain. Si les freins à la mobilité existent, on observe que ceux-ci sont différents et plus ou moins prononcés selon le territoire dont est issu le jeune. Les freins observés en secteur urbain ou rural n'étant pas les mêmes.

Ces difficultés se sont exacerbées avec les conséquences de la crise Covid (limitation des interactions sociales), l'éco anxiété pour une partie de la jeunesse et plus récemment la résurgence de conflits.

Il ne faudrait pas que ces difficultés de mobilités s'accroissent et fragilisent un peu plus cette jeunesse plurielle.

La thématique porte sur l'adéquation entre les mobilités et la jeunesse dans son acception large (jeunes de 15 à 29 ans tout statut⁵) et dans sa diversité. Comment l'offre de mobilité en Région Grand Est répond aux besoins et attentes de la jeunesse dans une logique de parcours usager ?

La problématique soulevée : « **Comment mieux répondre aux besoins des jeunes générations en matière de mobilités et notamment ceux les plus en difficultés ?** ».

Comment améliorer les mobilités à destination des jeunes et tout particulièrement ruraux tout en restant dans un cadre budgétaire acceptable ? Au regard du coût des politiques publiques en faveur des transports ? Et enfin comment conserver ces jeunes et en attirer de nouveaux afin de poursuivre le développement de la Région Grand Est ?

³ Conseil d'orientation des politiques de jeunesse du 23 janvier 2019

⁴ Echanges conseillers en commission du 18 avril 2024

⁵ Lycéens, apprentis, jeunes demandeurs d'emplois, jeunes salariés, « décrocheurs » etc.

Les jeunes ont des attentes différentes en termes de mobilité, celle-ci devant concilier à la fois praticité, conscience écologique et plaisir. Elle doit, intégrer la notion de parcours usager, utiliser tous les leviers possibles pour accompagner le changement de comportement ainsi qu'appréhender le nouveau rapport à la voiture des jeunes.

En effet la mobilité constitue un élément déterminant dans l'accès à la formation tout au long de la vie, aux services publics et de proximité et dans la réussite des projets de vie des jeunes. Ensuite plus spécifiquement dans les territoires ruraux elle contribue, à favoriser l'attractivité, à enrayer la précarité et la discrimination qui peut toucher une partie de la jeunesse.

« 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, accéder aux services de proximité ou nous évader ».

2. Méthodologie

Afin d'apporter son éclairage, le CESER a décidé d'inscrire ce travail dans un temps « long » en parallèle d'autres travaux liés aux saisines obligatoire notamment.

En termes de méthodologie il s'appuie sur trois sources d'informations que sont :

- Des temps d'échanges/auditions avec des acteurs impliqués et en lien avec la problématique soulevée
- Des rapports institutionnels
- Les avis des conseillers du CESER représentant la société civile organisée

S'agissant des temps d'échange/auditions, la commission mobilités et infrastructures de transports a auditionné :

- Des acteurs institutionnels pour un éclairage général sur le sujet
- Des acteurs qui se sont déjà penchés sur le sujet
- Des acteurs représentant les publics concernés et leur « ressenti »
- Des opérateurs de la mobilité qui sont mobilisés dans les territoires
- Des décideurs et financeurs en tant qu'Autorité organisatrice de mobilité de la région Grand Est : une métropole, une communauté d'agglomération, une communauté de communes
- Le Conseil régional Grand Est : Monsieur le Vice-Président en charge des mobilités

Le présent document est constitué de deux parties : un rapport présentant le sujet, une seconde partie sous forme d'avis dans laquelle le CESER Grand Est apporte son éclairage et sa position sur le sujet soulevé.

Enfin dans le cadre de ses missions évaluatives, le CESER s'est attaché à formuler des préconisations. Celles-ci visent à exprimer la position de la société civile organisée à la fois en termes d'actions à mener, de priorité, de temporalité et des acteurs à mobiliser.

II. Contexte de la Région Grand Est : jeunesse et mobilités

1. La jeunesse en région Grand Est : perspectives

a. Définition : la jeunesse en région Grand Est : une pluralité de profils

• Une définition institutionnelle souple

La **jeunesse** n'est pas un groupe homogène. En Région Grand Est, comme au niveau national, la définition de la jeunesse varie selon les politiques publiques, les dispositifs ou les études statistiques. Elle est généralement comprise entre **15 et 29 ans**, en cohérence avec les repères utilisés par l'INSEE, l'INJEP (Institut National de la Jeunesse et de l'Éducation Populaire), Eurostat, et les politiques de l'Union européenne. C'est ce périmètre que nous retiendrons dans l'ensemble du document.

Certaines actions ciblent des tranches d'âge plus restreintes :

- **15-18 ans** : mineurs en cours de scolarité (collège, lycée, MFR, CFA...).
- **18-25 ans** : majorité des jeunes adultes en formation, en recherche d'emploi ou en début d'insertion professionnelle.
- **26-29 ans** : jeunes en transition vers l'autonomie complète, souvent concernés par les dispositifs d'accès à l'emploi, au logement, ou à la mobilité.

• Typologie des jeunesses en Grand Est

La région Grand Est, marquée par sa diversité géographique (urbain/rural), socio-économique et culturelle, accueille plusieurs **catégories de jeunes** aux parcours et aux besoins différenciés :

⇒ Les jeunes en formation

- Lycéens et apprentis : bénéficient du soutien régional pour l'équipement, la mobilité (Transports scolaires, aide aux stages à l'étranger), et l'orientation.
- Étudiants : présents notamment à Strasbourg, Nancy, Metz, Reims, Troyes ou Mulhouse. La Région soutient l'enseignement supérieur via les contrats de site et la vie étudiante.
- Jeunes en formation professionnelle : y compris dans les CFA et les écoles de la deuxième chance.

⇒ Les jeunes en insertion ou en emploi précaire

- Bénéficiaires de dispositifs comme la Garantie Jeunes, le CEJ (Contrat d'Engagement Jeune), ou accompagnés par les missions locales.
- Certains vivent en milieu rural ou périurbain et font face à des difficultés de mobilité ou d'accès à l'emploi.

⇒ **Les jeunes en situation de mobilité internationale**

- Participants aux programmes Erasmus+, Corps européen de solidarité, ou aux dispositifs régionaux d'aide à la mobilité à l'étranger (volontariat, stages...).

⇒ **Les jeunes en territoires isolés**

- Résidant en zones rurales ou en quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), ils sont souvent confrontés à un accès limité aux services publics, aux transports, à la culture ou à l'emploi.

⇒ **Les jeunes en situation de vulnérabilité**

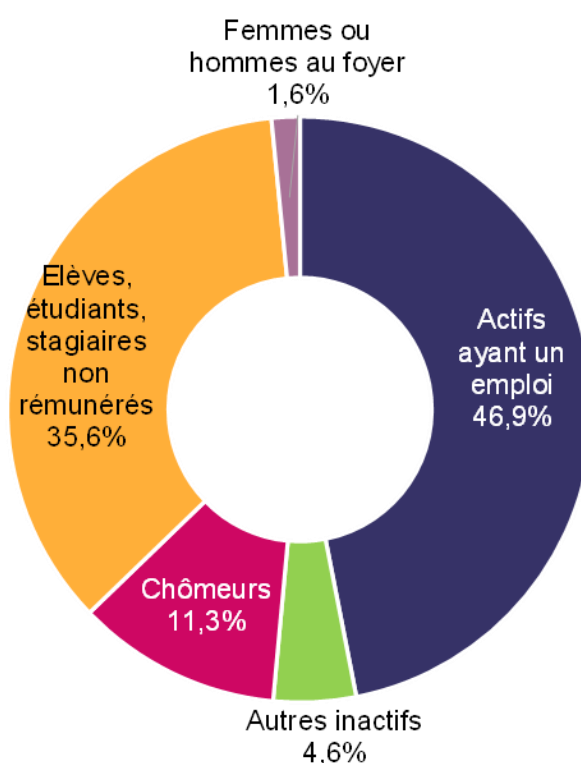
- Sans emploi ni formation (NEET), en situation de handicap, jeunes réfugiés ou issus de l'ASE (Aide Sociale à l'Enfance).
- Ces jeunes nécessitent un accompagnement renforcé et des dispositifs spécifiques (aides au logement, accompagnement social, accès aux soins...).

⇒ **Les jeunes engagés**

- Dans la vie associative, le service civique, ou des initiatives citoyennes (conseils de jeunes, junior associations...).
- Porteurs de projets locaux, souvent en lien avec l'écologie, la solidarité ou l'innovation sociale.

A ces 6 catégories il convient d'ajouter celle des jeunes actifs.

Répartition des jeunes en fonction de leur statut (France)⁶



⁶ Source INSEE RP 2021

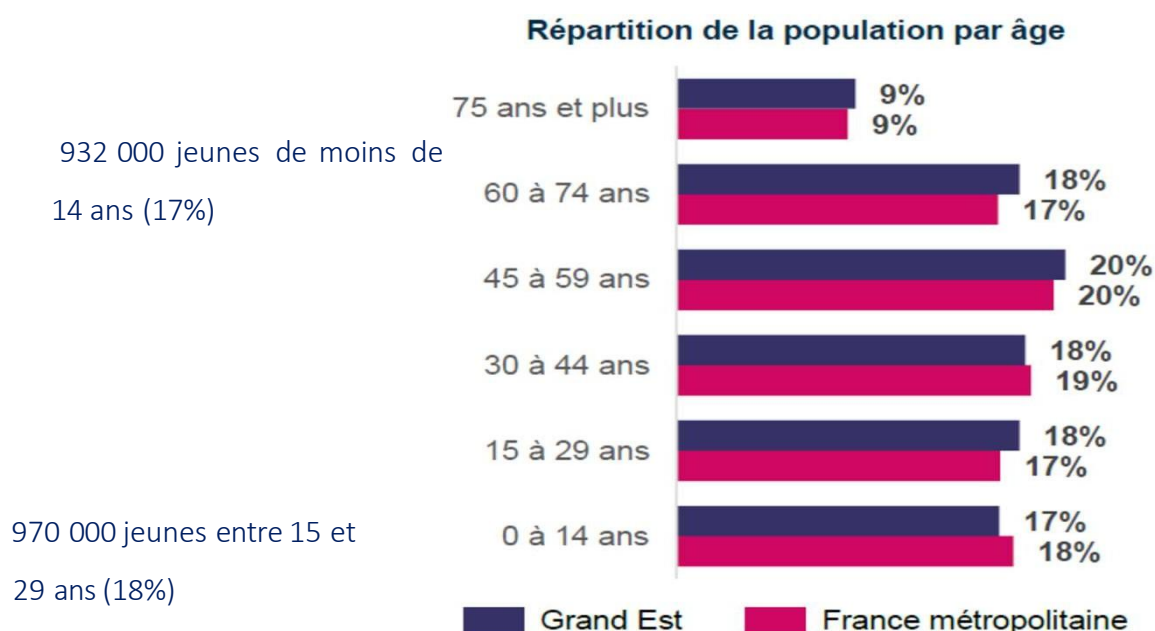
b. Présentation de la région : démographie et territoires

La région Grand Est, située dans le nord-est de la France, présente une diversité sociodémographique notable parmi sa population jeune. Cette analyse vise à dresser un portrait détaillé des 15-29 ans, en mettant en lumière leur répartition, leurs caractéristiques éducatives, professionnelles et sociales.

• Répartition géographique

Les jeunes de 15 à 29 ans, avec un total de 970 000, représentent 18% de la population totale de la Région Grand Est (5 561 300 personnes)⁷. Les jeunes de la tranche 0 à 14 ans (hors périmètre de l'étude) représentent quant à eux 17%.

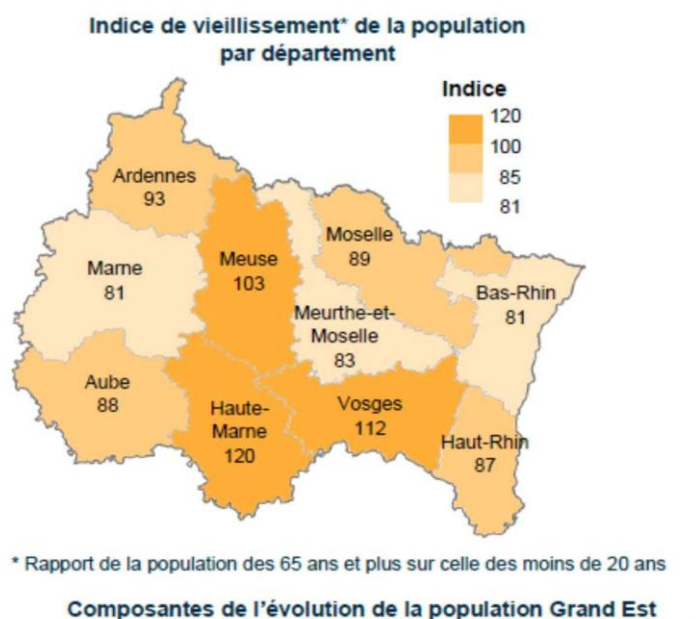
Le poids relatif de la catégorie des jeunes « cible » en Région Grand Est est légèrement supérieur à la moyenne nationale qui est de 17% toutes régions confondues.



Cette moyenne de 18% à l'échelon régional est à pondérer en fonction des départements plus ou moins impactés par un indice de vieillissement (Rapport de la population des 65 ans et plus et celle des moins de 20 ans) plus ou moins marqué.⁸ Ainsi les départements des Vosges, de la Haute-Marne, de la Meuse et des Ardennes se caractérisent par un indice de vieillissement plus élevé et des perspectives hétérogènes à un horizon moyen (5 années) et long terme (10 années et plus).

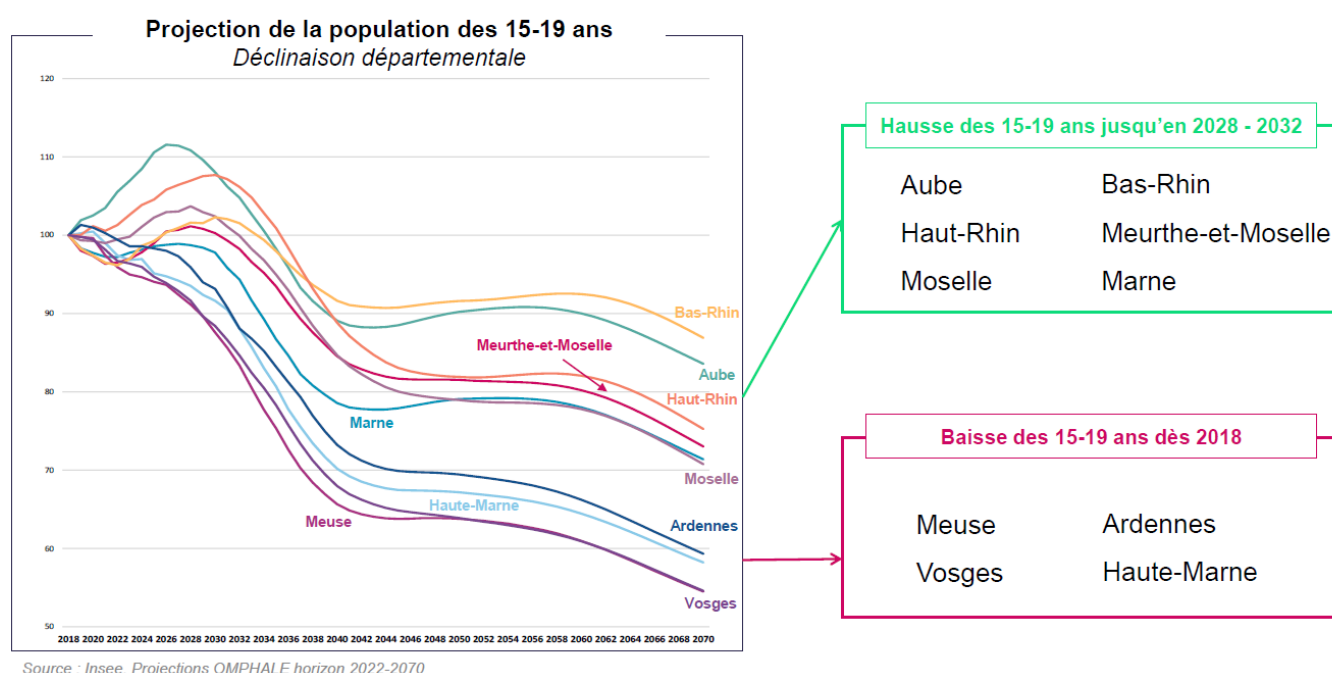
⁷ 2021 - INSEE

⁸ 2025 - CEREMA – Audition mars 2025



Source : INSEE RP, illustrations OREF

Des situations contrastées selon les départements



Enfin pour être au plus précis, il convient de préciser qu'au sein d'un même département on peut observer des dynamiques contrastées entre les zones peu denses et très peu denses et les zones urbaines plus enclines à « concentrer » une population « jeune » en lien avec l'emploi, l'implantation des lycées et les grandes écoles et *universités*. Ainsi à l'échelle de la Région Grand Est entre 2020 et 2040, les bassins d'emploi de Sedan et de Saint-Dié vont enregistrer en moyenne chaque année une baisse -0,9 % de sa population alors que le bassin de Strasbourg va enregistrer en moyenne chaque année une augmentation de +0,5 % de sa

population. (Cf. Annexe n°6 – Région Grand Est – Taux de croissance annuel moyen de la population par bassins d'emplois).

