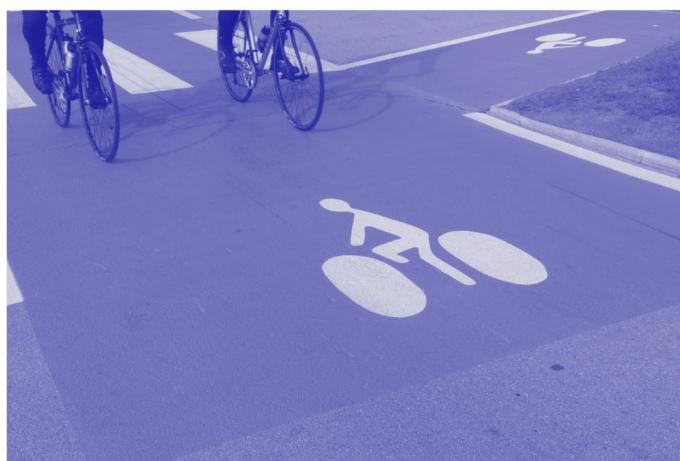


AVIS ET RAPPORTS DU CESER



Infrastructures de transport routières et ferroviaires dans les régions Grand Est et Hauts-de-France : perspectives et leviers de financement

Présenté en séances plénières du CESER Hauts-de-France du 16 juin 2026
et du CESER Grand Est du 18 juin 2026



Le Conseil économique, social et environnemental régional Grand Est a voté le présent avis à l'unanimité.

Le Conseil économique, social et environnemental régional Hauts-de-France a voté le présent avis à l'unanimité.

Avis présenté par le groupe de travail dédié :

CESER Grand Est

Nicole GLIN

Jean-Pierre LANGLET

CESER Hauts-de-France

Julien TAILLEZ

Wilfrid WAGER

SOMMAIRE

RAPPORT	1
INTRODUCTION	2
I. CONTEXTE GÉNÉRAL ET CADRE D'ANALYSE	3
1. Les mobilités dans un contexte européen et national en mutation	3
2. Les régions Grand Est et Hauts-de-France : des territoires à forts enjeux de connectivité	8
II. ÉTAT DES LIEUX DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DANS LES DEUX RÉGIONS	10
1. Le réseau ferroviaire voyageurs et marchandises : des infrastructures vieillissantes	10
2. La route voyageurs et marchandises : une accumulation de dette grise	16
3. Les mobilités actives et du quotidien : un maillon de la décarbonation	19
III. ENJEUX ET DÉFIS STRUCTURANTS COMMUNS	21
1. Décarbonation et transition énergétique : le secteur des transports à la traîne	21
2. Les infrastructures de transport : un levier de cohésion et d'équité des territoires	28
3. Financement et soutenabilité : rattraper le retard	31
CONCLUSION	35

AVIS	36
PERSPECTIVES ET PROPOSITIONS POUR UNE COOPÉRATION DES DEUX RÉGIONS SUR LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES ET DES MOBILITÉS ACTIVES	37
1. Des constats partagés et des complémentarités territoriales	37
2. Quels leviers de financement pour faire face à ce « mur d'investissements » ?	38

3. Des pistes d'action et des préconisations communes pour les Conseils régionaux _____	40
4. Des propositions de feuille de route commune aux deux CESER _____	41
COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL _____	42
REMERCIEMENTS _____	43
SIGLES ET ACRONYMES _____	44
GLOSSAIRE _____	44
SOURCES, RÉFÉRENCES _____	45

EXPLICATIONS DE VOTE CESER GRAND EST	47
---	-----------

DÉCLARATIONS DES MEMBRES OU GROUPES DE MEMBRES CESER HAUTS-DE-FRANCE	52
---	-----------

ANNEXES	63
----------------	-----------

ANNEXE 1 - CARACTÉRISTIQUES TERRITORIALES _____	64
ANNEXE 2 – ÉVOLUTION DU BUDGET TRANSPORT RÉALISÉ (CA-CFU) POUR LES DEUX RÉGIONS _____	71
ANNEXE 3 – LE RÉSEAU FERROVIAIRE _____	72
ANNEXE 4 – LE RÉSEAU ROUTIER _____	78
ANNEXE 5 – LE RÉSEAU CYCLABLE _____	81

RAPPORT



INTRODUCTION

Réalisé dans le cadre d'une coopération des CESER Bourgogne-Franche-Comté, Grand Est et Hauts-de-France, dite « Arc Nord-Est », ce rapport porte sur le financement des infrastructures de transport ferroviaires et routières des régions Grand Est et Hauts-de-France, qui présentent de nombreuses similitudes¹.

Auteur d'un premier travail en commun sur les infrastructures de transport de marchandises, en 2023², les deux CESER ont souhaité aborder, en lien avec l'actualité, les questions du financement des investissements en faveur des infrastructures ferroviaires et routières, dans le cadre des compétences exercées par les deux Régions Grand Est et Hauts-de-France.

L'objectif de ce rapport est d'apporter l'éclairage de la société civile organisée sur les défis et les orientations à long terme du financement des mobilités et des infrastructures de transports routières et ferroviaires dans les deux régions. Cela comprend également les investissements liés aux mobilités actives, en tant que chef de file des mobilités. Le groupe de travail a pris le parti de ne pas traiter les investissements en faveur du fluvial, du portuaire et de l'aéroportuaire, qui pourront faire l'objet d'une prochaine collaboration.

Dans un contexte européen et national en mutation, avec des enjeux et des défis, que sont la décarbonation et la transition énergétique, la cohésion et l'équité des territoires, quelles priorités en matière d'infrastructures ? Miser sur la régénération de l'existant et résorber la dette grise et/ou développer de nouvelles infrastructures ? Quelles sources de financement et quels partenaires mobiliser durablement afin d'assurer la soutenabilité du modèle économique ?

Ces problématiques abordées, notamment dans le cadre de la démarche Ambition France Transport et du projet de loi-cadre relative aux transports, soulèvent la question centrale de la contribution de l'Etat et des collectivités, des acteurs économiques, du citoyen et de l'utilisateur à cet indispensable effort.

Sur la base d'une analyse comparative des deux régions, qui présentent de nombreuses similitudes, le rapport présente le contexte et le cadre d'analyse, un état des lieux des infrastructures de transport dans les deux régions, les enjeux et défis structurants, enfin les perspectives et propositions de coopération des deux assemblées régionales.

¹ Voir annexe 1. Caractéristiques territoriales.

² CESER Grand Est et Hauts-de-France (2023). [Les investissements dans les infrastructures de transport de marchandises : des priorités partagées entre les régions Grand Est et Hauts-de-France.](#)

I. CONTEXTE GÉNÉRAL ET CADRE D'ANALYSE

1. Les mobilités dans un contexte européen et national en mutation

Dans un contexte de transformations rapides à l'échelle européenne et nationale, les politiques de mobilité sont aujourd'hui profondément reconfigurées sous l'effet d'exigences environnementales, économiques et technologiques accrues. À l'échelle de l'Union européenne, le Pacte vert pour l'Europe fixe l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, impliquant une réduction significative des émissions du secteur des transports. Cette ambition se traduit notamment par le renforcement du RTE-T, qui vise à structurer un réseau de transport interconnecté performant et durable à l'échelle européenne. Dans ce cadre, les régions Grand Est et Hauts-de-France occupent une position stratégique au cœur des flux européens, ce qui renforce leur rôle logistique tout en accentuant les besoins d'adaptation et de modernisation de leurs infrastructures.

À l'échelle nationale, la Loi d'orientation des mobilités marque une évolution importante en réorientant les politiques publiques vers les mobilités du quotidien, la multimodalité et la transition écologique. Ce changement intervient dans un contexte de contraintes budgétaires et de fragilisation du modèle de financement traditionnel, fondé en partie sur les recettes issues des carburants fossiles, appelées à diminuer avec l'électrification du parc automobile. Parallèlement, les attentes des usagers évoluent vers des solutions plus flexibles, accessibles et durables, favorisées par les innovations numériques et les nouveaux usages.

Dans ce cadre, un rééquilibrage progressif entre les modes de transport s'opère. Le ferroviaire bénéficie d'un regain d'intérêt en raison de ses atouts environnementaux, notamment pour le transport de marchandises, bien que son développement reste contraint par des besoins importants de régénération du réseau. À l'inverse, le transport routier demeure dominant mais fait face à des enjeux croissants de décarbonation. Enfin, dans un contexte géopolitique incertain et de recomposition des chaînes logistiques, les infrastructures de transport apparaissent plus que jamais comme des leviers stratégiques de compétitivité, de résilience et de cohésion territoriale, appelant une adaptation des politiques d'investissement, en particulier dans les régions transfrontalières.

a. Un cadre réglementaire évolutif au service des politiques publiques

Le cadre réglementaire des transports ferroviaires connaît aujourd'hui une transformation profonde, visant à mieux répondre aux enjeux de mobilité, de transition écologique et d'aménagement du territoire. À l'échelle européenne, les directives issues des différents paquets ferroviaires ont progressivement ouvert le secteur à la concurrence tout en renforçant les exigences en matière de sécurité, d'interopérabilité et de qualité de service. Ces évolutions structurent fortement l'organisation des réseaux nationaux et incitent les acteurs publics à repenser leurs stratégies.

En France, plusieurs textes récents témoignent de cette dynamique d'adaptation. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) marque une étape importante en élargissant la vision des politiques de transport, en intégrant notamment les enjeux de mobilité du quotidien et de désenclavement des territoires. Dans son prolongement, la loi 3DS introduit une plus grande différenciation territoriale et ouvre la voie à des expérimentations, notamment en matière de trains légers. Ces dispositifs permettent d'imaginer des solutions plus souples, adaptées aux lignes de desserte fine du territoire souvent menacées.

Par ailleurs, la future loi-cadre³ relative au développement des transports, actuellement en cours d'examen, suscite des attentes importantes. Elle pourrait constituer un levier structurant si elle parvient à sécuriser les financements sur le long terme, notamment à travers la mise en place d'une loi de programmation annuelle. Une telle approche offrirait une meilleure visibilité aux collectivités et aux opérateurs, condition essentielle pour engager des projets d'infrastructures ambitieux.

Cependant, les outils de planification existants, comme les SRADDET, montrent certaines limites. Bien qu'ils fixent des orientations stratégiques à l'échelle régionale, leur portée opérationnelle reste contrainte par les délais et les mécanismes de déclinaison dans les documents d'urbanisme tels que les SCoT ou les PLUI. Ce décalage temporel peut freiner la mise en œuvre effective des projets, notamment dans un contexte où l'urgence climatique impose d'accélérer les investissements.



- **Un temps long ⁴ des projets d'infrastructures, qui nécessite anticipation et visibilité.**
- **Une réglementation abondante en silo, qui répond à des enjeux et des objectifs à différentes échelles européenne, nationale, régionale, départementale et locale.**

b. Orientations et priorités

- **La transition écologique et la planification de la décarbonation des transports** sont définies comme une priorité, aussi bien à l'échelle européenne que nationale⁵. Celle-ci vise une réduction des gaz à effets de serre (GES) et, à terme, une indépendance énergétique. A cette priorité, qui devrait se traduire dans la nouvelle feuille de route (2028-2034) de l'Europe en cours de préparation, s'ajoutent :
 - **La priorité défense**, du fait du contexte géopolitique ;

³ Une loi-cadre ou loi d'orientation définit les grands principes ou les grandes orientations d'une réforme ou d'une politique, dont les domaines d'application sont définis par des décrets et des textes d'application.

⁴ Parfois 10 ans/15 ans, voire plus.

⁵ [Pacte vert européen](#), Schéma national Bas carbone (SNBC), Planification nationale définie sur les propositions du Conseil des orientations des infrastructures (COI).

- L'enjeu de la **résilience des infrastructures**, pour faire face au changement climatique.

• Remise à niveau et modernisation : deux priorités des orientations nationales

Dans son rapport de synthèse de 2022⁶, le **Conseil d'orientation des infrastructures** (COI) livre plusieurs **messages clés relatifs à la programmation des investissements dans les infrastructures de transports**, qui doit **s'intégrer résolument dans les objectifs de la planification écologique** (décarbonation, zéro artificialisation nette, etc.) en cohérence avec les stratégies européennes.

Il alerte sur la nécessité de **fortes évolutions des priorités sectorielles avec un soutien prioritaire aux infrastructures existantes et d'une programmation très volontariste**, notamment pour le ferroviaire et le routier⁷. Ces orientations se traduisent dans la feuille de route de l'Etat pour les avenants Mobilités signés en 2023 et dans le plan stratégique de SNCF Réseau 2023-2032, qui fait une priorité de la régénération et de la modernisation du réseau⁸.

Le COI propose de nombreuses pistes de travail **pour améliorer la soutenabilité de cette stratégie**, notamment en **sécurisant le modèle économique** du secteur non seulement **pour le financement des investissements mais aussi pour les phases d'exploitation**⁹ et en **préparant la fin des concessions autoroutières actuelles et l'attrition progressive de l'Accise sur les produits énergétiques (ex TICPE)**.

Le rapport de synthèse **France Ambition Transport**¹⁰ évalue à 3 milliards d'euros par an, de 2026 à 2031, le budget supplémentaire nécessaire pour la **remise à niveau et la modernisation** des différentes infrastructures ferroviaires et routières à l'échelle nationale.

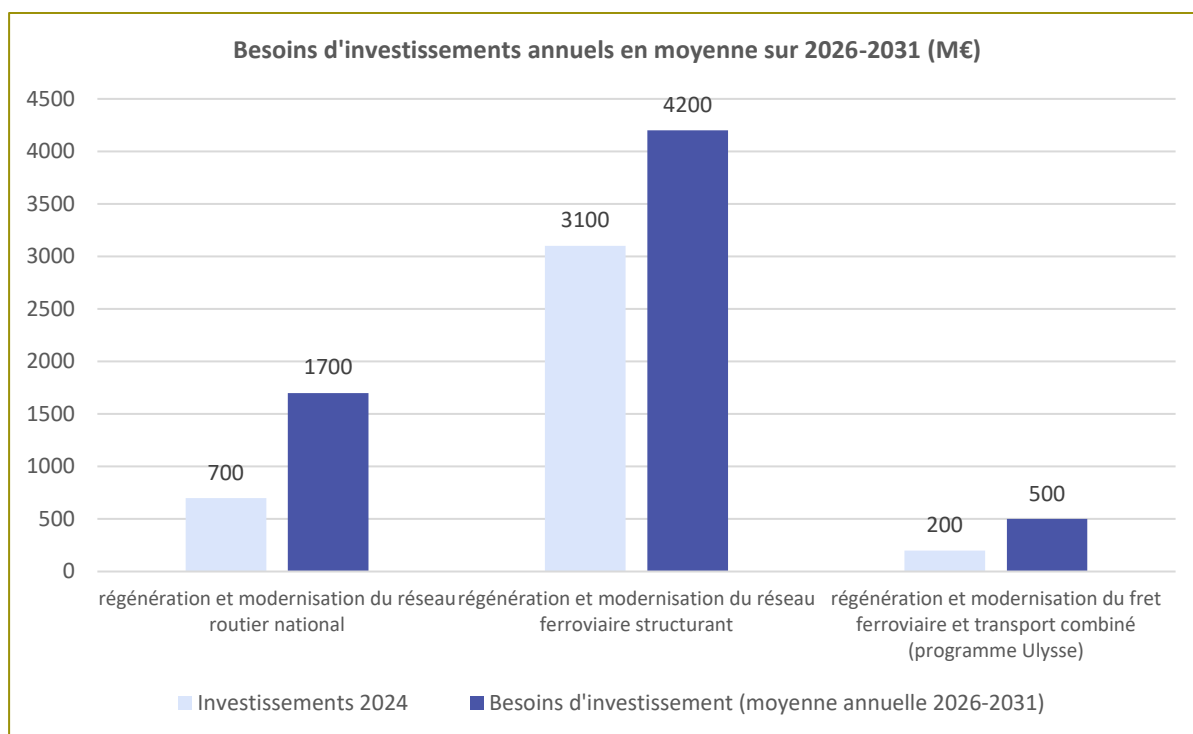
⁶ COI (2022). [Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition. Rapport de synthèse : stratégie 2023-2042 et propositions de programmation.](#)

⁷ « Un effort sans précédent est impératif [sur le ferroviaire], y compris pour les gares. Il est d'autant plus urgent que les retards accumulés ne peuvent pas être techniquement résorbés très vite ». « Il ne s'agit pas seulement de moderniser [la route] mais de la transformer pour permettre le développement des services et augmenter le nombre moyen de personnes par véhicule ». COI (2022), op. cit., p. 52.

⁸ Des enveloppes supplémentaires seront ajoutées en 2027. Le périmètre et les modalités de financement sont en discussion entre SNCF SA, SNCF Réseau et l'État. ([Source SNCF Réseau](#))

⁹ Pour les transports collectifs et le financement des gestionnaires d'infrastructures.

¹⁰ « [Infrastructures de transports : quels financements pour les prochaines années ?](#) ». *Vie publique*, 18 juillet 2025.



Le programme Ulysse constitue le programme d'investissement de la stratégie nationale de développement du fret ferroviaire pour atteindre les objectifs de parts modales fixées par la troisième stratégie nationale bas-carbone (SNBC3). Il a été élaboré par la filière et les pouvoirs publics.

Graphique: Vie-publique.fr / DILA • Source: [Rapport de la conférence Ambition France Transports](#) • [Télécharger les données](#) • Créé avec [Datawrapper](#)

- **La réforme des finances publiques et la contrainte budgétaire** se traduisent par une mise à contribution de certaines collectivités¹¹, dont les Régions, et des opérateurs.

- **L'inflation des coûts d'investissement et de maintenance des infrastructures**

Les coûts moyens sociaux économiques présentent un risque d'augmentation de la dette grise.

- Le réseau ferroviaire est sujet à une augmentation des coûts des péages pour les sillons ferroviaires, du matériel roulant et des centres de maintenance.
- Le réseau routier et les ouvrages d'art sont soumis à une augmentation de l'indice des travaux publics (matières premières).

- **Les orientations des programmes européens (2021-2027)**

Les fonds européens de développement régional (FEDER), destinés à **renforcer la compétitivité et la cohésion des régions européennes**, font l'objet d'une programmation propre à chaque région définissant des priorités d'investissements en fonction des besoins des territoires.

¹¹ Le Dilico est le Dispositif de Lissage conjoncturel des recettes fiscales des collectivités.

Sur la période 2021-2027, la thématique « mobilité urbaine durable » s’inscrit dans l’objectif stratégique (OS2) « Une Europe plus verte », qui permet de financer des projets de **transports en communs** (hors matériel roulant), de **multimodalité urbaine**, avec notamment les **pistes cyclables**, via deux objectifs spécifiques : mobilité multimodale (OS2-8) et mobilité durable (OS2-9).

	GRAND EST	HAUTS-DE-FRANCE	FRANCE
FEDER (2021-2027)	631,5 M€*	897,423853 M€**	9 100 M€
OS Une Europe plus verte	216 M€*	403,840734 M€**	3 400 M€
Mobilité urbaine durable	32 M€ (OS2-8) + 24 M€ (OS2-9)	120 M€ (OS2-8)	592 M€ (17 %)

Source : <https://www.europe-en-france.gouv.fr/fr/objectifs-strategiques/une-europe-plus-verte>

* <https://beeurope.grandest.fr/les-fond-europeens-pour-la-region-grand-est/>

** <https://europe-en-hautsdefrance.eu/je-minforme/les-financements-europeens/feder>

Commentaire(s) : En Grand Est, l’enjeu 2 vise à « accélérer la transition écologique et répondre à l’urgence climatique » et permet de financer des projets portant sur l’efficacité énergétique, les énergies renouvelables, l’adaptation au changement climatique, l’économie circulaire ainsi que la biodiversité et les infrastructures vertes.¹²

En Hauts-de-France, la priorité 6 vise à améliorer l’usage des transports, voyageurs et marchandises, dans une stratégie d’intermodalité, d’efficacité énergétique et de résilience face aux facteurs climatique. Ne sont éligibles que les zones urbaines.

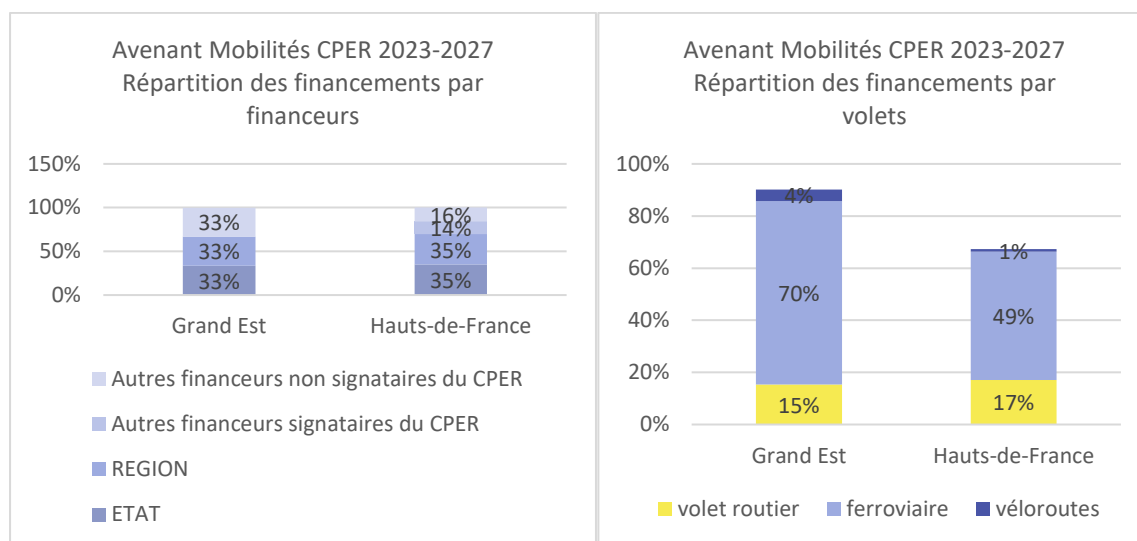
• **Fonds européens et programmation 2028-2034 : une impulsion forte en faveur du Mécanisme d’interconnexion en Europe (MIE) et de la mobilité militaire**

La Commission européenne a présenté sa proposition de budget européen pour la période 2028-2034. Elle prévoit un doublement du budget fléché en faveur du MIE³, soit un montant global de 51,5 Milliards €, contre 25,8 Milliards € pour la programmation en cours (2021-2027). Plus remarquable les fonds affectés à la mobilité militaire sont multipliés par 10 et atteindrait 17,6 Milliards.¹³

¹² Région Grand Est. [Les fonds européens en Grand Est](#).

¹³ Conseil d’orientation des infrastructures – Rapport de synthèse Avril 2026

• Les orientations des avenants Mobilités des CPER 2023-2027 des régions Grand Est et Hauts-de-France



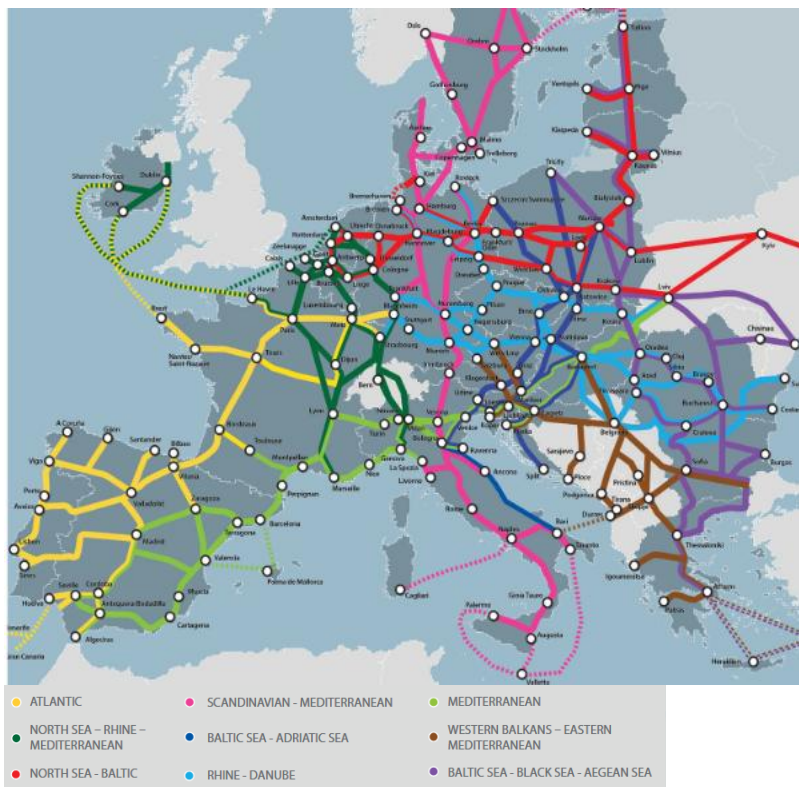
Commentaire(s) :

- Dans le cadre de l'avenant Mobilités 2023-2027, priorité est donnée au volets ferroviaire et routier, comme dans les précédents CPER. Les montants contractualisés sur les volets fluvial et maritime ne représentent que 11 % en Grand Est et 33 % en Hauts-de-France.
- S'agissant de la répartition des financeurs (signataires et non signataires) du CPER 2023-2027. En Hauts-de-France, plusieurs collectivités sont signataires de l'avenant Mobilités du CPER.

