

## **Les rencontres FNAUT-Mobilettrre Table ronde sur l'intermodalité 14 novembre 2017**

*Participaient à la table ronde :*

- Christian BROUCARET, président de la FNAUT Nouvelle Aquitaine ;
- William JACQUILLARD, conseiller régional Nouvelle Aquitaine, délégué gares et intermodalité ;
- Constance de PEYRELONGUE, représentante de Citiz Bordeaux ;
- Christophe DUPRAT, vice-président transports et stationnement de Bordeaux Métropole ;
- Philippe BRU, directeur régional SNCF Nouvelle-Aquitaine ;
- Bruno GAZEAU, président de la FNAUT.

*La table ronde était animée par Gilles DANSART, rédacteur en chef de Mobilettrre.*

### **Gilles DANSART**

La SNCF est au cœur du problème et des solutions que représente la question de l'intermodalité, avec ses différentes entités, dont Mobilité ou Gares et connexions (qui a vocation à évoluer dans les mois à venir). La SNCF est-elle armée, dans ses différentes entités, pour fournir l'ingénierie nécessaire à l'accueil de nouvelles mobilités, à l'amélioration du confort de nouveaux usagers ?

### **Philippe BRU**

Merci de m'accueillir. L'intermodalité est pour nous un véritable défi. Le président Rousset a mis en exergue un enjeu de complémentarité entre tous les modes, dont le TGV, qui connaît de très bons débuts. Nos clients sont de plus en plus en attente de possibilités d'enchaîner divers modes de transport. La SNCF a ainsi fait le choix de toutes les modalités. Sans cela, nous ne pourrions créer le réflexe du transport modal. Nous avons encore le réflexe de la voiture ; si nous souhaitons l'abandonner, nous devons assurer une fiabilité, ainsi que toute une gamme horaire permettant un enchaînement des modes. Nous avons ainsi besoin d'une centrale de mobilité, incluant des modes qui ne sont pas totalement maîtrisés par la SNCF. A compter du 7 décembre, la nouvelle application SNCF verra le jour. Le site voyages-sncf.com migrera vers Oui SNCF, qui sera plus intermodale, et permettra d'afficher des opérateurs autres que SNCF. Pour matérialiser cette intermodalité, nous avons beaucoup investi pour faire des gares des hubs, qui sont des points d'échange intermodaux et des lieux de vie.

### **Gilles DANSART**

En tant qu'opérateur de transports, ne vous dispersez-vous pas en vous dirigeant vers une totalité des offres (bus, covoiturage, location de voiture) ? Les voyageurs considèrent que vous êtes pris en défaut de qualité sur un certain nombre de vos fondamentaux.

### **Philippe BRU**

En ce qui concerne la Nouvelle-Aquitaine, nous avons connu la meilleure année de production depuis 2012, avec 90,4 % de régularité. Pendant longtemps, nous étions la dernière région de France. Nous sommes aujourd'hui la deuxième région connaissant la plus importante augmentation de fréquentation. Cette amélioration est donc perçue par les clients, qui sont par ailleurs plus satisfaits. Un effort important a donc été fourni.

Nous ne nous dispersons pas. Jouer exclusivement la carte du ferroviaire reviendrait à ne pas suivre les évolutions des nouvelles mobilités. Si nous nous concentrons sur notre cœur de métier, nous ne pourrions être l'assembleur captant les clients. Nous ne souhaitons pas nous retrouver marginalisés, mais plutôt maîtriser la chaîne. La part occupée par le cœur de métier qu'est le ferroviaire représente aujourd'hui la moitié de notre chiffre d'affaires, ce qui témoigne d'une évolution des mentalités, que nous souhaitons incarner. Notre plus-value est d'être cette centrale de mobilité, ce qui passe par une information et des tarifs. Aujourd'hui, l'hôtellerie passe par des sites tels que Hotels.com ou Booking. L'hôtelier qui ne maîtrise pas sa distribution se retrouve donc en difficulté. Nous souhaitons donc être présents sur tous les marchés, car les mobilités ont évolué.

