

Faciliter la vie quotidienne et co-construire les mobilités de demain



L'Europe s'invente chez nous

Sommaire

01 Accompagner les déplacements du quotidien et renforcer les liens métropoles - villes moyennes

P. 06

Les trains régionaux de voyageurs P. 06

Construire un réseau unique à l'échelle du Grand Est
Développer l'offre de transport
Rénover et sauvegarder les lignes en difficulté
Améliorer la qualité du service

Les autocars interurbains et les transports scolaires P. 10

Organiser un réseau régional
Faire converger les politiques ferroviaire et routière
Développer de nouvelles lignes routières

02 Ouvrir à 360 degrés le territoire régional P. 12

Stratégie régionale et grandes infrastructures P. 12

Élaborer une stratégie régionale concertée

Promouvoir les grands projets d'infrastructure

Le réseau routier P. 13

Revendiquer des compétences et des ressources pour l'exploitation et l'amélioration du réseau national

Les aéroports régionaux P. 13

Impulser une stratégie aéroportuaire régionale

Soutenir le projet de liaison ferroviaire de l'EuroAirport

Le transport de marchandises P. 14

Dynamiser les ports fluviaux par une nouvelle gouvernance

Encourager le transport ferroviaire des marchandises

03 Préparer les mobilités de demain P. 16

Faciliter les mobilités par le service à l'utilisateur P. 16

La charte de l'intermodalité et des services à l'utilisateur

Construisons une billettique intégrée à l'échelle régionale et transfrontalière

Développer l'assistant numérique de mobilité du Grand Est

Être un partenaire actif des projets des collectivités en faveur des mobilités P. 17

Soutenir le déploiement de mobilités innovantes sur les territoires

Investir dans les véhicules du futur et soutenir l'innovation P. 18

Faciliter les déplacements dans une région Grand Est ouverte et équilibrée

En matière de transports et de mobilités, la Région Grand Est se donne deux ambitions d'égale importance.

L'une consiste à répondre de manière à la fois efficace et équitable aux besoins de ses territoires, en tenant compte de la diversité des situations et des potentialités locales. Il s'agit de faciliter la vie quotidienne de chacun, le développement de l'économie et de l'emploi, dans les métropoles comme dans les villes moyennes et les zones rurales, ainsi que dans les secteurs frontaliers ou proches des régions voisines.

L'autre concerne l'urgence environnementale. Qu'ils empruntent la route, le fer, les couloirs aériens ou la voie d'eau, les transports ont un impact sensible, mais variable, sur la santé, le climat et la biodiversité. Le report des flux sur les modes les moins préjudiciables à l'environnement, c'est-à-dire les transports collectifs de voyageurs, le ferroviaire et le fluvial est pour la Région un impératif absolu.

Des besoins en hausse et plus du tiers du budget régional

Encourager ces modes de déplacement ou de transport de marchandises implique à la fois des infrastructures entretenues et modernisées, l'augmentation des capacités et l'amélioration du service rendu, autrement dit des dépenses croissantes au moment où les ressources financières des collectivités et des usagers diminuent.

En 2019, la Région Grand Est consacrera 879 millions d'euros aux mobilités et aux transports, soit plus de 30 % du budget régional.

Face au faible engagement de l'État, en particulier en investissement, et à la contractualisation financière qui plafonne à +1,2 % par an la hausse de ses dépenses de fonctionnement (soit

environ 20 M€), la Région redouble d'inventivité pour maintenir une trajectoire ambitieuse de développement du transport régional.

S'agissant des transports de personnes, le défi qu'elle entend relever est celui d'une offre de mobilités plus fine et diversifiée, plus attractive pour l'usager, plus efficace et moins coûteuse. Elle le fait en se saisissant des formidables opportunités que constituent l'apparition de nouvelles offres, sur le mode du partage ou du service à la demande, et, surtout, de la digitalisation des services de mobilité, déjà bien engagée.

Des responsabilités accrues vis-à-vis des habitants et des territoires

La création de la région Grand Est – Alsace, Champagne-Ardenne, Lorraine – au 1^{er} janvier 2016 a conduit à appréhender ces enjeux à l'échelle d'un territoire plus vaste, plus transfrontalier, plus diversifié que précédemment. Autant d'opportunités de partage d'expérience, d'économie d'échelle, mais une complexité accrue en matière d'harmonisation des offres de service régionales ou transnationales.

Dans le même temps, la Région a également vu évoluer ses compétences en matière de transports, d'aménagement du territoire et de coordination des politiques publiques de mobilité.

Elle les exerce aujourd'hui à la fois en tant que :

- **Autorité organisatrice** des mobilités régionales, ferroviaires et routières
- **Cheffe de file** de l'intermodalité et de la complémentarité des modes de transports
- **Garante de la cohérence** des politiques publiques locales en matière d'aménagement du territoire et de développement économique.

