



ACTES du COLLOQUE

« *Le rail, une solution sociale et environnementale* »

**Quelles priorités et moyens pour une véritable politique
ferroviaire engageant un doublement de la part modale d'ici à
2030 ?**

organisé par
Jacques Fernique, sénateur du Bas-Rhin

3 juin 2022 au Palais du Luxembourg

*« J'avoue que je suis étonné positivement de la qualité des échanges. Il y a un véritable débat
sociétal qui est engagé ce matin, qui à mon avis a une énorme importance pour la suite »*

Jacques Chauvineau, 3 juin 2022, extrait de son intervention

Présentation des intervenants	p.2
Introduction	
Jacques Fernique , sénateur du Bas-Rhin	p.8
Stéphane Coppey , membre du Conseil scientifique du GART et Président d'Objectif train de nuit, membre de la commission transport d'EELV	p.9
Table-ronde I	p.11
animée par Olivier Maffre de la commission transport d'EELV	
<u>Améliorer les services aux usagers pour assurer le doublement de la part modale</u>	
Bruno Meignien , spécialiste des questions ferroviaires	p.12
Alain Jund , Vice-Président de l'Eurométropole de Strasbourg	p.17
Jean-Charles Kohlhaas , Vice-Président des transports à la métropole de Lyon et premier Vice-Président du Sytral	p.19
Lucie Etonno , présidente du groupe « Ecologie Ensemble » à la région Pays de Loire.	p.22
Guillaume Gontard , sénateur de l'Isère, Président du Groupe Écologiste - Solidarité & Territoires au Sénat	p.25
Questions du public	p.27
<u>Intervention de Karima Delli, Présidente de la Commission Transport et Tourisme du Parlement Européen</u>	p.29
Table-ronde II	p.35
animée par Hadrien Bajolle de la commission transport d'EELV	
<u>Maximiser l'efficacité des infrastructures tout en limitant leur impact environnemental</u>	
Laura Foglia , cheffe de projet mobilité au Shift Project	p.35
Emmanuel Ravalet , chef de projet au bureau Mobil'homme et chercheur à l'Université de Lausanne	p.37
Pierre Hurmic , Maire de Bordeaux	p.40
Ronan Dantec , sénateur de Loire-Atlantique	p.42
Questions du public	p.43
Table-ronde III	p.48
animée par Patricia Pérennes de la commission transport d'EELV	
<u>Décarboner le transport de marchandises en assurant un report vers le fret ferroviaire</u>	
Camille Morvant , Responsable Pôle Programmation et Capacités Régénération Industrielle chez SNCF Réseau	p.49
Jacques Chauvineau , Président d'Objectif OFP et de l'Alliance 4F	p.52
Jean-Claude Brunier , Président Directeur Général chez Open Modal, Président de Tab Rail Road	p.55
Alexandra Debaisieux , Directrice adjointe déléguée de Railcoop	p.57
Jacques Fernique , Sénateur du Bas-Rhin	p.59
Conclusion	p.61
Hadrien Bajolle de la commission transport d'EELV	
Annexes	p.64

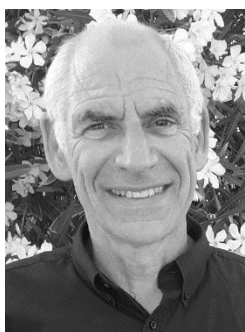
Présentation des intervenants

Karima Delli



Karima Delli est eurodéputée écologiste depuis 2009 et Présidente de la commission 'transports et tourisme' du Parlement européen depuis 2017. Face à l'urgence climatique et la nécessité de mettre en œuvre une réelle transition écologique, elle mène plusieurs combats afin de renforcer la place du transport ferroviaire dans l'Union européenne : la relance des trains de nuit et du fret ferroviaire aux quatre coins du continent sont parmi les causes qu'elle défend ardemment au Parlement européen.

Stéphane Coppey



Stéphane Coppey est membre du Conseil scientifique du GART, le groupement des autorités responsables de transport, et Président d'Objectif train de nuit. Il fut Président de Tisséo, les transports urbains toulousains, et co-responsable de la commission transports-territoires d'EELV. Cadre SNCF, il a cadencé les trains régionaux sur l'étoile ferroviaire toulousaine et contribué au lancement du tram-train en France. A Toulouse puis en Provence-Alpes-Côte d'Azur, il est à

l'origine des régies publiques de transport et de tarification attractives (ticket tribu, carte ZOU!). Il est investi au sein de France Nature Environnement.

Bruno Meignien



Bruno Meignien est expert des questions ferroviaires. Ses domaines d'études se sont progressivement concentrés sur le transport ferroviaire régional et plus particulièrement les petites lignes.

Jean-Charles Kohlhaas



5^{ème} Vice-Président Métropole Grand Lyon (Gares et parcs relais, Déplacements – intermodalités, Grands ouvrages et grandes infrastructures, Logistique et transports de marchandises en ville), 1^{er} Vice-Président de SYTRAL Mobilités (Autorité Organisatrice des Mobilités des Territoires Lyonnais), 1^{er} Vice-Président du Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise. Jean-Charles Kohlhaas était conseiller régional Rhône-Alpes de 2004 à 2020, et Président de la commission transport de 2010 à 2015. Il est également ancien responsable de la

commission nationale Transports-
Territoires d'Europe Écologie Les Verts.

Alain Jund



Vice-Président de l'Eurométropole de Strasbourg en charge des mobilités, des déplacements et de la politique cyclable depuis 2020. À ce titre, il est également Vice-Président du GART et de la SPL (Compagnie des Transports Strasbourgeois). Entre 2008 et 2020, Alain Jund était adjoint au Maire de Strasbourg en charge de l'urbanisme et à ce titre Président du Réseau National des Collectivités pour l'Habitat Participatif et de la Commission Nationale Eco-Quartiers.

Lucie Etonno



Conseillère régionale écologiste des Pays de la Loire depuis décembre 2015, elle suit les travaux de la commission mobilités durables, transport et infrastructure. Elle s'est particulièrement investie sur le suivi des travaux de la ligne Nantes-Bordeaux et plus récemment sur le projet des Liaisons Nouvelles de l'Ouest Bretagne Pays de la Loire (LNOBPL), et sur les relations avec les usagers des transports en commun. Membre des conseils d'administration du GART (Groupement des Autorités Organisatrices des Transports), du GIE Objectif Transport Public et de la

commission transports et territoires
d'Europe Ecologie Les Verts.

Guillaume Gontard



Sénateur depuis 2017, Guillaume Gontard a été auparavant maire pendant de dix ans du Percy, commune de 170 habitant·es du Trièves en Isère. Son action est marquée par le fil rouge de l'accompagnement des communes rurales et des territoires de montagne dans la transition écologique et sociale. Au Sénat, il œuvre à la mise en place de nouvelles pratiques, plus en lien avec les réalités locales et les besoins des habitant·es, et en faveur d'une société écologiste répondant à un impératif de justice sociale et de refondation démocratique. À la suite de la renaissance du groupe Écologiste – Solidarité & Territoires en 2020, il en est devenu le président.

Emmanuel Ravalet



Grâce à une expérience articulant des postes en administration publique, dans plusieurs universités (dont l'école Polytechnique Fédérale de Lausanne-EPFL et l'Université de Lausanne) et en bureau de recherche, Emmanuel Ravalet a développé des compétences larges dans le domaine des transports et de l'aménagement des

territoires. Il a notamment travaillé sur le développement économique local, l'évaluation socio-économique des projets d'infrastructures de transport et la mobilité (planification, régulation des pratiques et tarification). Il a publié de nombreux articles scientifiques et ouvrages sur ces questions.

Pierre Hurmic



Originaire de Saint Palais au Pays Basque, c'est pour ses études que Pierre Hurmic s'installe à Bordeaux. Il découvre l'écologie et se passionne pour la politique sur les bancs de Science Po. Une fois diplômé, il ouvre rapidement son propre cabinet d'avocat. Il se passionne vite pour la défense des objecteurs de conscience, des réfugiés en quête d'exil politique, de détenus politiques. Après des engagements associatifs et syndicaux, il débute en politique en 1990. Il participe à la création de "Génération écologie" avant de rejoindre "Les Verts" en 1998. En 1992, Pierre Hurmic devient conseiller régional d'Aquitaine. Trois ans plus tard, il est élu écologiste à la mairie de Bordeaux. Il ne cessera plus de défendre une conception écologiste de la ville, de s'engager pour une société humaine et solidaire, de se battre pour un autre modèle urbain. La campagne municipale de 2020 et le projet "Bordeaux Respire" le conduisent à être élu maire de Bordeaux le 3 juillet 2020, devenant le premier maire écologiste de la ville. Tout de suite, il déclare l'urgence climatique, ligne directrice de la mandature. Le maire et son équipe travaillent ainsi à la mise en œuvre

du projet "Bordeaux Respire" afin de faire de Bordeaux une ville écologique et solidaire.

Laura Foglia



Diplômée en Économie Politique (Bocconi Milan, HEC Paris) et en ingénierie des transports (ENPC Paris) Laura Foglia a été pendant 12 ans consultante et directrice de projets de planification des transports chez Systra. Elle a ensuite été chargée de mission concertation territoriale à Ile-de-France Mobilités, et responsable du pôle Études d'Aménagement et Mobilité du Groupe Artélia. Laura Foglia est actuellement consultante en mobilité bas-carbone et prospective territoriale, et responsable des projets Mobilité au Shift Project. Elle intervient également en tant que formatrice en Mastère et auprès des acteurs territoriaux.

Ronan Dantec



Ronan Dantec est sénateur de Loire-Atlantique depuis 2011, vice-président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, il préside le groupe de travail « Enjeux internationaux Environnement - Climat - Développement ». Il préside également la commission spécialisée du Conseil national de la transition écologique (CNTE) chargée de l'orientation et de l'action de l'Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique (ONERC). Engagé en faveur de la lutte contre le changement climatique, son action vise à établir un cadre cohérent des niveaux d'intervention locaux, nationaux et internationaux sur les questions climatiques. Conseiller municipal de Nantes, il est également porte-parole climat du Conseil des Communes et Régions d'Europe (CCRE) et Président fondateur de l'Association Climate Chance.

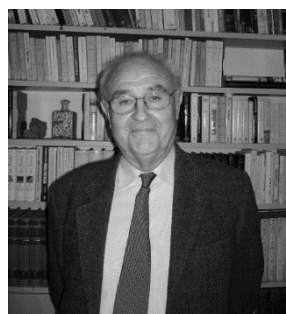
Camille Morvant



Titulaire d'une thèse de Doctorat en Transport sur la place du fret dans le processus capacitaire soutenue en 2015, elle travaille chez SNCF Réseau en tant que responsable du pôle Programmation &

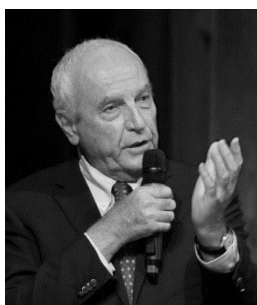
Capacités des projets de régénération industrielle. Elle est également intervenante dans le cadre de la semaine annuelle du fret du Mastère Ferroviaire de l'Ecole des Ponts ParisTech. Elle était précédemment Cheffe de projets internationaux avec un fort ancrage fret et Experte française auprès de la Commission européenne dans le cadre de la modification de l'Annexe 7 de la Directive UE/2012/34 relative au calendrier d'allocation des capacités.

Jacques Chauvineau



Jacques Chauvineau est président d'Objectif OFP, association membre de l'alliance 4F. Objectif OFP a été créée en 2009 par des acteurs sensibles à l'ancrage du ferroviaire dans les ports et les territoires. Elle s'est inscrite dans la continuité d'une mission confiée à Jacques Chauvineau par le Ministre des Transports proposant de créer des opérateurs ferroviaires de proximité en France (OFP). Les OFP qui sont nés ont rejoint Objectif OFP. Dans le passé, au sein de la SNCF, Jacques Chauvineau a lancé le TER qui a projeté les « omnibus » dans la modernité. Il a accompagné la régionalisation du TER impulsée par le Sénateur Hubert Haenel.

Jean-Claude Brunier



Jean-Claude Brunier est PdG du Groupe Open Modal qu'il a créé en 2013 et qui développe un transport longue distance durable grâce à une stratégie unique d'intégration des maillons de la chaîne du transport combiné rail route via ses différentes sociétés : TAB Rail Road, transporteur routier de marchandises et leader du TCRR en France ; T3M, Opérateur de Transport Combiné présent sur 14 terminaux dont 5 en Italie (2000) ; BTM, Opérateur de Terminal Multimodal, présent sur les terminaux de Paris Valenton/Bonneuil et Toulouse (2012); COMBIRAIL, Entreprise Ferroviaire (2019). Le Groupe réalise un CA de 115M€ en 2021 et emploie 280 salariés.

Alexandra Debaisieux



Dirigeante pendant 15 ans d'un cabinet de conseil en financements européens, qu'elle a fondé, diplômée de Sciences Po, Alexandra Debaisieux a une connaissance approfondie des mécanismes de financement nécessaires au développement de projets complexes. Fort de son soutien apporté pendant plusieurs années à de nombreux porteurs de projets, Alexandra Debaisieux possède un important réseau

auprès d'acteurs institutionnels et d'entreprises, réseau qu'elle met aujourd'hui au service de Railcoop. Elle dirige le pôle de la coopérative assurant la communication externe, les partenariats, la vie coopérative, ainsi que les levées de fonds.

Jacques Fernique



Bénévole dans l'éducation populaire, puis professeur de français et d'histoire des lycées professionnels, Jacques Fernique s'engage auprès des Verts dès 1988. Il devient conseiller municipal à Geispolsheim, et en 2004 est élu au Conseil régional d'Alsace, où il préside le groupe écologiste pendant une décennie. En 2008, il devient secrétaire régional des Verts, et anime le rassemblement qui crée en Alsace Europe Ecologie Les Verts. Il conduit la liste écologiste aux élections régionales de 2010. En 2020, c'est une liste d'union large de la gauche et des écologistes qui le fait élire au Sénat, où il devient Vice-Président de la commission des affaires européennes et rejoint la commission aménagement du territoire et développement durable, au sein de laquelle il est très investi dans les questions relatives aux transports.

ANIMATION DES TABLES-RONDES

Patricia Pérennes



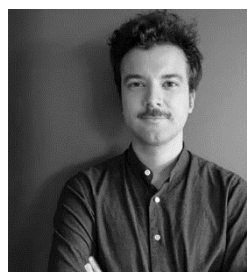
Patricia PERENNES travaille depuis plus de dix ans dans le transport ferroviaire. Après une thèse et un premier poste d'économiste à RFF/SNCF Réseau elle a rejoint la direction de la stratégie de l'EPIC de tête. Elle travaille depuis 5 ans pour les collectivités : Conseillère Transport pour Régions de France puis Directrice Transports Adjointe en Centre-Val de Loire, elle est aujourd'hui consultante auprès des collectivités pour le cabinet Trans-Missions.

Olivier Maffre



Spécialiste des questions de mobilité, membre de la commission transport d'EELV, Olivier est conseiller au cabinet du président de SYTRAL Mobilités.

Hadrien Bajolle



Hadrien BAJOLLE est politiste et économiste de formation. Il travaille dans un bureau d'étude dédié aux enjeux de mobilité, et est co-responsable de la commission transports de EELV depuis 2021.

Introduction - Quelles mesures pour un renouveau écologique du ferroviaire ?

Jacques Fernique



Bienvenue à vous tous, à vous toutes, pour cette matinée vraiment dense et que j'espère fructueuse.

« Le rail, solution sociale et environnementale », deux convictions que nous partageons tous ici.

Solution sociale : parce que le train, c'est évidemment un vecteur de cohésion territoriale. Le train, c'est un réducteur puissant de toutes les ségrégations territoriales. Réducteur aussi des congestions urbaines. Et puis encore, car le ferroviaire est un potentiel de développement pour des tarifications solidaires.

Solution environnementale : parce que le train, c'est, nous le savons, considérablement bien moins de gaz à effet de serre pour un service équivalent de transport par rapport à la route ou à l'aérien.

Fort de ces deux convictions, solution sociale - solution environnementale, nous proposons par ce colloque, d'identifier, de préciser les priorités, les réalisations concrètes, les moyens qu'il faudrait déployer. Ceci pour que le renouveau du

ferroviaire ne soit pas simplement une formule creuse mais véritablement que les parts modales pour les voyageurs et pour le fret engagent des trajectoires qui changent la donne.

Donc d'avance merci à toutes celles et ceux qui vont à travers nos trois tables rondes successives contribuer à donner corps à ce colloque.

Que ce soit le train voyageur (autant pour le pendulaire que pour les longues distances), pour le train fret et pour les infrastructures, il y a ce matin une belle diversité de contributeurs, des techniciens experts, des élus de Lyon, Strasbourg, Bordeaux par exemple, des universitaires, chercheurs, consultants, des responsables de réseaux associatifs, d'entreprises de transport, acteurs coopératifs. Et bien sûr vous toutes et tous : usagers, citoyens et toutes celles et ceux qui nous suivent à distance.

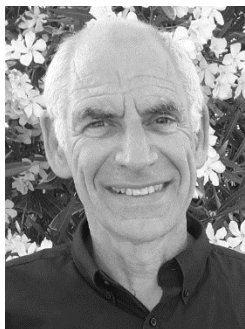
Chacune de nos trois tables rondes sera conduite par un animateur de la commission transport d'EELV.

Merci à **Olivier Maffre, Patricia Pérennes, et Hadrien Bajolle** qui se sont fortement impliqués dans la préparation de cette matinée. Et puis évidemment, puisque nous sommes au Palais du Luxembourg, Haute Assemblée, Chambre des Territoires, nous avons trois sénateurs qui interviendront : **Guillaume Gontard**, président du groupe écologiste, **Ronan Dantec**, et moi-même. Il y a d'autres sénateurs présents. Je salue **Guy Benarroche**, notamment. Ces trois sénateurs s'efforceront, outre leur contribution fondée sur l'expérience de leurs engagements et de leurs territoires, de dégager à l'issue de chaque table ronde ce que vos pistes de propositions pourraient avoir comme développement parlementaire.

D'abord, pour bien introduire le contexte et les enjeux, je vais passer le relais à **Stéphane Coppey**. C'est une petite entorse au programme annoncé : Stéphane devance l'intervention de **Karima Delli**, présidente de la commission de transport du Parlement européen, dont l'intervention permettra de tracer les perspectives européennes dans lesquelles s'inscrit ce renouveau ferroviaire auquel on aspire.

Donc la parole maintenant à Stéphane Coppey, qui a été et est toujours l'homme aux multiples engagements pour le ferroviaire et le transport public : au GART, à France Nature environnement, Objectif trains de nuit, les transports toulousains et j'en passe.

Stéphane Coppey



Merci beaucoup Jacques pour tes propos et merci surtout pour l'organisation de ce colloque, qu'on attendait tous parce que je pense que l'actualité est riche actuellement.

Pour ma part, je voudrais revenir, par ce propos qui permettra d'engager le débat, sur ce qui se passe en France aujourd'hui.

Ce qu'on constate, c'est que différents **rapports** ont été publiés depuis quelques années sur la **nécessité de consolider le financement de la maintenance, de l'infrastructure ferroviaire, sur la nécessité de densifier l'utilisation du réseau ferré**. Vous savez tous qu'il est

quasiment deux fois moins circulé que dans les pays voisins.

Il est nécessaire également de privilégier les trains du quotidien par rapport à d'éventuelles nouvelles grandes infrastructures à grande vitesse. Il est nécessaire de développer les réseaux express métropolitains. Tout un rapport a été publié là-dessus. On a un rapport également sur les trains d'équilibre du territoire, du sénateur Duron. Un rapport sur les trains de nuit, plus récemment, commandité dans le cadre de la loi.

On appelle également à un **doublément de part modale du ferroviaire voyageurs et un doublement du fret ferroviaire**. C'est même un engagement de l'État,

On voit que les engagements ne manquent pas, avec une quasi-unanimité des parlementaires français au niveau de l'Assemblée nationale ou du Sénat. Donc réjouissons-nous. **Malheureusement, ce qui se passe dans les faits n'a pas grand-chose à voir.**

Pire, à quelques exceptions près sur lesquelles heureusement nous reviendrons au cours de ce colloque, la réalité, c'est que la France continue de fermer des voies ferrées, continue de diminuer l'offre ferroviaire sur les lignes qui sont circulées. Vous le voyez peut-être dans vos régions, vous voyez se contracter l'offre TGV.

On continue à augmenter les péages ferroviaires. Malgré l'avis de l'Autorité de Régulation des Transports, on continue de voir augmenter le prix des billets ferroviaires.

Tout cela, comme si le monde n'évoluait pas par ailleurs, comme si la représentation nationale, la société civile, ne s'étaient pas prononcées à maintes reprises pour un renforcement des services publics, pour un

report modal, pour une diminution de la pollution routière et des gaz à effet de serre.

Le contrat de performance présenté par SNCF Réseau a concentré les critiques.

L'organisation proposée pour les gros chantiers promet des jours sombres au train de nuit. Pour donner un exemple, nous rencontrions il y a une quinzaine de jours le responsable des trains de nuit à la SNCF Intercités, qui nous expliquait qu'en 2025, grosso modo, il n'y aura plus un seul train de nuit qui pourra circuler, au vu de l'organisation prévue des grands chantiers, que ce soit sur Paris, Limoges, Toulouse, que ce soit entre Bordeaux et Toulouse, ou, dans la vallée du Rhône.

L'argent ne semble pas manquer, pourtant, parallèlement, pour construire de nouvelles lignes à grande vitesse, alors que là aussi, on avait affirmé en début de mandat et lors du précédent que, à priori, ce n'était plus la priorité. On avait tous applaudi au rapport Duron en la matière.

Alors qui joue un double jeu ? qui ne respecte pas les règles édictées ensemble ?

Le train, faut-il le rappeler, constitue, en ville comme à la campagne, à la montagne, l'armature du réseau de transports publics, parfois même la ligne de vie, le cordon ombilical. Il permet d'accéder à la formation, à l'emploi, à la santé, à la famille, aux loisirs. Le train fait société. **A ce titre, le train fait partie du paradigme de l'écologie politique.** Alors gageons que, eu égard à la qualité des intervenants, notre colloque apporte des éléments de réponse, des orientations, et permette de consolider une position fermée et étayée de nos parlementaires sur le sujet. Merci beaucoup.

Table Ronde I - Améliorer les services aux usagers pour assurer le doublement de la part modale

Jacques Fernique

Comment avoir de plus en plus de voyageurs dans les trains, que ce soit les TER, les Intercités, les trains de nuit, les trains d'équilibre du territoire et la grande vitesse, que ce soit les trafics pendulaires comme les mobilités occasionnelles. C'est Olivier Maffre qui anime et présente cette table ronde.

Olivier Maffre



Je vais demander directement à nos intervenants de rejoindre cette table ronde :

- Bruno Meignien, spécialiste des questions ferroviaires.
- Jean Charles Kohlhaas, le Vice-Président des transports à la Métropole de Lyon et premier Vice-Président du Sytral.
- Alain Jund, Vice-Président de l'Eurométropole de Strasbourg.
- Lucie Etonno, Présidente du groupe « Ecologie Ensemble » à la Région Pays de Loire.

- Guillaume Gontard, sénateur, et Président du Groupe Écologiste - Solidarité & Territoires au Sénat.

On ne va pas faire un rappel de ce qui se passe aujourd'hui, ni rentrer dans les détails du contexte, puisque le contexte, vous le connaissez tous : **80 % des kilomètres parcourus en France le sont en voiture et la part modale du ferroviaire est stable ces dernières années, en diminution sur le temps long. C'est une atrophie du réseau ferroviaire français : 20 % des circulations sur le réseau ferroviaire se déroulent sur 2 % du réseau et 50 % des circulations sur 9 % du réseau.** Il s'agit donc d'un réseau très peu circulé. Sur notre réseau ferroviaire, il y a des réserves de capacités énormes.

Alors durant cette table ronde, l'objectif c'est de parler des moyens, des leviers qui permettraient de doubler cette part modale, d'améliorer les services, de relancer les mal nommées « petites lignes » qui rendent de grands services. Nous avons aujourd'hui des gens autour de cette table qui sont au cœur de ces sujets, qui mènent des combats, qui sont experts de ces questions.

On va pouvoir parler également avec deux Vice-Présidents de grandes métropoles françaises de la question des réseaux express métropolitains qui sont très attendus et qu'il faut développer. On abordera aussi, je l'espère un petit peu, les trains d'équilibre du territoire et les trains de nuit, qui sont nécessaires au renouveau du ferroviaire en France.

Je vais laisser directement Bruno Meignien introduire cette table ronde, et parler des leviers qu'on peut mettre en place directement pour développer le ferroviaire.

Bruno Meignien



Je m'exprime à titre personnel ici, compte tenu de la période électorale.