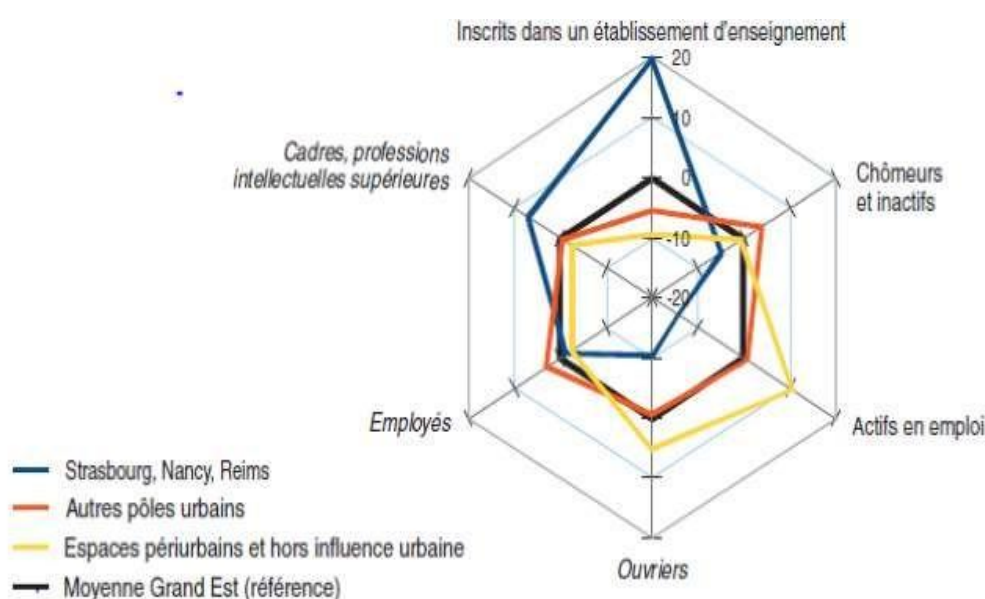
- Répartition géographique : une surreprésentation des jeunes dans les centres urbains en Région Grand Est

On observe une surreprésentation des jeunes de la catégorie 18 – 24 ans dans les centres urbains, et notamment pour le Grand Est : la métropole de Nancy compte 16,8%, l'Euro métropole de Strasbourg (12,8 %), le Grand Reims avec 12% et l'Euro métropole de Metz avec 10,7%. La moyenne au plan national est de 8,1%.⁹ Ce phénomène s'expliquant par le caractère universitaire de ces villes.

Pour la catégorie des jeunes de 24 à 29 ans, on peut observer une attractivité des pôles économiques et des centres urbains avec en région Grand Est une attractivité des zones frontalières (LU, CH, DE, BE).

On observe donc une plus grande concentration d'étudiants et de cadres dans les pôles urbains et à contrario plus d'actifs en emplois, notamment des ouvriers en zones rurales ou péri urbaines.¹⁰

Répartition géographique des jeunes de la catégorie 18 à 29 ans



⁹ 2021 – INSEE

¹⁰ Mars 2025 – Audition CEREMA

- **Evolution Démographique : une baisse du nombre des jeunes plus marquée en région Grand Est**

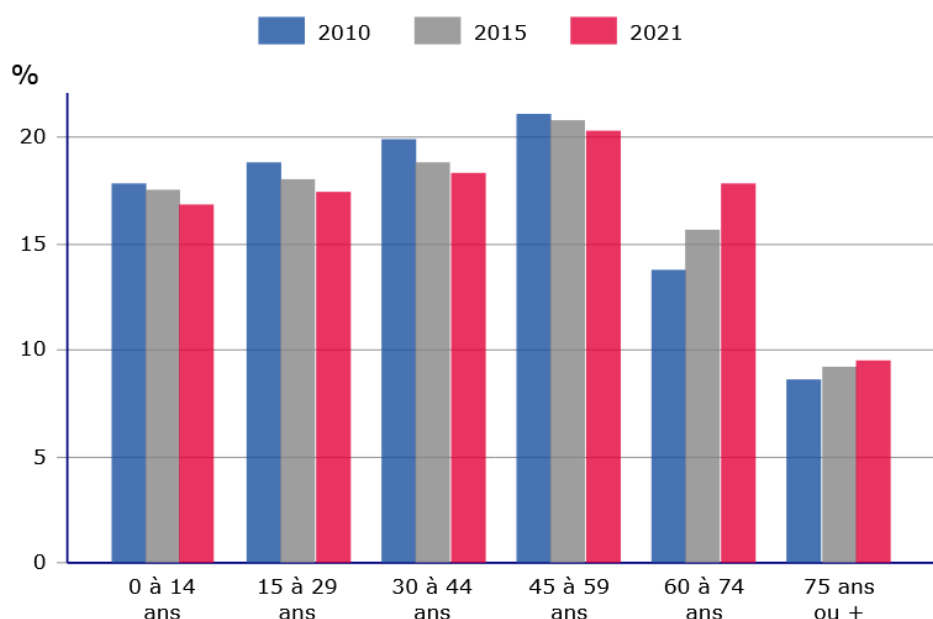
Entre 1999 et 2021, la population jeune de la région a diminué de **13,3 %** contre 5,6 % au plan national. En volume, cela représente 148 865 jeunes de moins.

Les projections indiquent une poursuite de cette tendance, avec une diminution potentielle de 19,5 % d'ici 2050. ¹¹

En 2021, 969 266 jeunes de 15 à 29 ans résident en Grand Est, soit 17,4 % de la population régionale. C'est plus que la moyenne de France de province : 16,8 %.

POP G2 - Population par grandes tranches d'âges

POP G2 - Population par grandes tranches d'âges



Sources : Insee, RP2010, RP2015 et RP2021, exploitations principales, géographie au 01/01/2024.

2. Emploi, logement, formation tout au long de la vie, permis et véhicule, santé mentale : quelle(s) réalité(s) ?

- **Logement : 1 jeune sur 2 vit avec au moins l'un de ses parents**

Pour les conditions de logement (en population générale), 50,2 % des jeunes résident avec son (ses) parent(s) et, parmi les jeunes ayant décohabité, 67,1 % vivent en appartement ; 55,0 % sont "locataires du parc privé" alors que ces parts s'élèvent respectivement à 35,3 % et 20,8 % dans la population totale.

¹¹ OREF : https://data.oref.grandest.fr/jeunes/en-bref/article/en-bref?utm_source=chatgpt.com

- **Formation tout au long de la vie : 1 jeune sur 6 non inséré**

45,6 % des 15 à 29 ans sont inscrits dans un établissement d'enseignement. Parmi ceux non scolarisés, 16,2 % détiennent au mieux le diplôme du brevet. Il est dénombré 168 973 jeunes non insérés, soit 17,4 % des jeunes de la région (17,3 % en France de province).

- **Emploi : près d'un jeune sur deux en emploi**

Parmi les 15-29 ans, 46,9 % occupent un emploi. En tenant compte de ceux au chômage, ce sont 58,2 % des jeunes qui se trouvent dans la vie active.

Les contrats précaires concernent davantage les jeunes, avec notamment une part de CDD (18,9 %) deux fois plus élevée que sur l'ensemble des 15-64 ans (9,0 %). Travaillant en grande majorité dans le secteur des services, les jeunes appartiennent le plus souvent à la catégorie "Employés" (33,7 %).

Au regard de la situation du marché du travail, le taux de chômage des jeunes s'élève à 17,0 % fin 2023. Il diminue de – 0,1 point sur un an. A titre de comparaison, à la même date, le taux de chômage des 15 ans et plus s'établit à 7,2 % en Grand Est comme en France de province.

Fin décembre 2023, 109 898 demandeurs d'emploi de moins de 30 ans sont inscrits auprès de France Travail (catégories A, B et C). Ils représentent 26,7 % de l'ensemble de la demande d'emploi du Grand Est, un niveau proche de celui enregistré sur la France de province. Le chômage de longue durée, qui affecte 25,7 % d'entre eux, est moins marqué que la moyenne tous âges confondus (44,5 %). En cinq ans, le nombre de jeunes à la recherche d'un travail a diminué de – 13,6 % soit une baisse plus marquée que tous âges confondus (– 10,1 %).

- **Permis : pas de rupture générationnelle mais un passage plus tardif du permis avec un effet report vers les jeunes actifs**

Si les jeunes générations portent plus d'intérêt pour les mobilités alternatives à la voiture individuelle, elles ne se détournent pas de l'obtention du permis de conduire.

Ainsi si les jeunes ont tendance à passer leur permis de conduire un peu plus tard, le pourcentage d'une classe d'âge passant le permis de conduire reste stable sur une période d'observation longue.

Selon une étude¹² diffusée par Métro politiques, il existe clairement une évolution concernant l'âge de passation du permis de conduire plus tardif sur une période d'observation longue. Mais dans les classes d'âge de 18 à 29 ans, le % d'individus possédant le permis de conduire a peu bougé entre 1993 et 2008. Et dans la classe d'âge 30 – 34 ans en 2008, 91% des individus ont le permis de conduire soit trois points de plus qu'en 1993. (Annexe 3).

¹² Source Métro politiques - chrome-extension://efaidnbmnnnibpajpgclclefindmkaj/https://metropolitiques.eu/IMG/pdf/met-demoli.pdf

Tendanciellement, selon une étude réalisée par le Cabinet Free Thinking¹³ seul 8% de la catégorie jeune en capacité de passer le permis (18 à 29 ans) n'ont pas l'intention de passer le permis.

- **Taux de motorisation : des différences significatives selon les catégories d'âge...**

Le **taux de motorisation** atteint 84 % pour l'ensemble de la population. Ainsi la catégorie des 40-59 ans sont les plus motorisés (89 %) contre seulement 73 % pour la catégorie des 16-24 ans.

Pour les jeunes, moins motorisés que les adultes, l'aptitude à la mobilité est conditionnée pour une partie à la proximité d'un transport collectif. De plus les besoins de mobilité dans ces territoires relèvent pour parties d'autres politiques (Habitat, aménagement, emploi etc.).

L'enjeu porte principalement sur leur accès à l'emploi, puisque les transports scolaires sont assurés. Ainsi 38% des jeunes ruraux de 15 à 29 ans ont renoncé à un entretien d'embauche en raison de difficultés de déplacement¹⁴, c'est 19% de plus que leurs homologues urbains (19%). Ainsi les transports collectifs satisfont inégalement ce besoin. Ils sont peu utilisés par les jeunes pour se rendre au travail en dehors des grandes métropoles, comme le montre la part des jeunes salariés qui bénéficient du remboursement par les employeurs des frais de transport publics.¹⁵

- **Santé mentale : les potentiels effets des transports**

L'impact de la mobilité sur la santé, en particulier mentale, reste largement négligé, souvent éclipsé par d'autres considérations. En effet les transports quotidiens peuvent apparaître comme un facteur déterminant dans la souffrance psychique (symptôme dépressif, anxiété, burn-out etc.).

Santé mentale et mobilités : des causes multifactorielles

Ainsi pour 30 % des étudiants et des actifs, ces trajets quotidiens pèsent directement sur leur santé. Les jeunes de 18 à 34 ans sont la catégorie la plus représentée avec 35% contre 22% pour la catégorie les 50-64 ans.

A cela s'ajoute la distance à parcourir quotidiennement qui fait grimper la proportion de personnes en difficulté à 67% au-delà de 50 kilomètres contre seulement 19% lorsque la distance domicile – travail ou études ou autres est de 5 kilomètres au maximum.

Enfin le niveau de stress est variable selon le mode de déplacement. La marche, utilisée seule, est associée au plus faible niveau de stress (14 %), suivie de la voiture (17 %) et de la marche couplée à un autre mode (21 %). Le train (28 %), le bus ou le covoiturage (30 %), le vélo (32 %), puis le métro ou le tramway (34 %) génèrent un stress plus marqué. Les deux-roues motorisés

¹³ Source KEOLIS – Etude Free Thinking – 2022

¹⁴ 2024 - Institut TERRAM « Jeunesse et mobilité : la fracture rurale »

¹⁵ Cour des Comptes – Avril 2025 - La mobilité des jeunes en transports collectifs : de la politique tarifaire au renforcement de l'offre dans les territoires

(40 %), la trottinette (41 %) et, surtout, l'autopartage (49 %) apparaissent comme les modes les plus anxiogènes.

Lorsqu'on interroge les usagers des modes de transport alternatifs – qu'ils soient actifs ou collectifs –, ceux-ci sont perçus comme plus agréables et moins stressants que la voiture :

- La marche arrive en tête : 73 % des personnes qui marchent régulièrement pour leurs trajets y trouvent plus de plaisir en comparaison à l'automobile, et 71 % estiment qu'elle réduit le stress ;
- Le vélo arrive juste derrière (79 % plus de plaisir, 68 % moins de stress), suivi de la trottinette (66 % et 72 %) ;
- Les deux-roues motorisés procurent eux aussi un fort sentiment de plaisir (75 %) et sont perçus comme moins stressants par 64 % de leurs usagers ;
- Viennent enfin la marche combinée à un autre mode (67 % plus de plaisir et 69 % moins de stress), le covoiturage (59 % et 58 %), le bus (58 % et 64 %), le métro ou le tramway (55 % et 60 %), le train (56 % et 58 %), puis l'avion (61 % de plaisir et 53 % de réduction du stress).

En conclusion l'intermodalité est perçue comme source de bonne santé mentale et physique : 76 % des personnes qui associent mobilités actives et transports en commun estiment que cela a un impact positif sur leur santé mentale¹⁶.

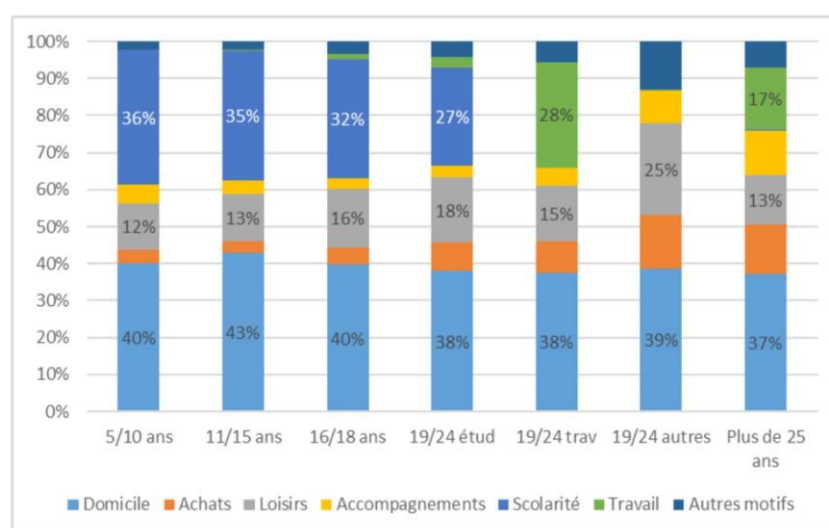
3. Les jeunes et leurs habitudes en matière de déplacements : les motifs de déplacements

Les jeunes réalisent globalement un peu moins de déplacements par jour et par personnes que les plus de 25 ans et tout particulièrement les actifs. (Cf. [Annexe 4](#))

Qualitativement on observe que Les motifs sont liés à la classe d'âge avec une catégorie des jeunes de 15 à 18 ans dont 4/10 sont liés à la scolarité et ensuite une montée de la part liée au travail, aux études et loisirs.

¹⁶ Institut TERRAM – Mai 2025 – Mobilités : la santé mentale à l'épreuve des transports

Motifs de déplacement des jeunes



Source : BU 2020

Il convient de souligner que les habitudes en matière de déplacements peuvent évoluer.

4. Le budget des jeunes : le transport et les mobilités un poids plus ou moins important selon le lieu de résidence

Tableau 5. Le coût de la mobilité chez les jeunes ruraux est très élevé (en euros)

	Jeunes ruraux (18-29 ans)	Dont communes rurales peu denses (18-29 ans)	Dont communes rurales très peu denses (18-29 ans)	Jeunes urbains (18-29 ans)
Budget mensuel pour le véhicule individuel	461 €	459 €	478 €	249 €
Budget mensuel pour les transports en commun	67 €	67 €	69 €	58 €
Total budget mensuel	528 €	526 €	547 €	307 €

© Institut Terram-Chemins d'avenir, avril 2024

Ainsi on observe une différence plus que significative entre le budget consacré à la mobilité pour les jeunes de 18 à 29 ans dits « urbains » et « ruraux ».

La première catégorie et notamment ceux situés dans les métropoles (Strasbourg, Nancy, Metz, etc.) et les agglomérations (Thionville, Troyes etc.) bénéficient de systèmes de transports organisés souvent couplés à des mobilités douces et actives.

La seconde catégorie des jeunes dits « ruraux » situés en zones peu denses et surtout très peu denses disposent très rarement d'alternatives à la voiture individuelle ou n'en n'ont pas

connaissance. Ce constat est à rapprocher du constat pour les catégories de personnes situées en zones dites « rurales ».¹⁷

Si l'on considère uniquement la catégorie étudiante parmi la population jeunes, il convient de souligner que le poste lié aux transports n'est pas le plus discriminant puisqu'il se situe en 4^{ème} position derrière le logement, la nourriture et le numérique et abonnements.

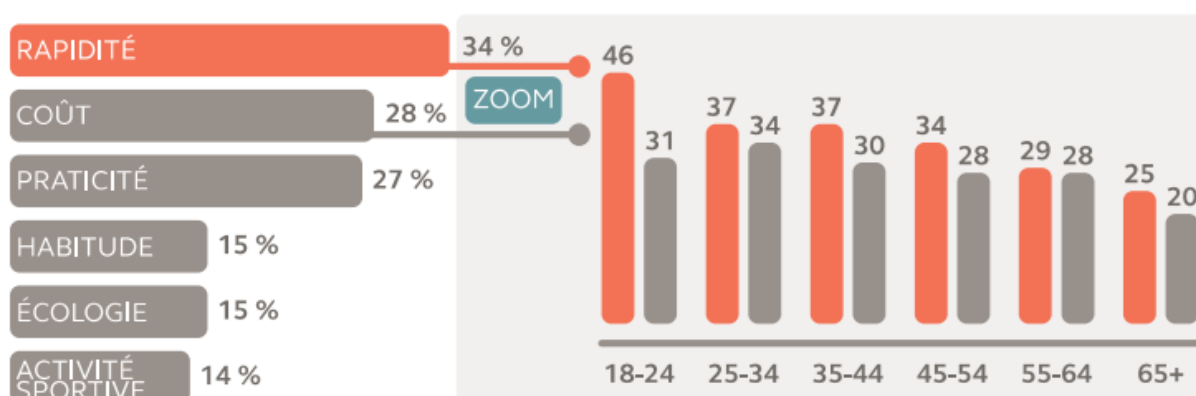
¹⁷ Rapport-avis CESER Grand Est novembre 2022 « Comment garantir une mobilité à la portée de tous »

III. Jeunesse : leurs attentes et les freins à la mobilité

1. Leurs attentes : la rapidité et la praticité en premier

Si la question du prix des transports est parfois mise en avant, plusieurs enquêtes démontrent que les jeunes et tout particulièrement la tranche des 18-24 ans mettent en avant la rapidité ainsi que la praticité à égalité avec le coût.

GRAPHIQUE N° 3 | Critères de choix du mode de transport et zoom sur les deux critères coût et rapidité selon l'âge



Source : enquête ObSoCo – La fabrique de la Cité, 2024

2. Les freins à la mobilité : variables et multifactoriels selon le profil

La mobilité des jeunes est un enjeu central pour leur accès à la formation, à l'emploi, à la culture et à l'autonomie. En région Grand Est, territoire vaste, transfrontalier, rural et urbain, les **freins à la mobilité varient fortement selon les profils**. Cette hétérogénéité appelle une analyse différenciée pour une action publique mieux ciblée.