En ce début 2019, les grands axes de la stratégie régionale sont fixés et nombre d'actions engagées.

Certaines restent à préciser dans l'attente de textes législatifs en préparation : les décrets d'application de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire promulguée le 27 juin 2018 d'une part, la loi d'orientation sur les mobilités d'autre part. Ces textes, auxquels la Région Grand Est a apporté une contribution active, visent à améliorer l'efficacité du système ferroviaire et devraient affirmer encore le rôle de chef de file des régions en matière de mobilités.



Budget transports et mobilités 2019 de la Région Grand Est

879 M€

soit 30% du budget régional

Transports régionaux de voyageurs

452 M€

Transports interurbains et scolaires

260 M€

Aéroportuaire

5,1 M€

Projets de modernisation des gares

13 M€

Matériels roulants

80 M€

Projets d'infrastructure

55 M€

Intermodalité

4,5 M€

Trains régionaux de voyageurs

1700 trains

170 000

voyageurs/jour

396 gares

+ 200 trains (+ 12 %) par jour entre 2015 et 2018

15 comités régionaux des services de transport (COREST)

Autocars interurbains et transports scolaires

326

lignes routières assurées

235 000 élèves

transportés par jour

3500 circuits

Transports scolaires gratuits pour tous les élèves du primaire à la rentrée 2019

Infrastructures

4 plateformes aéroportuaires

4 ports fluviaux régionaux

Mobilités de demain

En 2019

aide à la conversion au bioéthanol des véhicules essence

250 € / 10 000 bénéficiaires

01 Accompagner les déplacements du quotidien et renforcer les liens métropoles – villes moyennes

Autorité organisatrice des mobilités régionales ferroviaires et routières, la Région se donne pour priorité de rendre les transports collectifs désirables et accessibles pour tous les usagers. Elle entend développer et moderniser l'armature ferroviaire, support des liens entre métropoles et villes moyennes, maintenir la desserte fine du territoire, renforcer les liaisons transfrontalières et organiser la complémentarité du fer et de la route pour les transports collectifs interurbains de voyageurs.

Les trains régionaux de voyageurs

Construire un réseau unique à l'échelle du Grand Est

La Région, avec son exploitant SNCF Mobilités, assure quotidiennement la circulation de **1 700** trains et le transport de 170 000 voyageurs sur son réseau de trains express régionaux (TER), le premier hors région parisienne avec **2 727** km de voies ferrées et **396** gares régionales.

Des trains plus nombreux, mieux cadencés et plus efficaces

La Région Grand Est et SNCF Mobilités ont signé en décembre 2016 une convention unifiée à l'échelle de la nouvelle région pour la période 2017 – 2024. Cette convention a représenté un progrès très important puisque **l'offre de voyages a augmenté de 12 % (+ 200 trains par jour)** tandis que la contribution

financière de la Région a baissé de 2 % par rapport aux trois conventions antérieures.

En décembre 2017, l'intégration au réseau TER Grand Est des trains d'équilibre du territoire (TET), soit les lignes Paris – Troyes – Belfort, Hirson – Metz et Reims – Dijon, a permis d'augmenter à nouveau l'offre de 10 % à contribution financière constante pour la Région.

Une gamme unifiée de tarifs plus attractifs

Le 1^{er} septembre 2017, la Région a mis en place une nouvelle gamme tarifaire proposant des **formules applicables sur l'ensemble du réseau TER de la région Grand Est**. Dès la première année, plus de 110 000 cartes de réduction PRIMO et PRESTO ont été vendues, soit deux fois plus qu'avant le changement de tarif.



PRINCIPAUX EFFORTS TARIFAIRES DE LA RÉGION SUR LES TER

3 M€ en 2017 + 1,3 M€ en 2018-2019

Depuis septembre 2017 :
alignement des tarifs sur le niveau le moins cher de France pour tous les jeunes de moins de 26 ans

Depuis juillet 2018 :
« petits prix ronds digitaux » pour les voyageurs occasionnels (entre 3 et 20 € par trajet)

À partir de 2019 :
gratuité pour les agents actifs des forces de l'ordre sur leurs déplacements domicile – travail.

NOUVELLES OFFRES

Depuis septembre 2018
Charleville-Mézières – Lille :
+ un aller-retour quotidien

Strasbourg – Saint-Dié-des-Vosges :
+ un aller-retour quotidien

En 2019
Paris – Troyes :
+ 2 allers-retours quotidiens

Paris – Vittel :
nouvelle offre les fins de semaines pendant la saison touristique

Nancy – Dijon :
+ 2 allers-retours quotidiens

Paris – Strasbourg :
2 allers-retours quotidiens

Développer l'offre de transport

Plus de trains pour un service renforcé

Pour répondre aux besoins croissants de la population régionale en matière de mobilité, la Région investit fortement dans le matériel roulant qu'elle met à la disposition de SNCF Mobilités.