2. Les régions Grand Est et Hauts-de-France : des territoires à forts enjeux de connectivité

Neuf corridors européens de transport ont été définis par le règlement RTE-T de 2024, avec un niveau d'exigence accrue en termes de continuité, d'interopérabilité, de résilience et de performance.

Les deux régions sont situées dans un carrefour européen de flux logistiques, économiques et humains, au cœur de trois des quatre corridors européens qui traversent la France :



- Le corridor Atlantique
- Le corridor Mer du Nord – Rhin – Méditerranée
- Le corridor Rhin Danube
- Le corridor Méditerranée

Source : [Commission européenne](https://ec.europa.eu/economy_finance/)

Les projets (en cours) financés au titre du mécanisme d'interconnexion européen (MIE), dans les régions Grand Est et Hauts-de-France portent sur les liaisons ferroviaires et fluviales.

- En Grand Est, outre le projet MOMMA visant l'amélioration de la Moselle canalisée (infrastructure fluviale¹⁴), il s'agit de la [Ligne de fret ferroviaire des Vosges](#), avec comme objectif la suppression du gabarit de chargement et des points de congestion. 21-FR-TG-VRTrail studies 2021-2025 / SNCF Réseau.
- En Hauts-de-France, il s'agit du canal Seine Nord-Europe (CSNE), qui s'inscrit dans le projet de liaison Seine-Escaut¹⁵.

¹⁴ [Projet MOMMA. Amélioration de la Moselle canalisée](#) : création d'une infrastructure à grand gabarit pour le double usage civil-défense. 23-FR-TM-MOMMA 2023-2027 / VNF.

¹⁵ SEINE-ESCAUT : Developing the largest inland waterway network in the heart of the EU ([2.1 2021-2026](#) / [2.2 2023-2027](#) / [2.3 2024-2027](#)).

II.ÉTAT DES LIEUX DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DANS LES DEUX RÉGIONS

Si le constat d'un vieillissement général du réseau ferroviaire voyageurs et marchandises est partagé, du fait du manque d'investissement de l'opérateur réseau depuis les années 2000, on peut constater des impacts plus ou moins importants selon des régions.

1.Le réseau ferroviaire voyageurs et marchandises : des infrastructures vieillissantes

SOURCE	GRAND EST	HAUTS-DE-FRANCE	France
Réseau ferré	3 600 km (lignes) 6775 km (voies) 13 % du réseau national	2 700 km (lignes) 5096 kms (voies) 10 % du réseau national	27100 kms (lignes) 48400 kms (voies)
Taux d'électrification	68 %	74 %	72,1 %
UIC 1 : km et âge moyen**	699 km (15 ans)	751 km (26 ans)	5430 km (21 ans)
UIC 2 à 6 : km et âge moyen**	3965 km (22/27 ans)	3545 km (24/26 ans)	28137 km (23/24 ans)
UIC 7 à 9 AV : km et âge moyen**	1679 km (37 ans)	788 km (36 ans)	12925 km (34 ans)
UIC 7 à 9 SV (fret) : km et âge moyen**	432 km (83 ans)	312 km (68 ans)	1899 km (67 ans)
Nombre de lignes ferroviaires TER	47 lignes TER*	41 lignes TER 3 lignes TER-GV ¹⁶	
Dessertes ferroviaires. Nombre par catégories de gare A/B/C ¹⁷ (source : data SNCF)	A : 9 / B : 94 / C : 280	A : 7 / B : 87 / C : 249	A : 85 / B : 962 C : 1909
Fréquentation annuelle TER***	240 000 voyages*	230 000 voyages	1 100 000 voyages (Source Régions de France)

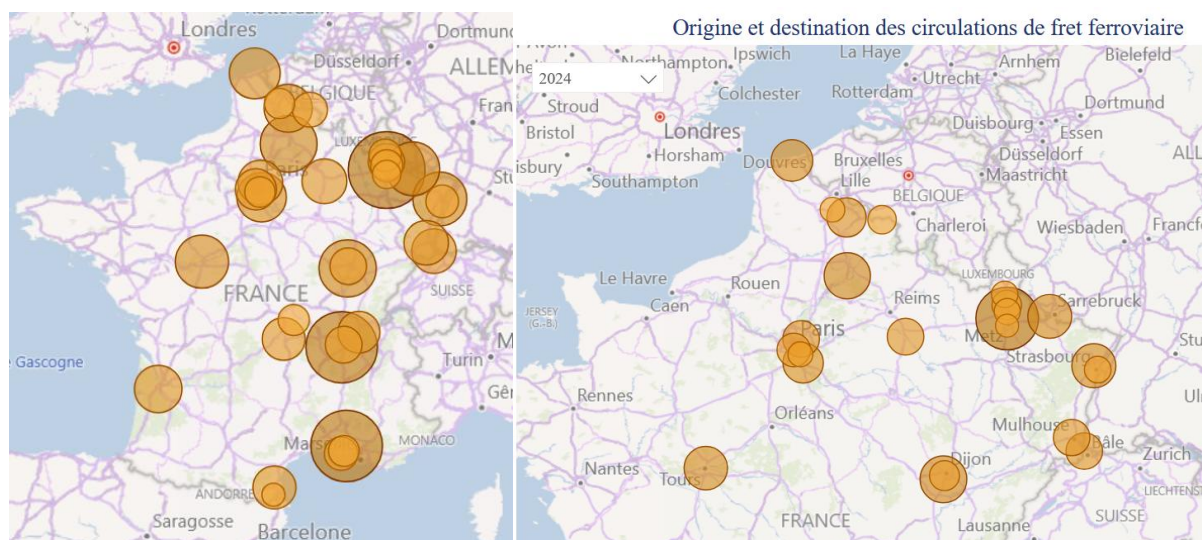
¹⁶ Les lignes TER-GV sont des lignes TER directes et à grande vitesse, à bord de trains TGV pouvant circuler jusqu'à 300km/h.

¹⁷ TYPOLOGIES DES GARES FRANÇAISES : Catégorie A : gares de voyageurs d'intérêt national dont la fréquentation est au moins égale à 250 000 voyageurs par an. Essentiellement les gares TGV, Oui go, Thalys, Eurostar, Intercités et TER. Catégorie B : gares de voyageurs d'intérêt régional dont la fréquentation est au moins égale à 100 000 voyageurs par an. Essentiellement les gares TER. Catégorie C : gares d'intérêt local. Essentiellement les haltes ferroviaires. Certaines de ces gares sont soumises à des obligations d'aménagement au titre des pôles d'échanges multimodaux (PEM).

SOURCE	GRAND EST	HAUTS-DE-FRANCE	France
Circulations voyageurs (moyenne jour) – hors TGV***	1 800 trains* 23 % du trafic national	1 250 trains 16 % du trafic national	
Circulations fret (moyenne jour) ***	380 trains 30,4 % du trafic national	250 trains 20 % du trafic national	
Cours de marchandises ¹⁸ directement accessibles (Opendata SNCF)	21/180	20/180	180
Centres de maintenance (Opendata SNCF)	Maintenance 7 Industriel 2	Maintenance 5 Industriel 2	Maintenance 74 Industriel 13

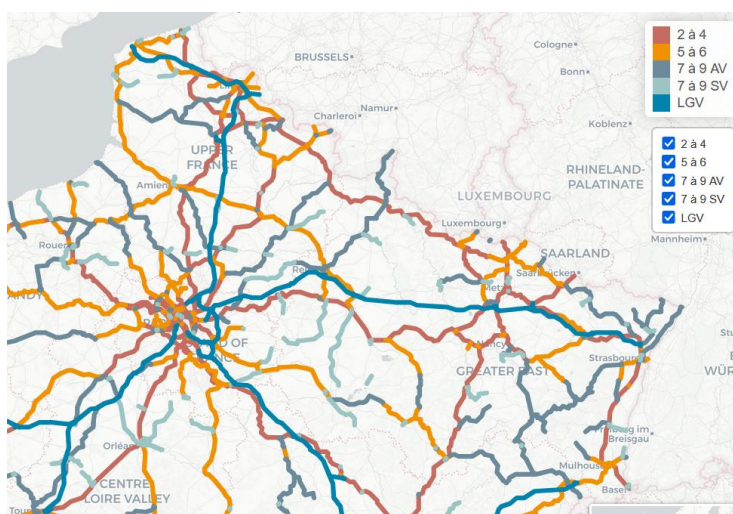
*Source [Région Grand Est](#) ** Source ART données 2024. ***Source SNCF Réseau

Commentaire(s) : Concernant les lignes ferroviaires et l'entretien du réseau, on peut souligner deux différences notables. La première porte sur les UIC 7 à 9 AV dont le kilométrage en Grand Est est plus de deux fois supérieur à celui des Hauts-de-France, avec un taux de vétusté similaire, dans la moyenne nationale. En second point, on peut noter, pour les UIC 7 à 9 SV (fret) un taux de vétusté particulièrement élevé pour la région Grand Est, comparativement à la région Hauts-de-France, qui, elle, s'inscrit dans la moyenne nationale.



¹⁸ « Les cours de marchandises permettent le chargement et le déchargement de wagons ainsi que le transbordement de marchandises de la voie ferrée à un autre mode de transport et vice versa. Elles sont composées d'une ou de plusieurs voies de service, le cas échéant de halles, quais ou bâtiments, et d'un accès routier permettant aux camions d'accéder au site. » (source : [data.gouv](https://data.gouv.fr))

Commentaire(s) : les régions frontalières Grand Est et Hauts-de-France, sont celles dans lesquelles les origines et destinations des circulations de fret ferroviaire sont les plus nombreuses.



Source : [ART](#)



Deux régions fortement impactées par le ferroviaire aussi bien en termes de réseau que de circulation : ces deux régions additionnées concentrent 40 % de la circulation voyageurs et 50 % de la circulation fret.



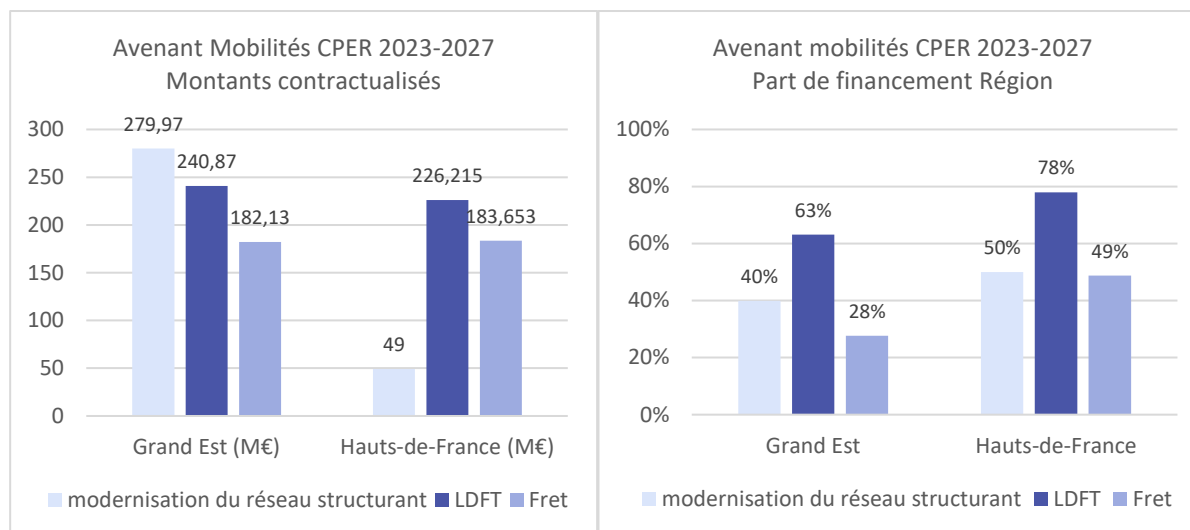
Pour aller plus loin : **L'état du réseau ferré en région Grand Est et Hauts-de-France**, voir annexe 2.

Le financement du réseau ferré régional dans les régions Grand Est et Hauts-de-France

Le financement du réseau ferré régional se trouve consolidé dans le CPER en vigueur (2023-2027). Par rapport à la précédente génération, on assiste à une accentuation de l'effort en faveur du réseau ferroviaire.

• L'avenant Mobilités du CPER 2023-2027

Volet ferroviaire : Modernisation du réseau structurant, LDFT* et « capillaire FRET »



* LDFT : lignes de desserte fines du territoire

Commentaire(s) : Les montants engagés attestent de l'effort accru, en particulier en région Grand Est, avec la modernisation du réseau structurant. La part de financement Région est plus élevée en Hauts-de-France, sur les trois sous-volets.

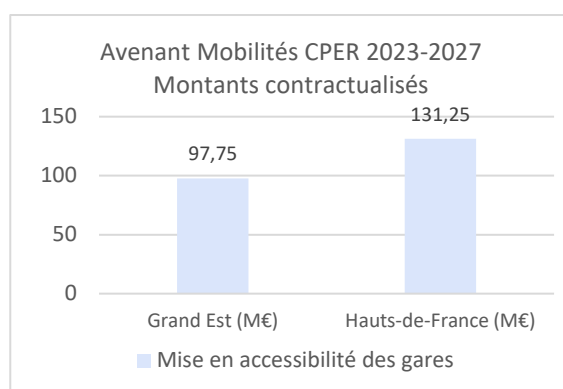
- La modernisation du réseau structurant, qui bénéficie au trafic voyageur, se traduit par l'électrification de certaines lignes (Grand Est) et l'identification des besoins futurs (Hauts-de-France), ce qui explique la différence des montants.
- La modernisation des lignes capillaires de fret fait l'objet de cofinancement dans le cadre du CPER.
- Par ailleurs, des dispositifs spécifiques de soutien existent, notamment Cap fret en région Grand Est, où la stratégie régionale fret, votée en 2025¹⁹, est articulée au CPER.
- En Grand Est²⁰, comme en Hauts-de-France²¹, un protocole Etat-Région sur l'avenir des lignes de dessertes fines du territoire (LDFT) est adossé au CPER.

¹⁹ [Stratégie régionale fret Grand Est 2025-2030](#). 25SP-237 du 16 octobre 2025.

²⁰ [Protocole d'accord entre l'État, la Région Grand Est et SNCF Réseau sur l'avenir des lignes de desserte fine du territoire en Grand Est](#). Délibération du 9 avril 2020.

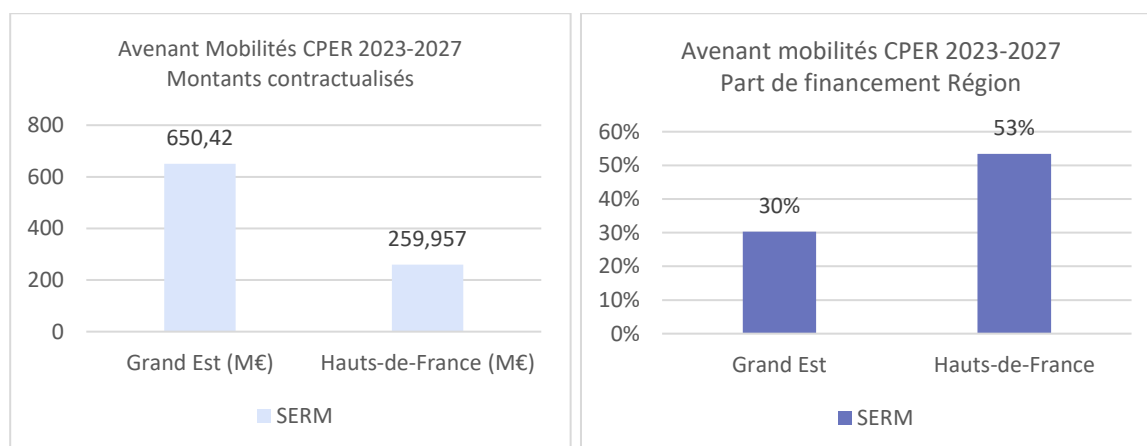
²¹ [Protocole d'accord entre l'État et la Région Hauts-de-France sur l'avenir des lignes ferroviaires de desserte fine du territoire](#). Délibération 2022.00267.

Volet ferroviaire : Mise en accessibilité des gares



Commentaire(s) : L'avenant Mobilités du CPER 2023-2027 prévoit un montant consacré à la mise en accessibilité des gares, avec des taux de financements régionaux variables suivant la catégorie (nationale/régionale). Sur le global, les parts régionales sont presque équivalentes (50 % en Grand Est et 49,52 % en Hauts-de-France) mais les montants contractualisés sont plus élevés en Hauts-de-France.

Volet ferroviaire : les SERM



Commentaire(s) : Des montants contractualisés très différents qui s'expliquent par une configuration différente du territoire. La région Grand Est présente une organisation multipolaire avec un linéaire frontalier très important, ce qui n'est pas le cas des Hauts-de-France²².

En Hauts-de-France, le SERM Grand Lille, devenu SERM Hauts-de-France, fait l'objet d'une convention de financement Etat/Région/MEL (2024) visant une phase de consolidation du projet. L'avenant Mobilités du CPER 2023-2027 prévoit des financements consacrés aux études, aux anticipations foncières et à des opérations anticipées du SERM sur le réseau ferré national ou les passages à niveau.

²² Cf. zoom transfrontalier, pages 23-24

En Grand Est, le volet SERM de l'avenant Mobilités du CPER 2023-2027 comprend quatre projets de SERM à des degrés d'avancement différents et nécessitant des types d'aménagements différents, qui s'inscrivent dans un schéma d'ensemble de gouvernance et de financement. Les projets les plus avancés sont les [SERM de Strasbourg et Lorraine-Luxembourg](#).

• Les investissements réalisés dans le cadre des services de transport ferroviaire

Conséquence de l'ouverture à la concurrence, **les centres de maintenance et le matériel roulant** dédiés aux circulations voyageurs constituent une part importante des investissements, uniquement à la charge de la Région.

Les deux Régions ont déployé des **sociétés publiques locales (SPL)** afin de gérer le matériel roulant et/ou les infrastructures. Dans le cas de la Région Grand Est, une SPL a été créée en 2022 pour la gestion du matériel roulant et une seconde, en 2025, pour les infrastructures. En Hauts-de-France, la SPL GAM Hauts-de-France a été créée en 2023, pour la gestion du matériel roulant et des centres de maintenance.



La société publique locale (SPL) : un outil de gestion au service de la stratégie ferroviaire

Afin de faire face aux nécessaires adaptations liées à la montée en charge en charge des investissements en faveur du matériel roulant, des infrastructures ferrées et des centres de maintenance rendus nécessaires par l'ouverture à la concurrence, certaines Régions, dont les Régions Grand Est et Hauts-de-France, ont décidé de recourir à la création d'une société publique locale (SPL).

La Région Grand Est a créé, en 2022, une SPL dédiée à la gestion du matériel roulant. Cette structure accueille progressivement le matériel roulant, dans son patrimoine, et se rémunère sur les loyers versés par la société qui utilise ce même matériel (SNCF mobilités ou autre).

La Région Hauts-de-France s'est engagée dans la même dynamique en 2023, pour la gestion du matériel roulant et des centres de maintenance.

Plus récemment en fin d'année 2025, la Région Grand Est a créé une seconde SPL dédiée à la gestion de certaines infrastructures ferrées, soit 12 lignes de dessertes fines des territoires et 3 lignes capillaires de fret.

Dans le cadre de la loi 3DS, la Région Grand Est expérimente également un nouveau système de train à faible emport sur les petites lignes : la [navette LOHR DRAISY²³](#).

²³ Région Grand Est (2025). [Le Draisie réinvente le train](#).



- **Des financements fléchés en priorité sur la maintenance et la régénération du réseau et du matériel roulant**
- **Un modèle économique TER soumis à une augmentation mécanique des coûts, qui nécessite des recettes supplémentaires**

2. La route voyageurs et marchandises : une accumulation de dette grise

SOURCE	GRAND EST	HAUTS-DE-FRANCE	France
Réseau routier (2023) Source : INSEE	81 506 km (RD/RC) * 1 301 km (autoroutes) 850 km (RN)	66 702 km (RD/RC) * 1 179 km (autoroutes) 566 km (RN)	21 224 km ²⁴ (Autoroutes et routes nationales - RN)
RRIR	525 km ²⁵	2340 km **	

* RD (route départementale) / RC (route communale) / ** [source ORT Bourgogne – Franche-Comté : base de données GIREVE](#)

Commentaire(s) : S’agissant du réseau routier d’intérêt régional (RRIR), la situation diffère très nettement entre les deux régions. En Grand Est, il se limite à des routes nationales, ce qui n’est pas le cas en Hauts-de-France où il comprend des routes nationales et départementales.

- **Un réseau routier en région fortement impacté par les flux de poids lourds et de véhicules particuliers en augmentation constante, qui n’est plus forcément en bon état**

La part modale du routier reste élevée²⁶ et l’entretien des routes est un problème national qui se décline dans les régions. La répartition des financements s’effectue en fonction des types de routes. Les Départements et les Communes (entretien route, aires de covoiturage) en sont les principaux financeurs. La Région intervient sur le réseau routier d’intérêt régional (RRIR) et sur le réseau national, dans le cadre du CPER ; elle n’en assure pas l’entretien et la maintenance, sauf dans le cadre d’une expérimentation autorisée par la loi 3DS.

²⁴ [Chiffres clés du transport](#) (2026).

²⁵ En Grand Est, le réseau routier d’intérêt régional comprend uniquement les 525 km de RN dont la Région expérimente la gestion.

²⁶ La part modale des véhicules particuliers représente 71 % en Hauts-de-France et 76 % en Grand Est, au-dessus de la moyenne nationale (68 %).

Le réseau routier national (RRN) est concerné par l'application des articles 38 et 40 de la loi n°2022-217 du 21 février 2022, dite « loi 3DS », et de la décision du 4 janvier 2023 arrêtant les sections de ce réseau transférées ou mises à disposition²⁷.



En région Grand Est, au 1er janvier 2025, les autoroutes A30, A31, A33, A313 et les routes nationales RN4, RN44, RN52 (entre l'autoroute A30 et la frontière belge) et RN431 sont mises à disposition de la Région Grand Est.²⁸

La Région prend en charge la gestion de 525 km de routes nationales non concédées²⁹, dans le cadre de la loi 3DS. Ce projet inclut la mise en place d'une Eco-Contribution Poids Lourds (ECPL), un levier clé pour offrir des infrastructures plus sûres, plus fluides et adaptées aux besoins des habitants comme des entreprises.

Pour ce faire, elle a instauré un budget annexe spécifiquement dédié à la gestion expérimentale du Réseau Routier National, garantissant ainsi une transparence et une traçabilité exemplaires. Ce dispositif assure que les recettes issues de l'écocontribution, ainsi que les dotations de l'État, seront intégralement réinvesties dans les infrastructures de transport³⁰. (source : [Région Grand Est](#))

• L'usure de la route : l'impact des camions et du changement climatique

L'usure des routes par les camions de marchandises est souvent questionnée, que ce soit pour les actuels gabarits ou ceux en cours de discussion à l'échelle européenne avec le potentiel déploiement des Méga-Camions.

Qu'elle soit vue selon une approche statique ou dynamique, cette usure est proportionnellement très supérieure pour des camions, comparativement à des véhicules légers. Selon les approches et les sources, le coefficient d'usure d'un camion de 44 tonnes est estimé jusqu'à 1 000 000 fois supérieur à celui d'un véhicule léger³¹.

Il faut également souligner les effets du changement climatique et ses impacts sur la route. En effet, les amplitudes de changement de température et les variations plus

²⁷ Au 1^{er} janvier 2024, l'autoroute A320 et les RN 52 (section entre A4 et A 30), 33 et 61 sont transférées au département de la Moselle et la RN67 est transférée au département de la Haute-Marne. Les autoroutes A30, A31, A33, A313 et les routes nationales RN4, RN44, RN52 (entre l'autoroute A30 et la frontière belge) et RN431 sont mises à disposition de la Région Grand Est au 1er janvier 2025. (Source : CPER Grand Est, p. 20).

²⁸ Source : CPER Grand Est, p. 20.

²⁹ BANQUE DES TERRITOIRES (2025). [Reprise en gestion des routes nationales par les régions : Grand Est et Auvergne-Rhône-Alpes tentent l'expérimentation](#), janvier 2025.

³⁰ Région Grand Est. *Rapport d'orientation budgétaire 2025*, p. 19, annexe réseau routier.

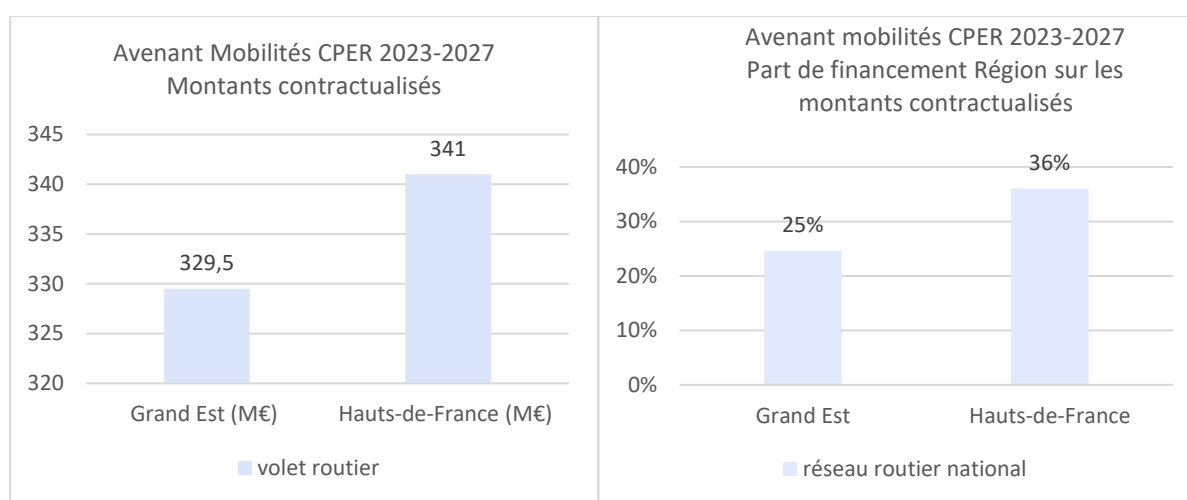
³¹ CASSO, Rodolphe (2025). « Nous avons très fortement diminué nos investissements sur la route ». *Urbanisme*, 10 juin 2025.

brutales d'hygrométrie rajoutent des contraintes et des facteurs d'usure supplémentaires.

