



Colloque et débats 2016-2017

Actes du colloque « Rail 2020 »
et des rencontres FNAUT-Mobilettre
octobre 2016 - février 2017

Ouverture du colloque

- Allocution de Bruno Gazeau, président de la FNAUT p. 5
 Allocution d'Olivier Faure, député de Seine et Marne p. 7

Diagnostiques et propositions de la FNAUT

- Les atouts du train et le train en Europe*
 par Pierre-Henri Emangard, chercheur associé en géographie à l'Université du Havre p. 8

- Table ronde : témoignages d'usagers membres de la FNAUT**
 Animateur : Gilles Dansart, directeur de Mobilettre
 Invités : Christiane Dupart, Françoise Leclerc, François Giordani, Gilles Laurent et Jacques Ottaviani p. 10

- Repenser l'exploitation du train*
 par Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT p. 12

- Quel réseau ferré en 2040 ?*
 par Jean Sivardière, vice-président de la FNAUT p. 15

Débat autour des thèmes majeurs de l'avenir ferroviaire

- Complémentarité des modes et intermodalité*
 Michel Neugnot, président de la commission Transports de l'Association des Régions de France (ARF) p. 18

- Quel réseau structurant ou maillé pour 2020-2025 ?*
 François Philizot, préfet délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine p. 20

- Concurrence et indépendance du gestionnaire d'infrastructures*
 Anne Yvrande-Billon, vice-présidente de l'ARAFER p. 21

- Dettes ferroviaires et financement du ferroviaire*
 Yves Crozet, professeur émérite à Sciences Po Lyon, chercheur au LAET p. 22

- Economie numérique et mobilité*
 Jean-Daniel Guyot, directeur international de Trainline p. 24

Clôture du colloque

- Conclusion par Bruno Gazeau et Gilles Dansart p. 25
 Clôture par Claude Bartolone, président de l'Assemblée Nationale p. 25

Les débats FNAUT - Mobilettre

- L'impact du numérique sur le ferroviaire*
 Guillaume Pepy, Président-Directeur Général de SNCF Mobilités p. 29

- La politique de transport ferroviaire du gouvernement*
 Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des transports p. 32

- Modernisation de l'infrastructure et évolution du réseau*
 Patrick Jeantet, Président-Directeur Général de SNCF Réseau p. 35

- Actualité et perspectives de la RATP*
 Elisabeth Borné, Présidente-Directrice Générale de la RATP p. 38

- L'avenir du système ferroviaire : concurrence, performance, intermodalité*
 Thierry Mallet, Président-Directeur Général de Transdev p. 43

Le colloque

Ouverture du colloque



Bruno Gazeau
Président de la FNAUT

Merci d'avoir répondu nombreux, près de 300 personnes, à notre invitation. Quand le bureau, sur ma proposition, a décidé de tenir ce colloque, nous avions des craintes réelles et sérieuses pour le devenir du ferroviaire et de l'entreprise historique, sur la dégradation régulière et continue de la situation faite aux usagers du train.

Neuf mois plus tard, ces craintes sont confirmées et accrues, au point que nous pensons, comme le dit notre communiqué de presse d'hier, qu'un risque d'effondrement du système ferroviaire existe. Gilles Dan-sart, journaliste, parle lui de débâcle ferroviaire.

Partageant inquiétude et analyse, nous avons conjointement organisé ce colloque pour alerter l'opinion et mettre les candidats à la présidentielle devant leurs responsabilités, face à cette réalité ferroviaire.

La FNAUT n'est pas de ceux qui nient que des efforts soient faits

Les questions de sécurité – première préoccupation des usagers, ont fait l'objet, après l'accident de Breitigny, d'une attention particulière, voulue par le ministre qui suit à échéances régulières le plan d'action décidé par la SNCF.

La régénération du réseau est en cours, les efforts sont réels, avec un accroissement significatif des

investissements, du nombre de chantiers, du rythme de renouvellement et la transparence sur les travaux est annoncée.

En dépit du doublement des crédits, il manque encore 1 milliard pour empêcher le réseau principal de vieillir et nous positionner au niveau de ses voisins anglais, allemands et suisses.

La FNAUT s'est réjouie de l'annonce du renouvellement d'une partie du matériel Intercités pour 1,5 milliards d'euros et des crédits alloués aux petites lignes capillaires fret (30 millions d'euros) et nous souscrivons aux cinq priorités du rapport stratégique.

Mais les améliorations tardent à être visibles et la FNAUT par ailleurs ne voit que renoncements et reculs dans beaucoup de domaines.

Au quotidien – deuxième préoccupation des usagers, tous les témoignages soulignent une dégradation lente de la qualité, de la ponctualité, de la régularité. C'est inégal selon les régions mais tous les usagers en souffrent.

La tarification reste élevée, même si nous percevons des efforts réels de petits prix mais les dédommagements en cas de perturbation ne sont ni systématiques ni conséquents.

Les pannes de matériel (73500), l'absence de conducteurs par défaut de recrutement, les ralentissements dissuasifs sur 4000 Km et les suppressions de trains, dans le meilleur des cas remplacés par des autocars, dégradent la qualité. La situation en Ile de France reste tendue et pour plusieurs années. La suppression des fiches horaires et le défaut d'information sur les circulations, avec des usagers qui découvrent en gare la suppression de leur train, sont très irritants.



Dans les régions, le défaut de ressources conduit celles-ci à réduire l'offre et chercher des alternatives par car. Plusieurs régions en ont déjà exprimé l'intention, alors même que les schémas régionaux de mobilité prévus par la loi ne sont pas élaborés et encore moins débattus.

Les trains de nuit, à deux exceptions près, ont vécu ; ce qui permet aux autocars de récupérer ce marché du transport de nuit qui se redéveloppe en fin de semaine et pendant les périodes de congé.

Nous sommes satisfaits de la concertation sur les intercités mais déçus des conclusions qui renvoient beaucoup de circulations sous la responsabilité des régions, sans que le schéma national des infrastructures ne soit davantage concerté et sans que les moyens financiers ne soient connus.

Nous sommes inquiets de la suppression des comités de ligne, lieux de concertation, d'échanges et de pédagogie dans plusieurs régions.

Plus généralement, ce qui nous inquiète, c'est l'absence d'une vision proposée et chiffrée de la mobilité des hommes et des marchandises, incluant une équité entre les modes de transport et une programmation financière basée sur des ressources stabilisées.

La dette ferroviaire continue de croître au rythme de 2 à 3 milliards par an et la règle d'or à peine votée est déjà bafouée.

Le déficit de la SNCF se fait jour au premier semestre après les dépréciations d'actifs et va s'accroître ; les gains de productivité attendus sont réduits compte tenu de la reconduction des accords sociaux historiques (RH0077).

Le financement des infrastructures nouvelles, consécutif aux DUP n'est pas assuré et le financement de l'AFITF est insuffisant de 800 millions, alors qu'est annoncé un énième plan autoroutier d'un milliard.

La baisse de 150 à 30 dollars du baril de pétrole n'a pas été l'occasion de partager l'économie engendrée entre

l'utilisateur de la route et le financement des investissements d'infrastructures de demain.

L'ouverture à la concurrence des modes s'est faite sans son pendant : la régulation et sans la concurrence intramodale. Le Monde révélait hier que les émissions des automobiles étaient 15 fois supérieures à la réglementation.

L'application des principes pollueur-payeur (coûts des externalités supérieur à 100 Milliards selon rapport sénatorial de 2015) et utilisateur-payeur (usages des voiries et axes routiers principaux) reste encore peu mise en oeuvre et nuit à l'équilibre entre les modes et leurs modèles économiques au profit de la route.

La FNAUT a rédigé un manifeste qui rappelle la pertinence du train pour répondre aux besoins des usagers du 21ème siècle, comme le revendiquent nos voisins allemands, suisses et anglais. Pierre-Henri Emangard va nous en parler.

Le manifeste formule des propositions quant au fonctionnement du système ferroviaire (exploitation et financement) que Jean Lenoir et Jean Sivardière vont vous présenter.

Cinq intervenants réagiront sur les problématiques clés cet après-midi :

- Michel Neugnot, vice-président de l'ARF sur l'intermodalité ;
- François Philizot qui poursuit la mission que lui a confiée le gouvernement, nous en dévoilera quelques aspects ;
- Anne Yvrandre-Billon, « gendarme » des mobilités fer et car, exposera les principes d'action de l'ARAFER ;
- Yves Crozet débatera de l'évolution des modèles économiques de la mobilité après la publication de son dernier ouvrage ;
- Jean-Daniel Guyot (TrainLine) nous dira comment le digital affecte l'économie ferroviaire.

Je les remercie tous et cède la parole à Olivier Faure, rapporteur du budget infrastructures et transports collectifs qui nous accueille aujourd'hui.



Olivier Faure
Député de la Seine-et-Marne
Rapporteur spécial du budget
Infrastructures de transports
collectifs et ferroviaires

En préambule, je tiens à souligner que l'Assemblée nationale n'est pas « ma maison », mais celle de tous les Français. C'est avec plaisir que nous vous y accueillons ce matin. Je souhaite que la vie politique s'enrichisse davantage de la parole des hommes et des femmes qui la font vivre dans la société civile. Je suis porteur d'une proposition qui consiste à opérer, à terme, un partage du droit d'amendement entre les parlementaires et les citoyens. Il s'agit de permettre à tout citoyen de déposer un amendement, sous réserve de l'assentiment d'un certain nombre de ses compatriotes. Le débat doit avoir lieu dans les mêmes conditions qu'un amendement parlementaire et permettre aux associations, aux organisations non gouvernementales et aux lobbies d'effectuer leur travail de façon transparente vis-à-vis de la société française.

Dans le cadre du débat parlementaire sur le budget, je défendrai la possibilité de prélever un centime supplémentaire sur la baisse du prix du baril de pétrole. L'objectif consiste à répondre aux besoins de financement qui ne sont pas couverts alors que nous sommes confrontés à des enjeux cruciaux.

Par ailleurs, je propose d'élargir votre réflexion à la question nécessaire et passionnante de la dépollution. Les usages évoluent et les transports alternatifs, notamment le secteur ferroviaire, doivent s'imposer. Toutefois, la problématique du phasage soulève celle du report modal. Par conséquent, nous devons nous interroger sur les moyens de dépolluer la métropole sans pénaliser les usagers qui n'entreront plus en voiture dans Paris et utiliseront les transports en commun. A ce sujet, je rappelle que le réseau du métro et du RER sera rénové autour de 2025. Or le

débat ne saurait se limiter aux élus de la capitale qui ont décidé d'un programme et d'un agenda sans y associer les élus de la grande couronne et la société civile. Cette perspective m'inquiète, car les transports sont à la croisée des préoccupations des citoyens sur la vie quotidienne, la durée du travail, la santé et le stress.

Je vous invite donc à une forme de codécision avec les élus afin d'obtenir des garanties sur le déroulement de cette phase de transition. Si nous ne voulons pas étouffer la grande idée du développement durable, celle-ci doit être mise en œuvre de façon raisonnable et responsable afin qu'elle soit soutenable par les usagers des transports. A défaut, elle risquerait d'être finalement considérée dans l'esprit du public comme un « repoussoir ».

Il me semble que cette question doit intéresser la FNAUT, une grande organisation dont la parole est entendue. Je préside pour ma part le Haut Comité de la qualité de service dans les transports, une instance purement consultative qui réunit les opérateurs de transports, les associations d'élus, les associations d'usagers et les associations de consommateurs ainsi que les administrations concernées. Une séance sera bientôt consacrée à la question des retards. Nous cherchons à amener la SNCF à s'aligner progressivement sur d'autres modes de transports plus prévisibles. La voix et l'expertise des usagers entrent dans le rapport de forces dont disposent les élus pour obtenir des avancées.

Je vous remercie pour votre implication dans cette cause commune. La charte que vous allez promouvoir au cours des prochains mois est indispensable. Vous devez permettre un véritable Grenelle de la circulation afin que cette question soit traitée de manière planifiée et non démagogique. Les promesses exprimées dans le cadre du schéma national des transports se sont révélées être de la poudre aux yeux. Toutefois, le travail opéré par Philippe Duron, président de la commission Mobilité 21, vise à considérer le schéma Mobilité 21 comme une priorité. Désormais, nous devons mener le combat de son financement et de sa concrétisation, au bénéfice de l'intérêt général.

Diagnostic et propositions de la FNAUT



Les atouts du train - Le train en Europe



Pierre-Henri Emangard
Chercheur associé en géographie
à l'université du Havre

Le Forum international des transports, organisme intergouvernemental d'études et de coopération internationale qui dépend de l'OCDE, publie régulièrement des statistiques sur les différents modes de transports. Ces sources permettent de réaliser un benchmark international entre la France et une dizaine de pays européens. Outre l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Italie et l'Espagne, les pays concernés sont la Suisse, l'Autriche, la Belgique, les Pays-Bas et la Suède. Les statistiques les plus récentes correspondent à la période de 1970 à 2010.

Les données prises en compte sont :

- le trafic de voyageurs, mesuré en voyageurs-kilomètres ;
- le trafic de marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres ;
- le niveau général du trafic ;
- les parts de marché du transport de voyageurs dans les transports terrestres, y compris les cars et les trains ;
- les parts de marché dans le transport des marchandises sur les routes, le rail, la voie d'eau et les conduites telles que les oléoducs.

La France et l'Allemagne dominent l'ensemble des pays européens pour le trafic de voyageurs, qui atteint plus de 80 milliards de voyageurs-kilomètres. Ces pays sont suivis par la Grande-Bretagne, l'Italie, l'Espagne, la Suisse, les Pays-Bas, la Suède, la Belgique et l'Autriche. De 1970 à 2010,

le trafic de voyageurs a été multiplié par deux en France. L'Allemagne, la Suède et la Suisse ont également enregistré une forte augmentation du trafic de voyageurs. Outre la France, l'Allemagne, la Suisse et la Suède ont mis en œuvre le développement du train à grande vitesse. En revanche, l'Espagne ne figure pas parmi les pays les plus performants. De 2000 à 2010, la France est le seul pays à avoir connu une baisse du trafic de voyageurs. En revanche, celui-ci a fortement augmenté en Suisse (+ 50 %), en Suède et en Grande-Bretagne.

L'Allemagne exerce une hégémonie en Europe en matière de trafic de marchandises, supérieur à 100 milliards de tonnes-kilomètres. La France occupe la seconde position, avec 30 milliards de tonnes-kilomètres, devant la Suède et l'Autriche. C'est aux Pays-Bas que le trafic est le plus faible. Entre 1970 et 2010, la France a enregistré une diminution de - 60 % du trafic. Celui-ci a stagné en Grande-Bretagne et en Allemagne dans le contexte de la réunification. A l'inverse, le trafic a augmenté de façon spectaculaire (60 % à 100 %) en Autriche et en Suisse et il a progressé aux Pays-Bas. De 2000 à 2010, la France a enregistré une baisse record du trafic, qui s'est effondré au cours des dernières années.

En ce qui concerne le niveau général du trafic, la France et l'Allemagne ont dominé les autres pays européens de 1970 à 2010. Ultérieurement, le trafic a fortement augmenté en Allemagne alors qu'il s'est effondré en France. Malgré l'atout du TGV, notre pays est marqué par la plus faible progression du niveau général d'activité (+ 8 %).

De 2000 à 2010, la France s'est caractérisée par la plus forte diminution du niveau général d'activité (- 20 %), suivie par l'Italie et l'Espagne dans le contexte de difficul-

tés géopolitiques. Entre 1980 et 2012, le niveau général d'activité a évolué à 122 milliards d'unités de trafic alors que 2 000 kilomètres de lignes à grande vitesse ont été construits. Entre 2000 et 2012, le fret ferroviaire a considérablement diminué, évoluant de 55 milliards de tonnes-kilomètres à 30 milliards de tonnes-kilomètres, dont 20 milliards de tonnes-kilomètres pour la SNCF.

Tous modes terrestres confondus, les parts de marché du transport des voyageurs ont été dominés entre 1970 et 2010 par la Suisse (16 %), suivie par la France (10 %), les Pays-Bas, la Suède, l'Allemagne (8 %) et la Grande-Bretagne (8 %). En 2000, les parts de marché de la Suisse ont subi une chute à 13 %, mais ce pays a ensuite retrouvé son niveau initial. La France reste située en seconde position, mais ses parts de marchés se sont effritées au cours des vingt dernières années. En revanche, la Grande-Bretagne a connu un regain spectaculaire et atteint le niveau de l'Allemagne. De 2000 à 2010, la France a été le seul pays dont les parts de marché ont chuté (- 1%), alors que celles de la Suisse (+ 4 %), la Grande-Bretagne (+ 3 %), la Suède (+ 2 %) et la Belgique (+ 1 %) ont progressé. En comparaison, le Japon détient 29 % des parts de marché des voyageurs.

Sur les parts de marché 2010, la Suède (40 %) détenait la première position, suivie par la Suisse (40 %) et l'Autriche. Ces données illustrent le poids de ces petits pays spécialisés dans le transit alpin et dont le trafic fluvial est très faible. L'Allemagne (20 %), qui occupe la troisième position, est confrontée à une forte concurrence de la voie fluviale. La part de marché détenue par la France se monte à 10 %. En Grande-Bretagne, le rail subit la concurrence de la navigation côtière.

De 1970 à 2010, les parts de marché du rail ont évolué à la baisse, y compris en Suisse et en Autriche. Le niveau de la France était comparable à celui de l'Italie et la Grande-Bretagne. En 2000-2010, la France s'est singularisée par la plus forte perte de parts de marché (- 5 points). En revanche, la Belgique, l'Autriche, l'Allemagne et les Pays-Bas ont reconquis des parts de marché.

Sur cette douzaine d'indicateurs, la France finit en dernière position derrière dix nations européennes, que ce soit en transport de voyageurs ou de marchandises, en niveau général d'activité, en part de marché voyageurs ou marchandises. Cette situation devrait interpeller les responsables du système ferroviaire et de mobilité français.

Le chemin de fer français bénéficie pourtant des atouts suivants :

- un mode de transport guidé en site propre, économe en énergie, peu polluant ;
- des capacités importantes ;
- des économies d'échelle potentiellement élevées ;
- une bonne image qui participe au fort attachement des usagers au service ferroviaire, malgré les difficultés récentes ;
- des distances interurbaines élevées dans le pays ;
- un réseau autoroutier payant ;
- la possibilité pour le TGV de reconquérir des parts de marché du transport des voyageurs sur le transport aérien ;

- des flux de marchandises longue distance entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud ;
- un réseau fluvial relativement peu performant ;
- la construction des LGV, qui permet des réserves de capacité.

Parmi les inconvénients du rail, nous pouvons citer :

- les nombreuses contraintes d'exploitation, qui nécessitent une planification centralisée ;
- le souci parfois excessif d'homogénéiser la demande alors que les chargeurs attendent une réponse immédiate et souple à leur demande ;
- des coûts fixes élevés, qui entraînent des hausses tarifaires et une réduction du trafic.

En matière de transport de marchandises, de nombreuses erreurs stratégiques ont été effectuées durant cette période :

- une politique de massification rigide des envois ;
- la tendance au figeage des triages ;
- la spécialisation sur les trains complets alors que la demande portait plutôt sur une augmentation du trafic diffus par wagons ou groupes de wagons isolés ;
- l'incapacité à assurer la régularité des acheminements.

Le marché des voyageurs a été marqué par le « tout TGV » et une tarification flexible et opaque. Dans le contexte du développement de Blablacar et des cars Macron, le tarif de référence est calculé en fonction du tarif marginal de l'automobile divisé par quatre. Par conséquent, les tarifs de la SNCF paraissent élevés.

Par ailleurs, l'Etat, propriétaire du système et responsable de sa gestion, est velléitaire et partagé entre l'absence de stratégie et de transparence du ministère de tutelle et l'approche comptable et contre-productive du ministère de l'Economie et des Finances. La gestion du système ferroviaire est confiée à des hauts dirigeants ayant le statut de fonctionnaires. Leur carrière et leurs revenus ne reposent pas sur la bonne tenue du trafic et des résultats de l'entreprise mais sur leur capacité à plaire en haut lieu. Les syndicats, pour leur part, sont obnubilés par la défense des avantages acquis. Enfin, les élus territoriaux sont obsédés par le TGV et le mythe du désenclavement routier, ferroviaire ou aérien tout en laissant le réseau traditionnel périr.

S'y ajoute l'absence de politique ferroviaire et de choix stratégiques clairs dans la durée. La politique des transports est une politique de subventionnement généralisé tous modes au profit du mythe du désenclavement et du développement territorial qu'il est censé entraîner. Si la France disposait d'une véritable politique économique des transports, la construction du canal Seine-Nord ne serait pas mise en œuvre.

Enfin, les bénéfices au profit des usagers sont internalisés, qu'il s'agisse des chargeurs ou des voyageurs, et les pertes sont externalisées. Cette singularité française illustre les blocages de l'Hexagone. Elle est le symbole de la difficulté à adapter le modèle socioéconomique français au nouveau contexte européen et mondial et aux contraintes qui en résultent pour les différents acteurs.

Table ronde : témoignages d'usagers



Gilles dansart
Directeur de Mobilette

Gilles Dansart - Pour quelles raisons considérez-vous que la qualité de service se dégrade sur le réseau ferré ?