Ces freins à la mobilité peuvent être d'ordre économiques, géographiques, sociaux et administratifs selon les cas de figure. On constate, notamment pour les jeunes des zones peu denses et très peu denses, une absence ou une carence en termes d'offre de transport et de solutions de mobilité auxquelles peuvent s'ajouter des freins financiers et administratifs avec notamment des carences en termes de culture administrative et d'usage du numérique (Cf. [Annexe 2](#)). On constate que les difficultés de mobilités sont souvent multi factorielles et qu'une réponse par exemple sur l'offre ne suffit pas à toucher certains publics jeunes cumulant plusieurs difficultés comme les NEET.

S'agissant des freins à l'utilisation des transports collectifs, sont cités par ordre décroissant d'importance :

1. Offres insuffisantes : les réseaux de transports collectifs peuvent être insuffisamment développés
2. Horaires inadaptés : ne pas correspondre aux emplois du temps des jeunes.
3. Manque d'information : l'absence d'informations claires et accessibles.
4. Perception négative : la surcharge, le manque de confort, d'incidents de sécurité et la fiabilité.

A la lecture de ces éléments, les freins à la mobilité relèvent aussi bien d'éléments spécifiques liés à la situation du « jeune » qu'à selon les situations, et tout particulièrement en zones péri-urbaines et peu denses, une offre insuffisante et ou inadaptée.

3. Le numérique : des difficultés pour une partie de la jeunesse

En 2019, 17 % des habitants du Grand Est âgés de 15 ans ou plus n'ont pas utilisé internet dans l'année ou rencontrent des difficultés dans l'utilisation de base des outils numériques. Ils sont en situation d'illectronisme, ou d'illectronisme numérique. À l'inverse, 70 % d'entre eux utilisent internet tous les jours, et 25 % déclarent une maîtrise élevée des outils numériques. L'âge est le principal déterminant de l'illectronisme. Les personnes âgées éprouvent plus souvent des difficultés dans l'usage de ces outils que les jeunes, ce qui révèle une fracture générationnelle. Ainsi on observe un taux d'illectronisme de seulement 3% chez les moins de 30 ans contre 41% pour les 60 ans et plus.

Toutefois il convient également de moduler ce chiffre en fonction du niveau de diplôme, ainsi 36% des non diplômés et 16% des diplômés d'une CAP-BEP sont en situation d'illectronisme.¹⁸

Selon un sondage Harris Interactive (Novembre 2024), la catégorie des 15-29 ans considère à 51% que le numérique accélère le temps et que « tout va trop vite » et aspire à 36% à une simplification des démarches administratives dans sa généralité¹⁹.

S'agissant des jeunes en emplois, la moitié des jeunes sont autonomes sur le plan numérique (Compétences numérique de base acquises ou de niveau avancé) ce qui est supérieur à l'ensemble de la population active de 35 à 65 ans qui est considérée comme autonome seulement pour un tiers voire un quart pour la classe d'âge des plus de 55 ans. Il convient de souligner que pour les personnes disposant d'un niveau bac et infra bac (Niveau Terminale, BEP, CAP) y compris les jeunes, un quart des personnes rencontrent des difficultés significatives avec le numérique²⁰.

¹⁸ INSEE ANALYSES GRAND EST N° 154 - 20/12/2022

¹⁹ KEOLIS – Audition mars 2025 – Données observatoire Keoscopie

²⁰ 2025 – Observatoire PIX « Les compétences numériques des personnes en emploi »

4. Les sciences comportementales : un possible levier pour améliorer l'expérience usager

- Définition

C'est un ensemble de disciplines scientifiques qui visent à expliquer les comportements, les intentions, les perceptions et les émotions. Elles cherchent à comprendre comment et pourquoi nous agissons, ce qui provoque le passage de l'intention à l'action, le souvenir qu'il nous en reste ou l'expérience que nous en avons. Ainsi il s'agit d'une méthode qui vise à inciter ou dissuader les individus d'effectuer un comportement, tout en leur laissant la liberté de choix. Le « Nudge » se concrétise par un dispositif qui, en modifiant l'environnement favorise, sans contrainte, un « bon choix » et permet d'instaurer une nouvelle pratique.

- Sciences comportementales et mobilités : quel(s) intérêt(s) ?

Les transports sont un terrain d'expérimentation idéal pour les sciences comportementales : ce sont des expériences quotidiennes de l'espace public, et des occasions uniques d'observer les comportements collectifs pour comprendre comment ils se construisent, de manière consciente ou plus automatique. Tous ces comportements sont liés à des perceptions, des émotions, des normes qui sont autant de déterminants à décortiquer pour en comprendre le fonctionnement.

- Sciences comportementales : quel(s) levier(s) activer ?

Il y a notamment la norme sociale / le sentiment de normalité : nous sommes influencés par les autres individus autour de nous et ce que l'on perçoit de leur rapport à la mobilité. Plus on connaît de personnes qui préfèrent utiliser les transports collectifs ou une alternative à la voiture individuelle, plus on va être incité à les utiliser. Plus on a l'impression que c'est bien vu d'utiliser ces alternatives, plus on va tendre à se conformer à cette norme.

Un autre levier qui influe sur l'intention des comportements de mobilité est le sentiment de « capacité » à utiliser les transports en commun : la facilité à utiliser les transports en commun n'est pas qu'objective, elle est aussi subjective, c'est aussi une représentation. Plus on a de la facilité à anticiper ses déplacements, plus on se sent flexible dans la combinaison des différents modes collectifs, plus on a l'intention de les utiliser davantage.

Le sentiment de considération en tant qu'usager lié à une vision positive des transports collectifs joue également : plus on a une vision positive des transports collectifs (confort, présence humaine, propreté...), plus on se sent considéré comme usager et cela influence sur l'intention de les utiliser davantage.

Enfin l'attachement et l'identification à son Territoire se révèle également être un levier d'attractivité : plus on est attaché à la région, plus on a une vision positive des transports collectifs.

•Comment travaille-t-on ces leviers pour faire évoluer les comportements ?

Rendre l'offre de mobilité et les réseaux plus compréhensibles et plus lisibles pour tous les publics et notamment auprès des publics les plus éloignés. Améliorer la gestion des flux pour faciliter l'orientation et matérialiser les parcours en gare notamment et le parcours usager dans son ensemble. Il s'agit également de repenser les aménagements dans les gares, les pôles d'échanges multimodaux afin de les rendre plus agréables et moins « oppressants ».²¹

IV. Les mobilités en Région Grand Est

1. Une structuration récente des acteurs publics : le couple Régions-Intercommunalités

La réforme, relativement récente, opérée par la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM), a clarifié la gouvernance des mobilités. Celle-ci s'articule désormais autour du couple régions-intercommunalités en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Ces autorités traitent respectivement des mobilités à l'échelle régionale (TER, cars interurbains) et des mobilités locales (métro, tramway, bus) à l'échelle des bassins de vie. La LOM a mis fin aux « zones blanches » en milieu rural, désormais couvertes par une autorité organisatrice de la mobilité (communauté de communes ou, à défaut, région).

Le rôle des AOM locales : des compétences élargies pour les AOM existantes et des nouvelles compétences à la carte pour les nouvelles AOM créées

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) du 29 décembre 2019 élargit les compétences des autorités organisatrices de mobilité (AOM) au développement et au soutien aux mobilités actives* (vélo, marche), partagées (autopartage*, covoiturage*) et solidaires (garage solidaire, plateforme de mobilité, TUS*...).

En tant qu'AOM locale en zone rurale, l'Etablissement public de coopération intercommunal qui a pris la compétence, soit la quasi exclusivité des 150 EPCI en région Grand Est doit d'abord définir une politique de mobilité à l'échelle de son ressort territorial afin de répondre aux enjeux de mobilité spécifiques.

Cette politique pourra se traduire concrètement par :

- (1) Une offre de mobilités alternatives aux habitants
- (2) Un accompagnement dans l'évolution de leurs pratiques en matière de mobilité
- (3) Ainsi qu'une amélioration de l'accessibilité

²¹ <https://usbeketrica.com/fr/article/comment-les-sciences-comportementales-inventent-le-futur-de-la-mobilite-1>

L'AOM joue ainsi sur la mobilité un rôle d'acteur référent du territoire, qui associe et anime les acteurs du territoire. Être AOM, c'est surtout catalyser et fédérer les initiatives, coconstruire avec d'autres acteurs intéressés des solutions adaptées au territoire. Le Conseil régional, chef de file des mobilités et AOM régionale, joue un rôle prépondérant dans le maillage régional des infrastructures via le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET*) ou encore l'amélioration de l'intermodalité*.

S'agissant des mobilités solidaires spécifiquement dédiées aux publics fragiles, si l'AOM locale dispose dorénavant de la compétence et de la possibilité, le cadre législatif n'en définit pas précisément les modalités de mise en œuvre. Il s'agit ici d'un enjeu de politique publique et de décroisement des acteurs, dans lequel on pourra retrouver le département à travers sa compétence sociale, la commune via le CCAS, les associations et fondations, ainsi que les acteurs privés.

2. Le Conseil régional Grand Est : une orientation politique forte en faveur des mobilités

Avec la Loi NOTRE (2015) et la Loi d'orientation des mobilités (2019), les Conseils régionaux se voient consacrés chef de file des mobilités avec en responsabilité, la gestion du train express régional (TER), les transports scolaires et interurbains ainsi la coordination des mobilités avec les AOM locales. La Loi 3DS donne la possibilité aux conseils régionaux d'une expérimentation pour la gestion du réseau routier national (RRN).

Dans le cas du Conseil régional Grand Est, le transfert des compétences des transports scolaires et interurbains a été exercé dès le 1^{er} janvier 2017.

La possibilité d'une expérimentation de gestion d'une partie du routier d'intérêt national a été actée pour une période de 8 années.

Les politiques du Conseil régional en faveur des mobilités et de la jeunesse

Dans le cadre des mobilités et de la jeunesse, le Conseil régional intervient sur le volet mobilités dans le cadre de ses compétences.

Ainsi, le Train express régional (TER), les transports scolaires et inter urbains, le vélo et son plan régional ainsi que les aménagements dans les gares et diverses aménités rendent les mobilités alternatives à la voiture individuelle plus attractives.

Plus spécifiquement à destination des jeunes, il applique une politique tarifaire visant à favoriser le report modal et toute alternative à la voiture individuelle. Ainsi la carte Fluo (coût 1 euro à tarif préférentiel) donne accès à 50% de réduction à toute l'offre TER en semaine ainsi

qu'une réduction à un accompagnant le week-end. Il existe également une carte Fluo (également à tarif préférentiel) accessible aux jeunes (15 à 26 ans) offrant également une réduction tarifaire pour les cars interurbains²².

Depuis 2024, une opération vise à promouvoir les mobilités transfrontalières des jeunes avec la création du « Pass jeune Grenzenlos » et donne la possibilité de voyager vers l'Allemagne et réciproquement durant la période estivale à un tarif préférentiel (29 euros/mois)²³.

3. Des dispositifs connexes de soutien à la mobilité

a. Dispositif « Un véhicule vers l'emploi »

Le dispositif « Un véhicule vers l'emploi » a été créé en 2022²⁴ et mis en place en 2023 afin d'accompagner les publics dits « fragiles » (Jeunes en insertion, demandeurs d'emplois, stagiaires de la formation initiale AS ou INF etc.) dans leur mobilité et les aider dans leur parcours de formation ou vers l'emploi.

Ce dispositif consiste à financer l'achat par des structures sélectionnées, répondant aux critères, (CCAS, Missions locales, prestataires d'accompagnement à la mobilité solidaire WIMOOV etc.) de solutions de mobilité allant du vélo à assistance électrique au véhicule électrique en passant par le scooter et le véhicule sans permis. Les structures qui ont répondu à cet appel à projet s'engagent également à accompagner les utilisateurs dans la levée des freins à la mobilité. (Ex : utilisation du vélo, utilisation d'un véhicule électrique, accompagnement éventuel au code ou au permis de conduire, etc.). Son objectif principal est de donner « un coup de pouce » à ceux qui en ont besoin, notamment dans des secteurs où d'autres offres et solutions de mobilités n'existent pas.

Ce dispositif, dans le cadre d'une expérimentation, représente, au 31/12/2024 depuis sa création un total de 2,4 millions d'euros et a permis le déploiement de 320 véhicules de tout type en Région Grand Est. Il a touché plus de 600 utilisateurs dont 22,5% de jeunes de 18 à 25 ans.

b. Le défi des mobilités durables « J'y vais ! »

Chaque année au mois de mai, le défi « J'y vais ! » invite les actifs et les élèves (écoliers, collégiens et lycéens) du Grand Est à se rendre sur leur lieu de travail ou d'enseignement par des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle : marche, vélo, train, bus, covoiturage, etc.

²² <https://www.fluo.grandest.fr/carte-fluo/> offre valable à l'exception du département 67

²³ « Pass jeune Grenzenlos » : <https://www.grandest.fr/actualites/passez-votre-ete-en-grand-est-2025/>

²⁴ Conseil régional Grand Est – Délibération Séance plénière 2022 – 22SP1361

Le défi est l'occasion de tester et d'adopter de nouvelles habitudes de déplacement à la fois pour des questions environnementales (le secteur des transports représente 32 % des émissions de GES en France) mais aussi de santé (amélioration de la qualité de l'air, lutte contre la sédentarité).

Soutenu par l'ADEME et animé par Initiatives Durables et 41 territoires du Grand Est (EPCI, départements et région), le défi mobilise chaque année plus de 600 structures (entreprises, établissements publics, écoles, collèges et lycées). En 2025, le défi a ainsi permis d'éviter l'émission de 277 T de CO₂.

Par ailleurs, le nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des participants est converti en une dotation solidaire pouvant atteindre 5 000 € au bénéfice d'une initiative locale relevant des mobilités actives, solidaires, partagées ou inclusives.

S'agissant de la déclinaison scolaire du défi « Au lycée, j'y vais autrement » (axé sur les mobilités actives), l'édition 2025 a vu la participation effective de 16 lycées de la Région Grand Est. Il convient de souligner l'utilisation du vélo par 40 % des lycéens et de 55 % pour la marche à pied.

Enfin il faut également mentionner le défi Employeur « Au boulot, j'y vais autrement » qui s'adresse notamment aux jeunes en emplois et qui vient en complément des PDME le cas échéant.

Pour aller plus loin : <https://defi-jyvais.fr/>

c. Le permis de conduire : un vecteur de mobilité

Le permis de conduire constitue un vecteur de mobilité et un sésame d'insertion, notamment dans les territoires peu denses. Depuis le 1er janvier 2024, l'âge minimal pour obtenir le permis B a été abaissé à 17 ans, ce qui élargit le vivier de jeunes concernés et accentue l'enjeu financier pour les ménages et les collectivités.

Des dispositifs d'aides portés par l'Etat, les collectivités et certains opérateurs

Afin de financer son permis chaque Jeune peut mobiliser selon son statut un ou plusieurs dispositifs visant à réduire voire annuler le reste à charge.

Il est possible de mobiliser le dispositif « Permis à 1 € par jour » (Etat), le Compte personnel de formation (CPF), l'aide forfaitaire à destination des apprentis ou celle proposée par France Travail.

En complément de ces dispositifs, il existe de nombreux dispositifs financés par les collectivités Communes/EPCI et Départements.

S'agissant du « bloc communal », il existe Nombreuses bourses au permis pour les 18–25 ans, souvent conditionnées à un engagement citoyen (ex. 20 à 50 h de bénévolat) et/ou à des critères de ressources.²⁵ Exemple récent : bourse communale à Épernay (Marne). Les modalités varient fortement selon les territoires et leurs spécificités.

S'agissant des départements, le Fonds d'aide aux jeunes (FAJ) constitue une aide sociale de dernier recours destiné aux 18 à 25 ans qui peut inclure une participation au permis quand cela favorise l'insertion.

La Région Grand Est : un rôle pivot d'information

Le Conseil régional Grand Est ne déploie pas de dispositifs spécifiques visant à financer le permis de conduire pour les jeunes. Toutefois il joue un rôle de relais et d'information. Pour cela il s'appuie sur les Maisons de Régions implantées dans les territoires ainsi que sur le Portail dédiée aux jeunes. La démarche de Qualité et de Relation à l'Usager engagée par le Conseil régional peut également concourir à mieux renseigner les jeunes vers le non interlocuteur.

4. Les bassins des mobilités : un levier pour déployer les mobilités à leur juste niveau de pertinence

Le Conseil régional a engagé à partir de février 2022 une démarche partenariale et de concertation avec l'ensemble des EPCI et collectivités concernées sur base du volontariat. Ainsi, 114 territoires se sont impliqués à différentes échelles : 86 EPCI de type communauté de communes, 14 PETR, 6 SCOT et 8 Départements. Le Conseil régional a défini 11 bassins de mobilités construits à partir d'une analyse des flux réels de déplacements avec notamment comme critère la couverture de 90% des déplacements a minima en son sein.

Il a également pris le parti de conserver les coopérations existantes antérieures à la LOM (Ex : PETR, syndicats, etc.). Chacun des bassins de mobilité constitue un lieu de gouvernance défini à l'échelle infrarégionale, à mi-chemin entre l'échelle régionale et celle définie à ce jour par les Syndicats mixte de transport, les SCOT et les PETR.

²⁵ <https://epernay.fr/services-et-demarches/action-sociale/bourse-au-permis-de-conduire>

En effet la Région Grand Est issue de la fusion des 3 ex-régions Alsace, Lorraine et Champagne Ardennes présente des configurations différentes notamment en termes de densité de population avec parfois des situations très hétérogènes entre des zones très peu denses principalement situées sur « l'écharpe de fragilité » et des zones très dynamiques comme le sillon Moselle du fait de la proximité du Luxembourg ou le bassin de vie de Saint-Louis porté par la dynamique de la Suisse.

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 » (COM) afin de 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 Lorraine Sud).

Ces Contrats opérationnels de mobilité permettent de définir et formaliser les modalités de l'action commune des AOM à l'échelle des bassins de mobilité, à savoir : Services de mobilité et intermodalité (dessertes, horaires, tarification, information, vente etc.), aménagement et fonctionnement des pôles d'échanges, gestion des situations dégradées, diffusion des pratiques de mobilité et appui aux AOM.

