

27^{ES} RENCONTRES TRANSPORTS ET MOBILITÉS



Mercredi 18 novembre 2020

QUELLES TRANSITIONS POUR LES MOBILITÉS ?

PRÉSIDIÉES PAR

Zivka Park

députée du Val-d'Oise, rapporteure
spéciale du budget "Infrastructures
et services de transports"

Laurianne Rossi

questeure de l'Assemblée nationale,
députée des Hauts-de-Seine,
responsable de la réforme ferroviaire

Jean-Marc Zulesi

député des Bouches-du-Rhône,
co-président de France Mobilités,
responsable du texte de la LOM

**ACTES
VALIDÉS**

Remerciements

Nous remercions **Laurianne Rossi**, questeure de l'Assemblée nationale, députée des Hauts-de-Seine, responsable de la réforme ferroviaire, **Zivka Park**, députée du Val-d'Oise, rapporteure spéciale du budget Infrastructures et Services de transports et **Jean-Marc Zulesi**, député des Bouches-du-Rhône, coprésident de France Mobilités, responsable du texte de la LOM d'avoir présidé ces Rencontres ; **Isabelle Gounin-Lévy**, journaliste à LCI, d'en avoir animé les débats ; **Mathieu Flonneau**, maître de conférences d'histoire contemporaine à l'université Panthéon-Sorbonne pour sa Keynote historique, **Damien Adam**, député de la Seine-Maritime, **Fabienne Keller**, députée européenne, **Cécile Maisonneuve**, présidente de La Fabrique de la Cité, **Constance Maréchal-Dereu**, directrice générale de France Logistique, **Flavien Neuvy**, économiste, directeur de l'Observatoire Cetelem de l'automobile, vice-président de Clermont-Auvergne-Métropole, délégué aux Mobilités innovantes, **Marc Papinutti**, directeur général des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), **Bernard Roman**, président de l'Autorité de régulation des transports (ART), ainsi que l'ensemble des intervenants qui, par leur expertise et leur contribution aux débats, ont concouru au succès de cette manifestation.

Ces Rencontres ont également été rendues possibles grâce à l'implication et au soutien de ses partenaires :

Lisea

Total

AFITF – Agence de financement des infrastructures de transport de France

Europcar Mobility Group

Sommaire

Ouverture des Rencontres

Jean-Marc Zulesi

*Député des Bouches-du-Rhône,
coprésident de France Mobilités,
responsable du texte de la*

LOM.....1

KEYNOTE HISTORIQUE

Pour une histoire de crise, réaliste et territorialisée, des mobilités – pourquoi il faut sauver le projet mobilité

*Mathieu Flonneau, maître de
conférences d'histoire contemporaine
à l'université Panthéon-Sorbonne.....3*

TABLE RONDE 1

La nouvelle donne de la mobilité

Transports publics : quelles conséquences de la crise sanitaire ? Quelle place pour la voiture ?

*Flavien Neuvy, économiste, directeur de
l'Observatoire Cetelem de l'automobile,
vice-président de Clermont-Auvergne-
Métropole, délégué aux Mobilités
innovantes.....8*

Quelles mobilités pour les métropoles ?

*Cécile Maisonneuve, présidente
de La Fabrique de la Cité.....10*

Quel avenir pour les micromobilités et les mobilités partagées ?

*Ghassan Haddad, head of Public Policy
and Communications EMEA,
Lime.....12*

Comment la crise ouvre-t-elle de nouvelles perspectives ?

*Marc Papinutti *, directeur général
des infrastructures, des transports
et de la mer (DGITM).....14*

DÉBATS.....16

TABLE RONDE 2

Le grand retour du ferroviaire : quels objectifs, modèle et calendrier ?

Introduction

*Laurianne Rossi, questeuse de
l'Assemblée nationale, députée des
Hauts-de-Seine, responsable
de la réforme ferroviaire.....20*

La mobilité du quotidien

*Damien Adam, député de la Seine-
Maritime, rapporteur pour avis
sur le projet de loi pour un nouveau
pacte ferroviaire.....22*

Innover pour un ferroviaire compétitif

*Hervé Le Caignec, président
de Lisea.....24*

2020, l'Année européenne du rail

*Fabienne Keller, députée
européenne.....26*

Pour un ferroviaire écologique : quelles conditions ?

*Bernard Roman, président de l'Autorité
de régulation des transports (ART).....28*

DÉBATS.....30

TABLE RONDE 3

Quelles innovations au service de l'environnement ?

Introduction

*Zivka Park, députée du Val-d'Oise,
rapporteuse spéciale du budget
Infrastructures et Services
de transports.....35*

Sommaire

L'innovation dans la logistique

Constance Maréchal-Dereu, directrice générale de France Logistique.....37

Innovation : différentes temporalités

*Gabrielle Gauthey *, directrice Carbon Neutrality Businesses de la branche Gas, Renewables & Power, Total.....38*

Comment offrir une alternative au véhicule individuel ?

Jehan de Thé, directeur des Affaires publiques, Europcar Mobility Group.....40

DÉBATS.....42

Animation des débats



Diplômée de l'Institut d'études politiques d'Aix-en-Provence et titulaire d'une maîtrise de droit public, **Isabelle Gounin-Lévy** débute sa carrière dans la presse écrite, au *Dauphiné Libéré* puis au *Figaro*. Très rapidement, elle s'oriente vers les sujets économiques et travaille successivement au *Revenu*, à *Option Finance* et à *La Tribune*. Elle se spécialise alors dans les domaines de la banque et de l'assurance. Elle collabore à cette époque avec Europe 1 pour les krachs boursiers avant de se lancer dans la télévision et de participer à l'aventure de la création de LCI. Sur cette chaîne, elle exerce tout à la fois les métiers de présentatrice, pour le « Journal de l'éco » et « L'invité de l'éco », de reporter et d'animatrice, lors de débats menés avec la chaîne et ses partenaires. Elle prend également la casquette de productrice-réalisatrice lorsqu'elle lance les rubriques destinées aux PME, « Oser entreprendre », devenue « Impressions d'entrepreneurs », ou encore des programmes courts comme « Mon premier job », où elle fait intervenir des personnalités venues de tous bords sur les débuts de leur carrière.