Depuis une dizaine d'années, les investissements en faveur de la route ont progressivement diminué à l'échelle de la France, qui occupait alors une position de leader. Si l'entretien d'une route nécessite des travaux lourds, tous les 40 ans en moyenne, des entretiens réguliers s'imposent également.

« Un euro non dépensé aujourd'hui, dans la résilience des infrastructures – en tenant compte des défis liés au réchauffement climatique – impliquera 5 ou 6 euros de dépense dans 30 ans. »³²

■ Le volet routier du CPER 2023-2027



Commentaire(s) :

- Des baisses des montants sur le volet routier dans les deux régions (en comparaison avec le précédent CPER), affectés au renouvellement et à la maintenance des réseaux, qui sont les priorités mises en avant dans le rapport Ambition France Transport et dans le projet de loi-cadre sur les transports.
- Si les montants dédiés sont proches, le taux de la participation régionale est plus élevé en Hauts-de-France, avec la priorité donnée à la mise à deux fois deux voies de la RN2, « colonne vertébrale de la Sambre-Avesnois-Thiérache, territoire parmi les plus pauvres de France »³³.

³² Pascal BERTEAUD, directeur général du CEREMA. « Nous avons très fortement diminué nos investissements sur la route ». *Urbanisme*, 10 juin 2025.

³³ Sur le dossier RN2, voir l'avis du COI. COI (2023). [Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition. Rapport annexe : compléments sur les programmes et revue des projets](#), p. 121.



- Des priorités données à la maintenance et à l'entretien
- L'usure de la route, principalement causée par les camions, est accentuée par les effets du changement climatique
- Un enjeu de capacité de financement et de répartition de l'effort (collectivités Autorités Organisatrices de la mobilité (AOM), entreprises, citoyens et usagers)

3. Les mobilités actives et du quotidien : un maillon de la décarbonation

Vélo routes et aménagements cyclables

SOURCE	GRAND EST	HAUTS-DE-FRANCE	France/
Véloroutes /voies vertes**	3 328 km	3 175 km	38 451 km
EUROVELO	1 090 km (TR* 99 %)	726 km (TR 87 %),	8963 km (TR 93 %)
ITINERAIRES NATIONAUX	1 352 km (TR 70 %)	791 km (TR 55 %)	16 950 km (TR 78 %)
ITINERAIRES REGIONAUX	886 km (TR 29 %)	1 658 km (TR 21 %)	12 538 km (TR 54 %)
Dont itinéraire en site propre sur l'ensemble des vélo routes/voies vertes**	1 577 km (soit 47,4 %)	1 062 km (soit 33,5 %)	12 337 km (32,1 %)
Aménagements cyclables réalisés**	9 123 km	7 944 km	110 000 km
Taux de cyclabilité moyen	5,1 %	5,8 %	4 %

*TR = Taux de réalisation **Source : https://reseau-velo-marche.shinyapps.io/observatoire_velo

	France entière	Grand Est	Hauts-de-France
Gares avec un objectif LOM	1 133	120	106
Gares atteignant l'objectif LOM	673 (59%)	104 (87%)	73 (69%)
Stationnements minimum à atteindre	75 891	4 570	4 950
Stationnements réalisés	48 904	7 763	3 488

Source : https://reseau-velo-marche.shinyapps.io/observatoire_velo

Commentaire(s) :

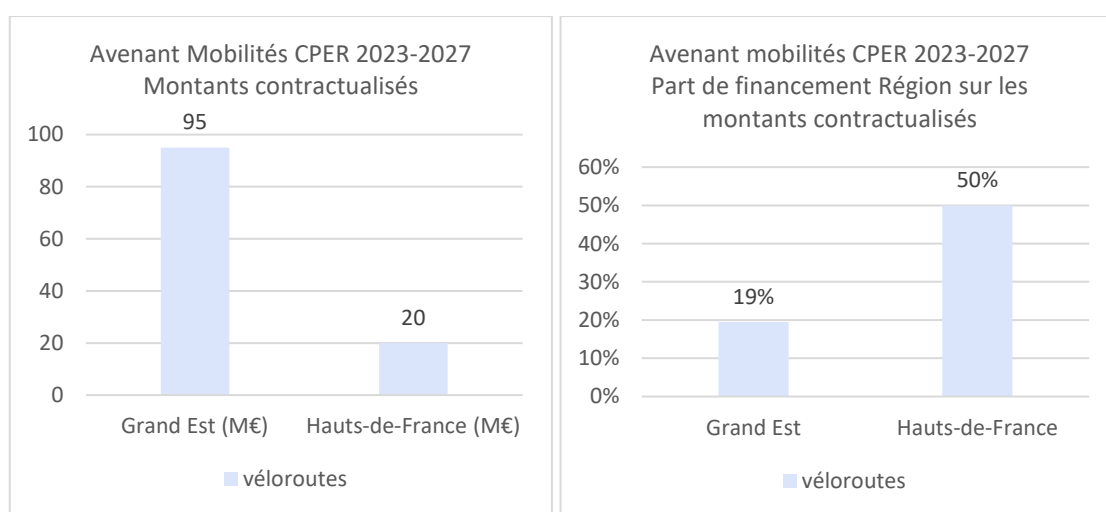
- Le taux de réalisation des voies cyclables est assez comparable dans les deux régions avec un taux de réalisation des itinéraires régionaux plus faible qui peut s'expliquer par la multiplicité des maîtres d'ouvrage et du mode de gouvernance.
- Les deux régions affichent un taux de gares équipées supérieur à la moyenne nationale toutefois le taux de réalisation des équipements en gare est moindre en Hauts-de-France, où l'objectif minimum de stationnements n'est pas encore atteint.

- Les usages du vélo ont un impact sur le rabattement sur les pôles d'échange multimodaux (PEM), qui requièrent des abris vélos sécurisés en gare.
- En Grand Est, 54 % de la population habite à moins de 5 km de l'une des 120 gares, dont la fréquentation annuelle entrante est supérieure à 50 000 voyageurs par an.

Le déploiement des schémas cyclables régionaux et interrégionaux, dans chacune des deux régions³⁴, s'articule avec les schémas départementaux et les plans de mobilité simplifiés (PMS) des AOM locales.

Dans la région Grand Est, l'Etat fixe une cible d'achèvement des réseaux cyclables sécurisés de 95 % à horizon 2027. (Avenant Mobilités 2023-2027, p. 26.)

• Le volet Véloroutes du CPER 2023-2027



Commentaire(s) :

- Les montants contractualisés, ainsi que les taux de participation régionale sur le volet vélo routes sont très contrastés.
- Les modalités de financement par la Région sont comparables, à savoir l'accompagnement volontaire de projets sous maîtrise d'ouvrage des collectivités³⁵.
- En Hauts-de-France, cet accompagnement est réservé aux territoires ruraux, complétant le dispositif des fonds FEDER (PO 2021-2027), pour lesquels seuls les projets en zone urbaine sont éligibles.

³⁴ Seule la Région Hauts-de-France a élaboré et voté un **schéma régional des Véloroutes et voies vertes** (SRVWV), en 2020, sur lequel le CESER hauts-de-France a été saisi. Les deux Régions ont élaboré et voté un « **plan vélo** ». En Grand Est, le « plan vélo 2022-2028 », voté en 2022, a été soumis à l'appréciation du CESER, via une saisine du Conseil régional, ce qui n'est pas le cas du « plan vélo 2024-2028 » de la Région Hauts-de-France.

³⁵ Les dispositifs d'accompagnements sont : [Appel à projet Mobilité et territoires en Hauts-de-France](#) (AAP MOTE) et [Aide régionale aménagement cyclables](#).



- **Des infrastructures qui concourent à la décarbonation et à l'intermodalité**
- **Des coûts financiers faibles mais un enjeu fort en matière de mobilités du quotidien pour l'accès aux services publics et de proximité ou encore le tourisme et les loisirs**
- **Des compétences partagées : Département, Bloc communal (EPCI et Communes) qui nécessitent une gouvernance adaptée**
- **Un accompagnement régional conditionné par la capacité des maîtres d'ouvrage à concevoir et à financer les projets**

III.ENJEUX ET DÉFIS STRUCTURANTS COMMUNS

1. Décarbonation et transition énergétique : le secteur des transports à la traîne

Le cadre réglementaire : stratégies nationale et régionale et incidences de la réglementation européenne

Que ce soit à l'échelle européenne ou française, on constate une attention de plus en plus marquée du législateur en faveur des préoccupations environnementales. Depuis les années 2000 et le Paquet Énergie-Climat (EU) ainsi que le Grenelle de l'Environnement (FR-2009), de nombreux textes se sont inscrits dans cette orientation. Plus spécifiquement, et en lien avec la thématique du transport de marchandises, le GREEN DEAL Européen fixant un cap de décarbonation totale à horizon 2050 a été conforté par un accord des ministres des Transports européens sur le développement du fret ferroviaire.

À l'échelle nationale, la Loi d'orientation des Mobilités (LOM, 2019) a notamment posé le cadre d'une [stratégie nationale de développement du fret ferroviaire](#) (SNDF, 2021)³⁶, renforcée par la Loi Climat et Résilience (2021), qui fixe comme objectif le doublement de la part modale du ferroviaire. La stratégie nationale portuaire (2021) s'inscrit elle aussi dans cet objectif d'augmentation du report modal.

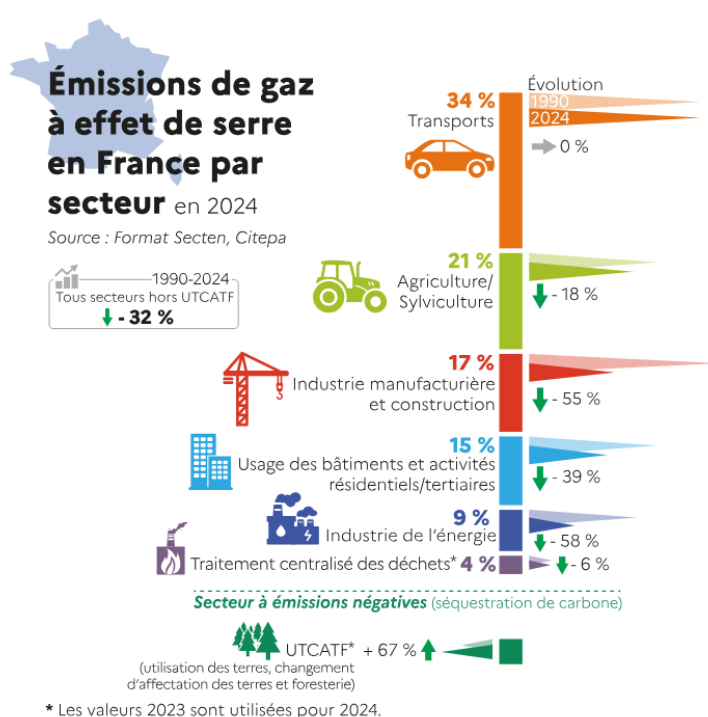
À l'échelle régionale, la Loi NOTRe (2015) a consacré le Conseil régional en tant que chef de file de l'aménagement du territoire et lui a conféré la formalisation et le pilotage du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des

³⁶ [Programme d'investissements pour le fret ferroviaire 2023-2032.](#)

Territoires (SRADDET) qui vise notamment à intégrer les mobilités et les transports de marchandises dans une logique d'aménagement du territoire.

Par ailleurs, la règle du Zéro artificialisation net (ZAN) pose le principe d'une limitation dans un premier temps de l'artificialisation des sols, à partir de 2031, pour aboutir à une artificialisation zéro en 2050. Cette règle implique à terme que tout nouveau projet consommant de l'espace devra être compensé par de la renaturation. Cette règle s'applique à l'ensemble des infrastructures de transports (voie ferrée, fluviale, routes, autoroutes, entrepôts logistiques).

Le transport de voyageurs et de marchandises : un enjeu majeur en termes de gaz à effet de serre



● Extrait de Chiffres clés du climat - France, Europe et Monde - Édition 2025, SDES

SDES

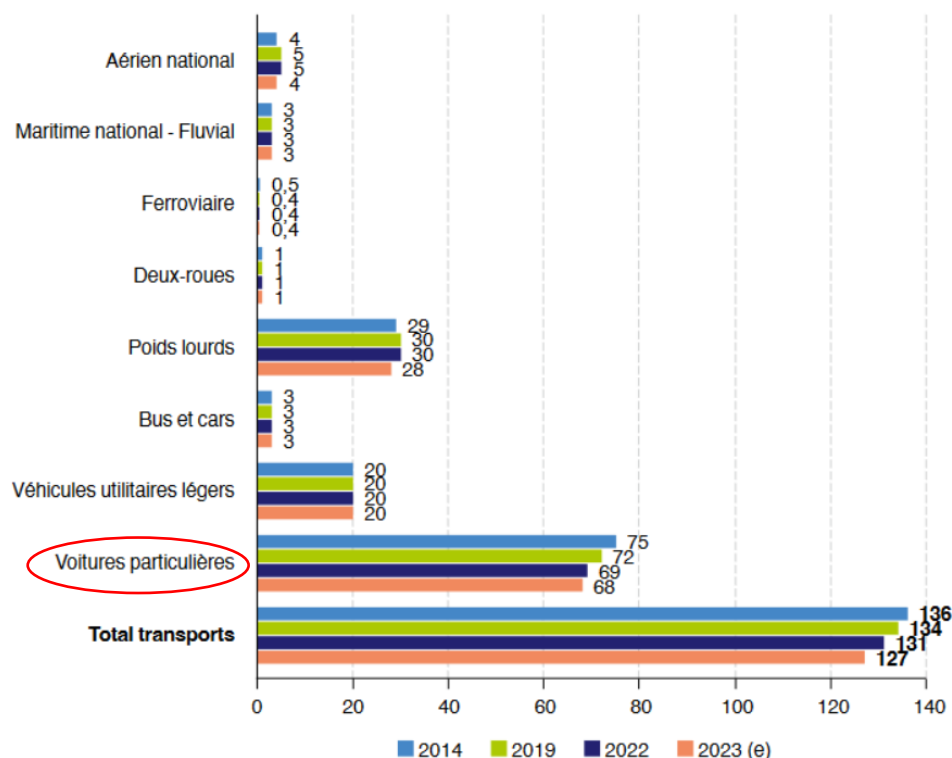
Source : <https://www.notre-environnement.gouv.fr/themes/climat/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-et-l-empreinte-carbone-ressources/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-des-transports>

Commentaire : Les émissions de GES du secteur des transports évoluent très peu sur la période d'observation 1990-2024, à la différence des trois autres principaux secteurs émetteurs de GES que sont l'agriculture, l'industrie et l'habitat. Il a même augmenté en proportion, depuis 2018, en raison de la baisse des autres secteurs.

Le secteur des transports de voyageurs et de marchandises est le premier émetteur d'émissions de gaz à effet de serre, avec 34 % pour la France. Ces émissions se répartissent pour moitié entre la voiture individuelle et les autres modes de transports (trains, camions, bateaux, avions, etc.). Ainsi la voiture individuelle pèse autant que l'ensemble des autres modes de transports dont le transport de marchandises par camions.

ÉMISSIONS DE GES DES MODES DE TRANSPORT

En millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq)



(e) = estimations préliminaires.

Champ : France métropolitaine + outre-mer inclus dans l'UE (périmètre Kyoto).

Source : Citepa, avril 2024, inventaire format Secten ; estimations préliminaires pour 2023

Le secteur des transports : une faible baisse des émissions sur les trois dernières décennies

Les émissions ont peu diminué dans les dix dernières années, passant de 136 Mt CO₂eq, en 2014, à 127, en 2023. La baisse est essentiellement portée par le renouvellement du parc des voitures particulières. Depuis la crise Covid de 2020, après une reprise suite au déconfinement, les émissions sont maintenant à la baisse et atteignent, en 2024, le niveau de 1990, comme le montre le graphique ci-dessous.

Les émissions des gaz à effet de serre dues au transport sont une conséquence de la demande, elle-même liée à la démographie, aux politiques publiques (report modal, prime à la conversion des véhicules, ...) et à l'évolution du prix des carburants. Ceci a un effet combiné avec le renouvellement du parc (plus ou moins important selon le mode de transport) et l'introduction des agro-carburants. Concernant les polluants atmosphériques, les émissions de l'ensemble des transports ont essentiellement diminué durant la dernière décennie grâce au renouvellement du parc de l'ensemble des véhicules routiers.

Émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports – France



Source : SECTEN – Juin 2025



Pour aller plus loin : [Le rapport SECTEN édition 2025](#)

Les transports : quelles réalités en régions Grand Est et Hauts-de-France ?

Entre configuration de chacune des régions et situation nationale, trajectoires définies et résultats constatés, il existe parfois des nuances.

	Région Grand Est	Région Hauts de France	France (Moyenne)
Total des émissions 1990 - MtCO ₂ eq	82,4	ND*	524,2
Total des émissions 2023(GE) 2022(HDF) : MtCO ₂ eq (Objectif)	38,1 (46,3)	49,3 (47,4)	338,7
Objectif total des émissions (MtCO ₂ eq)			
2030	37,9	38,6	268
2050	18,9	26,3	
Émissions liées transports 1990 - MtCO ₂ eq	9,9	ND*	124,7
Émissions liées transport 2012		11,7	
Émissions liées transports 2023 - MtCO ₂ eq (Objectif)	12,4 (10,3)	12,6 (8,5)	126,4 (123 ³⁷)
Objectifs secteur des transports 2023	-30 % / 2014	-43 % / 2012	

³⁷ SNBC 2020 – Objectif revu à la baisse (SNBC 2015 : objectif 100 MtCO₂e)

	Région Grand Est	Région Hauts de France	France (Moyenne)
Objectif secteur des transports			
2030	8,9 (-54 %)	6,9 (-43 %)	92 ³⁸ (-26 %)
2050	4,1 (-77 %)	3,7 (-68 %)	ND*
Objectifs 2050 pour le secteur des transports	- 68 % / 2014	- 68 % / 2012	

Source : **observatoire des objectifs régionaux Climat-énergie**. *ND : Non défini

Commentaire(s) :

- **À l'échelle de la France** on observe une baisse tendancielle des émissions sur la période de référence. On passe ainsi 524,2 à 338,7 Millions TCO₂ équivalent soit une réduction de -35,3 % sur trois décennies. Depuis 2010, on observe une baisse plus prononcée des émissions TCO₂ et le réalisé 2023 atteint l'objectif annoncé.

S'agissant du secteur des transports, on constate une stagnation des émissions, exception faite de la période Covid, qui a impacté fortement les transports et notamment les déplacements des particuliers.

Bien qu'un objectif de réduction ambitieux de -21 % d'émissions à horizon 2030 soit annoncé, la mobilisation de l'ensemble des acteurs économiques, publics et des particuliers pourrait s'avérer insuffisante, selon le rapport du SECTEN³⁹.

• **Région Grand Est : une trajectoire globale plutôt favorable mais des interrogations sur la tendance du secteur des transports**

Dans la région Grand Est, jusqu'au début des années 2020, le premier secteur émetteur de Gaz à effet de serre était l'industrie du fait du caractère du tissu économique régional, bien que celui-ci soit moins affirmé que par le passé. Toutefois avec la baisse progressive des émissions du secteur industriel et la légère hausse des émissions liées au transport, il repasse de la deuxième à la première place.

S'agissant du secteur des transports, les émissions restent à un niveau proche, voire légèrement supérieur à celui du début des années 1990. Pour les données de 2023, on observe déjà un décalage significatif entre l'objectif annoncé de 12,4 MtCO₂eq et le réalisé avec 10,3 MtCO₂eq, soit un écart de +19 % par rapport à l'objectif.

Au regard de la trajectoire générale de décarbonation à horizon 2030, le secteur des transports devrait opérer une réduction des GES de -28,2 % entre 2024 et 2030, soit une baisse moyenne annuelle de -3,8 % sur la même période.

³⁸ Stratégie nationale Bas Carbone 3 (SNBC 3) – Gouvernement :

<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/3e-strategie-nationale-bas-carbone-snbc-3>

³⁹ <https://www.citepa.org/le-rapport-secten-edition-2025>

• **Région Hauts-de-France : une trajectoire plus difficile notamment au vu de la tendance du secteur des transports**

Dans la région Hauts-de-France, le premier secteur émetteur de Gaz à effet de serre est l'industrie devant celui des transports, avec respectivement 15,2 MtCO₂eq et 12,6 MtCO₂eq.

Toutefois on constate que l'ensemble des secteurs, dont l'industrie, amorcent des baisses plus ou moins significatives ; seul le transport voit son réalisé en net décalage avec l'objectif.

Au regard de la trajectoire générale de décarbonation à horizon 2030, le secteur des transports devrait opérer une réduction de ces Gaz à effet de serre de -32,5 % de 2024 à 2030, soit une baisse moyenne annuelle de près de -4 % sur la même période.

Pour le secteur des transports, les émissions affichent déjà un décalage très significatif entre l'objectif et le réalisé pour l'année de référence 2022 avec 12,6 MtCO₂eq contre 8,5 MtCO₂eq.

La décarbonation du secteur des transports : les leviers d'action du Conseil régional

Les Régions se sont vues confier un rôle de Chef de file des mobilités et l'organisation du Service public régional de Voyageurs (TER)⁴⁰, transports scolaires et interurbains, ainsi que l'accompagnement des mobilités actives et des mobilités en zones rurales.

La loi ouvre la possibilité aux Régions d'accompagner le développement des infrastructures aéroportuaires et portuaires ainsi que le soutien aux infrastructures ferroviaires (lignes de dessertes fines des territoires et lignes capillaires de fret). A l'instar de la Région Grand Est, il existe des dispositifs de soutien comme CAP Fret⁴¹ visant à consolider certaines lignes avec une implication des partenaires publics et privés (SNCF, CCI, etc.).

Enfin plus récemment, la loi 3DS offre la possibilité aux Régions de prendre la gestion du réseau routier d'intérêt régional (RRIR) et d'en assurer la maintenance et son entretien. Dans le cadre de cette compétence, les Régions peuvent également lever une Eco contribution Poids Lourds (ECPL), afin de financer la modernisation des infrastructures

⁴⁰ TER est utilisé pour désigner l'ensemble de l'activité du transport régional ou plus spécifiquement un train faisant partie de cette activité (*train express régional*) – Une partie de l'activité est réalisée par autocars.

⁴¹ Région Grand Est. Délibération du 21 décembre 2017. Rapport n° 17SP-2531. **Dispositif CAP Fret.**

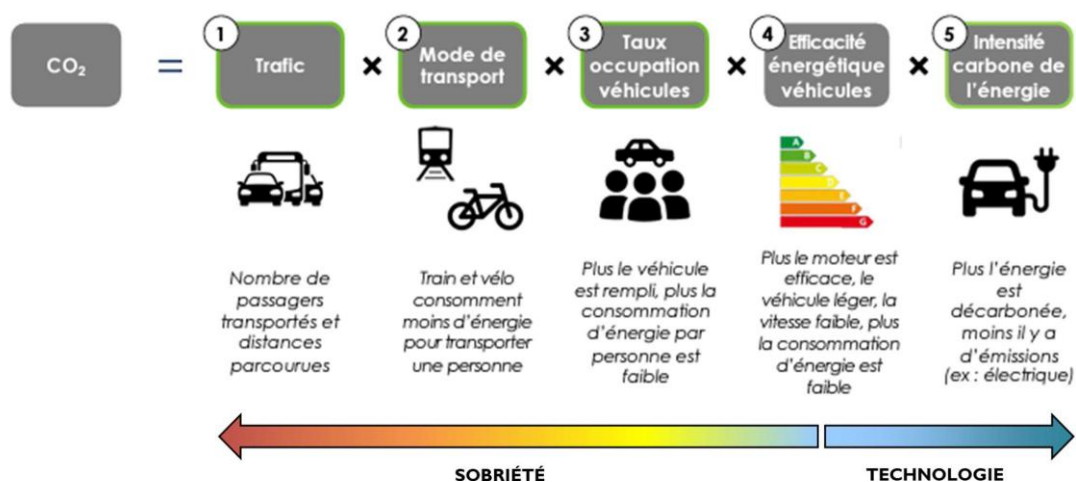
routières ou encore les aides au verdissement du parc routier de marchandises conformément à la Directive européenne⁴².