En 2019, elle engage un **programme d'investissement de plus de 500 M€**, destiné à l'acquisition de trains supplémentaires et à l'aménagement de nouveaux ateliers de maintenance, notamment à Metz, Strasbourg et Culmont-Chalindrey.

Cet investissement sans précédent permettra de **renforcer les capacités des trois réseaux express métropolitains** – Eurométropole de Strasbourg, Sillon lorrain, étoile ferroviaire de Reims – ainsi que les liaisons avec l'Allemagne et le Luxembourg, mais aussi de développer et moderniser l'armature ferroviaire support des liens métropoles – villes moyennes.

Faciliter la mobilité transfrontalière

Aujourd'hui, **170 000** personnes résidant dans le Grand Est traversent une frontière pour aller travailler, dont près de la moitié au Luxembourg. Le nombre de travailleurs frontaliers devant doubler à l'horizon 2030 et les lignes étant pour certaines (Sillon lorrain) déjà saturées aux heures de pointe, le développement substantiel des transports collectifs transfrontaliers est nécessaire.

Consciente de la nécessité de développer de nouvelles dessertes ferroviaires et de renforcer l'existant, la Région a commandité des études qui en démontrent la faisabilité technique, à court ou moyen terme, vers le Luxembourg et l'Allemagne :
Metz – Thionville – Trèves,
Metz – Forbach – Sarrebrück,
Strasbourg – Sarreguemines – Sarrebrück,
Strasbourg – Wissembourg – Neustadt,
Strasbourg – Lauterbourg – Wörth,
Strasbourg – Kehl – Offenbourg,
Mulhouse – Müllheim – Freiburg.

Répondre aux besoins implique non seulement l'acquisition de trains spécifiques de plus grande capacité, mais aussi des aménagements sur les nœuds ferroviaires de Strasbourg, de Mulhouse et du Sillon lorrain pour augmenter les capacités du réseau, notamment par l'allongement des quais en gare.

À court terme, la Région étudie la mobilisation de solutions telles que l'augmentation de l'offre de transport routier en car, mais aussi, pour les secteurs frontaliers congestionnés tels que le Luxembourg, des incitations fortes au covoiturage, à l'autopartage ou à l'étalement des horaires de travail.



Passage à niveau de Molsheim



Renouvellement de voie à Longwy - Longuyon



Tunnel Saale - Saint-Dié

Rénover et sauvegarder les lignes en difficulté

Recréer un vrai service de trains régionaux longue distance

Avec son plan de modernisation des trains régionaux de longue distance, sur la mandature en cours, la Région veut améliorer de manière significative la qualité de service sur les lignes structurantes. Elle consacre des efforts importants à la rénovation du matériel roulant et à l'achat de nouveaux trains. Cinq rames grand confort de type Coradia Liner ont ainsi été commandées en 2017, dont deux seront mises en service dès 2019.

Depuis 2016, la Région a entrepris un chantier considérable de modernisation du service sur la **ligne Vallée de la Marne** (Saint-Dizier / Bar-le-Duc – Châlons-en-Champagne – Epernay – Paris) et la **ligne 4** (Paris – Troyes – Belfort – Mulhouse) reprise par la Région Grand Est en 2018. Ces deux lignes, très utiles aux usagers pendulaires vers l'Île-de-France, avaient vu leur niveau de service se dégrader fortement après la mise en service du TGV Est.

Le projet, mené avec SNCF, comporte une importante régénération des infrastructures ferroviaires, la mise à disposition de trains plus modernes et confortables avec de nouveaux ateliers de maintenance, ainsi qu'une baisse des tarifs, par l'application depuis septembre 2018 de la gamme tarifaire des TER Grand Est jusqu'à Paris, représentant jusqu'à 60 % de réduction.

Sauver le réseau ferré de desserte fine du territoire

La Région Grand Est mène une politique volontariste pour sauvegarder certaines lignes qui connaissent des difficultés mais sont indispensables à la mobilité des habitants des villes moyennes et des secteurs ruraux de la région. Cet effort, qui constitue pour elle une priorité absolue, l'amène à **s'engager au-delà de son champ légal de compétence**, et à se battre pour obtenir de l'État et de SNCF Réseau une contribution financière à la hauteur des enjeux.

Sur 11 de ces lignes, la Région a obtenu des financements permettant leur maintien à court terme. Sur un total de 223 M€, plus de 75 M€ seront investis par la Région Grand Est jusqu'en 2020 pour réaliser les travaux les plus urgents. Les moyens financiers à mobiliser dans les 10 ans à venir sont estimés à 800 M€.

Sur 3 autres lignes les plus en difficulté, la Région envisage l'expérimentation de modèles innovants dans le cadre de l'ouverture à la concurrence ferroviaire, en concertation avec les territoires concernés.