Christiane Dupart, présidente de la FNAUT Hauts-de-France

Un exemple récent et très parlant : Une association d'usagers nous a transmis l'information suivante au sujet du TER Maubeuge-Busigny, qui assure la correspondance avec l'Intercités Cambrai-Paris, dont l'arrivée en gare du Nord a lieu à 7h50. Avant-hier, le 26 octobre, ce TER a été supprimé du fait de l'absence du conducteur. On peut imaginer le désarroi des usagers qui se sont retrouvés à 5h32 sur un quai de la gare d'Aulnoye à attendre un train qui n'est jamais arrivé ! Ils ont du attendre 1h et sont arrivés en retard à Paris.

Ces suppressions et retards rendent la vie quotidienne des usagers infernale. Selon les témoignages des signataires de la pétition « Sauvons nos trains » lancée par la FNAUT « les retards sont quotidiens et les usagers sont même surpris qu'un train arrive à l'heure. C'est usant de se demander chaque jour si on va arriver à l'heure au travail. »

Les usagers sont d'ailleurs stupéfaits des statistiques de régularité de la SNCF affichées dans les gares. Celles-ci ne correspondent pas à leur vécu. Ils auraient besoin de données sur les trains de pointe. Une statistique parlante a été obtenue par la FNAUT en Picardie : le taux de régularité d'un TER effectuant le trajet Paris-Compiègne en soirée s'est limité à 63,5 % au cours des sept premiers mois de l'année ! Cela signifie qu'1 train sur 3 était en retard...

Par ailleurs, le problème de surcharge, lié aux pannes de matériels remplacés par des rames de moindre capacité, est récurrent en Nord-Picardie et dans le Nord-Pas-de-Calais. Les usagers soulignent qu'ils sont traités comme du bétail.

Un témoignage d'usager : Le 18 janvier, le train Corail, 10 voitures, de 6h29 à Longueau a été remplacé par un train Régiolis de quatre voitures. Conséquence : « moitié debout, moitié assis et le reste sur le quai ! On nous incite à protéger la planète en prenant les transports en commun et voilà la triste réalité... »

Enfin, l'information fournie aux usagers en cas de retard est assénée sous la forme de messages préconçus évoquant « des difficultés de gestion de trafic », « des retards de sortie du dépôt », « une indisposition de maté-

riels », « la réutilisation d'un train », « des difficultés d'acheminement de personnels ». Toutes explications incompréhensibles, voire risibles pour les usagers mais accablants pour la SNCF : comment une entreprise qui a pour mission d'acheminer les voyageurs, n'arrive-t-elle pas à acheminer son propre personnel ?

Le résultat de ces dysfonctionnements est une dégradation de la vie quotidienne des usagers, notamment celle des pendulaires qui subissent une double peine : travailler loin de chez eux pour des raisons d'emploi ou de pression immobilière et subir des conditions de transport de plus en plus difficiles.

Gilles Dansart - Un certain nombre d'usagers délaissent-ils le train pour un autre moyen de transports ?

Christiane Dupart - Les usagers qui disposent d'horaires flexibles ou d'une voiture abandonnent souvent le train. Cependant, les conditions du trafic en région parisienne rendent les trajets difficiles.

Gilles Dansart - Quels sont les problèmes rencontrés en matière de tarification ?

Françoise Leclerc, présidente de l'Association des Usagers des Transports Publics du Sud-Gironde

Les usagers estiment le coût du trajet en TER trop élevé, à moins d'acquiescer un abonnement mensuel subventionné à 70 % par la Région. Pour ma part, j'emprunte depuis vingt ans la ligne TER Bordeaux-Agen, pour un tarif mensuel de 88 euros par mois. Toutefois, nous sommes confrontés à des dysfonctionnements sur la ligne. Ceux-ci font rarement l'objet de dédommagements, malgré les demandes récurrentes des usagers.

Parmi les témoignages, une jeune fille à la recherche d'un premier emploi se rend occasionnellement à Paris. Elle a renoncé à prendre le train du fait de la cherté des tarifs. Le meilleur prix, qui s'établit à 34 euros, implique un départ de Bordeaux le vendredi à 5h16. Le meilleur tarif, à une semaine du départ, correspond au train de 12h18 pour un montant de 49,9 euros. Enfin, le tarif moyen s'établit à 85 euros. En comparaison, le coût d'un trajet aller et retour en bus de nuit équivaut à 44 euros.

Autre témoignage, une femme de 44 ans dont le conjoint travaille à Londres s'y rend régulièrement avec ses trois enfants durant les vacances scolaires. Le coût d'un voyage aller et retour en Eurostar s'établit à 438 euros à trois semaines du départ et à 484 euros à une semaine du départ. En avion, la réservation d'un billet aller et retour à trois semaines du départ est comprise entre 200 et 400 euros.

Enfin, une jeune femme qui se rend fréquemment de Bordeaux à Marseille, indique avoir opté pour un voyage aller et retour en avion pour un tarif de 150 à 200 euros. En



comparaison, le trajet aller et retour en train dure six heures, pour un tarif de 88 euros.

Gilles Dansart - Est-il facile pour les usagers d'opérer des comparaisons entre les tarifs des différents modes de transports ?

Françoise Leclerc - Ces témoignages émanent d'usagers qui naviguent facilement sur Internet. Il faut toutefois remarquer qu'il est plus difficile de trouver des informations détaillées sur Smartphone.

Gilles Dansart - Quel est le ressenti des usagers au sujet de l'évolution des points de commercialisation de la SNCF ?

François Giordani, président de l'association strasbourgeoise ASTUS et de la FNAUT Alsace

Le déplacement est un droit, ce qui implique de pouvoir acheter facilement des titres de transport. Or la réservation sur Internet ou sur Smartphone reste un facteur d'inégalités voire d'exclusion pour les foyers aux revenus modestes, les personnes âgées et les usagers qui ne maîtrisent pas la langue française.

En outre, le nombre de guichets a été réduit dans les gares. En Alsace, une trentaine de gares ne sont pas équipées de distributeurs. A l'exception du TER, les fiches horaires ont été supprimées. En outre, les horaires d'arrivée dans les gares intermédiaires ont été supprimés dans l'affichage électronique. Même si le numérique comporte des avantages, la suppression des autres modes d'information est prématurée. Ces déficiences constituent une entrave au droit aux transports.

Gilles Dansart - Qu'en est-il des lignes transfrontalières ?

Gilles Laurent, président de l'UVN

La commercialisation de l'offre pose encore problème. Certes, nous disposons d'une certaine visibilité pour les trajets en TGV. Cependant, il n'existe par exemple aucune liaison régionale entre Calais et Ashford par le tunnel sous la Manche.

En ce qui concerne les trains régionaux, le niveau du service varie suivant les gares frontalières. En outre, les grèves sont fréquentes sur ces lignes. Sur les lignes entre Lille et

Namur ou Anvers, la cadence horaire correspond à un train par heure. Dans le Pays basque, l'offre de trains entre Hendaye et Bayonne se limite à un TGV par 24 heures. L'offre transfrontalière est comparable à Modane. En outre, la SNCF impose des changements de train, notamment entre Nice-Vintimille et l'Italie. Toutefois, trois liaisons Intercités sont proposées entre Marseille et Milan.

Enfin, nous déplorons que l'offre transfrontalière ne fasse l'objet d'aucune promotion commerciale, malgré certains progrès tels que la création à Genève d'une ligne RER desservant certaines stations en France et l'élaboration en Alsace d'un Livre Blanc franco-allemand sur les lignes secondaires. En conclusion, la mise en place d'un comparateur d'offres pour les trains serait souhaitable.

Gilles Dansart - Un boom démographique et économique est prévu d'ici vingt ans sur la façade atlantique. Qu'en est-il de la situation de la ligne Nantes-Bordeaux, très fréquentée ?

Jacques Ottaviani, association pour la promotion de la ligne Nantes-Bordeaux

La dégradation du réseau ferroviaire se poursuit. Les ralentissements ont évolué de 1 000 kilomètres en 2010 à 4 000 kilomètres en 2015. L'état déplorable de la ligne Nantes-Bordeaux avait été signalé dès 2006 dans le rapport de Pierre-Henri Emangard. Une étude financée par les régions et certains départements est en cours depuis 2008. Aucune rénovation n'a été réalisée depuis lors. La vitesse est limitée à 60 km/h sur 100 kilomètres. Par conséquent, le temps de trajet est augmenté de 50 minutes. La liaison ferroviaire entre les deux villes dure 5 heures, contre 3h30 sur l'autoroute.

Par ailleurs, la SNCF a supprimé des trains à destination de Quimper et Toulouse ainsi que les liaisons du vendredi soir et du dimanche soir. L'offre, qui correspondait auparavant à trois trains par jour, a diminué de - 40 %, ce qui a généré une baisse de - 50 % du trafic.

Enfin, la liaison entre La Roche-sur-Yon et La Rochelle est considérée comme une ligne régionale. Les investissements dédiés au renouvellement des infrastructures ont été bloqués au titre de l'article 4. En effet, SNCF Réseau est tenu d'apporter la preuve que ces investissements pourront être amortis par une augmentation du trafic. Les fonds des CPER seront affectés à des travaux sur une seule voie.



Jean Lenoir
Vice-président de la FNAUT

Il s'agit de répondre aux attentes des voyageurs : un train bon marché, rapide sur les longues distances, qui valorise le temps passé à bord, qui dessert les villes moyennes et pas seulement les grandes agglomérations. Mais la SNCF fait le contraire de ce que font les autres réseaux européens : accès complexe au train, offre malthusienne recentrée sur un réseau noyau, dérive des coûts. Elle doit passer d'une logique de production à une logique de service : de nombreuses améliorations simples de la qualité de service (création de relations directes, gestion des correspondances, augmentation de fréquences, politique de réservation,...) sont possibles à peu de frais.

L'intermodalité

Chez nos voisins européens, on n'en parle peu mais on la pratique.

- En Suisse, avec un seul titre de transport on peut utiliser le train, le transport urbain, le bateau... Même dans une petite gare, on peut acheter n'importe quel voyage national.
- En Grande Bretagne, tout voyage, quel que soit le nombre d'opérateurs, ne nécessite qu'un seul billet, qui permet aussi d'utiliser le métro pour le transfert entre gares à Londres.
- En Allemagne, dans un train TER exploité par un opérateur privé, un contrôleur peut délivrer un billet pour n'importe quel trajet national.

Tout cela est impossible en France où pourtant on parle beaucoup d'intermodalité, mais souvent avec une approche plus technique que fonctionnelle (le smartphone sensé tout faire...).

L'accès au train

Il n'y a que dans les gares françaises qu'on trouve deux types de distributeurs de billets, TER et Grandes lignes. Et si on peut obtenir un taxi, il n'est pas possible d'acheter simultanément un titre de transport urbain.

Les contrôleurs contrôlent moins – paraît-il pour mieux être au service du client – mais les voyageurs retardataires qui n'ont pas de billet valable ne peuvent plus faire régulariser économiquement leur situation à bord.

Avec l'installation de portiques ou « l'accueil filtrage » avant l'accès au quai, il est devenu difficile,

voire impossible, d'accompagner les personnes âgées ou avec enfants et bagages...

Passer du train au car, au bus ou au taxi ne nécessite en Suisse que de courts trajets à pied. En France, on en est loin :

- la gare souterraine de Massy-TGV ne pouvait pas être située plus loin de celle de Massy-RER ;
- à Montpellier-La Mogère, on s'acharne à construire une gare TGV où on perdra 45 minutes pour accéder au TER et au centre ville.

La tarification

Elle doit être simple et compréhensible, respecter la liberté de déplacement et rester modérée pour attirer le voyageur modeste tenté par le covoiturage, le car ou l'avion low cost. Les prix doivent être adaptés aux voyages individuels, mais aussi aux voyages effectués en famille ou en groupes. Les formules à bas prix doivent être développées, à l'image des Intercités de jour 100 % Eco et des TGV Ouigo.

Mais l'offre Ouigo, très capacitaire, ne peut s'appliquer qu'à un nombre limité d'axes, à l'inverse des pratiques des compagnies aériennes à bas coût et des attentes des voyageurs qui ont besoin de liaisons de faibles capacités sur de nombreuses relations.

La SNCF fait aujourd'hui des efforts importants avec ses formules de petits prix de dernière minute pour certaines catégories de voyageurs, notamment les jeunes. Mais il faut promouvoir aussi le trafic d'heures creuses, produit à faible coût partout en Europe sauf en France !

La liberté tarifaire accordée aux Régions est indispensable si on veut pérenniser une offre TER pertinente, car la dérive des coûts SNCF est catastrophique pour les Régions : + 90 % entre 2002 et 2012 (+ 24 % pour l'offre). Mais il faut aussi maintenir, comme en Allemagne et en Grande-Bretagne, une unité tarifaire sur le territoire national.

La commercialisation

Le train, y compris le TGV, a pour principal concurrent l'automobile, il doit donc conserver une grande souplesse d'accès. Or la politique de réservation actuelle est contraire aux attentes des voyageurs. Citons deux exemples concernant des relations autrefois directes et avec réservation facultative :

- Pau-Nice (Pau-Toulouse sans réservation possible, puis Toulouse-Nice avec réservation obligatoire) ;
- Paris-Briançon (Paris-Valence en 2h par TGV avec réservation obligatoire, puis Valence-Briançon en 4h par TER avec réservation impossible).

La réservation facultative doit être la règle sur tous les Intercités. Le billet ouvert à coût raisonnable doit être généralisé car il est indispensable à tous les voyageurs qui ne peuvent pas programmer leur déplacement. Cette demande est compatible avec le principe du yield management qui permet au client qui veut réserver de bénéficier de prix réduits, et à l'entreprise d'optimiser son trafic et ses recettes. Dans ce schéma, le client est incité à réserver, mais sans y être obligé. Sur les TGV, le billet au tarif « Pro » doit être utilisable comme un billet ouvert.

Les échanges et remboursements dans la gamme Loisir sont devenus payants et chers pour éviter les pertes de ventes générées dans les trains chargés par les clients qui effectuent plusieurs réservations pour un seul voyage. Mais il est anormal de pénaliser simultanément les voyageurs qui dans leurs échanges n'entraînent pas de perte de recette pour la SNCF.

Avec des prix très variables, le client a besoin de repères. La SNCF cherche à améliorer la lisibilité des cartes de réduction. Ainsi, selon ses dépliants, les nouvelles cartes (Enfant+, carte Jeune, Weekend et Senior+) garantissent 25 % ou 30 % de réduction sur le tarif « Loisir Réduit » et le « Plein Tarif Loisir », mais pour avoir l'information complète, il faut quitter voyages-sncf.com et consulter tgv.voyages-sncf.com !

L'information

La distribution des titres de transport doit être homogène, mais les initiatives de la SNCF ou des autorités organisatrices segmentent l'offre et ses canaux de distribution. De même, la dématérialisation des billets doit être étendue sans être opposée au support papier.

L'information sur les horaires et les services s'est brutalement dégradée fin 2016 avec la suppression de la quasi-totalité de la documentation papier et en particulier des fiches horaires grandes lignes. Ces suppressions présentent deux effets pervers.

Le premier, évident, est d'ordre éthique et déontologique : comment la SNCF, entreprise publique assurant un service public, répond-elle aux attentes des 20 % des clients actuels qui n'utilisent pas internet ? La FNAUT a demandé à l'Etat, autorité de tutelle, et à la SNCF, de mettre en œuvre rapidement des outils de substitution.

Le deuxième est très dangereux : c'est l'absence de traçabilité de l'offre dans le temps. Il n'y a plus de « catalogue » de référence de l'offre, ce qui permet à la SNCF, dont la culture malthusienne est évidente, de supprimer des circulations sous couvert d'optimisation de la production. Les relations transversales sont particulièrement touchées. On risque à terme une tendance à la « macronisation » de l'exploitation des TGV.

La fréquence

L'absence de cadencement des circulations est une exception française. La faiblesse des vitesses sur le réseau classique est rarement compensée par des fréquences élevées. La baisse des fréquences est continue sur les grandes lignes.

Et les Régions sont tentées, suite à la dérive des coûts, par de sérieuses réductions de TER en heures creuses avec des remplacements par des cars. Les Régions perdent ainsi des clients bien moins subventionnés que ceux des heures de pointe...

Les voyageurs attendent les augmentations de fréquences des trains Intercités proposées par la commission Duron sur les axes importants radiaux et transversaux, que l'autorité organisatrice soit nationale ou régionale. Quant aux TGV, la SNCF est passée rapidement d'une « politique de volume » consistant, comme en aviation, à rechercher une productivité maximale du parc, à une politique de « petits prix » basée sur une offre à fréquences réduites et une utilisation de matériel de plus grande capacité.

L'offre Ouigo détruit partiellement l'offre classique. Sur une ligne dont le trafic est « stabilisé » telle que Paris-Marseille, Ouigo représente 15 % du marché. Mais sur Lille-Nantes, on est passé de 4 à 2 allers-retours classiques : il n'est plus possible de voyager en matinée entre Lille et Nantes et en soirée en sens contraire.

Le rôle des péages

Pour justifier la régression des fréquences, la SNCF met en avant la hausse continue des péages depuis 2005, en partie due aux baisses de subventions de l'Etat : en heure de pointe, le péage pour une rame Duplex a augmenté de 68 % entre 2006 et 2012. Mais deux autres facteurs jouent.

L'inflation est inquiétante (hors péage, le coût de production du TGV a crû de 6,2 % par an entre 2005 et 2014).

Comme vient de le montrer la discussion sur la future desserte TGV Paris-Bordeaux, la SNCF raisonne en termes de capacités alors les usagers veulent de la fréquence : deux trains de 500 places induisent plus de trafic qu'un train de 1000 places.

Des failles dans la politique des péages expliquent en partie ces dérives. Alors que la maintenance de la voie est deux fois plus coûteuse pour la circulation d'une rame TGV double que pour celle d'une rame simple, le péage perçu par SNCF Réseau est le même. Ainsi, entre Strasbourg et Lyon par exemple, le remplacement de la circulation de deux rames simples par une rame double a fait faire des économies à SNCF Voyages mais a généré une augmentation de la dette de SNCF Réseau...

Le système ferroviaire n'est pas optimisé : les fréquences baissent, la dette augmente. C'est exactement le contraire des objectifs fixés par la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire. Et l'EPIC de tête ne sert à rien dans ce domaine...

Les arrêts

La desserte des villes moyennes est-elle du ressort du TGV, du TET ou du TER ? Ici encore c'est une question d'optimisation du système : l'optimum de SNCF Voyages n'est pas celui de l'ensemble TGV-TET-TER.

A nombre d'arrêts inchangé, les temps de parcours se dégradent sur tout le réseau et régulièrement : Paris-Normandie, Marseille-Nice (2h35 aujourd'hui contre 2h20 il y a vingt ans)... et même Paris-Lyon par TGV !

Aussi, par exemple, pour accélérer les Intercités Bordeaux-Marseille, la SNCF voudrait supprimer des arrêts dans des villes moyennes (Montauban, Sète, Arles...). Mais rien n'indique que cette solution maximiserait l'ensemble du trafic TET+TER et serait compatible avec la capacité d'ensemble de la ligne. Au contraire, le cabinet Roland Berger, qui a travaillé pour la commission Duron, a montré qu'en augmentant le nombre d'arrêts pour desservir certaines villes moyennes, on gagne plus de voyageurs que l'on en perd en allongeant les temps de parcours entre grandes métropoles.

Il faut donc traiter les causes des ralentissements des trains, et non leurs conséquences en dégradant les dessertes de certaines villes en supprimant des arrêts.

Les compositions modulables et multitranches

Ce mode d'exploitation permet d'améliorer la productivité et de créer économiquement des relations directes qui attirent de la clientèle. La création d'une relation directe dope fortement la fréquentation : l'effet est équivalent à un gain de temps d'au moins 1 heure sur la durée du trajet.

Une fréquence élevée implique l'utilisation de trains de faibles capacités ou de trains à compositions modulables qui améliorent la productivité du matériel. Ce principe est mis en œuvre avec succès pour les TGV en adaptant le nombre d'éléments aux volumes des trafics ; il doit être largement étendu aux Intercités. C'est ce que recommande aussi la commission Duron avec l'utilisation de rames multiples de Paris à Caen, puis de rames simples jusqu'à Cherbourg.

Entre Nantes et Lyon, une des nombreuses transversales Intercités massacrées par la SNCF au profit du TGV, alors que seuls 30 % des voyageurs effectuaient le trajet de bout en bout, une exploitation associant des rames Nantes – Clermont-Ferrand ou Nantes- Dijon ou Orléans-Lyon dynamiserait fortement l'offre. Cet exemple illustre la possibilité d'obtenir des relations directes sans surcoût d'exploitation avec du personnel polyvalent ou des rames à attelage automatique.

Sur Paris – Saint-Etienne, l'attachement de la clientèle se mesure en constatant que plus de 50 % du trafic est assuré par 4 trains directs seulement sur un total de 20 relations quotidiennes !

Les correspondances

Sources de pertes de trafic par rapport aux relations directes, les correspondances peuvent aussi valoriser le maillage national du réseau si elles sont correctement aménagées. Elles doivent être confortables, assurées quai à quai, avec des temps d'échanges réduits et une garantie d'attente en cas de retard.

Or on constate une tendance à l'augmentation des temps d'attente sous couvert d'amélioration de la régularité : 20 minutes à Bordeaux entre La Rochelle et Toulouse, 30 minutes à Gap entre Grenoble et Briançon, 40 minutes à Valence entre Grenoble et Marseille...

