



**Les mobilités dans le Grand Est :  
le regard des usagers**



## Contenu

1. La FNAUT Grand Est.....	4
2. Un diagnostic mitigé.....	4
3. Des enjeux pour le Grand Est .....	6
4. Vision et attentes de la FNAUT Grand Est.....	7
4.1. La gouvernance .....	7
4.2. Les infrastructures.....	7
4.3. L'offre .....	9
5. Pour une mobilité facilitée .....	11
5.1. Une tarification et une billettique intégrées.....	11
5.2. Une information claire, incitative et disponible.....	11
6. Des politiques d'aménagement adaptées.....	12

**Les élections régionales sont l'occasion pour la FNAUT Grand Est de faire connaître ses orientations, ses priorités et ses attentes auprès de celles et de ceux qui aspirent à devenir les futurs responsables régionaux du Grand Est.**

## **1. La FNAUT Grand Est**

Forte des 42 associations qu'elle représente, la FNAUT Grand Est (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) se veut totalement apolitique et agit en toute indépendance. Elle représente et défend les usagers des transports, qu'ils soient quotidiens ou occasionnels.

Portant une vision globale sur les mobilités tous modes confondus (ferroviaire, bus, vélos, piétons et tous publics (handicapés compris), elle aspire à promouvoir des modes assurant la sécurité des déplacements pour tous, dans le respect de la sauvegarde de l'environnement et des engagements pris pour une transition écologique responsable.

Elle s'appuie sur une expertise d'usage reconnue, sa connaissance du terrain et sur l'expertise technique du réseau de la FNAUT nationale, dont elle constitue un relais.

Elle agit également auprès des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et des opérateurs de transports collectifs. Elle entretient des relations suivies avec les collectivités territoriales. Elle est présente dans de nombreuses instances officielles régionales et locales.

## **2. Un diagnostic mitigé**

La FNAUT Grand Est porte un regard mitigé sur la situation des transports en commun dans la région.

Elle reconnaît avec satisfaction le volontarisme de l'action conduite par la collectivité régionale en matière de remise à niveau du réseau ferroviaire laissé dans un état dégradé qui exige des efforts importants dans la durée et mobilise une part importante du budget régional.

Elle apprécie l'ambition affichée dans le SRADDET, document stratégique de référence, de répondre aux besoins et attentes des usagers et de parvenir à un réseau de la qualité des réseaux suisses et allemands.

Dans la pratique, elle constate que la réalité est loin d'atteindre cet objectif et que l'offre de transport public actuelle, notamment interurbaine, reste décousue, trop peu lisible et encore insuffisamment incitative.

Elle constate que la Région n'a pas encore pris la pleine mesure de la nécessité d'assurer une coordination effective entre son réseau TER et ses réseaux routiers interurbains Fluo, dont l'intégration n'est toujours pas faite. Les reconventionnements avec les opérateurs déjà effectués dans plusieurs départements n'ont pas permis de dégager à ce jour une vision régionale d'ensemble et de mettre en place une offre intégrée et attractive combinant fer et route. Il s'agit là d'un chantier important.

Les disparités régionales entre les territoires les plus urbanisés et bien desservis et les zones peu denses font craindre un risque d'aggravation de la fracture territoriale d'une région à deux vitesses.

Pour la FNAUT Grand Est, le volet "développement du tourisme", générateur de nombreux déplacements, est encore insuffisamment pris en compte, tant par les instances régionales que départementales. Cela vaut en particulier pour le massif des Vosges, asphyxié le week-end par la circulation automobile. Le report de la voiture individuelle vers le transport collectif, promu par la navette des Crêtes par exemple, est marginal et limité à une période trop courte de l'été.

L'information sur l'offre de transport régionale demeure insuffisante, aléatoire, peu lisible et peu attractive pour un large public (mises à jour manquantes sur le site fluo.eu, absence de plan régional multimodal, absence de plan des anciens réseaux de cars départementaux, réduction de toute présence humaine dans certaines gares, ...).

La FNAUT Grand Est considère que la tarification ferroviaire régionale est peu attractive pour attirer une clientèle occasionnelle, qui reste à conquérir. Si l'intermodalité tarifaire existe sur certains territoires de la région, elle reste encore très insuffisante.

Avec la mise en œuvre de la Loi d'orientation des mobilités (LOM), qui va conduire à la création de nouvelles instances dans les territoires (autorités organisatrices des mobilités, bassins de mobilités, création de syndicats mixtes, ...), elle alerte sur le risque d'une certaine dispersion des structures, d'un manque de lisibilité et de confusion pour les usagers qui aspirent à la transparence des actions conduites.