Enfin le contrat opérationnel de mobilité détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi.



Dans le cadre de l'organisation de son rôle de Chef de file des mobilités, le Conseil régional Grand Est a opté pour deux orientations structurantes.

La loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) permet aux communautés de communes de se saisir de la compétence mobilités sur leur territoire. Le conseil régional les a encouragées dans ce sens. Au niveau régional, 92% d'entre elles ont choisi d'assumer cette compétence²⁶.

S'agissant de l'organisation des mobilités, il a opté pour un découpage en bassin de mobilités couvrant à minima 90% des flux de déplacements pour chacun d'entre eux.

Ces bassins reprennent en très grand partie les découpages des départements avec toutefois des adaptations entre les départements de la Marne et l'Aube, un découpage de la Meuse en deux parties (Nord et Sud), un découpage Moselle Nord intégrant la pointe nord de la Meurthe et Moselle du fait du positionnement transfrontalier Luxembourg ainsi que l'intégration de trois EPCI de Moselle dans le Nord Alsace.

²⁶ Données Conseil régional Grand Est – Table Ronde janvier 2024

V. Enjeux et défis en matière de mobilité pour les jeunes

Faciliter leurs déplacements, c'est permettre aux jeunes de participer à la vie sociale, d'accéder à la formation et ensuite à l'emploi, autant d'enjeux essentiels à leur insertion dans la société. La possibilité effective d'accéder aux transports collectifs ou à une solution de mobilité à minima est donc essentielle.

1. Ecologie et développement durable : « La jeunesse entre implication et interrogation »

Les jeunes générations sont à l'avant-garde des mobilisations pour la transition écologique, et la mobilité constitue l'un des leviers principaux de la décarbonation. Le secteur des transports représente environ 31 % des émissions de gaz à effet de serre en région Grand Est²⁷.

Les jeunes sont à la fois des acteurs et des cibles de cette transition : cyclo mobilité, covoiturage, transports publics, recours au train, à la marche... leur rapport à la mobilité évolue. Toutefois, la transition vers des pratiques plus durables suppose des infrastructures adaptées (pistes cyclables continues, intermodalité), une tarification incitative, une sensibilisation dès le plus jeune âge et une amélioration de la qualité de service.

Le défi réside dans la capacité des politiques publiques à rendre cette transition accessible et inclusive, y compris dans les territoires peu denses et très peu denses.

Plus spécifiquement on observe que la génération des jeunes de 18 à 34 ans est une génération particulièrement impliquée sur les enjeux sociaux et environnementaux. Ainsi on peut observer chez cette population une évolution sensible dans les comportements en matière de mobilité. Cette génération a déjà adopté des habitudes de multimodalité intégrant une plus grande variété de modes dans leurs déplacements quotidiens que leurs aînés. Ainsi on observe une utilisation moindre du véhicule personnel (61% contre 69% pour l'ensemble de la population) comme mode de transports utilisés pour les transports quotidiens avec un report vers la marche à pied, les transports publics, le vélo et le covoiturage. La contrepartie des efforts génère en contrepartie un niveau d'attente plus élevé²⁸.

2. Un enjeu d'égalité territoriale et de cohésion sociale

La région Grand Est, marquée par la diversité de ses territoires (zones transfrontalières, vastes territoires ruraux, villes moyennes, métropoles), est confrontée à de profondes inégalités d'accès aux mobilités. Si certaines zones bénéficient de services TER fréquents ou de réseaux urbains structurés, d'autres sont moins bien desservies.

²⁷ DREAL 2022

²⁸ 2024 - MOVIN'ON – KANTAR « Une jeunesse engagée en quête de solutions durables »

Cela pose un enjeu fort en termes d'égalité des chances pour les jeunes : selon leur lieu de résidence, leur horizon d'opportunités varie considérablement. La cohésion sociale et territoriale passe par une réduction de ces fractures de mobilité.

Un enjeu d'insertion sociale, professionnelle et citoyenne

La mobilité est un facteur-clé de l'autonomie des jeunes. Elle conditionne leur accès aux études, à la formation professionnelle, à l'apprentissage et à l'emploi ainsi que leur participation à la vie sociale. Dans un territoire comme le Grand Est, où l'apprentissage et l'alternance sont très présents (près de 55 000 apprentis en 2023), l'enjeu de la mobilité quotidienne est central pour éviter le décrochage.²⁹

De nombreux jeunes ne disposent pas de véhicule personnel, et leur accès au permis de conduire est freiné par des coûts souvent jugés prohibitifs. Cette situation limite leur capacité à répondre aux offres de formation ou d'emploi, notamment dans les zones industrielles ou artisanales en périphérie des villes.

Accessibilité et inclusivité : lutte contre les inégalités territoriales

« Une jeunesse diverse et en transition, confrontée à des difficultés d'accès aux services »

La jeunesse en région Grand Est, qui regroupe près de 820 000 jeunes de moins de 25 ans et près de 970 000 de jeunes de 15 à 29 ans³⁰, est marquée par une forte hétérogénéité territoriale. Les jeunes vivent aussi bien dans des métropoles comme Strasbourg, Metz, Nancy ou Reims, que dans des territoires ruraux, de montagne (Massif vosgien), transfrontaliers ou peu denses (comme la Meuse ou la Haute-Marne). Cette diversité de situations entraîne une inégalité d'accès aux services (éducation, formation, emploi, santé, culture) dont la mobilité est une condition essentielle.

S'agissant des services de proximité on observe également de forts écarts qui peuvent aller du simple au double. Pour les équipements de la gamme de proximité, les temps d'accès moyens varient du simple au double selon que le bassin de vie est de type urbain dense (3,0 min) ou de type rural non périurbain (5,9 min). Les temps d'accès moyens les plus longs concernent des bassins de vie ruraux non périurbains comme ceux de Fayl-Billot et Bourbonne-les-Bains dans la Haute-Marne, ou Sainte-Menehould dans la Marne. Ce sont des bassins de vie monopôle.

²⁹ Observatoire des inégalités (2023)

³⁰ INSEE – 2024 – Région du Grand Est

*Temps d'accès moyen aux équipements des différentes gammes dans le Grand Est en 2021
(en minutes)³¹*

Type de bassin de vie	Urbain dense	Urbain intermédiaire	Rural périurbain	Rural non périurbain
Gamme de proximité	3	3,7	5	5,9
Gamme intermédiaire	5,9	7,2	10,5	11,9
Gamme supérieure	8,6	12,9	18,5	23,3

Les jeunes sont particulièrement vulnérables à l'absence d'offre de transport adaptée : horaires inadaptés, coût élevé des déplacements, ruptures de services en soirée ou en week-end, zones blanches du transport collectif. Ces difficultés contribuent à renforcer le sentiment d'isolement, voire de relégation territoriale.

3. Un enjeu de coordination des acteurs et de lisibilité des offres

Les compétences en matière de mobilité sont partagées entre plusieurs niveaux de collectivités : la Région (autorité organisatrice des mobilités régionales), les départements³², les intercommunalités (réseaux urbains), et l'État (infrastructures nationales).

Pour les jeunes usagers, cette complexité administrative rend difficile la lisibilité de l'offre. Tarifications différentes, abonnements multiples, absence de plateformes multimodales claires, manquent de fluidité et nuisent à l'attractivité des transports collectifs.

Les solutions innovantes (applis de type MaaS, plateformes numériques, Pass mobilité jeunes) peinent à s'unifier à l'échelle régionale, limitant leur efficacité.

4. Coûts et financement des déplacements : soutenabilité budgétaire des finances publiques locales

Dans le déroulé ci-dessous, le périmètre retenu est celui des Autorités organisatrice des mobilités (AOM) régionales et locales à la fois pour le volet fonctionnement et investissements.

Il vise à dresser des constats sur les politiques en faveur des mobilités, leur soutenabilité et les impacts potentiels de l'augmentation de l'offre ou d'adaptation de la tarification en faveur des usagers en général, des jeunes en particulier.

a. Finances publiques : le coût des politiques publiques locales en faveur des mobilités

Les dépenses de mobilité représentent à l'échelon national 36 milliards d'euros qui se répartissent pour 15 milliards en Région Ile de France, 10 milliards en faveur du transport

³¹ INSEE – 25/05/2023 – Analyse Grand Est n°157

³² Loi NOTRe – Les départements conservent le transport des élèves souffrant d'un handicap. Cette compétence départementale fixée par l'article L. 213-11 du code de l'éducation

collectif urbain (Système de transport collectif organisé) et 11 milliards consacré aux transports interurbains, scolaire et interurbains³³.

Suite à la Loi d'orientation des mobilités, une partie des AOM locales situées en zones peu denses et très peu denses (Communautés de communes, leurs regroupements le cas échéant de type PETR ou syndicat) ont opté pour la prise de compétences et la possibilité de lever le Versement mobilité (VM).

A l'échelle de l'ensemble des conseils régionaux, les mobilités sont le premier poste de dépenses et représentent ainsi 34% de leur budget total en moyenne³⁴ dans le cadre des politiques volontaristes en faveur des mobilités, le Conseil régional Grand Est consacre ainsi 1,6 milliard d'euros soit 39% de son Budget régional.³⁵ **Ces moyens reflète une politique publique ambitieuse en faveur des mobilités et des infrastructures de transports.**

b. Le modèle économique des transports publics et des mobilités : un équilibre budgétaire complexe pour les collectivités et leurs groupements

Les recettes des AOM dans leur ensemble reposent principalement sur trois financeurs :

- 40% via les employeurs (via le versement mobilité et la prise en charge partielle des abonnements de transports et la participation forfait mobilité durable)
- 35% des de subvention d'équilibre venant des collectivités
- 17% des recettes provenant des usagers

L'augmentation de ces recettes se heurtent potentiellement à l'augmentation du coût du travail pour l'employeur, l'équilibre des budgets locaux dans un contexte tendu en termes de finances publiques à l'échelon national ainsi qu'à l'élasticité prix (arbitrage usager).

A l'échelle de la Région Grand Est, et s'agissant de la compétence TER et des transports scolaires et interurbains, le niveau de contribution usager est évalué à 27% pour le TER et 7% pour les transports scolaires³⁶.

c. Les pistes de financement : entre amélioration de la performance, nouvelles recettes et alignement de la gouvernance

Comment réinventer le financement des mobilités pour une offre plus durable et plus inclusive qui intègre plus largement la jeunesse, tel est le défi soulevé.

³³ Rapport AFL – Avril 2025

³⁴ Rapport AFL – Avril 2025

³⁵ Budget Primitif 2025

³⁶ Budget Primitif 2025 – Région Grand Est

Afin de mettre en œuvre une politique de mobilités alignée à la fois sur les objectifs de décarbonation et d'amélioration de l'offre à destination de l'ensemble des catégories d'utilisateurs, dont la jeunesse, il convient de jouer sur trois leviers :

- **La performance** : à travers la priorisation des investissements en fonction des besoins, l'optimisation de la gestion des actifs et un renforcement de l'intermodalité afin d'optimiser les infrastructures existantes.
- **Les leviers de financement** : une modulation du Versement mobilité ou sa mise en place s'agissant du Versement Mobilité régional, un recours à la dette et un ajustement de la tarification à envisager selon les territoires.
- **Structuration de la gouvernance financière** : adaptation de la gouvernance publique aux territoires et le possible recours à des partenariats privés.

Sur le long terme, et afin de faire face aux besoins de financements, il convient d'envisager :

- Une refonte du modèle de financement un rééquilibrage de la fiscalité pour qu'elle soit juste et adaptée aux territoires
- Des prélèvements supplémentaires qui nécessitent un portage politique et un arbitrage de la part supplémentaire à payer entre ménages, entreprises et administrations.

d. Le modèle de tarification : entre tarification sociale, solidaire et tarif jeune ...

Pour garantir une offre de mobilité aux populations défavorisées, les autorités organisatrices de la mobilité mettent en œuvre depuis longtemps des **politiques tarifaires adaptées**. La tarification des réseaux de transport collectif est ainsi utilisée comme un outil de politique sociale.

Ces **tarifications dites "sociales"** correspondent ainsi à l'octroi de réductions tarifaires ou de gratuités à des catégories de personnes considérées, *a priori* comme vulnérables. L'attribution de ces réductions accordées aux usagers se base le plus souvent sur des critères d'âge, de statut, mais également sous conditions de revenus.

Or, ces tarifications sociales peuvent générer deux types d'inégalités entre usagers :

Certains critères peuvent intégrer des individus qui ne souffrent pas ou peu de contraintes financières ;

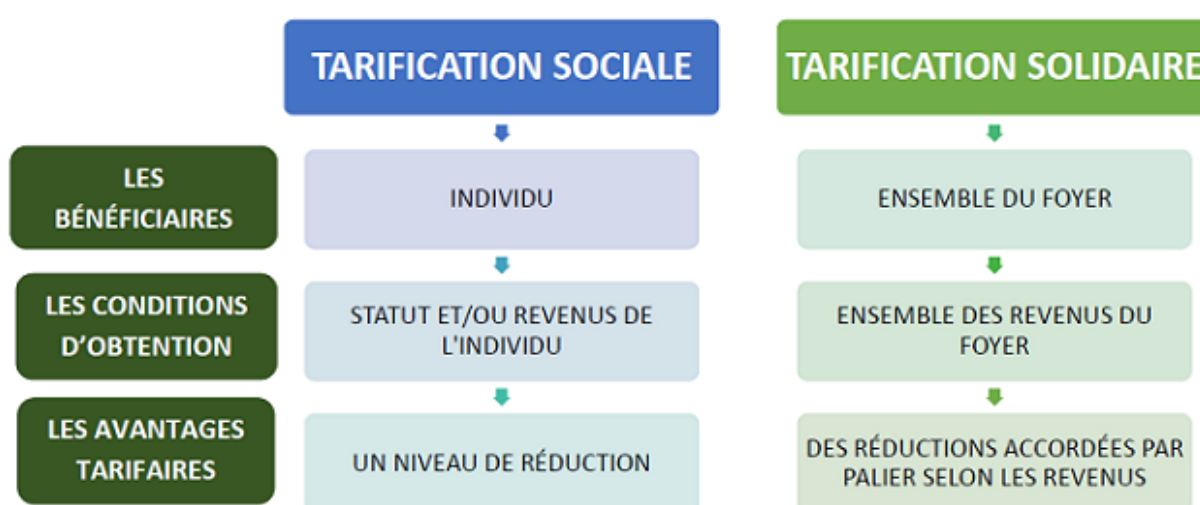
Ils peuvent exclure également certains usagers qui, tout en répondant aux critères de revenus, ne répondant pas aux conditions de statuts, comme les travailleurs précaires par exemple.

Ainsi plusieurs réseaux de transports ont ainsi développé des **tarifications dites "solidaires"** qui privilégient les avantages tarifaires sous conditions de revenus davantage qu'au statut³⁷.

Basées sur les revenus et la composition de l'ensemble du foyer, elles permettent de mieux prendre en considération la capacité contributive des ménages. Les réductions tarifaires sont accordées par "palier" selon les revenus du foyer, et peuvent soit être basées sur le quotient familial (QF) des familles (dispositif de la CAF) ou reposer sur des dispositifs "ad hoc" en se fondant sur les niveaux de ressources fiscales des ménages hors QF CAF.

Pour aller plus loin : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/retours-experience-mise-place-tarification-solidaire>

Tarification sociale versus tarification solidaire : les différences à retenir



Source : Tour de France GART-UTP, Optimiser les ressources du transport public - La tarification solidaire, 26 mars 2015, Grenoble

Enfin il existe un tarif ou une tarification « Jeune » qui utilise le seul critère de l'âge sans prise en compte de la situation individuelle ou du foyer le cas échéant. C'est l'option retenue à ce jour par le Conseil régional Grand Est avec le déploiement des cartes « Fluo » au tarif préférentiel de 1 euro (TER et cars interurbains).

Pour aller plus loin sur les avantages et inconvénients : *Etude AFL – INET Transport et mobilité : Quels leviers de financement pour que les collectivités concilient égalité territoriale et neutralité carbone ?*

³⁷ Loi n° 2008-1249 du 1er décembre 2008 généralisant le revenu de solidarité active et réformant les politiques d'insertion

VI. Panorama des initiatives et bonnes pratiques

1. Etudes de cas en région Grand Est : Métropole, Agglomération, Communauté de communes

- a. La Communauté d'agglomération d'Epinal : la montée en puissance du vélo et la multi modalité

- Un projet de développement du vélo qui s'inscrit dans un plan de mobilité initié en 2020

Le territoire de la Communauté d'agglomération d'Epinal est composé 78 communes comprenant une ville centre de 30 000 habitants, 2 communes de – 10 000 habitants et surtout 51 communes de – 1 000 habitants. Il s'agit de par sa configuration d'un grand territoire orienté rural et donc plus difficile à desservir en termes de mobilités.

La communauté d'agglomération a initié le projet dès 2020 et après 2 ans de travaux a délibéré en faveur d'un Plan de Mobilités avec une feuille de route pour les 10 années à venir. Ce plan de mobilité définit une stratégie globale dans laquelle s'intègre une Politique « Vélo ».

- Une palette de services étendue

Cette politique vélo porte sur différents champs qui vont de l'aide à l'achat, le déploiement de vélos en libre-service, des aménagements urbains et des transformations de l'espace public ainsi que de itinéraires cyclables rendant la pratique du vélo plus attractive pour nombre de citoyens.

S'agissant de la mise à disposition de vélos, il convient de souligner une palette de services variée allant de la location longue durée à la location de vélo loisirs avec une offre majoritaire de vélos à assistance électrique. L'accent a été également mis sur l'aménagement de stationnement collectifs et sécurisés dans le cadre de « Vilvot »³⁸.

- Un dispositif largement déployé sur le territoire et en pleine croissance

En 2025, le dispositif VilVolt comprend la mise à disposition de 660 vélos, 77 stations vélos, 10 gares équipées sur 21 communes de l'agglomération d'Epinal. Depuis les prémices du dispositif, le nombre de trajet a été multiplié par plus de 4 en passant de 100 000 trajets en 2022 à plus de 400 000 en prévisionnel en 2025.

- Un dispositif qui touche plus fortement les jeunes

Sans surprise l'âge moyen des utilisateurs du dispositif est jeune en moyenne de 34 ans. Il convient souligner 18% sont des utilisateurs réguliers ou ponctuels âgés de 20 à 29 ans.

³⁸ Vilvolt : Villes et villages à vélos électriques

A eux seuls la catégorie des lycéens représente 19% et les étudiants 15 % ce qui cumulé représente une proportion bien supérieure à la moyenne des jeunes de la catégorie 15 à 29 ans en Région Grand Est.