Ainsi par sa politique en faveur des mobilités et des infrastructures de transports, chaque Région, peut contribuer à réduire les émissions de GES en favorisant le report modal de voyageurs avec le déploiement d'un bouquet de mobilités et toute pratique alternative à la voiture individuelle, comme le montrent les rapports sur la situation en matière de développement durable produits chaque année. Concrètement cela se traduit par une utilisation accrue des transports scolaires et interurbains, des Transports Express Régionaux, le soutien au développement des mobilités actives et des infrastructures cyclables, au bénéfice de tous les publics (salariés, lycéens, scolaires, étudiants, demandeurs d'emplois etc.) et de tous les territoires.

S'agissant du transport de marchandises, le Conseil régional peut encourager le report modal vers le train ou le fluvial ou encore accompagner la décarbonation du parc de camions. Il faut rappeler que, quelques soient les scénarios d'évolution, le transport de marchandises routier représentera toujours 75 % du total de la part modale.

La décarbonation du transport routier de marchandises repose sur des leviers déjà activés au quotidien par les acteurs du secteur, tels que l'optimisation des tournées, la massification des flux et l'intermodalité, lorsque les conditions économiques et opérationnelles le permettent, enfin les biocarburants.

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



Source : ADEME, Service Transport et mobilités, 2021

⁴² Région Grand Est. Délibération du 16 octobre 2025. [Point d'étape sur la mise à disposition du réseau routier national, l'avancement du projet d'écocontribution poids lourds et perspectives de mesures d'accompagnement.](#)

Commentaire(s) : D'après ce diagramme, les leviers technologiques de décarbonation sont insuffisants s'ils ne sont pas combinés à des changements d'usage, qui portent sur le mode de transport, le taux d'occupation des véhicules et le trafic.⁴³



- **Le secteur des transports nécessite d'importants efforts pour réduire ses émissions, à l'instar des régions Grand Est et Hauts-de-France**
- **Les leviers de décarbonation sont multiples et nécessitent de combiner technologie et sobriété.**

2. Les infrastructures de transport : un levier de cohésion et d'équité des territoires

Au cœur du développement durable et d'égalité des territoires, les infrastructures de transport sont essentielles pour assurer une mobilité durable et inclusive, favoriser l'activité économique, et ainsi renforcer l'attractivité des territoires, sur le long terme.

Le développement des offres de mobilités et des transports de marchandises contribue à maintenir les équilibres entre les zones denses et très peu denses, l'accès à l'emploi et à toutes formes de services (formation, éducation, la santé et les services publics et de proximité). Plus globalement, les infrastructures de transport permettent des connexions avec les régions voisines et, dans le cas présent, avec les pays voisins (Belgique, Luxembourg, Allemagne, Suisse ou encore le Royaume-Uni).

a. Les équilibres entre les zones denses et très peu denses

	Région Grand Est	Région Hauts de France	France
Population (1/1/2023)	5 563 400	5 992 200	68 094 000
Evolution démographique (2016-2022)	0 %	0 %	0,4 %
Superficie	57 441 km ²	31 806 km ²	
Nombre de communes (2024)	5118	3788	34 968 (DGCL)
Nombre de communes rurales à habitat dispersé et très dispersé	3758	2556	25 524
Nombre de bourgs ruraux	782	600	5 072
Population résidant en grands centres urbains	1 531 773 (28 %)	1 956 462 (33 %)	25 200 000 (37 %)
Population résidant dans des communes rurales à habitat dispersé et très dispersé	1 028 569 (18,5 %)	1 749 875 (29 %)	11 780 262 (17,3 %)

⁴³ Sénat – Rapport n°604 du 19 mai 2021. [Transport de marchandises face aux impératifs environnementaux.](#)

Commentaire(s) : ces chiffres doivent être complétés par une représentation cartographique (cf. annexe 1). Ils montrent cependant un risque de fractures de mobilité entre grands centres urbains et leurs périphéries, en particulier en milieu rural.

• **Capacité de report modal dans les zones peu denses et très peu denses**

La capacité de report modal dans les zones peu denses et très peu denses repose pour partie sur le maintien des lignes fines de desserte du territoire et des lignes capillaires de fret et sur le développement des aménagements cyclables, dont une part importante reste à réaliser (cf. annexe 5 - Cyclable).

b. Mobilités transfrontalières (Luxembourg, Allemagne, Suisse, Belgique)

	GRAND EST	HAUTS-DE-FRANCE
Pays frontaliers	750 km de frontières avec le Luxembourg, l'Allemagne, la Suisse et la Belgique	358 km de frontière avec la Belgique
Nombre de travailleurs transfrontaliers	Luxembourg (50 %) / Allemagne (25 %) Suisse (20 %) / Belgique (4 %) 203 000 (2021)⁴⁴	Belgique 36 000 (2021)⁴⁵

Le transfrontalier et la région Grand Est : de forts impacts sur la politique en faveur des mobilités et des infrastructures de transports

La position géographique de la région Grand Est « au cœur de l'Europe » avec plus de 750 kilomètres de frontières (Luxembourg, Allemagne, Suisse, Belgique) constitue de fait un élément important de la stratégie régionale des mobilités. Que ce soit pour les mobilités voyageurs, avec un nombre total de travailleurs frontaliers dépassant les 210 000, ou pour le fret de marchandises et le passage de plusieurs corridors traversant la région Grand Est, la politique des mobilités et infrastructures de transport est impactée par ce caractère transfrontalier. Un exemple marquant étant la montée en capacité du TER (futur SERM) du sillon Mosellan qui passera de 9 000 à 22 500 passagers jours afin d'accompagner les travailleurs frontaliers vers le Luxembourg.

⁴⁴ INSEE (2024). "Dans le Grand Est, des trajets domicile-travail beaucoup plus longs pour les frontaliers". Loïc Rousseau (Insee). *INSEE Analyses Grand Est*, n°188, 28 novembre 2024.

⁴⁵ INSEE (2024). "Travailleurs frontaliers vers la Belgique : Des trajets domicile-travail presque 3 fois plus longs que ceux des autres actifs". Michaël Bréfort, Sophie Tieng-Majcherczak. *INSEE Analyses Hauts-de-France*, n°179.

La participation du Luxembourg : un effort substantiel mais probablement insuffisant au regard des enjeux⁴⁶

Depuis 2006, on observe une progression régulière du nombre de travailleurs transfrontaliers qui passe ainsi de 60 000 à 126 000 en 2025, soit une augmentation de 110 %. Cet afflux massif crée des tensions sur les infrastructures routières et ferroviaires qui peinent à absorber les flux liés au trajet domicile-travail. Afin d'améliorer la situation les Gouvernements luxembourgeois et français se sont accordés sur une participation au financement d'infrastructures ferroviaires et routières.

Ainsi une convention prévoit un effort du Luxembourg à hauteur de 230 000 millions d'euros dédiés aux infrastructures ferroviaires et routières. 220 000 millions seront consacrés à l'aménagement du réseau ferré et 10 millions au volet routier et plus spécifiquement à destination des aménagements visant à favoriser des mobilités durables. Ces montants viennent abonder, à hauteur de 50 % au maximum, les montants engagés par la Région Grand Est et l'Etat (FR).

Malgré ces efforts conjugués, l'ensemble des parties s'accorde sur la nécessité d'un effort supplémentaire dont certains estiment qu'il devrait reposer principalement sur le Luxembourg au regard des bénéfices liés au travailleurs frontaliers.⁴⁷

Le projet de SERM Hauts-de-France « favorisera également l'efficacité et la cohérence des réseaux ferroviaires français et belges en renforçant les liaisons entre Lille, Kortrijk et Tournai. Des échanges avec les acteurs du transport belges sont mis en place pour coordonner le projet sur les deux pays (État belge, SNBC, Régions Flandre et Wallonie, Euro métropole Lille-Kortrijk-Tournai). »⁴⁸

Commentaire(s) : L'article 14 du projet de loi-cadre « vise à favoriser le développement de services publics de transport transfrontalier (ferroviaire, guidé, routier, fluvial ou maritime) en permettant aux AOM, et en premier lieu aux Régions, de conclure des conventions relatives à l'organisation, au financement et à la tarification de ces services, avec les autorités compétentes voisines même quand il s'agit d'un État membre de l'Union européenne (ex. Luxembourg ou Italie) ou du Conseil de l'Europe (ex. Suisse ou Principauté de Monaco). En effet, le cadre juridique actuel ne permet de conclure une convention qu'avec une autorité organisatrice des transports locale ou régionale d'une région étrangère. »⁴⁹

⁴⁶ Journal Officiel du Grand-Duché du Luxembourg - 20 mars 2018 - Protocole d'accord entre le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg et le Gouvernement de la République française relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers.

⁴⁷ Sénat - 20 décembre 2023 – Comptes rendus analytiques officiels du 20 décembre 2023.

⁴⁸ SGP. SERM Hauts-de-France. [Mise en œuvre du projet.](#)

⁴⁹ [Projet de Loi-cadre. Exposé des motifs.](#)



- **Un enjeu d'équilibre et d'équité des territoires conditionné par un accès à des services renforcés de transport et de report modal et à un maintien des réseaux secondaires (ferroviaires et routiers)**
- **Un enjeu de coopération avec les pays frontaliers pour adapter les infrastructures aux besoins de mobilités et de transports**
- **Le projet de loi-cadre des transports prévoit de faciliter les projets de coopération transfrontaliers**

3 Financement et soutenabilité : rattraper le retard

Le financement des infrastructures de transports, plus spécifiquement ferroviaires, routières et cyclables, nécessitera des efforts supplémentaires de l'ensemble des parties prenantes pour atteindre les objectifs de décarbonation du secteur et de cohésion et d'attractivité des territoires.

La France a longtemps été considérée comme une référence en matière d'infrastructures routières⁵⁰. Cependant, on constate une baisse sensible de la qualité de ces réseaux, sacrifiés au profit des circulations à grande vitesse ferroviaires ou routières. Les indicateurs de qualité des réseaux sont en chute et la dette « grise » s'est alourdie, comme le confirme le rapport Ambition France Transport.

Les lois dites « LOM » et « 3DS » ont donné aux Régions des compétences élargies en matière de mobilités et de transport et de nouveaux champs d'action possibles : la prise de compétence à titre expérimental de l'entretien et de la maintenance du réseau routier d'intérêt régional, la possibilité de contribuer à la régénération des lignes de dessertes fines des territoires, ainsi que l'accompagnement au développement des mobilités actives y compris des infrastructures cyclables.

Dès lors les Régions se voient confrontées à la question du financement de ces infrastructures ferroviaires et routières sans être le seul acteur/décideur, selon la configuration de la gouvernance et les modes d'accompagnement qu'elles proposent.

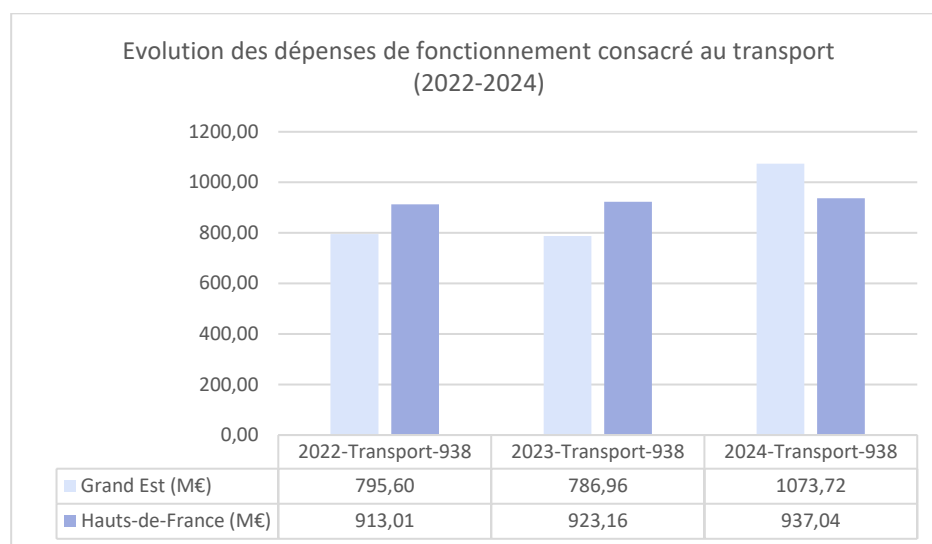
Des coûts de fonctionnement qui augmentent

L'exercice des compétences obligatoires des Régions en matière d'organisation des transports (Transport Express Régional (TER), transports scolaires et interurbains de voyageurs), coûte de plus en plus cher.

⁵⁰ En 2019, la France est passée à la 18^e place du [classement mondial du Forum économique mondial](#) pour la qualité de ses infrastructures routières, après avoir occupé la première place en 2012.

S'agissant du TER, on observe une hausse du coût des péages payés à SNCF Réseau⁵¹, du matériel roulant et de l'énergie. Par ailleurs, l'ouverture à la concurrence nécessite parfois la construction de nouveaux centres de maintenance.

S'agissant des transports scolaires et interurbains, on constate une hausse du coût des véhicules, de l'énergie et des conducteurs, coûts répercutés par les entreprises de transport en délégation de service public, qui alourdissent les dépenses de fonctionnement des Régions.



Les Régions à la recherche de nouvelles recettes pour de nouveaux investissements

L'augmentation du tarif usager⁵² et le versement mobilité⁵³, qui permettent de financer l'organisation d'un service de transport, génèrent une recette de fonctionnement qui

⁵¹ Coût des péages ferroviaires passé en investissement en GE et en HDF, depuis possibilité ouverte par le Premier ministre en 2025.

⁵² Que ce soit pour le TER, les transports scolaires et interurbains et, selon le cas, des services de mobilité actives, l'utilisateur paie seulement une quote-part du coût complet du service. Le projet de Loi-cadre ouvre le principe d'une augmentation « quasi mécanique » assise sur l'inflation⁵² pour le service public régional de voyageurs notamment. Il convient toutefois de souligner que même avec cette mise à contribution, il est possible que la part usager stagne voire diminue, en raison d'une hausse des coûts supérieure pour le secteur des transports.

⁵³ Le versement mobilité est une contribution patronale, versée par toutes les entreprises qui emploient au moins 11 salariés. Le versement mobilité permet de financer les transports en commun, il est recouvré par l'Urssaf.

Un versement mobilité régional et rural (VMRR) peut être créé à l'échelle régionale (hors Île-de-France), depuis 2025, dans la limite d'un taux correspondant à 0,15 % des salaires. Cette nouvelle contribution s'ajoute aux versements éventuellement déjà dus : versement mobilité et versement mobilité additionnel. Elle est versée par l'employeur suivant les mêmes modalités.

Plusieurs régions ont décidé de mettre en place le versement mobilité régional et rural. (Source : [service public-entreprendre](#)).

allège le montant des dépenses de fonctionnement ; ces recettes ne sont pas mobilisables pour des dépenses d'investissement en faveur des réseaux.

Dès lors, quels leviers activer pour financer l'entretien et la modernisation des infrastructures ferroviaires et routières, supports de développement des territoires.

- Améliorer la coordination avec l'Etat et fixer un cadre durable et pérenne de financement revu à la hausse (Projet de loi-cadre, loi de programmation, sécurisation AFIT France).
- Faire évoluer la contribution des usagers de ces réseaux, notamment par une éco contribution poids lourds, qui vise à mettre en place un système de redevance basée sur l'usage de certains itinéraires routiers par les opérateurs de transport routier de marchandises.

	Région Grand Est	Région Hauts-de-France
Eco contribution Poids Lourds	En application à partir de 2027 (Coût d'usage 15 centimes de kilomètre)	Pas de mise en place annoncée à ce jour

• **Activer des modalités de gestion innovante**

Afin de s'adapter à la montée en puissance de la compétence transports et tout particulièrement ferroviaire, les deux Régions ont recours à des Sociétés Publiques Locales (SPL). Ces outils de gestion, détenus par des actionnaires publics, permettent d'exercer la compétence « en quasi-régie » (Régime dit « In-House »). Par un mécanisme financier elles permettent également de financer une partie des investissements sur une durée de 40 années (matériel roulant, infrastructures ferrées) avec un objectif d'économies.

Enfin sur le plan organisationnel, cela permet de rendre opérationnelle la mise en concurrence avec une structure en charge de la mise à disposition du matériel roulant et des centres de maintenance auprès des différentes entreprises ferroviaires.

	Région Grand Est	Région Hauts-de-France
Ouverture à la concurrence	Oui / Depuis 2023 pour 4 lots	Oui / Depuis 2022 pour 3 ou 4 lots
Société Publique Locale (SPL)	• Une SPL dédiée à la gestion du matériel roulant (Depuis 2022) • Une SPL dédiée à gestion des lignes ferrées : 12 lignes de dessertes fines des territoires et 3 lignes capillaires de fret (Depuis 2025) – Engagement financier : 109 à 131 millions d’euros / an sur 40 années	• Une SPL dédiée à la gestion du matériel roulant (depuis 2023)



- **Peu de leviers de financement des infrastructures ferroviaires et routières, à l’échelle régionale**
- **Le Contrat de Plan Etat/Région (CPER) : outil principal de planification et de gouvernance**

CONCLUSION

L'impératif du développement d'un maillage fin des mobilités, pour mettre la société française sur les rails de sa décarbonation et d'une meilleure cohésion territoriale, place l'Etat et les Collectivités territoriales au cœur de ces enjeux du quotidien, face à un mur de dépenses massives et dans un contexte budgétaire fortement contraint.

L'optimisation des infrastructures ferroviaires et routières, par de multiples leviers (gouvernance territoriale, mutualisation de ressources, concurrence économique, technologies numériques, etc.), constitue une partie de la réponse aux besoins financiers résultant de la densification des mobilités. Cependant, le recours à l'emprunt et à l'ensemble de la palette des outils financiers, ainsi que l'élargissement de la fiscalité affectée seront indispensables pour pallier les insuffisances des engagements financiers nécessaires.

La redéfinition d'un panier de ressources (fiscalité, billetterie, etc.), dans une approche systémique mêlant efficacité économique, pertinence environnementale et justice sociale, est une nécessité.

Pour les Conseils régionaux, dans leurs champs respectifs de compétences, il s'agit de faire face à l'augmentation mécanique des coûts liés aux péages ferroviaires, au matériel roulant ou encore à la régénération des lignes de dessertes fines des territoires et « capillaire fret ». A ces coûts s'ajoutent les besoins liés à la soutenabilité du modèle économique du TER, des transports scolaires et interurbains ⁵⁴ ainsi qu'à l'accompagnement des mobilités actives ⁵⁵ aussi bien pour des raisons sociales, environnementales qu'économiques.

Plus structurellement, un tel défi implique de répondre à deux autres dimensions des enjeux de mobilité, non abordées dans ce rapport, et de repenser l'aménagement des territoires en rapprochant les aménités essentielles (centres productifs, services publics, commerces, loisirs de base) des populations, à rebours de la dynamique des dernières décennies, et de lever les freins sociologiques à la demande de mobilités.

⁵⁴ S'agissant des transports scolaires et interurbains il s'agit pour chaque Conseil régional de faire face à l'augmentation des coûts conjugués liés aux charges des conducteurs, au parc de véhicules et à l'énergie.

⁵⁵ S'agissant des mobilités actives, il s'agit pour chaque Conseil régional de poursuivre le développement des itinéraires vélos régionaux et d'accompagner celui des mobilités actives et son niveau d'usage.



AVIS



PERSPECTIVES ET PROPOSITIONS POUR UNE COOPÉRATION DES DEUX RÉGIONS SUR LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES ET DES MOBILITÉS ACTIVES

1. Des constats partagés et des complémentarités territoriales

Au cœur du développement durable et d'égalité des territoires, les infrastructures de transport sont essentielles pour assurer une mobilité durable et inclusive, favoriser l'activité économique, et ainsi renforcer l'attractivité des territoires sur le long terme.

Les leviers de décarbonation sont multiples et nécessitent d'être combinés. En effet, les leviers financiers sont insuffisants s'ils ne sont pas accompagnés d'offres de report modal et d'un changement des pratiques de déplacement et de transport de marchandises.

Deux régions frontalières au cœur de l'Europe et d'importants flux de voyageurs et de marchandises

Les deux régions Grand Est et Hauts-de-France sont situées dans un carrefour européen de flux logistiques, économiques et humains et comprennent des corridors interrégionaux prioritaires à identifier et à soutenir (ex. : la liaison ferroviaire Dunkerque-Thionville-Strasbourg).

Ces deux régions sont fortement impactées par le ferroviaire en matière de réseau et de circulations. Elles représentent à elles deux 40 % de la circulation voyageurs et 50 % de la circulation fret à l'échelle nationale. De même, le réseau routier, fortement exposé aux flux de poids lourds et de véhicules particuliers en augmentation constante, se dégrade.

Par conséquent, il convient de souligner l'enjeu de coopération avec les pays frontaliers pour adapter les infrastructures aux besoins de mobilités et de transports, que le futur projet de loi-cadre⁵⁶ pourrait faciliter dans la continuité des orientations définies par l'Europe.

Des réseaux au service des territoires, de leur cohésion et de la décarbonation

La priorité donnée à l'entretien et la maintenance dans les volets ferroviaire (modernisation du réseau structurant et des lignes capillaires de fret) et routier des avenants Mobilités des CPER 2023-2027, se traduit par une baisse significative du volet routier.

⁵⁶ Art. 14 du projet de loi-cadre relatif au développement des transports.

Le partage des compétences sur le réseau routier, entre le Département et le Bloc communal (EPCI et Communes), nécessite un soutien au montage des projets, dont les modalités d'accompagnement dépendent de la capacité des maîtres d'ouvrage à les financer.

Les infrastructures cyclables concourent à la baisse de l'empreinte carbone avec des coûts financiers faibles, comparativement aux réseaux ferroviaires et routiers. Toutefois, elles constituent un enjeu fort en matière d'intermodalité et de mobilités du quotidien, pour l'accès aux services publics et de proximité (Plans de Mobilité simplifiés, Plans de Mobilité Employeur, etc.) ou encore le tourisme et les loisirs.

L'enjeu d'équilibre et d'équité des territoires est conditionné à un accès à des services renforcés de transport et de report modal, ainsi qu'au maintien des réseaux secondaires (LDFT etc.).

Les Régions à la recherche de nouveaux financements pour ces investissements

L'augmentation des coûts de fonctionnement liés à l'exercice des compétences obligatoires des Régions diminue leurs marges de manœuvre pour réaliser les nécessaires investissements.

Les leviers de financement des infrastructures ferroviaires et routières, à l'échelle régionale, relèvent du principal outil de planification et de gouvernance, qu'est le Contrat de Plan Etat/Région (CPER).

Les outils mobilisés pour s'adapter à ces nouvelles réalités

Pour s'adapter au nouveau cadre réglementaire, qui impose l'ouverture à la concurrence⁵⁷, les deux Régions ont déployé des sociétés publiques locales (SPL), afin de gérer le matériel roulant et/ou les infrastructures.

Dans le cas de la Région Grand Est, une SPL a été créée en 2022 pour la gestion du matériel roulant et en 2025, pour les infrastructures. En Hauts-de-France, la SPL GAM Hauts-de-France a été créée en 2023 pour la gestion du matériel roulant et des centres de maintenance.

2. Quels leviers de financement pour faire face à ce « mur d'investissements » ?

La conférence Ambition France Transports a permis un échange entre l'ensemble des parties prenantes, afin de poser les bases d'une approche de long terme visant à assurer le financement des infrastructures de transports essentielles pour le pays, dans un paysage européen dans lequel se dessine le Réseau de Transport Européen (RTE-T).

⁵⁷ [LOI n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire.](#)

Le projet de loi-cadre dédié au transport, en cours d'examen, pourrait préfigurer une loi de programmation visant à définir précisément les modalités opératoires et les financements, via notamment une contribution des concessions autoroutières à compter de 2032.

Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) 2026, alerte sur la nécessité de faire des choix et propose des pistes de financement à l'issue de la fin des concessions autoroutières et sur la période de latence d'ici 2032.

Au regard du contexte général des finances publiques, de l'état des réseaux ferroviaires et routiers, il a été acté une priorité en faveur de l'entretien, de la maintenance et de la régénération des infrastructures existantes ainsi qu'une inscription dans le temps long des investissements et des financements rattachés, en cohérence avec le scénario 2 planification écologique du COI.

En effet, il s'agit de répondre, d'une part à un enjeu de développement des territoires et de leur attractivité, et d'autre part à un enjeu financier lié à la « dette grise⁵⁸ », consécutive au manque d'entretien et de maintenance qui s'est accumulé.

Les Régions ont vu progressivement s'élargir leurs compétences en matière de transports et de mobilités, avec le transfert de la gestion du TER, des transports scolaires et interurbains et le rôle de chef de file des mobilités⁵⁹. Répondre à des besoins de mobilités en forte augmentation et proposer des services de transport efficaces nécessite des réseaux ferroviaires et routiers en bon état.

Plus récemment, la loi 3DS leur a donné la possibilité d'intervenir sur les réseaux, dans le cadre d'une expérimentation, avec la prise en charge du réseau routier d'intérêt régional. Dans le ferroviaire ils peuvent désormais assurer la gestion des infrastructures de certaines catégories de lignes⁶⁰.

Ces montées en compétence successives amènent les Régions à se positionner à la fois comme organisateurs de services de transport et comme gestionnaires d'infrastructures, qui nécessitent des engagements dans des temps très longs.

⁵⁸ La « dette grise » peut être défini comme le retard d'entretien d'un bien assurant le fonctionnement d'un service public. Le sous-investissement dans ce patrimoine génère alors, à long terme, des dépenses plus importantes pour le remettre à niveau.