Ouverture des Rencontres

Jean-Marc Zulesi



Jean-Marc Zulesi est député de la 8^e circonscription des Bouches-du-Rhône. Commissaire au Développement durable et à l'Aménagement du territoire, il est également coprésident de France Mobilités. Dans le cadre des Assises de la mobilité lancées en 2017, il est nommé président des ateliers de l'innovation chargés par la ministre des Transports, Élisabeth Borne, de formuler des recommandations pour lever les verrous à l'innovation. Sur la base de ces travaux, il participe depuis un an et demi au développement et à l'animation de la démarche France Mobilités, lancée par la ministre des Transports, qui vise à faciliter l'expérimentation et le déploiement de solutions de mobilité innovantes dans les territoires. Il est également nommé chef de file de la majorité LREM pour l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités à l'Assemblée nationale, en charge notamment des questions d'innovation, de transition écologique et de simplification. À l'Assemblée nationale, Jean-Marc Zulesi a été rapporteur du projet de loi ratifiant les ordonnances sur l'évaluation environnementale des projets et la participation du public, adopté par l'Assemblée nationale le 7 février 2018. Il est rapporteur de la commission du Développement durable pour la première partie des budgets 2020 et 2021. Ingénieur de formation, il est diplômé de l'Ensisa (Mulhouse) et d'un master en administration des entreprises à l'EM Strasbourg. Avant son élection en juin 2017, Jean-Marc Zulesi était chef de projet dans une entreprise privée spécialisée dans la radioprotection.

Isabelle Gounin-Lévy, journaliste à LCI

Bonjour et bienvenue à ces 27^{es} Rencontres Transports et Mobilités intitulées : "Quelles transitions pour les mobilités ?" Elles sont présidées par Jean-Marc Zulesi, à qui je laisse le soin d'introduire les débats.

Bonjour à toutes et à tous. Le sujet prend toute sa place dans le contexte d'une amorce de sortie de crise sanitaire. La mobilité doit faire face à l'ensemble des mutations. Trois transitions sont à envisager.

La première est d'ordre organisationnel, la deuxième renvoie au lien avec les nouvelles technologies, la troisième renvoie au développement durable.

En matière organisationnelle, les autorités organisatrices de la mobilité sont marquées par une

“En matière organisationnelle, les autorités organisatrices de la mobilité sont marquées par une perte de recettes. Il est donc nécessaire que l’État les aide de manière qu’elles puissent faire face aux difficultés qu’elles ont rencontrées pendant cette crise.”

JEAN-MARC ZULESI

perte de recettes. Il est donc nécessaire que l’État les aide de manière qu’elles puissent faire face aux difficultés qu’elles ont rencontrées pendant cette crise. Les autorités doivent également réfléchir à la tarification, en particulier dans les transports. La question de la gratuité doit se reposer comme cela a été le cas pendant la campagne des élections municipales. Alors que nous avons de graves difficultés à financer le transport public, la gratuité ne doit plus être une solution. Au contraire, il convient de trouver une tarification qui soit la plus efficace et intervienne comme une aide au transport public.

Par ailleurs, l’offre de transport doit être bien ajustée aux besoins des citoyens. C’est une condition de son efficacité.

Le second pilier de la transition a trait aux liens à opérer avec l’innovation et les nouvelles technologies. La question de la data a été au cœur des travaux préparatoires à la loi d’orientation des mobilités.

Le président de l’Autorité de régulation des transports (ART) s’exprimera aujourd’hui même devant vous.

La loi d’orientation confère à l’ART le pouvoir de contrôler l’utilisation des données de transport. Ces données sont des éléments essentiels. Elles sont le carburant de l’innovation. S’il est possible de collecter ces données au moyen du point d’accès unique instauré par la loi d’orientation et de les valoriser, alors nous serons en mesure d’ajuster de façon efficace la demande et l’offre de transport sur nos territoires.

La crise sanitaire fournit aussi l’occasion de stimuler des

innovations technologiques. Pensons à la navette autonome. Celle-ci est différente de la voiture autonome. Elle correspond à notre besoin de massifier les transports. Les expérimentations menées ici et là montrent qu’il est temps de passer à une plus grande échelle. Les mobilités doivent enfin s’inscrire dans une transition écologique. Il est établi que le vélo a été le grand gagnant de cette crise sanitaire pour les déplacements en métropole. Cela doit encourager les autorités en charge de la mobilité, les collectivités locales, à programmer des infrastructures adaptées à l’usage de ce moyen de transport.

Dans le même ordre d’idées, il convient d’assurer la transition énergétique des véhicules et notamment le passage du diesel à l’électrique et à l’hydrogène. Il est clair que toutes les énergies ne s’appliquent pas à tous les types de transport. S’agissant de l’hydrogène, par exemple, nous savons que ce carburant n’est pas adapté aux très courtes distances. Il convient donc de bien circonscrire les périmètres d’utilisation pertinents pour chaque type d’énergie.