### **Bruno GAZEAU**

La FNAUT est favorable à une concurrence régulée des opérateurs, qui est un facteur de qualité de service, mais également à la complémentarité des modes. Vous opérez sur le marché de la mobilité, dont tous les modes sont aujourd'hui déficitaires. Nous ne sommes pas favorables à ce que la SNCF s'octroie le meilleur des trajets en autocar, en TGV, etc. Vous ne pouvez organiser vous-mêmes la concurrence entre TER et Ouibus.

### **Gilles DANSART**

La SNCF continuera-t-elle d'être un opérateur dominant sur l'ensemble des solutions, ou les concurrences se développeront-elles ? Les autorités organisatrices ont un rôle essentiel, car elles organisent ces lieux d'intermodalité et garantissent une qualité d'accueil, de confort, etc. Le Président de région a dressé un tableau idyllique de l'avenir. Quelle est votre vision, face à ces afflux de voyageurs suite à la mise en service de la LGV, ces nouvelles modalités et ces nouveaux comportements ? Quels sont vos défis métropolitains ?

### **Christophe DUPRAT**

Je pense que nous n'avons pas encore tout vu. Notre plan climat et notre développement conduisent à favoriser la part de modes de transport en commun, alternatifs ou doux. Nous devons adopter les modes les plus efficaces vis-à-vis du lieu considéré. Nous devons par ailleurs travailler en meilleure complémentarité, avec les compétences qui sont les nôtres. Nous avons besoin du syndicat évoqué par le Président, et qui nous permettra de nous rassembler, avec nos compétences, à la vitesse adaptée. Aujourd'hui, nous sous-utilisons, dans notre agglomération, le transport ferroviaire. En termes de temps de parcours, le train est imbattable. Nous avons une multiplicité de gares, que nous devons réhabiliter mais également connecter. Nous devons disposer d'infrastructures en bon état et de matériel suffisant pour assurer ces liaisons. Nous ne pourrions multiplier les lignes de tramway partout dans l'agglomération. Nous rencontrons aujourd'hui des difficultés pour imposer une nouvelle infrastructure, ce qui se traduit systématiquement par un recours. Utilisons donc les voies déjà existantes. Concernant le syndicat, nous ne devons pas nous arrêter aux compétences obligatoires. Nous devons nous mettre autour de la table pour faire valoir notre volonté. Bordeaux Métropole ne pourra assurer à elle seule le développement des transports. Nous pouvons mobiliser des moyens innovants, comme l'écotaxe. Nous devons dans tous les cas développer d'autres modes de transport, notamment de masse. Des projets tels que la LGV, qui nous a permis d'observer une augmentation de la fréquentation de nos lignes, ont un impact sur cette masse de voyageurs. Nous devons nous dimensionner en conséquence, et nous faire confiance mutuellement. Nous avons en effet les mêmes objectifs : transporter les voyageurs dans les meilleures conditions possible.

### **Gilles DANSART**

Monsieur Duprat a abordé deux thèmes : la sous-utilisation des infrastructures d'une part et le défaut de moyens en ingénierie/conception d'autre part.

### **Philippe BRU**

Cette sous-utilisation dépend des endroits considérés sur le territoire. Concernant la métropole bordelaise, je suis convaincu que nous devons être en capacité de proposer un modèle intégrer, caractérisé par un TER périurbain. Nous devons échanger sur débats, pour déterminer comment intégrer davantage le ferroviaire. Cette question se pose également à La Rochelle ou Bayonne. Les infrastructures existantes doivent être mieux organisées et gérer. Cela passe par des choix de desserte, avec une hiérarchisation claire. Nous pouvons imaginer une densité de dessertes proches dans le périurbain puis, au-delà, une accélération des trains. Nous devons éclairer les hautes instances sur ces sujets, afin qu'elles réalisent des choix. Lorsque nous opérons une refonte complète de la desserte, et que nous pouvons accélérer les trains, nous rencontrons un véritable succès. Nous devons revoir l'armature régionale, qui pourrait bénéficier d'une meilleure complémentarité. Nous devons également mobiliser deux leviers importants : l'information et la tarification. Nous devons avoir cette ambition sur Bordeaux, mais également d'autres métropoles de la région.

### **Gilles DANSART**

Rencontrez-vous une problématique de manque de moyens pour mettre en œuvre ces ambitions ?