Ces délais exagérés de correspondances constituent un véritable gaspillage d'argent public car, pour gagner 30 min par TGV, il faut construire 100 km de LGV donc dépenser 2 à 3 milliards d'euros. Dans le même temps, un car parcourt 45 km : les pertes de trafic sont évidentes...

La conception des horaires doit valoriser le maillage du réseau et donc les dessertes de province à province. Par exemple, des liaisons entre le Sud-Ouest de la France, Le Mans et Caen doivent être établies à Tours.

Les services à bord

Ils doivent être diversifiés pour valoriser le temps du voyage, ce que peut difficilement faire le concurrent routier : restauration, transport de vélos, prise de courant, connexion Wi-Fi.

Ces deux derniers services, depuis longtemps demandés par les usagers et refusés pour des questions de coût, sont devenus subitement urgents... depuis l'arrivée des autocars Macron.

En outre, les usagers attendent quatre services de la part des contrôleurs : le contrôle systématique des billets qui constitue le moment privilégié pour un contact client-entreprise et « conforte » les voyageurs en règle vis-à-vis des fraudeurs ; la vente à bord de billets pour rendre service aux voyageurs retardataires ; l'information surtout en cas d'incident ; la fourniture d'une restauration légère.

Les orientations actuelles de la SNCF sont malheureusement opposées à ces attentes : les contrôles, depuis dix ans, sont de moins en moins fréquents, la vente de billets à bord est devenue récemment et « confidentiellement » impossible, et la restauration n'a jamais été envisagée. Il faut pourtant croire que ces demandes sont sensées : les contrôleurs des trains Thello qui circulent entre Marseille, Nice et Milan répondent exactement à ces attentes.

Quel réseau ferré en 2040 ?



Jean Sivardière
Vice-président de la FNAUT

Historique

Le réseau ferré français comptait 55 000 km de lignes à son apogée, entre 1910 et 1929. Ce réseau concrétisait le plan Freycinet d'aménagement du territoire adopté en 1878, un plan volontiers brocardé aujourd'hui - bien à tort car il n'était ni surdimensionné ni économiquement irréaliste ni dicté par l'électoratisme : il répondait au contraire aux besoins de mobilité d'une époque où le monde rural était très peuplé et les activités très dispersées sur le territoire national, et où personne ne pouvait imaginer l'avènement de l'automobile, de l'autocar et du camion.

Puis le réseau s'est contracté fortement - 43 000 km à la création de la SNCF en 1938, 31 000 km en 2000 - pour des raisons bien connues : l'exode rural ; les défaillances commerciales des réseaux privés puis de la SNCF ; leurs coûts d'exploitation trop élevés ; la concurrence de la route, favorisée par l'Etat (l'autoroute tue le rail).

Un réseau trop dense ?

Sur environ 31 000 km de lignes aujourd'hui (16 000 électrifiés), le réseau compte 22 000 km de lignes voyageurs (dont 2 800 km de LGV en 2017, 15 000 km de lignes classiques principales et 4 000 km de lignes dédiées au TER), et 9 000 km de lignes dédiées au fret.

Selon une idée stupide à la mode, le réseau actuel serait trop dense : 5,5 km de lignes pour 100 km² de territoire en moyenne, ou 460 km par million d'habitants. Mais en Allemagne, ces ratios sont respectivement de 12 km et 512 km et, en Suisse, de 12 km et 625 km : ces deux pays voisins entretiennent-ils pour le plaisir des réseaux surdimensionnés, ou ont-ils compris l'importance cruciale du rail pour un aménagement intelligent de leur territoire ?

Un réseau dégradé

L'évolution récente du réseau français est très inquiétante :

- son vieillissement s'accroît malgré les nombreux travaux en cours (on est passé de 500 à 1 000 km de voie régénérée par an entre 2005 et 2014) ; la longueur des sections de lignes soumises à des ralentissements est passée de 1 000 à 4 000 km en 15 ans

dont 3 000 sur le réseau régional, soit plus de 10 % du réseau ; elle augmente de 10 % par an ; près de 20 % des voies moyennement fréquentées sont aujourd'hui hors d'âge contre 7 % seulement en 2010 ; les aiguillages ont plus de 20 ans en moyenne contre 10 ans en Allemagne ;

- une contraction sensible du réseau entraîne la disparition de relations régionales et même inter-régionales (Verdun-Châlons, Montluçon-Ussel, Clermont-Limoges/Ussel, Clermont - Saint-Etienne) ; des menaces de fermetures (Grenoble-Gap, ligne des causses).

La fameuse étoile de Legrand, très visible sur le réseau classique et bien sûr sur le réseau des LGV, illustre le jacobinisme français : les lignes radiales sont bien mieux équipées et plus circulées que les lignes transversales.

Des villes sont aujourd'hui enclavées alors qu'elles étaient auparavant au centre d'étoiles ferroviaires étoffées (Troyes, Arles) ; Montluçon, centre d'une aire urbaine de 80 000 habitants, est devenu un cul-de-sac ferroviaire.

Des « déserts ferroviaires » se sont développés peu à peu : Massif Central, Jura, Alpes, Sud-Ouest,...

L'idée d'un réseau noyau, proposée par le ministère des Transports au début des années 70, reprise par le rapport Guillaumat, est toujours présente et se renforce même sous la pression des contraintes budgétaires.

Le réseau proposé par la FNAUT

Alors que l'Etat et SNCF Réseau n'ont pas de vision d'avenir, la FNAUT préconise au contraire un programme ambitieux et cohérent d'investissement (FNAUT Infos 214, 241, 244).

Il ne s'agit ni de revenir au réseau Freycinet, adapté à un passé révolu, ni d'évoluer vers un réseau noyau négligeant l'avenir et ne répondant qu'à des préoccupations financières, mais d'adapter le réseau actuel aux évolutions de la démographie et des pratiques de transport tout en prenant sérieusement en compte les préoccupations d'aménagement du territoire et d'environnement aujourd'hui oubliées.

Une ambition pour l'avenir

La FNAUT estime que le transport collectif ne doit pas être une variable d'ajustement des finances publiques. Il faut voir grand en matière de transport public pour préparer un avenir vraiment « durable », donc anticiper les besoins futurs, à l'inverse de l'attitude malthusienne qui se développe actuellement chez les décideurs. La demande future est, en effet,

toujours sous-estimée car des défis sociaux, culturels, écologiques et économiques très variés sont négligés :

- la croissance démographique moyenne prévue par l'INSEE (+ 15 % d'ici 2060) ; une croissance plus forte de la population en Ile-de-France, dans les métropoles de province et sur les zones littorales (Atlantique et Méditerranée) ;
- le vieillissement de la population ;
- la dispersion croissante des familles (multiplication des divorces, études supérieures effectuées loin du domicile familial, éclatement du marché du travail) ;
- la paupérisation d'une partie non marginale de la population (jeunes, chômeurs) ;
- les changements culturels chez les citadins, moins « accros » qu'auparavant à la voiture (dont la part de marché diminue), et chez les jeunes (leur taux d'acquisition du permis de conduire et leur taux de motorisation diminuent) ;
- l'aménagement du territoire (faut-il abandonner les zones périurbaines et les villes moyennes à la route ?) ;
- un étalement urbain diffus que les lignes périurbaines peuvent structurer ;
- la montée de la congestion et de l'insécurité routières, des nuisances de la route et de l'avion ;
- les coûts directs (congestion routière, nouvelles voiries) et externes (accidents, santé publique) de la route ;
- la saturation des voies ferrées et des grandes gares de Paris et de province (Lyon) ;
- la dépendance pétrolière, qui s'accroît avec la baisse du prix du pétrole (un nouveau choc pétrolier doit être anticipé) ;
- le réchauffement climatique (les déplacements sont responsables du tiers de nos émissions de gaz à effet de serre).

Le Commissariat général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) a étudié récemment la demande de transports de voyageurs et de fret aux horizons 2030 et 2050, et confirmé la pertinence du programme ambitieux de travaux ferroviaires défendu par la FNAUT.

Comment financer ?

Des financements du réseau ferré sont déjà disponibles : les réserves des investisseurs publics (CDC) et privés ; l'emprunt (les taux actuels sont très bas ; emprunter pour réaliser des travaux rentables socialement et écologiquement est légitime, c'est de la dette saine).

Des investissements inutiles et/ou nocifs pour l'environnement peuvent être définitivement abandonnés sans provoquer de drame national, tous les modes de transport sont concernés : aéroport de Notre-Dame-des-Landes, canal Seine-Nord, autoroute A45 et bien d'autres, LGV Poitiers-Limoges. Les investissements routiers doivent se limiter à la maintenance du réseau, dont la capacité est suffisante.

Le recours à la fiscalité écologique dans le secteur des transports est à la fois simple, rapide à mettre en place, efficace et légitime. Il s'agit d'internaliser tous les coûts économiques et externes (sociaux et écologiques) dans la tarification de l'usage de l'avion, de la voiture, du camion, du covoiturage longue distance. La Suisse a montré l'exemple.

Le bas prix actuel du pétrole offre un contexte favorable à la réduction des niches fiscales « sans douleur », la ministre Ségolène Royal a fini par l'admettre. Philippe Duron, président de la commission Mobilité 21, déclare aujourd'hui : « nous avons aujourd'hui les outils pour une politique ambitieuse en matière d'infrastructures de transport, à nous de les saisir ». Alain Vidalies, secrétaire d'Etat aux Transports, et Philippe Richert, président de l'Association des Régions de France, ont évoqué eux aussi la fiscalité écologique, qui permettrait d'amorcer un cercle vertueux : transferts de trafic vers le rail, investissements ferroviaires mieux rentabilisés, et possibilité d'éliminer des investissements inutiles, aéroports, roclades autoroutières (Strasbourg, Chambéry...).

Quelles priorités ?

Dans le scénario le plus souvent admis aujourd'hui, les possibilités de financement sont limitées, il s'agit seulement de gérer intelligemment la pénurie, c'est-à-dire de :

- recentrer le réseau sur les axes où les flux sont massifs (déplacements pendulaires vers les métropoles, relations TGV et Intercités entre Paris et les métropoles de province, trafic de cabotage sur quelques transversales) ;
- moderniser les lignes principales et les gares les plus utilisées ;
- fermer toutes les lignes dégradées et peu fréquentées (UIC 7 à 9), développer des services de cars de substitution ;
- enfin abandonner le fret ferroviaire.

Mais cette politique n'anticipe pas les besoins économiques et sociaux futurs et ignore la transition énergétique (page 6). Un scénario plus ambitieux, finançable par la fiscalité écologique, est manifestement indispensable car l'infrastructure crée l'usage.

Le réseau classique

Quels que soient les moyens financiers disponibles pour le rail, la régénération du réseau classique constitue à l'évidence la priorité. Elle revêt plusieurs aspects :

- la sauvegarde des emprises inutilisées (Petite ceinture parisienne...) ;
- le sauvetage des lignes secondaires existantes (voies, ouvrages d'art), certaines d'entre elles pouvant être confiées aux Régions afin de permettre une réduction du coût des travaux ;
- la suppression des zones de ralentissement sur les lignes principales telles que Nantes-Bordeaux.

Au-delà de ces mesures d'urgence, une modernisation du réseau classique doit porter sur : la signalisation, les IPCS, les points de croisement et de dépassement, la capacité des lignes et surtout des nœuds ferroviaires.

L'accélération des trains de voyageurs a été étudiée par Gérard Mathieu (FNAUT Infos 244). Généraliser le 200 km/h est utopique, mais une augmentation des vitesses limites est possible sur certaines sections : de 160 à 200 km/h sur 700 à 900 km de lignes structurantes ; jusqu'à 160 km/h sur environ 2 000 km. Des actions complémentaires portant sur le matériel roulant (vitesse, accélération, freinage, accessibilité), les gares (vitesses d'entrées/sorties), l'exploitation (durée des arrêts et des correspondances, marges de régularité) sont nécessaires.

La consistance du réseau classique doit être renforcée par quelques réouvertures de lignes périurbaines (Lyon-Trévoux), le rétablissement de liaisons interrégionales (Clermont-Brive, Saint Auban-Digne, Nantes-Poitiers) et d'autres opérations de maillage, par exemple le projet VFCEA qui concerne à la fois les trafics voyageurs et fret (FNAUT Infos 101, 153, 179).

Les grands projets

Il est enfin nécessaire d'achever la mise en place du réseau des LGV. Alors que la Commission Mobilité 21 a préconisé l'abandon de tous les projets de LGV à l'exception (à la rigueur...) de Bordeaux-Toulouse, la FNAUT a examiné ces projets au cas par cas et proposé d'en conserver la moitié, les autres étant manifestement utopiques ou pure-

ment « politiques ». Le réseau final (sans création de gares nouvelles exurbanisées) comporterait 4 000 km (comme en Espagne), alors que les autoroutes forment un réseau de 12 000 km.

Ce programme de LGV auquel il faut ajouter les grands projets fret (Lyon-Turin et CFAL) doit être financé par l'Etat, sans montages de type SEA. Il peut entraîner d'importantes créations d'emplois directs et induits.

En conclusion : la leçon du tramway

L'investissement ferroviaire relève de l'aménagement du territoire, qui implique une vision à long terme. Il ne doit pas être une variable d'ajustement des finances publiques dans une vision à court terme. L'erreur commise depuis une génération n'a pas été, selon l'idée à la mode, le « tout-TGV », mais le « tout-autoroutier ».

On admet à tort que le financement du réseau ne peut être augmenté. On peut emprunter. Et, surtout, la fiscalité écologique est une source efficace et légitime de moyens nouveaux : ce qui manque n'est pas l'argent mais la volonté politique.

Il est encore temps de réorienter la politique d'investissement ferroviaire. Sinon, en 2040, on constatera les erreurs commises. Faudra-t-il alors reconstruire le réseau, à un coût bien plus élevé qu'aujourd'hui, après l'avoir démantelé par indifférence ou par bêtise ? L'exemple du tramway, laissé à l'abandon puis réintroduit 50 ans plus tard dans 25 agglomérations françaises, dont certaines ont moins de 200 000 habitants, doit servir de leçon.

Débat autour des thèmes majeurs de l'avenir ferroviaire



Complémentarité des modes et intermodalité



Michel Neugnot
Président de la commission
Transports de l'ARF

Nous vivons une époque cruciale, marquée par la remise au gouvernement du rapport Duron, la réforme ferroviaire de 2014 et la loi NOTRe, qui institue une modification profonde du paysage des transports. En effet, ces dispositions législatives accordent une place accrue à la mobilité et prévoient deux types d'autorités organisatrices de transports. Les anciennes agglomérations seront des autorités organisatrices de mobilité. Quant aux transports interurbains, ils seront gérés par les régions. À l'addition des moyens de transport doit se substituer une politique de mobilité destinée à répondre aux besoins des usagers. Des solutions technologiques innovantes devront être identifiées pour renforcer les services publics de mobilité sur des territoires plus ou moins denses.

Il est indispensable de favoriser le dialogue institutionnel entre les régions et les AOM dans le cadre du SRADDET. Le délai de mise en place du schéma des intermodalités et des infrastructures est fixé à septembre 2019. En outre, il conviendra de prendre en compte la question de la mobilité au sein des bassins de formation et des bassins d'emploi. Les

régions sont appelées à jouer un rôle important dans ce domaine.

Au lieu d'opposer les moyens de transport les uns aux autres, il est préférable de développer des complémentarités et de fonder le raisonnement sur les besoins des usagers. Enfin, il est indispensable que les collectivités responsables de services publics puissent participer à la conquête de marchés. L'accent doit être mis sur des solutions de mobilité plus collectives. Les régions devront se doter d'outils de marketing pour mieux appréhender les attentes des usagers, d'autant plus que les transports urbains représentent 4 à 5 % des besoins de mobilité sur les territoires et mobilisent des investissements très importants. D'ores et déjà, le gouvernement a pris des engagements au sujet de la mise en place du principe de la liberté tarifaire, ce qui constitue une avancée importante.

Enfin, l'ouverture à la concurrence est prévue en 2023. Un certain nombre d'expérimentations ont déjà été menées dans les régions, qui se sont vu confier la gestion des TER. Nous attendons que les engagements pris le 27 juin par le Premier ministre se traduisent par un texte législatif. Son application ne saurait être trop tardive.

Gilles Dansart - Des autocars Macron au VTC et au covoiturage, nous assistons au développement non maîtrisé de nouvelles offres de transports. Les régions et les autorités organisatrices urbaines auront-elles la capacité et les moyens financiers de réguler ces offres ?

Michel Neugnot - Notre vision sur la problématique de la mobilité à l'horizon d'une quinzaine d'années doit tenir compte des comportements des jeunes. Actuellement, ceux-ci sont à la recherche de solutions réactives, voire instantanées permettant de passer d'un moyen de transport à un autre de la façon la plus simple possible, sans recours au papier. Les jeunes sont de moins en moins souvent propriétaires d'une voiture. Il est important que les régions puissent recourir à des outils de calculs d'itinéraires et de billetterie unique pour proposer des produits susceptibles de répondre à ces critères et de prendre en compte l'ensemble des offres de mobilité.

Enfin, les régions devront développer une politique de prix agressive. A titre d'exemple, la mise à disposition de liaisons ferroviaires moins chargées, avec des tarifs attractifs, peut s'avérer compétitive par rapport à l'offre des cars Macron, à condition de proposer un système forfaitaire fondé sur les distances kilométriques. L'offre ferroviaire doit être plus lisible et faire l'objet d'importants efforts de communication.

L'élaboration du schéma de l'intermodalité des infrastructures est un outil déterminant. En effet, ce temps de dialogue durant trois ans, au niveau régional, permettra d'identifier les besoins des usagers et les réponses à ces attentes.

L'organisation de la chaîne de mobilité doit être rationnelle et tenir compte de l'expression des AOM. Il convient d'inverser la tendance à la réduction des lignes ferroviaires de moindre activité tout en tenant compte de la nécessité pour la SNCF de réaliser des économies de gestion. Il faut également rappeler que ses tarifs comptent parmi les plus bas d'Europe.

Enfin, les régions doivent s'emparer de la problématique des gains générés par les dessertes. Le nombre de kilomètres parcourus par les trains français est inférieur à celui des trains d'autres pays d'Europe et 27 % du coût de fonctionnement des trains est payé par l'utilisateur. Tel n'est pas le cas en Suisse, par exemple. La convention conclue en Franche-Comté prévoit la fermeture de guichets

et le partage de ce gain financier entre la région et la SNCF.

Question - Quel dialogue l'ARF entretient-elle avec la SNCF ?

Michel Neugnot - Pour entretenir un bon dialogue, chaque interlocuteur doit comprendre les limites de l'autre partie. Nous avons des intérêts communs et nous souhaitons aider la SNCF à évoluer. Des efforts restent à effectuer en matière de transparence.

Question - Les régions sont-elles dotées d'outils permettant le calcul des gains externes ?

Michel Neugnot - En Bourgogne-Franche-Comté, des renégociations sont en cours avec la SNCF. L'objectif consiste à connaître les habitudes de déplacement des usagers à partir des enquêtes de l'INSEE et à identifier des réponses pour satisfaire leurs besoins grâce à l'ensemble des moyens de transport. Par ailleurs, une étude est menée sur les dessertes. Enfin, nous avons lancé une étude sur la tarification afin d'accroître la fréquentation des trains. Ces travaux montrent que certaines lignes de TER sont en situation de surcapacité alors qu'elles sont insuffisamment chargées dans d'autres parties du réseau.

Question - Le schéma d'intermodalité doit prendre en compte le coût de chaque moyen de transport et favoriser la mutualisation des guichets de la SNCF et de La Poste au sein des territoires ruraux, ce qui permettrait de réaliser d'importantes économies. Il est d'ailleurs envisageable d'étendre cette mutualisation aux transports par car.

Michel Neugnot - Le coût de distribution excessif des produits pose forcément problème. Or la mutation à laquelle La Poste est confrontée est colossale. Il est tout à fait possible d'associer la mise à disposition d'une centrale de réservation et l'envoi des billets par La Poste aux usagers. A l'inverse, les guichets de gare peuvent rendre de nouveaux services au public. Ils peuvent par exemple constituer des points de livraison pour les Associations pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne (AMAP).



François Philizot

Préfet délégué interministériel
au développement de la vallée
de la Seine

La problématique du maillage du réseau est soulevée depuis les années 1840. Elle englobe les questions des infrastructures, du service et d'autres éléments de la chaîne de transports. Cependant, l'approche des pouvoirs publics est très souvent obnubilée par les chantiers les plus lourds, qu'il s'agisse du transport des voyageurs ou du fret.

Dans la vallée de la Seine, les usagers se plaignent de l'allongement des temps de parcours entre Paris et Rouen ou Paris et Caen. Cette question renvoie à la construction éventuelle de la nouvelle ligne Paris-Normandie, qui ne sera pas une ligne à grande vitesse, et aux enjeux de l'exploitation au sein de la région Ile-de-France. Dans le domaine du fret, nous espérons la réouverture de la section entre Serqueux et Cergy-Pontoise sur l'ancienne ligne de Dieppe, ce qui pose la question de l'insertion des trains de fret entre Conflans-Sainte-Honorine et Argenteuil. Nous devons développer une approche croisée afin de dépasser la seule problématique des infrastructures.