Les motifs de déplacements sont essentiellement liés aux loisirs, aux études ou au travail avec une proportion plus marquée des déplacements du quotidien dans la ville « centre ».

b. La métropole de Metz : une structuration de temps long pour une réponse plus adaptée aux usagers et notamment les jeunes

Les défis en matière de transport : un défi environnemental, social et économique

Le transport public de voyageurs est confronté à trois défis :

- sur le plan environnemental avec le verdissement des flottes et à terme l'atteinte de la neutralité carbone³⁹
- avec le volet social et le maintien d'un coût du transport le plus accessible possible pour les publics modestes et fragiles
- sur le plan économique, avec le transport public comme un levier d'attractivité du territoire

Une forte demande de transports : une augmentation significative sur la dernière décennie

En dix ans la fréquentation du réseau métropolitain est passé de 14 millions en 2013 à presque 24 millions en 2024 après une baisse liée à la période Covid⁴⁰. Toutefois on observe une évolution des pratiques avec moins d'abonnements professionnels en raison du télétravail, un trafic fluctuant lié aux jours de travail et un élargissement des périodes de pointe.

La fréquentation du réseau par les jeunes : 1 jeune sur 3 utilisent le réseau

En terme d'habitude d'achat, l'abonnement annuel est majoritaire jusqu'à l'âge de la majorité ensuite l'achat d'abonnement mensuel prend le dessus à partir de 20 ans. Il convient de souligner que 11% de jeunes de 18 à 26 ans bénéficient d'une tarification de type « boursier ».

Les attentes des jeunes : un service plus accessible, avec des horaires élargis y compris le week-end, moins cher pour certaines classes de jeunes et qui « valorisent » les mobilités actives

Les jeunes plébiscitent très majoritairement le développement d'une billetterie accessible et fiable entièrement numérique ainsi que l'extension récente des horaires élargis en soirée et week-end. Les télétravailleurs ainsi que les jeunes demandeurs d'emplois regrettent l'absence d'une offre adaptée tenant mieux compte de leur situation. Enfin ils mettent en avant le développement et l'amélioration des liaisons cyclables, l'implantation de parking vélos et l'implantation de système de locations de vélos.

³⁹ 2015 - Loi sur la transition écologique et énergétique (LTECV)

⁴⁰ Mars 2025 – Audition Metz Métropole

La mise en place de services complémentaires...

Afin de mieux répondre aux attentes des usagers et notamment des publics « jeunes, ont été mis en place :

- des arrêts à la demande sur le réseau en soirée
- une offre de soirée pour les jeunes (du jeudi au samedi)
- une sécurisation des stationnements vélos connectés au réseau « Mettis » assortis d'une promotion des transports publics auprès des générateurs de flux (Universités, écoles).

c. Mission locale Thiérache : « Aller vers » les jeunes en recherche d'emploi et de formation (NEET)

La mission locale de Thiérache intervient sur le territoire de 3 communautés de communes (Thiérache du centre, Thiérache Sambre et Oise et Trois Rivières. Elle est un acteur incontournable de la mobilité pour nos jeunes. Elle propose de nombreux outils et événements.

• Le MobilTour : comment développer la mobilité des NEET ?

Le projet « Mobil'Tour » résulte d'une collaboration entre la Mission Locale de Thiérache et l'E2C

Grand Hainaut site de Vervins. Il vise à répondre aux besoins des jeunes en termes de mobilité en mettant à leur disposition deux outils clés : le simulateur de conduite et le Bus Itinérant Pédagogique (BIP) ⁴¹.

Le BIP se rend mensuellement dans les villages de chaque Communauté de Communes, avec à son bord des membres salariés de chaque entité. Après une présentation succincte, les jeunes se verront proposer l'opportunité de s'inscrire et bénéficier de conseils ainsi que tester les outils mobilité.

• Mobil'Ensemble : sensibiliser aux nouvelles pratiques en matière de mobilité

Dans le cadre de sa politique de promotion des mobilités durables, le PETR du Pays de Thiérache organise l'événement « Mobil'Ensemble ». Ces journées ont permis de sensibiliser le grand public aux enjeux de la mobilité sur le territoire et de présenter une offre de services diversifiée en matière de transport.

Au programme de ces manifestations : stands d'information, ateliers pratiques (réparation de vélos, simulation de conduite), animations ludiques (quiz sur le code de la route) et conférences sur les nouvelles pratiques de mobilité.

Le PETR propose, dans le cadre de l'opération « Mai à vélo », des ateliers d'auto-réparation et une intervention sur les enjeux de la mobilité durable.

⁴¹ <https://www.youtube.com/watch?v=nouLVYy4OvQ>

2. Best Practice, innovation et Pays de l'Union Européenne

- a. L'accompagnement à la mobilité (Motilité) : Wi Moov un accompagnement « sur mesure » et en proximité

L'opérateur WIMOOV créé il y a 27 ans et spécialisé dans la mobilité inclusive accompagne la mobilité, notamment des jeunes, via deux dispositifs.

Le premier via le dispositif « Un véhicule vers l'emploi » créé par le Conseil Régional Grand Est en tant qu'opérateur de mise à disposition de véhicule pour les demandeurs d'emplois en recherche active ou en reprise d'emploi sur plusieurs départements de la Région Grand Est (Moselle, Meuse et Vosges).

Le second via son dispositif de mobilité inclusive, financé par la DREETS, qui s'appuie sur des conseillers mobilité chargés d'accompagner le jeune entrant dans ce parcours avec un test mobilité, un entretien, un diagnostic et un suivi afin de mesurer la progression et adapter les mesures d'accompagnement le cas échéant.

Le bilan quantitatif pour 2024 est de 1 284 jeunes accompagnés avec 421 de la tranche 26-29 ans et 863 pour la tranche 25 ans et moins.

Plus qualitativement cet accompagnement porte sur 5 165 séances portant à 81 % sur un accompagnement pédagogique, 15% financier et 3% sur le plan matériel. (Cf. Annexe 5)

- b. Innovation : les véhicules intermédiaires, une solution d'avenir pour les territoires péri-urbains et ruraux ?

Afin de développer les mobilités en zones périurbaines et rurales, les véhicules intermédiaires pourraient constituer une alternative en complémentarité des autres solutions des mobilités (Cars, covoiturage, TER, Transport d'utilité sociale etc.).

Ces véhicules qui constituent une famille hétérogène de véhicules comprend tous les modes individuels de poids de 600 kg entre le vélo classique et la voiture partagent une même vocation de favoriser une mobilité sobre.

Sobre en matière d'énergie bien évidemment du fait de la configuration du véhicule, il permet un meilleur taux de remplissage mais il est aussi plus soutenable sur le plan financier pour ses utilisateurs et ou propriétaires.

Ainsi le programme national eXtrême Défi Mobilité, porté par l'Ademe et financé par France 2030 et l'Ademe, qui vise à répondre à la dépendance à la voiture thermique, notamment en zones périurbaines et rurales. Ainsi 100 prototypes de véhicules intermédiaires (Vélis), légers, électriques, économiques, réparables et écoconçus ont été testés dans 20 territoires (Péri urbains et ruraux) entre 2022 et 2025 dans le cadre d'appels à projets et coopérations entre constructeurs, chercheurs et collectivités.

Si les premiers retours des utilisateurs sont globalement positifs, plusieurs barrières sont à lever afin de les déployer à une plus grande échelle. Des barrières réglementaires liées à l'homologation de ces véhicules dépassant les 25 kilomètres/heure, la réglementation en terme circulation et un coût d'investissement qui reste encore assez élevé et estimé entre 4000 et 10 000 euros selon les modèles. Toutefois ce coût est à minimiser au regard du coût d'usage très faible comparativement à la voiture tout particulièrement en zones peu denses et très peu denses.

S'agissant des jeunes, cette catégorie de véhicules pourrait constituer une alternative crédible, tout particulièrement en zones peu denses et très peu denses permettant de lever certains freins à la mobilité comme le coût financier. En conclusion les véhicules intermédiaires pourraient constituer une solution durable (Environnement, social, économique) dans les zones peu denses et très peu denses en complémentarité des autres solutions de mobilités. Ils pourraient constituer le « dernier maillon » pour les déplacements du quotidien et ponctuels dans un périmètre limité ou le véhicule idoine pour rallier un Pôle d'échange multimodal.

c. Autriche : le territoire du Bregenzerwald

Dans le Vorarlberg autrichien, le territoire du Bregenzerwald, rural, alpin et peu dense, a su mettre en place une politique de mobilité innovante et inclusive à destination des jeunes, qui pourrait largement inspirer le Grand Est.

À 18 ans, chaque jeune reçoit gratuitement le KlimaTicket, un abonnement annuel lui donnant accès à l'ensemble des transports publics du pays (bus, train, tram, métro). Ce geste fort vise à ancrer très tôt les habitudes de mobilité durable, tout en soutenant l'autonomie des jeunes.

Un réseau de bus régional (Landbus Bregenzerwald) assure des liaisons fréquentes, y compris en soirée et le week-end, dans des communes rurales pourtant dispersées, répondant aux besoins des apprentis, étudiants et jeunes actifs.

Des solutions alternatives comme le covoiturage partagé Caruso, des pistes cyclables intercommunales continues, ou encore des dispositifs d'accompagnement à la mobilité inclusive complètent cette offre.

Le modèle autrichien prouve qu'une offre multimodale bien pensée, combinée à une volonté politique forte et des incitations ciblées, peut lever les freins à la mobilité des jeunes, même en dehors des grandes métropoles sans oublier les différences avec la France en termes de gouvernance.

Pour aller plus loin : regiobregenzerwald.at

- d. Pays-Bas : la mobilité des jeunes repose sur une politique ultra intégrée, numérique, accessible et intermodale.

Aux Pays-Bas, la mobilité des jeunes est pensée comme un système global, fluide et cohérent, intégrant tous les modes de déplacement grâce à une carte unique, des abonnements ciblés et un usage massif du vélo en complément des transports publics.

L'OV-chipkaart, carte de transport nationale, permet d'utiliser tous les modes de transport (train, tram, bus, métro, vélo en libre-service) partout dans le pays, avec un seul support.

Grâce au Studentenreisproduct, tous les étudiants bénéficient d'un abonnement subventionné leur offrant la gratuité totale des transports publics en semaine ou le week-end, selon leur choix. Ce droit est intégré au système d'aides étudiantes nationales.

Le vélo est un maillon central de la chaîne de déplacement : chaque gare est équipée de milliers de places de stationnement sécurisé, et un service de vélos en libre-service (OV-Fiets) permet de terminer son trajet à deux roues en quelques minutes.

Des applications numériques comme NS et 9292.nl permettent une planification de trajet porte-à-porte, incluant la tarification, l'achat de billets, et le temps réel sur tous les réseaux.

Le Grand Est, avec ses gares, ses infrastructures ferroviaires régionales et son potentiel cyclable, pourrait s'inspirer et tendre vers cette homogénéisation technologique et tarifaire, en y ajoutant une offre vélo adaptée et sécurisée, notamment dans les zones rurales et périurbaines. L'idée d'un Pass Mobilité Jeune Grand Est, à la fois physique et numérique, regroupant train, bus, vélo et services pourrait en découler.

- e. L'Allemagne : une tarification unifiée et attractive pour les jeunes dans tout le pays

Depuis 2023, l'Allemagne a franchi un cap en matière d'accessibilité des transports publics en instaurant un système de tarification simplifiée et équitable, accessible à tous et particulièrement favorable aux jeunes.

Le Deutschland-Ticket (aussi appelé D-Ticket) permet à toute personne, y compris les jeunes, de voyager en illimité sur l'ensemble des réseaux de transports publics régionaux, pour 49 € par mois. Ce D-Ticket inclut les trains régionaux (RE, RB), les métros, tramways et bus dans toutes les régions du pays.

Plusieurs Länder (régions), comme le Bade-Wurtemberg ou la Bavière, ont décliné ce ticket national en tarif réduit pour les moins de 26 ans ou les étudiants, avec des prix allant de 29 à 365 € par an, selon les territoires.

L'abonnement est dématérialisé et interopérable, activable via une application mobile, une carte RFID ou un QR code, utilisable dans toutes les villes et régions d'Allemagne, sans démarche complexe.

Des compléments "mobilité douce" (location de vélos, covoiturage intégré, parkings vélos en gare) sont disponibles selon les villes, dans une logique d'intermodalité simplifiée.

VII. Analyse évaluative

Dans le cadre de ses missions d'évaluation, le CESER s'est attaché à formuler des préconisations. Celles-ci visent à exprimer la position de la société civile organisée à la fois en termes d'actions à mener, de priorité, de temporalité et des acteurs à mobiliser.

Ceci nous a conduit à envisager une approche fine afin de bien positionner nos préconisations visant à renforcer la prise en compte de la parole de la société civile organisée.

Cette démarche se déroule en trois étapes.

- **Etape N°1 : Analyse globale du rapport** sur son exhaustivité, sa structuration, et sa pertinence et cohérence. Il s'agit d'auto évaluation.

- **Etape n° 2 : Identification des préconisations**

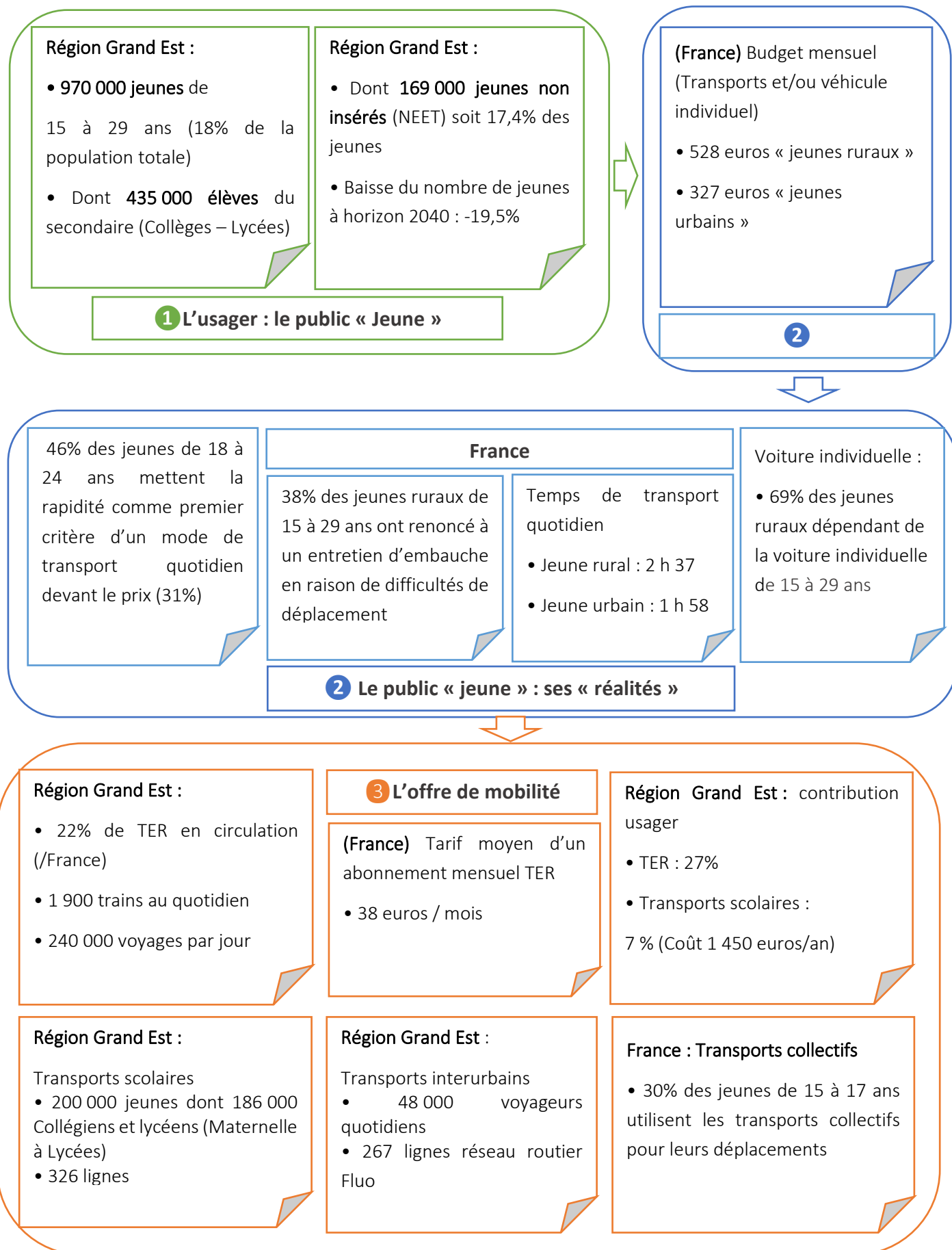
Sur base de la liste des actions mentionnées dans le rapport (Au total 36 actions), il a été identifié des préconisations selon des critères prédéfinis et des enjeux de la politique du Conseil régional Grand Est ainsi que des Fils Rouges définis par le CESER Grand Est dans le cadre de sa mandature.