### **Philippe BRU**

Nous comptabilisons aujourd'hui 3 200 kilomètres sur notre région, dont un tiers sont considérés comme étant en état insuffisant. Nous devons donc émettre des choix. Pour certaines dessertes, l'offre ferroviaire est conséquente, pour un nombre de voyageurs à bord inférieur à 20. Dans la région, nous nous arrêtons tous les 8 kilomètres, alors que les TER en France s'arrêtent en moyenne tous les 16 kilomètres. Tel est le type de débat que nous devons avoir avec l'autorité organisatrice. Sur le périmètre de Bordeaux, nous devons gagner des parts de marché et mettre en œuvre un TER métropolitain totalement intégré.

### **Bruno GAZEAU**

Toutes les métropoles de France rencontrent ce problème de gares en périmètre urbain mais en ressort territorial. La FNAUT plaide donc pour un quatrième appel à projets, pour des projets communs entre les AO urbaines et régionales. Nous rencontrons un véritable problème de mariage des réseaux urbains et des réseaux ferrés. Nous devons réhabiliter ces systèmes, en favorisant la communication entre les AO urbains.

### **Gilles DANSART**

La question qui se pose est essentiellement celle du financement. Il se pose également des problématiques de pertinence et de lieux d'intermodalité. Comment comptez-vous améliorer le travail avec l'opérateur historique, l'ensemble des partenaires et les autorités métropolitaines ?

### **William JACQUILLARD**

Nous faisons aujourd'hui face à des défis extraordinaires en termes de déplacement de populations de différents types, avec la difficulté consistant à servir des territoires éloignés de la métropole aussi bien à ceux qui en sont proches. Du point de vue de la région, nous atteignons nos limites en termes de capacités financières. En effet, au-delà de sa compétence première d'organiser le transport régional, nous sommes contraints d'intervenir sur les infrastructures, le financement des pôles d'échanges multimodaux, la rénovation des gares, la communication, etc. Le défi de l'intermodalité et de la construction d'un service permettant à l'usager, dans sa chaîne de déplacements, de trouver toutes les facilités suppose de revisiter la question du financement. Les limites que nous rencontrons aujourd'hui nous privent de l'accélération de la modernisation de ce service.

En matière d'intermodalité, les trois anciennes régions et la Nouvelle-Aquitaine continuent à participer à des projets de pôles d'échanges multimodaux. Une dizaine sont en cours de construction et une cinquantaine en projet. La région a par ailleurs décidé de mettre en place un syndicat mixte de

l'intermodalité, qui permettra de rassembler les autorités organisatrices de mobilité et de transport qui le souhaitent, en vue d'une gouvernance de ces systèmes d'intermodalité consistant à enchaîner des modes de déplacement multiples selon la volonté des usagers, permettant la mise en place d'un système d'information couvrant tous les transports et le développement de tarifications uniques et un support billettique unique et dématérialisé. Le comité de pilotage a confirmé la mise en place de ce syndicat mixte, pour mai 2018. Il sera composé des différentes AO et s'appuiera sur cinq bassins de mobilité, déterminés en fonction des déplacements principaux par territoire. Ceux-ci feront intervenir des élus régionaux. Ce syndicat mixte aura donc une vision régionale, sur la base de bassins de proximité.

#### **Gilles DANSART**

Christophe Duprat, êtes-vous favorable à la formalisation de ces éléments ?

#### **Christophe DUPRAT**

Oui. Nous sommes sur le bon chemin, bien que Bordeaux Métropole souhaiterait que nous accélérions la démarche. L'existence de ce syndicat est indispensable, pour nous permettre d'avancer sur ces sujets. Il permettra également d'associer à des réunions les intercommunalités autour des agglomérations. Ces communautés de communes sont toujours en fort développement, et connaissent un très fort besoin de transports. Le taux de motorisation de ces communautés de communes est souvent bien supérieur à celui des agglomérations. Le périurbain, qui se sent parfois exclu des démarches mises en œuvre, doit être pris en compte.