Au total, l’exposé de ces piliers de la mobilité montre bien la portée des enjeux et des défis auxquels nous faisons face. La crise sanitaire nous fournit l’opportunité, notamment grâce au plan de relance, d’engager ces transitions rapidement. La loi d’orientation des mobilités fournit un terrain particulièrement favorable à ces mutations.

ISABELLE GOUNIN-LÉVY

Merci pour cette introduction.

Keynote historique

Pour une histoire de crise, réaliste et territorialisée, des mobilités – pourquoi il faut sauver le projet mobilité

Mathieu Flonneau



Mathieu Flonneau est historien et maître de conférences à l'université Paris I Panthéon-Sorbonne, directeur de l'IAES-EDS, chercheur au SIRICE-CRHI, membre du LabEx EHNE, président de l'association T2M (Transport, Traffic & Mobility), fondateur de P2M (Passé-Présent-Mobilités), spécialiste d'histoire urbaine et des mobilités. Il codirige les collections « Cultures mobiles » aux éditions Descartes & Cie et « Mobilités & Sociétés » aux Éditions de la Sorbonne. Il est l'auteur et éditeur de nombreux ouvrages dont *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* (Presses universitaires de Rennes, 2009), *Les transports de la démocratie* (PUR, 2014) et *Vive la route ! Vive la République !* (Éditions de l'Aube, 2017, avec Jean-Pierre Orfeuil). Il publiera cette fin d'année, aux Éditions Loubatières, *En tous sens ! Une histoire des équipements de la route* et, en 2021, *Métropoles mobiles* (PUR).

Isabelle Gounin-Lévy

Mathieu Flonneau, comment, à la lumière de l'histoire, que vous enseignez, peut-on sauver ce projet de mobilités ?

Bonjour mesdames et messieurs. Je m'exprime avec plaisir devant vous sur ce sujet des mobilités au pluriel. Nous vivons dans un monde d'incertitudes que nous cherchons, quelques universitaires et moi-même, à décrypter depuis une vingtaine

d'années.

Cette réflexion entend promouvoir une approche laïque de la question, distanciée par rapport aux guerres de religion modales et s'adosse à de nombreuses publications auxquelles je me permets de vous renvoyer. Celles qui portent sur le *mobility turn*,

en particulier, sont très actuelles et ne réduisent pas la mobilité à ses dimensions techniques et fonctionnelles. Il s'agit ici de traiter du risque mobilitaire dans le contexte de crise aiguë que nous connaissons.

Cette histoire immédiate, de crise, vise à sauver le projet de mobilité tel qu'il s'est construit dans nos sociétés depuis deux siècles. L'ouvrage collectif *Métropoles mobiles*, à paraître, aborde de front cette question. Par ailleurs, il sera question dans *En tous sens!* de raisonner les bouquets et vertiges mobilitaires sous l'angle des équipements de la route et, certes, de réfléchir à la crise sanitaire actuelle mais aussi à celle qui l'a précédée – l'anormalité devenant la norme – j'entends la crise écologique. Comme pour la médecine de crise, devant les dégâts, il convient de distinguer les grands blessés des autres et de se tenir à distance des faux débats très médiatiques tels que ceux focalisés sur les micromobilités de centre-ville. Ce matin, nos échanges porteront de façon plus réaliste sur les modes lourds de transport, tels que le ferroviaire et la route, et tenteront d'envisager leur résilience possible et leur contemporanéité.

Ma contribution vise donc à tenter d'arraisonner le choc des images. Une image en particulier se superpose à notre perception, celle, saisissante, de l'aéroport Châteauroux-Centre situé en bordure de l'autoroute A20. Quand on en approche, on est comme sidéré à la vue de la soixantaine d'appareils qui y stationnent pour cause de confinement et qui, pour certains, ne reprendront probablement jamais leur envol. Il s'agit en particulier des Airbus A380 de la compagnie British Airways. Et le

contraste s'accroît quand on sait que c'est aussi ici que se trouve le plus grand restaurant routier de France, *L'Escale*. Ce lieu évoque inmanquablement la culture routière du poids lourd et de l'approvisionnement qui, même en temps d'"immobilité Covid", continue de fonctionner.

Enfin, j'attire également l'attention sur la présence ici d'un superchargeur de la marque automobile Tesla, lequel autorise un tempo irréaliste à ce secteur comme le montre le graphique des capitalisations boursières où cette compagnie caracole en tête. Celle-ci est en effet supérieure à celle cumulée des cinq autres majors de l'automobile, alors que Tesla ne réalisait, jusqu'à il y a peu, que l'équivalent de deux journées de production annuelle des plus grands constructeurs... C'est un paradoxe, ou plutôt un déséquilibre flagrant, qui interroge l'historien, plus familier de la longue durée, quant à la valeur et à la finalité du grand tableau des mobilités.

Il faut donc revenir au moment du décollage de ces mobilités liées à la "révolution industrielle". Aux bateaux à vapeur, aux chemins de fer, et aux routes renouvelées par John McAdam, qui a permis d'augmenter de 30 % la vitesse de circulation terrestre pour les biens et les personnes. À l'occasion de son voyage aux États-Unis en 1831, Alexis de Tocqueville avait rapporté "*la vérité universellement sentie et reconnue*" selon laquelle les mobilités des communications sont les conditions de la prospérité d'un peuple, ce que les États-Unis, selon ses dires, lui avaient fait toucher du doigt.

Son contemporain Michel Chevalier,

"Dans le contexte de l'avant-Covid, les « gilets jaunes » avaient été précédés par les « bonnets rouges » en Bretagne et aussi par le grand échec des « Grenelle » et l'impossibilité fâcheuse de taxer la route et les poids lourds à leur juste prix."