Ces quelques messages, que j'ai repris dans ces diapos support visent à répondre à la question : **quels sont les moyens dont on dispose ? Quels sont les leviers qui nous permettent d'arriver à avoir un doublement de la part modale, en tous cas une augmentation forte du trafic ferroviaire voyageurs ?**

Voilà trois messages clé que je vais détailler :

- Le potentiel, comment on fait pour mieux **exploiter le potentiel**. Aujourd'hui on n'est pas au niveau.
- Un **système technique qu'on doit cadencer**, accélérer et mailler pour le rendre à la fois plus performant en termes d'offre, mais aussi moins coûteux à exploiter.
- Enfin, **une gouvernance** qui permette justement de mixer ces deux aspects, de les mettre en œuvre et sur lesquels je suis assez convaincu qu'on a besoin d'intégrer de nouveaux acteurs, notamment par les métropoles. Aujourd'hui, s'il y a bien un gisement de trafic pour augmenter la part modale, ce sont les métropoles.

1. D'abord je vais donc revenir sur quelques idées reçues sur le potentiel.

On entend très souvent que les trains, c'est très bien en heure de pointe pour les pendulaires, et que le reste du temps, il faut juste qu'on en ait un ou deux le midi pour avoir une offre qui ne soit pas nulle entre huit heures et dix-huit heures. Mais globalement, on a surtout des gens qui vont au travail à huit heures du matin et qui reviennent chez eux à dix-huit heures le soir. C'est effectivement un cas de figure courant. Beaucoup de gens travaillent comme ça.

On peut quand même se dire que la société a un petit peu évolué. On peut surtout se dire quand on va sur le périphérique, qu'à midi il y a du monde, de même qu'à quatorze heures, à dix heures, c'est toujours plein. A priori, il y a du monde à transporter tout le temps. Et c'est ce que confirment plusieurs études. Parce que le problème des études, c'est que souvent on les fait sur ce qu'on a envie de montrer et donc on a beaucoup fait d'études sur les pendulaires. On a beaucoup de données sur les scolaires, sur les travailleurs et on n'a pas de données sur les autres, tout ce qui est tourisme occasionnel, on est un peu sec.

L'idée de *Normandoscopie* (étude sur les flux normands de zone à zone), dont les résultats sont publics, c'est de voir quelle est la mobilité réelle, tous modes et tous motifs confondus. **On se rend compte que 70 % des gens se déplacent hors heures de pointe. Et oui, il y a du trafic.** D'ailleurs, il suffit de prendre le métro en heure creuse à Paris, pour se rendre compte qu'il y a toujours du trafic, car les gens ne prennent pas le métro que pour aller travailler. Ça veut dire aussi que pour capter ces usagers, il faut qu'il y ait une offre de qualité.

Évidemment, s'il n'y a pas de train, il n'y a personne dans les trains. C'est un constat assez simple, mais on le fait souvent malheureusement sur les lignes TER et notamment sur les petites lignes.

Si l'on veut faire du ferroviaire une alternative crédible à la voiture, et sachant que la voiture est, elle, disponible tout le temps, le train doit être disponible tout le temps. Ceci y compris par exemple quand vous revenez plus tôt de votre réunion, ou si vous voulez aller à la crèche ou si vous avez un problème X ou Y, ou si vous allez simplement chez le médecin, et vous ne savez pas quand vous rentrez. Vous avez besoin de vous dire : quelle que soit l'heure où j'y vais, ou à laquelle je reviens, j'ai bien un train qui me permet de rentrer chez moi ou d'aller là où je veux.

Donc voilà un peu l'idée pour arriver à capter ces flux. Ça paraît assez simple. C'est mis en place d'ailleurs sur un certain nombre de lignes déjà en France. Il ne faut pas non plus dresser un tableau qui serait trop noir. Il y a beaucoup de lignes où on a déjà du cadencement, on a déjà des offres qui sont de qualité.

Mais je pense que ça gagnerait à être élargi, à être systématisé de la même manière qu'en Suisse ou en Allemagne. Et d'ailleurs dans beaucoup d'autres pays européens : il y a des lignes très intéressantes en Ecosse, en Italie, en Espagne, au Portugal. Il n'y a pas que la Suisse et l'Allemagne.

Tout cela suppose aussi d'avoir un travail avec les **acteurs locaux** : Comment fait-on en sorte d'avoir des offres qui correspondent à la demande des usagers avec des horaires qui correspondent aux motifs de déplacement des gens.

Cela dépasse les transports et l'aménagement du territoire : à partir du moment où l'on fait des zones d'activités ou des logements loin des gares, on ne peut pas s'étonner que les gens ne prennent pas tous le train. Il y a un vrai travail qui dépasse le seul cadre du transport ferroviaire, même si pour ma part, je m'exprime surtout sur la partie transport ferroviaire.

2. Le deuxième point important pour améliorer le système est à mon sens d'exploiter le réseau comme un "tapis roulant".

Cela revient au cadencement tout simplement, mais pas seulement. Il faut aussi une certaine vitesse et un maillage. Une fois qu'on a fait une correspondance, elles doivent toutes s'enchaîner de manière systématique. C'est cela l'image du "tapis roulant".

J'insiste un petit peu sur le cadencement parce que souvent c'est une notion sur laquelle il y a des confusions. Par exemple, on peut avoir trois trains qui se suivent à une heure d'intervalle et après quatre heures sans service : ce n'est pas du cadencement.

On entend souvent l'idée qu'on aurait un train cadencé parce qu'on a mis quelques trains de manière régulière, de même que des trains qui ne sont pas strictement réguliers. On a des contraintes lorsqu'on cherche à avoir cette priorité de cadence, mais pas forcément les avantages en termes de simplicité et de productivité. C'est donc important de rappeler que le cadencement fait référence aux trains réguliers, par exemple un train toutes les heures, à la même minute, qui dessert les mêmes gares, toute la journée, tous les jours, y compris le samedi. Le dimanche un peu moins. On a des motifs de déplacement qui sont très divers et qui ne se limitent pas au domicile - travail et domicile - études.

Mais cela demande une **véritable planification horaire**, c'est-à-dire que les trains doivent partir à la même heure chaque heure, voire sur certaines lignes, toutes les deux heures. En dessous de deux heures, il peut ne plus avoir de service de train : soit on met vraiment des trains, soit on ferme la ligne. **L'idée qu'on retrouve dans le cadencement, c'est de développer de l'offre pour amortir les coûts fixes qui**

sont élevés. Cela revient à optimiser l'usage de l'infrastructure. Si l'on ne veut pas développer plus de services, alors les coûts fixes seront intenable. Et, dans ce cas-là, on ferme la ligne. Prenons l'exemple d'une usine de voitures : on n'a jamais vu Peugeot construire une usine de voitures pour dire finalement qu'ils produisent le matin de sept à neuf heures et le soir de seize à dix-neuf heures.

Excusez-moi de revenir sur ces bases là, mais il y a beaucoup de confusions sur cette notion de cadencement, donc ça me paraît important de faire ces rappels. Il faut aussi comprendre que **le cadencement implique une certaine planification horaire, c'est-à-dire qu' on impose des horaires aux gens et pas l'inverse.** Aujourd'hui, on a tendance justement à dire : « tiens, il y a un établissement scolaire qui commence à huit heures cinq, il faudrait que le train arrive à peu près à cette heure-là ». Donc ça veut dire qu'on adapte un système ferroviaire, qui de base est rigide et doit fonctionner sur un système qui est régulier, à la demande précise. **La difficulté du cadencement est que l'on doit adapter la demande à l'offre. Cela paraît contre-intuitif, mais c'est la seule façon d'arriver à un système qui est à la fois attractif et productif.**

Cela veut dire qu'il y a un besoin d'accompagnement qui est important. On l'a vu en Rhône Alpes en 2008, ça n'avait pas été très simple au départ pour que les scolaires et les grands employeurs soient mis dans la partie pour éventuellement décaler les horaires d'embauche ou de débauche. Éventuellement aussi étaler la pointe, car c'est un gros problème. **Aujourd'hui, on fait le système lors des heures de pointe qui fonctionne à plein pendant une petite partie du temps. L'alternative est donc d'étaler les heures de pointe, avoir cette discussion avec les gros établissements, avec les gros**

générateurs de trafic, pour que les horaires d'embauche et de débauche soient répartis au maximum le matin et le soir. Ceci pour éviter d'avoir le train du lundi matin et du vendredi soir qui est très rempli, et les autres qui le sont beaucoup moins.

Un autre levier important, c'est la productivité.

Vous comprenez bien que si on fait 1h aller simple, 1h de retour, votre rotation ne peut faire que 3h, si on imagine qu'on a un train par heure. Il faut bien un temps de retournement pour faire demi-tour au terminus et au départ.

Sauf qu'on ne peut pas partir comme on cadence, on ne peut partir que sur des heures rondes. Donc le train fait soit une boucle en deux heures, soit une boucle en trois heures. Si le temps d'aller simple est d'une heure, le temps de retour est d'une heure, on va juste s'arrêter 30min à chaque terminus, donc on va perdre un peu de temps.

Si notre train maintenant, on l'accélère et qu'on passe à 52 minutes, par exemple, il va faire 52 minutes, 8 minutes au terminus, puis revient en 52 minutes, et enfin 8 minutes à faire demi-tour. Le total fait 2h. Donc avec les mêmes moyens, j'ai retendu mon système de 8 minutes, ou éventuellement accéléré si j'ai relevé la vitesse, et avec les mêmes moyens, les mêmes conducteurs, contrôleurs, trains et voies ferrées, je vais faire 50% de plus de kilomètres. Au lieu de faire une boucle en trois heures, je vais faire une boucle en deux heures.

Le problème, c'est justement que le cadencement implique d'avoir cette rigidité. Alors, on ne peut pas avoir des rotations de 2h20 ou de 2h40, donc ça veut dire qu'il faut toujours chercher dans les liaisons, dans le commercial, dans la performance de

l'infrastructure et dans la tension, la rapidité. Ça permet d'avoir cette productivité. Donc on a vraiment ce deuxième levier important qui est la performance du train. **En fait, plus on va vite, moins ça coûte cher.**

Enfin, le dernier levier est le “maillage”.

Le maillage permet d'aller un petit peu de où on veut à où on veut. L'intérêt du cadencement quand même, c'est que toutes les correspondances, une fois qu'on en a une, les autres se répètent dans la journée et on n'a pas les problèmes qu'on a aujourd'hui. Souvent, je prends un TGV, mon TGV a du retard, mon TER n'est pas assuré. C'est ennuyeux. Si on a un cadencement, on a toutes les deux heures, toutes les heures, toutes les demies-heures, voire tous les quarts d'heure, la même correspondance. Donc si je rate un train, je sais que ma correspondance sera toujours garantie. En tout cas, je vais avoir la même correspondance, au même horaire, tous les jours.

La grosse difficulté du cadencement en revanche, c'est d'arriver à concilier justement cette performance qu'on attend avec des temps de correspondances qui ne soient ni trop longs ni trop courts. L'intérêt côté voyageurs, évidemment, c'est une attractivité supplémentaire, parce qu'on n'est pas sur des lignes, mais vraiment sur un réseau, on change d'échelle.

Je reviens sur le cadencement : quand on parle de fréquence régulière, il n'y a pas cinquante solutions. C'est forcément toutes les 2h au minimum, ou bien, toutes les heures, toutes les demies-heures ou tous les quarts d'heure. On a quatre choix globalement. Dans l'essentiel des cas, on va être sur un de ces quatre choix en fonction du potentiel de la ligne.

3. Mon dernier point concerne la gouvernance.

Parce que tout ça, c'est bien beau, mais il faut arriver à le mettre en œuvre et on voit que ça fait intervenir à la fois des **aspects ferroviaires purs mais aussi des aspects plus territoriaux.**

Il s'agit de remettre de la matière grise autour de la table. C'est simplement **de bons acteurs autour de la table pour aboutir à un vrai projet de territoire.** A mon sens, sur la base de nombreux exemples que j'ai pu tester personnellement en allant à l'étranger ou même en France, **un projet de territoire est un territoire sur lequel on ne fait pas que du ferroviaire, mais un ensemble sur lequel on agit à la fois sur les déplacements et sur l'aménagement du territoire.**

Un exemple qui m'a beaucoup marqué, c'est la **ligne Merano - Malles, en Italie**, qui venait de rouvrir quand j'y suis allé en 2008. Ils avaient mis en place toute une offre qui était cadencée. La ligne avait été fermée en 1991 parce qu'il n'y avait plus personne dans les trains. Donc Trenitalia, à l'époque, avait dit que cela ne servait à rien d'exploiter cette ligne. On revient sur les idées reçues qu'on a sur le potentiel : il n'y a personne dans les trains, ça coûte très cher à exploiter, donc on ferme. Pendant quinze ans, donc, la ligne était fermée. Pendant ce temps-là, la collectivité locale (la province de Bolzano, qui est un équivalent proche de nos régions en France) s'est dit qu'en termes d'aménagement, cela valait le coup d'essayer quelque chose. En 2005, ils ont donc ouvert la ligne sur la base d'un cadencement à la demi-heure en pointe et à l'heure en heure creuse. Effectivement, tout à l'heure je disais qu'un cadencement, c'est pareil toutes les heures, mais il peut y avoir un écart entre heures creuses et heures de pointe ; mais il faut rester dans l'idée qu'on ne doit pas dépasser un pour deux en heure creuse par rapport à l'heure de pointe. La

province de Bolzano a donc mis un cadencement entre 5h et 23h.

C'est bien pour les habitants, mais ils n'ont pas fait que ça. Ils ont aussi fait en sorte que dans les documents d'urbanisme, on urbanise autour des gares. **Par ailleurs, ils n'ont pas élargi la route parallèle comme on peut le voir en France, où parfois, on a un projet ferroviaire, un projet routier. Or, sur certains territoires, il faudrait parfois choisir, en termes d'efficacité de l'argent public...** Et donc là, ils ont dit : la route parallèle est bien chargée, mais on ne l'élargit pas puisqu'on investit dans le train. Ils ont créé deux sociétés publiques locales, une qui exploite l'infrastructure, qui gère l'entretien de l'infrastructure et une qui vient exploiter les trains mais qui exploite aussi les cars, qui sont en correspondance dans les gares. Donc en termes d'intermodalité, évidemment, ça simplifie les choses.

Si l'on veut que la correspondance soit garantie et fiable, c'est mieux s'il y a une discussion, sans que ce soit forcément la même société, mais qu'il y ait une discussion entre les différents exploitants, - ce qu'on voit rarement d'ailleurs malheureusement en France -, entre l'exploitant qui gère les cars de rabattement et puis la ligne structurante, qui détermine les horaires, on voit que l'articulation est souvent difficile.

Ils n'ont pas fait que ça. Ils ont aussi misé sur l'intermodalité train - vélo : la ligne a l'avantage de monter 600m de dénivelé (l'idée c'est de monter en train puis de descendre en vélo). On voit là aussi en quoi c'est un projet de territoire : permettre d'exploiter au mieux le contexte local, le contexte particulier de la ligne, c'est central. Quand on a une ligne comme ça, qui monte en altitude, le fait d'avoir créé une piste cyclable spéciale sur toute la vallée, pas jusqu'à quatre kilomètres, mais

sur trente kilomètres, permet aisément de monter en train et de descendre à vélo. Il y a même des loueurs de vélos qui ont des remorques, qui remontent les vélos. Vous descendez en vélo. C'est génial. Je l'ai fait moi-même. Le train était plein, il y avait du monde sur la piste cyclable, en heure creuse. Vous avez au total un à deux millions de voyageurs selon les années. **Aujourd'hui cette ligne a tellement de succès qu'on double les trains, qu'on électrifie la ligne et qu'on augmente l'offre avec des trains directs. Ils sont en train de développer l'offre en partant du territoire. On est passé de "il y a personne, il n'y a pas de potentiel, on ferme la ligne", à une ligne qui fait plus de trafic que la ligne Aix- Marseille.**

Alors ce n'est pas simple. Cela implique d'avoir vraiment cette coordination, cette volonté des acteurs d'aller chercher les leviers qui permettent de faire venir du monde. Il y a aussi eu de la communication, qui a été très forte. Communication, intégration aux circuits touristiques. On peut arriver à faire des choses vraiment très intéressantes. On retrouve cela dans d'autres lignes, comme en Ecosse, autre exemple, où il y avait tellement de scepticisme au départ qu'ils sont allés un petit peu à l'économie sur le projet et qui maintenant se retrouvent bloqués parce qu'il y a trop de monde dans les trains. On a beaucoup d'exemples aussi en Allemagne, où le trafic a doublé, triplé, quadruplé.

Donc, on est capable d'avoir ce doublement de la part modale. Pas partout. Il y a des lignes qui fonctionnent déjà bien, où la part modale du train est déjà élevée, et où on arrivera pas forcément à faire mieux. Mais il y a des lignes où il y a du potentiel à aller chercher. Pour cela, il faut arriver à s'organiser pour le faire.

Olivier Maffre

Merci pour cette présentation. On va tout de suite passer aux autres intervenants de cette table ronde, et d'abord à l'exemple de l'Eurométropole de Strasbourg et à ce que vous réussissez à mettre en place sur Strasbourg avec la Région, un exemple concret.

Alain Jund



C'est vrai que dans la grisaille qui a été décrite précédemment, je ne sais pas si je vais amener une lueur d'espoir mais en tout cas, je vais peut-être montrer qu'un certain nombre de choses sont possibles.

Effectivement, dans six mois, à quelques jours près, à Strasbourg, le **Réseau Express Métropolitain Européen (REME) va se mettre en place de manière concrète**. Cela nous a imposé à la fois d'aller très vite, de repenser et de concrétiser les politiques de mobilité, à l'échelle à la fois de l'agglomération, mais aussi à l'échelle de tout le territoire. On a la chance d'avoir sur l'agglomération de Strasbourg une étoile ferroviaire avec treize gares. Mais ce réseau express métropolitain va concerner une cinquantaine de gares du département.

On a réussi à accélérer parce qu'il y avait à la fois de fortes préoccupations environnementales (urgence climatique, qualité de l'air, pollution atmosphérique, par laquelle Strasbourg est quand même très touchée, congestion, questions de santé publique). On a réussi en à peu près deux

ans à passer d'une idée qui avait été seulement élaborée, à quelque chose de concret.

On a, dès le mois de mai 2021, signé un **pacte entre l'Eurométropole et la Région** pour un calendrier relativement rapide sur ce réseau express métropolitain.

Je veux dire que tout n'a pas été simple :

- D'abord, les **enjeux politiques** : Strasbourg écolo, la Région Les Républicains. Ça ne facilite pas toujours les choses, encore que parfois ça peut créer des opportunités.
- Un passif sur le territoire qui est le **Grand Contournement autoroutier Ouest (GCO)**. Pendant une vingtaine d'années, on s'est bagarré, d'où une fracture politique importante parce que Vinci a ouvert il y a un an et demi une autoroute de contournement de Strasbourg qui a globalement massacré trois cents hectares de d'espaces naturels et qui a coûté cinq cents millions d'euros.
- Le dernier élément qui rend les choses un peu plus compliquées, c'est le **caractère transfrontalier**, parce que nous sommes chacun dans nos frontières. La SNCF et la Deutsche Bahn, encore plus que nous, parce que nos horizons s'arrêtent toujours à la frontière. Quand on est de Berlin, ça s'arrête à Kehl et quand on est à Paris, ça s'arrête à Strasbourg. Donc il y a une difficulté à travailler quotidiennement ensemble.

Ce qu'il faut rajouter sur le contexte, c'est qu'il y a une culture du ferroviaire depuis une quinzaine d'années et je sais que Jacques Fernique, à l'époque où il était conseiller régional, y a beaucoup contribué.

Et donc ce n'est pas quelque chose qui est tombé d'un coup, même si on a fortement accéléré ces dernières années.

Comment ça fonctionne ?

- D'abord, ça se passe effectivement à **l'échelle du département et pas seulement à l'échelle de l'Eurométropole**. Il faut bien sûr qu'il y ait un cadencement, une amplitude sur les gares qui sont à 5, 10 ou 15 kilomètres. Mais c'est vraiment à l'échelle de 40, 50 kilomètres qu'il faut faire.
- Le deuxième élément, c'est **qu'il a fallu ramener le ferroviaire dans nos logiciels et dans nos manières de penser et de se déplacer au quotidien**. Parce qu'avec la priorité qui avait été donnée au TGV, le ferroviaire du quotidien a disparu, je dirais du rêve qu'on peut avoir de se déplacer. Le TGV a pris toute la place au détriment d'un certain nombre de lignes, qui certaines ont été fermées et d'autres, on pourra en reparler, on été laissées à l'abandon total, et aujourd'hui on a des difficultés pour les remettre en cadencement.
- Troisième élément, c'est effectivement **un cadencement**. C'est une **augmentation massive de l'offre ferroviaire dans certaines gares**. C'est multiplier par trois, par quatre, par cinq et donc sur un certain nombre de gares, on va jusqu'à 140, 150 voire 170 arrêts par jour. Une gare était à 22 arrêts par jour, personne ne savait qu'elle existait, elle va passer à 70 arrêts, pour la faire rentrer dans la démarche, avec effectivement une amplitude de 5h à 22h (on aurait souhaité aller un peu plus loin, jusqu'à 22h30 ou 23h, mais les

impératifs financiers, notamment ceux de la Région, n'ont pas permis d'aller plus loin). Avec un cadencement au minimum à trente minutes et à huit, neuf minutes aux heures de pointe pour qu'effectivement on puisse aussi faire du débit, et avec, en plus, les premières diamétralisations parce que quand les gares sont uniquement des lieux d'arrivée, cela ne permet pas de vraiment développer l'offre. Si on veut vraiment développer les choses, il faut diamétraliser..

Donc c'est une **première étape**, à la fin de cette année, en **décembre 2022**. C'est vrai que la SNCF est un peu sous pression, parce que ce n'est pas évident, en l'espace d'un an ou de 18 mois, de faire ce saut quantitatif, que l'on espère aussi qualitatif.

Pour l'anecdote, la Région a suspendu il y a trois mois ses paiements à la SNCF, parce qu'elle estimait qu'elle ne menait pas les services pour lesquels elle était payée. Il y a quatre jours, nous avons donc eu un courrier de la SNCF, adressé à l'Eurométropole et à la Région, qui nous garantissait la réalisation de ce projet. La présidente de la Métropole et le président de la Région réunissent d'ailleurs ces jours-ci l'ensemble des intercommunalités du département pour présenter la démarche. C'est donc la première étape à l'horizon décembre 2022, 2023.

Il y a une deuxième étape qui s'engage à l'horizon 2025, notamment sur un certain nombre de lignes ferroviaires transfrontalières.

Cette étape est un peu plus difficile parce qu'il y a encore des négociations, notamment avec la Deutsche Bahn.

Ce que je voudrais dire encore globalement, c'est que, certes, le réseau ferroviaire est le

réseau structurant, mais quand on parle d'aménagement du territoire, quand on parle de couverture d'un territoire, il nous faut avoir la même ambition sur les **réseaux des cars interurbains**. Si on n'a pas une ambition proche sur les réseaux de cars interurbains, on le voit, une partie du territoire est oubliée. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas travailler sur les rabattements. C'est donc l'étape aussi à l'horizon 2025 pour avoir la même cible sur un certain nombre de liaisons de cars interurbains, que ce soit en termes d'amplitude et en termes de cadencement.

Je dis ça parce que souvent, les réseaux de transport de cars interurbains, ce sont les laissés pour compte, la deuxième classe, ceux qui ne peuvent pas faire autrement : les vieux, les lycéens, ceux qui sont soit condamnés à la voiture soit à des bus qui ne sont pas cadencés.

Je crois qu'il y a vraiment une complémentarité. Je ne parle même pas de la complémentarité réseau cyclable, qui devrait être évidente. Mais en tout cas, je crois qu'il faut vraiment, quand on parle des réseaux express métropolitains, travailler là-dessus.

Pour conclure, je dirais qu'on est allé assez vite. On a été assez ambitieux et on a réussi à se convaincre mutuellement entre la Région et la Métropole sur un accord où il y avait à la fois un certain nombre d'objectifs, les modalités opérationnelles, et le financement, qui est de la compétence de la Région. Mais l'Eurométropole va mettre quelques millions par an sur le fonctionnement de ce réseau express métropolitain. Je pense que l'enjeu est trop important pour se dire "on va négocier sur 7 ou 8 millions", c'est beaucoup, c'est peu, mais en tout cas, je crois qu'il faut avancer dans ce sens-là.

Je suis tout à fait prêt à vous retrouver au mois de janvier prochain à Strasbourg pour constater la mise en œuvre.

Parfois, il y a des blocages dans certaines régions et parfois il y a des possibilités, des opportunités, des fenêtres de tir. Pour sortir de cette espèce de grisaille permanente. On sait qu'on est dans une situation extrêmement difficile, mais on peut retourner un certain nombre de situations. On peut être levier pour que ce type de projet puisse se généraliser à l'ensemble des grandes agglomérations françaises.

Olivier Maffre

Je propose qu'on laisse tout de suite Jean Charles Kohlhaas, qui est dans une métropole similaire, certes plus grande, avec des enjeux de transport similaires, nous partager son retour d'expérience, et la vision que les écologistes portent à Lyon sur la question du réseau express, ainsi que les difficultés et les points de blocage qui existent.

Jean-Charles Kohlhaas



Je ne sais pas si je vais apporter une énorme plus-value parce qu'en vous écoutant, je me suis dit que tout ce que j'essaie de dire depuis une vingtaine d'années avait été dit. Je vais préciser quelques détails pour confirmer exactement tout ce qui a été dit. Ce que j'aimerais faire, il l'a fait.