Expérimenter l'ouverture à la concurrence pour inventer de nouveaux modèles

À compter de 2023, en application de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, les nouveaux contrats d'exploitation des TER seront forcément ouverts à la concurrence. La Région Grand Est s'est portée candidate pour expérimenter cette ouverture par anticipation dès 2021 sur une fraction détachable représentant jusqu'à 10 % du réseau régional. La mise en concurrence commencera par instaurer des modèles économiques innovants, adaptés aux zones rurales où la desserte est menacée à court terme sans alternative modale permettant de répondre aux besoins de mobilité des citoyens.

Améliorer la qualité du service

Les COREST, instances de dialogue privilégié avec les usagers

La Région et SNCF Mobilités dialoguent en continu avec des usagers ou représentants d'usagers des transports régionaux, réunis en 15 comités régionaux des services de transport (COREST), avec pour objectif de rendre le service public le plus efficient possible, et adapté aux besoins du plus grand nombre. Cette concertation porte sur la rapidité, les tarifs, la fiabilité, la qualité de service, l'information et la prise en charge des voyageurs en situation perturbée.

Faciliter l'accès aux gares

La Région agit pour faciliter l'accès aux gares, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Pour 59 gares prioritaires, elle planifie les aménagements nécessaires et coordonne les maîtres d'ouvrage compétents pour la réalisation des travaux.

Grâce au dispositif **DIRIGE** (dispositif intégré en faveur des gares et de l'intermodalité), elle apporte un soutien,

en financement et en ingénierie, aux projets des collectivités : développement de parcs de stationnement, pôles d'échange multimodaux, amélioration du confort en gare et de la signalétique, etc. Quatre cents points d'arrêt de TER routiers sont également concernés, pour lesquels la Région élabore un schéma de service.

Une démarche qualité unique en France

La Région et SNCF Mobilités, avec la participation d'associations d'usagers, ont mis en place une démarche qualité unique en France. Afin de répondre le mieux possible aux attentes des usagers, 25 indicateurs de qualité du cheminement en gare, du voyage à bord et de l'après-vente ont été élaborés conjointement avec les représentants d'usagers. Ils sont analysés chaque année en vue d'une labellisation, gage de la prise en compte des attentes des voyageurs en termes de service. La démarche concerne 24 lignes représentatives du réseau TER Grand Est, dont 6 ont déjà pu être labellisées.

Perspective de l'espace gare et services du nouveau Pôle d'Echange Multimodal de Haguenau avec la passerelle piétonne permettant le franchissement des voies ferrées en hauteur et reliant le quartier ouest et le centre-ville de Haguenau.

Participation Région : 1 600 000 €

Crédits des architectes : Atelier Schall (EGS), Studio N.E.M.O. (Passe-Quartier)



Les autocars interurbains et les transports scolaires

La Région Grand Est a repris dès janvier 2017 les compétences précédemment exercées par les Départements en matière de transports routiers interurbains et scolaires. Elle gère ainsi 326 lignes routières (dont certaines à la demande) et assure les déplacements de 235 000 élèves par jour via 3 500 circuits de transport scolaire.

Organiser un réseau régional

Unifier les tarifs

Les premières mesures de la Région consisteront à harmoniser les tarifs de transport scolaire à l'échelle du Grand Est, et à adopter un règlement unique pour ces transports. Ce règlement devra permettre l'accès au transport pour tous sans compromettre le confort et la sécurité des élèves, à travers des temps de parcours maîtrisés. Des mesures d'ordre social, telles que le paiement fragmenté, l'ouverture des transports scolaires aux apprentis et aux clients commerciaux, ou le versement d'une allocation individuelle en l'absence d'une offre de proximité, viendront compléter le dispositif.

D'autres évolutions à venir porteront sur la digitalisation du service, notamment pour la vente en ligne de titres de transport.

Harmoniser et élever le niveau de service

La politique de mobilité routière de la Région, en cours d'élaboration, définira le niveau de service attendu des exploitants de réseaux. Il sera traduit dans les cahiers des charges servant de base au renouvellement des marchés, à l'échéance des contrats d'exploitation transférés par les départements. Un même niveau d'exigence sera ainsi progressivement généralisé à l'ensemble territoire régional.





Faire converger les politiques ferroviaire et routière

La Région peut désormais se donner l'objectif de faire converger ses actions en matière ferroviaire et routière dans une même stratégie au service des mobilités régionales et transfrontalières.

La coordination fine des offres ferroviaires et routières à l'échelle régionale, chantier qui dépasse l'échéance de la mandature, a commencé par l'harmonisation des horaires entre les cars et les trains de certaines lignes, Nancy – Épinal par exemple.

Articuler les réseaux interurbains et urbains

À plus long terme, l'ambition de la Région Grand Est est de construire, avec les autorités organisatrices des mobilités urbaines, un réseau régional, multimodal et coordonné atteignant les meilleurs standards mondiaux en termes d'efficacité, sur le modèle suisse ou allemand.