⁵⁹ Dans ce cadre, le versement mobilité régional et rural (VMRR) et l'augmentation du prix du billet sont des pistes de recettes potentielles de fonctionnement.

⁶⁰ Décret n° 2020-1820 du 29 décembre 2020 relatif au transfert de gestion de lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic et au transfert de missions de gestion de l'infrastructure sur de telles lignes, et portant diverses autres dispositions

3. Des pistes d'action et des préconisations communes pour les Conseils régionaux

Considérant la cohésion des territoires et leur développement économique, les CESER Hauts-de-France et Grand Est partagent la nécessité d'un effort supplémentaire en faveur des infrastructures ferroviaires et routières incontournables. Ce cap est indispensable afin de prioriser les investissements sur lesquels les deux Régions pourront assurer leur rôle de chef de file, que ce soit pour le ferroviaire avec la possible prise en charge de la gestion de certaines lignes de dessertes fines des territoires et de capillaire fret, ou de certaines routes, dans le cadre du réseau routier d'intérêt régional.

Les CESER Grand Est et Hauts-de-France s'accordent sur l'utilité réelle d'une loi de programmation sur les transports et du maintien de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport (AFIT) comme garantie opérationnelle.

Pour renforcer la coopération interrégionale, les deux CESER préconisent de se doter d'outils de planification à l'échelle des grands axes stratégiques ferroviaires et routiers qui traversent nos deux régions (ex. : Dunkerque-Thionville-Strasbourg etc.).

S'agissant du financement, les deux CESER s'accordent pour promouvoir une approche soutenable et différenciée selon les territoires. Ainsi, ils préconisent l'augmentation de la contribution des concessionnaires de gestion des routes (comme évoqué dans le projet de loi-cadre)⁶¹.

S'agissant de l'éco contribution Poids Lourds, les deux CESER émettent des réserves sur le risque de report de trafic lié à une mise en place « régionalisée » de cette taxe et attirent l'attention sur la potentielle pénalisation des acteurs économiques régionaux ayant des flux intra régionaux.

Enfin, les deux CESER prennent acte de la différence de position entre les deux Régions.

S'agissant des infrastructures routières particulièrement exposées aux circulations de poids lourds et aux effets du changement climatique, les CESER attirent l'attention sur la nécessité de réaliser un diagnostic fin de l'état du patrimoine routier régional. En effet, il convient de déterminer précisément un plan régulier de maintenance intermédiaire en complément de l'entretien lourd, afin d'inverser le phénomène d'accumulation de dette grise.

Ces enjeux financiers sont d'autant plus importants que la question de la mobilité et des infrastructures sont indissociables de l'aménagement du territoire. Les deux CESER rappellent l'importance du développement des services de mobilités dans les territoires,

⁶¹ Sénat, 15 avril 2026 – Relecture du projet de loi-cadre et vote du principe d'une programmation pluriannuelle des investissements au périmètre élargi (Art. 1).

dont le coût est croissant. Par conséquent, il convient d'actionner le levier de la recherche d'économies mais également de trouver et de flécher de nouvelles recettes, comme le propose le projet de loi-cadre sur les transports.

4. Des propositions de feuille de route commune aux deux CESER

Les travaux inter-CESER, qui ont conduit à la rédaction de ce rapport, montrent les intérêts d'une coopération des deux Régions y compris à l'échelle des CESER.

Les mobilités des personnes et des marchandises sont de nature inter territoriale, la coopération inter-CESER permet de penser aux échelles pertinentes, là où les décisions se prennent réellement pour les organiser et les coordonner.

Cette coopération permet également de mutualiser les expertises et les méthodes, de créer une culture commune du dialogue territorial, afin d'accélérer la transition écologique et sociale et de donner de la visibilité aux territoires.

La coopération inter-CESER amplifie la portée de la parole de la société civile. C'est donc dans cette dynamique que des propositions de feuille de route commune aux deux CESER, notamment sur les enjeux des mobilités et du transport, sont d'autant plus pertinentes.

COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL

ANIMATEUR DU GROUPE DE TRAVAIL :

Monsieur Julien TAILLEZ

RAPPORTEURS :

Monsieur Wilfrid WAGER (CESER Hauts-de-France)

Monsieur Jean-Pierre LANGLET (CESER Grand Est)

MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL :

CESER Grand Est

Madame Nicole GLIN, Première Vice-Présidente en charge des transitions écologique et environnementale

Monsieur Jean-Pierre LANGLET, Président de la Commission Mobilité et infrastructures de transport

CESER Hauts-de-France

Monsieur Julien TAILLEZ, Vice-Président, Président de la Commission Mobilités et Transport

Monsieur Wilfrid WAGER, Conseiller, membre de la Commission Mobilités et Transport

MEMBRE ASSOCIE AU GROUPE DE TRAVAIL :

CESER Bourgogne – Franche-Comté

Monsieur Michel BLEUZE, Conseiller, membre du Bureau du CESER Bourgogne – Franche-Comté

REMERCIEMENTS

Les CESER Grand Est et Hauts-de-France remercient les personnes qui ont contribué à la réalisation de ce rapport et avis :

AFIT France – Agence de financement des infrastructures

- Monsieur Franck LEROY, Président
- Michel NEUGNOT, membre du Conseil d'administration

Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement - CEREMA

- Madame Béatrice AGAMENONNE, directrice du CEREMA Grand Est
- Madame Solenne CORTES, cheffe du groupe Mobilités et Infrastructures

Direction générale de la Mobilité et des Transports - DG MOVE, chargée d'élaborer et de mettre en œuvre les politiques de l'Union Européenne en matière de transport

- Madame Julie BUY, Conseillère politique sur le corridor européen atlantique
- Madame Cynthia BERLINGERIE, unité Investissement dans les transports

Union des entreprises de Transport et de Logistique de France - UNION TLF

- Madame Elisabeth MORETTI, directrice déléguée Développement durable (siège)
- Monsieur Sylvain PHILIPPE, responsable développement multimodal européen chez FM logistique

Services du Conseil régional Grand Est

- Monsieur Guillaume MESSMER, Grand Est Europe
- Les agents de la Direction générale adjointe Mobilité et infrastructures de transport, qui ont contribué.

Services du Conseil régional Hauts-de-France

- Monsieur Jimmy BORYCZKO, direction des infrastructures, des mobilités et du Canal Seine-Nord Europe, service études, mobilité et territoires

SIGLES ET ACRONYMES

- AOM : autorité organisatrice de la mobilité
- BEI : Banque Européenne d'Investissement
- COI : Conseil d'orientation des infrastructures
- GES : gaz à effet de serre
- PPI : programme pluriannuel d'investissement
- UIC : Union internationale des Chemins de fer
- ZAN : zéro artificialisation nette

GLOSSAIRE

- **Dette grise** : la « dette grise » peut être définie comme le retard d'entretien d'un bien assurant le fonctionnement d'un service public. Le sous-investissement dans ce patrimoine génère alors, à long terme, des dépenses plus importantes pour le remettre à niveau.
- **Multimodalité** : la multimodalité englobe l'ensemble des modes de transport et de mobilités permettant d'effectuer un trajet
- **Lignes de desserte fine des territoires - UIC 7 à 9 (AV et SV)** : SNCF Réseau a établi une classification des lignes ferroviaires en fonction du trafic supporté par l'infrastructure, en prenant en compte le nombre de circulations, le tonnage et la vitesse, suivant une méthode inspirée de l'Union internationale des Chemins de fer (UIC). Parmi les voies faiblement chargées des groupes 7 à 9, on distingue les voies accueillant du transport de voyageurs (AV) des voies sans voyageurs (SV). (Source [ART](#)).
- **Partenariat – Public – Privé (PPP**
- **)** : le partenariat public-privé – PPP – est un mode de financement par lequel une personne publique s'associe à un prestataire privé afin de lui confier le financement, la conception, la construction voire l'exploitation d'infrastructures ou d'équipements contribuant au service public.
- **SRADDET** : est un document de planification qui, à l'échelle régionale, précise la stratégie, les objectifs et les règles fixées par la Région dans plusieurs domaines de l'aménagement du territoire
- **Société Publique Locale (SPL)** : Une société publique locale (SPL) est une société anonyme détenue exclusivement par des collectivités locales françaises (et leurs groupements), dont l'objet est la réalisation des missions que ces dernières lui confient par un contrat de la commande publique (marché ou concession).

Les SPL servent à la réalisation d'opérations d'aménagement, à l'instar des SPLA, mais elles ont également toute compétence pour réaliser des opérations de construction, exploiter une activité de service public à caractère industriel et commercial ou toute autre activité d'intérêt général.

SOURCES, RÉFÉRENCES

Cadre réglementaire

- [Politique des transports de l'Union européenne](#)
 - [Mécanisme pour l'interconnexion en Europe \(MIE\)](#)
 - [Réseaux transeuropéens](#)
- Route : https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road_en?prefLang=fr&etrans=fr
- Taxation routière : https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/road-charging_en?prefLang=fr&etrans=fr
- Rail : https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail_en?prefLang=fr&etrans=fr
- [LOI n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire.](#)
- [LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités](#)
- [LOI n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.](#)
- [Projet de Loi-cadre, relative aux transports. Exposé des motifs.](#)
- Région GRAND EST. [SRADDET Grand Est](#)
- [Région GRAND EST. Réseau Routier National : la Région Grand Est s'engage pour des routes plus sûres et modernes.](#)
- Région HAUTS-DE-FRANCE. [SRADDET Hauts-de-France](#)
- Région HAUTS-DE-France (2020). [Schéma régional des Véloroutes et voies vertes \(SRVVV\).](#)
- Région HAUTS-DE-France (2023). [Plan vélo 2024-2028.](#)

FRANCE

- AFIT France
- [Inventer et financer les mobilités. Regards et perspectives sur vingt ans d'action publique.](#) Actes du colloque organisé par l'AFIT France et l'association Passé-Présent-Mobilité, en partenariat avec TDIE et le CHEDD, 25 mars 2025.
- CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES-COI (2022). [Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition. Rapport de synthèse : stratégie 2023-2042 et propositions de programmation.](#)
- CONSEIL D'ORIENTATION DES INFRASTRUCTURES-COI (2026). [Grands projets, le temps des choix. Rapport de synthèse.](#)
- [Stratégie nationale de développement du fret ferroviaire](#) (SNDFF, 2021)⁶²,
- [Autorité de régulation des transports](#)
- [Observatoire des objectifs régionaux climat-énergie.](#)
- INSEE (2020). ["En France, neuf personnes sur dix vivent dans l'aire d'attraction d'une ville"](#). Marie-Pierre de Bellefon, Pascal Eusebio, Jocelyn Forest, Olivier Pégaz-Blanc, Raymond Warnod. *Insee Focus* No 211, 21/10/2020.

⁶² [Programme d'investissements pour le fret ferroviaire 2023-2032.](#)

- INSEE (2022). « [D’ici 2070, un tiers des régions perdraient des habitants](#) ». Arthur Cazaubiel, Amel El Guendouz. *INSEE Première*, n°1930, 24 novembre 2022.
- [Les chiffres clés du transport](#) (2025)
- CESE (2026). [Projet de loi-cadre relatif au développement du secteur des transports](#). Avis

RÉGION GRAND EST

- INSEE. [L’essentiel sur ... le Grand Est](#).
- INSEE (2020). [Les aires d’attraction des villes dans le Grand Est : 87 aires qui regroupent 92 % de la population régionale](#). *Insee Flash Grand Est*, No 40, 21/10/2020.
- INSEE (2024). "[Dans le Grand Est, des trajets domicile-travail beaucoup plus longs pour les frontaliers](#)". Loïc Rousseau (Insee). *INSEE Analyses Grand Est*, n°188, 28 novembre 2024.
- SNCF Réseau. [Grand Est](#).
- CESER GRAND EST (2022). [Avis sur le plan vélo régional](#).
- CESER GRAND EST (2024). [Avis sur les orientations budgétaires 2025 et la modulation régionale de la fraction de l’accise sur les énergies perçue en métropole sur les produits énergétiques autres que les gaz naturels et les charbons – part grenelle](#).
- CESER GRAND EST (2024). « Mobilités et infrastructures de transport ». In [Avis sur le Budget Primitif 2025](#). p. 5-7.
- ORTL (2025). [Une éco-contribution pour financer des axes routiers structurants de la Région Grand Est](#). Portail logistique Grand Est.

RÉGION HAUTS-DE-FRANCE

- INSEE. [L’essentiel sur ... les Hauts-de-France](#).
- INSEE (2020). [Plus de neuf habitants des Hauts-de-France sur dix vivent dans une aire d’attraction des villes](#). *Insee Analyses Hauts-de-France*, No 113, 21/10/2020.
- INSEE (2024). "[Travailleurs frontaliers vers la Belgique : Des trajets domicile-travail presque 3 fois plus longs que ceux des autres actifs](#)". Michaël Bréfort, Sophie Tieng-Majcherczak. *INSEE Analyses Hauts-de-France*, n°179.
- SNCF Réseau. [Hauts-de-France](#).
- CESER HAUTS-de-FRANCE (2020). [Avis sur le schéma régional des véloroutes et voies vertes](#).
- CESER HAUTS-de-FRANCE (2025). [Avis sur le ROB 2025](#) (Rapporteur : Lucette VANLAECKE), janvier 2025.



EXPLICATIONS DE VOTE CESER GRAND EST

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

Explication de vote commune des délégations CFDT aux CESER Hauts-de-France et Grand Est :

La CFDT souhaite d'abord saluer la qualité du travail mené dans le cadre de la coopération inter CESER, réunissant les Régions Hauts de France, Grand Est et Bourgogne-Franche Comté. Cette démarche, animée collectivement, démontre qu'aucune région ne peut affronter seule les défis d'infrastructures et de mobilité auxquels nos territoires sont confrontés. L'Arc Nord Est forme un espace cohérent, traversé par les grands corridors européens, et ce rapport en apporte une démonstration rigoureuse.

Le diagnostic est clair : nos réseaux ferroviaires et routiers vieillissent plus vite qu'ils ne sont régénérés. La dette grise s'accumule, les coûts explosent, et les besoins d'investissement atteignent un niveau inédit. Le rapport rappelle que, selon le COI (Conseil d'Orientation des Infrastructures), « un effort sans précédent est impératif », notamment pour le ferroviaire, où les retards accumulés ne peuvent plus être ignorés.

Pour la CFDT, ces constats ne sont pas seulement techniques : ils sont sociaux. Une infrastructure dégradée, ce sont des mobilités contraintes, des opportunités réduites, des territoires fragilisés.

La force de ce rapport tient à sa vision interrégionale. En harmonisant les données, en comparant les situations, en identifiant les complémentarités, les CESER démontrent qu'une parole commune est non seulement possible, mais nécessaire.

Cette coopération permet de formuler des priorités partagées :

- régénérer d'abord, moderniser ensuite ;
- sécuriser les lignes UIC 7 à 9, essentielles pour les territoires ruraux et industriels ;
- moderniser le réseau routier pour la sécurité et la résilience climatique ;
- investir massivement dans les mobilités actives ;
- et surtout, sécuriser les financements dans la durée, via la loi cadre et une programmation pluriannuelle.

La CFDT insiste sur un point essentiel : la transition écologique ne réussira que si elle est socialement juste. Elle ne peut se traduire par une augmentation des contraintes pesant sur les ménages ou les travailleurs. Les efforts financiers doivent être équitablement répartis entre l'État, les collectivités, les opérateurs, les entreprises et les usagers. La mobilité est un droit, pas un privilège !

Nous saluons également la feuille de route commune proposée par les deux CESER : mobilisation renforcée des fonds européens, plaidoyer partagé auprès de l'État, suivi interrégional des investissements, et travail commun sur les mobilités du quotidien et la résilience climatique. Cette feuille de route doit devenir un levier politique puissant, au service de nos territoires.

La CFDT votera ce rapport, car il porte une vision ambitieuse, réaliste et profondément utile aux habitants. Il montre que l'intelligence collective territoriale existe, et qu'elle peut produire des analyses solides et des propositions concrètes.

Nous continuerons à nous engager pleinement dans cette dynamique inter CESER, convaincus que c'est ainsi que nous pourrons répondre aux défis sociaux, économiques et écologiques qui se présentent à nous.

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

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

Le groupe CGT remercie les membres du CESER des Hauts-de-France et du Grand Est pour ce travail qui met en lumière une réalité bien connue : les infrastructures de transport souffrent d'un sous-investissement chronique, alors même que les besoins de mobilité, de logistique et d'aménagement du territoire augmentent. Au cœur des grands corridors européens, nos deux régions jouent un rôle stratégique pour les flux de voyageurs et de marchandises, mais leurs réseaux vieillissent et les financements publics demeurent insuffisants.

Pour la CGT, les transports ne peuvent pas être réduits à une logique de rentabilité. Ils constituent un levier essentiel de développement économique, de cohésion sociale, d'égalité territoriale et de transition écologique. Il faut donc réinvestir massivement dans les infrastructures publiques.

Cette politique doit intégrer tous les modes de transport dans une stratégie cohérente. Le transport fluvial est un outil majeur de report modal et de décarbonation du fret, comme le montre la Moselle, la Seine-Escaut ou le canal Seine-Nord Europe. Le transport aérien reste nécessaire pour certains territoires et certaines activités économiques, mais son développement doit rester compatible avec les objectifs environnementaux, notamment en favorisant des alternatives ferroviaires sur les courtes distances.

La transition écologique ne peut réussir sans justice sociale. Elle ne doit pas reposer sur les seuls usagers ni se traduire par une écologie punitive. Elle suppose des investissements publics, une offre ferroviaire renforcée, le maintien des dessertes rurales et périurbaines, une tarification accessible et une complémentarité réelle entre ferroviaire, routier, fluvial et aérien. L'accès à la mobilité est un droit fondamental, indispensable à l'emploi, à la formation, aux soins et à la vie sociale.

La question du financement est centrale. Les Régions, dont les finances sont malmenées, ne peuvent pas assumer seules cette charge. L'État doit reprendre pleinement ses responsabilités au moyen d'une loi de programmation ambitieuse, de financements pérennes pour SNCF Réseau, d'un renforcement des moyens de l'AFIT France, d'une sécurisation des CPER et d'une fiscalité plus juste, faisant davantage contribuer les grands acteurs économiques et logistiques. La question de l'éco-contribution poids lourds ou du versement mobilité régional doit être débattue dans un cadre garantissant la justice sociale et l'efficacité environnementale.

Dans cette perspective, la CGT réaffirme aussi la nécessité de réunifier la SNCF. Cette réunification est indispensable pour gagner en efficacité, en cohérence d'action et en articulation entre les modes de transport. Elle permet de renforcer la lisibilité du système ferroviaire et de rompre avec les logiques de fragmentation, aggravées par l'ouverture à la concurrence.

Enfin, aucune politique de transport ne pourra réussir sans les salariés. Investir dans les infrastructures, c'est aussi investir dans l'emploi, la formation, les qualifications et le service public. Les infrastructures de transport ne sont pas une dépense : elles sont un investissement stratégique pour l'avenir industriel, social et écologique du pays.

Ces remarques faites, le groupe CGT votera pour cet avis.

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

DÉCLARATIONS DES
MEMBRES OU GROUPES DE
MEMBRES
CESER HAUTS-DE-FRANCE

Le Groupe ATS prend acte du rapport avis proposé en cette assemblée plénière du 16 juin concernant la question des infrastructures de transport dans nos deux régions Grand Est et Hauts de France. Il remercie les rapporteurs du travail d'analyse qui a été effectué.

La question de la mobilité est aujourd'hui plus que jamais un élément essentiel de l'aménagement et de l'attractivité de nos territoires. Le rapport fait le point sur le cadre réglementaire et énonce les enjeux forts qui s'inscrivent dans la transition écologique de nos mobilités si nécessaire face aux questions d'évolution climatique. Il faut aujourd'hui à la fois décarboner nos transports, faire baisser les GES, diminuer notre dépendance énergétique fossile, avancer vers l'électrification. Mais il s'agit aussi d'aborder la résilience de nos infrastructures face au changement climatique : régénérer, moderniser, changer les pratiques, renforcer l'intermodalité et assurer les nécessaires investissements aujourd'hui estimés à 3 milliards d'euros par an de 2026 à 2031.

Ces investissements sont une nécessité et ils doivent d'abord rester dans la main de la puissance publique car ces infrastructures qui répondent à des missions d'intérêt général ne peuvent être soumises aux aléas des intérêts privés fluctuants et courttermistes. D'autant qu'ils ont aussi une dimension stratégique et géopolitique.

La place du ferroviaire doit être privilégiée, tant pour les voyageurs que pour le fret car il est le moyen de transport qui répond le mieux à ces enjeux, en limitant le coût des infrastructures puisqu'il peut s'appuyer sur un réseau existant même si à moderniser.

Au niveau local, les réseaux doivent être au service des territoires et de leur cohésion : le report modal doit aussi s'appuyer sur des politiques de développement du covoiturage, sur l'accélération du développement du vélo et des infrastructures cyclables qui, pour un coût financier relativement faible ont un effet important en termes de mobilité du quotidien.

Pour relever ces défis, le rapport avance des préconisations et des intentions mais force est de constater la difficulté à envisager ce « mur » d'investissement et au mieux on évoque la révision des concessions autoroutières mais pas avant 2032...La question d'une éco taxe portant sur les poids lourds notamment internationaux qui emprunte nos infrastructures ne semble pas privilégiée par les rapporteurs. Pour autant le principe du pollueur payeur reste, à nos yeux, pertinente tout en prenant en compte les réserves émises dans le rapport. Et ce serait le moyen principal d'investir dans le fret ferroviaire.

L'état, aux côtés des collectivités locales doit conserver un rôle de financeur, d'arbitrage et d'orientation pour garantir des équilibres régionaux, nationaux et européens. Cela peut passer par une loi-cadre sur les transports. Le recours aux financeurs privés nous semble incompatible avec la notion de service public.



Déclaration du Groupe de concertation CFE-CGC sur le rapport avis concernant les infrastructures de transport routières et ferroviaires dans les Région Grand Est et Hauts-de-France.

Le groupe de concertation CFE-CGC partage le constat du rapport sur l'état des infrastructures de transport des Hauts-de-France. Carrefour européen majeur, notre région supporte d'importants flux de voyageurs et de marchandises. Les infrastructures ferroviaires et routières sont essentielles à la compétitivité économique, à l'attractivité du territoire et à la cohésion sociale. Nous soulignons, comme le rapport, la nécessité de renforcer les investissements de maintenance afin d'éviter l'aggravation de la « dette grise ».

La CFE-CGC soutient la priorité donnée à la modernisation et à l'entretien des réseaux existants avant la création de nouvelles infrastructures. Les enjeux de mobilité quotidienne, d'accès à l'emploi et de desserte des territoires ruraux, notamment dans la Sambre-Avesnois-Thiérache, justifient le maintien des lignes de desserte fine, le développement du SERM Hauts-de-France et la poursuite des investissements structurants sur le réseau routier.

La transition écologique nécessite un effort accru en faveur des transports collectifs, du fret ferroviaire et des mobilités actives. Cette ambition doit toutefois rester compatible avec les réalités économiques des entreprises, des salariés et des territoires. La décarbonation doit s'accompagner du maintien de la compétitivité et de l'emploi.

Nous partageons la nécessité d'une programmation pluriannuelle nationale offrant de la visibilité aux collectivités et aux opérateurs. Le maintien de l'AFIT France et la sécurisation des ressources dédiées aux infrastructures sont indispensables à la réussite de cette stratégie.

En revanche, la CFE-CGC exprime des réserves sur une éventuelle écocontribution régionale sur les poids lourds. Une telle mesure risquerait de pénaliser les entreprises régionales et de provoquer des reports de trafic sans garantie d'efficacité à l'échelle nationale.

Enfin, nous soutenons le renforcement de la coopération entre les Hauts-de-France, le Grand Est et les territoires frontaliers afin de mieux coordonner les investissements sur les grands axes européens. Face aux besoins identifiés, seule une approche concertée entre l'État, les Régions, les collectivités, les entreprises et les usagers permettra de répondre durablement aux enjeux de mobilité et de développement économique.

Le groupe de concertation CFE-CGC appelle à une vigilance particulière sur les modalités de financement afin de préserver l'équilibre entre transition écologique, compétitivité économique et cohésion territoriale.

Nous voterons cet avis.



Déclaration CFDT sur le projet de rapport-avis « Infrastructures de transport routières et ferroviaires dans les régions Grand Est et Hauts-de-France : perspectives et leviers de financement »

La CFDT souhaite d'abord saluer la qualité du travail mené dans le cadre de la coopération inter CESER, réunissant les Régions Hauts-de-France, Grand Est et Bourgogne – Franche-Comté.

Cette démarche, animée collectivement, démontre qu'aucune région ne peut affronter seule les défis d'infrastructures et de mobilité auxquels nos territoires sont confrontés.

L'Arc Nord-Est forme un espace cohérent, traversé par les grands corridors européens, et ce rapport en apporte une démonstration rigoureuse.

Le diagnostic est clair : nos réseaux ferroviaires et routiers vieillissent plus vite qu'ils ne sont régénérés.

La dette grise s'accumule, les coûts explosent, et les besoins d'investissement atteignent un niveau inédit.

Le rapport rappelle que, selon le COI, « un effort sans précédent est impératif », notamment pour le ferroviaire, où les retards accumulés ne peuvent plus être ignorés.