- **Etape N° 3 : Analyse des préconisations**

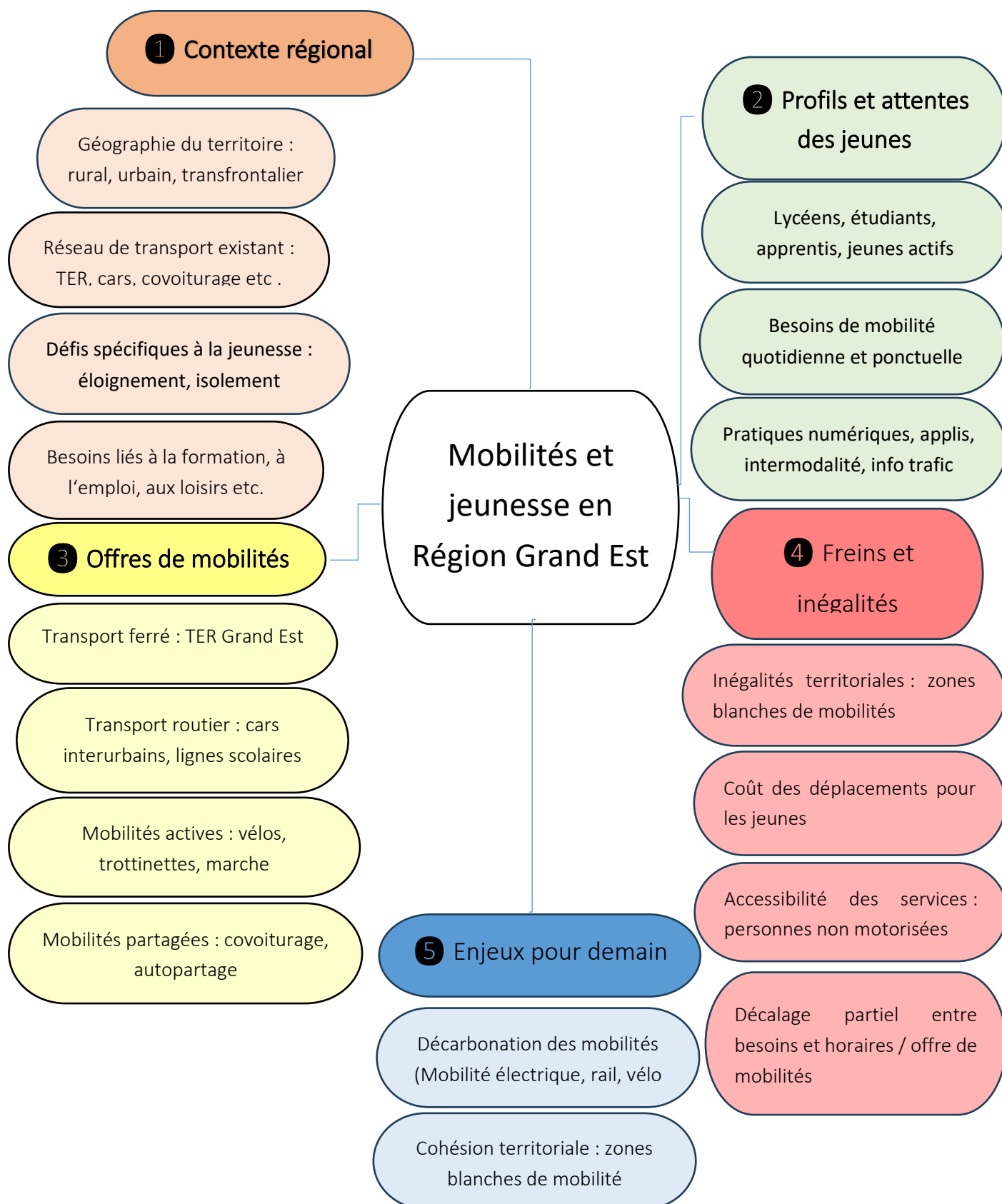
Analyse des préconisations, en déterminant : leur qualité, leur utilité, leur efficacité et impact, leurs évolutions en identifiant des points de vigilance. Les acteurs pouvant agir sur base de nos préconisations. (Cf. Annexe 5 – Tableau récapitulatif des préconisations)

Pour aller plus : [consulter Annexe n ° 7](#)

CHIFFRES CLES



LES MOBILITES ET LA JEUNESSE EN REGION GRAND EST





02. AVIS

I. Les constats : une jeunesse en recherche de solutions de mobilité



Le sujet de la jeunesse et des mobilités en Région Grand Est doit être appréhendé en tenant compte des évolutions démographiques et sociétales dans une vision long terme.

S'agissant des jeunes en Région Grand Est, on va observer une baisse de leur représentation dans la population générale dans un contexte de tassement et diminution à venir de la population pour cette région de la façade Est. Malgré cette diminution annoncée, il convient de prendre en compte la fracture géographique entre urbains et ruraux et tout particulièrement les jeunes de 15 à 29 ans.

En effet en zones peu denses et très peu denses, la plupart d'entre eux disposent d'une offre de mobilité réduite à inexistante rendant l'utilisation du véhicule individuel quasi incontournable. C'est donc probablement « mieux d'offre au global et plus d'offre au niveau des territoires éloignés des centres urbains » qu'il faut viser afin de contribuer à l'équité et à la cohésion des territoires.

Les mobilités jouent un rôle important dans le parcours de vie du jeune notamment pour l'accès aux collèges, lycées, apprentissage, universités ainsi qu'à l'emploi au démarrage de sa vie active sans oublier les services publics de proximité, la santé, les loisirs, la participation à la vie sociale, l'accès au logement, etc. Le manque de mobilité des jeunes, pas uniquement lié à l'absence d'offre de transports, entraîne de nombreux renoncements. Ainsi un peu plus de 1 jeune sur 3 (38%) des jeunes ruraux cherchant un emploi ont déjà renoncé à un entretien d'embauche.

En effet il existe plusieurs freins à l'accès aux transports publics ou à une solution de mobilité alternative à la voiture individuelle. S'agissant de l'offre de mobilité, les horaires ne sont pas toujours en adéquation avec les contraintes et les motifs de déplacements. C'est notamment le cas pour les déplacements en fin de semaine ou soirée. Il faut ainsi considérer qu'un scolaire se déplace pour moitié pour aller à l'école, l'autre moitié des déplacements sont liés au sport, aux loisirs etc.⁴².

S'agissant du parcours usager, la multiplicité et parfois la complexité des interfaces, le manque d'intégration entre l'information (itinéraire) et la billettique sont à améliorer dans une logique d'amélioration continue.

Pour ce qui concerne la tarification, si l'offre en zones très denses a été jugée comme satisfaisante et à un tarif adapté, le coût du TER a été perçu comme « cher pour un budget de

⁴² Audition KEOLIS – Observatoire Keoscopie

jeune et notamment pour un étudiant »⁴³. De plus des ruptures tarifaires existent parfois entre les métropoles et les communes avoisinantes.

S'agissant des leviers possibles de progression, le Transport Express Régional (TER) et autocars, et voies cyclables constituent bien des orientations adaptées pour répondre à la fois aux besoins et aux attentes des jeunes et développer l'intermodalité et la multimodalité⁴⁴

(Cf. Annexe 1). Toutefois la sécurisation des itinéraires cyclables est à améliorer ainsi que l'aménagement en gare avec notamment le *rangement* et *stationnement* des deux roues pas toujours adaptés et sécurisés. La capacité d'embarquement des vélos dans les TER devrait être augmentée pour certaines lignes très fréquentées. La question de l'embarquement des vélos dans les autocars interurbains devrait être approfondie.

Enfin il existe également une part non négligeable de non recours à une offre de mobilité liée à une carence en termes d'aptitudes à la mobilité (**Motilité**⁴⁵) qui pourrait être compensée par des séances d'informations/sensibilisation à la mobilité et un accompagnement spécifique lorsque nécessaire⁴⁶ (cf. Annexe 2). Il convient de souligner que les jeunes de la tranche des 12 à 18 ans transportés par le Conseil régional Grand Est dans le cadre de sa compétence transports scolaires et parfois via le TER constituent une clientèle « captive » qu'il convient de fidéliser pour la suite ⁴⁷.

« Aider une partie de la jeunesse qui a du mal à prendre le train en marche »

II. Les enjeux : un enjeu social pour une fraction des jeunes et un enjeu économique pour l'attractivité de la Région Grand Est

Si la question de la transition environnementale constitue un élément significatif, le sujet de la mobilité et de la jeunesse en Région Grand Est est avant tout un sujet d'ordre social et économique.

S'agissant du social, une partie de la jeunesse résidant en zones péri urbaines, peu denses est très peu denses dispose de solutions de mobilités réduites voir quasi inexistantes et cumule de nombreux freins à la mobilité. Il s'agit bien d'aider « Une partie de la jeunesse à prendre le train en marche »⁴⁸ pour construire son projet de vie et participer activement au développement et au rayonnement de la Région Grand Est.

S'agissant du volet économique, les perspectives démographiques laissent entrevoir des départs massifs à la retraite, les besoins en main d'œuvre à couvrir ainsi que le nouveau regard des jeunes sur le travail obligent à repenser les mobilités afin de leur permettre de se former

⁴³ Mars 2025 - Audition Groupe des Jeunes conseillers du CESER Grand Est

⁴⁴ ADEME- Equation de Kaya – Audition avril 2025

⁴⁵ Motilité – Sociologue Vincent Kaufmann 2022

⁴⁶ Opérateurs de la mobilité solidaire et inclusive (Ex : WIMO OV) et d'accompagnement des jeunes (Missions locales)

⁴⁷ Audition KEOLIS – Observatoire KEOSCOPIE

⁴⁸ Les membres de la commission mobilités et infrastructures de transports du CESER Grand Est

dans des métiers manuels, techniques et tertiaires, se déplacer en tant que jeune actif ainsi que d'accéder aux services essentiels, au sport et à la culture.

Les enjeux sont au nombre de cinq :

- Un enjeu d'équité et de cohésion territoriale : certaines catégories de jeunes situés en zones peu denses et très peu denses disposent, à l'instar de l'ensemble de la population dans ces zones, d'une offre de mobilité généralement réduite voir quasi - inexistante. A cela peuvent s'ajouter des freins économiques et culturels
- Un enjeu en termes d'offre de mobilité qui intègre l'intermodalité, la multimodalité et les nouveaux usages en matière de mobilités (véhicules intermédiaires, mobilités actives etc.) et la promotion de l'utilisation de ses propres moyens (vélos, trottinettes etc.)
- L'implication et la participation des employeurs (privés, publics, associatifs, etc.) dans la recherche de mobilité et d'organisation du travail en termes d'horaires, d'accessibilité et de valorisation des mobilités alternatives à l'autosolisme
- Le parcours usager avec la mise en place de solutions de mobilité intégrant un niveau de service et des aménagements adaptés, une information de l'utilisateur ainsi qu'une application numérique simple lui permettant de se déplacer d'un point A à un point B : **« Concrétiser une solution pour le dernier kilomètre afin de rendre possible l'intermodalité et toute alternative à la voiture individuelle »**
- Les finances publiques et le budget du jeune : réussir à concilier une nécessaire gestion des deniers publics et offrir des solutions de mobilité à un prix acceptable au regard du budget des jeunes (de la famille le cas échéant) quelle que soit sa catégorie

III. Les préconisations : des impacts et des temporalités différenciés

Ces recommandations sont déclinées et détaillées dessous selon trois axes :

- Gouvernance
- Offre de mobilité
- Parcours usager

3 AXES : Gouvernance – Offre de mobilité – Parcours usager

Afin de rendre effectif le droit à la mobilité, tout particulièrement pour les jeunes des catégories avec des freins à la mobilité, il convient d'agir sur trois leviers qui sont la gouvernance, l'offre de mobilité et le parcours usager.

Plus spécifiquement, il convient de décliner cette offre de mobilité dans une politique régionale globale des mobilités.

Axe 1 - Gouvernance : un chef de file pour impulser la prise en compte des mobilités de la jeunesse dans les territoires

Considérant les Lois NOTRe et LOM qui ont conforté les Conseils régionaux dans leur rôle de Chef de file des mobilités, la mise en place d'une gouvernance et d'une coopération renforcée avec les AOM locales constitue le facteur critique de succès.

Préconisation 1 : Gouvernance - Penser et observer les mobilités à l'échelle d'un bassin de mobilités

- Observer les flux de mobilités sur une durée longue en ciblant les catégories d'usagers et les motifs de déplacements (école, travail, apprentissage, santé, services de proximité sports, loisirs, vie sociale etc.)
- Améliorer la connaissance des besoins de mobilité des jeunes et de leur utilisation des transports, en particulier pour le travail : autorités organisatrices de la mobilité et tout particulièrement AOM locales
- S'appuyer sur les contrats de mobilités pour développer la coopération entre les AOM locales et la Région Grand Est (Maillage territoires) « Effet levier »
- Renforcer le partenariat Région Grand Est et AOM locales afin de développer l'intermodalité et accroître le rabattement sur les axes structurants (TER et transports interurbains /scolaires)
- Insérer dans la prise de compétences mobilités des AOM locales, la dimension « motilité » en mobilisant des acteurs capables de faire connaître les solutions de mobilités et accompagner les jeunes dans leurs difficultés de mobilités (mobilité subie)

Préconisation 2 : Gouvernance - S'appuyer sur toute la palette des plans de déplacements afin de cibler les publics jeunes dans leur diversité

- Développer les plans de déplacement à l'échelle d'un générateur de déplacement (établissements scolaires, universitaires, entreprises)
- Développer les plans de déplacement entreprises (PDME) notamment pour les jeunes actifs (« package » attractivité des entreprises) en s'appuyant sur le Comité des partenaires
- Soutenir et accompagner les AOM locales dans le développement de leurs plans de mobilité simplifiés (PdMs)
- Développer les plans de développement des mobilités solidaires (PAMS) en concertation avec les départements

Préconisation 3 : Gouvernance - Prendre en compte la jeunesse dans une approche 360°

- Consulter les jeunes et les faire participer à la co-construction du parcours usager
 - Consultation citoyenne en mobilisant le Conseil régional des jeunes
 - Consultation via la Plateforme de la Région Grand Est « Ma Région demain »
 - Consultation organisée par un institut de sondage
- Animer une cellule France Mobilité en Région Grand Est
- Donner au comité de partenaires une capacité à être force de proposition pour améliorer le parcours « usager »

Axe 2 – Offre de mobilité : une approche long terme des besoins des jeunes en matière de mobilités « Une meilleure offre, la tarification ensuite »

Considérant que la baisse des tarifs, voir la gratuité n’ont pas démontré un effet significatif sur l’utilisation des transports publics, il convient d’améliorer l’offre de mobilité (intermodale et multimodale) sur le plan qualitatif et quantitatif lorsque nécessaire en ciblant les zones très peu denses, peu denses et péri-urbaines.

Considérant l’impératif de transition écologique et les attentes des jeunes, les axes de progression majeurs se situent à la fois sur une utilisation accrue du train, sur la montée en puissance du vélo ainsi que les solutions alternatives à la voiture individuelle (Usage partagé de la voiture, véhicules intermédiaires, mobilités douces etc.).

Préconisation 4 : Offre de mobilité - Renforcer l’offre de transports et miser sur l’intermodalité

- Renforcer l’offre sur les axes structurants⁴⁹ « en tension », élargir le panel des solutions offertes, élargir le bouquet des mobilités
- Miser sur l’intermodalité et le rabattement vers l’offre structurante (TER et transports interurbains)
- Renforcer l’offre de transport collectif pour les jeunes dans les zones périurbaines et rurales plutôt que les avantages tarifaires, en développant la coordination entre autorités organisatrices de la mobilité (AOM)
- Travailler sur des horaires élargis :
 - Prenant en compte les motifs de déplacements dans leur diversité (Ex : jeudi, vendredi et samedi soir)
 - En tenant compte également des horaires spécifiques (Horaires postés)

⁴⁹ Déploiement SERM Mulhouse-Bâle – SERM Lorraine - Luxembourg

- Promouvoir les nouvelles tendances en matière mobilités et les véhicules « intermédiaires »⁵⁰
- Le CESER recommande à la Région de renforcer son soutien aux structures de l'économie sociale et solidaire qui œuvrent pour la mobilité des jeunes, notamment avec les garages solidaires et les ateliers de réparation participatifs

Préconisation 5 : Offre de mobilité - Mieux cibler la tarification à destination de la jeunesse

- Mettre en place des politiques de tarification « jeunes » plus incitatives (TER)
- Travailler sur la simplicité de la tarification à des échelles différentes du « ressort territorial » (ex : EPCI) mais plutôt à l'échelle des bassins de vie / aux mobilités afin de tendre vers un billet unique

Axe 3 – Parcours usager : accompagner le(s) changement(s) sur le temps long

Préconisation 6 : Parcours usager - Accompagner le changement des habitudes en matière de mobilités

- Accompagner le déploiement de l'usage du vélo auprès des jeunes
 - Utiliser les arguments : liberté, santé, économie, autonomie et environnement
 - Favoriser les métiers à vélo
 - Développer les espaces sécurisés pour la circulation et pour le stockage des vélos, ainsi que les modules d'entretien et de gonflage publics à l'instar de ce que font certaines villes
 - Développer les dispositifs de location et de mise en circulation de vélos d'occasion via des circuits associatifs
- Favoriser l'acculturation à la mobilité (en milieu scolaire - collèges, missions locales, etc.) et dès le plus jeune âge afin de lever les freins à la mobilité et fidéliser les usagers/clients
 - Savoir organiser sa mobilité, par exemple à travers des vélo-bus (convois d'enfants à vélo accompagnés par des adultes)
 - Organiser une journée de mobilité
 - Ecole primaire, collèges, lycées
- Journée d'information et de sensibilisation aux mobilités organisée à l'échelle des AOM locales
- Expérimenter les sciences comportementales dans la construction du parcours usager

⁵⁰ Véhicules intermédiaires : « Le véhicule intermédiaire est le chaînon manquant entre le vélo et la voiture électrique »
<https://infos.ademe.fr/mobilite-transports/2024/le-vehicule-intermediaire-est-le-chainon-manquant-entre-le-velo-et-la-voiture-electrique/>

Préconisation 7 : Parcours usager - faire évoluer le réseau d'information et de distribution

Action 1. Réseau d'information

- Faire connaître l'offre de mobilité existante via des organismes en proximité : communes, établissements scolaires, établissements universitaires, missions locales, France Services
- Information et communication : s'appuyer sur les acteurs de proximité en milieu rural afin de « Faire connaître »
- Réhabilitation / Réutilisation d'une ancienne gare ou bâtiment administratif pour en faire une « maison de la mobilité » et éventuellement des services à la mobilité (Ex : mise à disposition de vélos)

Action 2. Réseau de distribution

- Développer le numérique : simplicité et accessibilité dans une logique de parcours usager
- Proposer l'exhaustivité des offres sur l'ensemble des canaux de distribution aux mêmes conditions
- Réseau de distribution : maintenir le réseau de distribution en gare sans exclure le développement d'un réseau complémentaire de distribution en vente « humanisée » (Réseau des tabac-presse, de la Poste ...) en assurant un service à l'utilisateur équivalent

Préconisation 8 : Parcours usager - Améliorer le « dernier kilomètre »

- Système d'information multimodal (SIM) : planification complète du trajet, modes de transport, tarification et à terme billettique
- Améliorer le « dernier kilomètre » et proposer une solution intermodale avec un nombre de ruptures de charge acceptable (Maximum 2)
- Valoriser les transports offrant un niveau de service et possibilités d'activités (Ex : tablettes, prises etc.)
- Conforter l'aide à l'achat d'équipement (vélo, trottinette, etc.)⁵¹

Préconisation 9 : Parcours usager - La sécurité

- Sécurité : maintenir une présence humaine (personnels opérateurs de transports, Gendarmerie nationale, SUGE etc.) dans les gares, aux abords des gares et dans les trains en fonction des besoins spécifiques
- Mobilités douces et vélos (en zones urbaines, péri-urbaines, peu denses, très peu denses) :
 - Créer davantage de pistes cyclables et sécurisées, en veillant à respecter les objectifs de non artificialisation des sols (ZAN) et en impliquant autant que possible les usagers

⁵¹ Conseil régional Grand Est – Dispositif accompagnement vélo : <https://www.grandest.fr/vos-aides-regionales/achat-velos/>

dans la conception de ces aménagements afin qu'ils soient les plus adaptés aux besoins du terrain

- Développer des espaces de stationnement sécurisés

Pour aller plus loin : [Annexe n° 5 – Tableau récapitulatif des préconisations](#)

IV. Conclusion



Les jeunes, notamment pendant la période collèges-lycées, sont des utilisateurs significatifs des transports collectifs relativement captifs. Leur fidélisation au moment du passage à la vie active est stratégique pour contribuer à l'utilisation des solutions de transports organisés et de solutions alternatives à la voiture individuelle. Un déploiement plus large et surtout plus fin dans les territoires permettrait de, répondre à la fois aux questions sociales et de cohésion territoriale, contribuer à l'attractivité économique de la Région et prendre part à la transition écologique.