#### **Gilles DANSART**

Pendant les états généraux de la mobilité durable, les entreprises avaient regretté de n'être pas associées davantage à un certain nombre de solutions. Au vu de leurs effectifs, elles souhaiteraient participer davantage à la définition des offres et des lieux d'intermodalité. Envisagez-vous cette solution dans le cadre de la création du syndicat mixte, ou privilégiez-vous une gouvernance exclusivement publique ?

#### **Un intervenant**

La gouvernance publique me semble être le choix retenu à ce stade. Les cinq bassins de mobilité considérés doivent cependant permettre de mettre des animateurs au contact des acteurs, qui ont besoin d'exprimer un certain nombre de points de vue sur ces questions de mobilité. Les entreprises, pour leur part, devraient déjà communiquer leurs plans de déplacement. Les comités de lignes devront quant à eux évoluer, en termes de participation et de contenu, et permettre une discussion sur les questions de mobilité, sur l'ensemble des bassins. Nous devons créer à leur échelle des instances de concertation et de dialogue.

#### **Christophe DUPRAT**

Malgré de nombreuses réunions dans des zones d'activité, nous n'avons pas trouvé de solution pour établir une relation avec les entreprises, afin de permettre aux salariés de se rendre sur leur lieu de travail en transports en commun. Le campus de Thalès rassemble 2 000 salariés. Nous y faisons venir 700 salariés de plus, depuis la région parisienne. Lors des week-ends d'intégration, le premier stand consulté était celui de TBM, pour déterminer comment le campus était desservi. Nous mettons en place un nombre de places de stationnement inférieur à celui de salariés, pour encourager ces derniers à se déplacer en vélo. Nous défendons même, auprès de l'Etat, l'utilisation de la voie de bus pour le covoiturage, avec la création de panneaux. Or les salariés, même originaires de région parisienne, ne supportaient pas de ne pouvoir se rendre à leur entreprise en voiture, et nous avons dû adopter un permis modificatif concernant l'agrandissement du parking. Les modes de travail sont en effet très hétérogènes, ce qui supposerait de desservir le campus de Thalès à hauteur d'un bus toutes les dix minutes, pour transporter 100 salariés, ce qui n'est pas réalisable. Nous achetons aujourd'hui la paix sociale en accordant aux salariés des conditions d'accès à l'entreprise relativement intéressantes.

**Gilles DANSART**

Citiz peut apporter des réponses à ces besoins, qui ne sont pas toujours conséquents en termes de flux. S'agit-il de votre ambition ?

**Constance de PEYRELONGUE**

Tout à fait. Citiz est une coopérative d'autopartage. Elle met des voitures à disposition de ses usagers, via deux systèmes : des places de stationnement définies sur Bordeaux et ses communes alentour, avec un système de réservation, ou des voitures sans place dédiée, disponibles dans l'hypercentre et pouvant être utilisées à tout moment. Ce système est très vertueux dans ses impacts. Des études prouvent en effet qu'une voiture en autopartage remplace 10 voitures personnelles. Le service fourni par Citiz à Bordeaux permet donc à ses usagers de ne plus posséder de véhicule. Tel est le cas de 70 à 80 % de nos usagers. Lorsque nous mettons une voiture Citiz en fonction, nous observons un véritable impact de démotorisation et de réduction du nombre de kilomètres parcourus, grâce au report modal. Ce système est donc vertueux et pertinent pour ses usagers. Il est dessiné par ses adhérents, qui sont les sociétaires de la coopérative. Sur les petites entreprises, notre offre est suffisante pour remplacer la voiture de service.

Sur la question des places de parking, dans le cadre d'un programme immobilier de construction de logements, la collectivité a accordé au promoteur la possibilité de construire moins de places de parking, sous réserve qu'il finance la mise à disposition de voitures en autopartage.

Au sujet de l'intermodalité, nos véhicules ont toute leur place dans les pôles d'échanges multimodaux, notamment dans les agglomérations moyennes. Pour assurer un système complet, nous pouvons compléter une chaîne de transport de masse en mettant des véhicules à disposition dans les gares. Monsieur Gazeau a cité les nouvelles mobilités comme des modèles économiques alternatifs pratiquant la défiscalisation ou la levée de fonds ou revente en bourse ; je m'inscris en faux avec ces affirmations. Notre société a un but non lucratif, mais a aujourd'hui un système équilibré économiquement. Les subventions de la métropole représentent 2 % de nos ressources.