MATHIEU FLONNEAU

“Un risque de déshumanisation guette derrière les mobilités dites augmentées ou « autonomes » qui nous sont promises : le grand risque de l’ubérisation.”

MATHIEU FLONNEAU

ingénieur des Mines, saint-simonien puissant sous le Second Empire, avait pointé également, dans ses lettres sur l’Amérique du Nord, un projet démocratique derrière le projet de l’amélioration des communications. Pour ces auteurs, le projet de mobilité est bien un projet de progrès, d’émancipation et de liberté. Or, aujourd’hui, à l’heure de l’anniversaire des "gilets jaunes", nous faisons face à des disruptions, à des dérapages, à des contestations qui nient l’évidence du progrès et des transitions décrites par ces observateurs du passé. Dans le contexte de l’avant-Covid, les "gilets jaunes" avaient été précédés par les "bonnets rouges" en Bretagne et aussi par le grand échec des "Grenelle" et l’impossibilité fâcheuse de taxer la route et les poids lourds à leur juste prix. La loi d’orientation des mobilités promulguée le 26 décembre 2019 a capitalisé sur toutes ces expériences qui ont eu pour vertu de lever un déni, celui des grands équilibres mobilitaires. Or, beaucoup de débats antérieurs, y compris à la maison de la Chimie, si je peux me permettre, se sont souvent focalisés sur des mobilités marginales ou anecdotiques. Dès lors, recentrer les échanges sur le transport ferroviaire, le transport public, aborder l’aérien, et revenir à la route devrait offrir un gage de réussite pour une réflexion territorialisée sur les mobilités. Dans ce cadre, les nouvelles géométries routières méritent pour finir notre attention, qu’il s’agisse des navettes autonomes, de la collectivisation de la route, etc. Nous ne partageons pas forcément l’optimisme souvent marketing à l’égard des grandes disruptions technologiques car un risque de

déshumanisation guette derrière les mobilités dites augmentées ou “autonomes” qui sont promises, mais ces réflexions stimulent.

Le grand risque de l’ubérisation des mobilités est là. Des limites aux dérégulations sont à définir afin d’empêcher la disparition de l’automobilisme classique. Comme l’illustrent les gravures présentées ici, il s’agit aussi de comprendre l’attachement émotionnel et esthétique pour le grain routier qui donne un sens à la pénétration des territoires. Il existe aussi des risques de non-fonctionnement, de *hacking* ou de perturbation de ces réseaux. Il y a vingt ans, cela faisait déjà l’objet d’une controverse célèbre entre les deux firmes Microsoft et General Motors.

Il faudra par conséquent revenir sur l’irréaliste tabou routier et sur la construction de la route républicaine et de toutes ses déclinaisons qui doivent être actualisées et non archaïsées car le risque du grand refus et de la non-acceptation sociale est bien présent. La perte des socles communs et la disparition de la convivialité routière que chantait Charles Trenet, ainsi que l’obligation faite au monde dit rural de ralentir posent question. Il faut à cet égard se souvenir que les "gilets jaunes" protestaient autant contre une taxe que contre l’injonction qui leur était faite de ralentir.

Bref, face à ce nouveau monde des mobilités qui n’est pas optionnel, le monde ancien persiste. Avec légitimité parfois. Pour s’en sortir, il convient d’évoquer la dimension globale des écosystèmes mobilitaires et je pense tout particulièrement au projet de Cité des Mobilités lancé en région parisienne dans lequel, avec des professionnels – **voir liens en fin**

d'intervention -, nous cherchons à démontrer la valeur du patrimoine mobilitaire, non pas dans une logique muséale mais en tant qu'il est un actif bien actuel. Il s'agit de rappeler, à un moment où la tentation du télétravail et de la perte de l'humain est omniprésente, qu'il importe de rester attaché à un projet social et industriel qui a fonctionné. Le risque d'accroissement des "fractures mobilitaires" existe donc si l'on perd de vue les finalités premières qui ont présidé à l'essor des mobilités.

ISABELLE GOUNIN-LÉVY

Vous parlez d'une tentation du télétravail. Ne s'agit-il pas plutôt d'une obligation dans le contexte sanitaire actuel où s'expriment aussi le besoin de proximité et celui de redonner vie aux territoires ?

MATHIEU FLONNEAU

C'est, en effet, l'enjeu : réconcilier dans les plans de relance la carte et le territoire. Certes, les finalités du monde sont à conjuguer avec les fins de mois. Dans l'automobile, que je connais mieux, les débats sur la neutralité technologique sont à ouvrir. Une archaïsation forcenée du monde ancien est à l'œuvre, or, j'invite à regarder où ce monde ancien nous a conduits, et tout n'est pas négatif. Des enjeux de société, des développements territoriaux présentaient une cohérence réelle frappée, hélas, trop vite d'amnésie de nos jours.

- Liens vers la présentation de Mathieu Flonneau :

Partie 1 - <http://www.mmconseil.com/wp-content/uploads/2020/12/Partie-1-RencontresmobilitésPPnov2020.pdf>

Partie 2 - <http://www.mmconseil.com/wp-content/uploads/2020/12/Partie-2RencontresmobilitésPPnov2020.pdf>

Table ronde 1

La nouvelle donne de la mobilité

PRESIDENT

Jean-Marc Zulesi

Député des Bouches-du-Rhône,
coprésident de France Mobilités,
responsable du texte de la LOM

ANIMATRICE

Isabelle Gounin-Lévy

Journaliste à LCI

INTERVENANTS

Ghassan Haddad

Head of Public Policy and
Communications EMEA chez Lime

Cécile Maisonneuve

Présidente de La Fabrique de la
Cité

Flavien Neuvy

Économiste, directeur de
l'Observatoire Cetelem de
l'automobile, vice-président de
Clermont-Auvergne-Métropole,
délégué aux Mobilités innovantes

Marc Papinutti

Directeur général des
Infrastructures, des Transports et
de la Mer (DGITM)

Transports publics : quelles conséquences de la crise sanitaire ? Quelle place pour la voiture ?