Cette ambition connaîtra un début d'exécution dans le cadre de la mise en concurrence des contrats d'exploitation de réseaux routiers interurbains, grâce à des **partenariats resserrés** entre la Région et les autorités organisatrices de la mobilité (métropoles et agglomérations), par exemple à travers un groupement de commande avec Troyes Champagne Métropole, ou encore des Sociétés Publiques Locales à actionnariat croisé avec l'Eurométropole de Strasbourg.

Développer de nouvelles lignes routières

Pallier l'indisponibilité de services ferroviaires

La substitution du routier au ferroviaire, dans les cas extrêmes où ce dernier ne peut être maintenu, peut constituer une solution. La Région a ainsi pu pallier la suspension du service entre Pont-Saint-Vincent et Vittel, consécutive au désengagement de l'État et de SNCF Réseau, en mettant en place des liaisons routières directes entre Nancy, Contrexéville et Vittel, auxquelles s'ajoute une desserte fine et fréquente de l'Ouest vosgien.

Soutenir les projets de transport transfrontalier

L'organisation des transports routiers transfrontaliers n'étant fléchée vers aucune collectivité, la Région se saisit de cet enjeu particulièrement fort sur le territoire du Grand Est en examinant les besoins au cas par cas.

Elle sera le partenaire politique, technique et financier des acteurs concernés dans la réalisation de projets sur des axes tels que Haguenau – Rastatt, Erstein – Lahr, Nord Moselle – Luxembourg, comme elle l'est déjà pour le projet de transport à haut niveau de service entre Colmar et Fribourg-en-Brigau, dont la mise en service est prévue en 2020.

02 Ouvrir à 360 degrés le territoire régional

La Région fédère les collectivités du Grand Est autour de stratégies partagées de développement économique, d'aménagement et d'organisation des mobilités, dans une double logique d'équité et d'ambition, au service des habitants, des acteurs économiques et de l'environnement.

Elle défend les intérêts du territoire dans la programmation nationale de grandes infrastructures, un objectif majeur étant d'ouvrir le Grand Est à 360° et d'améliorer les itinéraires de transit empruntant les corridors européens qui la traversent.

Stratégie régionale et grandes infrastructures

Élaborer une stratégie régionale concertée

En concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire, la Région a élaboré le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), qui sera approuvé fin 2019.

Il est porteur de la triple ambition de "faire région" en renforçant les coopérations, dépasser les frontières et réussir la transformation des territoires. En fil conducteur, la Région se donne deux priorités : répondre à l'urgence climatique et réduire les inégalités territoriales.

Les mobilités sont évidemment au cœur de la stratégie régionale, à travers six objectifs :

- Gommer les "effets frontières"
- Développer toute la chaîne de mobilités et valoriser l'existant
- Anticiper et accélérer les transitions en matière de mobilité
- Rééquilibrer le modèle économique des transports et préparer son évolution
- Affirmer le rôle de la Région dans la gouvernance des transports
- Faciliter l'accès aux services de transport et lever les freins à leur usage.

Promouvoir les grands projets d'infrastructure

La Région entend promouvoir ou défendre, sous son égide, les grands projets d'infrastructures nécessaires pour mieux connecter le Grand Est à l'Europe, l'inscrire dans la dynamique des quatre corridors européens qui le traversent et rééquilibrer les flux de transit entre les différents itinéraires.

Cette ambition repose notamment sur les projets suivants : Contournement Ouest de Strasbourg, A31 bis, raccordement ferroviaire de l'EuroAirport, mise à grand gabarit de la liaison fluviale Bray – Nogent, LGV Rhin-Rhône branche Est phase 2, débouché Sud ferroviaire et fluvial du Sillon lorrain (incluant le barreau fluvial Saône – Rhin), à quoi s'ajoute la gare d'interconnexion TGV / TER de Vandières dont la Région s'est employée à préserver la faisabilité.



Le réseau routier

Revendiquer des compétences et des ressources pour l'exploitation et l'amélioration du réseau national

Face à la dégradation du réseau routier national non concédé, la Région demande à l'État de lui transférer l'entretien des voiries correspondantes sur son territoire et la ressource budgétaire qu'il y affecte aujourd'hui, accompagnés du droit d'instaurer des redevances régionales ou des péages d'axe pour les poids lourds. Cette ressource complémentaire, issue des utilisateurs, permettrait non seulement d'améliorer le niveau de service, mais aussi de financer une partie des grands projets d'infrastructure tels que l'A31bis.



Les aéroports régionaux

Impulser une stratégie aéroportuaire régionale

Le territoire régional possède quatre plateformes aéroportuaires principales, chacune disposant de son aire de chalandise et répondant aux besoins d'une clientèle propre : EuroAirport de Bâle Mulhouse (8,5 millions de passagers en 2018), Strasbourg Entzheim (1,2 million), Metz-Nancy-Lorraine (280 000) et Paris Vatry dans la Marne (100 000).