Je reviens sur les propos introductifs essentiels. On a essayé de mettre en place un début de cadencement en région Rhône Alpes en 2008.

Je me souviens aussi qu'antérieurement, on était allé avec certains d'entre vous, Stéphane et d'autres, visité plusieurs fois la Suisse, notamment dans les années 2005-2006, pour voir comment ça fonctionnait. L'enjeu, c'est le niveau de service.

Le niveau de service, c'est quoi?

C'est la fréquence, l'amplitude, un peu la capacité, l'emport évidemment, la régularité, la fiabilité et donc le cadencement comme tu en as parlé.

Une chose essentielle : je pense qu'en France, on est complètement à côté de la plaque, pas seulement à la SNCF et sur le ferroviaire, mais aussi sur les transports urbains. J'essaie de faire changer un peu les choses à petite échelle... car effectivement on cale tout sur les heures pleines.

Je vous invite à lire ou à assister à une conférence d'**Éric Chareyron** (directeur de la prospective chez Keolis), sociologue, qui regroupe toutes les données de mobilité de la France et de l'Europe. Il travaille pour Keolis, filiale de la SNCF, mais qui a une certaine indépendance.

Il nous explique très bien qu'il n'y a pas 10% de la population qui, sur un mois, se déplace tous les jours en heures pleines le matin et en heures pleines le soir. Même ceux qui se déplacent en heure pleine régulièrement, très souvent, reviennent en heures creuses, tard le soir, en milieu de journée, etc.

Donc si on veut faire du report modal, il faut qu'on ait un service pour qu'ils puissent revenir, aussi en heures creuses, et tard le soir.

Le prix n'est absolument pas l'enjeu. Tous ceux qui ont voyagé un peu en Europe savent très bien que les transports publics, et en particulier le ferroviaire, dans les pays voisins qui ont une part modale très importante, coûtent beaucoup plus cher qu'en France. Certes, parfois le niveau de revenu est plus élevé, comme en Suisse.

A Bordeaux, à des Journées d'Été, on avait reçu le directeur du transport public du canton du Jura suisse. Ce n'est pas le plus rural des cantons suisses, mais il est bien rural. Il y a très peu d'habitants, c'est très peu dense, ce sont des petits hameaux. Dix ans auparavant, ils avaient décidé de remettre en place du transport public. Ils ont alors remis des trains à partir de 5h du matin jusqu'à 1h du matin sur toutes les lignes ferroviaires existantes, ainsi que des cars, sur toutes les routes où il n'y avait pas de lignes ferroviaires pour desservir les hameaux. Malgré le fait que ce soit désertique, très peu dense, avec plein de petits hameaux, ils ont rempli tous les transports publics parce qu'ils avaient une offre cadencée efficace.

Je reviens sur l'enjeu de la gouvernance. C'est l'enjeu essentiel.

On a une petite chance, vous le savez, même si ça fait beaucoup de débats politiques depuis un certain nombre d'années, on devrait arriver à être le dernier pays à **ouvrir le ferroviaire à la concurrence**.

Je ne suis pas un fan de la concurrence, donc ne me cherchez pas là-dessus. En revanche, j'ai appris hier soir grâce à un haut cadre de la SNCF que l'entreprise a réfléchi face à cette situation où les Régions dans le cadre de la concurrence vont faire de l'allotissement : elles vont découper leurs réseaux en lots et les mettre à la concurrence. Du coup la SNCF a décidé de créer des centaines de filiales afin de

répondre à chaque lot. Voilà le modèle qu'ils ont décidé d'imaginer. Aujourd'hui, il y a déjà au moins 200 filiales à la SNCF. Je pense que notamment pour le fret, ce modèle est assez responsable de la destruction du ferroviaire en France depuis 40 ans.

En fait, ils n'ont pas tort, sauf que ce n'est pas à la SNCF de créer des filiales. **C'est aux collectivités locales de créer des sociétés publiques locales pour exploiter les trains sur leurs territoires, avec un contrôle direct par les citoyens et par les élus.** C'est ce qu'on doit faire. C'est ce qu'on prône depuis un certain nombre d'années, ce que certains d'entre nous et votre serviteur ont prôné lors des élections, je pense notamment aux régionales de 2015.

Sachez qu'en Suisse, il n'y a aucune société privée qui exploite aucun service public. Que ce soit l'eau, l'assainissement, les déchets et le transport public, ce ne sont que des sociétés publiques. Il y a la société publique nationale des chemins de fer fédéraux, elle est de petite taille, mais nationale quand même. Puis dans chaque canton, il y a une société de transport publique qui fait les cars routiers et le train. La Suisse est "un pays communiste": ils ont inscrit dans leur constitution que toute société qui rendait un service public devait investir tous ses bénéfices dans le dit service public. Donc aucune société privée qui fait des bénéfices et qui doit payer des impôts sur ses bénéfices n'est intéressée par concurrencer les sociétés publiques locales des cantons suisses.

Je pense que c'est vraiment le modèle sur lequel on doit se baser, à des échelles certes plus grandes. Alain parlait de l'Eurométropole élargie. Je pense que sur la métropole de Lyon, le bassin de vie correspond à l'aire métropolitaine lyonnaise. Dans la Métropole de Lyon, il y a 37 gares. Dans l'aire métropolitaine

lyonnaise, je n'ai pas le chiffre exact, mais on doit être entre 100 et 150 gares. L'aire est le bassin de vie de 3 800 000 habitants.

Donc on se bat, je me suis battu pendant des années, à l'époque où la Région était plutôt favorable aux transports publics et ferroviaires en général pour créer du réseau express métropolitain. Mais à l'époque, le président de la métropole, par ailleurs ancien sénateur, Gérard Collomb, n'avait absolument pas envie de réfléchir plus loin que le tour de son nombril, c'est-à-dire la Métropole elle-même.

On a gagné la Métropole en 2020 et tout ce qui va avec, en particulier le Sytral Mobilités, qui est l'organisation en charge des transports, sur un territoire même plus large que la métropole grâce aux parlementaires qui ont voté la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

Mais la Région, juste avant, avait basculé à un Républicain, et pas n'importe lequel. Entre 2015 et 2020, il a encore plus tué le ferroviaire sur sa Région, ça c'est clair. Il n'a rien fait sur le ferroviaire. Mais il commence à se bouger un peu, parce qu'en ce moment, il y a une pression citoyenne. Mais il ne veut absolument pas travailler avec la Métropole de Lyon parce que nous sommes, en particulier les écologistes, la majorité qui dirige la Métropole, vraiment les ennemis jurés de Monsieur Laurent Wauquiez. Pourtant, c'est un enjeu politique majeur.

On va y arriver parce qu'on va l'encercler, convaincre ses camarades, tous les Présidents des autres Autorités Organisatrices urbaines tout autour, qui sont dans cette aire métropolitaine lyonnaise et en l'encerclant, on va le convaincre de faire certaines choses. J'ai annoncé 500 millions d'euros d'investissements, hors compétence, de Sytral Mobilités sur le ferroviaire pour

développer le RER métropolitain. J'ai dit que je voulais bien participer à l'exploitation et payer l'exploitation de tous les renforts de service qu'on ferait en plus de l'existant bien évidemment, mais comme le dit très bien Laurent Wauquiez : *“c'est celui qui paie qui commande”*. Donc si j'investis plus que lui, c'est moi qui commande.

Olivier Maffre

Lucie Etonno, je te laisse nous partager aussi ce que tu vis et ce que vous faites dans ta Région. Tu voulais notamment nous parler des trains d'équilibre du territoire, un sujet qui te tient à cœur.

Lucie Etonno



Je vais vous parler de la région des Pays de la Loire, donc on va partir du côté Ouest.

Petit panorama rapide :

- La Région compte 3,4 millions d'habitants, deux grosses métropoles, Nantes métropole avec plus de 650 000 habitants et Angers avec près de 300 000 habitants.
- Aujourd'hui, c'est 12,6 millions de déplacements quotidiens, et selon les projections de l'Insee, on sera d'ici 2030 à 13,3 millions de déplacements quotidiens.

Les efforts qui ont été menés par les collectivités ces dernières années pour le transport public, ne restent pas vains. Mais le report modal ne fonctionne pas très bien

en Pays de la Loire, puisqu'on est toujours champion de France pour les déplacements domicile-travail en voiture, on a plus de 78% des déplacements domicile-travail en voiture. Fort de ce constat, la majorité de 2015 qui a pris la Région, LR-UDI, et qui était présidée à l'époque par un de vos confrères sénateur, Bruno Retailleau, a décidé un plan de 120 millions pour les routes, en disant que les modes ne s'opposent pas, alors que c'est une idée fausse.

Si les modes s'opposent face aux enjeux climatiques et sociaux. Par contre, comme on l'a vu avec les interventions précédentes, il y a une complémentarité à créer.

Heureusement, la loi est là et impose aux régions d'établir un SRADDET qui est le *Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et d'Égalité du Territoire*. Dans ce schéma, les régions doivent annoncer des objectifs de report modal.

Pour les Pays de la Loire :

·En 2015 : on est à 8,4% pour les transports collectifs.

·En 2030 : 12% annoncés.

·En 2050 : 15% pour les transports collectifs et répondre aux besoins de déplacements de toute la population.

Il y a une forte préoccupation en Pays de la Loire avec le vieillissement de la population, notamment sur la côte. Je suis vendéenne, c'est un véritable enjeu : le déplacement des personnes âgées.

Comment allons-nous faire ?

Notre rôle, en tant qu'élus écologistes minoritaires, c'est de faire pression sur la majorité, d'être un peu lobbyistes et du coup, on n'est plus dans l'incantation parce qu'on voit qu'il y a des choses qui se

passent dans les régions voisines et également avec les métropoles.

1-. Le choc de l'offre

Ce qu'on prône aussi c'est la qualité de l'offre. Alors on appelle ça un **choc de l'offre ou Big bang de l'offre à infrastructures constantes**. Autrement dit, qu'on ne nous emmène pas sur les travaux d'infrastructure, parce que dans le ferroviaire, vous le savez tous, c'est à moyen terme ou à long terme, donc on estime qu'on peut développer l'offre en Pays de la Loire à infrastructures constantes.

Encore une fois, la loi pour moi est venue faciliter ces enjeux de gouvernance avec la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en permettant de donner un statut d'Autorité Organisatrice des Mobilités à plusieurs échelons, donc aux EPCI, mais également à la Région, et de faciliter les coopérations sur les territoires. Après, il y a effectivement des enjeux politiques : une coopération d'une métropole avec la région Pays de la Loire, tel que vous êtes en train de faire du côté de Strasbourg, je pense que ce serait très porteur pour le territoire, notamment pour Nantes.

La Région a plus de compétences maintenant sur le volet transports. On l'a vu sur les transports scolaires, sur les transports interurbains, sur les transports à la demande... La Région possède alors les moyens pour réaliser ce maillage qu'on a pu voir dans les présentations précédentes et travailler à la fois sur des lignes de rabattement quand il n'y a pas de gare et sur des lignes plus structurantes.

Alors il se passe des choses en Pays de la Loire, c'est plutôt une Région dynamique, y compris en termes ferroviaires, mais on a un réseau qui n'est pas dense, donc forcément ça a moins d'effet qu'à Lyon ou Strasbourg. Au lieu de ça, on a plutôt une

stratégie régionale décidée par la majorité qui nous amène à 2030. Donc, ils ont pris les responsabilités en 2015, mais le choc de l'offre n'aura lieu au mieux qu'en 2030.

2-. La qualité de service

Un autre levier, est de travailler sur **la qualité de service**, notamment le confort à bord des trains. Concernant l'information voyageur, une des décisions qu'on a déplorées, est **la fermeture des guichets**. Non pas la fermeture des guichets en tant que telle, mais le fait de ne pas avoir d'alternatives sur l'information voyageur. On s'est retrouvés dans des gares, où on n'avait plus de guichets, on avait juste les pauvres panneaux de la SNCF. Donc le voyageur arrivait dans les gares, il n'avait plus d'informations, sauf ceux qui sont ultra connectés. Les maires des petites villes étaient mis devant le fait accompli par la SNCF et ça a vraiment été une méthode qu'on a dénoncé. Après, on peut parler du guichet de demain, mais on n'a même pas eu cette réflexion en Pays de la Loire.

3-. L'accessibilité

On a un enjeu, je vous l'ai dit, sur **le vieillissement de la population et l'accessibilité**. Aujourd'hui, se déplacer quand on est une personne avec un **handicap**, c'est le parcours du combattant, avec des services qui ne sont pas accessibles, qu'il faut réserver quarante-huit heures à l'avance, qui dépendent de la présence en gare, mais on a fermé les guichets. Donc, on n'a pas du tout avancé alors que les Régions devaient s'engager sur des schémas pour améliorer l'accessibilité.

4-. La tarification attractive

Un point aussi sur **la tarification attractive**, tournée vers des publics cibles. Donc là, on a un exemple tout récemment avec le **Pass TER** au niveau national, qui a été arrêté par mésentente entre les Régions,

l'État et la SNCF. On avait anticipé ce possible arrêt et on avait dit à nos élus majoritaires : “travaillez sur un pass TER”, ils nous ont dit : “Oui, on travaille sur un pass TER qu'en Pays de la Loire”. On a dit : “au moins, travaillez sur un pass TER qui soit en lien avec les régions limitrophes pour permettre aux jeunes, à défaut de voyager dans toute la France, de voyager dans les régions limitrophes”. Donc ils ne l'ont pas anticipé. En résultat, on se retrouve avec un pass TER qu'en Pays de la Loire et on ne peut que le regretter.

5- L'intermodalité

Après il y a les enjeux d'intermodalité, pour donner un exemple : on va faire du lobbying pour **développer le vélo et sa complémentarité**. La période de crise sanitaire nous a beaucoup aidé à faire avancer les problématiques sur le vélo. Pour vous donner un ordre d'idée, sur tout ce qui était l'aménagement de voies cyclables à l'approche des gares, je trouvais toujours bizarre qu'on ait si peu de dossiers en Pays de la Loire. Ils me disaient : “c'est parce que les collectivités ne demandent pas”. Donc, il y a peut-être un souci sur l'information.

Là, sur une première année de mandat, on a fait autant d'investissements que le mandat 2015-2021 sur l'aménagement des voies cyclables proches des gares. Donc ce qu'elle avait fait en cinq ans, la Région Pays de la Loire vient de le réaliser en un an. **Il faut aller chercher les collectivités, travailler davantage sur la coopération.**

Après, il y a plusieurs leviers qui vont s'agir de l'infrastructure, mais ce sera l'objet de la prochaine table ronde.

En tout cas, les régions peuvent appuyer sur le **Contrat Plan Etat-Région et l'Accord des petites lignes**. Ça me permet de faire l'accroche avec le TET (les trains d'équilibre du territoire). Nous, en Pays de

la Loire, on a Nantes-Lyon, Nantes-Bordeaux, Caen-Alençon-Le Mans-Tours. **Ce qu'on peut regretter, c'est que les régions coopèrent ensemble que lorsqu'il y a un danger sur la ligne.** C'était le cas entre Caen-Alençon-Mans-Tours. Sur Nantes-Bordeaux, on s'est beaucoup investi en tant qu'écologistes pour demander la rénovation des deux voies, on a une rénovation d'une seule voie qui arrive enfin, qui a pris du retard. Mais derrière, on a la Région qui n'augmente pas l'offre de TER, donc on se retrouve avec une meilleure infrastructure, mais on n'injecte pas de l'offre tout de suite pour rendre attractive cette rénovation.

Enfin, **sur les liaisons interrégionales**, le report modal marchera si on élargit les coopérations. Une coopération qui marche bien c'est avec Centre Val de Loire, l'enjeu de l'Inter Loire et les gens de Beau Vélo, qui dure depuis des années et qui va s'intensifier pour permettre de profiter de la Loire à vélo.

Je voudrais ajouter que dans les **Contrats de Plans État-Région** et ce qu'on appelle maintenant les **“protocoles petites lignes”**, on souffre du manque de coopération. Chaque Région se retrouve à négocier dans des conditions plus ou moins acceptables avec l'État, mais on n'a pas une vision globale, ce qui fait qu'on ne travaille pas sur des offres complémentaires mais plutôt des offres segmentées.

Olivier Maffre

Pour conclure cette table ronde, Guillaume, je vous laisse nous parler notamment du combat que vous avez mené sur la ligne Grenoble-Veynes-Gap en Isère, et de réagir globalement aux propos qui ont été tenus.

Guillaume Gontard



Comment peut-on doubler la part modale ?

Les choses sont assez simples. Il faut des trains et des gens qui montent dans les trains.

L'exemple de la ligne Grenoble - Veynes - Gap, qui est une des plus belles lignes du monde, a la particularité d'être sur deux régions, la Région Sud et la Région AURA. Elle relie Grenoble, les Hautes-Alpes en désenclavant le territoire des Hautes-Alpes et celui de Gap, qui est un territoire particulièrement enclavé, ce qui pose la question du tourisme, avec la desserte des stations de ski.

Cette ligne est également une vraie colonne vertébrale sur des territoires ruraux, qui vient desservir des petits villages, en faisant le lien avec l'agglomération grenobloise et à 60km autour de l'agglomération, permettant de drainer tous ces transports. Donc c'est un outil merveilleux.

Qu'est ce qui s'est passé ?

On parlait de l'importance du niveau de service tout à l'heure. Petit à petit, des gares ont été fermées. Dans mon village de 170 habitants, nous avons une gare, il y en avait tous les dix kilomètres environ. Lorsque j'étais au lycée, la gare avait déjà été fermée, mais il y avait encore un arrêt, alors il suffisait de lever le bras pour que le train s'arrête. C'était déjà un haut niveau de service !

Ce système a ensuite été arrêté. Puis, une absence d'entretien de la ligne pendant 20 ans, une baisse de service, l'absence de cadencement, des trains qui n'étaient pas adaptés aux horaires, une robustesse limitée et donc des trains qui n'arrivaient pas à l'heure...

Malgré ça les gens s'accrochent car c'est leur lien. Ils ont continué à prendre le train, car c'est pour certains leur seul moyen de déplacement. La fréquentation est restée stable, voire a parfois augmenté.

Ainsi, lorsque la décision a été prise d'arrêter de financer cette ligne, cela a été un choc sur l'ensemble du territoire. Il y a eu une prise en main par les citoyens avec un collectif très fort et par les élus pour manifester leur attachement à cette ligne.

Ce travail collectif a permis de fédérer l'ensemble des élus départementaux, régionaux, communaux des deux Régions pour faire comprendre que cette ligne était indispensable.

Je me rappelle des discussions avec Elisabeth Borne en 2017/2018 où elle nous expliquait : "Votre ligne est très jolie et très sympathique, mais on va en faire une jolie piste cyclable et des bus serviront pour le nombre de voyageurs que vous avez".

Cela a été un très long travail d'explication. Nous avons invité le ministre des Transports de l'époque, Jean-Baptiste Djebbari, à prendre cette ligne. Lors de cette visite, il a compris son potentiel à la fois sur l'aspect touristique, de développement des territoires, et sur l'aspect RER métropolitain.

Nous avons besoin de 30 millions d'euros pour financer la ligne. Les départements se sont mobilisés, la métropole de Grenoble s'est mobilisée et même des petites communes s'étaient mobilisés en votant des financements à 500 euros, pour signifier

leur attachement à la ligne. Lors de la signature, toutes ces petites communes étaient présentes à la préfecture. Puis, Jean-Baptiste Djebbari a annoncé que l'État va contribuer à hauteur de 10 millions d'euros pour boucler le budget, et s'engager réellement à pérenniser la ligne.

Aujourd'hui, la ligne est arrêtée, mais pour la bonne cause, car on a pris tellement de retard que les travaux sont très importants vu qu'il faut renouveler l'ensemble des voies. Elle devrait redémarrer en fin d'année. Mais désormais, nous sommes sur une période charnière, qu'en est-il de la suite ? Sur les deux Régions, il nous manque encore presque 90 millions d'euros. Quel sera l'impact du rapport Philizot sur les petites lignes et la contractualisation entre l'État et la région ? C'est l'opacité totale.

J'ai interrogé à plusieurs reprises Laurent Wauquiez afin de savoir où en était la contractualisation et les discussions entre la Région AURA et l'État. Pour l'instant, nous ne savons rien. Ce silence est compréhensible, car cela veut dire qu'il doit dévoiler son plan et quelles lignes il souhaite privilégier ou abandonner. C'est la même chose pour la région Sud. Lorsque des lignes sont à cheval sur deux régions, il y a une vraie problématique en matière de gouvernance.

Il y a une étude assez importante qui a été financée par l'ensemble des métropoles et intercommunalités qui sont traversées par la ligne afin d'avoir une vraie réflexion globale de développement de cette ligne, notamment sur le foncier et la question de l'urbanisme. Comment réfléchir autour du train et non plus autour de la route, comment créer à travers les gares de vrais pôles d'échange, que ça soit autour de l'autopartage ou de la location de vélo.

Sur la question du fret également, nous avons des possibilités. Notre territoire fournit du bois pour les chaufferies de l'agglomération, on peut se poser ces questions-là. Il y a également toutes les dessertes sur la vente par correspondance et ces nombreux colis qui viennent avec des multitudes de petits camions : là encore, pourquoi ne pas utiliser cette ligne à la place avec de pôles de regroupement ? On voit qu'à travers cette infrastructure, il y a une foison d'idées pour le développer. Mais tout cela ne peut se faire sans une bonne gouvernance sur l'ensemble de la région, et surtout, l'élément central : il faut du financement.

Je voudrais finir sur deux points.

La question de la politique tarifaire : j'ai été rapporteur d'une mission d'information sur la gratuité des transports. Si je prends mon exemple, un trajet de soixante kilomètres pour rejoindre Grenoble coûte aujourd'hui 11,50 € pour les adultes et 8,50€ pour les jeunes. À cinq, cela s'élève à 60€. A ce prix, les gens préfèrent prendre la voiture. Sur des lignes comme celle-ci, nous devons réfléchir à une tarification sociale, et pourquoi pas une gratuité totale pour les jeunes de moins de dix-huit ans. Nous avons tous intérêt à faire changer les pratiques et à remplir les trains.

Enfin, sur la question du financement, **nous devons réfléchir à un financement pérenne pour ces lignes-là ainsi que sur le financement de l'AFITF avec un abondement pérenne.** Nous verrons également comment se concrétisent les annonces du Premier ministre sur la question. J'ai été rapporteur sur la renationalisation des autoroutes, et je pense qu'il y a là une vraie mine de financement, avec actuellement entre 4 et 5 milliards d'euros par an qui partent en dividendes et qui permettraient de financer l'AFITF.

Olivier Maffre

Merci pour cette conclusion. Effectivement, la question de la tarification n'a pas été beaucoup abordée. C'est pourtant un sujet central, il y a plein de questions sur les occasionnels, les promotions, les lignes qui passent à un euro mais qui ne sont pas visibles, et énormément de questions autour de la tarification des TER.

Questions du public - table ronde I

Question 1 : *Hermann Schneider, Chef de projet chez Transdev*

Je voudrais poser une question conjointe adressée à Jean Charles Kohlhaas et Alain Jund : peut-on imaginer la métropole devenir AOM pour les services ferroviaires et les cars ?

Et ma deuxième question adressée à Alain Jund : Combien coûte la mise en place du réseau REME d'ici la fin de l'année ? Sans doute pas en termes d'infrastructures, ni de matériels, mais en termes de coût d'exploitation, combien ça représente ?

Question 2 : *Fanny Arav, Conseillère au Groupe UNSA*

On a déjà travaillé sur le problème du péri-urbain - urbain : mais comment comptez-vous rester à infrastructures constantes ? Ça m'étonne beaucoup, même en mettant du train léger, tram-train, tramways, etc. Comment comptez-vous garder cette enveloppe d'infrastructures constantes, alors qu'il faut des terminus partiels, des voies d'évitement. Il y a quand même des choses à faire et ça a déjà été évoqué. L'emplacement des gares, qui ne sont pas toujours les mieux placées par rapport aux bourgs. Il y a un vrai sujet. On n'est pas la Suisse, on n'a pas le CEVA (« *Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse* », désigne la transformation et l'extension d'une liaison

ferroviaire dans le canton de Genève et la Haute-Savoie, mise en service en décembre 2019) avec une programmation. Je lisais qu'il y avait le RER C à Toulouse qui était un bel exemple, mais ce n'est pas partout ce cas-là. Ça rejoint cette réunion de l'urbanisme et du transport.

Comment allez-vous trouver les conducteurs de trains ? Car même à la SNCF, on démissionne. On a du mal à recruter, partout ailleurs, notamment les conducteurs de cars, c'est le même problème.

Je trouve que le transport public territorial est une très bonne idée, car ça reste du transport public. Comment réfléchir sur le périmètre pour que ça ne frotte pas sur la notion d'équité territoriale et du droit à la mobilité pour tous.

Question 3 : *David Herrgott, Conseiller Transports à Régions de France*

C'est à la fois une question et puis aussi un petit droit de réponse par rapport à certains éléments pour donner quelques éléments d'éclairage par rapport au rôle des régions aujourd'hui.