**Gilles DANSART**

Vos adhérents sont-ils d'anciens propriétaires d'automobile, ou des personnes qui utilisent les transports en commun ? Connaissez-vous leurs comportements dans l'agglomération ?

**Constance de PEYRELONGUE**

Pas exactement. La grande majorité d'entre eux sont multimodaux, car ils utilisent les transports en commun ou le vélo, et ajustent leur mode de déplacement en fonction du déplacement à effectuer. Notre service s'adapte aux besoins des usagers, et est donc jugé particulièrement pertinent par ces derniers.

**Gilles DANSART**

L'utilisation du vélo a explosé à Bordeaux. Nous voyons ici la pertinence de l'autopartage, et d'autres solutions qui commencent à s'imposer dans le paysage.

**Christophe DUPRAT**

Il y a deux semaines, lors des vacances scolaires, la circulation des voitures diminue de 15 %. Nous devons obtenir cette réduction par les solutions que vous avez citées, de manière complémentaire. Cependant, les usagers ne doivent pas se sentir culpabilisés de ne pas y avoir recours quotidiennement. Lorsque nous équipons des lieux de manière efficace, nous observons des succès. Tous ces modes doivent s'inscrire dans l'offre globale de service. Les usagers ont par ailleurs besoin d'une billettique unique. Il s'agit du premier défi que le syndicat devra relever. La billettique et l'information sont deux moyens indispensables permettant de se déplacer autrement. Les 15 % précités nous permettront d'absorber l'arrivée des nouvelles populations dans la région bordelaise, qui est extrêmement attractive. Nous pourrions alors

éviter de trop lourds investissements, que nous ne sommes plus en mesure de consentir, à la fois d'un point de vue financier et juridique.

### **De la salle**

Sur 82 000 habitants, entre 25 000 et 30 000 salariés s'engouffrent dans les embouteillages tous les matins. Le transport de masse le plus rapide est le rail, et nous avons une antenne sur 30 kilomètres, qui ont été estimés à 26 millions d'euros. Je ne comprends pas vos propos concernant le manque de moyens de la région. Le Président Rousset a évoqué un projet financé à 40 % par l'Europe, d'un coût de 350 millions d'euros. Comment cette somme sera-t-elle dégagée ? Nous attendons de la part de la région des décisions au bénéfice de la population de la région.

### **Christian BROUCARET**

Il existe une distorsion entre le territoire et la métropole. Les territoires s'estiment aujourd'hui défavorisés par rapport à la métropole, qui a tendance à exporter sa pauvreté. En effet, vivre au sein de la Rocade est extrêmement très coûteux. Les personnes éloignées de la métropole subissent ainsi les embouteillages, et ne tirent pas profit du fruit de leur travail. Nous plaçons beaucoup d'attente dans le syndicat mixte. La billettique unique est une demande de la FNAUT au niveau national. Les usagers subissent la SNCF, en dépit d'un certain nombre d'améliorations. D'autres grands services publics à la française ont été réformés, par exemple dans le domaine de l'énergie, sans impact pour les salariés. Nous ne devons pas avoir peur de la concurrence, mais nous devons surtout assurer une complémentarité entre les modes.

### **Gilles DANSART**

Les habitants aux frontières de la métropole ne doivent pas être oubliés.

### **William JACQUILLARD**

Ils ne sont pas oubliés. Nous rencontrons aujourd'hui trois grandes problématiques : l'état de l'infrastructure (qui empêche les trains de rouler correctement), le financement de sa remise en état et le développement de l'intermodalité (qui suppose d'accompagner l'utilisateur dans toute sa chaîne de déplacement, en assurant une complémentarité des modes et non une concurrence). Sur Bordeaux, nous rencontrons des problèmes spécifiques. L'entrée dans la gare de Bordeaux en TER devient un défi extraordinaire, du fait des embouteillages. Tous les investissements en termes d'offre portent sur les territoires qui doivent répondre aux besoins des usagers du quotidien.