Pour la CFDT, ces constats ne sont pas seulement techniques : ils sont sociaux.

Une infrastructure dégradée, ce sont des mobilités contraintes, des opportunités réduites, des territoires fragilisés.

La force de ce rapport tient à sa vision interrégionale. En harmonisant les données, en comparant les situations, en identifiant les complémentarités, les CESER démontrent qu'une parole commune est non seulement possible, mais nécessaire.

Cette coopération permet de formuler des priorités partagées :

- Régénérer d'abord, moderniser ensuite
- Sécuriser les lignes UIC 7 à 9, essentielles pour les territoires ruraux et industriels
- Moderniser le réseau routier pour la sécurité et la résilience climatique
- Investir massivement dans les mobilités actives
- Et surtout, sécuriser les financements dans la durée, via la loi cadre et une programmation pluriannuelle.

La CFDT insiste sur un point essentiel : la transition écologique ne réussira que si elle est socialement juste. Elle ne peut se traduire par une augmentation des contraintes pesant sur les ménages ou les travailleurs.

Les efforts financiers doivent être équitablement répartis entre l'État, les collectivités, les opérateurs, les entreprises et les usagers.

La mobilité est un droit, pas un privilège !

Nous saluons également la feuille de route commune proposée par les deux CESER : mobilisation renforcée des fonds européens, plaidoyer partagé auprès de l'État, suivi interrégional des investissements, et travail commun sur les mobilités du quotidien et la résilience climatique.

Cette feuille de route doit devenir un levier politique puissant, au service de nos territoires.

La CFDT votera ce rapport, car il porte une vision ambitieuse, réaliste et profondément utile aux habitants.

Il montre que l'intelligence collective territoriale existe, et qu'elle peut produire des analyses solides et des propositions concrètes.

Nous continuerons à nous engager pleinement dans cette dynamique inter CESER, convaincus que c'est ainsi que nous pourrions répondre aux défis sociaux, économiques et écologiques qui se présentent à nous.



Déclaration du groupe de concertation CFTC sur le projet de rapport-avis « Infrastructures de transport routières et ferroviaires dans les régions Grand Est et Hauts-de-France : perspectives et leviers de financement »

La CFTC remercie le groupe de travail Inter-CESER et leurs chargés de mission pour la qualité du travail réalisé.

Ce rapport s'insère bien dans le cadre de la représentation de la société civile en région, finalité des CESER, à savoir faire des propositions, des recommandations sur le temps long indépendamment des équilibres politiques et des échéances électorales.

Les infrastructures de transport imposent une coopération et un financement interrégionaux.

Les habitants des zones frontalières ne doivent pas être les oubliés des politiques régionales, d'autant plus dans les zones rurales.

Les réseaux ferroviaires et routiers souffrent depuis des années d'un déficit d'entretien structurel lié à des reculs politiques freinant leur financement. Les trajets en train sont toujours problématiques et font face à des incidents trop nombreux liés aux équipements. La qualité de nos routes se dégrade surtout sur le réseau secondaire.

Comme le transport de marchandises routier représente toujours 75 % de la part modale totale, sa décarbonation doit être accélérée au quotidien par les acteurs du secteur, en favorisant notamment l'optimisation des tournées, la massification des flux, l'intermodalité et l'utilisation massive des biocarburants.

Le Conseil régional doit encourager le report modal vers le train ou le fluvial et accompagner encore la décarbonation du parc de camions en limitant, si possible, leurs trajets aux derniers kilomètres.

Il ne faut pas attendre que les conditions économiques et opérationnelles le permettent : il faut mettre tous les acteurs autour de la table pour définir ensemble un plan ambitieux à l'horizon 2040.

De même, dans les zones rurales, il est nécessaire de mobiliser la transition écologique en réintroduisant du commerce de proximité, en développant davantage de pistes cyclables, de trajets partagés grâce à des applications mises en place au niveau de secteurs géographiques à taille humaine. Le covoiturage doit être encouragé par les entreprises pour leurs salariés mais aussi entre entreprises pour l'accès aux zones d'activité.

La réponse au défi climatique passe par nous toutes et tous pour trouver ensemble les meilleures solutions pour le transport des personnes et des marchandises en 2040.

Le groupe CFTC votera favorablement l'avis.



Rapport-avis : « Infrastructures de transport routières et ferroviaires dans les régions Grand-Est et Hauts-de-France : perspectives et leviers de financement »

Déclaration du groupe CGT

Le groupe CGT partage les constats et orientations présentés dans cet avis consacré au financement des infrastructures de transport.

Les Hauts-de-France occupent une place stratégique au cœur des échanges européens. C'est un atout majeur qui génère également une pression considérable sur les infrastructures ferroviaires, routières et fluviales. Le vieillissement des réseaux et l'insuffisance des investissements depuis plusieurs décennies obligent aujourd'hui à un effort massif de régénération et de modernisation.

Pour la CGT, les infrastructures de transport sont un investissement d'avenir. Elles conditionnent l'activité économique, l'accès à l'emploi, aux services publics, à la formation et à la santé. Elles sont aussi un maillon essentiel de cohésion sociale et territoriale.

Dans une région traversée par les flux logistiques européens, le développement du report modal doit être un enjeu majeur. La priorité doit être donnée à la régénération et à l'entretien des réseaux ferré et routiers, au maintien des lignes et au développement du fret ferroviaire.

La CGT souligne l'importance stratégique du Canal Seine-Nord Europe et du corridor Seine-Escaut. Ce projet représente une opportunité pour réduire le trafic routier de marchandises, renforcer l'activité industrielle et logistique et contribuer à la décarbonation. Cependant, le projet ne doit pas se faire au détriment de l'entretien des infrastructures existantes, de l'environnement, des travailleurs et des populations, ni concurrencer le fret ferroviaire et maritime. La transition écologique ne pourra réussir sans justice sociale. Elle nécessite des investissements publics importants, une offre de transport renforcée, des tarifs accessibles et le maintien des dessertes rurales et périurbaines. Il ne saurait être question de faire peser l'essentiel des efforts sur les seuls usagers.

La question du financement est centrale. Les Régions ne peuvent supporter seules le poids des investissements nécessaires. L'État doit garantir des financements pérennes à travers une loi de programmation ambitieuse qui renforce les moyens de SNCF Réseau et sécurise les CPER et l'AFIT France.

La CGT demande à ce que tous les opérateurs ferroviaires contribuent de la même manière au fond de concours dédié aux infrastructures. Cette participation permettrait de garantir durablement la maintenance et la modernisation des infrastructures. La CGT réaffirme son attachement au développement du service public ferroviaire assuré par une entreprise unique, publique et intégrée. La fragmentation du système ferroviaire et l'ouverture à la concurrence ne répondent aux besoins des usagers.

Le groupe CGT votera cet avis.



Rapport avis sur les *Infrastructures des transports routières et ferroviaires dans le Grand Est et Hauts-de-France*

FO partage le constat du rapport concernant l'état des infrastructures de transport dans les régions Grand Est et HDF. Ces territoires occupent une place stratégique au cœur des échanges nationaux et européens, confrontés aux conséquences d'un sous-investissement accumulé depuis plusieurs décennies.

Pour FO, les infrastructures de transport constituent un levier essentiel de développement économique, d'accès à l'emploi, aux services publics et de cohésion territoriale.

Pour FO le réseau routier demeure indispensable aux déplacements quotidiens des salariés, à l'activité économique et au transport des marchandises. Son entretien et sa modernisation doivent donc rester une priorité.

FO rappelle que l'accès à la mobilité constitue un enjeu majeur d'égalité. Dans des régions essentiellement rurales, la réduction des offres de transport contribue à l'isolement des populations et fragilise l'accès à l'emploi, à la formation, aux soins et aux services publics.

FO partage globalement les préconisations formulées dans le rapport. Elle soutient les orientations visant à renforcer la programmation pluriannuelle des investissements, à développer les coopérations entre l'État, les Régions et l'Union européenne.

FO souhaite insister sur plusieurs priorités :

- Renforcer l'engagement financier de l'État afin de garantir un financement pérenne des infrastructures ;
- Prioriser la modernisation des réseaux existants ;
- Préserver les dessertes de proximité et lutter contre les fractures territoriales ;
- Soutenir le développement du fret ferroviaire au service de la transition écologique et de la réindustrialisation ;
- Garantir un haut niveau de service public et veiller à la préservation de l'emploi, des qualifications et des conditions de travail des salariés du secteur ;
- Associer pleinement les organisations syndicales aux réflexions relatives à l'évolution des infrastructures et des services de mobilité.

Pour FO, les enjeux de mobilité sont indissociables des enjeux d'emploi, de service public, d'aménagement du territoire et de justice sociale. Les investissements réalisés aujourd'hui conditionneront la capacité de nos régions à répondre demain aux besoins des salariés, des entreprises et de l'ensemble des citoyens.

FO Votera le Rapport Avis.

Position des groupes de concertation

**« E.T.T.E », « Artisans, Professions libérales », « Dynamiques Entrepreneuriales »,
« Agriculture, Pêche et Dynamiques Rurales » et « Innovations économiques et
sociales »**

Nous remercions et félicitons les membres du Groupe de Travail Inter-CESER, et plus particulièrement Messieurs Julien TAILLEZ, Jean-Pierre LANGLET et Wilfrid WAGER.

Ce travail collaboratif est pertinent au regard des nombreuses similitudes constatées sur les territoires des 2 régions : frontalières, elles occupent une position stratégique au cœur des flux européens, logistiques, économiques et humains. Elles sont fortement impactées notamment sur le volet ferroviaire, elles concentrent à elles deux 40% de la circulation voyageurs et 50% de la circulation fret à l'échelle nationale.

L'état des lieux fait ressortir différents questionnements nécessaires :

- Sur le temps long, notamment pour résorber la « dette grise ».
- Sur les orientations à prendre aujourd'hui pour répondre aux défis de la décarbonation, de la transition énergétique, de la cohésion et de l'équité des territoires.
- Sur la gestion des priorités que sont la réduction des gaz à effets de serre (GES) et l'indépendance énergétique,
- Sur le contexte budgétaire contraint, en combinant technologie et sobriété.

Le cadre réglementaire évolue, la Loi d'Orientations des Mobilités, la loi 3DS, et la loi-cadre en cours d'examen viennent compléter les directives européennes. Il est nécessaire de donner aux collectivités et aux opérateurs une meilleure visibilité essentielle pour engager des projets d'infrastructures ambitieux.

Sur le Ferroviaire : le financement du réseau ferré régional est consolidé dans le CPER (Contrat de plan Etat-Région) en vigueur pour 2023-2027. Les fonds sont fléchés en priorité sur la maintenance et la régénération du réseau.

Sur le Routier : l'infrastructure vieillissante est fortement impactée par les flux de poids lourds et de véhicules particuliers en augmentation constante. Les financements reposent sur les départements et les communes. La région intervient sur le réseau routier d'intérêt régional, et sur le réseau national.

Le rapport démontre qu'il sera nécessaire de recourir à l'emprunt, à l'ensemble de la palette des outils financiers, et à un élargissement de la fiscalité affectée notamment pour mener à bien le réaménagement des territoires.

Les travaux inter CESER montrent les intérêts d'une coopération entre les deux Régions. Elle permet de tenir compte des problématiques interterritoriales, de mutualiser les expertises et les méthodes, de créer une culture commune du dialogue territorial, afin de donner de la visibilité aux territoires.

Elle amplifie la portée de la parole de la société civile.

Ces remarques faites nos groupes voteront l'avis.





Expression du Groupe de concertation UNSA sur le projet d'avis « Infrastructures de transport routières et ferroviaires dans les régions Grand Est et Hauts-de-France : Perspectives et leviers de financement »

Monsieur le Président, mesdames et messieurs les conseillers,

Le groupe de concertation UNSA tient à saluer le travail commun effectué par les conseillers du CESER Grand Est, du CESER des Hauts-de-France et les chargés de missions.

Alors que les CESER s'interrogent sur les velléités de certains politiques à vouloir trop souvent nous supprimer où nous réduire, certaines démarches telles que ce **projet de rapport avis commun** montre que nous savons unir nos réflexions et évoluer.

Ce projet « infrastructures de transport routières et ferroviaires dans les régions Grand Est et Hauts-de-France : Perspectives et leviers de financement » nous apporte un éclairage utile.

Pour le Groupe de Concertation UNSA, cet avis nous indique que face au défi de la décarbonation et de la cohésion des territoires, l'État et les collectivités doivent densifier les réseaux de transport malgré des contraintes budgétaires historiques.

Pour franchir ce « mur d'investissements », il sera indispensable de combiner l'optimisation des infrastructures existantes à de nouvelles ressources financières (fiscalité, emprunts), tout en repensant structurellement l'aménagement du territoire pour rapprocher les services des citoyens.

L'action conjointe des deux régions, au cœur des flux logistiques européens, semble essentielle pour moderniser des infrastructures saturées et résorber la « dette grise » liée au manque d'entretien. En unissant leurs forces, les collectivités peuvent mutualiser leurs expertises, peser davantage auprès de l'État pour obtenir de nouveaux financements et planifier des corridors de transport durables.

Cette coopération territoriale est peut-être la clé, pour réussir le report modal, garantir l'équité entre les citoyens et accélérer la transition écologique à la bonne échelle.

Le GC UNSA

ANNEXES

ANNEXE 1 - CARACTÉRISTIQUES TERRITORIALES

Deux régions fusionnées, dont les activités industrielles ont historiquement structuré les réseaux de transport.

Deux régions frontalières impactées par des pôles métropolitains d'envergure européenne.

NB : En Grand Est, les trois anciennes fusionnées étaient des régions frontalières, ce qui n'est pas le cas en Hauts-de-France.

Caractéristiques démographiques

SOURCE INSEE	GRAND EST	HAUTS-DE-FRANCE
Population (2021)	5 561 287 habitants	5 995 292 habitants
Évolution démographique (2015-2021)	0 %	0 %
Dynamique démographique à horizon 2050	-0,22 %	-0,16 %

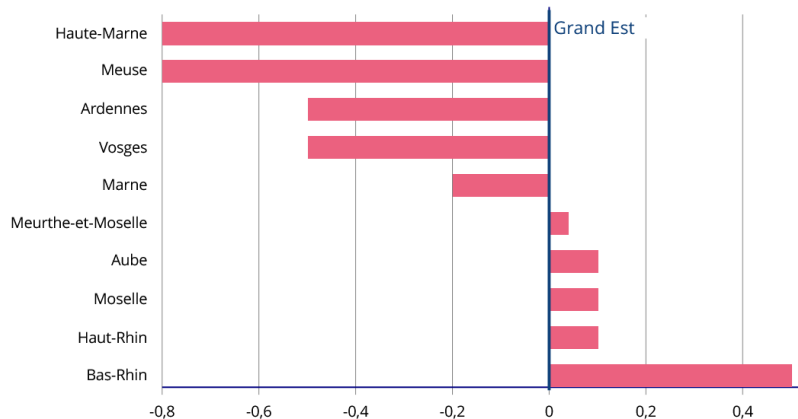
Évolution démographique 2015-2021. Les deux régions sont marquées par une tendance à la baisse de leur population à l'instar des régions de la façade Est et Nord.

Dynamique démographique à horizon 2050. Cette baisse va s'accroître d'ici 2050-2070 dans les territoires les moins densément peuplés.

Les deux régions ont atteint leur pic démographique en 2015 et sont confrontées à une baisse de leur population d'ici 2070. « Sur toute la période de la projection, entre 2018 et 2070, [...] dans le Grand Est, le recul approcherait 0,30 % par an en moyenne et 0,20 % par an en moyenne pour les Hauts-de-France »⁶³.

En Grand Est, la population stagne, alors qu'elle progresse de 0,3 % en moyenne par an entre 2015 et 2021 en France. Le solde migratoire et le solde naturel sont quasi nuls. Le taux de fécondité figure parmi les plus faibles de France, tandis que la région se situe dans la moyenne pour le vieillissement de la population.

⁶³ INSEE (2022). « [D'ici 2070, un tiers des régions perdraient des habitants](#) ». Arthur Cazaubiel, Amel El Guendouz. *INSEE Première*, n°1930, 24 novembre 2022.

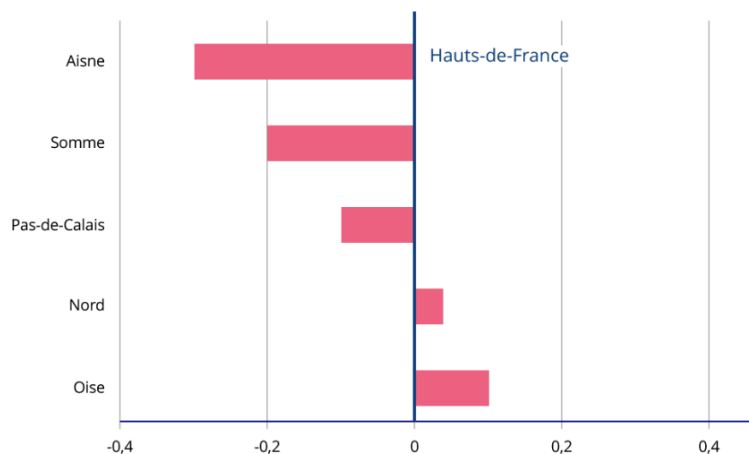


Évolution annuelle moyenne de population entre 2015 et 2021 (en %)

De 2015 à 2021, le nombre d'habitants augmente seulement dans le Bas-Rhin. La population est stable dans l'Aube, la Meurthe-et-Moselle, la Moselle et le Haut-Rhin, suite à une phase de croissance de 2010 à 2015.

Dans les quatre autres départements de la région, le déclin démographique s'intensifie. La baisse est la plus forte en Haute-Marne et dans la Meuse (source INSEE).

En Hauts-de-France, en 2021, la région est désormais la cinquième la plus peuplée de France, alors qu'elle occupait encore le troisième rang en 2018. La population est stable sur la période 2015-2021. La région enregistre plus de départs de population que d'arrivées mais l'excédent des naissances sur les décès permet quasiment de maintenir le nombre d'habitants. En 2023, la fécondité régionale est égale à la moyenne nationale. La région est la plus jeune de France métropolitaine après l'Île-de-France (source INSEE).



Évolution annuelle moyenne de population entre 2015 et 2021 (en %)

Les aires d'attraction de Lens-Liévin, Douai, Valenciennes, Béthune et Auchel-Lillers (près d'un million d'habitants en cumulé), qui composent l'essentiel de l'ancien bassin minier, accentuent le poids démographique de l'ex Nord-Pas-de-Calais. Dans le sud de la région, sous influence francilienne, la population augmente. D'ici 2070, si les tendances démographiques se poursuivaient, la région perdrait environ 10 % de sa

population. C'est dans l'Aisne et le Pas-de-Calais que le déclin démographique serait le plus marqué (source INSEE).

Dans chacune des deux régions, on constate :

- Une situation très hétérogène selon les territoires.
- Un impact du renforcement des métropoles et de l'attractivité des pôles urbains situés dans les régions voisines (Reims par exemple) sur le système de transport.
- Un impact du vieillissement population

Caractéristiques territoriales

SOURCE INSEE	GRAND EST	HAUTS-DE-FRANCE
Superficie	57 440,8 km ² 10 départements	31 806,1 km ² 5 départements
Densité de population (2021)	96,8 hab./Km ²	188,5 hab./Km ²
Aires d'attraction des villes* (2020)	87 (92 % population)	65 (95 % population)
Pays frontaliers	750 km de frontière avec le Luxembourg, l'Allemagne, la Suisse et la Belgique	358 km de frontière avec la Belgique
Nombre de travailleurs transfrontaliers	Luxembourg (50 %) Allemagne (25 %) Suisse (20 %) Belgique (4 %) 203 000 (2021) ⁶⁴	Belgique 36 000 (2021) ⁶⁵
Éligibilité au fond européen FTJ**	FTJ - 160M€	FTJ (59/62) - 325M€

* aire d'attraction des villes : [définition INSEE](#) **Source : [l'Europe s'engage en France](#)

En Grand Est, les départements du Bas-Rhin et de la Moselle, les plus peuplés, concentrent 40 % de la population de la région. La densité urbaine multipolaire se traduit par plusieurs projets de SERM (cf. volet p.).

La région se signale par de nombreux projets INTERREG en cours sur les mobilités :

- Interreg France Wallonie (2024-2028) : Projet [ATIMI](#) / Projet [CROSS4MOBILITE](#) / Projet [XTRAVEL MOBILITY](#).
- Interreg Grande Région : [MMUST](#)+ 2025-2028 / [Intervelo SaarMoselle](#) 2023-2026

⁶⁴ INSEE (2024). "[Dans le Grand Est, des trajets domicile-travail beaucoup plus longs pour les frontaliers](#)". Loïc Rousseau (Insee). INSEE Analyses Grand Est, n°188, 28 novembre 2024.

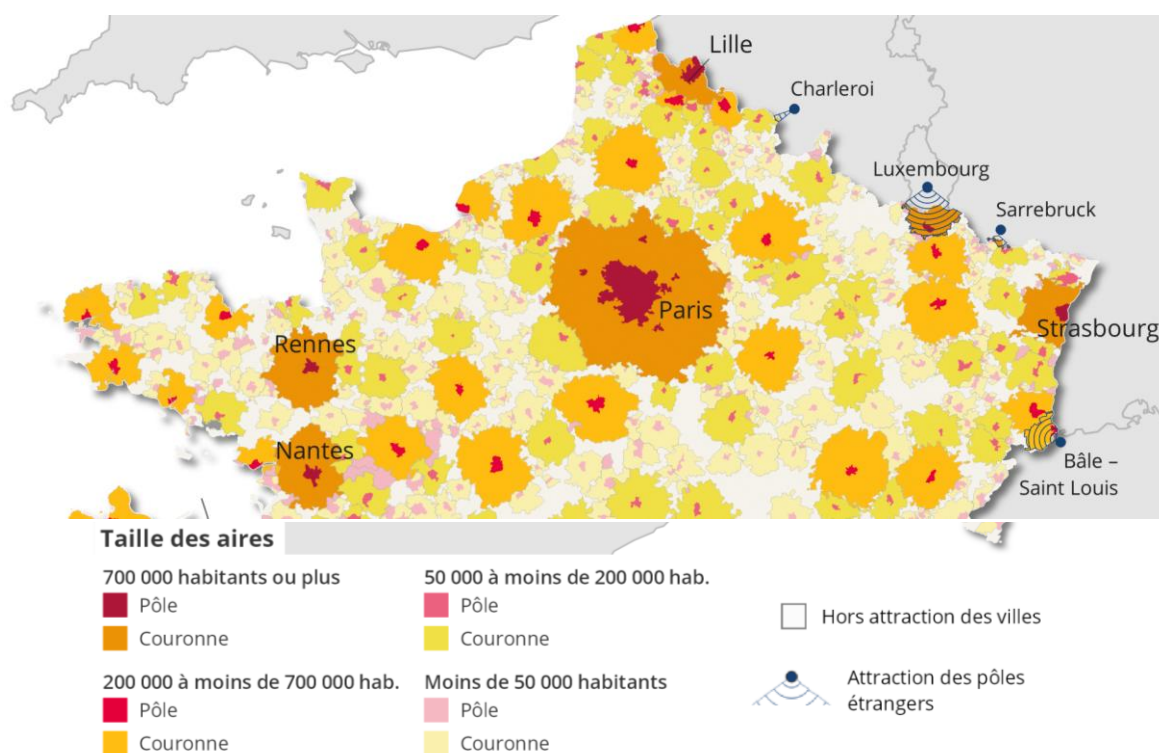
⁶⁵ INSEE (2024). "[Travailleurs frontaliers vers la Belgique : Des trajets domicile-travail presque 3 fois plus longs que ceux des autres actifs](#)". Michaël Bréfort, Sophie Tieng-Majcherczak. INSEE Analyses Hauts-de-France, n°179.

- Interreg Rhin-supérieur : [Fahrrhein](#) 2023-2025 (Etude de faisabilité sur le rétablissement d'un passage sur le Rhin entre Schoenau et Weisweil) / [SUNDGOMOBICH](#) 2024-2025 : Pour une meilleure offre de transport en commun dans le Sud du Rhin supérieur / [FREUND France-EuroAirport-Deutschland Shuttle](#) 2024-2027

Région la plus dense de France métropolitaine après l'Île-de-France (189 habitants/km² contre 120 en France métropolitaine), les **Hauts-de-France** conservent cependant des espaces ruraux. Plus nombreuses dans l'Aisne et la Somme, ces communes, qui occupent 82 % du territoire, abritent 29 % de la population.

La région se caractérise par de fortes concentrations urbaines, principalement dans le département du Nord (MEL, Douai, Valenciennes et Dunkerque) et dans l'ancien bassin minier, qui se traduisent également par deux projets de SERM.

- Projet interreg en cours sur les mobilités : France-Wallonie-Flandres (2024-2028) : Projet [XTRAVEL MOBILITY](#).



INSEE (2020). "[En France, neuf personnes sur dix vivent dans l'aire d'attraction d'une ville](#)". Insee Focus No 211, 21/10/2020.