En ce qui concerne le réseau des années 2020, l'ouverture de trois sections à grande vitesse est prévue l'année prochaine. Au-delà, les grands projets d'infrastructure restent limités à l'échelle nationale sur le réseau structurant. En revanche, l'année 2025 constituera une nouvelle grande étape de l'évolution du réseau avec la mise en œuvre du projet GPSO.

Néanmoins, l'entretien insuffisant de certaines lignes réduit la capacité à faire circuler les trains, notamment en Ile-de-France. Par ailleurs, nous sommes confrontés à la mutation de certains déterminants économiques dans le contexte de la concurrence d'autres modes de transports comme les autocars. En Allemagne, ceux-ci disposent d'un monopole de fait à l'issue de quelques années de libéralisation. 90 % du trafic est détenu par un seul opérateur. En outre, le développement du modèle de l'aviation aérienne low cost atteint ses limites puisque le coût carbone des vols est très supérieur à celui du train. Enfin, le sort de la dette ferroviaire constitue une préoccupation majeure.

En conclusion, nous avons peu de certitudes sur les perspectives du réseau à l'horizon 2020. Outre le réseau magistral, nous aurons toujours besoin du réseau capillaire, notamment des lignes desservant les banlieues de Lille ou Lyon. Un nouvel équilibre

doit être trouvé entre l'Etat, la SNCF et les régions dont les compétences seront accrues. La clarté des choix politiques représente un enjeu crucial. Par ailleurs, notre réflexion doit se situer au croisement des différents chantiers, qu'il s'agisse de la planification des travaux à cinq ans, du fret ou de l'offre développée par les régions et l'Etat. Enfin, cette approche doit tenir compte des différentes échelles géographiques. Ainsi, la réflexion sur la capacité de développement des ports de Marseille ou du Havre implique-t-elle de prendre en considération la clientèle de proximité et la relation du port du Havre avec le haut bassin rhénan et du port de Marseille avec la Suisse.

Question - La ligne Nantes-Bordeaux est confrontée à des difficultés alors qu'elle dispose d'un important potentiel. Quelles sont les solutions envisagées ?

François Philizot - Les difficultés de cette ligne tiennent notamment au fait que son exploitation a été partagée jusqu'en 2015 entre cinq régions différentes. Par ailleurs, l'accent a été mis sur les grandes liaisons TGV entre Paris et les capitales régionales, au détriment des liaisons transversales. Enfin, les investissements dans l'entretien du réseau ont pris du retard.

Cette ligne restera dans le giron de l'Etat et fait l'objet d'un plan d'investissements inscrit au contrat de plan, ce qui permettra la rénovation de la section de La Roche-sur-Yon à La Rochelle. En outre, l'Etat a prévu d'investir dans du matériel neuf. Il faut désormais réfléchir à la manière de faire vivre l'offre commerciale sur cette ligne dans des conditions dégradées ainsi qu'à sa relance grâce à une infrastructure de qualité. Ce travail sera engagé avec les différents partenaires de l'Etat à partir de la fin de l'année.

Question - La Cour des Comptes a émis des critiques à l'égard de la circulation des TGV sur les lignes classiques. Or l'avantage fondamental du TGV est la desserte de villes situées à l'écart des lignes nouvelles. La mise en place de ruptures de charges est mal perçue par les usagers. Il est indispensable que le réseau ferroviaire conserve sa capacité d'interopérabilité.

François Philizot - La Cour des Comptes ne conteste pas les prolongements du TGV sur des sections qui ne font pas partie des lignes à grande vitesse. Elle critique les nombreux arrêts sur certaines lignes.

L'articulation de l'exploitation des différents éléments du réseau constitue un enjeu fondamental. En Ile-de-France, une démarche est ainsi engagée avec la SNCF, le STIF et la Région Normandie au sujet de l'identification et la répartition des sillons de fret entre Le Havre et Valenton, au regard des autres usages des capacités disponibles.



Anne Yvrande-Billon
Vice-présidente de l'ARAFER

La notion d'indépendance entre la gestion de l'infrastructure ferroviaire et l'exploitation des services de transports est un débat ancien. En l'imposant, l'objectif de la directive 1991-440 consistait à développer un mode ferroviaire compétitif face aux autres modes de transport. La concurrence de nouveaux opérateurs et la régulation du secteur sont des outils complémentaires pour améliorer les tarifs, la qualité de service et l'innovation. Pour que la concurrence se développe, il est nécessaire que les entreprises ferroviaires puissent bénéficier d'un accès libre et non discriminatoire aux infrastructures essentielles que sont les sillons, mais aussi aux gares, aux stations-essence et aux centres de maintenance.

En France, une première séparation des infrastructures et de l'exploitation a été opérée en 1997 et a mené à la création de RFF. La réforme de 2014 a quant à elle conduit à la constitution d'un gestionnaire d'infrastructures unifié comprenant les deux filiales de la SNCF dédiées à la tarification des sillons et à l'entretien du réseau. Ce mouvement a été accompagné par une évolution du cadre de régulation. Les dispositions légales ont en effet renforcé les pouvoirs du régulateur afin de contrôler l'indépendance du gestionnaire d'infrastructures.

En France, le transport ferroviaire de marchandises a été ouvert à la concurrence alors qu'aucune instance de régulation n'avait été instituée. En outre, aucune séparation nette n'était opérée entre les installations de service et l'exploitation des services de transport ferroviaire, ce qui est porteur de risques comme l'a montré la décision de l'Autorité de la Concurrence à l'encontre de Fret SNCF à l'issue de pratiques de rétention d'informations sur les cours de marchandises.

L'ouverture à la concurrence peut porter ses fruits si des outils de contrôle permettent de vérifier que les conditions d'accès au réseau et aux installations sont identiques pour l'opérateur historique et les nouveaux entrants. En outre, les débats sur l'organisation des appels d'offres doivent associer l'ensemble des parties prenantes. Le rôle du régulateur consiste notamment à éviter que l'ouverture à la concurrence ne se limite aux parties rentables des segments de marché et à étudier son impact

sur la qualité de service, l'innovation et les coûts supportés par l'utilisateur et le contribuable.

Question - Pour quelles raisons le déclin du fret s'est-il poursuivi malgré l'ouverture du fret à la concurrence et la régulation du système ? Quelles sont les erreurs à éviter lors de l'ouverture de la concurrence pour les voyageurs ?

Anne Yvrande-Billon - La baisse de la part modale du fret est bien antérieure à l'ouverture de ce marché à la concurrence. La tarification des sillons ne couvre pas le coût imputable à la circulation des trains de fret, ce qui donne lieu à une compensation de l'Etat. Il est difficile de demander au gestionnaire d'infrastructure de rationaliser l'usage du réseau alors que la tarification est très basse. Le régulateur a tenté de mettre en place des systèmes d'incitation à la qualité et la performance des sillons, appelés systèmes d'incitation réciproque.

L'ARAFER sera associée à la réflexion sur l'ouverture de la concurrence dans le secteur des trains de voyageurs. Les questions portent notamment sur la taille et les caractéristiques des lots à attribuer par appel d'offres. La délégation de service public doit être assortie d'un cadre de régulation permettant de tirer les meilleurs bénéfices de la concurrence. Ce principe est appliqué au secteur ferroviaire dans d'autres pays tels que la Grande-Bretagne, où des monopoles géographiques ont été constitués (franchises). Les contrats régionaux font l'objet d'appels d'offres et les opérateurs enchérissent sur l'optimisation des subventions et du cahier des charges. Le même système est mis en place dans les Länder allemands. Il en résulte une amélioration sensible du taux de remplissage, du cadencement des trains et de l'interconnexion avec les différents modes de transport, mais aussi une diminution des subventions versées par les Autorités organisatrices.

Question - Quels sont les outils permettant de faire respecter une certaine équité dans la concurrence intermodale ?

Anne Yvrande-Billon - Le champ du régulateur est multimodal et s'étend au transport par autocar. Les services opérés sur des liaisons de moins de 100 kilomètres font l'objet d'une déclaration par les entreprises et peuvent donner lieu à une saisine des autorités organisatrices (essentiellement des régions). Le rôle de l'instance de régulation consiste à examiner si l'introduction de ces services routiers peut affecter de manière substantielle l'équilibre économique de services publics conventionnés (comme par exemple des services TER). Entre août 2015 et juin 2016, 3,4 millions

de voyageurs ont eu recours aux services de transport librement organisé par autocar. Les collectes de données sur le trafic auprès des autocaristes ainsi que les enquêtes qualitatives de terrain permettent de mieux comprendre la demande des usagers.

Question - Les régions ont-elles la possibilité de faire appel des avis de l'ARAFER ?

Anne Yvrande-Billon - Je vous le confirme. Les saisines sont nombreuses. Par ailleurs, les régions peuvent faire appel de nos avis devant le Conseil d'Etat.

Question - La régulation ne risque-t-elle pas de confronter les populations les plus vulnérables à des difficultés ? Par ailleurs, de quels moyens de régulation disposons-nous à l'égard des politiques tarifaires décidées par les opérateurs d'infrastructures ?

Anne Yvrande-Billon - Le régulateur n'a pas à se prononcer sur la politique des transports décidée par la puissance publique. Il s'attache à vérifier que la tarification de l'accès au réseau ferroviaire

figurant dans le document de référence qui lui est transmis est justifiée, transparente et non discriminatoire. Il vérifie notamment que les redevances couvrent a minima les coûts imputables à la circulation des trains. Il peut également être amené à analyser la capacité contributive des entreprises ferroviaires afin de s'assurer que des redevances supplémentaires peuvent être supportées.

En ce qui concerne les infrastructures multimodales, la loi Macron prévoit que le régulateur s'assure que les conditions d'accès aux gares routières ne sont pas discriminatoires. En outre, le régulateur peut imposer des conditions particulières à un gestionnaire d'infrastructure en situation de position dominante sur un autre marché des transports.

L'ARAFER a mis en place un registre des gares routières. Les gestionnaires des installations devront fournir un certain nombre d'informations de base sur les conditions d'accès à leurs gares afin de renseigner les autocaristes et les usagers sur la qualité des prestations. Ils pourront utiliser cet outil pour intervenir auprès de l'ARAFER s'ils s'estiment victimes de pratiques discriminatoires.

Dettes ferroviaire et financement du ferroviaire



Yves Crozet
Pr. émérite à Sciences Po Lyon,
chercheur au LAET

La dette ferroviaire s'établit à 58 milliards d'euros, dont 8 milliards d'euros pour SNCF Mobilités. Celle-ci n'est pas soutenable puisque la loi de 2014 a prévu le respect d'un ratio entre la dette et la marge opérationnelle, qui devrait être compris entre 17 et 25 %. Or la marge opérationnelle de SNCF Réseau s'élevait à 855 millions d'euros au premier semestre 2016, contre un milliard d'euros au premier semestre 2015 alors que la dette se monte à 44 milliards d'euros.

En outre, les trafics ferroviaires n'augmentent pas ou très peu, ce qui tient à la crise et à la concurrence. Les déplacements professionnels ont ainsi subi une baisse de - 10 % depuis 2008. La diminution du trafic de Fret SNCF s'établit à - 6 %. La seule hausse concerne les passagers du Transilien dans le contexte du dézonage du Pass Navigo. Enfin, les régions remplacent des trains par des autocars. Au premier semestre 2016, le chiffre d'affaires de SNCF Réseau s'est établi à

3,2 milliards d'euros. La marge opérationnelle provient de la différence entre :

- d'une part les péages pour un montant de 2,8 milliards d'euros ;
- d'autre part les achats, à hauteur d'un milliard d'euros et les personnels et les impôts, à hauteur de 1,2 milliard d'euros.

En outre, les investissements se montent à 2,4 milliards par semestre, dont 1,3 milliard d'euros pour la rénovation du réseau et 500 millions d'euros pour les travaux des grandes lignes. Compte tenu des subventions versées par l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et l'Etat, l'augmentation de la dette correspond à 1,5 milliard d'euros.

Cette dette a fortement augmenté au début des années 1990. Elle a décliné ultérieurement pour la seule SNCF dans le contexte de la création de RFF et de son transfert aux gestionnaires d'infrastructures. Enfin, la dette du service annexe de l'amortissement de la dette (SAAD) n'est pas totalement éteinte.

La dette de SNCF Réseau est vingt fois supérieure au niveau de la marge opérationnelle. Elle est constituée à 50 % de mauvaises dettes qui ne pourront pas être compensées par les recettes futures. Enfin, les recettes d'exploitation ont baissé et les



actifs ont subi une dépréciation de 9 milliards à la fin de l'année 2015. Cette situation mène à l'attrition des effectifs et des investissements

Le fret ferroviaire, qui correspondait à 55 milliards de tonnes-kilomètres en 2001, a subi une chute de -23 milliards de tonnes-kilomètres.

Les intérêts dus par SNCF Réseau aux banques sont compris entre 1,2 milliard et 1,5 milliard d'euros par an.

Enfin, il convient d'observer que la dette a été stabilisée durant certaines périodes, notamment de 1995 à 2003.

La dette ferroviaire sera forcément allégée. Toutefois, l'enjeu majeur consiste à préciser les contreparties d'une telle opération. Lorsque l'Allemagne a procédé en 1994 à l'allègement de la dette ferroviaire, des exigences ont été fixées à l'opérateur historique. Ceux-ci portaient notamment sur les gains de productivité par tête, multipliés par deux en quinze ans alors que cette augmentation s'est limitée à 28 % en France dans la même période.

Le volontarisme ferroviaire peut prendre deux formes. La première voie consiste à :

- poursuivre l'extension du réseau par l'adjonction de 12 000 kilomètres de lignes TGV supplémentaires ;
- accroître les dotations publiques ;
- abaisser le tarif des péages ;
- identifier des recettes pour financer le secteur ferroviaire ;
- baisser les prix acquittés par les usagers ;
- effectuer des gains de productivité.

Le coût du secteur ferroviaire pour l'Etat s'élève déjà à 13 milliards d'euros par an, dont 6 milliards d'euros pour le TER et le Transilien et 6 milliards d'euros pour le financement du système des retraites et les dotations aux investissements dans les réseaux anciens et les lignes à grande vitesse.

Le scénario volontariste consiste à accroître le niveau des subventions à 17 milliards d'euros par an. A-t-on les moyens de cette dépense supplémentaire non marginale ?

La seconde possibilité, mise en avant par la Cour des Comptes, consiste à mettre en place une politique de rigueur par les moyens suivants :

- circonscrire le ferroviaire à sa zone de pertinence ;
- réduire la taille du réseau ;
- restreindre l'offre de services sur certaines lignes ;
- accroître les gains de productivité, notamment par l'ouverture à la concurrence ;
- maintenir le tarif des péages.

Quelle est l'acceptabilité sociale et politique d'un tel scénario ?

Question - L'imposition d'une taxe poids lourds, sur la ligne Lyon-Turin par exemple, permet de réaliser des investissements dans l'infrastructure, mais elle décourage l'utilisation de ce mode de transports.

Yves Crozet - Les hausses tarifaires des péages n'ont pas un impact significatif sur les parts de marché. En Allemagne, le fret ferroviaire a connu une augmentation de 40% depuis 2000 sans qu'aucune part de marché n'ait été reprise sur le trafic routier et cela malgré un péage PL sur les autoroutes qui rapporte 5 milliards d'euros. Les parts de marché gagnées par le ferroviaire ont été intégralement reprises sur le trafic fluvial. La taxe sur les poids lourds n'a entraîné aucune modification.

Question - Est-il réellement envisageable de diminuer la dette ferroviaire sans modifier le modèle social de la SNCF ?

Yves Crozet - J'imagine mal qu'un gouvernement puisse faire évoluer ce modèle, qui comporte une portée symbolique. Sa modification susciterait des inquiétudes chez les citoyens sur le risque de perdre leur propre emploi.



Jean-Daniel Guyot
Directeur international
de Trainline

En 2000, l'opérateur historique s'est attribué le monopole de la vente de billets de train en ligne sur le site www.voyages-sncf.com. Neuf ans plus tard, l'Autorité de la Concurrence a décidé d'ouvrir ce marché. Sur son propre site, la SNCF commercialise également des espaces publicitaires et des voyages et contribue ainsi à remplir des avions, ce qui constitue un paradoxe. Cependant, elle ne vend pas la totalité des billets de train. Les usagers peuvent également recourir à des opérateurs tels que la Deutsche Bahn ou Trenitalia. Enfin, la SNCF dispose de filiales telles qu'iDTGV, Ouigo, Ouibus, Thalys et IZY. Ces opérateurs disposent de systèmes de vente distincts. Par ailleurs, cette situation monopolistique existe également dans d'autres pays européens.

Dans ce contexte, nous avons conçu un site et une application mobile destinés à proposer aux usagers l'ensemble des offres ferroviaires disponibles en France, puis nous avons étendu notre concept à l'Europe. À titre d'exemple, notre société est la seule aujourd'hui capable d'offrir à la vente tous les billets de toutes les compagnies ferroviaires entre Paris et Francfort, ou encore entre Milan et Rome. En outre, elle assure un service clients en français, anglais, allemand, espagnol et italien.

Ce projet a nécessité des investissements de 10 millions d'euros sur sept ans. Nous souhaitons désormais intégrer l'ensemble des opérateurs européens à ce réseau de distribution, y compris les opérateurs de taille modeste. Nous sommes convaincus que la création d'autres moyens de distribution contribuera à la croissance de ces opérateurs.

Question - Avez-vous eu facilement accès à l'ensemble des données des différents opérateurs ?

Jean-Daniel Guyot - La connexion à l'ensemble de l'offre de la SNCF a nécessité un an et demi de travail. Nous avons d'excellentes relations avec ce partenaire, pour lequel nous réalisons de nombreuses ventes. Ultérieurement, les opérateurs ont perçu l'intérêt de leur intégration à notre système de distribution. Les avancées ont donc été plus rapides.

Nous n'avons aucune possibilité de levier sur la politique de tarification et le niveau de commissionnement défini par les opérateurs. Nous pouvons être soumis à des pratiques anticoncurrentielles de leur part.

Question - La SNCF se refuse à commercialiser sur son site deux trajets s'enchaînant selon un intervalle inférieur à dix minutes afin d'éviter d'être considérée comme responsable d'un problème de correspondance en cas de retard. Votre société est-elle à même de proposer un voyage complet englobant une correspondance entre un TET et un TER dans ces mêmes conditions d'intervalle ?

Jean-Daniel Guyot - Nous respectons les dispositions des opérateurs. Nous pouvons uniquement maîtriser la commercialisation de billets comprenant des correspondances entre différents transporteurs, tels que la Deutsche Bahn et Trenitalia.

Question - Votre site tient-il compte des cartes de réduction ?

Jean-Daniel Guyot - Je vous le confirme. En revanche, il n'est pas envisageable que nous proposons un système de fidélisation à nos clients.

Question - Les systèmes comparateurs entre les différents modes de transports rencontrent un grand succès. Comptez-vous ouvrir vos services à une intégration multimodale ?

Jean-Daniel Guyot - Nos services portent sur le train et le car. Ces deux modes de transports sont relativement comparables puisque les gares routières sont généralement situées à proximité des gares ferroviaires. Nous proposons également la combinaison entre ces deux types d'offres. Nous ne commercialisons pas encore l'offre d'Isilines, mais nous souhaitons étendre nos services à l'ensemble des lignes d'autocar.

Question - L'ouverture à la concurrence en France devrait donc constituer une étape décisive pour la croissance de Trainline.

Jean-Daniel Guyot - Le champ d'intervention de notre société est plus large que le marché français. La concurrence internationale représente une opportunité plus intéressante.

Question - Pouvez-vous fournir des précisions sur votre clientèle ?

Jean-Daniel Guyot - Les ventes sont proposées dans 188 pays. En outre, 20 % des billets sont commercialisés hors de l'Europe. La part internationale de notre clientèle varie en fonction des ouvertures de vente et des saisons. La plupart des ventes ont lieu en amont des congés d'été. La France correspond à 75 % de la distribution. La croissance est rapide dans d'autres pays plus concurrentiels comme l'Italie. Enfin, notre chiffre d'affaires varie entre 1 % et 3 % du chiffre d'affaires des opérateurs.

Clôture du colloque



La parole des usagers a fourni une contribution très riche à cette journée. Ceux-ci peuvent non seulement exprimer leur avis sur leurs besoins, mais aussi sur les retours d'expérience et les reports modaux. La thématique des investissements dans le secteur ferroviaire s'inscrit dans le temps long et associe les différentes générations. Or cet aspect n'est pas suffisamment pris en compte. Enfin, même si la question des transports ferroviaires doit être abordée à grande échelle, son approche doit être fine afin d'apporter une meilleure écoute à l'expression des usagers.

Durant cette journée, l'accent a également été mis sur le risque d'une « catastrophe industrielle » pour le secteur ferroviaire. Nous poursuivrons ce débat au cours des prochains mois, à l'approche des élections présidentielles.

Bruno Gazeau et Gilles Dansart



Claude Bartolone
Président de l'Assemblée nationale

Mesdames, Messieurs, c'est un grand plaisir d'être parmi vous pour clôturer votre colloque.

Je tiens tout d'abord à rendre hommage à la démarche de grande qualité initiée par la FNAUT et par Mobiclettre. Votre idée consiste à débattre des grandes problématiques qui touchent à l'avenir du transport ferroviaire en France, en franchissant un pas supplémentaire : il s'agit d'interpeller les acteurs en partant du point de vue des usagers.