Merci Bruno pour ta présentation. Je pense qu'on partage les enjeux :

- **Cadencer** : c'est évident, mais on observe vraiment un retour en arrière imposé aujourd'hui par SNCF Réseau, dans certains cas.
- **Tarifer** : il faut quand même rappeler que depuis 2002, les régions c'est plus 1,3% d'offres par an et c'est plus 3,5% de clients par an. Donc on remplit les trains alors que pour autant, aujourd'hui on ne maîtrise pas nos coûts et on ne maîtrise que depuis peu nos leviers tarifaires. On maîtrise aussi peu les fermetures de guichets qui sont imposées par SNCF. Quand on parle des fermetures de guichets,

vous avez cité la région Pays de la Loire, Nantes, c'est tous les guichets TGV qui ont été supprimés ou qui vont être supprimés dans la gare de Nantes.

Mais évidemment, derrière, c'est la région qui pallie. C'est la région qui effectue ce rôle.

En matière de tarification, vous avez cité la fin du "Pass Jeune TER de France" qui représentait 0,5% des voyages en 2021. Le Pass Jeune, il avait été utilisé en moyenne par 70 000 jeunes l'été dernier pour effectuer en moyenne 12 à 14 voyages par mois, en majorité dans la région d'appartenance où le Pass a été effectué. Donc en réalité, le choix des régions, ce n'était pas une mésentente ou autre, mais développer des offres différentes dans chacune des régions. Certaines ont développé des Pass à un euro, certaines ont développé la gratuité jeune qui aura lieu pendant les mois d'été. C'est le cas chez les voisins, un peu plus au nord, pour vous en Bretagne ; c'est le cas aussi un peu plus au Sud. Donc on a fait d'autres choix, pour faire plus et aller plus vite.

Il faut voir qu'aujourd'hui, les régions ont une contrainte majeure : le transport, pour les régions et Ile de France Mobilité, c'est 40% du budget. On a un premier effet ciseau à court terme : moins de recettes suite aux deux années de crise de la Covid. Cela représente 700 millions d'euros de pertes de recettes d'exploitation, non compensées par l'État. Dans le même temps, chaque année, on a plus de charges, principalement car il y a une hausse de 50 à 100 millions d'euros de charges de péage. Pourquoi ? Parce que l'État se désengage.

Ce modèle économique contraint à court terme sur le fonctionnement, on l'aura d'autant plus, alors qu'on doit développer

nos offres de RER métropolitains, cadencer nos services et en même temps continuer d'investir parce qu'il faut qu'on verdisse les trains, qu'on régénère les voies.

Aujourd'hui, les enjeux sont identifiés, ils sont publics dans les travaux du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), vous verrez dans les annexes, toutes les expressions de besoins des Régions et de toutes les collectivités territoriales.

Aujourd'hui, on a une vraie question de comment on finance des attentes qui sont évaluées à plus de 10 milliards d'euros d'écart par rapport aux tendances actuelles de financement.

Donc on n'est pas du tout dans un monde opaque, mais dans un monde où on s'interroge sur comment fait-on à financement constant et sans moyens complémentaires apportés par l'État. En Allemagne, c'est 3 milliards de plus par an.

Réponse d'Alain Jund

Sur le Réseau Express Métropolitain de Strasbourg :

1. On démarre à infrastructures constantes, parce que si on attendait pour savoir comment on allait faire le bout, on ne recommencerait pas. Je pense qu'il faut vraiment qu'on change de posture. On part donc à infrastructures constantes.
2. Sur le matériel : la Région achète le matériel.
3. Pour la première phase de 2023, ce sont 15 millions d'euros financés à 50 / 50.

Réponse de Jean Charles Kohlhaas

Pour compléter, **je partage complètement l'idée d'infrastructures constantes**. Bien sûr qu'on va investir dans l'infrastructure, si un jour on peut. Le contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise a été déclaré d'utilité publique en 2012. On n'a pas encore un premier coup de pioche. Ce ne sont ni la Région ni la métropole qui bloquent. Je ne vais pas m'énerver contre SNCF, parce que je les aime beaucoup, mais je pense qu'il y a du travail ! Il y a de l'argent. J'ai un comité des grands partenaires en préfecture dans trois semaines pour essayer de forcer la main à la Région. Mais on est sur des prévisions de travaux pour 2035 ou 2040, sur l'étoile ferroviaire lyonnaise où il y a des enjeux d'infrastructures.

Réponse à Hermann Schneider :

La loi le permet depuis longtemps. C'est encore plus vrai pour les petites lignes (petit clin d'œil à Guillaume Gontard !). Mais des petites lignes, il y en a partout, même dans les métropoles. SNCF Réseau cherche à confier les petites lignes aux autorités organisatrices ferroviaires que sont les Régions. La Région Grand Est l'a fait. La Région Auvergne Rhône Alpes, elle, ne veut pas. La Région peut tout à fait transférer la gestion à la métropole derrière. Ainsi, au sein de la Métropole de Lyon, nous avons trois petites lignes dans le périmètre de Sytral Mobilités qui sont très urbaines. Personne ne comprend que ce soit géré par la Région puis par la SNCF alors que c'est vraiment du transport urbain. C'est tout à fait possible, mais c'est un choix politique.

Réponse à David Herrgott, sur le rôle des Régions :

Je suis un régionaliste convaincu et on est d'accord sur le financement : il y a un désengagement de l'État. Mais les Régions

ne sont pas toutes blanches, non plus. En 2008, quand on a fait le cadencement, on a aussi fait +15% d'offres en 3 ans et on a eu +50% de fréquentation dans le même temps, pas +3,5%, mais +50%.

Jacques Fernique

Vous imaginiez qu'il n'y avait qu'Emmanuel Macron qui entamait un deuxième quinquennat, et bien détrompez-vous ! Karima Delli est présidente de la commission transport au Parlement européen depuis 2017. On est très content qu'elle entame son deuxième quinquennat, parce que c'est la possibilité pour elle d'amplifier certains de ses combats (trains de nuits, fret ferroviaire, etc.). Sa contribution en est d'autant plus indispensable. Comment penser le renouveau ferroviaire si on ne le pense pas dans le périmètre européen ? A elle de tracer pour nous les perspectives européennes !

Karima Delli



Merci à toi.

Bonjour à toutes et à tous. Merci beaucoup pour cette invitation. Merci beaucoup d'être dans cette maison que je connais bien, qu'on appelle le Sénat. Merci Jacques Fernique de m'avoir invité sur un sujet qui me tient à cœur, la question du train.

Je voudrais excuser mon retard ce matin. J'étais en négociation sur ce qu'on appelle le paquet "**Fit For 55**". Soit, la réduction de -55% des émissions d'ici 2030. Nous allons voter la semaine prochaine ce paquet qui rassemble treize directives européennes dont huit passent en plénière la semaine prochaine. Il s'agit de textes très lourds, notamment, la fin de la vente des véhicules neufs thermiques d'ici à 2035, ou encore, la taxe carbone aux frontières.

Cette feuille de route européenne est assez simple : nous devons réduire nos émissions de gaz à effet de serre de -55% d'ici à 2030.

C'est un électrochoc, notamment dans le secteur que nous connaissons bien, le secteur des transports. Surtout ici en France, où il s'agit du premier secteur émetteur d'émissions de gaz à effet de serre. Seul secteur qui ne réduit pas ses émissions de gaz à effet de serre depuis 1990. Ce secteur doit prendre un virage vite et fort. C'est la raison pour laquelle, si on veut y arriver, il faut stopper la progression de ces émissions.

Il faut donc s'assurer que le train demain soit une priorité. Mais aujourd'hui, je n'ai pas l'impression que ce soit une priorité pour la France. On n'a pas de ministre des Transports. Cela peut faire sourire, mais nous avons des textes à négocier et n'avons pas d'interlocuteur en face de nous. Cela, alors que nous sommes sous Présidence française de l'Union Européenne. Vous voyez le délire dans lequel on est. Et je dis le délire parce qu'en parallèle, les autres pays européens ne nous attendent pas.

Je vais vous donner deux exemples très concrets :

Le Plan de relance

C'était la crise du Covid. Merci aux cheminots d'avoir été sur le pont. Car il n'y

a pas de transfert de passagers, de malades ni de marchandises, si les cheminots ne sont pas là.

En regardant les plans de relance de nos voisins, on s'aperçoit que dans le plan de relance allemand 80 Milliards d'€ vont au ferroviaire. Dans le plan de relance italien, 60% du plan de relance italien va au train.

Et la France ?

On a beaucoup parlé du plan de relance de l'aviation, on a beaucoup parlé du plan de relance de l'automobile, mais qu'en est-il du train ? On a mis quelques millions, mais ça ne marche pas.

Il faut faire de la prospective, un plan d'action pour le ferroviaire à l'échelle française.

C'est ce que nous sommes en train de faire au niveau européen.

Je veux bien qu'on tape sur la SNCF, mais la SNCF ne peut pas inventer l'argent. Quand il n'y a pas les moyens, il n'y a pas les moyens. Quand il n'y a pas de priorités d'investissements, il n'y a pas de priorités d'investissements.

Il va falloir, au niveau des investissements, ouvrir les portes qu'on a commencé à débloquent au niveau européen, qui ne sont toujours pas ouvertes à l'échelle française.

Je vous le dis, je commence à être très énervée. Nous allons prendre du retard, ce qui veut dire que non seulement nous allons avoir en France des régions à double vitesse, parce que la mobilité va être différente d'une région à l'autre, mais on va avoir des pays à double vitesse.

Par exemple, dès la semaine prochaine, au niveau européen, il y a toute une discussion sur le pouvoir d'achat. Je préfère dire le pouvoir de bien vivre. Les Allemands viennent de mettre en place un abonnement à neuf euros. Ils veulent absolument

réorienter tout sur le train. J'ai donc proposé au gouvernement français qu'on l'expérimente aussi en France. Pour l'instant, je n'ai pas de réponse, il n'y a pas de ministre.

Le train va devenir majeur, la mobilité du quotidien des gens va de plus en plus se faire par le train. Ce n'est plus aujourd'hui un doux rêve. Mais il faut une stratégie. La stratégie se décline.

Pour décliner une stratégie, il faut savoir où nous allons.

Tout d'abord, au niveau européen, nous avons fait de 2021 l'année européenne du train. Nous avons ce qu'on appelle le **“Connecting Europe Facilities”**. Il s'agit de ce train qui a traversé tous les pays européens, qui s'est arrêté dans trente-trois gares, qui a montré le bénéfice du train. Ce n'était pas gagné. Pourtant l'Europe a mis en évidence le train.

Nous, législateurs au Parlement européen, on a bossé, et nous nous sommes rendus compte qu'on était très en retard. C'est-à-dire que durant le Covid, on s'est rendu compte qu'on était très loin sur la question du fret ferroviaire. Ouverture ou pas à la concurrence, le fret ferroviaire est le très grand parent pauvre. Le gouvernement français a pourtant annoncé vouloir multiplier la part modale par deux pour le fret ferroviaire, passant de 9% à 18%.

Avec tous les opérateurs européens et avec les tracés, l'Union européenne annonce elle, que d'ici 2030, il faut atteindre 30% de part modale. La France a donc déjà dix points de retard par rapport à la feuille de route européenne. On n'est pas dans les clous.

Le fret ferroviaire

La directive portant sur le **transport combiné** est faite. Transport combiné, c'est-à-dire avoir de plus en plus de caisses

de camion pour le fret ferroviaire. Le problème de fond que nous avons aujourd'hui, c'est que les réseaux ne sont pas mis en place.

Deux exemples très concrets. Pour ceux qui aiment Marseille et le port de Marseille, vous avez une ligne ferroviaire de fret qui n'a pas été réhabilitée et rénovée depuis trente ans. Ceux qui sont comme moi Ch'ti, à Dunkerque, nous avons une ligne de fret ferroviaire qui n'est pas rénovée depuis vingt-cinq ans.

Nous avons des joyaux, nous savons ce qu'il faut faire, mais encore faut-il emmener la dynamique. Sur le fret ferroviaire, nous allons pousser : l'Europe va être là avec un objectif très concret et nous allons mettre tous les acteurs en mouvement.

Le problème que nous avons dans le fret ferroviaire, notamment en France, est que même si le transport combiné va s'accélérer, 70% des émissions du transport, c'est la route. Donc il faut trouver ce déclivage pour passer de la route au ferroviaire. La route prend beaucoup trop de place. C'est la raison pour laquelle elle représente 70% des émissions.

L'instrument financier que nous avons voté est la redevance poids lourds. Qu'est-ce que la redevance poids-lourd ?

En France, on l'appelait il y a quelques années « écotaxe », mais il paraît qu'il y a eu des bonnets rouges, et on n'en plus parlé. Puis l'Europe arrive avec une redevance poids lourds. Que dit-elle ? Une redevance, cela implique que le calcul n'est plus sur la durée. Avant, la taxe poids lourds appliquée dans les autres pays européens et ses différents systèmes de péage étaient basés sur l'heure. Maintenant, la redevance est basée sur les kilomètres, avec la prise en compte de toutes les externalités, telles que le bruit, le CO2, la pollution.

Ensuite, l'Europe, ma commission (Commission Transports du PE), a parlé du fléchage : une partie irait dans la mobilité urbaine durable, une autre dans la relance du fret ferroviaire, une petite partie vers la sécurisation des routes, qui est un vrai problème notamment pour les cyclistes. La dernière partie irait aux petites et moyennes entreprises du routier. Pourquoi ? Parce qu'il va falloir que ces entreprises changent de flotte et donc renforcent le transport combiné.

Le problème que nous avons sur le fret, c'est que les acteurs ne se parlent pas. Ils ne se connaissent pas. Le monde du maritime qui constitue la porte d'entrée des marchandises ne connaît pas les acteurs du fret ferroviaire. Le monde des routiers est souvent en concurrence avec le monde du train. Le problème que nous avons là, est que nous n'avons pas de redevance poids lourds, un manque à gagner de plus d'un milliard d'euros par an en France. Ça fait combien de temps qu'on n'a pas de redevance poids lourds ? On a perdu déjà quinze ans, c'est beaucoup pour le ferroviaire.

Quand on parle de financement, on a des leviers d'action. Mais pour ne pas avoir des routiers contre nous, il faut accompagner aussi les routiers. Accompagner les routiers, c'est changer leurs flottes et aussi changer le type de marchandises. On est en train de travailler au niveau européen sur un label. Actuellement, dans vos produits, il n'y a pas de label mobilités. Si demain vous avez un label : c'est venu par avion, par vélo, par camion, etc. Vous allez voir que les comportements vont changer.

C'est un vrai combat que nous menons au niveau européen : le fret ferroviaire, un objectif et une volonté d'une ligne budgétaire qu'on appelle la redevance poids lourds.

Les trains de nuit

Il ne s'agit pas d'un caprice. Le train de nuit est une véritable alternative à l'aviation. Le problème de fond, c'est qu'on a des politiques qui ne savent pas aujourd'hui dire que l'aviation est un secteur qui va se réduire, qui doit réduire sa cadence, et qui mène aussi une concurrence totalement déloyale avec le train.

Mon objectif est assez clair : faire en sorte que le prix du train soit moins cher que le prix de l'avion. C'est bon pour le climat, c'est bon pour l'emploi, c'est là que nous devons aller.

Nous sommes en train de nous battre au niveau européen :

- D'abord **encadrement des low-cost**, parce qu'il y a un dumping environnemental, mais surtout aussi un dumping social.
- Deuxième volet, **la taxe kérosène**. Il est hors de question aujourd'hui de ne pas avoir une taxe kérosène. On a fait une étude, cette taxe représenterait une recette de 33 milliards d'euros à l'échelle européenne en un an. C'est seulement 0,33 centimes le litre. C'est rien. Mais en fait, ça fait beaucoup.
- Demain, les **gares vont devenir des nouveaux Hubs**. Aujourd'hui, on a des Hubs dans l'aviation. Les gares vont devenir des portes et des vitrines, d'où le train de nuit.

Le train de nuit va justement amener une volonté du tourisme local, non délocalisable et en même temps des vitrines sur les gares. Les gares, il faut donc les humaniser. Il n'y a plus de guichets, il n'y a plus d'humains. Ce sont aussi les choix des Régions. Je le vois dans ma Région des Hauts-de-France. Je suis née à Roubaix. C'est un bassin de vie de cent mille

habitants. Ils ont fermé tous les guichets avec des êtres humains pour nous mettre des machines. Ce ne sont pas des choix au niveau national, ce ne sont pas des choix de la métropole, ce sont des choix de la région. Donc, sur ces questions de ferroviaire, il faut aussi que chaque échelon prenne ses responsabilités.

Nous sommes en train de dessiner le premier réseau européen de trains de nuit. Paris-Berlin va s'ouvrir dans les mois à venir. Mon problème des trains de nuit, c'est véritablement de faire en sorte qu'il y ait une vraie cadence avec le fret ferroviaire. Ce qui pose de grandes questions.

A la fin du mois, je serai à Lyon pour trois jours. Nous sommes en train de dessiner le premier réseau transeuropéen. Nous serons avec vingt-sept ministres des Transports. La nouveauté, c'est que le réseau, qu'on appelle **RTE-T (Réseau transeuropéen de transport)**, va s'ouvrir aussi sur l'Ukraine. Le ministre ukrainien des Transports sera là, la Géorgie également, ainsi que le ministre de la Moldavie. L'Europe est obligée de faire des réseaux intelligents et cohérents.

Enfin, il y aura prochainement la question budgétaire. Au niveau du Parlement européen, nous gérons ce qu'on appelle le **mécanisme d'interconnexion**, un fond dédié aux infrastructures. Si vous faites partie du réseau des RTE-T, vous pouvez bénéficier des financements européens. En ce moment, c'est la guerre avec ce fameux Projet Lyon-Turin, car la France dépose toujours des projets à l'échelle européenne qui sont archaïques et qui n'ont pas besoin d'être financés par l'Europe.

Par ailleurs, nous sommes en train de créer **une politique industrielle du train**. On a un problème de matériel roulant, et surtout un problème de la pyramide des âges des

cheminots et des métiers du train. On a une occasion en or puisqu'est localisée en France l'Agence européenne du train. Comme les Régions ont compétence sur la formation, il faut qu'une partie de ces politiques se consacre aux métiers du train. On est en train de travailler sur ce dispositif à l'échelle européenne. On va mettre la pression aux régions. J'espère qu'il y aura de vraies campagnes nationales comme il y en a pour l'armée. On a un problème de fond car les jeunes ne s'intéressent plus du tout à ce qu'est le train, et nous allons être en manque de main-d'œuvre.

Le train, c'est aussi les portes de la multimodalité. L'Europe va commencer à travailler sur une **stratégie européenne de la mobilité urbaine durable**. On ne peut pas élaborer de stratégie sur le vélo, si l'Europe n'est pas exemplaire pour le vélo. Or, les trois quarts de nos vélos ne viennent pas d'Europe. J'ai donc lancé la première stratégie européenne industrielle du vélo 100% européenne, qui sera lancée lors du Tour de France avec le commissaire Frans Timmermans à Copenhague, dans le cadre d'une première co-déclaration de la stratégie industrielle du vélo made in Europe, le 29 juin. En juillet, première question orale au Parlement et une grande résolution qui déterminera l'ensemble de la filière industrielle du vélo. Ensuite, on rentrera dans les infrastructures. Il n'y a pas de politique industrielle du vélo s'il n'y a pas de pistes cyclables sécurisées. On avait poussé sur le vélo dans les trains, on a obtenu quatre à six places de vélo. Tout le monde m'a dit : "Madame Delli, c'est rien", mais c'est déjà pas mal, parce que personne ne voulait ouvrir ce dossier. Maintenant, nous allons rouvrir le dossier pour faire en sorte qu'il y ait plus de vélos et faire de la multimodalité, mais encore faut-il des infrastructures, des garages à vélos, des pistes cyclables sécurisées. Demain, il y

aura aussi beaucoup de bornes électriques sur les vélos.

Voilà ce que l'Europe et la commission que je préside est en train de faire. Le train c'est le levier pour la lutte contre le changement climatique et aussi pour éviter la hausse des factures pour les ménages. Continuons, à la fin, c'est nous qui allons gagner ! Merci.

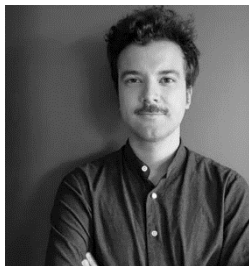
Jacques Fernique

Merci Karima.

Nous passons à notre deuxième table ronde qui va se concentrer sur ce qui est partagé entre les voyageurs et le fret, la question des infrastructures. Comment optimiser l'existant ? Quel développement éventuel de nouvelles infrastructures avec la prise en compte de leurs coûts et aussi de leur impact environnemental ? C'est Hadrien Bajolle, qui anime et présente.

Table ronde II - Maximiser l'efficacité des infrastructures tout en limitant leur impact environnemental

Hadrien Bajolle



Merci Jacques. Effectivement, on va s'intéresser à la question des infrastructures. C'est un sujet qui nous concerne au premier chef, nous les écologistes, car ce mouvement s'est structuré autour de la lutte contre les infrastructures nucléaires mais aussi parfois des infrastructures de trains. On a en effet des enjeux sur certaines infrastructures entre Lyon et Turin par exemple qui nous posent des problèmes et puis bien sûr Notre-Dame-des-Landes.

On a aussi besoin des infrastructures pour se déplacer et elles sont nécessaires pour opérer le report modal. Finalement, les infrastructures, c'est un mal nécessaire en quelques sortes.

La question qu'on va se poser aujourd'hui : **Comment réduire les nuisances des infrastructures de transport au minimum ?**

On va en parler aujourd'hui avec :

- Emmanuel Ravalet, chef de projet au bureau **Mobil'homme** et chercheur à l'Université de Lausanne,

- Laura Foglia, cheffe de projet mobilité au Shift Project, a effectué une longue carrière d'ingénieure transport,
- Ronan Dantec, sénateur de Loire-Atlantique,
- Pierre Hurmic, maire de Bordeaux.

Laura, je vous propose de commencer votre intervention sur l'intermodalité.

Laura Foglia



Bonjour à tous, je vais vous proposer quelques éléments de réflexion spécifiques sur le thème de l'efficacité des infrastructures ferroviaires. Efficacité voulant dire aussi fréquentation accrue.

Actuellement en France, le transport ferroviaire de longue distance, mais aussi TER, RER et métro, comptent pour environ 11% des kilomètres parcourus par les voyageurs sur le territoire national.

Par comparaison, le transport par véhicule particulier représente 81%, les transports publics routiers 6% et le transport aérien 2% environ (On regarde purement les liaisons nationales).

Je voudrais mettre ces chiffres en parallèle avec une étude que le Shift Project a réalisée en 2017 sur la mobilité dans les zones de moyenne densité, qui montrait que 80% de la population française habitent à moins de 5 kilomètres d'une gare.

Si la question est de maximiser l'efficacité des infrastructures ferroviaires, il faut construire les conditions par lesquelles ces infrastructures peuvent être davantage utilisées.

On a beaucoup parlé de la nécessité d'investir pour améliorer le cadencement, la fréquence, je dirais aussi la fiabilité. Je voudrais attirer l'attention sur deux autres composantes de l'offre qui sont à mon sens indispensables : c'est-à-dire **le tarif et l'intermodalité avec les réseaux urbains.**

Concernant les liaisons longue distance et y compris pour se rendre dans d'autres villes européennes, vous avez des rapports de prix entre le train et l'avion qui font qu'il faut vraiment faire un effort important pour convaincre toute la famille de **prendre le train alors que l'avion coûte quatre fois moins cher.** Je parle de Paris-Milan que je connais bien, mais c'est la même chose sur beaucoup de liaisons ferroviaires.

Si l'on se place du point de vue de l'utilisateur pour les trajets longue distance mais aussi pour ceux du quotidien, la possibilité d'utiliser le train, par rapport à l'utilisation de la voiture, est aussi très fortement liée à la **disponibilité et à la facilité d'accès d'un mode de transport** vers la gare de départ et depuis la gare de destination, ce qu'on appelle **l'intermodalité.**

Si la voiture est aussi indispensable dans nos vies quotidiennes, c'est parce qu'il s'agit d'un véritable système qui est composé par les véhicules, mais aussi par toutes les infrastructures que l'on a mis à disposition de la voiture. Je pense aux routes, aux stationnements disponibles partout dans les lieux de départ et les lieux de destination. Je pense aussi à tous les services pour l'utilisation de la voiture et à un imaginaire qui nous donne envie de l'utiliser.

Si on veut que le mode ferroviaire et les modes décarbonés soient davantage utilisés, il faut penser de la même façon, c'est-à-dire qu'il ne faut pas penser qu'aux véhicules mais aussi à la mise à disposition des infrastructures. On parle d'intermodalités avec les moyens de transport urbains adaptés au contexte dans lequel on se situe, que l'on soit dans un centre dense, dans une petite ou moyenne ville ou à la campagne, en privilégiant si possible l'utilisation des modes bas carbone, en premier lieu la marche.

Ceci pose aussi la question du réinvestissement urbain autour des gares, dans les zones de moyenne densité et dans les zones de périphérie. Ceci pose aussi la question de l'infrastructure, notamment liée à la marche, la "*marchabilité*" des trottoirs, des cheminements piétons en zones peu denses. Sachant que la sécurité à l'approche des gares est parfois un frein dans les zones peu denses.

Il est nécessaire de penser au réinvestissement urbain autour des gares parce que le train est un moyen de transport qui permet d'aller vite et loin, donc il ne doit pas être vecteur d'étalement urbain. Il faut donc penser à relocaliser les activités autour des gares et à pouvoir y accéder par la marche et par tout le système des cycles : vélos, vélos à assistance électrique, vélo cargo, etc.