### **Une intervenante**

La SNCF n'a pas peur de la concurrence. Nous avons conscience de marges de progression, notamment en ce qui concerne des problèmes de matériel conduisant à des sous-propositions. Nous revoyons actuellement notre appareil de production.

### **Christophe DUPRAT**

Les habitants ont besoin de solutions immédiates. Or la rénovation de la ligne demanderait un certain temps. Nous avons étudié à Paris les liaisons en car express, en usant des bandes d'arrêt d'urgence de l'autoroute et en multipliant des parcs relais aux sorties d'autoroute. Les voyageurs devraient disposer de moyens complémentaires, tels que ces cars express. A Paris, ce système fonctionne de manière très efficace. Nous pourrions proposer rapidement cette solution, dans l'attente de l'amélioration de la solution ferroviaire. La préfecture évolue sur ces sujets. Nous emprunterions des voies sous concession autoroutière.

### **De la salle**

Concernant le versement transport, cette transformation du déplacement viendra par une évolution des mentalités. Une autre méthode consisterait à créer un autre versement transport, faisant intervenir la surface de parking.

### **Christophe DUPRAT**

Aujourd'hui, Bordeaux applique le taux maximal autorisé. La recette afférente s'élève à 176 millions d'euros par an. Cette idée peut cependant être intéressante.

### **De la salle**

S'agissant du syndicat mixte, nous aurions pu imaginer une démarche partant du terrain, agrégée au niveau global. Cette structure relativement lourde ne présente-t-elle pas le risque de retarder la mise en place d'un dispositif ?

### **Un intervenant**

Non, car nous sommes sur la base d'une adhésion volontaire et non d'une marche forcée pour toutes les AO. La configuration n'est pas imposée.

### **Gilles DANSART**

Merci à tous. Auriez-vous un mot de conclusion ?

### **Bruno GAZEAU**

Nous avons adressé une lettre au Premier ministre pour provoquer le débat sur le ferroviaire. L'ossature sera toujours ferroviaire dans les zones urbaines denses. Citiz est un bon exemple de complémentarité. Les gares doivent rester ferroviaires, avant de devenir des centres commerciaux. Le droit des usagers, par ailleurs, n'est jamais évoqué. Les nouvelles mobilités répondent à des fiscalités différentes, et ne se voient pas imposer des exigences telles que la nomination d'un modérateur. Le droit des usagers doit donc être rétabli, et en particulier une consultation systématique dans un certain nombre de cas. Les usagers, ainsi, ne sont pas consultés au sujet des fermetures de lignes. Nous espérons que les assises permettront de corriger ces erreurs.

### **Un intervenant**

Je partage cette position. Dans la construction du syndicat mixte et de nos propositions au quotidien, cet aspect consultatif est relativement faible. Le Président Rousset a souhaité mettre en place d'autres dispositifs de concertation, auxquels nous travaillons. Nous sommes à la veille d'un véritable système d'évaluation de ces politiques de mobilité, qui permettrait d'entendre l'ensemble des usagers et des acteurs.

Sur la question des déplacements quotidiens, nous faisons face à des difficultés d'aménagement du territoire en termes d'installation, notamment pour les activités économiques. Nous avons beaucoup évoqué l'engorgement sur la métropole, mais nous continuons à faire déménager des entreprises vers la métropole. Je pense que nous atteindrons une limite. Des salariés sont aujourd'hui contraints de venir vers la métropole, parce que leur entreprise s'y est installée. L'Etat a également procédé à des recentralisations sur Bordeaux, ce qui pose un certain nombre de problématiques. Nous devons donc, à l'aune des problématiques de mobilité, revisiter l'aménagement du territoire et notamment la situation géographique des activités économiques.

### **Un intervenant**

Les investissements sont indispensables, sauf à pénaliser les usagers. Sur l'ensemble de la France, nous avons investi 3 milliards d'euros pour régénérer le réseau. Pour l'utilisateur, le coût des divers retards et autres dysfonctionnements s'établit à 1,5 milliard d'euros par an.

**Gilles DANSART**

Merci à l'ensemble des militants FNAUT, qui ont permis cette réunion. Nous pourrions la réitérer dans d'autres métropoles de province. Merci à l'ensemble des participants.