La politique publique en faveur de la mobilité des jeunes se traduit par des avantages tarifaires liés à une catégorie d'âge sur le territoire de la Région Grand Est, complétés par des offres dans certaine(s) régions voisine(s) et transfrontalières. Cette offre vient en complément d'une offre ciblant plus spécifiquement le public jeunes à savoir le Pass Jeun 'Est qui englobe d'autres politiques publiques que celle des mobilités (Lycées, internat, Culture etc.).

Toutefois, cette politique n'arrive pas systématiquement à « toucher » les jeunes les plus défavorisés qui cumulent souvent plusieurs freins à la mobilité. Cette catégorie constitue un gisement potentiel de nouveaux usagers « entrants ». Le développement de la mobilité des jeunes en transports collectifs passe aussi par l'accès à une information complète et compréhensible en matière de temps de transport et de tarifs. Pour les jeunes, le choix d'un mode de déplacement repose avant tout sur l'offre (desserte, fréquence, etc.) et les critères de rapidité et de praticité. Or il existe de fortes fractures territoriales en matière de transports collectifs.

Les besoins de la population résidant dans les zones périurbaines et rurales ne sont pas suffisamment pris en compte, en dehors des transports scolaires, ce qui pénalise particulièrement les jeunes notamment pour leur accès à l'emploi. Pour y répondre, les AOM locales s'efforcent peu à peu d'améliorer leurs offres de transports collectifs vers les zones peu denses, rurales ou péri-urbaines sachant que quasiment toutes les AOM (Autorités organisatrices de la mobilité) locales (Communauté de communes) de la Région Grand Est ont délibéré en faveur de la prise de compétence.

Elles doivent toutefois faire face à des contraintes à la fois légales et financières et dépasser leur manque de connaissances des besoins de mobilité des jeunes et souvent un manque d'ingénierie locale.

À ce titre, il est nécessaire de renforcer la coordination entre AOM à l'échelle des bassins de mobilité régionaux en s'appuyant sur les Contrats Opérationnels de Mobilités (COM).

Le CESER Grand Est formule les préconisations suivantes :

- Améliorer la connaissance des besoins de mobilité des jeunes et de leur utilisation des transports, en particulier le travail, les études et les autres motifs de déplacements (Vie sociale, loisirs etc.) y compris en fin de semaine
- Renforcer l'offre de transport collectif pour les jeunes dans les zones périurbaines et rurales plutôt que les avantages tarifaires, en développant la coordination entre autorités organisatrices de la mobilité (AOM régionale et AOM locales)
- Mettre en place des politiques de tarification « jeunes » plus incitatives (TER)
- Revoir les circuits d'informations et les prescripteurs (Missions locales, établissements scolaires, universités, communes etc.) afin d'assurer une communication ciblée à destination des différentes catégories de jeunes : « Intégrer la question des mobilités quelque que soit la démarche initiée par le jeune selon une approche »
- Recourir lorsque nécessaire à un accompagnement spécifique (Freins à la mobilité et « Motilité⁵² ») en s'appuyant sur les réseaux d'acteurs spécialisés

Afin de prendre en considération de façon pleine et entière la jeunesse dans sa politique de mobilités.

Au regard des évolutions démographiques à venir et les tendances lourdes, la question des mobilités et de l'offre dans les territoires doit non seulement intégrer l'enjeu de la mobilité et de la jeunesse mais aussi celle de la population « senior » dont la part ne va cesser de progresser.

Enfin à l'heure où les discussions sur les finances publiques à l'échelle nationale laissent entrevoir un effort significatif annoncé des collectivités, dont les Conseil régionaux, pour l'exercice 2026, tout effort en faveur des mobilités et de la jeunesse devra être mesuré, ciblé en fonction des orientations politiques et de ses potentiels impacts en intégrant la dimension évaluation.

Plus précisément les efforts sont à cibler à l'échelle des territoires afin d'offrir une solution de mobilité aux jeunes qui en ont le plus besoin pour les soutenir dans leur projet de vie (Collèges, lycées, études, emploi, etc.) et doubler cette offre d'un parcours usager optimal qui intègre la dimension humaine.

⁵² Motilité – Sociologue Suisse Vincent Kauffman - 2022

Le maillage fin des mobilités dans les territoires, afin de faciliter la mobilité d'une partie de la jeunesse, dépend de la capacité de la Région Grand Est à exercer pleinement son rôle de Chef de file des mobilités auprès des AOM locales afin qu'elles intègrent l'ensemble de ses dimensions.

REMERCIEMENTS

Les membres de la commission mobilités et infrastructures du CESER Grand Est remercient les personnes auditionnées :

- Monsieur Thibaut PHILIPPS – Vice – Président en charge des mobilités Conseil régional Grand Est
- Monsieur Julien BECCHERLE – DGA Mobilités
- Monsieur Maxime JORAND – Conseiller mobilités au Cabinet de Monsieur le Président du Conseil régional Grand Est Franck LEROY
- Madame Delphine ROLLAND – Référente Mobilités Grand Est ADEME
- Madame Solenne CORTES – Chef de Pôle Mobilités CEREMA Grand Est
- Monsieur Victor DELAGE – Institut TERRAM
- Madame Florence GILBERT – Directrice Générale WIMOOV
- Monsieur Thibaut GUERIN – Directeur Grand Est WIMOOV
- Mesdames Anouk BEAUFUME, Emilie MOLINO KEOLIS et Monsieur Martin ROMAN
- Monsieur Thomas PEIGNARD – Directeur des mobilités – Agglomération d’Epinal
- Monsieur Jean-Bernard PANNEKOECKE - Président de la Communauté de communes de la Vallée de la Bruche
- Mme Béatrice AGAMENNONE – Vice-Présidente Metz Métropole en charge des transports et mobilités
- Madame Marie PELLENZ référente du groupe des jeunes conseillers du CESER Grand Est et ses conseillers
- Monsieur Christian DEJARDIN - UFC Que Choisir Grand Est
- Monsieur André LOTT - FNAUT Grand Est

Ainsi que les agents de la DGA Mobilités et des autres Directions du Conseil régional Grand Est ayant répondu aux sollicitations ponctuelles.

GLOSSAIRE

- **Tarification solidaire** : la « tarification solidaire » comprend l'ensemble des tarifications modulant le niveau de réduction au niveau de revenu des ménages, ce niveau de revenu étant apprécié en fonction du Quotient Familial (QF). Ces tarifications se distinguent ainsi des autres formes de tarifications sociales et sociales commerciales qui conditionnent l'octroi de réductions soit à des critères de statut de l'utilisateur (chômeur, étudiant...), soit à des critères de revenu (inférieur au SMIC...). Elles permettent ainsi une meilleure prise en compte de la capacité à payer du ménage ainsi qu'une progressivité des niveaux de réduction.
- **Intermodalité** : L'intermodalité désigne le fait d'utiliser au moins deux modes de transports distincts au cours d'un même trajet (vélo, bus, car, train, tramway, covoiturage, etc.).
- **NEET** : jeunes en situation de NEET (ni à l'emploi, ni en enseignement, ni en formation). Le taux de NEET (de l'anglais « Not in Employment, Education or Training ») est le pourcentage de jeunes d'un groupe d'âge donné (ici, les 15-29 ans) qui ne sont ni en emploi, ni aux études ou en formation. L'indicateur du taux de NEET fait depuis partie du Tableau de bord Social de l'UE (Social Scoreboard). Dans le cadre du socle européen des droits sociaux, un objectif a été fixé pour cet indicateur : l'UE doit atteindre un taux NEET (âgés de 15 à 29 ans) de 9 % d'ici 2030.
- **Parcours usager** : Le terme "parcours usager" désigne l'outil qui permet de formaliser les différentes étapes par lesquelles passe un usager 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.
- **Motilité** : désigne la propension d'un individu ou d'un groupe d'individu à se déplacer
- **Véhicule(s) intermédiaire(s)** : famille hétérogène de véhicules qui comprend tous les modes individuels de moins de 600 kg entre le vélo classique et la voiture, qui partagent une même

vocation de favoriser une mobilité sobre. Leur essor actuel, porté par les progrès de la motorisation électrique, n'en est encore qu'à ses débuts, mais certaines formes commencent à être rencontrées sur les routes, notamment celles de type « vélo augmenté » (vélo cargo par exemple) ou voiturette.

- **Plan de mobilité simplifié (PdMs)** : la loi d'orientation des mobilités prévoit que les autorités organisatrices de mobilité des collectivités de moins de 100.000 habitants se dotent d'un plan de mobilité simplifiée (PdMs), dont le cadre juridique est simplifié pour permettre son adaptation aux besoins des territoires. Le PdMs a un caractère facultatif.
- **Le Plan d'Action en faveur de la mobilité solidaire (PAMS)** : c'est un dispositif défini par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), visant à coordonner les interventions pour la mobilité du quotidien des plus fragiles à l'échelle de chaque bassin de mobilité. Le pilotage est confié à la Région, cheffe de file de la mobilité, et au Département, en coordination avec les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM).



03. EXPLICATION DE VOTE

EXPLICATION DE VOTE DE MEMBRES DU CESER REPRÉSENTANT LA CONFÉDÉRATION FRANÇAISE DÉMOCRATIQUE DU TRAVAIL (CFDT)

La CFDT réaffirme l'importance de politiques publiques en faveur d'une mobilité accessible, équitable et adaptée aux réalités des jeunes, qu'ils soient étudiants, apprentis, en précarité ou jeunes actifs.

Face aux difficultés rencontrées dans les déplacements domicile-travail, domicile-lieu de formation ou pour rechercher un emploi, nous saluons les initiatives innovantes telles que la création de **bureaux des temps**, à l'image de l'expérience menée sur le Bassin de Pompey. En coordonnant les horaires des services publics, des établissements d'enseignement et des entreprises, ces dispositifs permettent de **fluidifier les déplacements** et de **renforcer l'attractivité des transports en commun**. La CFDT appelle à **étendre cette démarche** aux **Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM)** volontaires.

Nous insistons également sur la nécessité d'une **tarification juste et solidaire** à destination de la jeunesse. Celle-ci ne doit pas reposer uniquement sur des critères d'âge, mais intégrer le **niveau de vie des ménages**, garant d'une véritable équité. En effet, le pouvoir d'achat conditionne le rapport au transport, entre **usagers captifs** et **usagers par choix**.

Dans une logique de **fidélisation**, nous proposons la mise en place d'un **tarif dégressif** en fonction du **nombre de trajets effectués**, afin d'encourager une utilisation régulière des transports publics par les jeunes.

Enfin, la CFDT souligne l'urgence de **renforcer l'offre de mobilité** dans les **zones périurbaines et rurales**, en faisant de ce sujet une **priorité régionale**. Cela passe par un **maillage territorial renforcé** et le développement de **solutions alternatives**, tel que le **transport à la demande**.

Pour la CFDT, la mobilité des jeunes est un enjeu majeur d'inclusion, d'égalité des chances, d'autonomisation et de transition écologique.

La CFDT votera favorablement l'avis.

Valérie ALEXANDRIS, Alexandre BERGER, Mélanie BLANDIN, Didier GABRIEL, Alex GORGE, Philippe GUETH, Roland HARLAUX, Elodie HASSLER, Christelle HIRault, Dominique LEDEME, Daniel LOUVION, Corinne MARCHAL, Paul NKENG, Albert RITZENTHALER, Evelyne PEIGNIER, Francine PETER

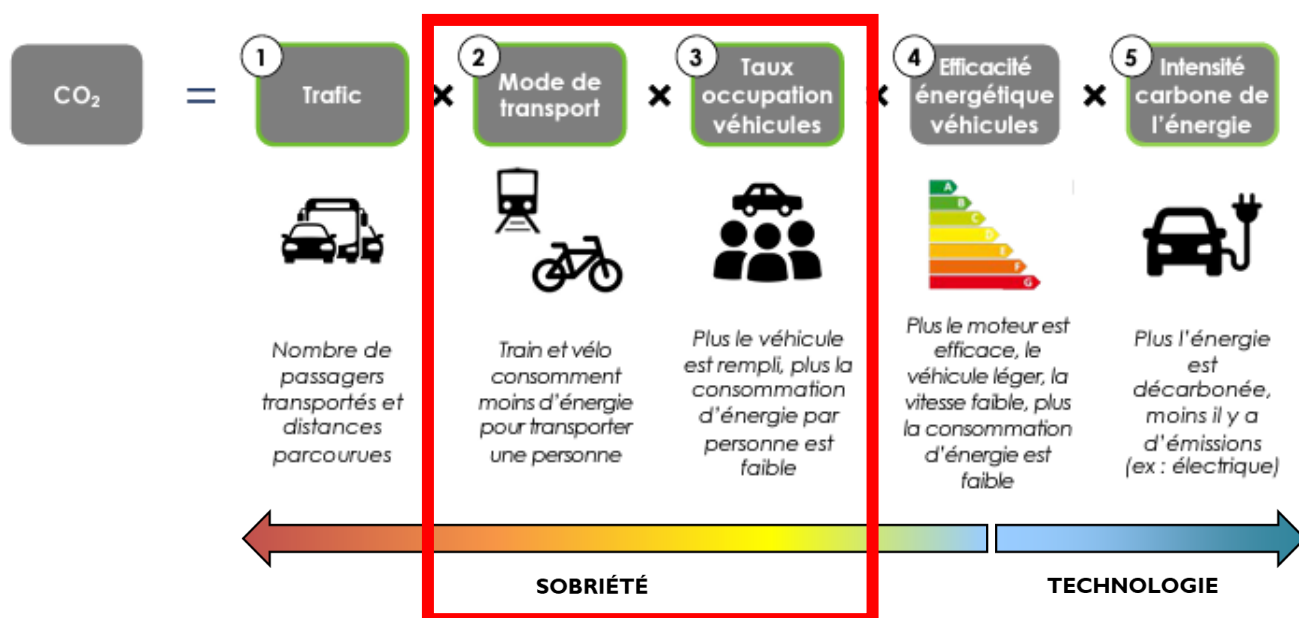


04. ANNEXES

Bibliographie

2022 - INJEP– Rapport « Mobilité et accès aux droits des jeunes dans les territoires ruraux et périurbains »
2023 – Observatoire des inégalités
2024 – Wimoov - Baromètre des mobilités du quotidien – 3 ^{ème} édition
2025- PIX – « Les compétences numériques des personnes en emploi en France »
2024 – TERRAM – « Jeunesse et mobilité : la fracture rurale »
2022 – France Stratégie « Perspective 2040-2060 des transports et des mobilités »
2023 – Discurv (Ex : Made in vote) – « Comment les jeunes urbains envisagent-ils leur mobilité de demain ? »
2023 – Livre Blanc « Vélo et transports collectifs : des alliés pour la transition »
2023 – Conseil d’Etat - « Le dernier kilomètre des politiques publiques »
2023 – IBA/OIE « Frontaliers de moins de 30 ans – Mobilité transfrontalière des jeunes au sein de la Grande Région »
2019 – Conseil d’orientation des politiques de Jeunesse – Mobilités des jeunes
2024 – France Stratégie – « Mobilité sociale »
2025 – Cour des Comptes – « La mobilité des jeunes en transports collectifs »
2025 -AFL – INET – « Transport et mobilité : quels leviers de financement pour que les collectivités concilient égalité territoriale et neutralité carbone ? »
2025 – Rapport AMBITION France TRANSPORTS « Financer l’avenir des mobilités »

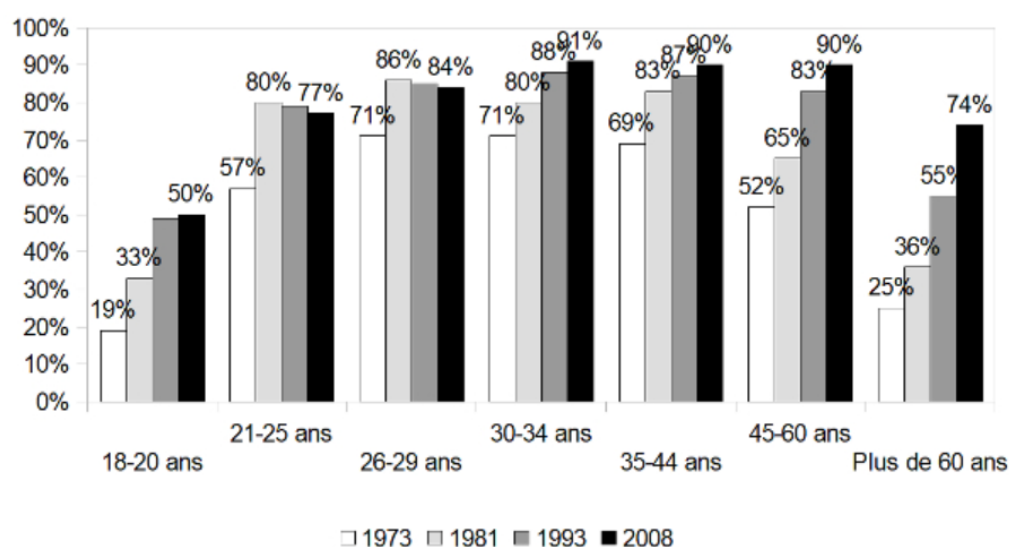
Annexe 1 – Les leviers de la mobilité durable (Equation de Kaya) : sur quel(s) levier(s) agir pour aider les jeunes ?