D'une manière générale, elle déplore que les représentants des usagers soient encore trop souvent informés tardivement, peu associés aux études engagées et aux décisions prises par la Région, voire mis devant le fait accompli.

### **3. Des enjeux pour le Grand Est**

Constituée d'un territoire étendu regroupant les trois anciennes régions allant de l'Île-de-France au Rhin, avec un important linéaire frontalier, le plus important de France, la région Grand Est reste une entité à construire et à conforter.

Les réseaux de transports peuvent constituer de ce point de vue un vecteur essentiel de son unité.

La Région est confrontée à plusieurs enjeux en matière de mobilité :

Le premier sera de constituer un véritable réseau de transport cohérent à l'échelle de ce territoire étendu par un maillage ayant pour colonne vertébrale un réseau ferroviaire robuste et performant combiné à un transport routier interurbain complémentaire pour une desserte fine de tous les territoires. Ce réseau devra se combiner intelligemment avec les réseaux urbains.

Un autre enjeu sera pour la Région d'endosser et de jouer pleinement son rôle de cheffe de file des mobilités, qui lui est conféré par la LOM, en coordonnant les actions des nouvelles AOM intercommunales afin d'éviter un risque de « balkanisation » et un morcellement préjudiciable des offres de transport, notamment en zone rurale.

La mise en place effective de l'intermodalité pour les usagers du quotidien ou de loisirs, fondée sur la complémentarité des divers modes de transport (ayant chacun son créneau de pertinence), constitue un autre enjeu important. Elle inclut les mobilités actives, dont le vélo en plein développement, pour lequel, en liaison avec les autres collectivités, la Région pourrait élaborer un schéma régional d'itinéraires structurants.

Cette ambition passe aussi par l'organisation de rabattements autour des gares et la création de pôles d'échanges multimodaux offrant des services et des facilités propres à inciter les usagers à utiliser les transports en commun.

Enfin, la Région devra accélérer son engagement dans la transition écologique dans les prochaines années à travers le renouvellement des différents matériels roulants et l'expérimentation de nouvelles sources d'énergie, mais également en mettant l'accent sur le développement d'une offre de transport public propre à diminuer la dépendance aux véhicules individuels de ses habitants.

## 4. Vision et attentes de la FNAUT Grand Est

Les représentants des usagers expriment des attentes fortes sur divers points :

### 4.1. La gouvernance

La Région devra davantage associer les usagers et intégrer leurs représentants en amont des décisions pour des consultations utiles et efficaces, que ce soit :

- au sein de la Conférence régionale permanente des mobilités,
- dans les Comités de partenaires organisés par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM),
- auprès des opérateurs de transports (ferroviaire et routier),
- dans les Comités régionaux des services de transport (COREST), dont le fonctionnement n'est actuellement pas satisfaisant.

Celui-ci pourrait être amélioré par la mise en place préalable de groupes de travail techniques, ad hoc ou réguliers.

### 4.2. Les infrastructures

Pour les infrastructures, il y aurait lieu de :

- Rationaliser et optimiser l'existant :

Éviter l'appel d'air lié aux gros projets d'infrastructures routières et privilégier les aménagements sur place des infrastructures existantes et le report des flux vers le ferroviaire en renforçant ses capacités.

C'est le cas, par exemple, du Sillon Lorrain où le développement du ferroviaire et la réorganisation des réseaux urbains et métropolitains de Nancy et de Metz doivent être préférés plutôt qu'un nouveau barreau autoroutier sur A31. Ce serait le cas aussi, par exemple, avec un retour du Fret sur la ligne 4 Paris-Mulhouse, plutôt qu'un projet autoroutier A319.

- Renouveler, moderniser et améliorer les infrastructures ferroviaires, routières et fluviales :
- Mettre en œuvre des infrastructures en capacité de réduire les flux routiers (voitures et cars) en facilitant le report vers le train et les voies d'eau (nouveaux corridors européens pour le Fret et les voyageurs, projet de Voie Ferrée Centre Europe Atlantique-VFCEA).

- Engager la réalisation de la gare d'interconnexion TER/TGV de Vandières. L'engagement pris par la Région dans le Grenelle des mobilités en Lorraine de « préserver la faisabilité de la gare » n'est pas acceptable pour les usagers contraints de prendre leur voiture ou une navette coûteuse et polluante pour rejoindre la gare provisoire de Louvigny déconnectée du réseau des TER. La Région ayant la maîtrise d'ouvrage de la gare peut soumettre rapidement le dossier à la délibération de l'Assemblée régionale et mobiliser pour sa réalisation le financement par la TICPE Grenelle dédiée à ce projet et le Mécanisme Européen d'Interconnexion (MIE) 2021-2027 de l'Union Européenne.
- Étendre l'expérimentation d'une Taxe poids-lourds permise et envisagée par la Collectivité Européenne d'Alsace (CEA) à l'échelle régionale afin de réduire la congestion routière et de dégager des recettes pour développer le fer et inciter au report modal.
- Rénover les infrastructures ferroviaires :

Engager une réflexion sur les interruptions de lignes nécessitées par des travaux indispensables mais très pénalisants pour les usagers (allongement des temps de parcours, correspondances imposées, reports complets ou partiels sur la route) qui incitent les voyageurs à prendre, parfois durablement, leur voiture et à abandonner le transport en commun.