On a vu lors des études de terrain que nous avons menées, que l'intermodalité entre le vélo et le train est une forme d'intermodalité qui marche particulièrement bien. Or, cette intermodalité est à penser avec une vision systémique, c'est-à-dire en prévoyant à la fois la mise à disposition des cycles en gare, la possibilité de stationner de façon sécurisée, la disponibilité des bornes de recharge pour les vélos électriques, toutes les infrastructures d'approche à la gare de façon sécurisée et les services.

Selon l'environnement urbain, il faudra aussi prévoir des dessertes des gares, par les transports en commun. Le défi principal est celui de la lisibilité des horaires, l'accès à l'information et aux moyens de paiement. Dans les zones moins denses, le défi est surtout l'accès au service d'autopartage et de covoiturage dans la mesure où un bon nombre de déplacements seront toujours faits en voiture. À ce propos, le verrou à faire sauter est surtout lié à l'accessibilité, à la standardisation du service et à la tarification.

Globalement, l'enjeu est de faire des modes alternatifs à la voiture un vrai système, qui soit capable de convaincre l'utilisateur par rapport au système voiture qui s'est imposé dans nos espaces publics et dans nos imaginaires depuis la Deuxième Guerre mondiale.

Merci.

Hadrien Bajolle

Merci Laura. On vient donc de parler des services à apporter en dehors du système ferroviaire, des systèmes voiture, de la marchabilité. Si on parlait maintenant avec Emmanuel de la manière d'améliorer les services ferroviaires à l'intérieur du système. Je crois que c'est le sens de votre intervention.

Emmanuel Ravalet



Bonjour, merci beaucoup.

Je vais vous parler ce matin avec une approche qui suit les différentes disciplines dans lesquelles j'ai eu l'occasion de travailler. Je suis économiste de formation et ingénieur. J'ai travaillé dans un laboratoire de sociologie et je suis maintenant dans un institut de géographie et de durabilité à l'université de Lausanne. Ce qui me permet de toucher différentes manières de poser la question de la mobilité et des transports.

Introduction

Je commencerais peut-être cette intervention par rappeler un ou deux éléments qui me semblent importants pour bien appréhender la manière dont on doit penser le développement futur du réseau ferroviaire. Cela concerne la manière dont les gens se réapproprient les services ou les infrastructures qu'on met à leur disposition.

Je vous rappelle un élément qui est important et qui commence à être aujourd'hui bien connu : on a justifié - on continue d'ailleurs à le faire aujourd'hui - les projets d'infrastructures sur la base des gains de temps, avec l'idée que le temps de déplacement était du temps perdu. Or, on a bien compris, parce qu'on a pas mal de décennies de recul aujourd'hui, que **le temps gagné grâce à la vitesse des infrastructures et des véhicules de transport qu'on utilise n'est pas réinvesti dans d'autres activités valorisées**, comme le travail ou la sociabilité, etc. **C'est réinvesti en distance supplémentaire.**

Donc il y a un vrai enjeu aujourd'hui à réfléchir sur une base qui est celle d'un système de localisation qui bouge. Quand on parle de l'articulation des transports et de l'urbanisme, c'est évidemment quelque chose de très important. Mais il faut bien se dire qu'avec une infrastructure ferroviaire extrêmement rapide, les gens vont

déménager pour aller plus loin parce que finalement ça devient possible de le faire.

C'est quelque chose qui est à mon sens fondamental. Ce vers quoi je veux venir c'est l'idée qu'il faut sans doute **pour penser le ferroviaire aujourd'hui, s'obliger à penser multimodal, à penser l'ensemble des modes.**

Un exemple que je trouve tristement marquant :

On parle beaucoup du *Léman Express*, cette ligne qui est effectivement exemplaire à plusieurs niveaux. Une ligne transfrontalière qui a été mise en service en décembre 2019, quelques mois avant la Covid. À la fin du mois de décembre 2019, le Conseil d'État validait la déclaration d'utilité publique pour l'autoroute du Chablais, qui est parallèle à la ligne de train du Léman Express. Il y a un problème de cohérence qui est fondamental. Ces deux projets ont sans doute un degré de pertinence chacun, mais faire le deux ensemble n'est absolument pas pertinent. Il y a donc un problème de cohérence monstrueux. Évidemment, quand on met à disposition de la capacité et de la vitesse supplémentaires, on peut être sûrs que les gens vont l'utiliser pour aller habiter plus loin. La justification qu'on donne aux infrastructures de transports qui seraient génératrices systématiquement de développement économique est en fait à nuancer. Les trafics induits, c'est juste des gens qui vont changer leurs systèmes de localisation de leur quotidien. **Ce n'est pas générateur d'interaction, et donc de développement économique, ou que partiellement.**

Sur la manière dont on justifie la pertinence des projets d'infrastructures ou des projets de services qu'on veut développer.

On utilise des modèles de prévisions de trafic. Je suis tout à fait persuadé que dans cette salle beaucoup connaissent ces modèles, voire mieux que moi. Mais ce qui est intéressant d'avoir en tête, c'est que ces modèles de prévisions de trafic sont très performants pour mettre en évidence les reports à très court terme quand il y a une nouvelle infrastructure, ou une infrastructure qu'on décide de supprimer.

Par contre, on les utilise aussi pour des prévisions de trafic à 2030-2040 avec une hypothèse qui est coupable, je dirais, qui est celle de la stabilité des comportements et des choix de modes.

Ça veut dire qu'on fait quand même l'hypothèse, qui est assez gonflée, de considérer que tout ce qu'on va mettre en place en termes de politique de stationnement, en termes de mise en place de services alternatifs à la voiture, en termes de tarification, n'aura aucun effet puisqu'on fait déjà l'hypothèse que de toute façon les gens continueront à se déplacer de la même manière dans vingt ans.

On utilise cela pour justifier des infrastructures, donc on va surévaluer la demande routière puisque c'est le mode dominant aujourd'hui, et on va sous-évaluer la demande ferroviaire puisque c'est un mode qui aujourd'hui a des difficultés à se déployer.

Ça paraît technique sur cette base là, mais ça ne l'est pas tant que ça. Ça devient donc complètement politique, parce qu'on a des outils de modélisation aujourd'hui qui nous permettent d'intégrer la manière dont les gens vont se réapproprier ces nouvelles infrastructures pour leur système de localisation. On a des éléments avec des prospectivistes qui travaillent très bien et ont de l'expérience pour mettre en évidence la manière dont les choix de mode évoluent. C'est quelque chose qu'il faut absolument

prendre mieux en compte. Il y a des efforts qui sont faits par-ci par-là pour certains modèles, mais c'est quelque chose qui devrait être généralisé à mon sens.

Sur la question de l'optimisation de l'offre.

Je me suis amusé à aller chercher quelques chiffres parce que c'est assez instructif :

- En Suisse 5 000 kilomètres de lignes ferroviaires circulées en 2000, et 5 300 en 2020.
- En France , 31 700 en 2000, et 27 800 en 2020.

Ça a déjà été dit tout à l'heure, on perd des lignes. **En 25 ans, on a perdu l'équivalent du réseau ferroviaire suisse en France.**

Ces fermetures de lignes, si on veut vraiment être optimiste, peuvent être vues comme des opportunités. Ce sont des réseaux qui peuvent être beaucoup plus facilement réouverts que s'il s'agissait de construire de nouvelles lignes.

Ce sont des choses qu'il faut sans doute mobiliser et c'est utile de regarder ce que nous enseigne la sociologie de la mobilité. Si on veut vraiment qu'il y ait des gens dans ces trains, il faut se pencher sur les logiques de choix modal, regarder comment ça fonctionne, au niveau du coût, de la vitesse, et beaucoup d'autres éléments, tels que la question de l'image qui est véhiculée par les différents modes de transport, du confort. Il y a beaucoup d'autres éléments qui nécessitent aussi d'être pris en compte et ça se décline de manière très concrète avec des politiques qui peuvent être mises en place pour travailler vraiment sur l'expérience client et pour travailler sur l'attractivité des modes les uns vis-à-vis des autres et non pas en silo, chacun par rapport à l'autre.

Un exemple par rapport aux questions de la tarification :

Il y a un enjeu fondamental par rapport à la tarification des transports publics, notamment pour les loisirs, avec des taux de remplissage des voitures qui sont plus importants pour ce type de déplacement.

On a finalement un avantage comparatif de la voiture qui est très fort par rapport au train et aux transports publics en général. Dans le canton de Vaud, on travaille sur la mise en place de tarifications spécifiques pour ces mobilités de loisirs, car on sait bien qu'on n'est pas pertinent et que les gens qui utilisent le train ou les transports publics au quotidien pour aller travailler ou étudier ont un intérêt. On doit travailler avec eux pour qu'ils les utilisent aussi pour d'autres motifs.

La vision multimodale est nécessaire pour qu'on ait une politique ferroviaire qui fonctionne. Pour penser le train, il faut regarder l'ensemble des différents modes.

Une autre manière de le dire, c'est que **la fidélisation des usagers des transports publics et du train, ne passe pas par l'abonnement, mais passe peut-être beaucoup plus par la "démotorisation"**. La politique de "démotorisation" est une politique qui ne peut être pensée autrement qu'avec une vision à différentes échelles et une vision avec différents modes. Une vision intermodale évidemment, et multimodale.

Sur les effets rebond et le réinvestissement des gains de temps.

Ce sont des effets rebonds qu'on connaît bien et qui se déploient aujourd'hui sur le **développement du télétravail** qui est avancé comme étant l'outil magique qu'on n'avait pas vu venir, et qui va nous sauver. En fait, les gens réinvestissent encore les temps gagnés par les déplacements domicile-travail qu'ils ne font pas de

manière très variée. Il y a beaucoup d'études qui le montrent.

Donc si on veut avoir des politiques qui fonctionnent et qui de fait permettent l'obtention de gains en termes de part modale qui soient majeures, qui soient effectives, il faut avoir des politiques qui soient plus réflexives, plus compréhensives pour que finalement on ait déjà en tête la manière dont les gens vont utiliser ce qu'on met à leur disposition et donc qu'on puisse adapter ces politiques de manière régulière. Ça passe sans doute par des expérimentations qui nous permettent de prendre du recul par rapport à l'effectivité du service qu'on met à disposition.

Hadrien Bajolle

Merci beaucoup Emmanuel. Monsieur le Maire de Bordeaux, Pierre Hurmic, je pense que cette idée d'un réinvestissement du temps en distance, est une idée qui vous parle beaucoup, notamment avec le projet de Ligne ferroviaire à Grande Vitesse contre lequel vous vous battez. Je vais vous laisser vous exprimer sur ce point.

Pierre Hurmic



Merci de m'avoir invité. Merci de m'avoir donné la parole.

S'il y a bien une idée que nous partageons tous ici, c'est que nous sommes tous très favorables aux trains. Quand je dis "aux

trains" au pluriel, je pense qu'il faut que l'on soit peut-être plus exigeants, plus précis, pour dire à quels trains sommes-nous favorables ? La question qui suit après : auxquels sommes-nous défavorables ? Vous l'avez rappelé, je mène un combat largement partagé au niveau du Grand Sud-Ouest de la région Nouvelle Aquitaine, contre **un projet néfaste qui s'appelle le projet GPSO (Grand Projet Sud-Ouest), un projet de ligne à grande vitesse reliant Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse.**

C'est difficile quand vous êtes le maire d'une grande ville, d'une métropole, de vous battre contre un projet LGV. D'abord, parce que les maires et les métropoles ont été les grands gagnants de la politique TGV. Certes, ça n'a pas contribué à rapprocher les métropoles entre elles, mais ça a largement contribué à rapprocher les métropoles de Paris. Donc ça a été bénéfique pour nos métropoles.

Pour certains, c'est un peu paradoxal. Je me bats contre, parce que je n'ai pas une vision égoïste de l'aménagement du territoire et parce que je considère que **la politique du "tout TGV" a impliqué une politique de déménagement du territoire**, précisément au profit des métropoles et engendrant **la désertification des lignes secondaires et des trains du quotidien.**

Ce projet GPSO a donné lieu à une **enquête publique**, qui, c'est assez rare chez nous, a connu un succès énorme : 14 000 contributions à l'enquête publique, contributions émanant de partout, y a les chambres de métiers, les chambres de commerce. **93% des contributions ont été hostiles au projet.**

La commission d'enquête n'a donc pas eu d'autre choix que d'émettre un avis défavorable extrêmement motivé, en disant que ce projet ne correspondait pas à des besoins. Je cite : "*la commission d'enquête*

a jugé l'acceptabilité sociale du projet faible ; (...) n'a pas décelé l'expression d'un véritable besoin de ligne à grande vitesse dans le Sud-Ouest”.

Malgré cela, ce dossier a continué à prospérer. On a eu un espoir, je ne vous le cache pas, au début de l'arrivée de Macron en 2017, avec des prises de position assez étonnantes du Président de la République, dès 2017. Je cite : *“Il faut désormais prioriser les transports du quotidien plutôt que les grands projets telle que la LGV”.*

Élisabeth Borne, Ministre des transports, qui connaît bien le ferroviaire, puisqu'elle était directrice de la stratégie de la SNCF. Je la cite également : *“On a sacrifié le réseau existant au profit des lignes à grande vitesse”.*

Quand vous lisez ça, vous vous dites “ça y est, on est débarrassé du GPSO. Ça y est les gars, c'est gagné ! ”. Non, ce n'était pas gagné, les étapes ont continué à s'enchaîner. A quelques mois de la fin du quinquennat Macron, le Premier Ministre Castex a relancé le projet, en nous mettant, nous, collectivités locales, dans la seringue. Il nous a demandé de prendre des décisions en vertu d'un calendrier très serré et précipité de validation de nos participations financières, avec de vrais trous dans la raquette. Il s'agit notamment de créer de nouveaux impôts spécifiques, dont une taxe bureau pour financer ce projet GPSO, en mettant en avant, au titre du financement qui nous a été imposé, 20% de financements européens, qui me paraissent à l'heure actuelle, totalement hypothétiques.

En se battant contre un projet GPSO, ce n'est pas uniquement une position d'hostilité, c'est au contraire une **position favorable au train**. Nous avons la chance d'avoir des études détaillées et chiffrées qui prouvent que les **lignes actuelles**

permettent parfaitement de répondre actuellement aux besoins de vitesse entre Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse, avec des coûts de rénovation et de modernisation qui ont été étudiés, des lignes existantes qui ne sont pas saturées et avec des coûts qui sont environ trois fois moins chers que les 14 milliards du projet de ligne nouvelle.

En matière de gain de temps entre Bordeaux et Dax, en rénovant la ligne actuelle, vous avez un delta de différence de six minutes. En ce qui concerne Bordeaux et Toulouse, en modernisant la ligne actuelle, vous avez un delta de différence de temps qui oscille entre 22 et 30 minutes.

Pour gagner ces quelques minutes, on est prêt à payer près de 14 milliards d'euros. C'est la politique du “quoiqu'il en coûte”, en disant « il faut faire des lignes à grande vitesse », non seulement quoiqu'il en coûte sur le plan financier, mais ce qui me paraît plus grave, **c'est le quoi qu'il en coûte sur le plan écologique. Sur le plan écologique c'est un désastre.**

Ce sont des projets qui ont été conçus à une époque où la protection de la biodiversité n'était absolument pas prise en compte dans les mentalités des aménageurs. Ce sont des projets qui ont 30 ans. Il y a 30 ans, on parlait peu de climat, on parlait peu de protection de la biodiversité. Il faut savoir qu'en termes de biodiversité, c'est la **destruction de 4830 hectares de zones naturelles, agricoles, viticoles, de sites Natura 2000.** C'est aussi le **saccage de 1870 hectares de forêt.** Malgré ça, vous avez encore des gens qui disent : “Les TGV sont très écolos, ce sont des substituts à l'avion”. Ce qui n'est pas toujours vrai. Ce n'est pas vrai que c'est toujours un substitut à l'avion.

Je prendrai une preuve : la ligne LGV que Toulouse réclame, sera dans le meilleur des cas, à 3h10 de Paris, et si on prend ce que

seront les trains courants qui s'arrêteront à Bordeaux, à 3h30. Or 3h30, ce n'est pas compétitif avec l'avion. Le train est compétitif avec l'avion, s'il met moins de trois heures. Au-delà de trois heures, ceux qui veulent faire l'aller-retour dans la journée, ils continueront à prendre l'avion.

Donc on va dépenser 14 milliards d'euros en vous disant : “c'est écolo parce que ça va supprimer des liaisons aériennes”. C'est faux ! La liaison aérienne continuera à prospérer et le train ne sera absolument pas compétitif sur ce terrain-là.

Nous avons également un **allié** pour nous battre contre ce type de projet. C'est la **Cour des comptes française** qui a dit dès 2015, que le **modèle du “tout TGV”** est un modèle qui a été **porté au-delà de sa pertinence**, car les LGV qu'il fallait faire, elles sont faites. Il ne faut donc pas chercher à dupliquer le modèle au-delà de sa pertinence.

Vous avez la **Cour des comptes européenne** qui, en 2018, se montre encore plus critique et là, je la cite : *“la solution alternative qui consisterait à aménager les lignes conventionnelles existantes est rarement dûment prise en considération alors qu'elle pourrait permettre de réaliser des économies non négligeables. La décision de construire des lignes à grande vitesse repose souvent sur des considérations politiques et on a rarement recours à des analyses coût / avantages pour étayer des décisions présentant un bon rapport coût / efficacité”*.

C'est exactement ce que l'on demande. Il faudrait faire un bilan coût / avantages, tel que le préconise la Cour européenne, concernant la modernisation des lignes existantes non saturées, en prenant en compte le coût financier mais surtout le coût écologique, démesuré par rapport au peu de temps gagné (6 mn et 22 mn).

Je sais qu'on a une alliée, Karima Delli, qui va nous aider à porter ce dossier au niveau européen et à montrer aux protagonistes locaux en disant: “les 20% de financement européen que vous mettez sur la table, ils sont totalement à ce jour hypothétiques et contraires à la politique de l'Union européenne” que tu viens de nous exposer, Karima Delli.

Je voulais également vous parler de notre projet alternatif, qui s'appelle le projet “*Le train*”, qui est porté par une société basée à Angoulême et qui, elle, propose une utilisation opportuniste des sillons existants, des sillons LGV, pour faire de la liaison entre les grandes villes régionales. La société appelle cela “la grande vitesse régionale” avec une réponse au territoire Nord Aquitaine et une desserte de l'Arc Atlantique Grand Ouest, c'est-à-dire Rennes, Nantes, Tours, la Rochelle, Poitiers, Angoulême, Bordeaux, Arcachon qui passe par une optimisation de l'utilisation des LGV existantes et en prévoyant 25 trains par jour en 2023, 50 en 2025, 75 ensuite.

Une opération qui nous paraît tout bénéfique et qui ne représente pas ce gouffre écologique et financier, au contraire, une optimisation de ce qui existe. Il y a des alternatives et des solutions, nous qui aimons le train, beaucoup plus conformes à ce qui est notre vision d'une desserte harmonieuse et équitable de nos territoires.

Avec un dernier mot pour reprendre la conclusion de Karima, je suis persuadé que sur ce dossier-là, tous ensemble, nous allons gagner.

Hadrien Bajolle

On pourrait parler avec vous, Ronan, de la manière dont on améliore l'impact environnemental et notamment dont on calcule l'impact environnemental de ces Lignes Grande Vitesse.

Ronan Dantec



En introduction, la taxation carbone du transport aérien français.

On a quand même une **forme de taxation carbone du transport aérien français**. On ne le dit pas assez, mais on a réussi parce que c'est un amendement que j'avais déposé avec mon équipe. On a réussi à indexer - après un refus du gouvernement, mais finalement Borne l'avait repris - à indexer la taxe Chirac sur le prix du carbone à peu de choses près. Donc, il y a une forme de taxation en France avec un financement qui va à l'AFD pour le sida et à l'AFITF.

Benjamin Smith, le PDG d'Air France, quand il vient ici-même, n'oublie jamais de demander la suppression de la taxe Chirac, qu'il considère comme déjà totalement insoutenable pour les compagnies aériennes.

Commission d'enquête sur l'impact environnemental et les mesures compensatoires des grands projets d'infrastructures

J'avais mené en 2016, une commission d'enquête sur l'impact environnemental et les mesures compensatoires des grands projets d'infrastructures. À l'époque, j'avais une actualité avec un projet de tarmac au milieu de nulle part au nord de Nantes, qui faisait partie des sujets de la commission d'enquête. Effectivement, la commission d'enquête avait démontré, avant l'abandon du projet, que les mesures compensatoires étaient totalement irréalisables et notamment étaient totalement irréalisables

dans les enveloppes prévues. Et cela fait le lien avec le sujet du jour.

Je ne voudrais pas être le frein à main sur le développement du ferroviaire, mais sur cette question, il y a aussi des impacts environnementaux qui existent et qu'il faut totalement intégrer.

Ça fait écho au fait qu'il me semble qu'aujourd'hui, on est dans un pays qui a beaucoup de mal à réellement planifier les choses. Je trouve que la ligne TGV Bordeaux-Toulouse en fait partie. C'est un peu la même chose sur le lobbying des Bretons sur la ligne TGV entre Brest et Rennes, sur lequel les écologistes sont évidemment très opposés puisque là on gagne encore moins : on gagne vraiment une poignée de secondes pour plusieurs milliards.

Derrière cela, on voit bien qu'on est dans des logiques, aujourd'hui en France sur ce type de projet, où on est plutôt dans des rapports de force entre les lobbys régionaux et l'État central et pas vraiment sur une vision générale d'aménagement du territoire.

Il me semble qu'on est dans un moment où on ne peut faire l'économie d'une réflexion approfondie sur ce que va être le peuplement français dans les vingt / trente prochaines années. On a des phénomènes qu'on a, à mon avis, encore pas totalement intégrés, je le vois sur mon Finistère natal. On a maintenant des logiques de gens qui arrivent pour s'installer et qui s'installent parce qu'ils savent qu'ils ne sont pas si loin de Paris et qu'ils pourront y aller ici et là.

Donc ils vont avoir une demande de mobilité et plutôt de mobilité rapide, assez forte, mais ils participent aussi dans l'autre sens d'un rééquilibrage du territoire. On est un peu en train de sortir du système jacobin français, dont le rail est vraiment la vitrine, avec des lignes qui convergent toutes vers

Paris, qui ne traversent même pas Paris. On a en plus besoin de changer de gare. C'est dire à quel point on avait imaginé les choses en mettant Paris au centre de tout. On a tout de même eu sur les premières lignes TGV un mouvement de rééquilibrage, notamment vers la façade Atlantique, qui n'est pas encore fini et qui mène à de vrais bouleversements, y compris des bouleversements sociaux, à travers le prix de l'habitat qui est en train de requestionner totalement le peuplement du littoral français, avec là aussi des tensions sociales extrêmement importantes.

Donc nous avons besoin d'avoir une vision globale de la direction que l'on veut prendre, pour voir les mobilités dont on a vraiment besoin. Je suis tout à fait convaincu qu'aujourd'hui, on a des besoins de mobilité entre les métropoles, sans passer par la case Paris. La ligne Nantes-Bordeaux fait partie des lignes en grande difficulté sur laquelle il faut investir, et où il y a plus d'enjeux de réponses à des besoins que sur les deux lignes TGV qu'on a cités, qui à mon avis, ne se feront peut-être pas. En tout cas, Brest ne se fera pas. J'en suis à peu près certain. Ce sont des lignes qui n'ont plus aucun sens aujourd'hui, alors qu'on est sûr d'autres priorités.

Donc on a besoin de cette vision globale. On en a besoin aussi sur les questions de biodiversité. Parce que l'impact du ferroviaire sur la biodiversité est un sujet qu'on aborde peu, alors qu'il y a de vrais impacts souvent assez mal documentés.

Dans la commission d'enquête que j'avais mise en place en 2016, on a essayé de voir où on en était sur l'état de la connaissance. Mais on n'est pas vraiment capable aujourd'hui de dire **comment les grandes infrastructures grillagées participent d'une fragmentation de la biodiversité**. Est-ce qu'elles y participent ? Est-ce que finalement ça n'a pas vraiment d'impact ?

Ça n'empêche pas un loup de gambader dans les monts d'Arrée. De toute évidence, il a dû passer une ou deux lignes TGV ici et là. On n'a pas vraiment de vision. Je ne dis pas qu'il n'y a pas d'impact, je dis qu'on ne le sait pas.

Comme on n'a pas non plus au niveau régional des trames vertes, des trames de biodiversité cohérentes et protégées dans le cadre des SRADDET et des déclinaisons des PLUi, finalement, tout ça reste du bricolage. Quand on a une infrastructure nécessaire qui passe sur une zone Natura 2000, on va essayer de trouver de la compensation. Mais comme on ne s'inscrit pas dans une vision planifiée, à la fois pour les lignes et les besoins, et à la fois pour la biodiversité, on voit bien qu'on n'est pas sur une structuration très claire des choses.