Dans chacune des deux régions, on constate :

- Un impact de l'attractivité des pôles situés dans les franges (pays voisins et régions voisines) sur le système de transport.
- Un risque d'accentuation des disparités territoriales déjà bien présentes.
- Un potentiel atout des programmes européens INTERREG

Caractéristiques économiques

SOURCE INSEE	GRAND EST	HAUTS-DE-FRANCE	FRANCE
PIB (2021)	178 900 Mds€ (7 ^e rang)	185 500 Mds€ (6 ^e rang)	
PIB/Habitant (2021)	32 200 € (8 ^e rang)	31 000 € (12 ^e rang)	33 800 €
Niveau de vie médian (2021)	22 960 € (5 ^e rang)	21 420 € (13 ^e rang)	23 000 €
Taux d'emploi (2021)	65,6 % (2 221 200)	61,8 % (2 345 500)	65,9 %
Volume et part de l'emploi logistique/emploi régional (2022)	82 624 (6,43 %)	103 098 (7,7 %)	
Taux de chômage (2021)	8,7 %	10,5 %	8,8 %

*hors Mayotte

En **Grand Est (INSEE)**, 65,6 % des personnes de 15 à 64 ans sont en emploi en 2021. Le taux de chômage moyen régional est proche de celui de la France. Le Bas-Rhin et la Haute-Marne sont les départements où ils sont les plus faibles de la région, tandis que les Ardennes et l'Aube sont les plus touchés avec un taux proche de 9,5 %.

En 2021, le niveau de vie médian est proche du revenu médian national. Les départements alsaciens sont les plus riches et l'écart le plus fort est de 3 620 euros entre le Haut-Rhin et le département des Ardennes, qui est le plus pauvre.

Les habitants des départements des Ardennes, de la Haute-Marne, de l'Aube, des Vosges et de la Meuse, peu densément peuplés, ont les niveaux de vie médians les plus faibles. Le taux de pauvreté régional est légèrement inférieur au taux national mais il est plus élevé dans les Ardennes, dans l'Aube et en Moselle.

Depuis 2008, la ségrégation⁶⁶, mesurée à partir du revenu, augmente en Grand Est. Les disparités spatiales s'accroissent avec une distribution des groupes sociaux qui diffère de plus en plus selon le territoire. Les populations les plus modestes et les plus aisées ont les composantes de ségrégation les plus élevées.

Les territoires urbains (74 % de la population modeste pour 62 % de la population régionale), et les territoires frontaliers avec le Luxembourg ou la Suisse, contribuent le plus à la ségrégation dans la région. En 2019, à proximité de la Suisse, la moitié de la population appartient à la catégorie « aisée ».

Les départements alsaciens et les grandes villes du Grand Est ont également une forte influence sur la ségrégation régionale. À l'inverse, les territoires ruraux et peu denses contribuent moins à la ségrégation totale. Les personnes à revenu modeste sont surreprésentées dans l'urbain et sous-représentées dans le rural.

⁶⁶ Ségrégation : séparation imposée, de droit ou de fait, d'un groupe social d'avec les autres.

Autre facteur de ségrégation régionale, dans les espaces ruraux comme dans les espaces urbains, les individus de même groupe social vivent de plus en plus à proximité les uns des autres. (Source INSEE)

En Hauts-de-France (INSEE). Le PIB par habitant reste faible, en raison d'un volume d'emplois offerts plus limité qu'ailleurs. La région se caractérise par une surreprésentation des emplois salariés dans les grandes entreprises. Les sièges des grands groupes contrôlent de nombreux emplois en dehors de la région, notamment dans le commerce, et les emplois de la région sont très dépendants des centres de décisions extérieurs. Du fait de son histoire, l'industrie, bien qu'en recul, conserve un poids important dans le tissu productif, dans certains territoires. Cette spécificité tend cependant à s'estomper, cédant la place à une économie de plus en plus tertiaire. La logistique représente 8 % de l'emploi du secteur marchand régional (en 2020) soit la part la plus importante de France métropolitaine. Le positionnement géographique stratégique, au carrefour de l'Île-de-France et de l'Europe du Nord, contribue largement au développement des activités d'entrepôt, qui emploient un quart des salariés de la logistique. Les zones d'emploi de Lille, Douai, Lens et Arras, traversées par des axes autoroutiers, concentrent l'emploi logistique.

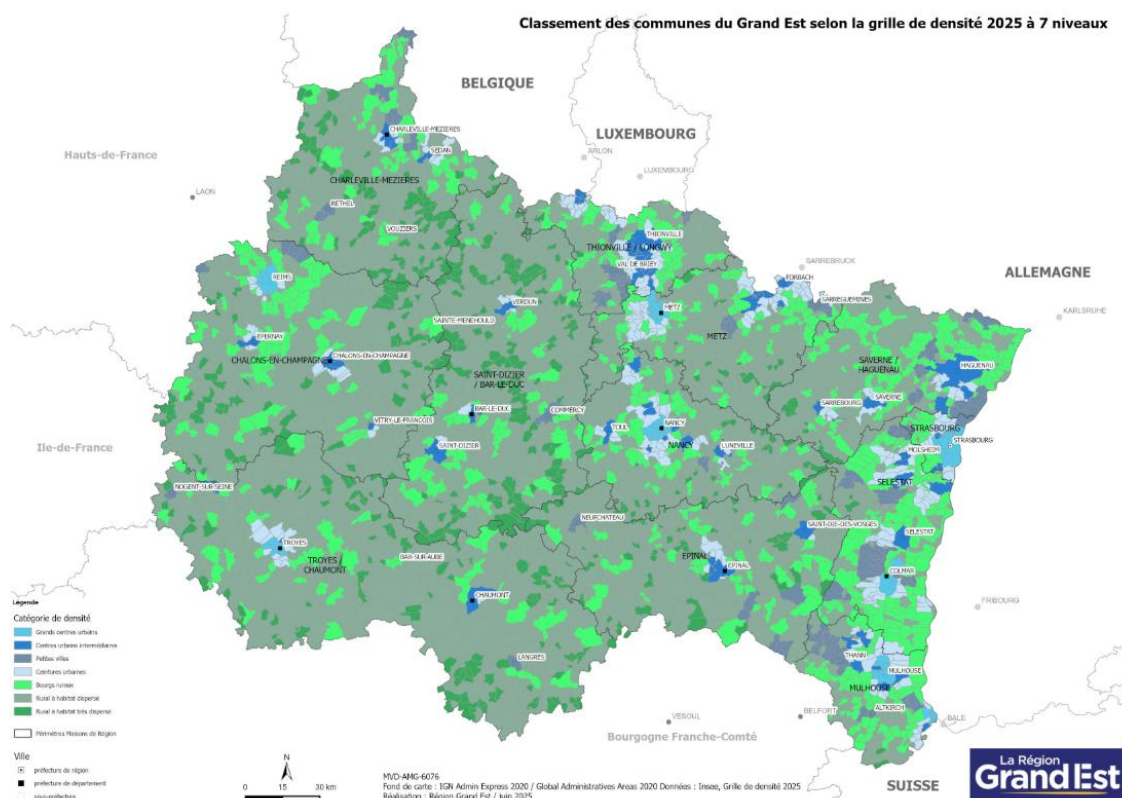
Le passé agricole et industriel de la région s'estompe progressivement, laissant place à des activités tertiaires qui représentent désormais quatre emplois sur cinq. L'Aisne, l'Oise et la Somme sont les départements où la tertiarisation est la moins marquée : avec près d'un emploi sur quatre dans les secteurs de l'agriculture, de l'industrie ou de la construction.

Après la Corse, la région a le taux de pauvreté (18 %) le plus élevé de France métropolitaine. Dans l'Avesnois, le Nord de l'Aisne et le bassin minier, la pauvreté est très présente, touchant parfois plus d'un habitant sur quatre. Au contraire, le sud de l'Oise, proche de la région parisienne, est relativement épargné, à l'exception de la communauté d'agglomération Creil Sud Oise où le taux de pauvreté est l'un des plus élevés de la région (31 %).

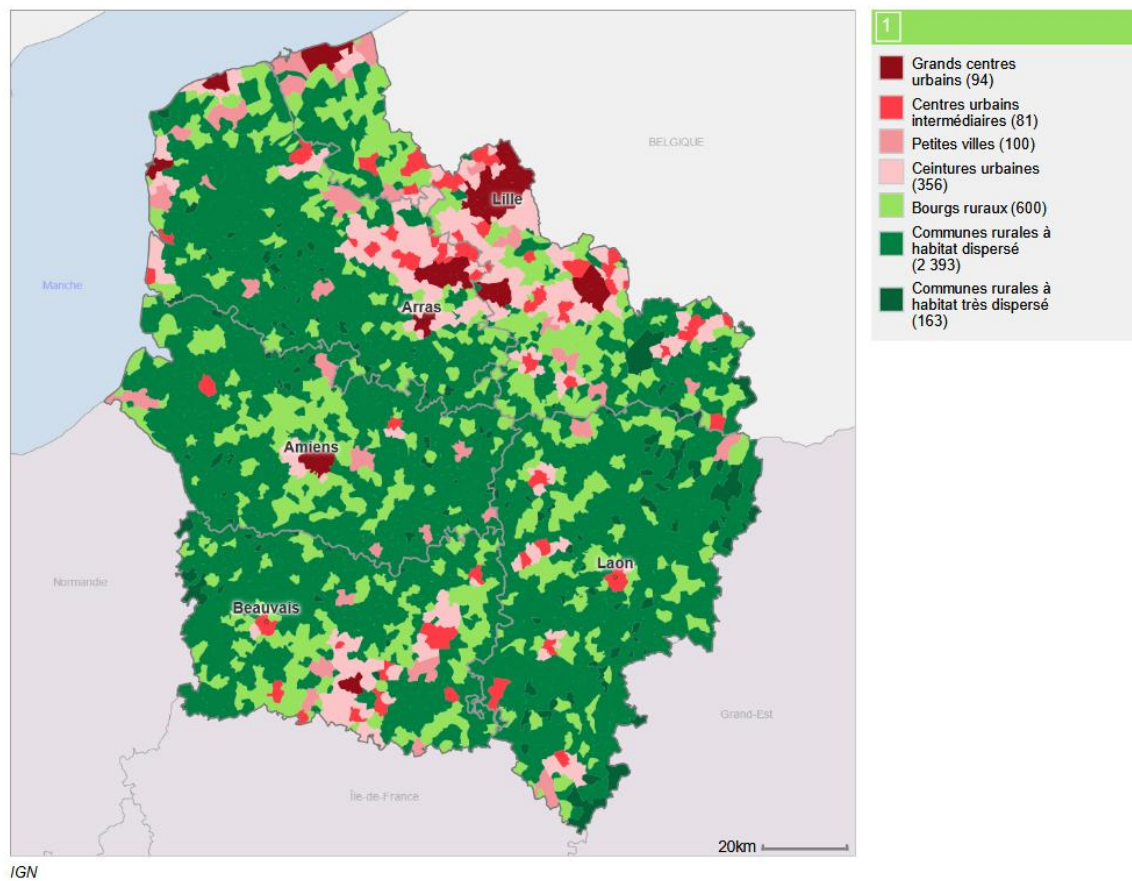
Dans chacune des deux régions, on constate :

- Un PIB par habitant et un niveau de vie médian inférieurs à la moyenne nationale.
- Une incidence des bassins d'emploi (actuels et futurs) sur le système de transport.
- Un risque d'accentuation des disparités territoriales déjà bien présentes.

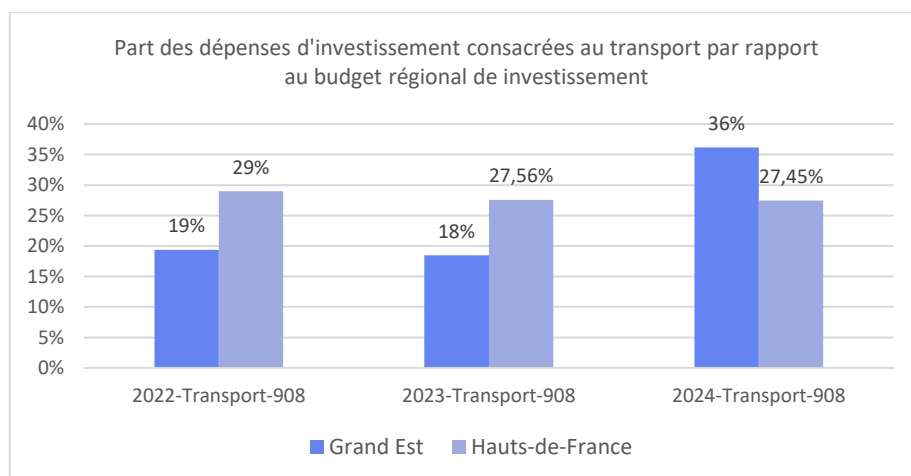
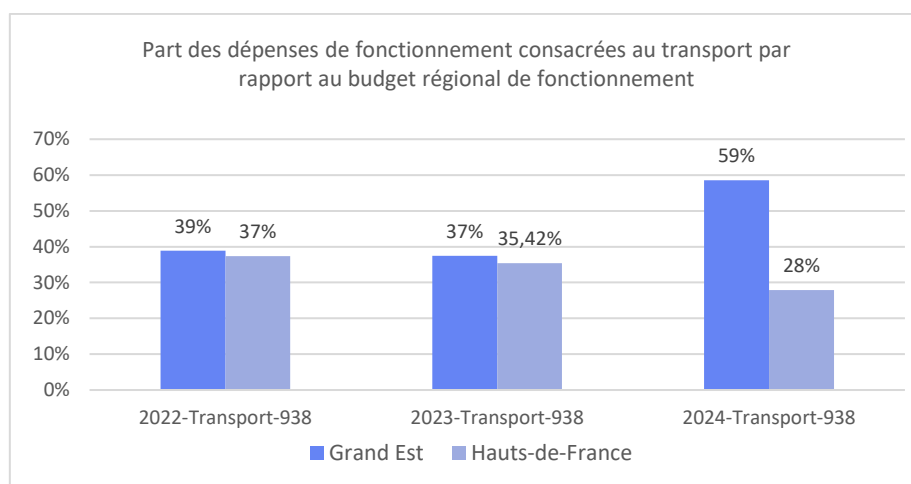
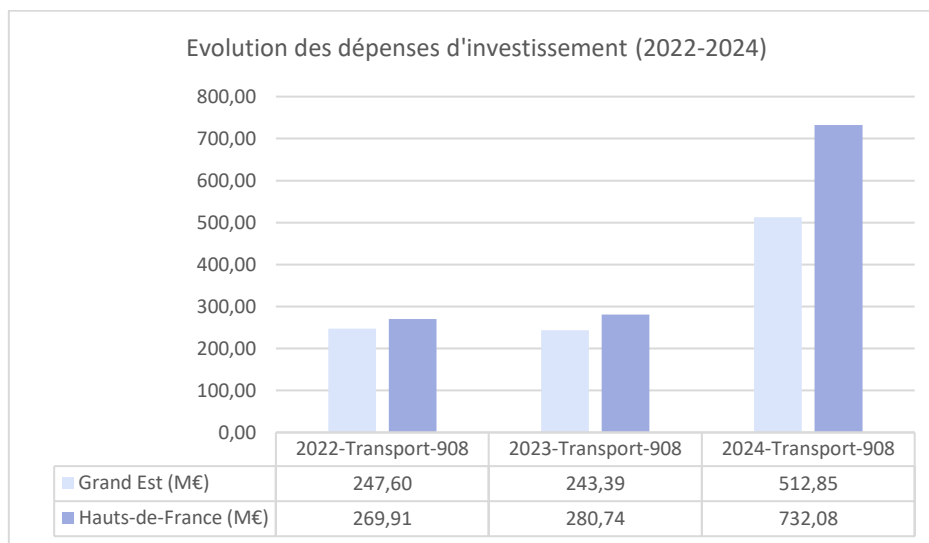
GRAND EST – carte de densité communale



HAUTS-DE-France – carte des densités communales (source INSEE)

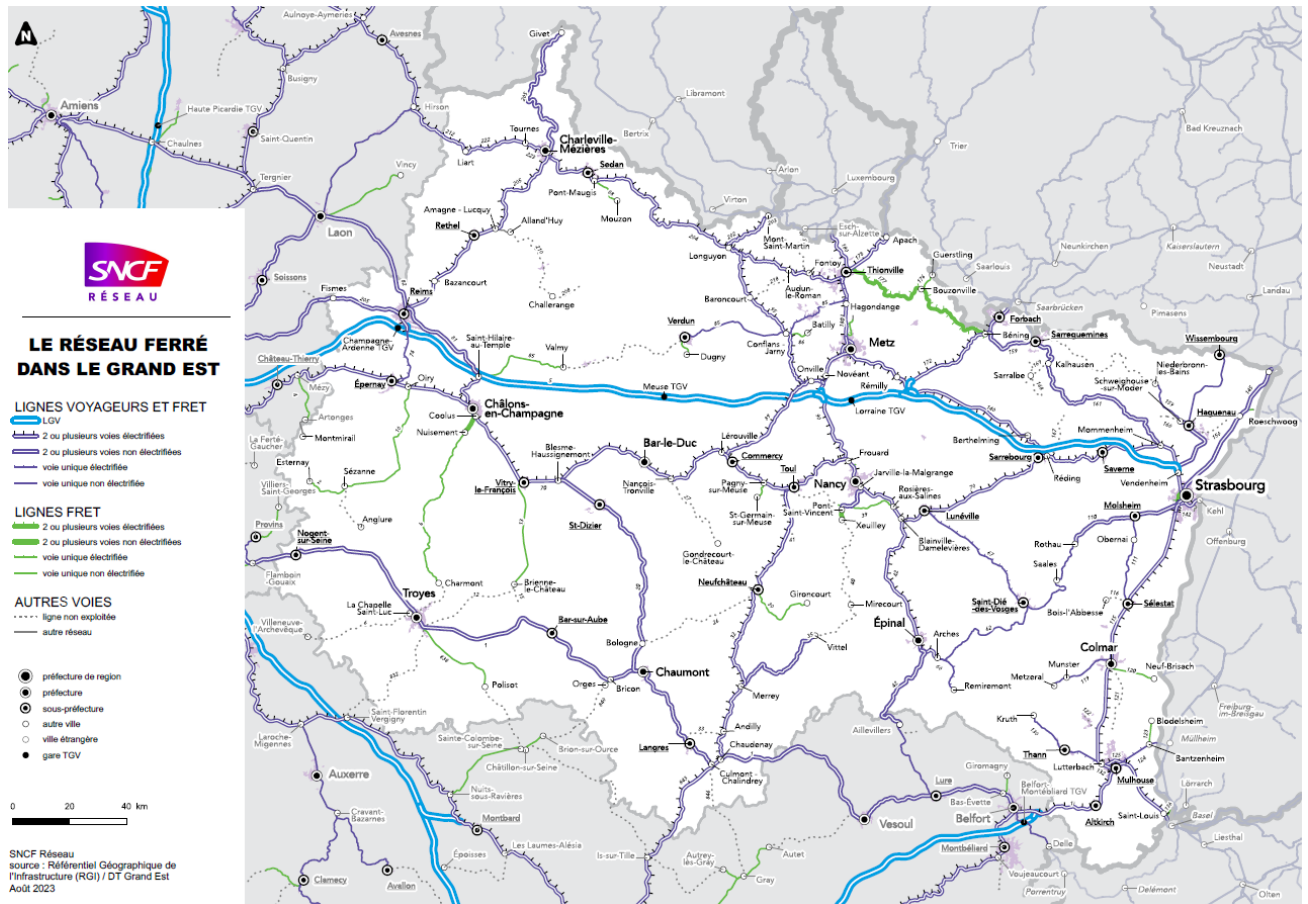


ANNEXE 2 – ÉVOLUTION DU BUDGET TRANSPORT RÉALISÉ (CA-CFU) POUR LES DEUX RÉGIONS



ANNEXE 3 – LE RÉSEAU FERROVIAIRE

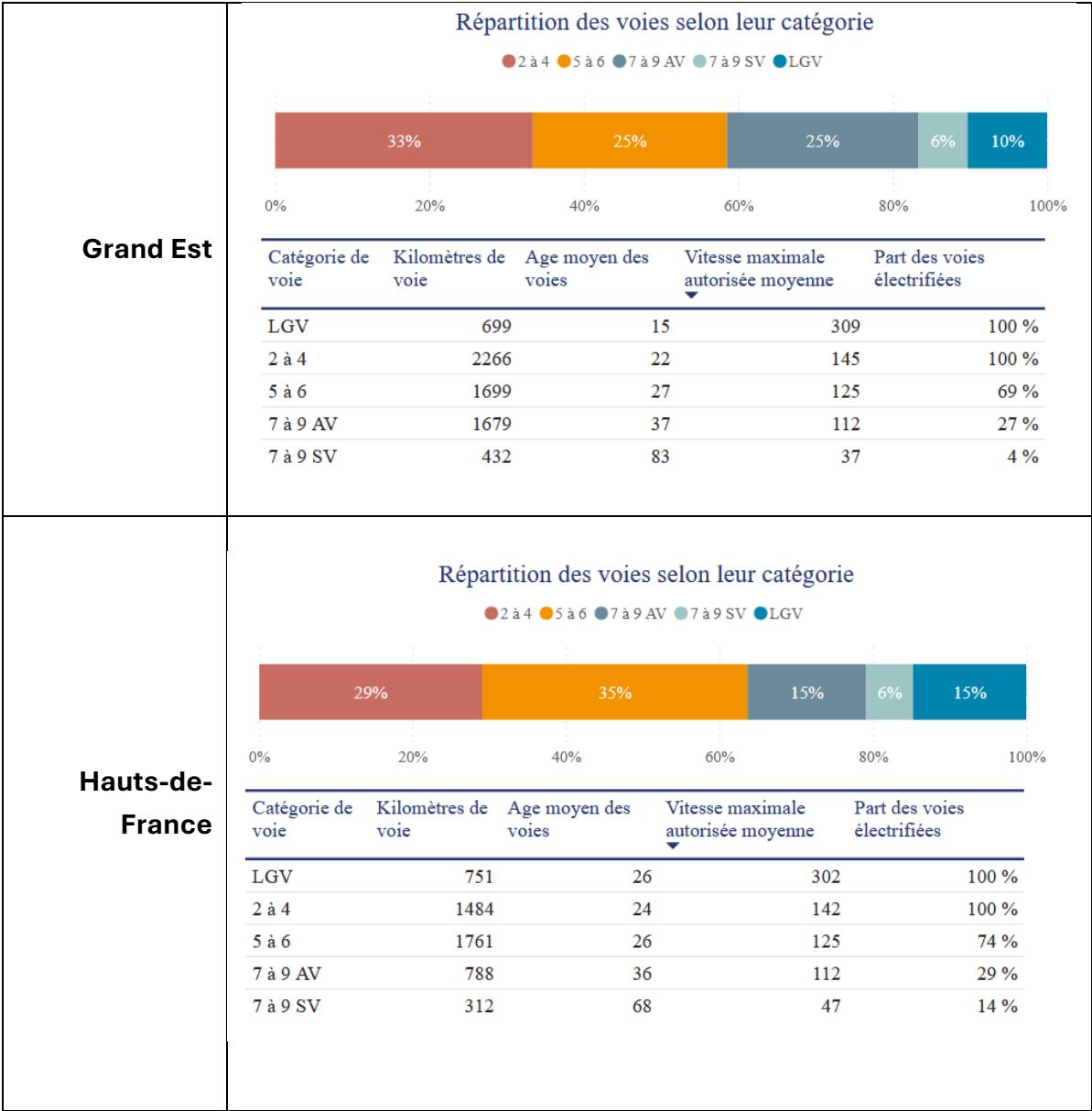
Le réseau ferré dans le Grand Est



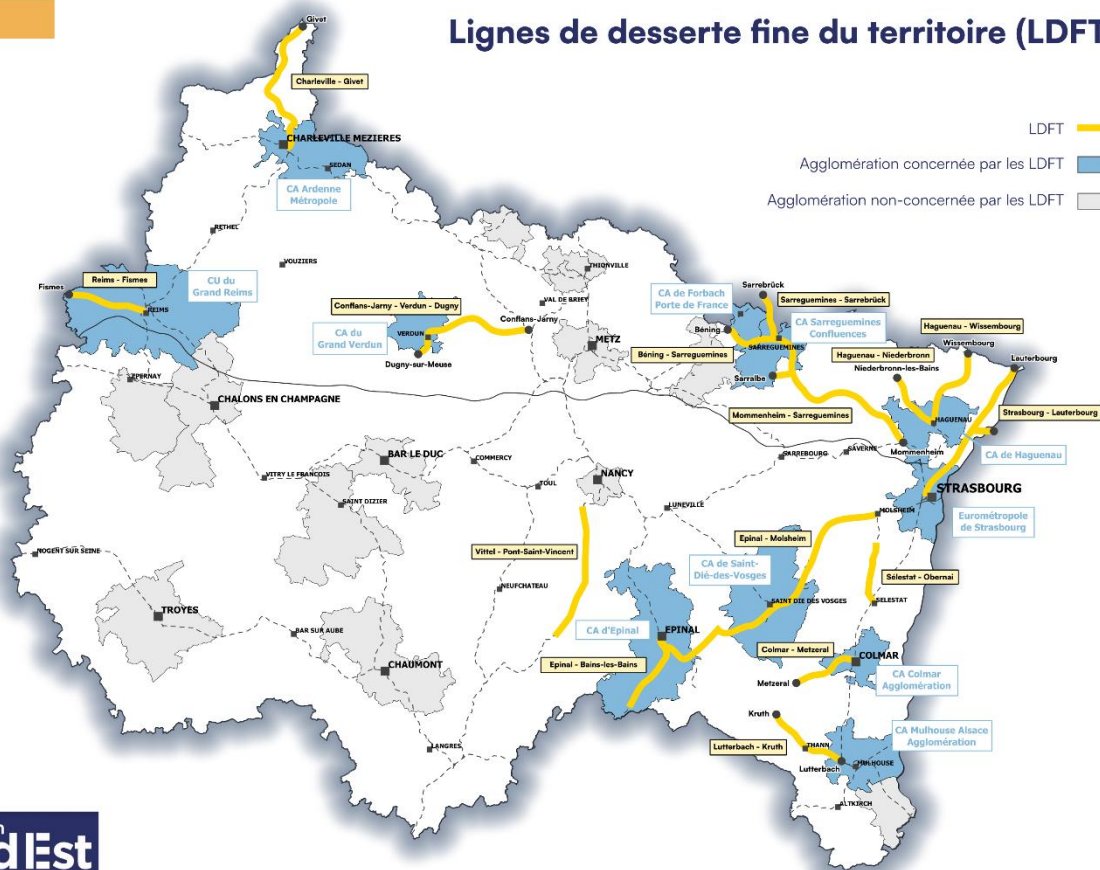
Le réseau ferré en région Hauts-de-France