Et je dois dire que, dans une société où règne l'urgence médiatique, et où les sondages, plus que les avis d'experts, semblent parfois prendre une place démesurée, c'est en effet une excellente façon

d'interroger les responsables publics et demain les futurs candidats à l'élection présidentielle.

A cette fin, quel meilleur lieu que l'Assemblée nationale pour commencer ce cycle de débats ? Représenter le peuple français, c'est l'essence même de cette maison. En tant que parlementaires élus, nous représentons nos concitoyens ; toutefois, notre voix dans l'élaboration de la stratégie et la décision sur la politique des transports n'est qu'indirecte et secondaire. Pourtant, tout au long de cette mandature, de nombreux députés auront énormément travaillé pour faire avancer la mobilité durable et la financer. J'aurai l'occasion d'y revenir. Je pense notamment, pour ne citer qu'eux, à Jean-Paul Chanteguet, le président de la commission du développement durable qui a tant œuvré pour sauver le principe de l'écotaxe et pour rééquilibrer les relations entre l'Etat et les sociétés concessionnaires d'autoroutes ; ou Philippe Duron qui a présidé la commission Mobilité 21 et la commission sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire.

Votre présence s'inscrit dans l'accroissement des liens entre le parlement et les citoyens auquel

je suis très sensible, et pour lequel je milite depuis mon investiture. Ces relations sont fondamentales si l'on veut renforcer notre démocratie, tout particulièrement dans le contexte de montée du populisme actuel. C'est pourquoi aider à faire émerger une opinion éclairée des citoyennes et citoyens et aider à la porter dans l'arène des discussions politiques au moment de l'élection présidentielle me semble un bon moyen de remplir pleinement notre rôle d'élus de la représentation nationale. En couplant notre légitimité électorale et la légitimité constituante des usagers des transports, la parole que vous porterez et le message d'urgence pour l'avenir du ferroviaire n'en seront que plus forts.

Vous travaillez sur un sujet primordial pour tous les Français et qui fait partie de leur vie quotidienne.

Comme je le dis souvent, tout commence par les transports : l'accès à l'éducation, à l'emploi, au savoir, à la culture, à la santé. Dans toutes les métropoles mondiales, les transports sont aujourd'hui les premiers leviers du développement économique et de la transition écologique.

L'aspiration de nos concitoyens à des transports de qualité, sûrs et adaptés à leurs besoins, le rôle joué par les infrastructures dans l'attractivité des territoires et leur développement, l'enjeu des transports dans la dynamique de l'emploi, inscrivent la question des transports collectifs au cœur des priorités politiques. On oublie trop souvent que les transports sont la mère de toutes les batailles.

Vous avez eu le courage aujourd'hui de poser toutes les questions, d'étudier toutes les pistes et de ne craindre aucune pression. C'est également une de vos grandes forces : votre indépendance garantit votre liberté d'expression.

Je voudrais revenir sur quelques-unes des propositions de la FNAUT soumises aujourd'hui et qui me tiennent tout particulièrement à cœur.

La première, c'est la priorité à donner à la régénération du réseau. Le réseau ferroviaire classique est aujourd'hui à bout de souffle du fait du manque de renouvellement des infrastructures : aiguillages, caténaires, rails... qui ont 30 ans, 50 ans voire plus sur certaines parties.

La confusion des rôles et des responsabilités entre la SNCF et l'Etat a conduit à privilégier le tout TGV et le développement à tout crin de nouvelles lignes au détriment de la maintenance et du renouvellement du réseau. L'état du réseau constitue actuellement une cause importante de dysfonctionnement. Si depuis 2012 ces montants ont été augmentés, soyons honnêtes, ils ne sont pas encore suffisants.

La deuxième, c'est l'apport du numérique et des nouvelles technologies pour améliorer la qualité de

service et pour faciliter l'usage des transports. Il s'agit de faire entrer le réseau de transports français dans la modernité et d'améliorer le quotidien des voyageurs en transformant le temps subi dans les transports en temps utile. Les nouvelles technologies doivent pouvoir permettre l'individuation des besoins.

Je souhaite en outre pointer les solutions de financement à trouver. En effet, le principal enjeu dans les années à venir est notre capacité à développer des financements soutenable pour faire face aux investissements nécessaires et au maintien d'une offre ferroviaire suffisamment quantitative.

Comme vous le savez, je suis un fervent défenseur du principe de l'écotaxe – quand il est bien construit – qui permet de mieux intégrer les coûts du mode routier et d'instituer un financement pérenne et juste de la politique des transports : c'est l'utilisateur et le pollueur qui paie.

Enfin, de surcroît au vu de l'actualité, comment ne pas évoquer la question du renouvellement des matériels roulants, sur l'offre des trains d'équilibre du territoire ou sur les trains régionaux dans certaines régions ? Une telle décision a des effets rapides sur l'amélioration de la qualité de service : plus de capacité, plus de confort pour les voyageurs, et une meilleure fiabilité de l'exploitation grâce à l'équipement des systèmes d'exploitation les plus modernes. S'il nous faut tout mener de front, le temps des travaux sur l'infrastructure est trop long pour tous les usagers qui vivent au quotidien les difficultés de mobilité. C'est pourquoi le renouvellement des matériels roulants a l'avantage d'une amélioration directe et plus rapide sur la qualité de service. Mais cette décision doit être prise dans une vision stratégique car elle constitue une des réponses pour sauver l'offre ferroviaire en France, et pas seulement pour sauver les sites français de production d'Alstom.

Il ne s'agit pas pour sauver une entreprise d'enfoncer un peu plus une autre, en ignorant l'endettement du système ferroviaire. Il convient d'avoir une approche plus globale du ferroviaire comprenant le gestionnaire du réseau et l'accès au réseau, les exploitants ferroviaires et les industriels pour améliorer globalement la situation du ferroviaire en France. Nous ne pouvons pas nous contenter d'une réponse à court terme, à savoir une nouvelle commande, quand il s'agit de réinterroger notre stratégie industrielle.

Et il y aurait encore beaucoup à dire sur la nécessaire modernisation des process à la SNCF et les gains de productivité à effectuer ; la complémentarité des modes de transports en favorisant leur pertinence selon les zones géographiques, les heures de la journée et le contexte local ; l'ouverture à la concurrence et l'importance du régulateur... mais l'heure avance et il est temps de conclure.

Vous avez réussi aujourd'hui à aborder toutes ces questions, à mettre sur la table un certain nombre de propositions. Voilà ce que nous nous devons de retenir en nous quittant.

Tout d'abord, l'urgence à décider et à faire. La situation l'exige. Depuis plusieurs années, les rapports et les propositions se succèdent pour améliorer l'offre ferroviaire. De nombreuses sonnettes d'alarme ont été tirées sans provoquer l'électrochoc nécessaire. Malheureusement, la réalité est venue violemment et tragiquement nous rappeler ce que les experts dénonçaient depuis déjà longtemps. Le rail français s'est considérablement dégradé, jusqu'à compromettre l'impératif absolu de sécurité : Brétigny en 2013, Denguin en 2014 et Eckwersheim en 2015 qui a même secoué le TGV, pourtant symbole de la réussite ferroviaire française. Outre les écrits, outre les chiffres, et au-delà des drames, les voyageurs subissent au quotidien la réalité de la dégradation de l'offre ferroviaire et en paient le prix fort. L'Etat doit retrouver sa place d'Etat stratège garant de l'intérêt général et de l'aménagement du territoire.

Deuxième point important, c'est la nécessité de lutter contre le fatalisme, qui est un mal bien français. On peut changer les choses. Oui, cela ne sert à rien de se contenter d'une régularité de 90% de trains à l'heure en moyenne sur les TER.

Car un train sur dix ne l'est pas et c'est autant de situations de stress et de galère pour la maman qui doit aller récupérer ses enfants, ou le salarié qui doit arriver à l'heure au travail. Faisons ressentir à nos concitoyens que rien, rien n'est trop difficile ou insurmontable pour eux. Si l'on

est capable de trouver un milliard pour les autoroutes après le plan de relance autoroutier de 3 milliards de 2015, pourquoi n'est-ce pas possible pour le ferroviaire ?

Enfin, le dernier point est l'exigence d'une plus grande place du Parlement sur ces questions. On ne saurait faire sans le Parlement. Les députés se sont saisis de toutes les questions d'importance de ces dernières années en matière de transports et j'en suis très fier. Mais ils n'ont pas assez été écoutés. Il faut enfin établir une vraie gouvernance où chaque acteur reste à sa place : un Etat stratège, des exploitants qui visent la performance, un régulateur qu'on ne musèle pas, un gestionnaire d'infrastructure doté de moyens suffisants, et une plus grande place aux usagers et au Parlement dans le processus décisionnel.

Il faut arrêter de fonctionner en silo, de segmenter et de toujours renvoyer la faute sur l'autre. Il s'agit de mettre chacun devant ses responsabilités et face à ses contradictions, et de trouver collectivement les moyens de résoudre les difficultés, pour avancer. L'urgence de la transition écologique l'exige.

« Il y a toujours un avenir pour ceux qui pensent à l'avenir », disait François Mitterrand. Alors collectivement, soyons concrets, soyons sincères, soyons ambitieux.

Je vous souhaite bonne chance dans votre démarche Rail 2020, bonne chance pour animer et étayer le débat et bonne chance pour aboutir aux bonnes décisions. Je le souhaite pour la France et pour les Français. Je vous remercie.

Les débats

L'impact du numérique sur le ferroviaire

Guillaume Pepy, PDG de SNCF Mobilités - 8 novembre 2016



Gilles Dansart - Merci à tous de votre présence. La FNAUT et Mobilette ont initié l'opération « rails 2020 » par un colloque à l'Assemblée nationale suivi de petits déjeuners débats consacrés à des enjeux fondamentaux pour l'avenir du ferroviaire. Nos travaux visent à informer les candidats à l'élection présidentielle de mai 2017.

Le débat de ce jour est dédié à l'impact du numérique sur le ferroviaire. Comment le numérique modifie-t-il la stratégie et l'offre ferroviaires ? Comment transforme-t-il la relation aux clients ? Quid de l'internet industriel ? Vous pourrez bien évidemment poser des questions. D'ores et déjà, de jeunes ingénieurs de l'association WeFer nous ont interrogés quant à la capacité de la SNCF à faire face aux investissements massifs des GAFA dans le domaine du digital et de la relation clients.

Guillaume Pepy - Effectivement, Amazon, Google et d'autres peut-être sont prêts à investir dans un site européen de mobilité terrestre. La mise en œuvre rapide d'un tel projet appauvrirait notablement les opérateurs du transport terrestre. Je rappelle que les acteurs historiques de l'hôtellerie ont vu leur marge sur les chambres diminuer de 20 % du fait de l'intervention des plateformes de réservations telles que booking.com.

Dans ce contexte d'évolution numérique, l'enjeu pour voyages-sncf.com est de devenir progressivement le site de toutes les mobilités : celles de la SNCF comme celles des partenaires. Parallèlement, nous étudions le lancement d'un « site agnostique » européen qui réunirait les offres SNCF, Transdev, BlaBlaCar, etc. par pays. A défaut en effet, d'autres lanceront un tel site.

Gilles Dansart - Ce projet peut-il être mené à bien sans le concours des pouvoirs publics ? Ces derniers sont-ils conscients de l'urgence à cet égard ?

Guillaume Pepy - Le projet, relatif aux clients, à l'offre, etc. relève de la responsabilité des entreprises et doit être mené sans les pouvoirs publics. Il ne s'agit pas de politiques publiques d'orientation des transports.

Le digital a profondément bouleversé les transports. Désormais, les clients opèrent des choix en fonction des usages, au lieu de choisir entre transport collectif et transport individuel, ou entre train, voiture et avion.

Gilles Dansart - Il faut donc capter le client via les nouvelles plateformes et lui proposer des solutions variées.

Guillaume Pepy - Nous devons tenir compte de la grande diversité des clients : les 10 à 20 % effrayés par le digital, comme ceux qui ont adopté la multimodalité. Une enquête menée auprès de 25 000 clients de la SNCF en outre souligné l'importance de la personnalisation. Les notions de flux et de masse doivent ainsi être abandonnées pour pouvoir proposer une relation spécifique et une offre efficace à chacun. Les clients combinent en outre différents modes de transport. Sans compter les déplacements en Ile-de-France, presque 65 % d'entre eux ne sont pas pendulaires. Le train est ainsi devenu un élément d'une chaîne de déplacements.

Gilles Dansart - La rapidité des évolutions numériques a-t-elle surpris la SNCF ?

Guillaume Pepy - L'évolution dépasse nos capacités de réponses. La part de marché du covoiturage a atteint deux chiffres en deux à trois ans, ce qui est considérable. BlaBlaCar enregistre 1,5 million de voyages par mois, et le TGV 10 millions. Le service de covoiturage de proximité de la SNCF, IDvroom, présente 50 000 offres quotidiennes. OuiCar, service d'autopartage, a 800 000 clients annuels. IDpass,

qui réunit billets de train, éventuellement VTC et places de parking, enregistre 1,5 million d'opérations et 120 000 fidèles.

Question - Google a créé un site extrêmement rapidement pour la région parisienne. Comment cette entreprise a-t-elle obtenu les données afférentes ? Par ailleurs, comment la SNCF travaille-t-elle avec ses partenaires européens compte tenu notamment des frontières entre pays, de la diversité des modes de fonctionnement ?

Guillaume Pepy - Les données relatives aux transports du quotidien sont publiques puisque la SNCF agit pour le compte de la collectivité. Hors du cadre du service public, les données appartiennent aux clients ou à l'opérateur. A ce titre, nous proposons un système de tarification nommé freemium : le prix des données est symbolique pour les start-ups ou les incubateurs. En revanche, le tarif est premium, plus élevé pour les GAFA.

Ensuite, la technologie permet aujourd'hui de connecter plus aisément les inventaires qui existent sur les sites internet. La plateforme européenne comptera bien évidemment la DB. Tous ont en effet intérêt à être distribués aussi largement que possible.

Gilles Dansart - Les autorités ont-elles intérêt à investir chacune dans une plateforme de voyageurs ou de réservation au lieu de contribuer à un moteur unique ?

Guillaume Pepy - Tous rêvent d'un site de transports terrestres européen, voire mondial, simple et peu onéreux. Je doute toutefois qu'un consensus se fasse sur un tel système. Je crois à la multiplicité des acteurs, à l'émulation et à la concurrence entre différents réseaux et systèmes. Je crois que deux à quatre systèmes proposeront en Europe les transports terrestres avec les services associés. Nous avons envisagé de connecter Transdev, la RATP et la SCNF. 25 % des déplacements étant transfrontaliers toutefois, il n'a pas été jugé pertinent de se limiter au périmètre national.

Question - La fracture numérique existe bel et bien. Chacun peut en outre se trouver ponctuellement privé d'une connexion. Or, la SNCF supprime notamment les horaires sous format papier. Comment la SNCF peut-elle progresser sans délaisser ceux qui, volontairement ou non, ne sont pas connectés ?

Guillaume Pepy - Les fiches ont été supprimées car elles sont souvent fausses, eu égard aux 1 200 chantiers en cours qui modifient les horaires.

Pour ceux que le digital effraie, plusieurs pistes existent. Le wi-fi gratuit dans les gares constitue une première réponse. Ensuite, des tablettes sont mises à disposition dans les espaces d'attente et de co-working. Enfin, la SNCF propose un service téléphonique local dont l'efficacité est plébiscitée.

Ralentir est impossible car cela rendrait le transport collectif et la SNCF moins compétitifs. Pour autant, il faut faire preuve de vigilance car le numérique présente aussi

des dangers. La SNCF est ainsi extrêmement attentive à la protection des données personnelles. Nous consacrons également des montants importants à la sécurité des transactions. En 17 ans, voyages-sncf.com n'a connu aucun incident majeur à cet égard.

Question - Face aux GAFA, il me semble que la réponse de la seule SNCF sera trop faible ou trop lente. Ne faut-il pas commencer par réunir les opérateurs français sur une plateforme ? Ne faut-il pas travailler d'emblée avec les partenaires sur les enjeux de multimodalité ?

Guillaume Pepy - Malheureusement, je ne crois pas qu'il soit possible de réunir des entreprises qui sont par ailleurs en concurrence frontale.

Nous ne serons probablement pas à la hauteur d'une offensive lancée par les GAFA. Cela étant, de 93 % et 95 % des requêtes en France sont opérées avec Google. Cette dernière sera forcément un champion de l'accès aux transports terrestres. L'enjeu est de parvenir à se positionner à un niveau respectable.

Question - A quelle date les informations de la SNCF seront-elles optimisées pour les mobiles ?

Guillaume Pepy - Depuis trois ou quatre ans, tous les développements visent en premier lieu les mobiles. 57 à 58 % des billets grande ligne sont aujourd'hui vendus via l'application, dont plus de 65 % des ventes grâce au site mobile.

Par ailleurs, la mobilité partagée est marginale, représentant 12 à 15 % des transports en Europe. L'objectif est de doubler la mobilité partagée en une quinzaine d'années, ce qui répondrait à bien des problématiques écologiques, d'encombrements, de rapidité et de sécurité.

Gilles Dansart - Je note qu'un peu moins de 40 % des ventes sont réalisées via le mobile.

Guillaume Pepy - En effet, ce taux s'accroîtra considérablement avec les ventes TER et le plan smartnavigo en Ile-de-France.

Gilles Dansart - Les quelques expériences d'offre ferroviaire à la carte seront-elles développées ?

Guillaume Pepy - Le numérique ne permet pas une adaptation de l'offre en temps réel. Le système de l'offre ferroviaire est en effet extrêmement lourd. Le dispositif des sillons est régulé. 10 à 15 ans de travaux restent nécessaires pour mettre le réseau à niveau. Cela étant, la demande est bouleversée. Au regard des exigences de déplacements à bas coûts et des tarifs compétitifs de Bla-BlaCar notamment, les petits prix SNCF pour le TGV ont été portés en six ans à moins de 35 euros.

Question - Très connectés, les usagers sont informés instantanément des dysfonctionnements de la SNCF. Cela nuit à l'image de la SNCF dans un marché concurrentiel. En outre, les dysfonctionnements sont problématiques pour l'intermodalité.

Guillaume Pepy - Le numérique permet une saine transparence. La concurrence créera de l'émulation et permettra aussi de révéler les mérites de chacun. Je crois que la SNCF en sera partiellement réhabilitée. Pour l'heure, la SNCF est forcément médiocre au regard du niveau d'attente en France.

Concernant l'intermodalité, les TER relèvent des régions et les transports urbains des métropoles. Des décisions politiques ont été prises. Généralement ainsi, les TER n'attendent pas les TGV.

Gilles Dansart - N'est-il pas déstabilisant pour les personnels de constater que les voyageurs, connectés, sont informés avant eux ?

Guillaume Pepy - Il importe surtout que les personnels apportent une valeur ajoutée à l'information pléthorique dont disposent les voyageurs. Ces derniers demandent d'ailleurs une information plus précise et contextualisée. L'enjeu pour les dix prochaines années est celui de la qualité de l'information et non de la quantité.

Gilles Dansart - La SNCF trouve-t-elle les compétences digitales nécessaires en France ?

Guillaume Pepy - La concurrence est en effet vive pour recruter des spécialistes de la programmation. Les besoins sont également considérables dans le domaine de la conduite de la transformation digitale. Nous devons être très attractifs, montrer aux jeunes ingénieurs et aux digital natives que l'entreprise est véritablement décidée à opérer une telle transformation.

Par ailleurs, le digital industriel est crucial : il permettrait selon un consensus européen d'accroître l'efficacité de 20 à 30 % dans le ferroviaire. Capturer en permanence et traiter les informations relatives aux voies, aux gares et aux trains permettrait de prévenir les incidents, d'améliorer la maintenance, la qualité de service et de diminuer les prix.

Gilles Dansart - Les calendriers de déploiement relatifs à l'internet industriel paraissent très longs. Le prochain défi ne serait-il pas d'accélérer le processus ?

Guillaume Pepy - Le digital industriel est en effet porteur de progrès considérables. Toutefois, l'industrialisation nécessite du temps eu égard à la taille du réseau. Le premier objectif est de réussir la politique industrielle ambitieuse fixée pour le réseau existant.

Gilles Dansart - Une forme de résistance passive s'est manifestée en interne face aux technologies numériques. Diminue-t-elle ?

Guillaume Pepy - Dans le domaine de la relation clients, les personnels ont contribué de manière décisive au succès du digital. Il est difficile de qualifier l'appréhension du digital par les personnels du domaine industriel. Le digital ébranle effectivement

des cultures et des habitudes établies – et souvent légitimes. En tout état de cause, l'enjeu de modernisation du réseau est tel qu'il faut mobiliser à la fois l'humain et les outils digitaux.

Par ailleurs, je précise que la nouvelle mobilité ne réussira que si les voyageurs peuvent être connectés à bord de tous les trains. En l'occurrence, les pouvoirs publics ont joué leur rôle, le législateur étant intervenu en faveur de la couverture numérique du réseau. Selon les opérateurs des télécommunications, plus de 90 % des voyages en train seront couverts par la 4G d'ici 2020. La 4G suffit pour tous les trains ayant une vitesse classique. En revanche, un équipement wi-fi doit être ajouté aux TGV. La ligne Paris-Lyon sera ainsi équipée en fin d'année. 300 rames devront également être équipées avant la fin de l'année 2017. La couverture 4G du RER C est en cours.