Dans le cadre de la commission d'enquête, les préconisations ont été adoptées à l'unanimité, à partir du moment où on n'écrivait pas sur les projets en particulier, ce qui était le compromis final. Il n'y a donc pas eu de chapitre sur Notre-Dame-des-Landes dans le résultat de la commission d'enquête, ce qui a permis de valider toutes les auditions qui disaient du mal de Notre Dame des Landes, - je n'ai jamais compris la stratégie de la droite sur cette affaire ! -. On a donc plutôt eu un gain politique important dans ces préconisations.

1. Une véritable planification

La première recommandation est la **planification entre le ferroviaire voyageurs et le ferroviaire marchandises**.

Sur le ferroviaire marchandises, à Nantes, par exemple, ça devient juste, avec un port au bout et une offre voyageurs qui augmente énormément. Est-ce qu'on n'a pas besoin d'une trame fret aujourd'hui spécifique, qui ne passe plus par les grandes agglomérations ? C'est une vraie question.

Si on le fait, il y aura donc des impacts environnementaux assez forts. Donc il faut absolument d'abord qu'on ait une vraie planification.

2. Renforcer le débat public

On avait insisté dans la commission d'enquête sur la question de ces fameuses études coût-bénéfice que l'État adore et que l'État a pipoté d'une manière éhontée sur Notre Dame des Landes. C'est le terme que j'avais utilisé à l'époque. L'étude avait été clairement pipotée : on avait inventé des coûts horaires absolument faramineux pour justifier le projet d'aéroport. Ces études-là doivent être totalement revues par des **autorités indépendantes**.

On croise alors ce qui est un autre problème français : la **qualité du débat public**, dont on sait à quel point il est faible, et que c'est finalement le rapport de forces sur le terrain qui fait la décision finale. On a donc un gros enjeu de débat public. **On avait préconisé un rôle renforcé de l'Autorité environnementale** qu'on avait réussi à faire passer dans la loi après au Sénat.

3. Enjeux techniques

On a des enjeux techniques assez précis, comme par exemple flécher le coût des mesures compensatoires dans les projets et les flécher dans la durée, c'est-à-dire que le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre disent exactement ce qu'ils ont fait, et combien ça coûte.

Cette question du suivi dans la durée permet de prendre en compte les mesures compensatoires, dans les projets d'infrastructures nécessaires, car il y a aussi des infrastructures non nécessaires. En montant le coût de la compensation à son coût réel, on arrive alors à des projets encore plus aberrants financièrement. Donc ce coût là peut être aussi un des éléments qui permet de stopper des projets

totallement aberrants à partir du moment où on arrive au vrai coût.

Pour finir, j'attire l'attention sur la question de savoir **comment va-t-on gérer les lignes secondaires demain, en terme environnemental** ? Il y a ici et là des tentations à grillager des lignes secondaires pour taper moins de sangliers et tenir le cadencement. Il y aura un impact environnemental, qu'il faut regarder. Il y a enfin toujours la question des pesticides sur l'entretien des lignes qui est un vrai sujet.

Merci de m'avoir invité pour justement, que l'on n'oublie pas cet aspect de l'impact environnemental du ferroviaire qui existe aussi et qu'on doit intégrer dans notre stratégie.

Questions du public – Table ronde II

Question 1 - Hadrien Bajolle à Pierre Hurmic

Je voulais savoir si vous aviez des propositions législatives. On a fini sur des propositions législatives concrètes. Si vous aviez des propositions qui permettraient de changer le modèle ferroviaire davantage dans notre sens.

Question 2 - Fanny Arav

Je voulais revenir sur le sujet qui a été évoqué à deux reprises sur les **méthodes d'évaluation des projets ferroviaires**, qui sont non seulement obsolètes dans leur construction, mais qui sont faussement un débat d'experts, voire qui sont confisquées par un débat d'experts, et je me mets dans la boucle, c'était mon métier. Il faut absolument que ça soit pris en main par le politique, qu'il s'empare des choix d'indicateurs. Ceci car non seulement il y a la modélisation, mais il y a aussi des indicateurs qui valorisent le temps des voyageurs, et kilomètres transférés.

Dans la manière dont c'est fait, **c'est construit pour valoriser des LGV**. Je vais prendre ici un exemple qui est un peu ma bataille, certains ici le savent, **c'est la notion de valeur du temps**. Elle est deux fois plus importante pour un motif professionnel en première classe qu'elle ne l'est pour un domicile-travail sur la même destination. Voilà comment à travers une multitude d'indicateurs qui sont très sérieux - on est capable de se batailler entre experts sur le troisième chiffre après la virgule -, mais ceci en passant à côté du fait éminemment politique de ce que veut dire l'impact de cet indicateur. C'est donc un sujet de revoir complètement la méthode d'évaluation et qu'elle soit un peu plus démocratique aussi.

Un petit rappel sur les infrastructures : ce n'est pas que de la voirie, et c'est même de moins en moins de la voirie, **c'est de la signalisation, de la gestion de flux**. Dans le ferroviaire, la signalisation n'est pas un petit sujet, quand on augmente la cadence, c'est l'alimentation électrique et l'alimentation électrique, c'est les caténaires, mais c'est aussi les sous-stations, et pour la route, ce sont les bornes de recharge. Aujourd'hui, on se rend compte que ce n'est pas un petit sujet. C'est important d'avoir cette notion un peu extensive de ce qu'est une infrastructure. D'ailleurs, les investisseurs dans le secteur privé, tels que Meridiam, quand ils pensent infrastructures, ils pensent le total.

Question 3 - Georges Ribeill, historien de la SNCF, chercheur et sociologue

Pour la petite anecdote, lorsqu'il y avait des lignes classiques avec emprise protégée, elles ont été des réserves de biodiversité contre les chasseurs, les prédateurs. Avec l'emprise des TGV, cela reste à discuter.

Plus fondamentalement, je voudrais compléter la démonstration de Pierre

Hurmic sur la LGV GPSO. Je suis toulousain, naturellement, et on peut dire que le plus court chemin pour aller de Paris à Toulouse, dure une heure. C'est via le train de nuit : une demi-heure d'éveil au départ, une demi-heure de réveil à l'arrivée. Donc en une heure de temps consommé, vous êtes à Toulouse.

Tandis que l'on peut calculer facilement que la minute gagnée entre Bordeaux et Toulouse c'est cent cinquante millions d'euros. Avec ça on pourrait faire beaucoup pour améliorer le train de nuit Paris-Toulouse. Je signale quand même que je suis un peu déçu que Carole Delga, qui a été nourrie au bon sein de Martin Malvy, qui a fait beaucoup pour la région Occitanie, qui en fait toujours beaucoup, ait pris le parti de défendre cette LGV GPSO.

Je ne suis pas très bien coté SNCF, parce que j'ai toujours été un détracteur de la "TGV mania", et au fond, chaque patron de Région veut avoir des TER avec ses armoiries sur le wagon et un TGV.

Pour terminer, la tradition française veut que lorsqu'on est à Matignon, on se serve un petit peu par une ligne, un dépôt de chemin de fer, un atelier, ici ou là. Castex qui est un militant du train de nuit, je suis en relation avec lui, avant de partir, peut-être qu'on lui a donné un petit coup de pouce, pour qu'il serve son territoire.

Question 4 - Gaston Laval, collaborateur d'Olivier Jacquin, sénateur de Meurthe-et-Moselle

Bonjour à tous.

Il y a juste un point, sauf erreur, qui me surprend. Un mot qui n'a pas été prononcé dans cette table ronde, c'est le contrat de performance de SNCF Réseau. On a quand même 1 milliard d'euros manquant pour la régénération, la rénovation, le passage à l'ERTMS, l'optimisation...

Je ne me fais pas de soucis sur les sénateurs qui sont là, notamment Jacques Fernique, pour une magnifique tribune qui a été signée il y a quelques jours dans "Alternatives économiques" sur le sujet.

Comment est-ce qu'on arrive à contraindre au-delà des polémiques, des désaccords sur de nouvelles infrastructures pour les voyageurs ? En tout cas, je pense qu'il y a un point sur lequel on peut tous être d'accord, c'est qu'on aura besoin de nouvelles infrastructures pour les marchandises.

Mais comment réoriente-t-on les financements et abonde-t-on en financement ? Comment mène-t-on la bataille législative pour s'assurer de ses financements là ? Comment abonde-t-on dans le cadre de la stratégie ferroviaire européenne afin de maximiser tous les financements pour permettre ce passage à l'optimisation de toutes nos infrastructures existantes ?

Aujourd'hui, on sait que ce n'est pas le cas. Avant même le tête-à-queue ferroviaire de Macron sur la LGV rappelé tout à l'heure.

Pierre Hurmic

Voici les propositions que je souhaite formuler :

1. **Lancer un grand plan de maintenance et de modernisation des lignes ferroviaires** françaises pour qu'elles soient exploitées à leur vitesse maximale et **remettre en usage les trains de nuit en urgence.**
2. **Créer un fonds d'innovation sur les systèmes d'exploitation et de signalisation, avec l'objectif de faire passer plus de trains, plus souvent, sur les mêmes sillons.**

3. Rendre obligatoire par une nouvelle loi pour tout projet d'infrastructure, une analyse par un expert indépendant de la valeur économique, sociale, environnementale, carbone comparée entre deux nouvelles lignes et la modernisation d'une ligne existante. C'est le fameux bilan "coûts / avantages", il faut vraiment donner une vraie consistance avec de véritables indicateurs. **Il faut vraiment que ce soit inscrit dans la loi pour éviter ces fantaisies dont nous faisons état.**

4. Il nous faut une grande loi de réforme de nos outils de démocratie participative. Il faut associer les citoyens en amont de manière transparente et en mettant à disposition toutes les expertises nécessaires aux grands projets d'infrastructures, qu'elles soient ferroviaires, routières ou énergétiques. De véritables conventions citoyennes sur ces grands projets seraient très utiles pour contribuer à la réussite et à l'utilité de ces projets.

Merci.

Ronan Dantec

Effectivement on a un **sujet démocratique** central sur lequel il faut revenir. C'est clair que par rapport à l'aéroport de Notre Dame des Landes, on avait survalorisé les heures extrêmement importantes des chefs d'entreprises qui avaient besoin de gagner une demi-heure et c'est comme ça uniquement qu'on arrivait à un coût / bénéfice positif pour l'aéroport. On a vraiment besoin d'un moment démocratique, de revoir l'ensemble de ces éléments avec une expertise indépendante.

Donc ça repose la question du rôle de la commission nationale du débat public.

J'ajoute un point dont je n'ai pas parlé, mais qui recoupe les **questions climatiques**, en prenant ma casquette de président du Comité d'orientation du programme national d'adaptation au changement climatique. C'est la question de **l'adaptation des infrastructures face au réchauffement**, qui est aussi une question sur la table aujourd'hui, qui va renchérir les coûts et qu'on ne peut pas ne pas intégrer à ce stade.

Table ronde III - Décarboner le transport de marchandises en assurant un report vers le fret ferroviaire

Jacques Fernique

Merci aux intervenants de cette table ronde. La table ronde qu'on va attaquer maintenant permettra en partie de répondre à la problématique posée par Gaston Laval sur la nécessité de gravir ce mur d'investissements.

S'il y a un domaine dans lequel le contrat de performance n'assure pas du tout, c'est l'alignement des moyens qui permettent le doublement de la part modale du fret ferroviaire annoncée pour 2030.

Il y a vingt ans, le Sénat publiait un rapport des sénateurs Hubert Haenel (alsacien) et François Gerbaud. Ce rapport s'intitulait: **"Fret ferroviaire français. La nouvelle bataille du rail"**.

Vingt ans après, un fret scotché à 10% de part modale pour le ferroviaire, une stagnation au mieux des volumes transportés par les trains depuis dix ans. On peut dire que cette bataille, telle que l'envisageait Hubert Haenel il y a vingt ans, a été perdue.

Mais une bataille n'est pas la guerre. Patricia Pérennes, qui anime et présente cette table ronde, va, je l'espère, nous donner avec les intervenants des éléments d'espoir pour gagner cette guerre.

Patricia Pérennes



On va basculer sur le sujet fret et le lien avec la décarbonation.

Les thèmes de la décarbonation, de la motorisation, du fret, de l'hydrogène sont intéressants. Mais aujourd'hui, on va surtout se focaliser sur le basculement du routier vers le ferroviaire. À un moment donné, il faut opposer les modes.

Comment fait-on pour relancer le fret ?

Ça fait des années qu'on en parle : "Il faut relancer le fret, doubler la part modale du fret ferroviaire" et **ça ne marche pas**.

On va commencer par Camille Morvant, qui travaille à la SNCF. Vous avez dû constater qu'on a bien aimé ce matin avoir toujours un expert dans le panel, donc on a eu Bruno, Emmanuel et là on passe à Camille parce qu'avant, elle a eu une carrière d'universitaire sur ces questions de fret, donc elle a un peu cette double casquette très intéressante. Elle va cadrer le débat avant que les différentes personnes interviennent.

- Camille Morvant, PhD, Responsable Pôle Programmation et Capacités Régénération Industrielle chez SNCF Réseau
- Jacques Chauvineau, Objectifs OFP et Alliance 4F
- Jean-Claude Brunier, Président Directeur Général chez Open Modal, Président de Tab Rail Road
- Alexandra Debaisieux, Directrice adjointe déléguée de Railcoop

- Jacques Fernique, Sénateur du Bas-Rhin

Camille Morvant



Bonjour à tous.

J'interviens aujourd'hui au titre de mes travaux universitaires puisque j'ai fait ma thèse de doctorat sur la place du fret dans le processus d'allocation des capacités. C'est surtout sur ces travaux là que je vais partir. Karima Delli a déjà défriché le sujet.

A quoi ressemble le fret ferroviaire aujourd'hui en France ?

- I. Tout d'abord, premier élément très important, c'est qu'il n'y a **pas UN fret ferroviaire mais DES frets ferroviaires. C'est un secteur marqué par sa diversité.**

1-. Premier vecteur de cette diversité : ce sont les **techniques d'acheminement**. Deux grandes familles de fret ferroviaire, c'est-à-dire le **transport conventionnel**, d'une part, le **transport combiné**, d'autre part. On note le transport combiné qui représente aujourd'hui à peu près un tiers du fret ferroviaire. Ces deux marchés se déclinent aussi selon qu'ils soient régionaux, nationaux ou internationaux. Aujourd'hui, le transport international représente à peu près 40% du transport de marchandises par le rail. A noter, si on croise les deux chiffres qui sont à l'écran, c'est que le transport combiné est beaucoup

plus international que le transport conventionnel.

2-. Deuxième vecteur de diversité : ce sont les *marchandises qui sont transportées*. Aujourd'hui, on transporte beaucoup de choses différentes dans les trains : les produits manufacturés, des produits sidérurgiques, chimiques, agricoles. Tout cela donne un panorama assez varié à ce secteur d'activité.

3-. Et puis, troisième vecteur, **ce sont les opérateurs**. Le fret ferroviaire est ouvert à la concurrence depuis une quinzaine d'années. On a aujourd'hui une vingtaine d'opérateurs actifs sur le réseau, dont les quatre principaux : fret SNCF comme opérateur historique, qui représente à lui seul 85% de ce marché. Mais à côté de ça, on a une véritable vitalité avec des opérateurs variés, y compris des opérateurs ferroviaires de proximité. En conséquence, on a un panorama qui s'est quand même beaucoup renouvelé au cours des dernières années.

- II. Un autre aspect très important d'un point de vue géographique. **Le fret ferroviaire à une géographie tout à fait singulière.**

Les flux, les grands volumes, se concentrent aujourd'hui sur la partie Est du réseau, c'est tout à fait notable. Quand on regarde cette géographie, il y a deux points importants. Il y a un fort ancrage territorial du fret qui est indispensable pour son développement. On parle de lignes capillaires, des installations terminales embranchées qui permettent aux industriels d'être directement connectés au rail.

En parallèle, quand on change de focale, on a des axes privilégiés qui permettent d'**interconnecter le fret à l'Europe**, ce sont ces grands couloirs qu'on appelle "**les corridors européens**".

Un dernier point concernant cette géographie, on parle des **lignes, mais** il y a aussi des **infrastructures modales** qui sont extrêmement importantes et le fret doit s'appuyer là-dessus, en a besoin pour fonctionner : les ITE, les ports, les chantiers de transport combiné, les gares de triage, les cours de marchandises.

Dernier élément, une temporalité particulière et plurielle puisque le fret ferroviaire, c'est à la fois des trafics ponctuels, des spots, mais aussi des trafics réguliers, récurrents, historiques, qu'on connaît depuis très longtemps. On a cette diversité et c'est un des enjeux de la planification du fret sur le réseau, c'est de bien traiter ces trafics réguliers.

Petit point d'attention, on parle beaucoup des frets qui circulent la nuit, certes, et sont donc en conflit avec les travaux. Mais ils circulent aussi de jour : les longs parcours circulent de jour et de nuit, et se trouvent donc en conflit avec d'autres usages du réseau, notamment sur les nœuds ferroviaires en heures de pointes.

La dynamique d'évolution du secteur

On est sur un déclin. Il y a trois phases distinctes :

-Il y a un déclin qui commence avant même 1980 donc bien avant aussi l'ouverture à la concurrence de 2005/2006 ;

-Une phase de stagnation au cours de la dernière décennie. Le trafic ferroviaire représente à peu près une trentaine de milliards de tonnes/kilomètres, ce qui est historiquement bas par rapport à ce qui a pu être connu précédemment ;

-Ensuite, après l'année 2020, c'est un rebond observé en 2021/2022, et j'espère que c'est d'augure pour inverser la tendance.

Derrière cette évolution globale, il faut avoir en tête qu'on a des dynamiques contrastées. Selon les segments de marché, ce n'est pas un ensemble monolithique. On peut noter la **forte croissance du transport combiné** en particulier.

En tout état de cause, la part modale est modeste en France, elle plafonne autour de 9 / 10% donc on est vraiment en deçà de ce qu'on peut observer dans d'autres pays d'Europe.

Alors, comment expliquer cette évolution, et comment en sortir ?

Difficultés et atouts du rail

Ça a été souvent donné dans les différents rapports parlementaires et plans de relance. Il y a à la fois des **facteurs exogènes** aux rails. On a évidemment la modification de l'économie qui a changé clairement la nature et le volume de marchandises à transporter. Et ça évidemment, ça a été en défaveur du mode ferroviaire.

Cela est dû aussi à une faiblesse des ports français. Les ports sont censés être des générateurs de trafic, en particulier de trafic massifié, un cœur de cible pour le mode ferroviaire et globalement une modification des attentes logistiques avec les flux tendus, le "juste à temps". Tout cela demande beaucoup de souplesse que n'a pas naturellement le mode ferroviaire.

Ensuite, une deuxième catégorie : des **facteurs endogènes**. On a déjà parlé de la concurrence avec le camion, que ce soit en termes de coûts et de qualité de service. Très clairement, le train a pris du retard au fil des années. On a aussi des infrastructures vieillissantes, voire saturées à certains endroits.

Il y a aussi une **troisième forme de concurrence, celle pour l'usage du réseau**. Comme vous le savez, le réseau français est un réseau d'usage mixte avec

très peu, voire pas d'infrastructures dédiées. Globalement, on a une concurrence pour l'accès et l'usage du réseau, fret, d'un côté et voyageur de l'autre, et les travaux à effectuer sur l'infrastructure.

Pour ne pas noircir le tableau, il y a de **réels atouts à mettre en évidence et qui sont renforcés par le contexte actuel**.

- Il y a une forte attente par rapport aux **enjeux environnementaux**. Le rail fait plutôt bonne image et se démarque par sa sobriété par rapport aux camions.
- On a aussi des atouts naturels du rail : **un potentiel de massification sur les longs parcours**. Donc c'est là aussi un vecteur de développement.
- Puis, tout ce qui concerne la **sécurité des acheminements** : il y a des filières qui ne peuvent passer quasiment que par le rail.

Pour terminer, quelles perspectives ?

Il y a un objectif ambitieux, non pas au regard de ce qu'on pourrait faire dans l'absolu puisque doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030 et donc de passer à une part modale de 18%, ça reste modeste. Par contre l'objectif est ambitieux au regard du saut qui doit être réalisé pour atteindre cet objectif d'ici 2030.

L'année dernière, il y a un document de référence qui a été publié, une **stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire**, qui reprend un certain nombre de mesures pour essayer de pousser au développement du fret. Cette stratégie **un milliard d'euros en tout pour la période 2021-2024**. C'est dire s'il manque de l'argent pour atteindre les ambitions.

Dans ce document, il y a **deux grands volets de mesures avec des résultats attendus à court terme**. A la fois **une part**

d'investissements : modernisation de certaines infrastructures, les capillaires, les chantiers de transport combiné et les voies de service. Également, une **dimension de déploiement digital, de numérisation**, ce qu'on ne trouvait pas forcément dans les plans de relance précédents. Et puis, Pour répondre aux facteurs endogènes que j'expliquais précédemment, il y a toute une série de mesures sur l'amélioration de la qualité de service du fret ferroviaire, autour de l'accès à la capacité, de la qualité des sillons, et l'amélioration de la régularité de la circulation des trains.

Cependant, tout cela n'est pas suffisant.

Conclusion

À moyen terme, il y a vraiment une nécessité d'aller beaucoup plus loin, à la fois de poursuivre les efforts et qu'ils soient cohérents avec ce qui a déjà été mis en œuvre. On doit changer d'échelle, que ce soit en termes d'enveloppe budgétaire ou d'investissements, il faut vraiment passer à la vitesse au-dessus pour espérer atteindre l'objectif que j'indiquais.

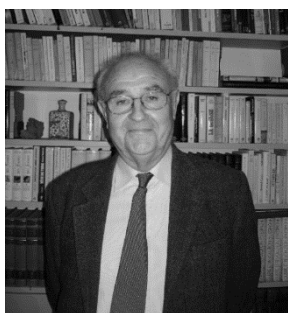
Patricia Pérennes

Merci beaucoup Camille pour cette mise en perspective de la situation du fret.

On va donner la parole à Jacques Chauvineau. Pour ceux qui ne le connaissent pas, l'un des fondateurs du TER mais qui est très impliqué ces dernières années sur les questions de fret via **Objectif OFP**, avec un modèle de ferroviaire de proximité et puis **Alliance 4F** également.

Comment faire pour concrétiser le doublement de part modale du fret ferroviaire ?

Jacques Chauvineau



Bonjour à tous,

Je suis probablement le doyen de la journée. Mon histoire c'est effectivement d'avoir été à la SNCF, de m'être occupé du TER, de l'avoir un peu inventé.

Je voudrais rappeler, parce que ça me rappelle étrangement la situation actuelle du fret ferroviaire, qu'à une époque où, en plein triomphe du TGV, l'idée de moderniser ce qu'on appelait les omnibus et l'idée d'en confier la gestion aux régions ne rencontrait qu'un succès très faible auprès de Bercy, auprès de la direction nationale de la SNCF, auprès des syndicats et auprès de pas mal de Régions. Je dois dire que c'est grâce au Sénat, à une rencontre avec Hubert Haenel qui malheureusement, nous a quitté depuis, que l'affaire TER est partie et que l'idée qu'il fallait moderniser les omnibus et en confier la gestion aux Régions a été portée et a réussi à faire basculer dans une situation qui ressemble étrangement à la situation du fret aujourd'hui.

Depuis l'avènement du TGV, qui a été un événement dont il faut mesurer l'impact au sein de la SNCF sur le plan de la vision et des mentalités, le fret a été effectivement négligé et la relance est actuellement difficile.

Je parle aujourd'hui au nom d'une alliance qui s'appelle **4F, Fret Ferroviaire Français du Futur**, qui fait un travail à mon avis extrêmement intéressant, qui regroupe les opérateurs ferroviaires

français qui sont convaincus que le niveau actuel du fret est inacceptable, qui ont entraîné les chargeurs, qui travaillent évidemment beaucoup avec SNCF Réseau.

Je suis très frappé, c'est un point important, de la convergence que l'Alliance a avec les débats et les discussions qu'il y a aujourd'hui. J'avoue que je suis étonné positivement de la qualité des échanges. Il y a un véritable débat sociétal qui est engagé ce matin, qui à mon avis a une énorme importance pour la suite.

On est au début d'un quinquennat charnière, or, on sait tous que ce quinquennat va être confronté à de terribles difficultés, qu'il va falloir gérer les affaires de court terme et en même temps le faire en les projetant dans le temps long des générations futures, en particulier du climat et de l'énergie.

Je suis convaincu de l'expérience passée du Sénat. Le Sénat, probablement de par l'expérience politique des sénateurs et de par ses liens et ses contacts avec les territoires est probablement un des lieux qui peut décoincer une situation actuellement sur le plan politique qui est quand même en très grande difficulté. Karima Delli a fait un topo tout à fait remarquable qui me met un peu en difficulté d'ailleurs parce que je vais redire beaucoup de choses de ce qu'elle a dit.

Je voudrais simplement dire, ça a été dit par Camille Morvant, que l'objectif de la loi climat, qui n'a pas été voté sans difficulté, a été quand même une victoire, et une manière nouvelle de voir le fret ferroviaire. C'est tout à fait vrai que l'objectif est extrêmement modeste au regard de la situation européenne actuelle, puisque l'actuelle situation européenne est à 18% et que notre objectif en France en 2030 est d'avoir rattrapé la moyenne européenne actuelle, sachant que l'objectif de l'Europe est de la porter à 30% en 2030.