- Réhabiliter des lignes et des gares ou haltes ferroviaires :

Assurer un maillage fin et une meilleure connexion pour un aménagement équilibré des territoires par le fer, y compris en transfrontalier et pour une plus grande attractivité du train.

Cela concerne notamment, sans les hiérarchiser, les lignes :

- Colmar-Breisach,
- Bollwiller-Guebwiller,
- Haguenau-Rastatt-Karlsruhe,
- Sarrebruck-Luxembourg via Bouzonville et Thionville,
- Verdun-Châlons-en-Champagne,
- Vittel-Merrey-Culmont-Chalindrey (retour d'un service voyageur),
- Saint-Dié-des-Vosges-Gérardmer,
- Halte de Vaux-Sous-Aubigny, porte du Parc National de Forêts de Champagne et Bourgogne.



### 4.3. L'offre

#### Une offre de services et de transports de nature à simplifier l'accès au train et diminuer la place de la voiture

- Les services en gare et halte ferroviaire :
  - maintenir un service physique de vente de titres de transport dans les gares avec guichet, un nombre de points de vente et de plages d'ouverture adaptés au taux de fréquentation des gares.
  - assurer la maintenance de qualité des automates.
  - délivrer des informations claires et stables en situation normale (fiches horaires papier, affichage numérique dans toutes les gares et haltes) et en temps réel en situation perturbée.
  - garantir une accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) (calendrier du schéma directeur d'accessibilité).
  - offrir des alternatives au tout numérique pour l'achat de titre dans les points d'arrêt sans guichet (DAB, composteurs, point de vente en commerces ou maison de la mobilité en centre bourg).
  - maintenir ou installer des toilettes en état et ouvertes.
  - mettre en sécurité les vélos par du stationnement adapté et encourager les parcours d'approche pour les mobilités douces (cheminements piétons, itinéraires vélos)
- Les services dans les trains :
  - redonner la possibilité aux contrôleurs de vendre des titres de transport sans taxation pour les personnes de bonne foi sans titre (points d'arrêt non gérés, lutte contre la fracture numérique).
  - maintenir des toilettes en état et ouvertes.
  - offrir des services de bar, de restauration et de presse sur les TER long parcours
  - accroître le nombre d'emplacements pour les vélos, notamment sur les lignes à fort caractère touristique.

#### Une offre (dessertes et matériels) attractive et adaptée aux besoins des usagers et des territoires

- Améliorer l'offre sur des axes structurants régionaux :
  - Réseau express métropolitain (REM) de l'Eurométropole de Strasbourg, Projet de « REM lorrain transfrontalier » sur le Sillon mosellan issu du Grenelle des mobilités en Lorraine,

**FNAUT Grand Est**  
**Les mobilités dans le Grand Est : le regard des usagers**

---

- TER Paris-Nancy à renforcer (en milieu de journée) notamment pour un accès direct des gares intermédiaires (Toul, Commercy, ...) à l'Île-de-France,
  - Liaison Metz-Lyon via Toul-Dijon et liaison vers le Sud et la Méditerranée,
  - Liaison Nancy-Épinal-gare TGV de Méroux (LGV Rhin-Rhône),
  - Liaison Nancy-Longwy,
  - Liaison Troyes-Dijon,
  - Tram-train Mulhouse-Thann-Kruth,
  - Appui de la Région pour un retour d'un train de nuit vers la Méditerranée.
- Renforcer l'offre transfrontalière sur les lignes ayant donné lieu à des engagements de la Région :
    - Metz - Béning – Sarreguemines – Sarrebruck,
    - Metz – Thionville – Apach – Trèves,
    - Strasbourg – Haguenau – Wissembourg - Neustadt,
    - Strasbourg – Sarreguemines – Sarrebruck,
    - Strasbourg – Lauterbourg – Wörth - Karlsruhe,
    - Strasbourg – Kehl - Offenbourg,
    - Mulhouse – Müllheim,
    - liaison traversante REM Haguenau – Kehl – Offenbourg.
  - Adapter le cadencement en le développant sur les axes à forte fréquentation mais sans le généraliser quand il dégrade l'offre (le cadencement de Reims-Chaumont est par exemple responsable de la dégradation des dessertes Reims-Châlons-Chaumont-Culmont-Dijon).
  - Améliorer les correspondances aux extrémités de lignes et nœuds ferroviaires intermédiaires.
  - Mettre en place en situation perturbée (accident, incident, panne de matériel, problème infra ou travaux programmés), des services de substitution les moins pénalisants pour les usagers et des substitutions routières les plus courtes possibles, en distance et en temps.
  - Faire circuler des matériels adaptés et conformes aux flux pour une bonne qualité de service, particulièrement, aux heures de pointe.