Gilles Dansart - Les élus séduits par le véhicule autonome ne condamnent-ils pas la mobilité partagée ?

Guillaume Pepy - Les progrès ont été rares depuis l'invention du TGV. Je crois que la révolution technologique induira un bouleversement considérable. Si la voiture autonome est possible, le train autonome l'est également. Nous avons engagé des travaux en faveur de l'automatisation des trains dans les triages, pour la remonte des trains vers la gare de départ, etc. Je précise qu'un conducteur peut être présent à bord d'un véhicule automatisé. Pour éviter les RER circulant l'un derrière l'autre, il suffirait qu'un logiciel gère à la seconde près, la vitesse et l'entrée des RER dans les tunnels. L'automatisation de la signalisation et de la conduite induira un gain majeur de capacité et évitera des investissements extravagants comme la création d'un deuxième tunnel entre Châtelet et la gare du Nord.

Gilles Dansart - Yves Tirode était le directeur de la communication digitale de la SNCF. Le futur directeur de la communication aura-t-il également des attributions en matière de numérique ?

Guillaume Pepy - Le travail en matière de communication digitale est quasiment achevé. A la SNCF, toute la communication papier aura disparu d'ici fin 2017. L'enjeu est désormais de réussir le rapprochement entre le digital et l'informatique traditionnelle.

Question - Nous souhaiterions que notre site et l'appli mobile permettent aux usagers d'accéder aux horaires des trains et aux numéros de places disponibles aux abonnés. Nous peinons à trouver des interlocuteurs de la SNCF concernant ces sujets.

Guillaume Pepy - Je vous transmettrai les contacts nécessaires.

Gilles Dansart - Merci à tous. Notre prochaine réunion accueillera le ministre Alain Vidalies.

La politique de transport ferroviaire du gouvernement

Alain Vidalies, secrétaire d'Etat chargé des transports - 6 décembre 2016



Gilles Dansart - La FNAUT et Mobilettre ont en commun la volonté de mieux comprendre les acteurs du ferroviaire pour interpeler au printemps prochain les candidats à l'élection présidentielle. Le ferroviaire a besoin d'impulsions fortes pour continuer à structurer le territoire. La multimodalité est la référence aujourd'hui pour les voyageurs mais le ferroviaire est un mode structurant qui mérite une réflexion à part entière. Commençons par la question du réseau ferré. Selon-vous, le porteur de l'avenir du transport ferroviaire sera-t-il le patron du réseau ferré ?

Alain Vidalies - Le transport est au cœur de la préoccupation de nos concitoyens mais reste absente des débats publics. Il faut tenir compte des enjeux de l'aménagement du territoire pour que la mobilité soit au cœur des débats et qui dit mobilité dit ferroviaire.

La question du réseau ferroviaire est essentielle car il relève de la responsabilité de l'Etat pour préparer l'ouverture à la concurrence entre les opérateurs qui vont l'utiliser. Le vieillissement du réseau et sa sécurité sont des problèmes urgents avec en arrière-plan la question de son financement.

Deux approches se distinguent sur l'avenir du transport ferroviaire :

- Une première approche vise à réduire le réseau structurant pour maintenir une équation financière acceptable. Cette position se défend mais ce n'est pas la mienne.

- Une seconde approche se projette l'ouverture à la concurrence et les futures délégations de service public qui nécessitent un réseau suffisamment consistant.

Gilles Dansart - On constate de nombreuses fermetures de ligne du fait des contraintes financières. Peut-on aller contre cette logique financière de réduction du réseau ?

Alain Vidalies - La conversation d'un réseau dense du niveau de ce qu'il est aujourd'hui (environ 30 000 km de lignes) relève du choix politique qu'il faut ensuite décliner en termes budgétaires. Du fait des enjeux climatiques, le réseau ferroviaire doit rester exemplaire et pertinent.

La France périurbaine et rurale se sent délaissée à tort ou à raison. Ce serait une erreur majeure d'ajouter à ce contexte une réduction de l'offre de transport.

On constate actuellement le vieillissement du réseau et ses conséquences quotidiennes : retards, réductions de vitesse... On doit se positionner rapidement sur la régénération ou la fermeture des lignes. Je souhaite qu'on le régénère. Si les lignes budgétaires sont maintenues, le réseau sera régénéré d'ici 8 ans.

Les 3 milliards d'euros consacrés actuellement à la maintenance doivent passer à 5 milliards dans le projet de budget 2017, dont 2,6 milliards pour l'entretien et 2,9 milliards pour la régénération.

Gilles Dansart - Pensez-vous que la SNCF est en phase avec les choix politiques que vous affichez ?

Alain Vidalies - Aujourd'hui, c'est un objectif partagé par SNCF Réseau. Dans tous les cas, la volonté politique doit primer mais l'adhésion de la SNCF est constatée. La sous-traitance est à développer pour épauler SNCF Réseau dans son ouvrage de régénération. La révolution numérique,

bien que tardive, offre également des perspectives de meilleure efficacité. Je rends comme exemple les trains-usine.

Je suis optimiste sur la dynamique actuelle et sur l'enjeu de conserver indépendance du gestionnaire d'infrastructure, que ce soit pour le réseau et demain pour les gares.

Gilles Dansart - L'un des objectifs de la loi était de réduire les coûts du ferroviaire mais comment le faire tout en gardant une compétitivité suffisante ?

Alain Vidalies - En termes de compétitivité, le ferroviaire doit tirer les leçons du transport aérien. L'arrivée des compagnies low cost a été sous-estimée sans tenir compte des attentes des clients. Aujourd'hui, le low cost est plébiscité et le nombre d'utilisateurs du transport aérien a considérablement augmenté. Dans le transport ferroviaire, le tarif de base reste encore inaccessible pour une grande partie de la population. Le succès des cars longues distances vient de là. Le développement de l'offre low cost par la SNCF est une bonne initiative.

Le mode ferroviaire coûte cher, et avant tout à l'Etat. Il ne faut pas oublier que les droits de péage de tous les TER de France sont payés par l'Etat, soit 1 milliard 400 millions d'euros par an.

Question - Vous avez effleuré la question des gares. Avec l'ouverture probable de la concurrence, comment imaginez-vous l'avenir de Gares et Connexions ?

Alain Vidalies - J'ai rédigé un rapport sur les gares qui sera déposé dans quelques semaines. Les gares jouent un grand rôle comme lieu de vie urbain aujourd'hui.

Deux solutions sont évoquées pour garantir l'indépendance des gares face à l'ouverture concurrence : créer un quatrième EPIC ou en faire une filiale de SNCF Réseau. Le débat est toujours en cours mais je reste pour le moment favorable à un quatrième EPIC.

Question - Pensez-vous que la part du transport ferroviaire dans les CPER est suffisante ? Les CPER restent-ils un outil suffisant pour l'aménagement du territoire ?

Alain Vidalies - Les situations varient d'une région à l'autre et l'Etat n'a pas à intervenir. Avec l'élargissement des régions et la mise en place de la réforme territoriale, le mode ferroviaire gagne en cohérence grâce à des problématiques de transport à plus longue distance qu'auparavant.

Question - La FNAUT est inquiète du malthusianisme de SNCF Mobilités. On constate une dégradation de la qualité de service pour des raisons de coût sur laquelle il est très difficile de revenir.

Alain Vidalies - Il faut tenir compte des difficultés de SNCF Mobilités : plus on fait de travaux moins le réseau est disponible. Même les travaux de nuit contraignent à fermer les lignes voyageurs et fret pour une plage horaire de travaux suffisante. Une part des difficultés actuelles est aussi liée au volume des travaux. Pour restructurer la ligne POLT qui est indispensable, il faudra la fermer de nuit 5 mois par an pendant 5 ans : cela aura de lourdes conséquences sur le trafic durant cette période.

Par contre, les difficultés de SNCF Mobilités liées au manque de personnel ne sont pas acceptables. C'est la gestion propre de SNCF Mobilités et les marges de progrès sont importantes.

Question - Comment coordonner la régénération du réseau qui est sur un système annuel et lui affecter des ressources fiables à plus long terme ?

Alain Vidalies - Deux contrats de performance sont prévus par la loi. Ils dessinent la trajectoire financière sur 10 ans. Leur publication est prévue d'ici la fin du mois. Je suis plutôt satisfait des arbitrages budgétaires qui y ont été fait.

Question - SNCF Réseau a tendance à appliquer les mêmes référentiels pour la maintenance de l'ensemble du réseau. Faut-il revoir les normes des opérations de maintenance, notamment sur les lignes les moins fréquentées, pour optimiser les coûts ?

Alain Vidalies - Il y a une volonté de changer tout cela. Le référentiel a déjà changé sur le réseau capillaire par un arrêté datant du mois d'août dernier. Je pense qu'il est possible de changer également ce référentiel sur les lignes peu fréquentées mais nécessaires.

Question - L'ARF demande à pouvoir commencer des expérimentations de la concurrence et par conséquent changer la loi. Un projet de loi était prévu pour les permettre. Où en est-on ?

Alain Vidalies - C'est un constat partagé par l'ARF et le gouvernement. L'expérimentation sert à vérifier les gains potentiels, les difficultés soulevées et les conséquences sur le personnel. Il est tout d'abord important de se mettre d'accord sur les lots proposés en DSP pour garder un équilibre entre lignes rentables et lignes déficitaires.

Nous nous sommes mis d'accord avec les régions sur le contenu de ce travail préparatoire. Un groupe de travail va définir les paramètres des lots et faire une analyse juridique sur conséquences pour le personnel. L'objectif est la mise en route d'une expérimentation pour 2019-2020.

Question - Avez-vous envisagé d'expérimenter la concurrence sur les TET ?

Alain Vidalies - Une partie des lignes TET sont transférées aux régions. Un partenariat a été passé avec les régions Normandie, Grand Est et Nouvelle Aquitaine. Un accord est imminent avec les Hauts de France, l'Occitanie et le Centre. Cela maintiendra à long terme la place du ferroviaire dans les besoins de mobilité. L'ouverture à la concurrence sera envisageable par ces régions le cas échéant mais pas en l'état actuel.

En attendant, les initiatives tarifaires de SNCF Mobilités sur l'offre Intercités sont positives et nécessaires pour répondre aux besoins de mobilité pour tous.

Question - Le projet de tunnel ferroviaire Lyon-Turin est en passe d'être lancé mais il ne sera pas cohérent sans une véritable politique de transfert modal. Quel est la position du gouvernement ?

Alain Vidalies - Je suis très favorable au projet Lyon Turin pour des raisons de report modal et des raisons géopolitiques. Sans le Lyon-Turin, les échanges commerciaux continueront de s'orienter principalement vers la Suisse et l'Allemagne et moins avec l'Italie.

Le développement du fret ferroviaire passera nécessairement par une question sur les coûts. Je reste très favorable au développement des autoroutes ferroviaires malgré les difficultés rencontrées avec la liaison atlantique qui n'ont fait que la reporter.

Question - Le Conseil d'Etat a considéré que le gouvernement devait mettre en place l'écotaxe. Ne serait-ce pas là une solution pérenne de financement du transport ferroviaire ?

Alain Vidalies - La demande du Conseil d'Etat concernant l'écotaxe est une procédure purement juridique alors que celle-ci a été abandonnée sur le plan politique. Sur le fond, la France doit s'interroger sur le financement de ses infrastructures routières comme ferroviaires. Dans le cas du GPSO, les régions et les métropoles sont les parties prenantes.

Il n'est pas intéressant de renégocier actuellement la dette de SNCF Réseau car elle emprunte à des taux extrêmement bas. Le remboursement des intérêts de la dette ne doit pas pour autant empêcher SNCF Réseau d'accomplir la régénération du réseau ferré. Ce n'est pas le cas pour ces prochaines années.

Le budget de l'AFITF nécessitera à partir de 2018 environ 800 millions par an sur 10 ans. L'AFITF a ses ressources propres mais c'est insuffisant. L'Etat y contribue pour environ 400 millions par an. De mon point de vue, ce sera la question majeure du prochain gouvernement.

Il y a souvent des oppositions aux grands projets d'infrastructure comme une solution aux problèmes de financement. Il ne faut pas les opposer aux transports du quotidien. Les deux sont indispensables à l'aménagement du territoire.

Modernisation de l'infrastructure et évolution du réseau

Patrick JEANTET, PDG de SNCF Réseau - 24 janvier 2017



Gilles Dansart - Merci à tous de votre présence. Merci à Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau et membre du Directoire, d'avoir accepté cette invitation. Il commencera par répondre à quelques questions sur l'actualité, puis répondra à vos questions.

Je vous propose de débiter par le nouveau contrat de performance, qui contient de nombreux engagements. S'agit-il d'une bonne nouvelle pour l'écosystème ferroviaire ? Sera-t-il suffisant pour encourager les industriels et acteurs ferroviaires à investir ?

Patrick Jeantet - Merci à la FNAUT et à Mobilette de m'avoir invité. Le contrat de performance s'avère positif pour deux raisons. Tout d'abord, le budget d'investissement de 2017 a été négocié en novembre 2016 mais les travaux proposés ont été prévus depuis 2 à 3 ans. Le contrat de performance permet de planifier les investissements et d'obtenir une visibilité importante sur le long terme. Ensuite, pour la rénovation du réseau structurant, l'investissement prévu est de 3 milliards d'euros pour 2020, avec un engagement de productivité. Il est difficile de savoir si ce plan d'investissement est suffisant ou non puisque dans tous les cas, les ressources manquent. En comparaison, l'Angleterre investit 3 milliards d'euros de renouvellement par an, pour un réseau inférieur de moitié à celui de la France. Par conséquent, la qualité du réseau anglais dépasse celle du réseau français.

Gilles Dansart - Les ressources en maîtrise d'ouvrage s'avèrent souvent difficiles à trouver. En est-il de même pour les ingénieries privées et les entreprises compétentes ? Quels sont les projets concernant le développement des compétences et des ressources externes ?

Patrick Jeantet - La Direction a présenté récemment aux cadres les axes stratégiques des années à venir. L'externalisation fait partie de ces axes stratégiques. Dans le passé,

la sous-traitance chez SNCF Réseau consistait à demander à des partenaires extérieurs d'apporter la main-d'œuvre et le matériel. Aujourd'hui, le partenaire doit assurer la totalité de la prestation, y compris la sécurité. L'objectif principal de SNCF Réseau, qui est propriétaire du réseau ferroviaire national, est d'améliorer le réseau pour assurer une performance optimale. SNCF Réseau ne souhaite pas externaliser toute sa production, mais préfère garder en interne une partie des activités. En effet, d'une part, l'entreprise doit accompagner et former ses prestataires pour qu'ils atteignent un bon niveau, notamment sur la sécurité. La formation des agents de sécurité représente ainsi un enjeu majeur et un axe de développement essentiel. D'autre part, elle doit s'organiser pour gérer au mieux les prestataires. SNCF Réseau réalise des travaux sur voie exploitée, ce qui est très différent des travaux de construction des groupes Vinci, Eiffage ou Bouygues.

Gilles Dansart - Le recrutement et la formation des personnels SNCF Réseau évolueront. Le DRH changera également ; quelle est la stratégie de recrutement envisagée ? La façon de gérer les ressources sera-t-elle différente ?

Patrick Jeantet - Les procédures de recrutement actuelles ont été créées dans un environnement très différent de celui d'aujourd'hui. Les critères d'embauche étaient définis pour que les employés restent toute leur vie dans l'entreprise. Il faudrait donc revoir les procédures de recrutement pour les adapter au monde actuel. En outre, une réflexion s'impose sur la formation, qui doit être réorganisée. Les agents sont systématiquement formés, au début, à toutes les technologies existantes, ce qui s'avère inutile. S'ils changent de poste ou de fonctions après plusieurs années, la formation est déjà caduque et il faut la recommencer.

Gilles Dansart - Une association de jeunes ingénieurs m'a demandé récemment ce qui pouvait attirer les jeunes talents d'aujourd'hui chez SNCF Réseau.

Patrick Jeantet - Notre entreprise joue un rôle essentiel dans le monde du transport, notamment sur la signalisation. Le contrat NExTEO a été signé afin de lancer un nouveau système d'exploitation des trains, basé sur la communication entre le mobile et le sol, qui se rapproche du train autonome. La technologie est similaire à celle utilisée dans l'aéronautique. Les recherches sur le numérique évoluent rapidement pour améliorer la maintenance préventive.

Question - Merci pour ce discours très clair. Je souhaite poser deux questions sur le contrat de performance, une sur les recettes et une sur les dépenses. L'équilibre des recettes, d'un montant d'environ 46 milliards d'euros, est basé sur une augmentation des péages, qui risque d'entraîner une sous-consommation des commandes alors que l'activité TGV connaît une baisse de commande. Concernant les dépenses, le projet GPMR utilise une méthode concrète pour déterminer les modernisations nécessaires. Comment peut-on tenir compte du trafic potentiel sur le réseau par rapport au trafic peu dense constaté actuellement ?

Patrick Jeantet - Pour les recettes, les 46 milliards d'euros sur dix ans comprennent, entre autres, les investissements de renouvellement du réseau structurant, les contrats de région, la mise en conformité et en sécurité, ainsi que les investissements industriels. Différents montants s'ajoutent également à ce contrat de financement, dont 7 milliards d'euros pour les grands projets de développement. La capacité d'auto-financement est de 25 milliards d'euros et les subventions d'investissement atteignent 22 milliards d'euros. L'augmentation des péages ne représente que 5 milliards d'euros, une somme peu conséquente.

Gilles Dansart - Certaines régions se plaignent de l'augmentation du prix des péages dans leurs villes.

Patrick Jeantet - Si elles estiment que le péage est trop cher, elles ont les moyens de subventionner une baisse de prix. Il faudrait sans doute différencier le service public de la concurrence normale entre les différents modes de transport et réfléchir à la manière d'attirer des clients sur les lignes insuffisamment fréquentées.

Gilles Dansart - SNCF Réseau transfèrera-t-elle certaines lignes du RFN à des régisseurs d'infrastructures régionaux locaux ?

Patrick Jeantet - L'ouverture et la fermeture de lignes ne sont pas décidées par SNCF Réseau mais par l'État français et les régions. SNCF Réseau accompagne et éclaire ces décisions. La loi NOTRe sur la réorganisation régionale a permis aux régions d'élaborer des plans stratégiques, comme le financement de cars par exemple. Dans certaines régions, un diagnostic prospectif a été lancé. Il s'agit d'un outil d'éclairage pour aider les régions à prendre les bonnes décisions.

Gilles Dansart - Si une région souhaitait récupérer une ligne, quelle réponse lui serait-elle apportée ?

Patrick Jeantet - Aucune région n'a fait ce type de propositions. La stratégie de SNCF Réseau consiste à éviter la dilapidation du patrimoine ferroviaire, à savoir la fermeture des lignes, sauf exception.

Question - Je travaille quotidiennement sur les diagnostics du réseau ferroviaire. J'estime qu'une zone prospective du besoin serait indispensable pour améliorer notre manière de travailler et les relations avec les régions. L'enjeu consiste à collaborer avec les régions pour élaborer des projets avec les budgets dont nous disposons. Une meilleure connaissance de la mobilité et de la vie du territoire serait un atout déterminant pour SNCF Réseau.

Patrick Jeantet - Je suis d'accord avec ces propos. SNCF Réseau doit connaître son marché potentiel, ce qui n'était pas le cas dans les systèmes précédents. La plupart des nœuds ferroviaires disposent d'une infrastructure inadaptée au trafic existant.

Gilles Dansart - Est-ce qu'il existe une ambiance malthusienne à la SNCF ?

Patrick Jeantet - L'État et les régions ont décidé d'ouvrir à la concurrence. Lorsque cette décision sera appliquée, le test de marché qui en découlera révélera ou non un malthusianisme.

Gilles Dansart - En quoi consiste cette disponibilité à la concurrence ? Quelle sera la stratégie de SNCF Réseau vis-à-vis des régions ?

Patrick Jeantet - Le projet d'ouverture à la concurrence a été adopté par l'État pour 2020. SNCF Réseau devra donc travailler en amont avec les régions pour réussir au mieux cette ouverture à la concurrence. L'infrastructure sera un élément essentiel et SNCF Réseau jouera un rôle déterminant dans l'établissement du plan de transport.

Gilles Dansart - L'ouverture à la concurrence signifie que l'intérêt du gestionnaire d'infrastructure sera différent de celui de SNCF mobilité. De fait, le gestionnaire d'infrastructures pourra proposer aux régions une stratégie pour préparer la concurrence tandis que SNCF mobilité pourra convaincre la région d'obtenir une nouvelle convention pour dix ans.

Patrick Jeantet - En novembre dernier, lors d'une conférence avec les directeurs régionaux et les directeurs territoriaux de la SNCF, nous avons abordé différents sujets, dont la robustesse d'exploitation et le plan de transport. Je suis prêt à en discuter avec toutes les entreprises ferroviaires, puisqu'il s'agit de perfectionner le système existant. Il faut également améliorer le dialogue entre SNCF Réseau et SNCF mobilité, particulièrement sur le plan technique.

Question - Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, comment considérer l'avenir des gares ?

Patrick Jeantet - Les gares, qui constituent des nœuds d'interconnexions, représentent un sujet majeur.