Hormis l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse, établissement public franco-suisse, les trois autres aéroports dont celui de Metz-Nancy-Lorraine, propriété de la Région Grand Est, bénéficient d'un soutien régional.

La Région souhaite impulser une coopération informelle entre les quatre plateformes, à des fins de mutualisation et de coordination, dans le cadre d'une stratégie aéroportuaire régionale, tous trafics confondus – affaires, tourisme et loisirs – dans un contexte de forte concurrence internationale.

L'objectif est de promouvoir les activités offrant des retombées économiques pour les territoires et de tendre vers l'équilibre d'exploitation pour les aéroports aujourd'hui déficitaires.



Soutenir le projet de liaison ferroviaire de l'EuroAirport

La desserte ferroviaire de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, prévue à l'horizon 2028, offrira une alternative performante à des accès aujourd'hui exclusivement routiers, depuis Strasbourg, Sélestat, Colmar et Mulhouse en France, Laufon, Liestal et Bâle en Suisse. Elle facilitera en outre les déplacements quotidiens sur le Sud Alsace, le Sud du Pays de Bade et le Nord-Ouest de la Suisse, couverts par le projet de RER trinational de Bâle dont elle doit constituer l'un des maillons.

La Région Grand Est est partie prenante du projet, notamment en ce qui concerne la définition de sa desserte, la mobilisation des financements nationaux et européens, ainsi que sa mise en service. Ce projet sera soumis à enquête publique en 2020.

Le transport de marchandises

Dynamiser les ports fluviaux par une nouvelle gouvernance

Sous l'impulsion de la Région Grand Est et de Voies Navigables de France (VNF), quatre plateformes portuaires régionales sont désormais gouvernées par des syndicats mixtes ouverts (SMO) : Ports Lorrains, Europort, Port Rhénan de Colmar Neuf-Brisach, Ports du Sud Alsace.

Ces syndicats, réunissant outre VNF et la Région, les collectivités locales, chambres de commerce et d'industrie ou autres propriétaires fonciers concernés, favoriseront des projets ambitieux, articulés entre les différentes plateformes.

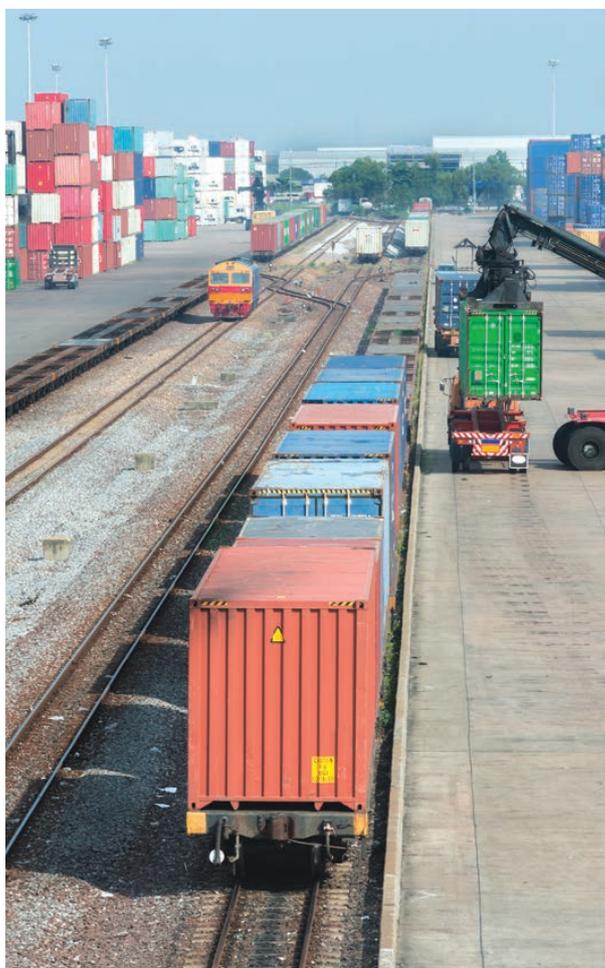
L'ambition de cette nouvelle gouvernance, dans laquelle la Région jouera un rôle moteur, est de hisser les ports du Grand Est parmi les grandes plateformes multimodales de standard européen, et de favoriser ainsi le développement de leurs territoires d'influence (hinterland). Sa stratégie s'appuie sur la création de nouvelles structures d'exploitation, des sociétés d'économie mixte à opération unique (SEMOP), permettant l'apport de capitaux par des opérateurs privés et par la Caisse des Dépôts et Consignations.



Encourager le transport ferroviaire des marchandises

Pour encourager le transport ferroviaire de marchandises, la Région apporte des aides à la pérennisation des voies ferrées capillaires de transport de fret, ainsi qu'à la création ou la régénération d'installations terminales embranchées (ITE), par l'intermédiaire d'un dispositif spécifique dénommé CAPFRET.