Annexe 2 - Jeunesse : Les freins à la mobilité

Catégorie	Freins matériels	Freins financiers	Freins psychologiques / culturels	Spécificités régionales (Grand Est)
NEET (Ni en emploi, ni en études, ni en formation)	- Absence de permis de conduire - Pas de véhicule personnel - Transports publics rares ou inadaptés, notamment en zones rurales	- Coût du permis, de l'essence, de l'assurance - Incapacité des familles à soutenir financièrement	- Anxiété face aux déplacements - Difficultés à comprendre les transports en commun - Sentiment d'insécurité ou de désorientation	- Zones rurales et périurbaines mal desservies - Résidence éloignée des pôles d'emploi ou de formation
Apprentis	- Horaires décalés non couverts par les transports - Lieux de travail éloignés des centres urbains	- Coût du permis et de l'entretien d'un véhicule - Faible rémunération ne permettant pas de couvrir les frais de transport	- Stress lié à la conduite ou à l'obtention du permis - Manque d'information sur les aides disponibles	- Nécessité de se déplacer entre le centre de formation et l'entreprise - Aides régionales spécifiques à mobiliser
Étudiants	- Transports publics insuffisants en soirée ou le week-end - Difficultés d'accès aux campus depuis certaines zones	- Coût des abonnements de transport - Dépenses liées au logement limitant le budget transport	- Méconnaissance des réseaux de transport - Appréhension à utiliser certains modes de transport	- Disparités entre les villes universitaires et les zones rurales - Offres de transport variées selon les départements
Jeunes en emploi précaire ou en insertion	- Lieux de travail souvent éloignés - Horaires atypiques non compatibles avec les transports publics	- Coût élevé des déplacements quotidiens - Absence de soutien financier pour l'achat d'un véhicule	- Fatigue liée aux longs trajets - Stress face à l'instabilité des horaires	- Manque de solutions de transport adaptées aux emplois précaires - Besoin de flexibilité non couvert par l'offre actuelle
Jeunes en situation de handicap	- Inaccessibilité de certains moyens de transport - Manque d'aménagements spécifiques	- Coûts supplémentaires liés aux déplacements adaptés - Aides financières parfois insuffisantes	- Sentiment d'isolement - Manque de confiance dans les infrastructures disponibles	- Insuffisance de services de transport adaptés dans certaines zones - Besoin d'accompagnement personnalisé

Annexe 3 – Jeunesse : l'obtention du permis de conduire

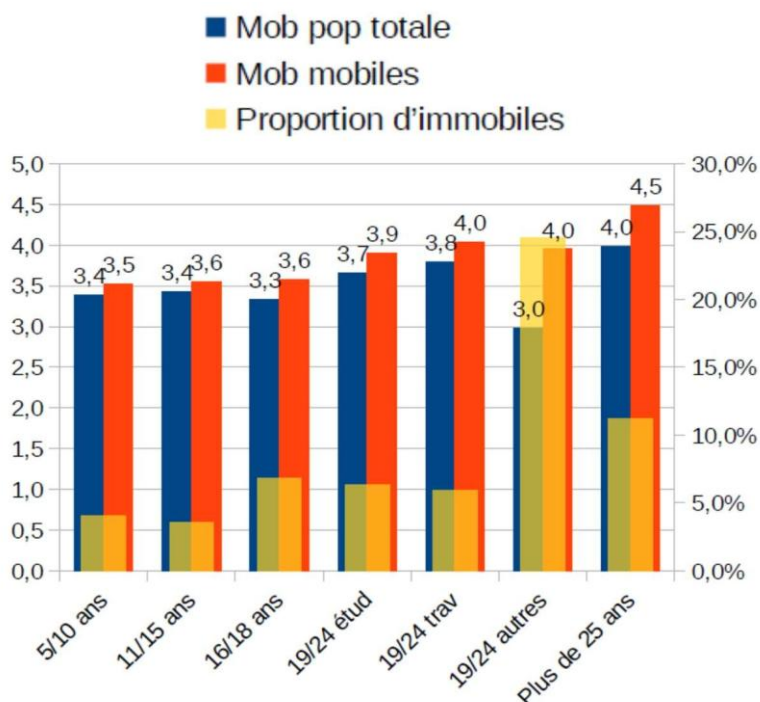


Sources : Enquête sur les transports 1973-1974, Enquête sur les transports 1981-1982, Enquête transports et communications 1993-1994, Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008.

Champ : individus de 18 ans et plus.

Lecture : en 1973, sur 100 individus âgés de 18 à 20 ans, 19 ont le permis de conduire.

Annexe 4 – Jeunesse : Mobilités par classe d'âge

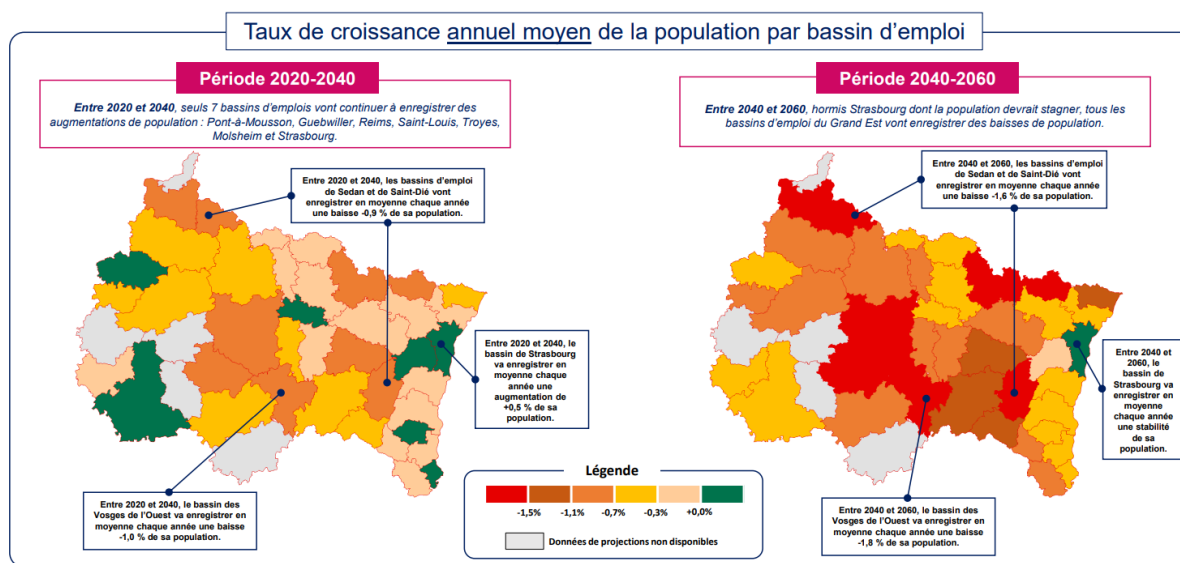


Mobilités des populations totales et des populations mobiles, proportion d'immobiles. Source : BU 2020

Annexe 5 – Tableau récapitulatif des recommandations et préconisations

Axe(s)	Préconisations	Action(s)	CT	MT	« Bloc communautaire » (1)	Conseil régional	Etat	Autres acteurs privés – publics (2)
Gouvernance	1 Penser et observer les mobilités à l'échelle d'un bassin de mobilité	• Observer les flux de mobilités sur une durée longue en ciblant les catégories d'usagers et les motifs de déplacements (école, travail, apprentissage, santé, services de proximité sports, loisirs, vie sociale etc.)	LT		X	X		
		• Améliorer la connaissance des besoins de mobilité des jeunes et de leur utilisation des transports, en particulier pour le travail : autorités organisatrices de la mobilité et tout particulièrement AOM locales	CT		X			
		• S'appuyer sur les contrats de mobilités pour développer la coopération entre les AOM locales et la Région Grand Est (Maillage territoires) « Effet levier »	CT		X	X		X
		• Renforcer le partenariat Région Grand Est et AOM locales afin de développer l'intermodalité et accroître le rabattement sur les axes structurants (TER et transports interurbains / scolaires)	MT		X	X		
		• Insérer dans la prise de compétences mobilités des AOM locales, la dimension « motilité » en mobilisant des acteurs capables de faire connaître les solutions de mobilités et accompagner les jeunes dans leurs difficultés de mobilités (Mobilité subie)	MT		X			
	2 S'appuyer sur toute la palette des plans de déplacements	• Développer les plans de déplacement à l'échelle d'un générateur de déplacement (Établissements scolaires, universitaires, entreprises)	CT		X		X	
		• Développer les plans de déplacement entreprises (PDME) notamment pour les jeunes actifs (« Package » attractivité des entreprises) en s'appuyant sur le Comité des partenaires	CT					X
		• Soutenir et accompagner les AOM locales dans le développement de leurs plans de mobilité simplifiés (PdMs)	CT			X		
		• Développer les plans de développement des mobilités solidaires (PAMS) en concertation avec les départements	CT			X		X
	3 Prendre en compte la jeunesse dans une approche 360°	• Consulter les jeunes et les faire participer à la co-construction du parcours usager	CT		X	X		
		• Animer une cellule France Mobilité en Région Grand Est	CT			X		
		• Donner au comité de partenaires une capacité à être force de proposition pour améliorer le parcours « usager »	MT			X		
Offre de mobilités	4 Renforcer l'offre de transports et miser sur l'intermodalité	• Renforcer l'offre sur les axes structurants[1] « en tension », élargir le panel des solutions offertes, élargir le bouquet des mobilités	MT		X	X		
		• Miser sur l'intermodalité et le rabattement vers l'offre structurante (TER et transports interurbains)	MT			X		
		• Renforcer l'offre de transport collectif pour les jeunes dans les zones périurbaines et rurales plutôt que les avantages tarifaires, en développant la coordination entre autorités organisatrices de la mobilité (AOM)	MT		X	X		
		• Travailler sur des horaires élargis : • Prenant en compte les motifs de déplacements dans leur diversité (Ex : jeudi, vendredi et samedi soir) • En tenant compte des horaires spécifiques (Horaires postés)	CT		X	X		X
		• Recommande à la Région de renforcer son soutien aux structures de l'économie sociale et solidaire qui œuvrent pour la mobilité des jeunes, notamment avec les garages solidaires et les ateliers de réparation participatifs	CT			X		
		• Promouvoir les nouvelles tendances en matière mobilités et les véhicules « intermédiaires »[2]	MT		X	X		
	5 Mieux cibler la tarification à destination de la jeunesse	• Mettre en place des politiques de tarification « jeunes » plus incitatives (TER)	CT			X		
Parcours usager	6 Préconisation 6. Parcours usager : Accompagner le changement des habitudes en matière de mobilités	• Travailler sur la simplicité de la tarification à des échelles différentes du « ressort territorial » (Ex : EPCI) mais plutôt à l'échelle des bassins de vie / aux mobilités afin de tendre vers un billet unique	MT		X	X		
		• Accompagner le changement de comportement vers le vélo : encourager « une génération vélo »	LT		X	X		X
		• Expérimenter les sciences comportementales dans la construction du parcours usager	MT		X	X		
		• Favoriser l'acculturation à la mobilité (en milieu scolaire (Collèges), missions locales etc.) et dès le plus jeune âge afin de lever les freins à la mobilité et	MT		X	X		X
	7 Faire évoluer le réseau d'information et de distribution	• Journée d'information et de sensibilisation aux mobilités organisée à l'échelle des AOM Locales	CT		X			
		Réseau d'information • Faire connaître l'offre de mobilité existante via des organismes en proximité : communes, établissements scolaires, établissements universitaires, missions locales, France Services	CT		X			X
		• Information et communication : s'appuyer sur les acteurs de proximité en milieu rural afin de « Faire connaître »						
		• Réhabilitation / Réutilisation d'une ancienne gare ou bâtiment administratif pour en faire une « maison de la mobilité » et éventuellement des services à la mobilité (Ex : mise à disposition de vélos)	MT		X	X		
		Réseau de distribution • Développer le numérique : simplicité et accessibilité dans une logique de parcours usager	CT/MT		X	X		
	8 Améliorer le "dernier kilomètre"	• Proposer l'exhaustivité des offres sur l'ensemble des canaux de distribution aux mêmes conditions	CT/MT			X		X
		• Réseau de distribution : maintenir le réseau de distribution en gare sans exclure le développement d'un réseau complémentaire de distribution en vente « humanisée » (Réseau des tabac-presses, de la Poste ...) en assurant un service à l'usager équivalent	CT/MT		X		X	X
		• Système d'information multimodal (SIM) : planification complète du trajet, modes de transport, tarification et à terme billettique	MT		X	X		
		• Améliorer le « dernier kilomètre » et proposer une solution intermodale avec un nombre de ruptures de charge acceptable (Maximum 2)	CT/MT		X	X		
	9 Améliorer la sécurité des usagers	• Valoriser les transports offrant un niveau de service et possibilités d'activités (Ex : tablettes, prises etc.)	CT/MT			X		
		• Conforter l'aide à l'achat d'équipement (Vélo, trottinette, etc.)	CT		X	X	X	X
		• Sécurité : maintenir une présence humaine (Personnels opérateurs de transports, Gendarmerie nationale, SUGE etc.) dans les gares, aux abords des gares et dans les trains en fonction des besoins spécifiques	CT			X		X
		• Mobilités douces et vélos (en zones urbaines, péri-urbaines, peu denses, très peu denses) : • Créer davantage de pistes cyclables et sécurisées • Développer des espaces de stationnements sécurisés	CT/MT		X	X		X

Annexe 6 – Région Grand Est – Taux de croissance annuel moyen de la population par bassin d'emploi



Annexe 7 – Evaluation : analyse évaluative

RAPPORT SUR LES MOBILITES ET LA JEUNESSE : « Comment construire la mobilité des jeunes pour leur avenir ? »

Analyse évaluative

Sommaire

Introduction

• Etape N°1 : Analyse globale du rapport

La grille de l'autoévaluation

Analyse : La conformité à la note d'opportunité

Critères de l'autoévaluation - questionnaire

La grille de l'autoévaluation – questionnaire

Analyse des critères d'exhaustivité, de structuration, de pertinence et de cohérence

• Etape n° 2 : Identifier les préconisations

Critères d'Identification des préconisations

Grille d'évaluation

Analyse : Les préconisations sont-elles en adéquations avec les enjeux de la Région

• Etape N° 3 : Analyse des préconisations

Critères des acteurs des préconisations

Grille des acteurs des préconisations

Analyse des acteurs des préconisations

Critères des préconisations efficaces de qualité

Grille d'évaluation de la qualité des préconisations.

Analyse Grille d'évaluation la qualité

Critères des impacts financiers, sociétaux et environnementaux

Grille d'évaluation de l'efficacité et des impacts

Analyse des impacts financiers, sociétaux et environnementaux

Critères des points de vigilance

Région Grand Est : Les Schémas, Conventions etc.

Grille d'évaluation des Points de vigilance

Analyse : Points de vigilance

- **Etape N° 4 : Convergences et divergences rapports antérieurs**

Les convergences et divergences les Mobilités et la jeunesse et mobilité rurale

Les convergences et divergences COJ et rapport les Mobilités et la jeunesse

Les convergences et divergences entre les Mobilités et la jeunesse et la stratégie régionale des mobilités.

Les convergence et divergences entre les Mobilités et la jeunesse et aux tendances nationales et aux pratiques européennes.

- **Etape N° 1 : Analyse globale du rapport**

- ⇒ **Analyse : La conformité à la note d'opportunité**

Plusieurs éléments confirment cette conformité :

- **Titre et Thématique** : Les titres des deux documents sont identiques, posant la question : « LES MOBILITES ET LA JEUNESSE : COMMENT CONSTRUIRE LA MOBILITE DES JEUNES POUR LEUR AVENIR ? ». Cela indique une continuité claire dans le sujet traité.
- **Contexte et Objectifs** : L'introduction du rapport et la section "Enjeux" de la note d'opportunité décrivent un contexte démographique défavorable au niveau national et en région Grand Est, soulignant l'importance de la jeunesse pour les questions économiques et de cohésion sociale. Les deux documents posent des questions identiques sur la manière dont la jeunesse pourra occuper pleinement sa place et contribuer au développement de la Région Grand Est et aux transitions économiques, sociales et environnementales. Ils affirment tous deux que la mobilité joue un rôle significatif pour lever les freins à l'accès aux services publics, à la santé, à la formation, à l'emploi, au sport et à la culture.
- **Problématique Soulevée** : La problématique principale du rapport, « Comment mieux répondre aux besoins des jeunes générations en matière de mobilités et notamment ceux les plus en difficultés ? », est en ligne avec la note d'opportunité : « Comment mieux répondre aux besoins des jeunes générations en matière de mobilités ? ». Le rapport y ajoute la précision "notamment ceux les plus en difficultés", affinant l'objectif.
- **Lien avec les "Fils Rouges" du CESER** : Les deux documents mentionnent que le sujet est lié aux trois "fils rouges" du CESER (politiques régionales favorisant les ruralités attractives, luttant contre la précarité et la discrimination, et dessinant un futur désirable pour la jeunesse au sein du Grand Est).
- **Approche de la thématique** : Le rapport et la note d'opportunité conviennent que la mobilité doit concilier praticité, conscience écologique et plaisir, intégrer la notion de parcours usager, s'appuyer sur les sciences comportementales et appréhender le nouveau rapport des jeunes à la voiture.
- **Méthodologie et Organisation** : La note d'opportunité prévoyait un travail par la commission mobilités et infrastructures de transports, s'appuyant sur des auditions d'acteurs institutionnels, d'experts, de représentants des jeunes, d'opérateurs de mobilité et de décideurs locaux et régionaux. Le rapport confirme l'utilisation de cette méthodologie, incluant des auditions avec divers acteurs pour son élaboration. Le rapport est présenté en deux parties : un rapport et un avis, ce qui correspond à la production attendue.
- **Calendrier** : La note d'opportunité a été présentée en septembre 2024, avec une prévision de présentation du rapport en séance plénière en septembre-octobre 2025. Le rapport lui-

même indique une présentation en séance plénière le 9 octobre 2025, ce qui correspond parfaitement au calendrier prévisionnel.

- En **résumé**, le rapport est la **réalisation concrète du projet défini dans la note d'opportunité**, reprenant ses objectifs, son contexte, sa problématique et sa ligne directrice méthodologique et thématique.



RETROUVEZ TOUTES LES INFOS

DU CESER GRAND EST SUR INTERNET

ET LES RÉSEAUX SOCIAUX :

 www.ceser-grandest.fr

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

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

 [@cesergrandest8916](https://www.youtube.com/channel/UC8916)

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