Avec l'ouverture à la concurrence, différentes options sont envisageables : soit elles deviendront un quatrième EPIC ou une Société Anonyme, soit elles resteront rattachées à SNCF Réseau. Le premier objectif consiste à remettre à niveau le réseau structurant des lignes ferroviaires. Le deuxième objectif serait d'accélérer l'industrialisation de l'innovation. Si les gares sont ajoutées à ce projet, la problématique ne sera plus la même et les objectifs risquent d'être contradictoires. La culture de gestionnaire d'infrastructures peut-elle basculer dans une culture de gestionnaire de pôles d'échanges et de services ? Il me semble donc qu'une troisième entité serait préférable pour les gares.

Question - J'ai appris que la SNCF va construire des quais à 76 cm, non accessibles pour les usagers en fauteuil roulant.

Patrick Jeantet - Le réseau a été modernisé à Saint-Lazare et la question suivante s'est posée : faut-il rehausser les quais ou permettre aux fauteuils roulants d'accéder aux trains grâce à un système adapté ? Le quai à 76 cm est pratique pour la majorité des usagers, sauf effectivement pour les fauteuils roulants. À Cologne, il existe des lignes dédiées à quai haut et des lignes à quai bas ; l'organisation s'adapte pour gérer la présence des fauteuils roulants.

Question - Tout d'abord, 20 % du fret transporté en France provient du réseau capillaire sans voyageurs. L'avenir de ce réseau capillaire est donc essentiel. Or, dans le contrat de performance, il est précisé que SNCF Réseau doit accompagner l'évolution du réseau capillaire. Cependant, cet accompagnement me semble insuffisant, SNCF Réseau devrait plutôt organiser et piloter cette évolution. Ensuite, il serait pertinent de mettre en place un transfert complet de maintenance et d'exploitation voyageurs. Sur certaines lignes, il existe déjà des synergies entre la maintenance et l'exploitation.

Patrick Jeantet - L'accompagnement cité dans le contrat de performance peut effectivement être renforcé. D'ailleurs, les directeurs territoriaux sont tous impliqués et engagés dans les schémas de capillaire fret et souhaitent les piloter. En deux ans, le réseau capillaire fret a doublé et il faut continuer à l'améliorer. Par ailleurs, je ne vois pas d'inconvénient à ce que le transfert évoqué soit instauré sur les petites lignes capillaires.

Question - La Normandie est la région qui a le réseau le moins électrique de France. Les parcs électriques de Rouen et de Caen ne peuvent pas être mutualisés parce que 50 km séparent les deux pôles. Or, les coûts de l'opérateur sont très importants. Comment trouver une solution et à quel niveau se situent les décideurs ?

Question - Il me semble que le temps nécessaire pour améliorer le système, les coûts d'investissements et les coûts d'exploitation ralentissent fortement la réactivité de la SNCF, qui risque d'être rapidement dépassée par des moyens alternatifs comme le covoiturage. Cette constatation s'avère particulièrement vraie dans les régions où certaines lignes sont peu fréquentées. Il faudrait réfléchir à l'acheminement vers les gares et densifier les maillons.

Patrick Jeantet - La question normande est un sujet intéressant, que je ne connais pas bien. Je l'étudierai pour trouver une solution. Concernant la dernière remarque, les régions doivent effectivement s'inspirer du travail réalisé par les grandes agglomérations sur la mobilité, à savoir étudier tous les modes de transport, qui sont complémentaires. Il faudrait que les régions réfléchissent à ces questions pour réussir à s'adapter au monde actuel. Pour les travaux, il serait plus logique de fermer complètement une ligne pendant 6 mois pour la rénover totalement plutôt que de travailler la nuit pendant 20 ans pour un résultat peu efficace. SNCF Réseau rencontre des problèmes d'industrialisation, il faudrait convaincre les élus de l'aider sur ce point.

Question - Comment est-il possible de gagner de la productivité ?

Patrick Jeantet - Dans le contrat de performance, SNCF Réseau doit atteindre 1,2 milliard d'euros de productivité en dix ans. Pour cela, il faudrait, d'une part, revoir l'organisation du travail pour gagner en efficacité, d'autre part optimiser les flash travaux en passant des 3 heures de travail de nuit actuelles à 6 heures effectives, ce qui permettrait de réaliser des économies de coûts considérables.

Gilles Dansart - Quelles sont les nouvelles concernant les mises en service de deux nouvelles lignes prochainement ?

Patrick Jeantet - Les mises en service se présentent bien, même si les raccordements sur le réseau existant sont difficiles à mettre en place. L'engagement des équipes SNCF Réseau sur ce projet a été remarquable.

Gilles Dansart - Quels sont les éléments importants concernant l'EPIC de tête, qui est au centre de l'actualité ?

Patrick Jeantet - Des réflexions sont en cours pour simplifier l'EPIC de tête. Le système ferroviaire technique doit être analysé pour être amélioré. L'insertion des nouveaux matériels roulants dans des infrastructures conçues au XIX^{ème} siècle reste très complexe. Il faut impérativement étudier l'impact du matériel roulant sur l'infrastructure avant de l'intégrer, ce qui nécessite un relevé topographique de toutes les voies. Ensuite, un autre sujet intéressant concerne l'alimentation électrique. Les trains modernes consomment beaucoup d'électricité, c'est pourquoi il est nécessaire de renforcer les stations ou de les rénover en amont. L'EPIC de tête doit traiter ce type de sujets. La cause des troubles de l'EPIC de tête vient du centre de services partagés avec les deux EPIC opérationnels (RH, mobilier, sûreté et services de gestion).

Gilles Dansart - Merci beaucoup à Patrick Jeantet pour ce dialogue. Notre prochaine réunion aura lieu le 2 février, avec Elisabeth Borne, PDG de la RATP. Le 24 février, nous accueillerons Thierry Mallet, PDG de Transdev.

Actualité et perspectives de la RATP

Élisabeth BORNE, PDG de la RATP - 2 février 2017



Gilles Dansart - Bienvenue à cette 4e rencontre organisée par la FNAUT et Mobilette afin d'éclairer le débat sur l'avenir ferroviaire. La prochaine et dernière aura lieu le 21 février en présence de Thierry Mallet, PDG de Transdev. À l'issue, une synthèse de nos travaux sera réalisée puis transmise aux candidats à l'élection présidentielle, afin d'attirer leur attention sur les enjeux de la politique des transports.

Si je devais réaliser une interview purement journalistique d'Élisabeth Borne, je commencerais probablement par l'interroger sur l'annonce de l'alliance de la RATP avec Keolis sur CDG Express. Toutefois, l'objectif premier de notre débat d'aujourd'hui est de bien cerner les enjeux du ferroviaire, dont la RATP est un acteur majeur, notamment en zone dense. Or aux yeux des usagers de la FNAUT, l'un des enjeux les plus cruciaux est la qualité de service, notamment à l'aune des nouvelles mobilités, dans un contexte d'intensification de la fréquentation qui confronte les réseaux à une tension croissante. Cette tension est d'autant plus accentuée que certains de ces réseaux sont parfois très anciens.

Élisabeth Borne - En premier lieu, je ne pense pas que l'on puisse opposer «nouvelles mobilités» et «modes traditionnels». Le mass transit - notamment le RER - permet de transporter un nombre de voyageurs sans comme mesure avec ce que peuvent proposer les nouvelles mobilités. À elle seule, la ligne A transporte 1,2 million de voyageurs par jour. Si le même nombre de personnes devaient se déplacer en VTC ou en co-voiturage, il serait nécessaire de construire une autoroute à 2 x 30 voies pour entrer dans Paris ! Il n'est donc pas possible de comparer les nouvelles mobilités

et le mass transit, de même qu'il n'est pas possible de comparer les lignes de RER ou de métro entre elles, compte tenu des gigantesques écarts de trafic. Évidemment le maintien de la qualité suppose un investissement humain et financier de tous les instants. Je ne sais pas si tout le monde a bien conscience de ce que représente la ligne A du RER, sur laquelle circule un train toutes les deux minutes, chacun de ces trains transportant 2 500 passagers. Un tel débit n'a pour ainsi dire aucun équivalent dans le monde. Or la bataille de la régularité se gagne sur tous les fronts :

- performance et entretien du matériel roulant ;
- qualité et régénération de l'infrastructure ;
- modernisation des systèmes d'exploitation (SAET, CBTC).

Ainsi, les lignes 14 et 1 du Métro sont déjà automatiques et la 4 est en cours d'automatisation. Parallèlement, des systèmes de pilotage numérique sont en cours d'installation sur les lignes 5, 2, 9 et - demain - sur la 6. Les premières rames automatiques vont également être mises en service sur la ligne A du RER au cours des prochaines semaines.

Gilles Dansart - Compte tenu du saut qualitatif que l'automatisation des lignes 14 et 1 a permis, ne serait-il pas judicieux de pousser plus loin cette logique, y compris sur la ligne B du RER ?

Élisabeth Borne - Compte tenu de la complexité inhérente à la ligne A, qui est une ligne à branches et dont certaines portions sont en milieu ouvert, nous avons opté pour la solution du pilotage automatique avec conducteur, qui nous semble être un bon compromis. Nous attendons aussi beaucoup de la restructuration de la grille, prévue pour la

fin de l'année, dont l'objectif est de mieux lisser l'offre sur toute la journée. Sur la période 2016-2020, nous allons investir 1 milliard d'euros sur les lignes A et B. Toutefois, ces investissements ne sont pas l'unique facteur d'amélioration de la performance. La compétence des exploitants et leur capacité à définir des grilles réalistes sont également à prendre en compte.

Gilles Dansart - L'automatisation de la ligne 11 du Métro se heurte encore à certaines incertitudes. Ne pensez-vous pas que la sécurisation du trafic passera inévitablement par une généralisation de l'automatisation ?

Élisabeth Borne - Je ne considère pas le pilotage automatique sans conducteur comme la panacée universelle. C'est la raison pour laquelle nos choix concernant les lignes 2, 5 et 9 ne sont pas exactement les mêmes que pour les lignes 14, 1 et 4. Il convient de bien tenir compte du fait que l'automatisation intégrale d'une ligne suppose un énorme investissement. En outre, dans un environnement tel que la région parisienne, la généralisation du pilotage automatique sans conducteur exige une parfaite maîtrise des modes dégradés. La RATP est la seule entreprise au monde à avoir la capacité d'automatiser une ligne classique sans interruption de service. Les quais de la ligne 4 vont prochainement fermer pendant quelques mois au niveau de la station Montparnasse pour permettre l'installation des portes palières. À une certaine époque, la mode a été au développement du métro. Puis est venue la mode du tramway. Ne commettons pas l'erreur de penser que l'amélioration des transports ne passe que par une réponse unique, en l'occurrence l'automatisation. Soyons fiers de nos capacités dans ce domaine, mais ne nous imposons pas nécessairement de décliner cette solution sur l'intégralité de nos lignes.

Gilles Dansart - Avec le Grand Paris Express et le projet de prolongement de la ligne 14, la RATP est confrontée à un programme industriel démentiel sur les 15-20 ans à venir. Comment gérez-vous la tension qui en découle ?

Élisabeth Borne - Nous sommes effectivement en train de gérer quatre - et bientôt cinq - chantiers de prolongement de lignes, ce qui est du jamais vu depuis la fin des années 1930. Ce colossal programme d'investissement inclut également le renouvellement des voies du RER A et la rénovation du Métro. Notre objectif est de tirer le meilleur parti du réseau existant afin de faire face à la croissance des besoins.

Gilles Dansart - Compte tenu du nombre et de l'envergure des projets qui vous sont confiés, ne craignez-vous pas que la RATP soit submergée ? Je rappelle que vous avez également candidaté à l'exploitation des lignes. N'envisagez-vous pas de partager ces chantiers ?

Élisabeth Borne - Nous partagerons le moins possible ! Ces chantiers sont effectivement très imposants, mais la RATP dispose de toutes les ressources et de tous les savoir-faire nécessaires pour y faire face. Aucun de nos concurrents n'offre les mêmes capacités.

Bruno Gazeau - Le ministre a déclaré que «la concurrence était un horizon». Or cet horizon se rapproche. Outre la création de RATP Dev, quelles étapes la RATP doit-elle encore franchir afin de se mettre en ordre de bataille ?

Élisabeth Borne - La vocation de RATP Dev est d'exporter un savoir-faire exceptionnel. En ce qui concerne plus généralement le Groupe RATP, nous devons apprendre la concurrence en nous confrontant aux meilleurs partout dans le monde. En effet, ces opérateurs viendront un jour nous concurrencer sur notre territoire historique et nous devons être à même de relever ce défi. L'un de nos enjeux actuels consiste à définir le cadre social dans lequel s'effectuera cette ouverture à la concurrence. À cet égard, je serai amenée à demander au prochain gouvernement de nous donner les moyens de lutter à armes égales avec nos concurrents, à l'instar de ce qui s'est fait dans le domaine ferroviaire.

Gilles Dansart - Justement : que pensez-vous de l'issue de la négociation qui a eu lieu au printemps dernier dans le domaine ferroviaire ?

Élisabeth Borne - La négociation a eu lieu au niveau de la Branche. Pour le reste, il ne m'appartient pas de me prononcer sur les différents accords d'entreprise signés.

Gilles Dansart - En combien de temps estimez-vous possible de parvenir à un accord de Branche acceptable ?

Élisabeth Borne - Plus tôt commenceront les négociations, mieux cela vaudra. Je rappelle qu'en Allemagne, ces mêmes négociations ont pris dix ans.

Gilles Dansart - Disposez-vous d'un calendrier du processus d'ouverture à la concurrence dans le cadre du projet Grand Paris Express ?

Élisabeth Borne - Les calendriers sont très serrés. Personne ne souhaite changer la loi, à commencer par la Présidente du Conseil régional. L'enjeu des prochaines semaines sera de mettre en place l'organisation la plus efficace possible.

Gilles Dansart - Qui sera candidat sur les lignes du Grand Paris Express ? RATP EPIC ou RATP Dev ?

Élisabeth Borne - Il est fondamental que les équipes de l'EPIC puissent participer à la concurrence.

Gilles Dansart - Je constate une réelle divergence par rapport à la SNCF qui pousse beaucoup Keolis.

Élisabeth Borne - J'ai toute confiance en la capacité de l'EPIC à poursuivre sa transformation.

Gilles Dansart - Vous tablez donc sur une répartition territoriale claire entre l'EPIC RATP et RATP Dev.

Élisabeth Borne - Absolument. Pour vous donner un exemple, la ligne de tramway T9 suit le trajet de la ligne 183. Je souhaite donc que le personnel de la ligne 183 puisse demain exploiter la ligne T9.

Question - D'ici 2018 seront inaugurés le nouveau Palais de Justice et le nouveau Siège du Conseil régional. Or la ligne 13 souffre déjà d'une intolérable saturation. Comment la RATP compte-t-elle gérer cette situation ?

Élisabeth Borne - Je tiens à bien affirmer que le chantier de prolongement de la ligne 12 ne connaît aucun retard. Je prendrai prochainement contact avec Patrick Braouezec pour le rassurer à ce sujet. Nous avons simplement un problème avec un de nos sous-traitants qui n'a pas parfaitement rempli ses obligations au niveau de la Porte de Clichy, ce qui a entraîné un retard brut de dix mois. Nous allons faire pression sur cette entreprise pour qu'elle rattrape son retard et que nous puissions ainsi tenir notre engagement, à savoir que le nouveau tronçon de la ligne 14 soit opérationnel dès 2019.

En ce qui concerne la desserte du Tribunal de Grande Instance – qui a lui-même un an de retard ! – nous sommes en discussions avec le Stif en vue de l'adoption d'une solution temporaire (prolongement de la ligne 28). Mais en tout état de cause, la ligne T3 sera opérationnelle peu de temps après l'inauguration du TGI.

Question - Quel bilan tirez-vous des offres alternatives en période de fermeture d'une ligne ?

Élisabeth Borne - Lors des travaux de RVB l'an dernier, nous avons tenté une expérience de co-voiturage. Or il s'avère que sur de courtes distances, le co-voiturage urbain est encore loin d'avoir trouvé son modèle, d'où l'intérêt de poursuivre le développement du transport à la demande, à l'instar du programme mis en œuvre par RATP Dev à Bristol.

Question - Comment comptez-vous valoriser les gares RER, notamment en banlieue ?

Élisabeth Borne - Ce point fait partie du contrat d'investissement avec le Stif. C'est un gros

chantier car depuis leur création, les gares RER n'ont fait l'objet d'aucune rénovation. Il est effectivement très important d'en faire des lieux de services, bien que leur développement se heurte à une législation très contraignante pour tout ce qui concerne les installations souterraines.

Question - Que pensez-vous des nouvelles gares du Grand Paris Express ?

Élisabeth Borne - Elles sont formidables, mais leur exploitation va représenter un défi. Il ne faut surtout pas échouer sur l'aspect intermodal afin de réussir l'insertion de ces gares dans le tissu urbain.

Question - Aujourd'hui, la plupart des entreprises – y compris publiques – s'efforcent de gagner en agilité. Où en est la RATP à cet égard ?

Élisabeth Borne - Il y a effectivement un travail à mener avec les agents afin de redéfinir les métiers, mais les usagers sont très demandeurs de présence humaine dans les gares et les stations. Le travail des agents RATP est beaucoup plus complexe qu'à l'époque où il ne consistait qu'à vendre des tickets. Nous sommes actuellement en train d'équiper tous nos agents de tablettes numériques, afin de leur permettre de fournir les meilleures informations possible aux voyageurs, et notamment aux voyageurs étrangers afin de tenir compte de l'importance que revêt le tourisme pour Paris. Comme toutes les entreprises, la RATP est en permanente mutation.

Gilles Dansart - L'association WeFer m'a chargé de vous poser la question suivante : comment optimiser les fonctionnements en limitant les sur-spécifications tout en étant attentif aux besoins des exploitants et des utilisateurs ?

Élisabeth Borne - L'enjeu est effectivement de faire en sorte que le client final (c'est-à-dire l'exploitant) soit au cœur de la conception des projets et d'effectuer une analyse de la valeur en vue de nettoyer les cahiers des charges de bon nombre de spécifications qui ont pu s'accumuler au fil des années. En outre, le fait d'être une entreprise intégrée nous permet également d'inclure dans la boucle les équipes chargées de la maintenance des équipements et de raisonner en termes de cycle de vie des matériels.

Question - Avec la multiplication des nouvelles terminologies («gares routières», «hubs», «tramways sans rails ni caténaires», etc.), avez-vous une réflexion sémantique visant à identifier quels termes sont porteurs et lesquels ne le sont pas ? Par ailleurs, quel est votre point de vue sur certains projets qui, à l'instar des Sea Bubbles, relèvent sans doute davantage du gadget que de la véritable innovation ?

Élisabeth Borne - La créativité lexicale est intéressante dans la mesure où elle reflète un foisonnement de solutions innovantes, ce qui est une bonne chose. Cette large palette inclut par exemple :

- des bus à haut niveau de service (éventuellement alimentés par biberonnage à certains arrêts) ;
- des trolleybus ;
- des tramways.

Le tri s'opèrera spontanément entre les solutions ayant vocation à perdurer et les autres. Autant je ne crois absolument pas aux robots-taxis, autant je suis persuadée que les navettes autonomes feront totalement partie du paysage futur de la mobilité.

Question - La ligne T3 – et notamment son tronçon sud – connaît un tel succès que son trafic est aujourd'hui proche de la saturation, notamment à la hauteur de la Cité Universitaire. En outre, ce secteur de Paris est en train de se densifier considérablement, avec :

- l'installation du ministère de la Défense à Balard ;
- le projet de tour Triangle ;
- le projet des tours Duo ;
- les ZAC Seine Rive Gauche, Ivry Confluence et Bercy Charenton.

Dans ce contexte, quels sont les projets de la RATP au sujet de la ligne T3 et de cette irremplaçable réserve foncière que constitue l'emprise de la Petite Ceinture ?

Élisabeth Borne - Des solutions techniques existent pour augmenter la fréquence des tramways, mais nous nous heurtons à l'obstacle que constituent les carrefours. Ce constat vaut d'ailleurs également pour les bus. En la matière, la réflexion ne peut être conduite qu'en lien avec les gestionnaires de voirie. J'ajoute que la performance de nos lignes pourrait être considérablement améliorée si les piétons respectaient les règles de circulation. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous plaçons en faveur de la vidéo-verbalisation.

Question - En province, bon nombre de projets de tramways commencent par se transformer en BHNS puis finalement en simples bus améliorés. Que pensez-vous du bouclage annoncé du T3 par un BHNS dans le 16^e arrondissement et des tramways sur pneus (qui ne fonctionnent pas en cas de verglas) ?

Élisabeth Borne - Le trafic constaté sur la partie ouest du boulevard des Maréchaux ne rend pas impérative une extension de la ligne de tramway. En outre, les tensions sur les finances publiques plaident en faveur de solutions économiques.

Gilles Dansart - Patrick Jeantet a récemment déclaré que les opérations de maintenance gagneraient considérablement en efficacité si les élus acceptaient de plus longues fermetures de réseaux.

Élisabeth Borne - La RATP a bénéficié du soutien des élus sur la fermeture du RER A pour une durée de quatre semaines pendant l'été. Toutefois, il est clair que la somme des chantiers à venir (modernisation des équipements et entretien de l'infrastructure) va constituer un casse-tête.

Question - La mise en place du Grand Paris des Bus à la date annoncée (septembre 2018) vous paraît-elle réaliste ?

Élisabeth Borne - Le calendrier prévu me semble tenable, pour peu que le feu vert arrive très rapidement.