L'objectif est donc à la fois ambitieux, et modeste, mais il traduit surtout la véritable catastrophe dans laquelle est le fret ferroviaire en France qui est en train de devenir un problème national fort et qui va devenir aussi un problème européen.

Je voudrais rappeler très rapidement les points forts du fret ferroviaire.

1- Le premier est sa **frugalité énergétique**. On voit bien que l'enjeu énergétique est en train de monter d'une manière très forte. La frugalité énergétique du fret ferroviaire est totalement hors de portée des autres modes terrestres, à savoir que le roulement sur rail consomme six fois moins d'énergie que le roulement des pneus sur la route. Ce décalage positif restera.

2- Le deuxième apport est son **pouvoir de décarbonation** : neuf fois moins de CO² que la route et le zéro CO² techniquement est possible.

3- Le troisième atout actuel, que l'on perçoit beaucoup au sein de 4F, c'est la perspective d'**une logistique verte européenne**. Cela se concrétise par des rapports très réguliers, très poussés, positifs avec les chargeurs. On sent très bien que les marchés attendent une logistique verte européenne et savent très bien que le fret ferroviaire a sa place là-dedans. Ils attendent, car ils ne sont pas prêts à plonger dans le fret ferroviaire s'il n'y a pas des signaux politiques et sociétaux très forts montrant qu'on va y aller.

Je voudrais dire aussi **qu'il faut arrêter de chercher l'équilibre économique du système ferroviaire à la baisse**, c'est-à-dire, en supprimant les trafics non rentables, en fermant les infrastructures peu utilisées. **C'était l'immense erreur du plan fret de 2004**

L'équilibre du système ferroviaire, c'est une condition nécessaire, c'est la hausse. Densification de l'utilisation du réseau,

augmentation de la charge des trains, augmentation du nombre de trains, augmentation de la rotation du matériel roulant.

Ce n'est pas évident dans la pensée de Bercy, ce n'est pas évident du tout. On a toujours cherché à la baisse et ça a échoué. Donc ça amorce une spirale de productivité qui, à mon avis, est très importante. C'est une des raisons pour lesquelles, même modeste, l'objectif de 18% de part de marché en 2030 est extrêmement important parce qu'il va commencer à amorcer une spirale de croissance.

Ceci étant, je le dis tout de suite, ce n'est pas du tout gagné que le doublement de la part de marché du fret se fasse à l'horizon 2030. Donc je pense qu'il faut privilégier et dire très fort que cet objectif est un grand objectif national, c'est une étape dans le rapprochement vers l'Europe.

Je pense qu'il faut bien mesurer à quel point **il faut repenser le fret ferroviaire et qu'il se repense**. J'insiste, il faut les deux. Il faut qu'il soit repensé, et il faut qu'il se repense lui-même pour atteindre l'objectif.

Il y a des manques financiers considérables dans les décisions actuelles, même si les discours ont un peu évolué. Mais il va falloir **en plus du financier**, beaucoup de **matière grise**, cela a été évoqué à plusieurs reprises, **de l'innovation**, et cet ingrédient qui est peu chiffrable : de la **conviction et de la motivation**.

Je fais à nouveau, excusez-moi de le faire, une analogie avec le TER. Ce qui a fait que le TER a gagné, c'est que sur le terrain, au sein de la SNCF, il y a eu un changement de mentalité qui s'est propagé très vite sur le thème : *“on est enfin en train de faire quelque chose de positif”*. D'ailleurs, les syndicats, grâce à Hubert Haenel, se sont ralliés à la régionalisation du TER, ce qui n'est quand même pas un détail.

Donc la démarche 4F consiste à mettre en route une dynamique de retour de la croissance et de productivité.

Ça a été évoqué par Camille Morvant, ça suppose un **nouveau regard sur le réseau**. L'objectif n'est pas de fermer les secteurs non utilisés ou sous utilisés, parce qu'ils posent des problèmes financiers, ou de mécaniquement renvoyer ce déficit aux Régions. Il faut **densifier**, il faut un nouveau regard sur le réseau, **sur son entretien**, sur son **retard de modernisation**, la qualité et la fiabilité des **sillons**, les installations et la programmation des **travaux**.

Je pense aussi qu'il y a un très gros travail à faire sur **la coexistence des voyageurs et du fret** parce qu'il y a très peu de fret. Je peux me permettre de le dire vu mon rôle dans le TER : attention à ce que les dessertes cadencées trop systématiques, ne finissent par polariser l'utilisation du réseau autour des métropoles. Il faut être attentif au fait qu'il faut créer de la capacité pour le fret ferroviaire, mais ça ne va pas forcément venir tout de suite et gérer cette période de transition.

J'ajoute aussi que dans les réflexions de 4F, il y a l'idée, j'emploie volontiers ce mot, d'une **nouvelle alliance avec la route à travers le combiné rail-route**.

On a toujours tendance à parler du report modal. Je pense - c'est un ancien du ferroviaire qui vous le dit - que **le rail a besoin du savoir-faire logistique des routiers** et qu'il soit adossé à un pavillon français propre.

Jean Claude Brunier en parlera tout à l'heure beaucoup mieux que moi. Il y aura toujours de la concurrence entre la route et le rail, mais **l'avenir du rail, c'est une alliance nouvelle avec la route qui soit pensée à l'échelle de l'Europe**.

Nous sommes convaincus que le **“tout routier” à l'échelle européenne est une impasse** et qu'il **faut absolument travailler les complémentarités du ferroviaire et du routier**. D'autant que pour le pavillon routier français, l'espace européen est très difficile en raison de la compétitivité du tout routier européen qui est dû à des pratiques sociales qui sont inaccessibles, j'allais dire heureusement, au transport routier français.

Enfin, **la connexion de notre système ferroviaire aux ports et aux territoires** est une question complètement fondamentale. Dans la connexion, il y a les intermodalités. Je pense qu'au-delà de la configuration du trafic actuel, il faut regarder la perspective volontariste d'une connexion de tous les territoires à l'Europe ferroviaire. Attention à ne pas faire un réseau qui soit simplement calé sur l'état actuel du trafic. Il faut que toutes les régions aient un accès à l'Europe et, j'allais dire, tous les ports. C'est un travail énorme. C'est à mon avis un immense champ d'initiative et d'innovation. La proximité et le territoire, c'est très important.

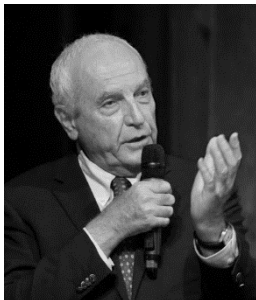
La loi de programmation, pour le moment, n'est absolument pas en phase avec la dynamique 4F. L'Autorité de Régulation des Transports (l'ART) a fait un rapport qui alertait sur ce décalage. Je pense qu'il faut qu'on soit extrêmement attentif à cette question et là, il y a un arbitrage politique essentiel. C'est vrai que c'est très inquiétant qu'il n'y ait pas de ministre des Transports. Peut-être faut-il porter très vite le sujet au sommet de l'État, Première Ministre ou Président de la République. Mais on a un besoin d'associer à l'équilibre financier du réseau une vision industrielle à l'horizon 2030 qui porte véritablement le nouveau fret ferroviaire, ou qui commence à le faire exister.

Quelques chiffres pour conclure :

- L'âge moyen du réseau français est de trente ans, l'âge moyen du réseau allemand est de quinze ans.
- L'Allemagne annonce un **programme d'investissement** de 8,6 milliards annuels sur dix ans, la France prévoit 10,5 milliards qui ne sont pour le moment financés que jusqu'à l'horizon 2024.

On a donc un retard énorme. Il y a une véritable urgence d'un arbitrage politique au sommet et je pense que c'est probablement une des réflexions qu'il faut continuer à avoir après ce colloque. Comment porter l'importance de l'enjeu politique du fret ferroviaire au niveau politique nécessaire, en tirant les conclusions de ce colloque qui, à mon avis, est tout à fait remarquable du point de vue de sa réflexion citoyenne. Il ne s'agit pas de ne penser que « transport ferroviaire », il faut aussi penser « logistique ».

Jean-Claude Brunier



D'abord une confiance. Je suis un routier, nul n'est parfait, je viens de ce monde. Je crois que tout a été dit sur le transport combiné, dont je vais vous parler : la frugalité, le CO2, etc. Pour finir, je vais vous annoncer de bonnes nouvelles.

Quelle est la situation ?

Depuis 2019/2020, le mode routier est en difficulté par manque de conducteurs et

il est un peu au bout de sa grande expansion.

Le monde ferroviaire privé (je vous rappelle que le fret est libéralisé depuis pas mal d'années) s'est regroupé au sein de 4F et a fait un plan qu'il a proposé au gouvernement et qu'il a en grande partie adopté.

Ce plan nous a permis d'avoir pas mal d'aides et un plan de marche devant nous assez lisible, avec des aides au niveau des sillons, des aides à la pince, etc. Madame Delli a dit que ce n'était pas suffisant. Je suis bien d'accord avec elle, mais c'était la première fois en France qu'on avait, pour le fret ferroviaire, un plan significatif et qu'il faut maintenant mettre en œuvre.

La crise sanitaire est arrivée et on a connu une séquence assez difficile, mais qui a été pour finir, un révélateur très important au niveau du fret ferroviaire et particulièrement du transport combiné rail/route, qui a montré une résilience étonnante. Pendant ces deux ans, les transports étaient assurés, il est évident que quand un conducteur de locomotive dans notre groupe conduit un train qui a derrière l'équivalent de 50 camions, c'est plus facile que de loger, de nourrir pendant la période de la crise sanitaire 50 conducteurs routiers.

Une bonne nouvelle qui a confirmé les choses.

Où en est-on aujourd'hui ?

- Premièrement, je le rappelle, **le gouvernement a lancé un plan de relance du fret ferroviaire**. Pas suffisant, mais il est là et c'est la première fois qu'on a un plan de ce niveau.
- **L'Europe, de son côté, a lancé le Green Deal** avec tout ce qu'il y a derrière. Et nous avons, entrepreneurs, une lisibilité qui

nous permet de voir devant nous, d'entreprendre, de faire. Le plan de relance a déjà un an de mode opératoire efficace.

Où en est-on aujourd'hui dans nos entreprises ?

Nous contrôlons au niveau des entreprises privées, le monde de la route, le monde des opérateurs de transport combiné, qui donnent un service. Je ne vais pas développer la technique du transport combiné, je vous laisse la revoir dans vos manuels. C'est la combinaison de la route et du rail et il est évident qu'il ne faut pas les opposer. Je suis un routier qui est devenu un peu ferroviaire et je m'en félicite.

Je pense qu'on a pris dans cette technique les qualités des deux. La souplesse de la route, la dynamique, la notion du service, ce ne sont pas les points forts du ferroviaire mais ses points faibles.

On a pris aussi la puissance du ferroviaire, la frugalité du ferroviaire et le côté écologique du ferroviaire. C'est merveilleux tout ça.

Je pense que l'avenir, c'est cette collaboration qui fait que nous avons aujourd'hui les solutions pour trouver un transport décarboné.

Aujourd'hui, je ne vous cache pas que dans notre petit groupe, 70 à 80% de la flotte de camions roule au biométhane, donc le transport combiné rail-route est complètement décarboné et n'émet plus de CO₂, il est très frugal en matière d'énergie.

Donc nos entreprises privées sont en ordre de marche et depuis un certain moment, nous investissons, nous nous développons. Le transport combiné se développe de 10 à 15% depuis quelques mois, en France et en Europe, et nous sommes en train de mettre en place les solutions.

Dans la partie qui est la nôtre, au niveau de nos entreprises, l'opérateur, les terminaux. Nous avons maintenant des entreprises ferroviaires, c'est-à-dire, que nous avons nos trains, nos conducteurs. Nous sommes en train de mettre en œuvre la formation des conducteurs dont on a dit tout à l'heure qu'elle était très difficile, je le confirme.

Donc nous investissons, mais nous avons deux problèmes devant nous à résoudre, qui sont de l'ordre plutôt régalién que de l'ordre d'un entrepreneur de transport que je suis.

1-. D'abord, le problème du réseau. Le réseau a été très mal entretenu pendant des décennies. Il est dans un mauvais état, il faut le moderniser. Nous ne le contrôlons pas, nous ne le maîtrisons pas. C'est SNCF Réseau, qui a beaucoup de choses à faire. Nous ne pouvons donc pas avoir de nouveaux sillons. Nos sillons sont des sillons qui se dégradent d'année en année. En fait, le point où on en est arrivé, ce n'est plus un problème d'argent dans cette affaire, d'ailleurs dès le départ une des raisons du déclin du ferroviaire, ce n'est pas principalement un problème économique, mais la qualité de service.

L'industriel ou le grand commerçant doit avoir une qualité de service en dessous de laquelle ça ne l'intéresse pas. Cette qualité, il faut l'avoir. Nous savons le faire dans la technique du transport combiné rail-route, il faut donc que SNCF Réseau nous donne des sillons de qualité, nous donne les nouveaux sillons dont on va avoir besoin, parce que le combiné ne doit pas doubler en volume mais tripler. C'est vous dire la hauteur de la marche.

Ce premier problème se concrétise par deux choses.

- D'abord, l'amoncellement des travaux pour remettre à niveau le réseau, bien évidemment de nuit, où

circulent nos trains, nos batteries de train du transport combiné.

- Deuxièmement, la marginalisation dans certains cas, par rapport aux voyageurs, des sillons du fret et particulièrement du transport combiné.

Un exemple très rapide : au départ de Villeneuve-Saint-Georges pour aller vers la Grande Méditerranée : c'est la batterie de trains du combiné qui vont descendre dans la nuit transportant des centaines de camions. Entre 17h et 20h30, il y a 250 sillons disponibles. Il y en a dix pour le fret et le combiné, et le reste pour les voyageurs. On est marginalisés.

Tant que ce sera ça, on ne pourra pas faire le business et répondre à la demande du marché.

Dernier point de blocage que nous avons à résoudre. Là aussi, ce n'est pas notre métier. Les terminaux sont des terminaux obsolètes qui datent de trente ans. Il nous faut digitaliser, moderniser notre métier, ce qu'on est en train de faire. Mais il nous faut construire des terminaux.

Nous avons dû, dans notre petit groupe, être obligés de construire un terminal. C'est un chemin de croix, ce n'est pas notre métier. On y travaille depuis 2018, on va enfin, j'espère le mettre en exploitation en 2024. C'est un terminal qui va pouvoir traiter dans la journée, dans le sud de la France sur la zone logistique du sud de Miramas, 400 Unités de Transport Intermodal : 200 qui rentrent, et 200 qui sortent. Ce sont des centaines de camions enlevés sur la route et qui vont être distribués de façon écologique.

Donc il nous faut absolument moderniser tout ça, avoir des conditions de travail de bien meilleure qualité. Ces terminaux seront une nouvelle génération performante, décarbonée et digitalisée,

avec des conditions de travail remarquables.

On en fait un, mais il faut en faire une quinzaine et aujourd'hui je pose la question : qui va les faire ? SNCF Réseau a certainement d'autres chats à fouetter. Il faut trouver, Monsieur le sénateur, de nouveaux systèmes de financement de ces terminaux publics-privés. Il faut le mettre en œuvre rapidement.

Je termine avec la deuxième chose à dire à Monsieur Luc Lallemand, Président de SNCF Réseau : il faut protéger les sillons du fret et du combiné tout de suite. Il y a 250 millions qui sont budgétés pour ça, pour l'instant, on n'en a pas vu trop l'utilisation. Mais c'est maintenant qu'on peut gagner la bataille. Parce que 2030 qui est l'objectif va arriver très vite. Si nous ne pouvons plus développer nos activités, on va revenir sur la route.

Voilà, très rapidement, je vous prie de m'excuser de la rapidité.

Patricia Pérennes

On a donc noté que de votre côté, ce qui importe c'est : installation de services et sillons. Pour Railcoop, Alexandra Debaisieux, tu vas nous présenter vos difficultés qui sont très différentes de celles du combiné.

Alexandra Debaisieux



L'innovation de Railcoop, c'est bien sûr la gouvernance. Vous êtes nombreux ici je

pense à connaître Railcoop. L'innovation est donc la gouvernance de Railcoop, qui est d'associer une pluralité d'acteurs qui ont individuellement des intérêts différents, mais qui partagent le même objectif de développer le ferroviaire. La genèse de Railcoop, c'est celle-ci.

On est une toute jeune entreprise ferroviaire depuis le mois de septembre dernier. On fait rouler nos trains de fret depuis le mois de novembre. On fait rouler des trains aujourd'hui en Occitanie, entre le bassin d'emploi de Figeac, dans le Lot, l'Aveyron et Toulouse Saint-Jory. Donc on est sur une relative courte distance. C'était le positionnement choisi pour venir compléter le maillage ferroviaire existant. C'est bien l'enjeu, c'est-à-dire, comment on augmente la part modale du ferroviaire en venant compléter l'offre existante ?

Donc aujourd'hui Railcoop a des trains qui circulent.

A l'occasion de cette table ronde je vous propose de faire un petit rapport d'étonnement sur ces quelques difficultés ou quelques bonnes surprises qu'on a pu avoir sur le développement de nos premiers services.

Aujourd'hui on a lancé le service avec la volonté de développer du fret palettisé, parce qu'on s'était dit qu'il fallait avoir une approche vraiment territoriale, d'embarquer l'ensemble des entreprises et des collectivités qui peuvent être prescriptrices dans une certaine mesure, et qui sont finalement au cœur de l'aménagement du territoire, dans cette réflexion autour de la mutualisation des flux.

On a commencé, on transporte un peu de palettes, pas autant que ce qu'on avait imaginé, mais il faut le temps aussi que le service se fasse connaître, que notre production ferroviaire fasse ses preuves. Donc aujourd'hui, on est plutôt content

puisque la production ferroviaire se passe bien. On n'a pas de retard, on n'a pas eu d'incidence de sécurité. C'était aussi important de démontrer qu'on était capable de faire rouler des trains, car comme vous le savez tous ici, ce n'est pas une mince affaire de faire rouler des trains, ça exige un certain nombre de compétences.

1-. La question du fret palettisé est donc sur la table. Mais on se rend compte au fil du temps qu'il y a vraiment cette logique qui a déjà été abordée, mais de bien travailler **l'articulation sur cette mutualisation des flux avec la route également**, et voir comment on pense finalement cette question de la mutualisation des flux.

Je vais citer un exemple pour que ce soit un peu plus concret. On a discuté avec les paysans bio du Quercy qui sont tout à fait intéressés puisque notre train part du Lot, de l'Aveyron, comme je disais, pour aller directement au marché d'intérêt national de Toulouse. Donc ça fait tout à fait sens que les paysans du Quercy puissent mutualiser leur production et les amener par le train au marché d'intérêt national de Toulouse.

Sauf qu'aujourd'hui, à date, on réfléchit mais on n'a pas trouvé la solution pour travailler ce circuit de collecte. Alors faut-il avoir des entrepôts intermédiaires ? C'est la réflexion qui est sur la table, portée et discutée dans les différents cercles de réflexion de la coopérative. La spécificité de la coopérative est d'associer toutes ces intelligences au service du développement du ferroviaire. Donc il y a des cercles de réflexion qui portent ces sujets, qui nourrissent le travail de l'équipe opérationnelle. C'est un premier sujet.

2-. On voit aussi qu'on a aujourd'hui une demande sur des flux de bois, donc **un retour sur du fret un peu plus conventionnel**. Donc il y a cette demande

qui est là, qui est toujours là, et c'est plutôt réjouissant.

3- Par contre, il y a un **sujet réglementaire** qui nous semble important de mettre sur la table. C'est la **question de l'harmonisation des conditions de chargement entre les entreprises ferroviaires**. Ça semble peut-être anecdotique, mais cela nous pose question, en tout cas, un peu de difficulté dans l'articulation du chargement entre entreprises ferroviaires.

On ramène notre marchandise jusqu'à Toulouse Saint-Jory, et ensuite d'autres entreprises ferroviaires, notamment Fret SNCF prennent la suite pour amener les trains jusqu'à destination finale. On est dans une logique de coopération avec les autres entreprises ferroviaires et on se rend compte qu'il y a des flous juridiques ou en termes de procédure, sur l'harmonisation de la prise en charge de ces marchandises, des conditions de chargement et de déchargement. Ce sont des sujets très techniques mais qui finalement, s'ils ne sont pas résolus, ne permettent pas de fluidifier la coopération entre les entreprises ferroviaires.

4- Enfin, un autre sujet important qui a déjà été dit, mais que je redis, en tant que jeune entreprise ferroviaire qui démarre, une startup du ferroviaire : on a besoin de compétences, d'énormément de compétences. On se rend compte que oui, c'est difficile de recruter. Il y a une concurrence importante entre entreprises ferroviaires sur le marché. Comment arrive-t-on à former, si on veut que le ferroviaire ait toute sa place ? Comment arrive-t-on à former un pool de conducteurs, d'opérateurs au sol et d'opérateurs de production.

Merci beaucoup.

Patricia Pérennes

Merci d'avoir été concise. On va passer au dernier intervenant de la table ronde et à la conclusion générale.

Jacques Fernique



Je vais essayer l'acrobatie de tenir en deux minutes pour en laisser deux à Hadrien.

1- D'abord, dans ce que je retiens, c'est que même si on atteint l'objectif de doublement de la part modale, voire si on atteint un tiers de part modale au niveau européen pour 2030, pour l'essentiel, le reste des marchandises transportées, ça restera du périmètre du camion et donc **la nécessité de cette bonne intégration du rail dans une intermodalité combinée avec la route est essentielle**. On a parlé de la nécessité que le rail travaille en tirant parti du savoir-faire logistique du routier. Cela demande de l'organisation, de la mise en cohérence territorialisée, de la mutualisation, pour reprendre ce qui vient d'être dit.

2- Ensuite, deuxième chose, c'est ce que nous disait fortement Jacques Chauvineau : sur le **renouveau du fret ferroviaire**, on ne fera pas l'erreur de 2004, ça ne sera pas en réduisant la voilure pour ne se limiter qu'à du train massif de pondéreux. Il s'agit de faire du transport combiné, de rassembler des wagons isolés, du fret palettisé, il s'agit d'accompagner les entreprises et les chargeurs pour que les mutualisations efficaces puissent s'opérer. Donc ça s'opérera avec un **ancrage territorial et multimodal** ou sinon ce sera clairement toujours la route qui sera plus souple, plus

fiable et le ferroviaire rigide, complexe, obsolète. D'où l'importance de la qualité de service, à laquelle mon voisin faisait allusion.

3-. Il est clair, comme Karima Delli nous l'a assez dit, que le périmètre de développement du fret ferroviaire est européen. Jacques Chauvineau parlait de logistique verte européenne qui doit être l'horizon inspirant et dynamique. Notre pays, s'il ne veut pas rater ses objectifs ferroviaires, ne peut pas se permettre de rater ce rendez-vous avec un fret ferroviaire européen qui ne nous attend pas, qui se structure et se développe. Donc les efforts d'investissement de chaque pays doivent converger, et jouer dans la même catégorie pour assurer l'offre complète de fret ferroviaire connectée aux grands ports, aux grandes gares, aux axes majeurs. On a parlé de la faiblesse des ports français tout à l'heure, avec des standards qui doivent s'aligner : optimisation, digitalisation, nouveaux terminaux et l'interopérabilité des réseaux ferroviaires. On connaît bien, Alain Jund en parlait tout à l'heure avec certains qui s'imaginaient que notre réseau s'arrêtait à Strasbourg et que le réseau allemand commençait à Kehl.

4-. Pour ça, se pose la **question des investissements**, des milliards nécessaires. Il faut une forte impulsion politique capable de dépasser les blocages de Bercy. Capable aussi, pourquoi pas, on l'a évoqué aujourd'hui, de rééquilibrer l'avantage concurrentiel totalement déséquilibré que notre pays accorde au fret routier. C'est notamment ainsi que nos voisins européens ont avancé, avec la LKW Maut allemande, la redevance poids lourds prestation suisse qui date déjà d'il y a longtemps. C'est comme ça qu'ils ont pu faire bouger les choses.

Je crois que si nos politiques continuent de trembler ici à l'idée de faire évoluer par la

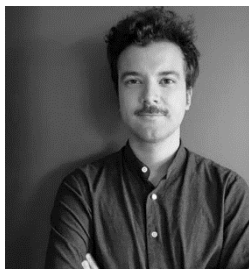
taxe le fret routier, ou à l'idée, par exemple de s'inspirer de ce que fait l'Autriche, qui oblige une partie du transit routier thermique trop polluant au report modal sur le train, si ça tremble, ça hésite, il n'y aura pas d'autre levier, à mon sens, que de **baisser nettement la tarification actuelle du fret ferroviaire et ses coûts d'accès à l'infrastructure**.

5-. Enfin, ça a été dit par Jacques Chauvineau et par Alexandra Debaisieux. Pour le développement du fret ferroviaire, il y a la question majeure de la **culture, de la fierté professionnelle, des compétences, de la formation**. Les décennies de déclin ont creusé des béances. On a parlé du manque de fluidité entre les entreprises ferroviaires. Il y a perte de compétences, de savoir-faire, donc la digitalisation, la modernisation du réseau nécessitent un formidable **effort de revalorisation, d'élévation par la formation et la qualité des carrières professionnelles proposées**.