Les entreprises utilisatrices bénéficieront ainsi d'une solution logistique moins polluante que le transport routier. Cette mesure, qui vise à encourager le report modal du fret sur le fer, doit aussi faciliter le maintien d'activités et d'emplois dans des secteurs distants des grands couloirs de circulation mais desservis par le réseau capillaire de transport de fret.



L'observatoire des transports et de la logistique Grand Est

La Région participe à l'Observatoire des transports et de la logistique Grand Est et contribue largement à son financement. L'enjeu est de créer, grâce à une information utile de qualité, une dynamique économique autour de ces activités tout en favorisant le report du transport des marchandises de la route vers le fer et la voie d'eau.

Un portail d'information en ligne renseignera prochainement les porteurs de projets et les investisseurs de la chaîne de la logistique désireux de mieux connaître le territoire, les acteurs et les moyens d'accompagnement (aides économiques, à l'embauche, formation, etc.).



Chargement vrac, Ports Sud Alsace à Ottmarsheim

03 Préparer les mobilités de demain

La Région entend se saisir de toutes les innovations qui ouvrent des perspectives nouvelles aux autorités organisatrices des mobilités, telles que la digitalisation des services de transport collectifs, les nouvelles offres de mobilité à la demande et l'évolution des véhicules vers des énergies propres.

En particulier, la mise en cohérence des offres à tous les échelons territoriaux et la convergence des réseaux constituent le grand défi des années à venir. L'enjeu est la construction d'un service intégré, performant et facile d'utilisation, constituant une alternative efficace à l'usage de la voiture individuelle.

Faciliter les mobilités par le service à l'utilisateur

La charte de l'intermodalité et des services à l'utilisateur

Cheffe de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports à l'échelle régionale, la Région Grand Est crée les conditions d'une coopération efficace entre tous les acteurs de la mobilité.

En octobre 2018, elle a organisé la première Conférence Régionale des Mobilités, débouchant sur l'adhésion de 40 autorités organisatrices (AO) à une charte de l'intermodalité et des services à l'utilisateur.

Cette charte régionale constitue un cadre de travail commun pour apporter des réponses pragmatiques aux questions de mobilité et susciter des changements de comportement. La Région poursuit ainsi trois objectifs : renforcer la cohérence des politiques de transport, développer les services et les innovations en matière de mobilité, piloter collectivement la mise en œuvre des décisions.

Une ambition majeure de cette coopération est la mise en œuvre du concept de MaaS (mobility as a service), notamment par la distribution de titres de transports inter-réseaux et la qualité de l'information apportée aux usagers.

Construire une billettique intégrée à l'échelle régionale et transfrontalière

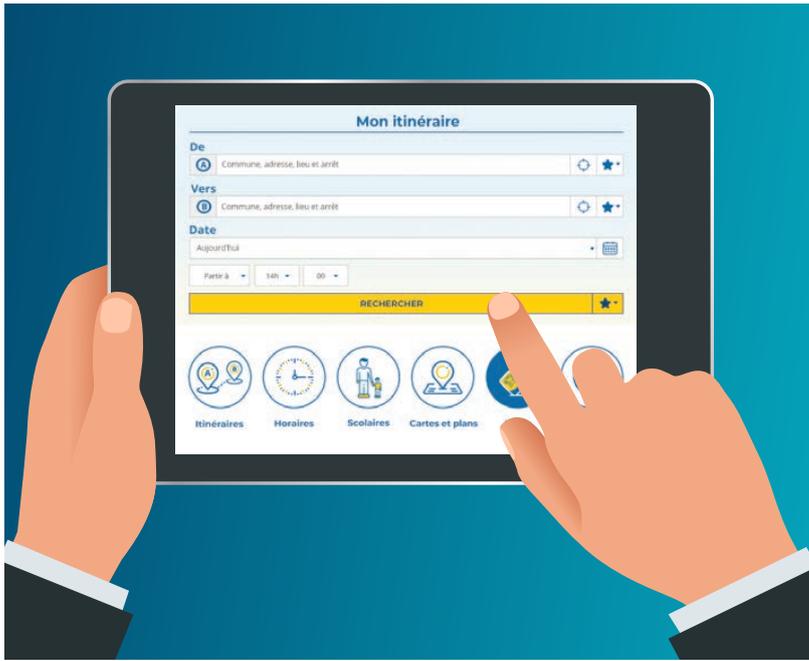


Un premier grand chantier consiste à simplifier les déplacements empruntant plusieurs modes ou plusieurs réseaux, ce qui sera réalisé dans un premier temps par l'extension à tout le périmètre régional de la carte à puce

« SimpliCités », présente en Lorraine depuis 2007, et la mise à disposition de cette carte à l'ensemble des réseaux de transports interurbains et urbains du territoire qui souhaiteront l'utiliser. Ce support permet déjà d'acheter et d'enregistrer les titres de transport d'une douzaine de réseaux.