Gilles Dansart - Le thème de l'ouverture du Métro la nuit a suscité un certain emballement au moment des élections régionales. Où en est ce dossier aujourd'hui ?

Élisabeth Borne - Plus personne ne nous en parle, mais nous continuons à y travailler. Nous allons proposer au Stif un projet d'expérimentation de tramway nocturne. Toutefois, même si les pouvoirs publics nous demandaient de faire circuler des métros la nuit, il nous faudrait un certain délai pour négocier les modalités de ce travail nocturne avec les instances représentatives du personnel. Pour information, à Londres, ce dossier a pris trois ans.

Gilles Dansart - Vos relations avec la SNCF se caractérisent par des partenariats (Keolis, CDG Express, appel d'offres au Moyen-Orient, etc.) et simultanément par une forte rivalité sur d'autres dossiers. Comment gérez-vous cette relation ?

Élisabeth Borne - Le développement national et international de notre filiale RATP Dev est pour nous une question existentielle. Le secteur français des transports compte trois acteurs, ce qui crée une saine concurrence. L'essentiel est que cette concurrence se joue dans un climat serein et que chacun de ces trois acteurs puisse poursuivre sa politique de croissance rentable, tant en France qu'à l'international.

Question - La RATP est absente du marché du ferroviaire régional conventionné. S'agit-il d'un choix stratégique délibéré ?

Élisabeth Borne - Nous ne pouvons pas par principe écarter le marché du ferroviaire. Nous ne sommes d'ailleurs pas totalement absents de ce secteur puisque nous avons une activité ferroviaire en Afrique du Sud. Il est important que la relation RATP / SNCF soit empreinte d'un respect mutuel. Si la SNCF avait fait le choix de répondre par l'EPIC, il aurait été philosophiquement compliqué pour la RATP de répondre sur le marché TER. Je comprends néanmoins que tel ne sera pas le choix de la SNCF, ce qui lève nos interrogations.

Question - Comment se déroule la mise en œuvre du contrat avec le Stif ?

Élisabeth Borne - Formidablement bien ! Le programme d'investissement a été tenu, ce qui n'allait pas de soi. Treize lignes sur quatorze tiennent leurs objectifs de production. La situation est globalement bonne sur le RER, même si la ligne B a connu une accumulation d'aléas (chutes de véhicules sur les voies). En ce qui concerne la ligne A, les progrès enregistrés ont été annulés par la multiplication des colis suspects, dont le nombre a augmenté de 100 % entre 2014 et 2015 et de 60 % entre 2015 et 2016. Nous subissons une moyenne de 7 colis suspects par jour, ce qui se traduit par une interruption de trafic comprise entre 40 et 45 minutes par jour. Il s'agit d'une plaie qui affecte l'ensemble du réseau, mais tout particulièrement la ligne A (30 % des alertes). Nous sommes en train de tester une nouvelle méthode d'intervention avec des chiens renifleurs sur le tronçon central du RER A, en vue d'accélérer le traitement des situations suspectes.

Gilles Dansart - Dans quelques semaines, vous annoncerez les résultats du contrat Stif, notamment en termes de productivité. Les objectifs ont-ils été tenus ?

Élisabeth Borne - Je ne suis pas encore en mesure d'évoquer nos résultats. Dans un contexte rendu particulièrement compliqué par toute une série de facteurs (inondations, attentats, manifestations, conjoncture touristique épouvantable et inflation quasi nulle en 2016), nous avons tout de même réussi à respecter notre trajectoire budgétaire.

Gilles Dansart - Pouvez-vous faire un point sur les projets internationaux de RATP Dev ?

Élisabeth Borne - En 2016, nous avons répondu à beaucoup d'appels d'offres et nous espérons voir ces projets porter leurs fruits en 2017. Nous avons la chance d'opérer sur un marché extrêmement porteur. D'ici 2030, la population de la planète va croître d'un milliard d'habitants et la proportion d'urbains va passer de 50 % à 60 %, ce qui crée des marchés colossaux pour les acteurs du transport collectif.

Gilles Dansart - L'international ne constitue pas votre unique horizon puisque le résultat de l'appel d'offres de Caen sera connu d'ici quelques mois et que vous y attachez une grande importance.

Élisabeth Borne - Absolument.

Gilles Dansart - Merci. Je rappelle que le 21 février aura lieu la 5ème de nos séances.

L'avenir du système ferroviaire : concurrence, performance, intermodalité

Thierry MALLET, PDG de Transdev - 2 février 2017



Gilles Dansart - Bonjour à tous. Nous finissons aujourd'hui notre cycle d'entretiens relatifs à l'opération Rail 2020, qui vise à expertiser l'avenir du ferroviaire. Nous réaliserons d'ici quelques semaines une synthèse de ces échanges.

Thierry Mallet, c'est un symbole, d'une certaine façon, de vous écouter en dernier, parce que l'on peut considérer que Transdev constitue l'un des éléments de la réponse d'avenir aux problèmes que rencontre le ferroviaire. La qualité de service demeure insuffisante dans ce secteur, dont le coût reste élevé en France à l'aune des comparaisons effectuées avec d'autres pays.

La concurrence est un facteur d'amélioration du service et nous souhaiterions vous écouter sur ce sujet. Comment Transdev envisage-t-il sa stratégie dans le ferroviaire ? N'est-il pas complexe pour un opérateur privé tel que Transdev d'élaborer une stratégie avec autant d'incertitudes, dans le contexte français ?

Thierry Mallet - Bonjour à tous. Nous sommes ravis de vous accueillir dans cet hôtel, qui appartient à la Caisse des Dépôts, actionnaire majoritaire de Transdev depuis la fin de l'année dernière. En Allemagne, nous sommes opérateur n°1 et en Suède, n°2. Dans ces pays, l'ouverture à la concurrence a engendré des résultats très positifs, en faisant baisser les prix du transport. Aujourd'hui, le prix au km en train est de 10 euros en Allemagne, contre 20 euros en France. En outre, depuis l'ouverture du marché, la fréquentation a doublé et le service a augmenté de 20 % à 30 %, du fait d'une amélioration de la qualité de service, de la ponctualité et de l'expérience client.

Chez Transdev, nous estimons que la concurrence est indispensable pour inverser la tendance actuelle de désaffection du ferroviaire. Aucune entreprise en situation de monopole ne peut se rénover ; c'est en effet face à la

concurrence que l'on se rénove. Pour ce faire, l'Etat doit faire preuve d'une réelle volonté, ce qui n'est pas le cas pour l'heure. Il faut donc aller au-delà des déclarations.

Gilles Dansart - Vous considérez que les déclarations effectuées pour l'heure ne sont pas suffisamment engageantes.

Thierry Mallet - Un cadre juridique d'ouverture à la concurrence est nécessaire. Or ce cadre n'existe pas pour l'heure. Il convient en effet de distinguer les intentions de la réalité.

Des enjeux relatifs au matériel devront être réglés, ainsi que des enjeux d'accès aux dépôts et aux gares. Il convient également de réfléchir à la façon de réaliser les transferts de personnel dans de bonnes conditions. Il s'agit donc là d'enjeux sociaux, alors que le statut de la SNCF présente de nombreux avantages. Sans tout remettre en cause, ce modèle social doit évoluer progressivement. En Allemagne, chaque ligne est devenue une petite entreprise, avec des équipes soudées, qui, parfois, assurent la maintenance, le contrôle, le pilotage, la maintenance de réseau, etc.

Un quatrième élément est clé : celui de la sécurité. Les expériences étrangères montrent que l'ouverture à la concurrence n'a pas posé de problème à cet égard.

Gilles Dansart - Finalement, le problème reste social. C'est l'Etat qui a la main sur ce sujet. Qu'en pensez-vous ?

Thierry Mallet - La discussion n'a pas encore commencé sur ce sujet, sur lequel nous devons trouver un consensus avec les organisations syndicales. Sans doute faudra-t-il attendre la fin de la période électorale pour évoquer ces questions avec sérénité.

Gilles Dansart - Une loi devra être promulguée.

Thierry Mallet - L'Etat doit afficher une volonté d'ouverture. Ensuite, nous devons discuter avec les organisations syndicales sur ce qui nous paraît possible. Il faut à ce titre bien comprendre ce qu'implique le statut des agents de la SNCF et prendre connaissance de leurs éléments de rémunération. Je considère ainsi que l'ouverture doit être progressive, pour que tous aient le temps d'apprendre ce qu'elle implique.

Gilles Dansart - Considérez-vous que l'expérimentation constituera une étape indispensable de l'ouverture à la concurrence ?

Thierry Mallet - Je pense que celle-ci doit être progressive. L'ouverture de lignes dès 2020 et 2021 constitue ainsi une bonne solution.

Gilles Dansart - Comment évaluez-vous l'état d'esprit et les compétences des autorités organisatrices en vue de l'ouverture ?

Thierry Mallet - Nous constatons de véritables volontés d'ouverture, mais nous devons travailler avec elles pour qu'elles comprennent bien ce que signifie cette ouverture. Elles ne sont pour l'instant guère préparées, mais nous avons le temps de préfigurer avec elles ces appels d'offres.

Gilles Dansart - Les sentez-vous tentées ?

Thierry Mallet - Nous les sentons soucieuses de mieux maîtriser les coûts et la qualité de service. Elles ont également conscience que l'ouverture à la concurrence pourrait constituer une solution.

Ne perdons pas de vue cependant que nos problèmes sont également liés à l'état du réseau, dont l'âge est le double de celui du réseau allemand. A ce titre, un effort de l'Etat est nécessaire pour remettre ce réseau en état.

Gilles Dansart - Quelles sont vos relations avec chacune des entités de SNCF ?

Thierry Mallet - Nous n'avons pas beaucoup de relations avec Gare et Connexions, mais commençons à nouer un dialogue avec SNCF Réseau.

Gilles Dansart - Quels seraient les opérateurs potentiels, en dehors de vous ?

Thierry Mallet - Mobilités, SNCF sous tous ses aspects, Trenitalia, des opérateurs anglais et MTR. Quatre ou cinq acteurs potentiels sont donc ainsi en mesure de venir sur le réseau français.

Bruno Gazeau - La FNAUT est très favorable à l'ouverture à la concurrence, gage de qualité et d'accroissement de la fréquentation.

Une autre concurrence s'opère entre les modes de transport, lancée avec l'autocar. La FNAUT est très

attachée à la complémentarité des modes. Quelle est votre stratégie en la matière, avec le car, le covoiturage et les modes de transport en milieu urbain ? C'est en effet la concurrence régulée qui intéresse la FNAUT.

Thierry Mallet - Le car et les autres modes ont un rôle à jouer dans le système de transport en France. Les régions sont en train de découvrir la vertu des cars et de l'interurbain. En Gironde, des cars complémentaires au ferroviaire ont été mis en place. Je crois ainsi beaucoup au car comme complément du réseau ferré en région. Or les modes doivent être interfacés et nous avons besoin pour ce faire de connecteurs physiques entre chacun d'entre eux (ferroviaire, vélos, voitures, cars), ainsi que de connecteurs digitaux, pour améliorer les parcours clients. Les régions doivent donc fournir un important travail sur ce sujet. Chez Transdev, nous avons l'objectif de devenir des leaders de cette transformation des mobilités, pour accompagner les voyageurs d'un bout à l'autre de leurs trajets.

Nous réfléchissons en outre à des processus de notation sur la qualité et le fonctionnement des lignes. Il est ainsi nécessaire d'insister sur ces éléments qui nous permettent de nous améliorer.

Question - La question de l'ouverture à la concurrence ne présente-t-elle pas le risque d'être utilisée comme moyen de pression sur la SNCF, pour améliorer la relation avec elle, sans qu'elle aboutisse réellement ? Ne faudrait-il pas émettre des propositions concrètes aux régions ? Transdev ne fait-il pas preuve d'un excès de prudence à ce propos ?

Par ailleurs, sur le Grand Paris Express, Transdev fait-il preuve d'une réelle ambition en ce qui concerne les modes de transport lourds ?

Thierry Mallet - Nous sommes un acteur majeur sur les modes lourds en Allemagne, en Suède, en Nouvelle-Zélande. Les modes lourds et le train constituent donc des priorités pour Transdev, dans des marchés ouverts. Nous sommes prêts à dialoguer avec les régions, mais les appels d'offres ne sortiront qu'en 2019. Nous échangeons donc des idées, notamment sur la forme que la concurrence pourrait prendre et nous serons en mesure de nous positionner sur la France dès que l'ouverture sera effective.

Sur le Grand Express du Grand Paris, une véritable question se pose concernant le rôle du gestionnaire d'infrastructure, s'agissant d'un métro automatique. Il est donc temps de définir ce rôle.

Gilles Dansart - Etes-vous favorable à l'exclusion de la RATP comme gestionnaire d'infrastructure du GPE ?

Thierry Mallet - Non, je n'ai pas dit cela. Nous devons toutefois définir les rôles de chacun. Il reste que tous les métros automatiques du monde n'ont qu'un seul exploitant.

Nous sommes en outre candidats pour le Charles de Gaulle Express. Le sujet de la définition du trafic passagers de cette ligne doit toutefois être étudié.

Gilles Dansart - Avez-vous été surpris de l'alliance entre RATP et Keolis pour Charles de Gaulle Express ?

Thierry Mallet - Je pensais que chacun d'eux aurait pu se positionner seul.

Question - Ce que vous dites est lumineux et simple. Qu'attendons-nous en France pour la mise en place ? Vous êtes le premier à indiquer qu'il faut discuter avec les syndicats. Or en France, nous sommes enfermés dans une idéologisation de l'ouverture à la concurrence.

Il faut également retrouver de la créativité dans le service ferroviaire. Le train offre en effet des possibilités, qui doivent être travaillées. Le service constitue d'ailleurs un élément très important pour que les régions s'emparent du dispositif.

Thierry Mallet - En Suède, nous avons mis en place un système de train entre Malmö et Stockholm, similaire à un train corail en extérieur, que nous avons complètement réhabilité. Ces trains sont moins rapides que les autres, mais rencontrent un grand succès. Effectivement, de nombreuses innovations peuvent être mises en place dans le train, en tenant compte de l'expérience passager au moins autant que de la vitesse. Transdev entend en effet que les voyages qu'il propose constituent un moment agréable pour ses clients.

Gilles Dansart - Disposez-vous des capitaux pour investir sur le matériel roulant nécessaire aux liaisons ferroviaires douces que vous évoquez ?

Thierry Mallet - Le matériel roulant ne constitue pas un véritable enjeu, parce qu'il peut être largement réutilisé.

Gilles Dansart - Pourrions-nous imaginer que Transdev s'installe sur une liaison telle que Paris/Clermont-Ferrand ?

Thierry Mallet - Pourquoi pas.

Question - Le transport public n'apparaît pas comme un thème très fort de la présidentielle. Quelles sont vos suggestions en la matière ?

Thierry Mallet - Il faut maintenir le versement transport, qui est très important dans l'organisation des transports publics en France, et faire de l'ouverture à la concurrence progressive une priorité. Cette question doit être inscrite à l'agenda de la rentrée parlementaire 2017.

Question - Vous avez fait référence au modèle allemand, qui fonctionne bien. Lorsqu'ils ont effectué leur

réforme ferroviaire, les Allemands ont évacué la dette de la DB et le surcoût du personnel fonctionnaire. La France n'a pas du tout réglé ces problèmes, qui pourraient donc hypothéquer l'ouverture à la concurrence en douceur que nous appelons de nos vœux.

Thierry Mallet - Le coût du statut social doit être assumé. Nous pouvons trouver des solutions sur ce sujet, par exemple en négociant avec les syndicats après la présidentielle.

La dette de SNCF Réseau constitue toutefois un boulet terrible et il faut redonner les moyens d'investir à cette entité.

Gilles Dansart - Concernant la question de la concurrence des bus en Ile-de-France, quelle est votre position ?

Thierry Mallet - Nous n'avons pas renoncé à nos droits de ligne, qui doivent être ouverts jusque 2024. L'ouverture à la concurrence doit ainsi être opérée à compter de 2024.

Question - Etes-vous également intéressé par les tramways, notamment les T9 et T10 ?

Thierry Mallet - Oui. Nous sommes candidats, puisque nous sommes forts d'une solide expérience en la matière.

Question - Certains Présidents de région sont parvenus à stabiliser la contribution financière de SNCF pour plusieurs années et font confiance à cette entreprise. Comment les convaincre de l'intérêt à procéder à des appels d'offres ?

Thierry Mallet - En Allemagne, nous sommes à 10 euros du km et en France, à 20. Pour la même qualité de service, il est donc possible de payer encore moins cher.

Question - Pouvez-vous nous donner votre vision de l'appel d'offres de Lille ?

Thierry Mallet - Nous avons remis une nouvelle offre le 30 janvier, pour gagner cet appel d'offres. Nous sommes tous très motivés sur ce projet, sur lequel nous travaillons depuis trois ans.

Question - Avec un management de proximité plus mobilisateur, quels sont les taux d'absentéisme en Allemagne et en Suède ?

Thierry Mallet - Nous sommes aux alentours de 2 % à 3 % en Allemagne. Nos équipes sont très autonomes. Elles travaillent selon des processus d'amélioration continue et en proximité qui sont très satisfaisants.

Question - Quels sont selon vous les principaux critères d'un réseau régional suffisamment performant pour le ferroviaire ? Quels sont les leviers d'in-

tervention possible de la puissance publique, pour l'inciter à investir davantage ?

Thierry Mallet - Nous avons fait le choix d'une véritable décentralisation des réseaux régionaux. L'acteur principal qui décide de garder les lignes, c'est la région. Les régions ont donc l'occasion unique de reconfigurer leur réseau. Certaines lignes devront effectivement être abandonnées, notamment lorsque les lignes ferroviaires pourront être remplacées par des lignes par car, sans opposer les modes de transport.

Question - Vous avez évoqué l'Allemagne et l'Italie comme des succès de concurrence, où réseau et mobilité sont intégrés, sans séparation, contrairement à la Grande-Bretagne et à la Suède. Quelle est votre vision du cas français ? Comptez-vous revenir en Grande-Bretagne à terme ?

Thierry Mallet - Il faut selon moi garantir une très grande indépendance entre le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur de mobilité.

Par ailleurs, nous n'avons pas décidé de nous repositionner en Grande-Bretagne. Il coûte très cher de se développer dans un nouveau pays et nos activités dans de nombreuses autres zones nous occupent déjà largement. Nos objectifs s'inscrivent dans une perspective de croissance rentable.

Question - L'ouverture à la concurrence progressive diffère de l'expérience mise en place au moment de la régionalisation. Avons-nous le temps de mener cette phase d'expérimentation, compte tenu du calendrier serré ?

Thierry Mallet - Il serait malvenu d'organiser une grande ouverture à la concurrence en 2023, mais plutôt sain d'ouvrir quelques lignes dès 2020 ou 2021, pour anticiper la loi afin de procéder à des ajustements éventuels.

Question - La question de la maintenance du matériel roulant reçoit des réponses très variables selon les régions. Quelle est la position de Transdev sur ce point ?

Thierry Mallet - Nous souhaitons sous-traiter la maintenance le moins possible, parce qu'elle donne beaucoup d'intérêt au travail et reste un élément très important de la qualité de service. Si vous ne maîtrisez pas le matériel roulant, vous ne maîtrisez pas la qualité.

Gilles Dansart - Comment va Transdev ? Ses résultats seront-ils positifs ?

Thierry Mallet - Transdev va bien et ses résultats seront très positifs. Nous ferons un point un mars sur ce sujet.

Gilles Dansart - Avez-vous par ailleurs avancé sur le sujet de la présidence de l'UTP ?

Thierry Mallet - Pourquoi pas, si je peux continuer à faire avancer ce sujet du ferroviaire et si je peux contribuer à faire en sorte que le transport public soit une priorité politique en France. Voilà quels seraient mes deux objectifs en tant que président de l'UTP.

Gilles Dansart - Merci beaucoup, Thierry Mallet. Dans les semaines à venir, de nombreux éléments relatifs aux transports seront communiqués aux candidats à la présidentielle.



Actes

Depuis vingt ans, les évaluations, les rapports et les propositions se multiplient, tous plus pertinents et experts les uns que les autres. Et pourtant, inéluctablement, l'offre ferroviaire en France continue à se dégrader, en quantité et en qualité. Malgré les discours, malgré les lois, malgré les engagements, le rail français va très mal.

Cette évolution inquiétante a incité la FNAUT et Mobilettre, deux acteurs dont l'indépendance à l'égard de tous les pouvoirs est unanimement reconnue, à se rapprocher pour porter un débat public de qualité sur l'avenir du rail.

Il est temps, après les diagnostics, de placer les responsables publics devant leurs responsabilités : s'ils veulent réellement que la France continue à disposer d'une offre ferroviaire de qualité, ils doivent s'approprier à prendre très vite quelques décisions majeures.

Grâce à Rail 2020, ils y seront sensibilisés de façon plus positive qu'au travers des mouvements sociaux et des accidents/incidents qui sont l'ordinaire de leur approche très politique de la question ferroviaire - alors même qu'elle exige des réponses réfléchies et courageuses, une vision à long terme, de nature à répondre aux besoins légitimes des Français d'une offre de mobilité ferroviaire fiable et écologique.

Rail 2020 ne s'est pas arrêté au soir du colloque du 28 septembre. De novembre 2016 à mars 2017, cinq petits déjeuners-débats thématiques ont permis d'affiner les propositions issues du colloque.