C'est un chantier essentiel. Jacques Chauvineau, a tout à l'heure parlé de redonner "*du sens, de la conviction, de la motivation*". C'est un vaste programme.

Conclusion

Hadrien Bajolle



Chers amis, merci d'être venus nombreux aujourd'hui pour évoquer les solutions concrètes pour faire du ferroviaire l'épine dorsale de la mobilité des personnes mais aussi des marchandises.

Je voudrais commencer par remercier bien sûr notre hôte, le sénateur Jacques Fernique, son initiative, son hospitalité, ainsi que Paola Benhaim, sans laquelle ce colloque n'aurait pas eu lieu. Merci enfin à tous les intervenants, experts, femmes et hommes politiques, associatifs, membres de la société civile.

Vous représentez la société du rail dans son ensemble. Ces mondes ne se croisent pas souvent. Trop souvent, l'expert ou le scientifique se méfie du politique par peur de ne pas être écouté, de ne pas être compris. Trop souvent, le politique ignore l'expertise parce qu'elle ne sert pas ses engagements immédiats.

De cette incompréhension, c'est le débat public, c'est la démocratie qui en sont les victimes. Nos débats s'affaissent, les idées s'étiolent. On ne sait plus pourquoi on vote et à la fin, on ne vote plus du tout. Aujourd'hui, grâce à vous, je crois que nous avons fait discuter le savant et le politique et je crois au bénéfice des deux.

Je voudrais revenir maintenant sur la dimension idéologique de ce que nous faisons. Aujourd'hui, nous avons évoqué l'ensemble des solutions pour relancer le

transport ferroviaire, un transport qui est abîmé dans notre pays. Pourquoi ? Je sais qu'il y a de nombreux **ferrovipathes** ici, mais ce que nous faisons, ce n'est pas seulement pour le plaisir de faire rouler des trains. Nous le faisons parce que nous avons des convictions communes.

La première, c'est bien sûr le sentiment d'urgence écologique. Au fond, la question qui nous est posée est la suivante : comment se déplacer tout en restant dans les limites planétaires ?

Bien sûr, c'est la route qui est la principale incriminée et c'est la raison pour laquelle il nous faut mener une bataille du report modal. Aujourd'hui, 80% de la population habite à moins de cinq kilomètres d'une gare. Ça a été dit. Et pourtant la part modale du train, elle, reste très faible. Comment expliquer le paradoxe ? Eh bien, c'est que la voiture, ce n'est pas seulement une voiture, c'est un système cohérent. C'est un système cohérent avec des voitures, des routes, mais aussi des garagistes, des supermarchés, des services qui s'éloignent et les distances qui vont avec. Faire du report modal, c'est donc d'abord faire plus de trains. Il faut sortir d'une logique malthusienne, celle d'un cercle vicieux. Péage élevé, baisse de l'offre, péage élevé. Ce qu'il nous faut, c'est un choc d'offre. Ça a été dit, **Lucie Etonno**, vous l'avez dit, il faut un choc d'offres mais il faut un choc d'offre qui soit aussi intégré dans un projet de territoire. Car voilà, c'est notre ADN. Vous l'avez dit aussi **Guillaume Gontard**. Donc plus de trains, c'est offrir une assurance mobilité, une assurance mobilité de la même tenue que celle qu'offre la voiture. Ce ne sera pas forcément plus cher. Le coût marginal des trains est faible. C'est un problème lorsque l'on voulait à tout prix réduire l'offre. Mais si l'on veut l'augmenter, au contraire, ça devient un avantage. C'est ce que vous avez démontré, **Bruno Meignien**. Pour capter

plus d'offres bien sûr, il y a l'enjeu du RER métropolitain sur lequel on est revenu avec les exemples de Strasbourg et de Lyon.

La seconde idée qui découle de la première, c'est que l'écologie, ce n'est pas seulement changer de mode, c'est aussi faire mieux avec moins.

Nous avons, je crois, en France, la passion des infrastructures, comme le dirait Antoine Picon, mieux que moi : *“nous avons créé cette relation unique entre le roi, l'ingénieur, l'infrastructure”*. Louis XIV avait Versailles, les routes royales. Mitterrand a refait le Louvre, et notre président n'a pas pu s'empêcher de relancer Bordeaux Toulouse ! C'est moins impressionnant, mais au fond, c'est la même logique d'un État qui se met en scène. À présent, il nous faut passer d'une politique des infrastructures à une politique des modes de vie.

Cela devrait d'abord passer par un arrêt de la politique du tout TGV, alors même que ces nouvelles lignes ne sont ni rentables économiquement ni socio-économiquement. Cela veut dire cesser le culte de la vitesse qui nous fait gâcher un argent précieux et qui entraîne des dégâts environnementaux considérables pour ne gagner que quelques minutes de cadres pressés.

Cela implique avant tout des projets pour le quotidien et en concertation avec les habitants, dans une concertation qui soit digne de ce nom. C'était, je crois aussi le sens de votre intervention, Monsieur le Maire, **Pierre Hurmic**. Être plus exigeant dans l'évaluation environnementale d'infrastructures des transports : c'est ce que vous proposiez, Monsieur le sénateur **Ronan Dantec**.

Pour faire du train l'épine dorsale de la mobilité quotidienne, il ne faut pas seulement tirer des lignes, il faut réinventer

un autre système qui soit compétitif avec celui de la voiture. Cela implique des trains plus fréquents, cadencés, confortables, comme le suggérait **Emmanuel Ravalet**. Cela implique aussi de nouveaux services à bord comme l'emport de vélos et à destination, comme des services automobiles performants, c'est ce que proposait **Laura Foglia**. Et pour la longue distance, il nous faut réinventer un usage du temps qui permette de voyager loin sans s'en rendre compte. C'est la résurrection de l'idée ancienne du train de nuit. Merci **Karima Delli** pour ce combat.

Faire mieux avec moins c'est enfin s'interroger sur le bien-fondé de l'hyper mobilité qui caractérise notre société. Pourquoi vouloir toujours bouger, toujours loin ? Pourquoi - autre passion française - vouloir être toujours connecté à Paris ? **Emmanuel Ravalet** le dirait mieux que moi : *“les économies régionales n'y gagnent pas forcément.”*

La même réflexion vaut pour le fret : faut-il systématiquement encourager les échanges ? Ne devrait-on pas encourager le raccourcissement des distances ? J'avais entendu cette anecdote sur le commerce franco-italien qui disait qu'entre la France et l'Italie, on échangeait énormément de bouteilles d'eau. Je ne sais pas si c'est vrai, mais ça donne quand même matière à réflexion pour des écologistes que nous sommes.

La troisième idée qui nous unit aujourd'hui, je pense que c'est celle de la défense des communs, bien sûr, l'air, le soleil, la terre, ce sont des combats qui nous réunissent.

Mais dans notre domaine, **le ferroviaire, le commun, c'est le rail, c'est avant tout l'infrastructure**. C'est la mère des batailles. Nous en sommes convaincus, c'était finalement ce qui ressortait de

l'ensemble de cette table ronde. Nous avons hérité d'un réseau extraordinaire, le deuxième plus grand d'Europe, mais aussi l'un des moins circulés. En France, le nombre de circulation par kilomètre est deux fois moins élevé qu'en Allemagne.

Comme le disaient à l'instant **Jacques Chauvineau, Jean Claude Brunier, Alexandra Debaisieux**, le mauvais état de notre réseau est aussi l'une des causes fondamentales du déclin de notre fret ferroviaire. Pour le rétablir finalement, il faut penser le rail comme un commun. C'est l'idée de départ. Il faut absolument sortir de cette idée de dépendance du financement de SNCF Réseau envers les résultats de SNCF voyageurs et notamment du TGV. Le réseau est une infrastructure, c'est un support de service. Il doit être financé par la collectivité à travers l'État et a fortiori, alors que la concurrence se profile.

Urgence écologique, défense des communs, sobriété. Voilà les maîtres mots d'une politique ferroviaire

écologiste qui a été évoquée aujourd'hui.

À présent, alors que le buffet se profile, je vous invite à garder en tête cet objectif de sobriété.

Jacques Fernique

Merci Hadrien.

Pour la sobriété des ambitions de ce colloque qui voulait concentrer énormément de problématiques sur cette matinée courte, je pense qu'on a beaucoup sacrifié les questions, le temps de débat et je m'en excuse. Je remercie l'ensemble des intervenants pour leurs précieuses contributions. Et puis, particulièrement Olivier, Patricia, Hadrien et Stéphane, et bien sûr Paola, qui ont beaucoup travaillé à préparer ce colloque avec moi. Je n'oublie pas Sophie et Laurane qui ont pris en charge l'accueil, et aussi ceux qui sont cachés derrière les vitres opaques, les services de la régie qui ont été efficaces.

Merci beaucoup à toutes et à tous.

Annexes

Présentation de Bruno Meignien

Comment doubler la part modale du ferroviaire voyageurs *dans des conditions soutenables ?*

Les leviers d'optimisation de l'offre

3 juin 2022, Bruno Meignien

Trois grands principes

Un potentiel : comment mieux l'exploiter ?

Un système technique : cadencer, accélérer et mailler

Une gouvernance : intégrer de nouveaux acteurs

Mieux exploiter le potentiel

Quelques idées solidement ancrées :

« Il n'y a personne en heure creuse »

« Il n'y a personne sur ce territoire »

« Rajouter des trains coûte cher »

Pourtant :

Normandoscopie (étude sur les flux normands de zone à zone : principaux résultats disponibles en ligne) montre que la mobilité régionale tous modes se fait à **70% hors pointe**

Des trains réguliers toute la journée forment une alternative crédible à la voiture, disponible à toute heure. « **Les trains d'heure creuse valorisent ceux de pointe** » (formule suisse)

Comment capter les flux occasionnels ?

Cadencement et projet de territoire :

- Intermodalité : accès aux gares à pied, en vélo, en voiture, en bus, correspondances systématique
- Aménagement du territoire : équipements publics, services et urbanisation autour des gares
- Travail avec les acteurs locaux sur les horaires et offres : **tourisme**, collèges, lycées et universités, employeurs

3

Exploiter un « tapis roulant » rapide et maillé

Objectif : amortir les importants coûts fixes

Cadencer

Strictement ! **Des trains à intervalles réguliers toute la journée, tous les jours.** Les offres « rythmées » ou « partiellement cadencées » génèrent des contraintes, souvent sans réels gains.

- Réponse fine à la demande → **planification horaire**, qui s'impose aux usagers : besoin d'accompagnement
- Les trains d'heure creuse coûtent très peu à produire (coût marginal faible)

Accélérer

L'ouvrage « Temps de parcours ferroviaires en France » (R. Douté, 2018) montre une **dégradation claire et généralisée des temps de parcours**. Causes : état et capacité du réseau + marges croissantes sur les horaires :

- Perte de clients, hausse du coût : **moyens payés à l'heure, pas au km**
- Accélérer pour optimiser les rotations : temps de parcours aller + « demi-tour » + retour + demi-tour

Mailler

Le cadencement permet des **correspondances systématiques** :

- Difficulté : concilier performance, capacité du réseau et temps de correspondance
- Intérêt : **attractivité, fiabilité** (une correspondance ratée est suivie d'une autre, quelle que soit l'heure)

4

Elargir et relocaliser la gouvernance

Pour une meilleure visibilité sur un projet de territoire

Mettre les bons acteurs et de la matière grise autour de la table

- Côté autorité organisatrice : une collectivité chef de file, mais une concertation avec les acteurs locaux. En particulier, intégration des Métropoles à la planification de l'offre TER périurbaine.
- Côté exploitant : un interlocuteur bien identifié pour chaque ligne. Notamment sur les petites lignes où une entité intégrée apporte une vraie logique de PME, qui connaît et s'adapte au territoire local

Merano – Malles, un exemple intéressant

Ligne fermée par manque d'usagers, rouverte 15 ans plus tard par la province de Bolzano, en Italie.

- Infrastructure et exploitation gérées par deux sociétés publiques locales. L'exploitant des trains exploite aussi les bus en correspondance.
- Projet de territoire sur 2 piliers : **habitants et touristes** → piste cyclable intégrale et offre vélo + train, route non élargie, urbanisation autour des gares, intégration du train aux circuits touristiques, etc.

5

Présentation d'Alain Jund

Strasbourg.eu
eurométropole

La révolution des mobilités

Strasbourg.eu
eurométropole

Capitale européenne

Transports collectifs : un réseau structurant qui s'étend de manière très ambitieuse

- Bus à haut niveau de service - montée en charge (entre 2022 et 2025)
- Bus à haut niveau de service - choc d'offre (entre 2022 et 2025)
- Extension du réseau en site propre tram et BHNS (entre 2023 et 2024)
- Bus à haut niveau de service en site propre tram et BHNS en 2022
- Voyez réservés aux cars et au covoiturage
- Périètres Eurométropole de Strasbourg

18

Strasbourg, la révolution des mobilités

Desservir le bassin de vie strasbourgeois : un pacte Région - Eurométropole inédit

Dès le printemps 2021, Co-élaboration d'un **Schéma directeur des mobilités** à l'échelle du bassin de vie strasbourgeois, afin d'organiser une transition des mobilités qui garantisse l'atteinte d'objectifs collectivement partagés :

- Baisser de manière drastique les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements des habitants des zones périurbaines.
- Lutter contre la congestion.
- Offrir à tous les capacités de se déplacer et d'accéder aux emplois et aux services.

Cet accord prévoit :

- La mise en place d'un Réseau express Métropolitain Européen à l'échelle de l'aire urbaine strasbourgeoise, y compris côté allemand
- Et aussi le déploiement d'une politique globale en faveur du vélo, du covoiturage, de l'autopartage, du piéton, etc...

Le Réseau Express Métropolitain Européen , une réalité dès 2023

Le déploiement inédit d'un Réseau Express Métropolitain Européen de trains et de cars express

- Cadencement renforcé
- Extension des horaires de circulation (5h-22h)
- augmentation des fréquences le week-end, notamment le samedi.
- diamétralisation de certaines lignes



PLAN VÉLO 2021-2026

Les 7 Grandes Orientations

- 1. Liaisos avec les intercommunalités voisines.
- 2. Axes routiers aménagés pour les vélos.
- 3. Rocade 1 Vélostras finalisée et améliorée.
- 4. Contournement de l'ellipse strasbourgeoise.
- 5. Communes de première et seconde couronne reliées par des aménagements en dehors des centres urbains.
- 6. Ouvrages et liaisons facilitant le rabattement sur le réseau Vélostras.
- 7. Création de franchissements.

Vélohop

C'est le service de mise à disposition de vélos en libre service, en location courte et longue durée. C'est une flotte de plus de 6 000 vélos classiques, 80 vélos enfants, 10 vélos cargo, 9 tandems et 450 vélos à assistance électrique.

6 943

C'est le nombre d'emplacements de stationnement pour vélo disponibles sur le territoire et les équipements se poursuivent.

8 800

C'est le nombre de participants à l'édition 2021 du challenge Au boulot à Vélo, événement encourageant la pratique du vélo dans les déplacements domicile-travail et professionnels.

200 000

C'est le montant en euros de l'aide apportée par l'Eurométropole aux associations vélos par un permis de leur permettre d'agir au plus près du public grâce aux différentes animations (vélo-écoles, ateliers d'auto-réparation) et de manière générale à leur promotion de la pratique du vélo.



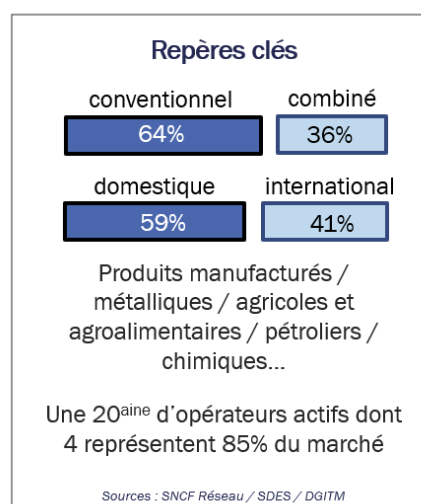
Présentation de Camille Morvant

Présentation intervenante

- Docteure ès Transports – Université Paris-Est
- Thèse soutenue en 2015 : « Le processus d'allocation des capacités sur le réseau ferré français : quelle place pour le fret ? »
- Cheffe de projets internationaux à composante fret (2015-2018) puis responsable du pôle Programmation & Capacités des opérations de régénération industrielle (depuis 2019) au sein de SNCF Réseau
- Intervenante dans le cadre du Mastère Ferroviaire (module fret) de l'Ecole des Ponts ParisTech

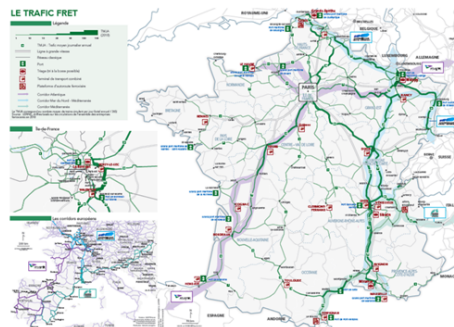
Panorama du fret ferroviaire français

- Secteur marqué par sa **diversité** :
 - *Techniques d'acheminements*
 - *Marchandises transportées*
 - *Opérateurs*



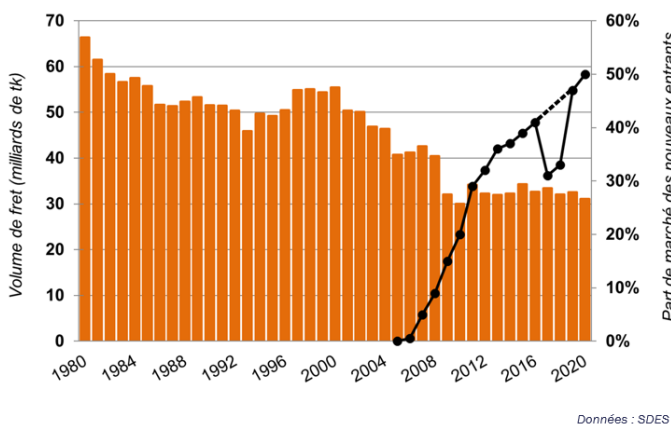
Panorama du fret ferroviaire français

- Secteur marqué par sa **diversité** :
 - Techniques d'acheminements
 - Marchandises transportées
 - Opérateurs
- Secteur modelé par une **géographie singulière** :
 - Fort ancrage territorial (*lignes capillaires et installations terminales embranchées*)
 - Des axes privilégiés interconnectés aux réseaux voisins intégrant les ports (*corridors européens*)
- Secteur caractérisé par une **temporalité plurielle** :
 - Trafics réguliers, saisonniers, spot...
 - ... circulant de nuit et aussi de jour



Source : SNCF Réseau

Evolution du secteur



Données : SDES

- **3 phases distinctes**
 - Déclin (dès avant 1980-2010)
 - Stagnation (2010-2020)
 - Rebond observé en 2021 et début 2022
- **Dynamiques contrastées** selon les segments de marché avec une forte croissance du transport combiné
- Une part modale du rail plafonnant à 10%

Difficultés et atouts du rail

- **Facteurs exogènes**
 - *Modification de la nature et des volumes de marchandises à transporter en lien avec la tertiarisation de l'économie*
 - *Faiblesse des « générateurs » de trafic portuaires et de leurs dessertes*
 - *Modifications des attentes logistiques : généralisation du « juste à temps »*
- **Facteurs endogènes**
 - *Concurrence intermodale avec la route : qualité de service et coût*
 - *Infrastructure(s) vieillissante(s)*
 - *Concurrence pour l'usage du réseau : trafics voyageurs et travaux*
- **De réels atouts renforcés par le contexte sociétal et économique :**
 - *Forte attente citoyenne en lien avec l'urgence climatique et la transition écologique*
 - *Difficultés du mode routier : pénurie de main d'œuvre, augmentation du prix du carburant, pollution...*
 - *Potentiel de massification*
 - *Sécurité des acheminements*
 - *Potentiel de progression « numérique »*

Perspectives...

- Un objectif ambitieux : **doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030**
- Un document de référence : Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire (2021) appuyée par les fonds du Plan de relance (1 milliard € sur la période 2021-2024)
- Focus sur 2 grands volets de mesures avec des résultats attendus à court terme :
 - **Investissements** : *modernisation des infrastructures et déploiement digital*
 - **Amélioration de la qualité de service** : *sillons et régularité*
- A moyen terme, nécessité de poursuivre les efforts avec des investissements / initiatives plus structurants pour asseoir le développement du secteur...

Présentation d'Alexandra Debaisieux



Pionnier du ferroviaire citoyen

contact@railcoop.fr
www.railcoop.fr
+33 (0) 5 65 14 08 22



Qui sommes-nous ?

Railcoop est la première entreprise ferroviaire **portée par la société civile et les collectivités locales**. Créée le 30 novembre 2019, Railcoop est une **Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC)** sous forme de Société Anonyme (SA) à capital variable.



Elle compte **12 336 sociétaires*** réunis dans 5 collèges

*au 15/04/2022



Railcoop est agréée **ESUS** depuis juillet 2021 (**Entreprise Solidaire d'Utilité Sociale**)



Notre positionnement de marché

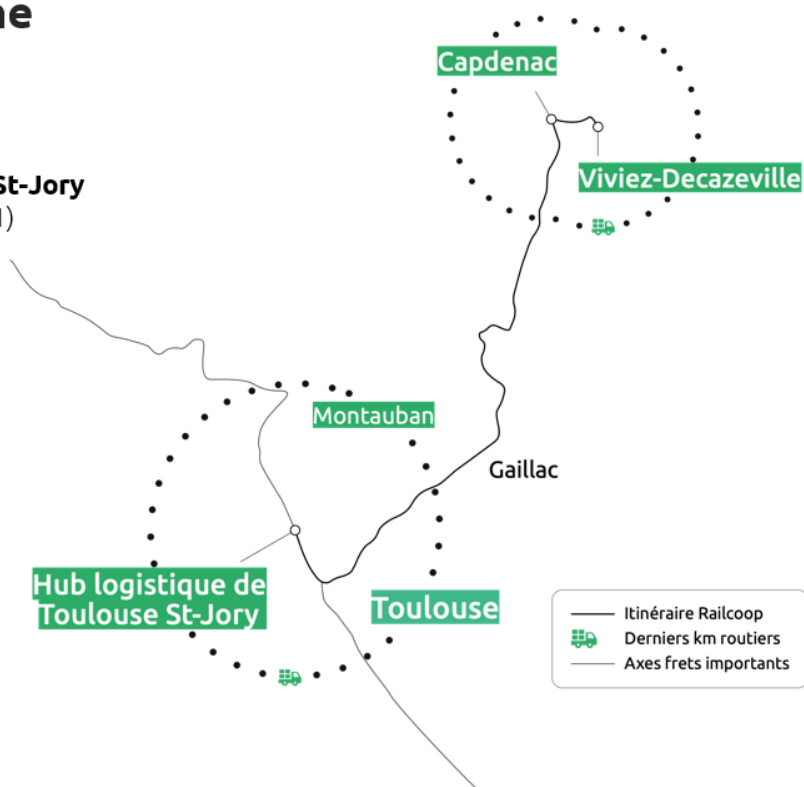
Railcoop se positionne sur les **services ferroviaires librement organisés** (c.-à-d. non subventionnés) de **voyageurs et de marchandises** tant à l'échelle nationale, internationale (hors grande vitesse) que locale (avec notamment l'accompagnement de collectifs locaux).



Railcoop crée de **nouveaux services** et développe de nouveaux marchés, **complémentaires** aux services existants, pour *in fine* **renforcer la part modale du ferroviaire**.

Première ligne Fret

**Viviez - Decazeville -
Capdenac - Toulouse St-Jory**
(depuis Novembre 2021)



Notre service Fret

Des marchés complémentaires

- **Les marchandises lourdes**, volumineuses et « lentes » (minerais, métaux, bois...) : des clients historiques du rail
- **Les marchandises palettisées** : le pari de la mutualisation des petits volumes pour concurrencer la flexibilité de la route

Bonne coopération avec SNCF Réseau

- **ICP** : inspection commune préalable



Orientations nécessaires au développement du fret ferroviaire

Investir dans l'infrastructure

- **Maintenir l'embranchement des entreprises au réseau ferré national** *via* les installations terminales embranchées
- **Conditionner la construction de nouveaux entrepôts** logistiques à des embranchements ferroviaires
- **Investir dans la maintenance et la régénération des voies**, y compris les voies de service vieillissantes

Assurer les conditions du développement du fret

- **Former un vivier d'agents de conduite**, pour limiter le turn-over lié à la compétition salariale entre entreprises ferroviaires
- **Arrêter le ferrailage** des wagons, pour assurer le développement de nouveaux flux de marchandises
- **Favoriser la coopération technique des entreprises ferroviaires** (exemple : directive UIC sur les procédures de chargement / déchargement)
- **Donner au gestionnaire d'infrastructure la responsabilité des études de comptabilité** des matériels roulants avant circulation (suivant les directives européennes)

Jacques Fernique, sénateur du Bas-Rhin

Au Sénat

Palais du Luxembourg
15, rue de Vaugirard
75291 Paris Cedex 06
01 42 34 44 28

A la Permanence

42, rue de la Première Armée
67000 Strasbourg
09 75 76 77 81

 Jacques.Fernique

 @JacquesFernique

Site : j.fernique@senat.fr