Un deuxième grand défi est la construction d'une offre multimodale intégrée à l'échelle régionale. La Région pilote le développement de standards informatiques communs pour permettre la vente de titres de transport dématérialisés sur applications mobiles entre plusieurs réseaux (interopérables). Pour l'utilisateur, cela reviendra à pouvoir utiliser n'importe quel support numérique et, surtout, n'importe quelle application mobile pour acheter un voyage d'un point A à un point B, quelle que soit la combinaison des réseaux utilisés.

Enfin, l'interopérabilité de demain associera les réseaux des pays limitrophes pour proposer la même facilité aux voyageurs transfrontaliers, en utilisant d'autres technologies. Une étude est en cours dans ce sens sur les corridors Moselle - Sarre et Moselle - Luxembourg, à l'initiative de la Région et avec le soutien de crédits européens. Si cette expérience s'avère concluante, un déploiement plus conséquent serait envisagé pour faciliter la mobilité transfrontalière.



Développer l'assistant numérique de mobilité du Grand Est

La Région et ses partenaires lanceront en avril 2019 un calculateur d'itinéraires performant et innovant à l'échelle Grand Est. Il deviendra un véritable « assistant de mobilité » pour tous les citoyens et permettra d'impulser une communication digitale moderne envers les usagers.

Ce « couteau suisse » de la mobilité, accessible depuis un site internet et une application mobile, proposera une information en temps réel tous modes : horaires de transport en commun, trafic routier, prochains passages aux arrêts, disponibilité des places de parking et des vélos en libre-service, départ et arrivée des prochains vols, etc. Il deviendra le portail unique d'inscription en ligne pour les transports scolaires. La vente en ligne de titres de transports est également envisagée.



Être un partenaire actif des projets des collectivités en faveur des mobilités

Afin d'encourager les mobilités décarbonées, d'améliorer le service aux usagers ou de désenclaver certains secteurs, la Région noue des partenariats sur mesure avec les territoires, des plus urbains aux plus ruraux en passant par les villes moyennes.

Elle est ainsi associée au Grenelle des Mobilités de l'Eurométropole de Strasbourg, qui souhaite adapter son système de déplacements à de nouveaux enjeux : meilleure fluidité du trafic, meilleure qualité environnementale, apport des technologies numériques.

La Région soutient également les Contrats métropolitains de la Métropole du Grand Nancy et de Metz Métropole, le Contrat de partenariat de la Ville et la Communauté urbaine du Grand Reims, le volet Mobilité du Pacte Ardenne 2022, ainsi que les démarches stratégiques locales de mobilité portées par plusieurs villes moyennes.



Soutenir le déploiement de mobilités innovantes sur les territoires

La Région encouragera les nouveaux usages tels que le covoiturage de proximité, l'autopartage, les modes actifs, les services de mobilité d'initiative privée, à travers des dispositifs de soutien aux acteurs locaux responsables, notamment les AOM.

En 2019, la Région se mobilisera en faveur des mobilités innovantes en accompagnant le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques pour les particuliers et les entreprises et en soutenant la mise à disposition de flottes de véhicules des collectivités en autopartage pour les particuliers sur l'ensemble du territoire régional.

Au-delà de la prime d'État à la conversion des véhicules diesel, la Région soutient la conversion des véhicules à essence au bioéthanol par une aide à hauteur de 250 € pour l'achat d'un kit le permettant. Ce dispositif est ouvert jusqu'au 31 décembre 2019 pour 10 000 bénéficiaires.

Enfin, en vue de faire évoluer les comportements vers les bonnes pratiques en matière de mobilité, la Région et l'ADEME, sur la base d'un appel à projets lancé en 2017, accompagnent les interventions « d'Ambassadeurs de la Mobilité » dans sept territoires de moins de 100 000 habitants.

Investir dans les véhicules du futur et soutenir l'innovation

Au-delà du matériel qu'elle acquiert, la Région favorise des innovations sur les territoires à travers diverses politiques régionales (innovation et compétitivité à travers le Pôle Véhicule du Futur, environnement et aménagement à travers des schémas d'énergies propres, tourisme, etc.)

- Projet de train régional hybride avec Alstom
- Participation aux premières réflexions sur la faisabilité d'un train à hydrogène en France
- Appui au développement d'autocars innovants : motorisation électrique, biogaz, véhicules interurbains de grande capacité, etc.
- Participation aux réflexions sur les modes de déplacement innovants : véhicules "zéro émission", véhicules autonomes, carburants propres, etc.



Navette cristal, 100% électrique, réalisée avec l'accompagnement du Pôle Véhicule du Futur





Grand Est
ALSACE CHAMPAGNE-ARDENNE LORRAINE

L'Europe s'invente chez nous