

Transports et mobilités dans la région Grand Est

Cette note correspond à l'intervention de Joël Forthoffer au Colloque sur les réformes territoriales organisé par le Cresat (Université de Haute Alsace) à Mulhouse le 6 septembre 2019.

Le document annexé -en lien à la fin de cette page- est la présentation ppt lors de la conférence

Résumé:

La Région devient collectivité territoriale en 1982 avec la loi sur la décentralisation, mais ce n'est que depuis le 1^{er} janvier 2002 qu'elle est en charge de l'organisation des transports d'intérêts régionaux pour le transport ferroviaire des voyageurs et des services routiers en substitution. Elle en assure le financement au travers des conventions passées entre chaque Région et la SNCF pour l'exploitation. En concertation avec les citoyens, elle apporte des réponses adaptées et variées en fonction des situations géographiques, démographiques et économiques.

Avec la promulgation des lois NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République, 2015) qui confèrent aux régions de nouveaux leviers de pilotage pour la conduite des politiques de mobilité, avec la MAPTAM (Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, 2014) qui fait de la Région le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports, et avec la loi du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, les conséquences et répercussions de ces mesures législatives sont nombreuses. Enfin la LOM (Loi d'orientation des mobilités, en cours d'examen) doit instaurer un cadre juridique pour la mobilité intermodale qui s'affranchit des territoires institutionnels, et va ainsi

permettre de la développer aux niveaux intercommunal et régional.

En 2019, trois ans après l'entrée en vigueur du dispositif législatif, nous nous interrogerons sur la prise en compte par la région Grand Est des transformations de déplacements des voyageurs au quotidien alors qu'en même temps elle a dû se réorganiser et donner sens à ce nouveau territoire.

Une des premières priorités a été la mise en place d'une nouvelle convention. Dès 2016, afin de tenir compte des nouveaux territoires, des négociations sont engagées pour établir une nouvelle convention d'exploitation et de financement des services régionaux de voyageurs. Le Grand Est, qui regroupe les anciennes régions Alsace, Champagne-Ardenne et Lorraine, se distingue en étant la première des sept nouvelles régions de France à signer en décembre 2016, avec SNCF Mobilités, une nouvelle convention d'exploitation des réseaux TER (2017-2023). Dans un budget extrêmement contraint où les transports soulignent les divergences et convergences de cette nouvelle Région, elle doit établir un projet de territoire équilibré alors que par ailleurs, les Contrats Plan Etat-Région ont déjà été déterminés pour la période 2015 – 2020.

Depuis, de nombreux chantiers ont été engagés afin de gagner en cohésion territoriale et en identité : l'harmonisation de l'offre de transport sur les trois anciens réseaux TER (plan de transport, information multimodale, tarification unique Grand Est), l'intégration des transports interrégionaux d'autocars (nouvelle compétence en application), la sauvegarde des lignes de dessertes fines du territoire (ouverture à la concurrence), le maintien des efforts pour la modernisation du matériel roulant et les investissements sur le réseau ferré avec l'aménagement et l'accessibilité des gares.

La nouvelle région Grand Est, dont les économies d'échelle sont encore attendues, compte déjà à son actif au moins deux

apports qui n'auraient sans pas vu le jour avec les trois anciennes régions : les dessertes trains à long parcours et les liaisons transfrontalières.

* *Les dessertes des trains à long parcours.* Afin de desservir la plupart des villes depuis Paris, les chemins de fer avaient privilégié deux lignes radiales, Paris-Strasbourg et Paris-Troyes-Belfort-Mulhouse, ainsi que deux lignes nord-sud, celle du sillon lorrain et celle de la plaine d'Alsace.

* *Les liaisons transfrontalières.* Après des mois de négociation, une convention a été signée entre la région Grand Est et les trois Länder frontaliers (la Sarre, la Rhénanie-Palatinat et le Bade-Wurtemberg) pour l'acquisition de trente rames interoperables. Ce qui permettra de réactiver à horizon 2025, les sept lignes ferroviaires transfrontalières : Metz-Trier, Metz-Saarbrücken, Strasbourg-Saarbrücken, Strasbourg-Neustadt, Strasbourg-Karlsruhe, Strasbourg -Offenburg et Mulhouse-Freiburg in Breisgau.

Afin de redessiner le système de mobilité et l'aménagement des territoires, dont celle des RER autour des métropoles, le projet à l'échelle de l'aire métropolitaine de Strasbourg a été engagé avec les travaux ferroviaires d'une quatrième voie au nord de la ville. Il repose sur une offre de transport ferroviaire et routière de type RER permettant ainsi des liaisons efficaces entre les différentes villes.

D'autres grands projets sont en cours d'étude, parmi lesquels figurent :

- en 2020, mise en place progressive d'un cadencement du réseau ferroviaire de Champagne-Ardenne ;
- entre 2022 et 2030, mise en place d'un RER pour le Sillon lorrain, afin d'augmenter l'offre transport pour les déplacements vers le Luxembourg;
- à l'horizon 2028, inscription de la desserte de Mulhouse et Saint Louis dans le RER de Bâle grâce au raccordement

de l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse.

Au final, par ses actions, la Région Grand Est a engagé de nombreux chantiers pour tenter de gagner en cohésion territoriale et en identité en visant l'amélioration de l'efficacité du service public régional tout en maîtrisant l'évolution de la contribution publique régionale.

L'article Transports et mobilités dans la région Grand Est est apparu en premier sur APR Strasbourg.