Flavien Neuvy



Économiste et directeur de l'Observatoire Cetelem, **Flavien Neuvy** travaille depuis plus de quinze ans au sein de BNP Paribas Personal Finance en tant que directeur d'agence puis *head of market intelligence*. Il est de plus maire de Cébazat depuis 2014, conseiller départemental du Puy-de-Dôme et vice-président de Clermont-Auvergne-Métropole, délégué au schéma cyclable et aux mobilités innovantes. Titulaire d'un master en droit et économie d'Aix-Marseille université, Flavien Neuvy est par ailleurs professeur affilié à l'ESC Clermont et lieutenant-colonel de la Gendarmerie nationale.

Isabelle Gounin-Lévy

Ouvrons à présent la première table ronde, avec Flavien Neuvy qui va nous parler des développements possibles pour la voiture dans le contexte de la crise sanitaire actuelle.

Bonjour à tous. Ces questions de mobilité sont très importantes pour des raisons environnementales, bien entendu, mais aussi parce qu'elles touchent à la vie quotidienne des Français. La mobilité engage la plupart des actes quotidiens : aller au travail, faire les courses, accompagner les enfants à l'école, etc. Ce thème est en conséquence très sensible pour les décideurs publics, élus locaux notamment. La crise sanitaire intervient comme un accélérateur de tendance et contribue à faire bouger les lignes préétablies de la mobilité. Comme il a été rappelé, le vélo

semble avoir bénéficié de cette situation. Il faudra vérifier si cet engouement sera durable. Reste qu'il nous revient de saisir la contrainte de la crise pour en faire l'opportunité d'une autre mobilité durable. Je pense à la transformation des pistes cyclables transitoires en voies définitives. Des aides publiques sont prévues pour y parvenir.

En tant que maire, je constate toutefois que la commune reçoit quelques messages de remerciement de la part de cyclistes après la sécurisation d'une piste cyclable, alors que les mécontentements des automobilistes sont bien plus

“La dernière étude intitulée « La fracture automobile », réalisée par notre observatoire Cetelem, a montré qu’existaient deux France qui ne se comprenaient pas au sujet de la voiture.”

FLAVIEN NEUVY

nombreux. Cela illustre la grande sensibilité des citoyens sur ces sujets. Le transport public est pareillement percuté par la crise sanitaire. Les pertes de recettes liées à l’absence de versement aux transports y sont pour beaucoup. Un salarié au chômage partiel ne contribue plus au transport et n’achète plus de titre de transport. Ces éléments mettent en tension les finances des transports publics locaux à un moment où s’expriment de grandes attentes en matière de développement de réseaux et de modernisation des infrastructures. Ces postes sont très coûteux. Aussi un fossé est-il en train de se creuser entre les besoins de modernisation et d’extension des transports publics et les moyens disponibles. Pour ce qui concerne Clermont-Auvergne-Métropole, que je préside, je ne vois pas comment soutenir la gratuité des transports tout en voulant moderniser les réseaux. Les recettes tirées de la vente des titres de transport ne couvrent déjà que 15 % du budget annuel (100 millions d’euros) des transports de la métropole. S’en priver est clairement inenvisageable. La crise a, certes, des effets positifs comme l’illustre l’accélération du déploiement de certaines infrastructures telles que les pistes cyclables, mais elle met sous forte tension les finances publiques locales. De plus, elle conduit à s’interroger sur les investissements à venir : sont-ils efficaces et utiles ? Dans ce sens, il faut rappeler que, pour le citoyen, le bon transport public est celui qui marque un arrêt près de chez lui. Ce service est loin d’être réalisable dans

des zones très peu peuplées.

S’agissant de la voiture, il faut savoir qu’elle occupe aussi une place prépondérante dans la vie quotidienne des Français. Elle est souvent stigmatisée pour de bonnes et de mauvaises raisons et fait office de coupable idéal. La dernière étude intitulée "La fracture automobile", réalisée par notre observatoire Cetelem, a montré qu’existaient deux France qui ne se comprenaient pas au sujet de la voiture. Une France des métropoles qui dispose d’une multitude de moyens de transport quotidiens (vélo, bus, métro, tramway, autopartage, etc.) d’une part, qui utilise peu la voiture, perçue comme un ennemi dangereux et polluant. À l’inverse, une France faiblement urbanisée qui ne connaît ni le tramway, ni le métro, ni le bus ne dispose que de la voiture individuelle pour effectuer ses déplacements quotidiens indispensables. Ces populations vivent très mal les attaques dirigées contre cet objet de mobilité et de liberté. Ces deux France ne se comprennent pas. Les métropoles sont engagées dans une mobilité plus durable où recule fortement l’usage de la voiture. À l’inverse, dans les zones périurbaines et rurales, la voiture individuelle demeure indispensable. Il faut être attentif à ce constat et ne pas stigmatiser les voitures et encore moins les automobilistes. Cela vaut aussi pour les utilisateurs de véhicules lourds de type SUV auxquels recourent de nombreuses familles.

Quelles mobilités pour les métropoles ?