## **5. Pour une mobilité facilitée**

### **5.1. Une tarification et une billettique intégrées**

Une tarification attractive, intégrée et multimodale permettrait aux usagers de choisir plus aisément des transports alternatifs à la voiture et de faciliter la combinaison de plusieurs modes.

Cela passe par une unification des règles tarifaires de l'ensemble des réseaux interurbains routiers et des transports urbains, actuellement inexistante.

Une tarification autour des bassins de mobilité pourrait être organisée selon des zones définies, différents titres permettant un accès à l'ensemble de l'offre disponible sur un seul transport public et si possible sur un seul support (exemple de l'abonnement Connexités en Normandie).

Exploiter la complémentarité des compétences touristiques, ferroviaires et interurbaines de la Région pour valoriser et développer la desserte des grands pôles touristiques identifiés dans la région (massif vosgien, parcs naturels, lacs, thermes,...). Réfléchir à la création d'un Pass touristique à durée limitée, dans le cadre d'une politique touristique régionale ambitieuse, permettant de se déplacer librement sur le réseau régional ou dans le périmètre du site concerné, à l'exemple de certaines offres proposées dans d'autres régions ou pays limitrophes.

### **5.2. Une information claire, incitative et disponible**

Le « droit au transport » requalifié dans la LOM de « droit à la mobilité » garantit la capacité pour tous de se déplacer au quotidien.

Les fractures numériques accentuées par les nouvelles mobilités (covoiturage, autopartage, TAD, ...) entraînent des discriminations qui doivent être atténuées par le maintien d'une présence humaine et de supports physiques complémentaires aux outils numériques. Ces derniers favorisent l'intermodalité mais ne sont pas accessibles à tous.

La transition vers la digitalisation des services devra s'effectuer de manière progressive par un accompagnement des usagers, notamment des personnes les plus fragiles et les plus isolées.

Si celle-ci peut contribuer utilement à la lutte contre la fracture territoriale, elle ne saurait être qu'une réponse partielle, un grand nombre d'usagers souhaitant ou ayant besoin de conserver un lien humanisé avec leur mode de transport.

L'information donnée doit être claire et précise en situation perturbée (contre-exemple, l'affaissement de terrain sur la ligne 4 Paris-Mulhouse entre Vesoul et Culmont-Chalindrey).

## **6. Des politiques d'aménagement adaptées**

Une bonne application de la LOM implique une meilleure coordination entre les politiques de transports et d'urbanisme en faveur d'un réel équilibre entre les territoires.

L'urbanisation des axes desservis par les transports publics devrait se faire en priorité dans une logique d'optimisation et de rationalisation des espaces et de mise en cohérence des activités le long des axes existants.

Le développement de transports alternatifs à la voiture constitue un levier d'aménagement et de développement économique bénéfique à l'attractivité et à l'image de la région. Il contribue au dynamisme et à l'organisation des territoires, notamment ruraux.

L'existence de transports publics favorise le développement de services de proximité et d'activités et contribue ainsi au maintien de la vie dans ces territoires, particulièrement dans les zones les moins denses.

**En conclusion,**

**La FNAUT Grand Est souhaitait au travers de cette note vous présenter quelques-unes des attentes de ses adhérents et sympathisants.**

**Elle attend des candidats têtes de liste un engagement ferme pour une politique des mobilités répondant aux attentes réelles des usagers et engageant la région Grand Est dans un programme ambitieux incitant à un report modal vers des transports en commun vertueux ne laissant personne au bord du chemin.**

**Avec les associations d'usagers qu'elle représente, la FNAUT Grand Est sera un interlocuteur vigilant et déterminé dans le dialogue qui s'instaurera avec la Région et ses nouveaux élus.**



---

**FNAUT Grand Est** – Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

47 rue d'Adelshoffen 67300 SCHILTIGHEIM - Téléphone : 06 83 14 38 06

Courriel : [afnautgrandest@gmail.com](mailto:afnautgrandest@gmail.com)

Facebook : [@fnautgrandest](https://www.facebook.com/afnautgrandest) - Twitter : [@fnaut\\_grandest](https://twitter.com/fnaut_grandest)