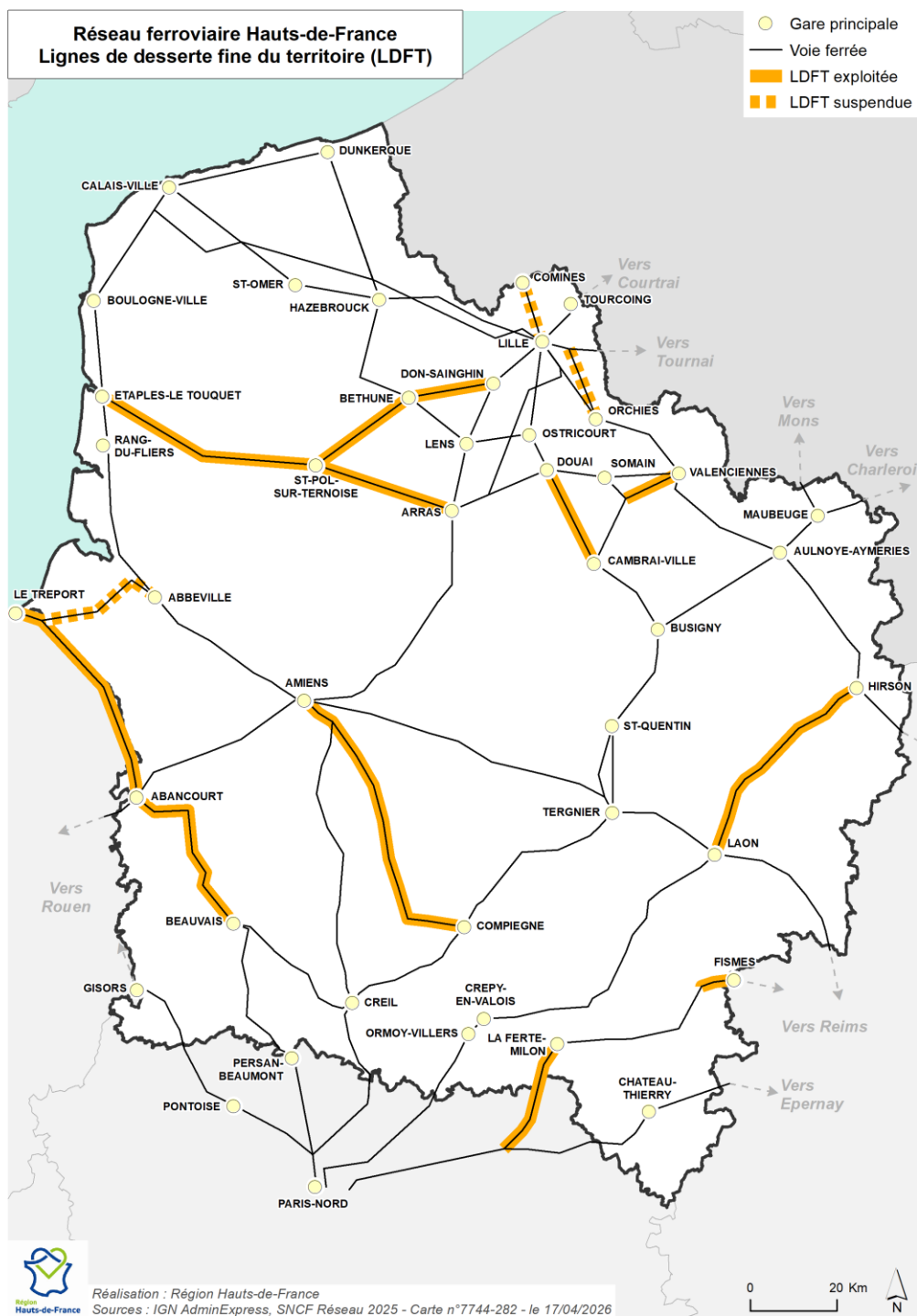


Etat du réseau ferroviaire (source ART – 2024)

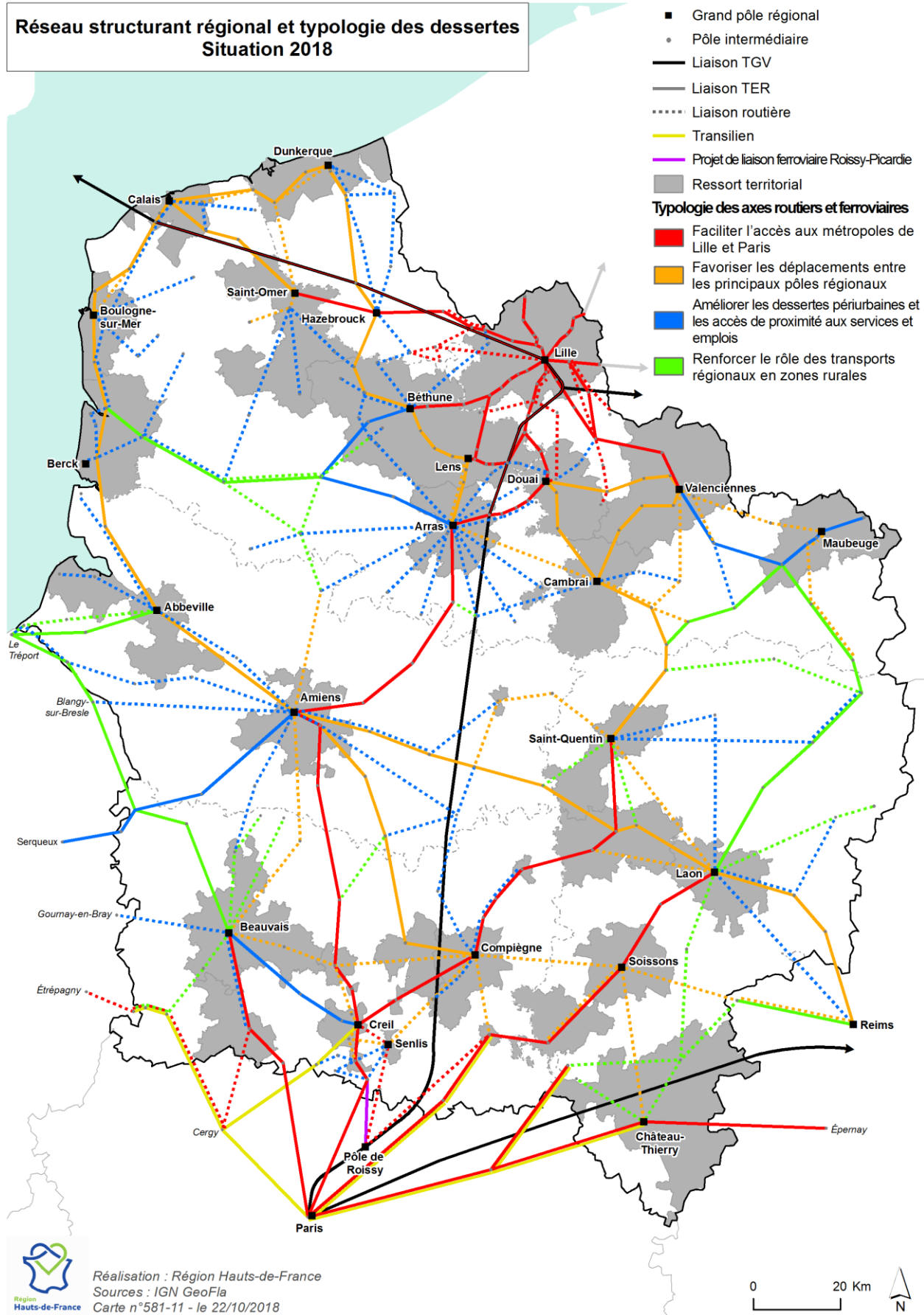


Lignes de desserte fine des territoires - UIC 7 à 9 (AV et SV) : SNCF Réseau a établi une classification des lignes ferroviaires en fonction du trafic supporté par l’infrastructure, en prenant en compte le nombre de circulations, le tonnage et la vitesse, suivant une méthode inspirée de l’Union internationale des Chemins de fer (UIC). Parmi les voies faiblement chargées des groupes 7 à 9, on distingue les voies accueillant du transport de voyageurs (AV) des voies sans voyageurs (SV). (Source [ART](#)).

LDFT Agglomération concernée par les LDFT ☐Agglomération non-concernée par les LDFT ☐



Réseau structurant régional et typologie des dessertes Situation 2018



ANNEXE 4 – LE RÉSEAU ROUTIER

Région Grand Est Rapport d’Orientation Budgétaire 2025, p. 19. « La Région a prévu dès 2025 pour cette politique de régénération et de modernisation du réseau routier mis à disposition de la Région un engagement financier allant bien au-delà de la recette tirée du droit à compensation de l’Etat prévu par les textes.

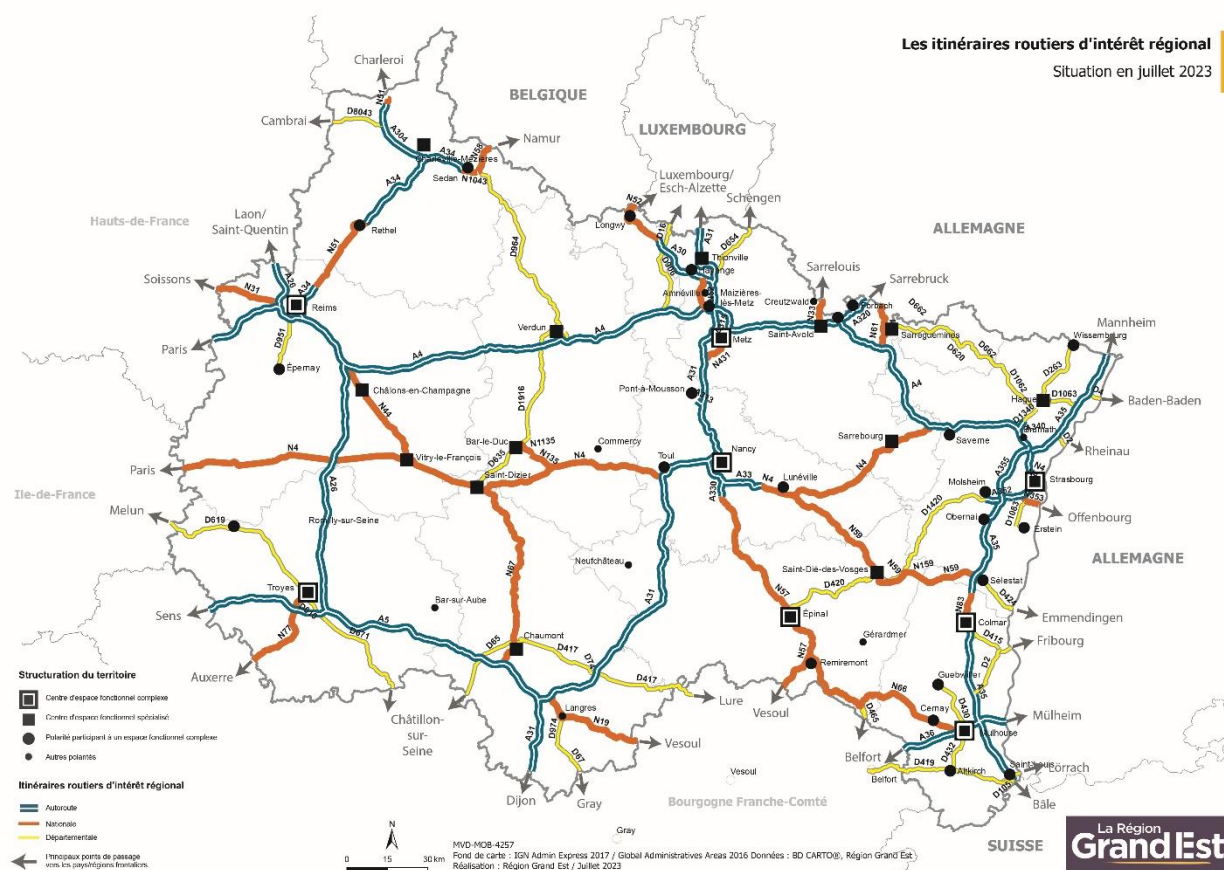
Cette importante mobilisation se traduit dans différents programmes tels que notamment :

- La contribution à la sécurisation des axes et de leurs abords
- Une accélération de la remise en état des chaussées mises à disposition et du programme de rénovation des ouvrages d’art, notamment sur l’A31,
- Une amélioration de la signalisation horizontale et verticale sur le réseau mis à disposition pour accroître la sécurité routière,
- L’accélération ou tout simplement la concrétisation de projets routiers de modernisation du réseau attendus par le territoire, parfois depuis plusieurs décennies,
- Des travaux pour permettre une meilleure prise en compte de la protection de la ressource en eau le long des routes mises à disposition,
- La mise en œuvre d’un ambitieux programme d’aménagements relatifs à la biodiversité et aux rétablissements des transparences écologiques (passages de faunes)
- La modernisation des aires de repos afin de les remettre dans un état correct et de les adapter aux enjeux d’aujourd’hui (installations de bornes électriques, mise en place de services aux usagers ...).

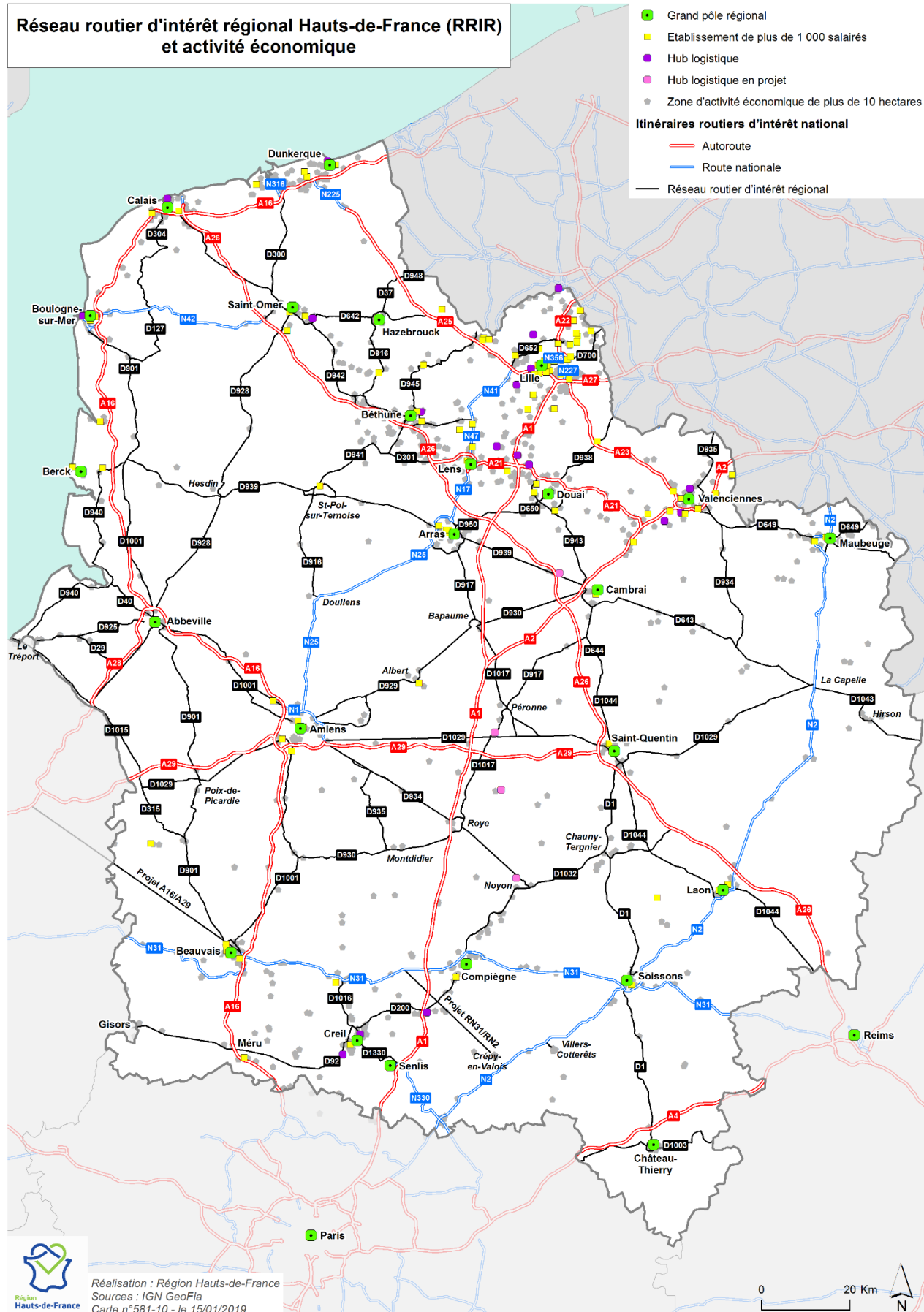
La soutenabilité financière de ces objectifs ambitieux ne pourra toutefois pas être assurée sans la mise en place d’une contribution d’usage pour les poids lourds, majoritairement de transit, prévue mi 2027 sur les axes RN4 et A31. Cette dernière permettra à la Région d’investir jusqu’à 1 Md € d’ici 2035 et réaliser ces nécessaires programmes de travaux. »

Les itinéraires routiers d'intérêt régional

Situation en juillet 2023

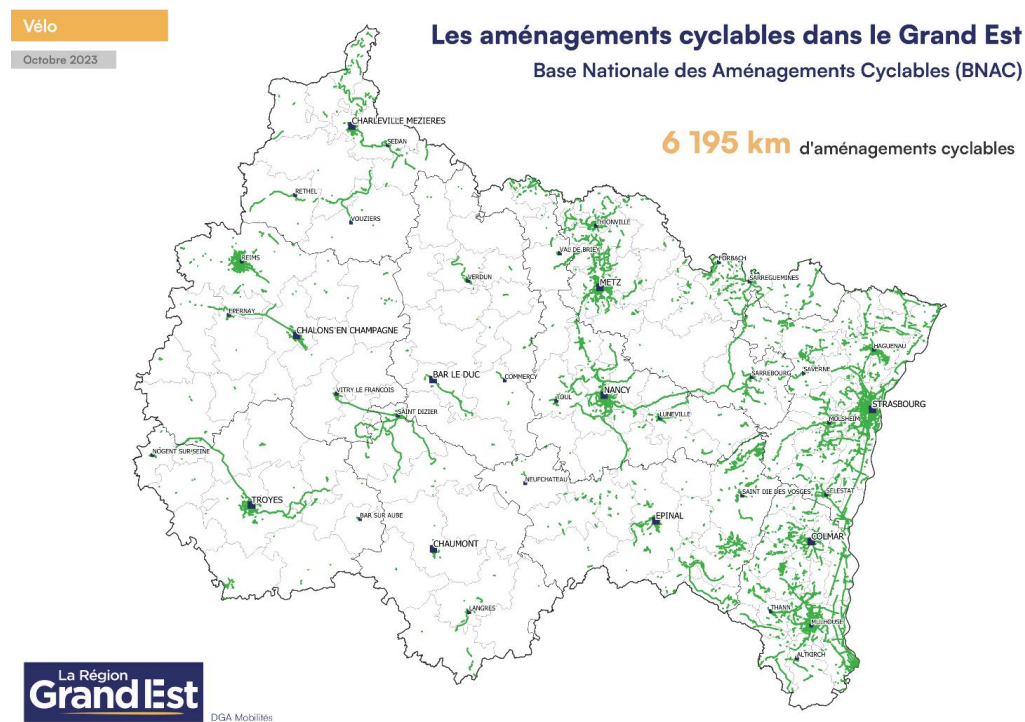


Réseau routier d'intérêt régional Hauts-de-France (RRIR) et activité économique



ANNEXE 5 – LE RÉSEAU CYCLABLE

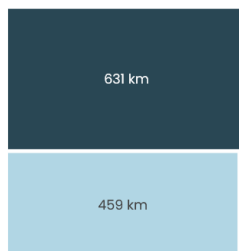
Région Grand Est



État d'avancement des véloroutes inscrites aux différents schémas cyclables en 2024

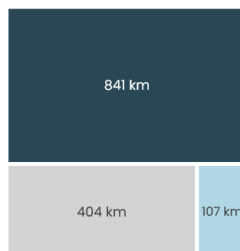
Source : Les collectivités contributrices de l'Observatoire National des Véloroutes, Réseau Vélo et Marche | Juillet 2025

Schéma Européen (EuroVelo)



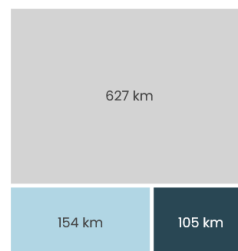
Taux de réalisation : **99%**

Schéma strictement national



Taux de réalisation : **70%**

Schéma strictement régional



Taux de réalisation : **29%**

Schéma strictement départemental



Taux de réalisation : **44%**

Total véloroutes réalisées

3 689 km

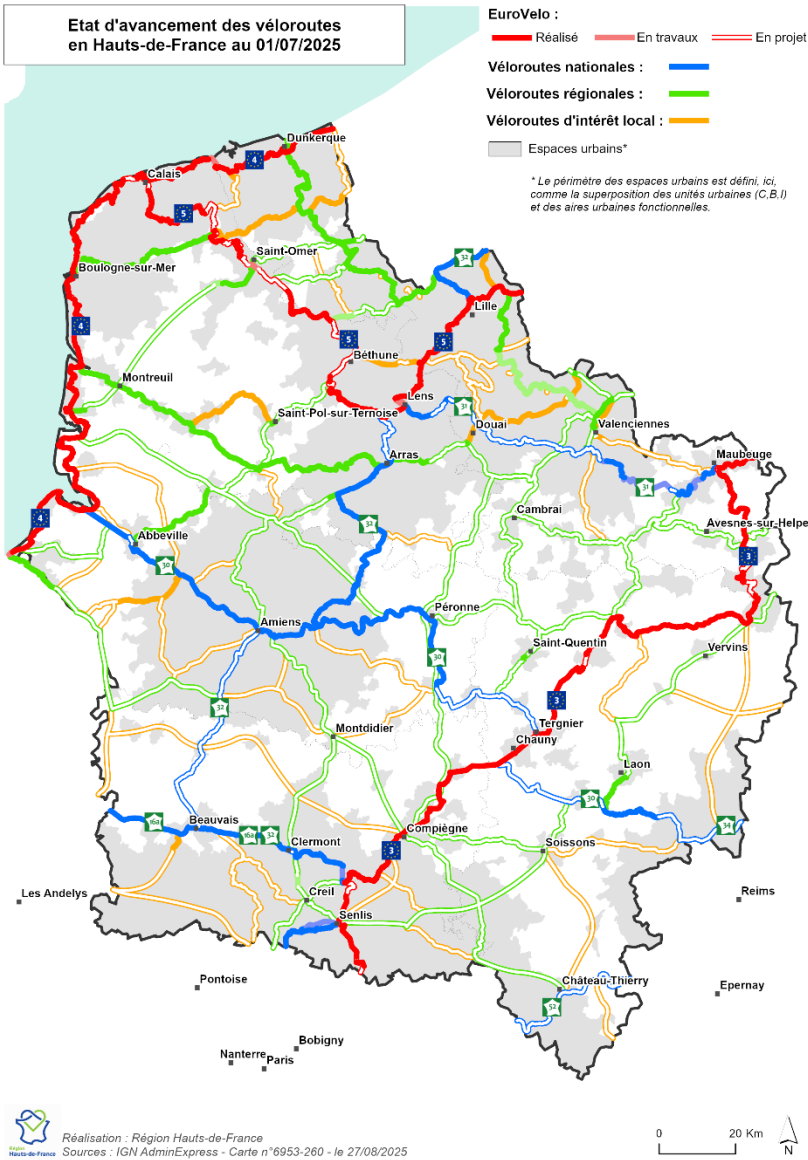
+69 km par rapport à 2023

Statut

- Site propre
- Site partagé
- Non réalisé

Source : https://reseau-velo-marche.shinyapps.io/observatoire_velo/

Hauts-de-France





Châlons-en-Champagne

5 rue de Jéricho

51037

03 26 70 31 79



www.ceser-grandest.fr

Metz

Place Gabriel Hocquard

57036

03 87 33 60 26



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

Strasbourg

1 Place Adrien Zeller

67000

03 88 15 68 00



@cesergrandest