Cécile Maisonneuve



Cécile Maisonneuve est présidente de La Fabrique de la Cité, *think tank* de l'innovation et de la prospective, qu'elle a rejoint en 2015. Elle est membre du conseil d'administration de la Fondation Le Corbusier et *fellow* de l'Institut Montaigne. Elle a auparavant dirigé le Centre Énergie de l'Institut français des relations internationales (IFRI), auprès duquel elle est aujourd'hui conseiller. De 2007 à 2012, Cécile Maisonneuve occupa diverses positions au sein du groupe Areva, relatives à la prospective et aux affaires publiques internationales et européennes. Cécile Maisonneuve a commencé sa carrière comme administrateur de l'Assemblée nationale, où elle a travaillé successivement pour les commissions de la Défense, des Lois et des Affaires étrangères. Ancienne élève de l'École normale supérieure, lauréate de l'Institut d'études politiques de Paris, Cécile Maisonneuve est également titulaire d'un master 2 en histoire de l'université Paris IV-Sorbonne. Cécile Maisonneuve a collaboré avec la Fondation pour la recherche stratégique et le Center for Strategic and International Studies (CSIS). Elle est le coauteur d'une biographie sur Benjamin Franklin (Perrin, 2008). Ancienne participante du programme des visiteurs internationaux (IVLP) du Département d'État (2001), elle est membre de l'association VoxFemina pour la promotion des femmes expertes dans les médias.

Isabelle Gounin-Lévy

Je cède la parole à Cécile Maisonneuve, présidente de La Fabrique de la Cité, sur le sujet de l'arrêt de la mobilité marqué par la crise sanitaire. Comment cette mobilité, qui est au cœur des métropoles, peut-elle s'organiser et se financer ? C'est un point sensible qui concerne les personnes et pas seulement les biens et les services.

Merci d'organiser ce débat, qui vient à point nommé. Nous connaissons une crise majeure, crise sanitaire bien sûr, mais également crise absolue de la mobilité, car, depuis toujours, la seule solution que nous avons pour stopper les pandémies est d'arrêter tous les mouvements de personnes et les contacts. Cette crise se manifeste assez dramatiquement en matière de transports en commun. C'est un

constat mondial qui se traduit déjà dans certaines villes par la suppression d'une partie des services de transports en commun. Aux États-Unis, on voit se multiplier la disparition de l'offre pour des raisons de coûts. La question est de savoir comment rebondir et dans quel sens. Il est temps de considérer sérieusement ce que signifie le fait d'être passé du terme de "transport" à celui de "mobilité". Jean-Marc

Offner, directeur de l'Agence d'urbanisme de Bordeaux, dit qu'elle se compose de trois sous-systèmes : le système de transports (voiture, vélo, etc.), le système de localisation (où sont les emplois, les lieux de vie, les loisirs), le système d'activités propres à chacun de nous. La mobilité ne peut donc pas être réduite au système de transport en édulcorant les deux autres. Ils induisent des questions bien plus complexes et la nécessité de territorialiser. Notre regard doit être objectif sur les actifs dont nous disposons pour fabriquer ce système de mobilité tourné vers les transitions écologiques, technologiques et sociales. Nous avons construit des métropoles, des centres urbains denses et des premières couronnes, dont les transports en commun forment la colonne vertébrale. Aujourd'hui, le choix est simple : soit nous les renforçons, soit nous les tuons. La gratuité aboutira à leur mort lente. Il faut ouvrir un débat sur le financement de cette gratuité, car ce sont les entreprises, à travers leur masse salariale, qui la financent, et le système a atteint sa limite. Hormis les métropoles, le tissu urbain français, déjà fragilisé dans certaines villes par la disparition d'un grand nombre de commerces, doit être maintenu et traité également pour des raisons écologiques. Dans le cœur métropole, la mobilité automobile représente 2 % des émissions de CO2 de la mobilité routière totale, qui se concentrent à 78 % dans les déplacements métropoles-centres et entre les zones périphériques des villes, quelle que soit leur taille. C'est là que se situe l'enjeu de la décarbonation de la mobilité routière. Nous avons développé en France un réseau routier extrêmement dense,

c'est un outil, un actif à partir duquel nous devons construire ce nouveau système. La question de la densification de ce réseau se pose, non pas en termes de nombre de voitures, mais en termes de nombre d'occupants desdits véhicules. La mobilité, ce n'est pas transporter des véhicules, mais transporter des gens. Quant au ferroviaire, notamment les lignes secondaires régionales, c'est un énorme sujet qui nécessite un investissement massif car il permet d'irriguer les territoires. La question de la décarbonation c'est aussi celle du lien, et non de l'opposition traditionnelle, entre le ferroviaire et le routier.

Les grandes métropoles françaises n'auront pas d'autre choix que d'instaurer des péages urbains, à l'instar de New York, Barcelone, Londres ou Singapour, afin de financer la remise à niveau de leurs transports en commun, de les rendre fiables. Le premier préjugé contre le péage urbain est qu'il serait une mesure antisociale. C'est tout l'inverse. Lorsque l'on utilise les recettes d'un péage urbain, payées par les personnes les plus fortunées d'une ville, pour les investir dans les transports en commun, on développe l'accessibilité des moins favorisés à l'emploi et à la formation. Or, le sujet des inégalités sociales va devenir majeur au sein de la crise qui s'ouvre. La mobilité va être plus que jamais l'outil nécessaire à un certain nombre d'entre nous pour se rendre au travail, et, à beaucoup d'autres, pour en chercher un ou pour se former. Il faut réconcilier un système de financement efficace avec une offre de transport qui permette d'accéder à de nouvelles opportunités.

“Les grandes métropoles françaises n'auront pas d'autre choix que d'instaurer des péages urbains, à l'instar de New York, Barcelone, Londres ou Singapour, afin de financer la remise à niveau de leurs transports en commun, de les rendre fiables.”

CECILE MAISONNEUVE

Quel avenir pour les micromobilités et les mobilités partagées ?

Ghassan Haddad



Ghassan Haddad est le Head of Public Policy and Communications pour l'Europe, le Moyen-Orient et l'Afrique chez Lime. À ce titre, il dirige le département des Relations gouvernementales et Relations publiques afin de promouvoir Lime auprès des médias et s'associer avec des villes partout dans le monde pour devenir leur fournisseur de référence en services de micromobilité. Dirigeant auparavant les départements de Politique publique d'Uber en Europe de l'Ouest et au Moyen-Orient, Ghassan Haddad a conduit de nombreuses réformes ayant permis la création de dizaines de milliers d'emplois dans l'industrie du transport au Moyen-Orient. Il a travaillé dans le conseil en stratégie pendant cinq ans, période à laquelle il a conseillé des gouvernements du Moyen-Orient dans leur stratégie, leurs politiques économiques et leur management de la performance. Ghassan Haddad enseigne par ailleurs l'économie à l'université de St Andrews en Écosse, établissement dont il est titulaire d'un master en stratégie internationale et économie. Il est également diplômé d'un *Bachelor of Arts* d'économie et politique de l'université de Sheffield.

Isabelle Gounin-Lévy

Ghassan Haddad, à partir de l'état des lieux du secteur européen de la mobilité, quel est l'avenir des mobilités partagées et quelles actions engager pour faire avancer concrètement ce marché ?

Bonjour à tous, merci de m'accueillir, je suis ravi d'être parmi vous. Je me focaliserai sur l'aspect micromobilité – les trajets de petits véhicules sur de courtes distances – pour vous donner des perspectives en Europe et en France.

C'est une industrie jeune, en plein essor, qui a trouvé sa place en particulier depuis la Covid. Aujourd'hui, cette industrie remplit une fonction indiscutable dans les

villes européennes de toutes tailles.

Chez Lime, grâce à notre solution, nous avons obtenu 200 millions d'utilisateurs dans le monde, beaucoup plus rapidement que n'importe quel autre acteur du secteur. L'industrie a connu une forte dynamique, une frénésie. Aujourd'hui, une régulation s'opère, visant à corriger et balancer l'offre et la demande de ce service. Nous assistons à une phase de maturité du marché où les pratiques évoluent en

*“Il est nécessaire
d’assurer le
développement de la
multimodalité afin
d’assurer l’avenir de la
mobilité partagée des
villes françaises.”*

GHASSAN HADDAD

ce qui concerne la qualité de nos produits, l’impact environnemental, la qualité sociale du travail que nous offrons, l’efficacité de ce service. Le temps des trottinettes éparpillées sur les trottoirs est révolu. Les trois grands marchés français – Paris, Lyon, Marseille – ont déjà régulé notre industrie. Une consolidation s’opère désormais autour d’un leader mondial et entre trois grands acteurs au niveau européen. Il est nécessaire d’assurer le développement de la multimodalité afin d’assurer l’avenir de la mobilité partagée des villes françaises. Nous devons saisir cette capacité d’innovation des entreprises du secteur. Les pratiques de nos utilisateurs et notre coopération avec les villes ont changé avec la Covid. La Covid a démontré que nos solutions n’étaient pas qu’une tendance, mais que ces modalités allaient perdurer, qu’elles permettaient notamment la distanciation sociale, et qu’elles étaient plébiscitées par les utilisateurs. Contrairement aux solutions passées, celle proposée par notre entreprise s’appuie sur un partenariat avec les villes de toutes tailles ne nécessitant que peu d’investissements de leur part.

La loi d’orientation des mobilités (LOM) a donné un espace de régulation pour que les villes et les métropoles puissent faire des appels d’offres. Nous attendons désormais que les villes, à l’instar de Grenoble, en ouvrent afin de pouvoir lancer notre service dans toute la France. Les flottes envisagées dans ces appels d’offres sont plus basses que la demande, nous l’avons constaté dans toutes les villes européennes. La demande post-Covid a augmenté de 30 % : 30 % d’utilisateurs supplémentaires et 30 % de durée de trajet en plus.

Le cadre national est fixé depuis plus d’un an, les élections municipales sont passées, toutes les conditions sont réunies aujourd’hui pour avancer ensemble. Les craintes d’hier quant aux responsabilités sociales ou au respect des espaces publics et de l’environnement n’ont plus lieu d’être aujourd’hui. Tous les opérateurs ont fait de nombreux progrès sur la durée de vie des trottinettes et sur l’impact environnemental.

Lime est disposé à travailler avec les collectivités, quelle que soit leur taille, pour proposer une offre adaptée à chaque territoire et construire ensemble la mobilité de demain.

Comment la crise ouvre-t-elle de nouvelles perspectives ?

Marc Papinutti



Directeur général des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) au ministère de la Transition écologique depuis 2019, **Marc Papinutti** a auparavant été directeur de cabinet d'Élisabeth Borne, ministre chargée des Transports. Il avait déjà été directeur des Infrastructures de transport de 2008 à 2010 au sein de la DGITM avant de devenir directeur général de Voies navigables de France (VNF) jusqu'en 2017. Ingénieur en chef des Ponts, des Eaux et des Forêts, diplômé de l'École nationale des travaux publics de l'État, Marc Papinutti a également travaillé en tant que conseiller technique du ministre d'État Jean-Louis Borloo en 2007. Il a par ailleurs été chef du Groupe d'études et stratégies des transports à la Direction régionale de l'Équipement d'Île-de-France, ainsi qu'adjoint au sous-directeur des Transports ferroviaires au ministère de l'Équipement. Marc Papinutti a de plus travaillé en 2003 à la sous-direction des Transports par voies navigables, puis à la sous-direction des Infrastructures de transports ferroviaires et collectifs de 2005 à 2007.

Isabelle Gounin-Lévy

Marc Papinutti, vous avez certainement envie de réagir à ce que nous venons d'entendre.

Bonjour. Il y a onze mois, la loi LOM a été promulguée, suivie immédiatement par cette crise qui a impacté le fonctionnement du modèle de mobilité en transports collectifs néoclassiques urbains, périurbains, interurbains. Si l'offre a perduré à un haut niveau, le nombre d'usagers a subi une baisse très nette. Les clients potentiels ne ressentent pas encore la sécurité nécessaire pour utiliser les transports collectifs. Au-delà de ce qui a été programmé dans le projet de loi de finances rectificatif et dans le projet de loi de

finances initial 2021, le sujet du fonctionnement et de la capacité d'investissement qui lui est liée reviendra si nous restons sur ce même mode classique.

Au moment du déconfinement, en mai, nous avons su prendre des initiatives en une quinzaine de jours, en créant, par exemple, le "Coup de pouce vélo" ou en ouvrant des voies transitoires. Ces expérimentations n'auraient pas été proposées naturellement par nos ingénieurs. La crise nous a donc permis d'être inventifs, de tester...

La LOM, ayant pour objectif d'adapter l'offre de transport dans tous les territoires, permet à ces territoires de partager leurs expériences et d'exprimer leurs besoins.

Le transport et la mobilité ne sont plus des modèles uniques, ils s'adaptent et viennent du terrain. Nous les avons intégrés à des appels

à manifestation d'intérêt, à des appels spécifiques pour la ruralité.

Sur le plan de relance, nous avons des volontés pour les transports urbains en Île-de-France, pour de nouvelles lignes de métro et de transports collectifs urbains en province, pour l'amorçage de progrès, y compris pour le fret.

*“Le transport et la
mobilité ne sont plus des
modèles uniques, ils
s'adaptent et viennent du
terrain.”*

MARC PAPINUTTI

Débats

“Ne croyons pas que la gratuité vide les voitures au profit des transports en commun : cela vide essentiellement les trottoirs et réduit l’usage du vélo.”

CECILE MAISONNEUVE

ISABELLE GOUNIN-LEVY

Selon un membre de l’assistance, il importe d’attirer davantage d’usagers de la route vers des transports publics efficaces et, d’après lui, la gratuité serait un argument convaincant.

Par ailleurs, le choix de véhicules autonomes de taille réduite est prôné par certains.

JEAN-MARC ZULESI

Nous n’aurons jamais un modèle de mobilité parfait car la mobilité évolue sans cesse. À l’heure où le télétravail se développe, des chefs d’entreprise risquent de remettre en question le versement mobilité.

ISABELLE GOUNIN-LEVY

Pourtant, on peut se demander si télétravail perdurera, alors qu’il semble provoquer des ravages chez certaines catégories de la population.

JEAN-MARC ZULESI

Même si le salarié ne télétravaille que deux jours sur cinq, la question de la viabilité du versement mobilité se posera.

Au sujet du malus au poids des véhicules, le gouvernement l’a fixé à 1 800 kg afin d’orienter le marché vers des véhicules plus adaptés à la circulation en ville. J’ajoute que les familles nombreuses devraient être exemptées de ce malus et que les véhicules électriques ne sont pas concernés.

ISABELLE GOUNIN-LEVY

Un participant demande si la gratuité des transports en commun a fait l’objet d’une mesure d’impact.

CECILE MAISONNEUVE

La gratuité a déjà une longue histoire, depuis les années 1970 (à Rome ou aux États-Unis). Le succès dépend du type de territoire et des objectifs. Ne croyons pas que la gratuité vide les voitures au profit des transports en commun : cela vide essentiellement les trottoirs et réduit l’usage du vélo. En effet, l’automobiliste est intéressé avant tout par la performance “point à point” du transport en commun. La gratuité risque d’assécher les finances des transports en commun sans agir sur le choix de l’automobile au détriment d’autres modes.

ISABELLE GOUNIN-LEVY

Selon un participant, la question de la gratuité en pose une autre : qui paye, l’usager ou le contribuable ? Selon lui, la gratuité est une question de choix démocratique, dans un contexte de recentralisation de la fiscalité.

FLAVIEN NEUVY

Si l’objectif de la gratuité est de reporter l’usage de la voiture vers les transports en commun, gardons à l’esprit que si c’était seulement une question de coût, tout le monde abandonnerait sa voiture. Ce que regardent les usagers, c’est l’efficacité des transports publics, et donc le temps : sommés de se dépêcher sans

“Laissons tranquille l’automobiliste des zones rurales qui paye assez cher pour ses déplacements, comme l’ont montré les « gilets jaunes » dont la colère s’est dirigée contre des règles imposées de manière uniforme, sans prise en compte de leur vie quotidienne.”

CECILE MAISONNEUVE

cesse, les gens regardent avant tout le temps de trajet point à point. Donc la modernisation et la densification des réseaux sont de nature à augmenter le recours aux transports publics, mais pas leur gratuité, ce qui n’empêche pas l’utilité des tarifications solidaires, pour les personnes défavorisées ou les demandeurs d’emploi. Enfin, il est évident que la gratuité entraîne la subvention publique et donc l’impôt.

MARC PAPINUTTI

Le versement transport (devenu versement mobilité) est un impôt payé par les entreprises et qui a permis de développer une offre intéressante en France. La gratuité ferait reposer le financement des transports intégralement sur les contribuables et les entreprises.

ISABELLE GOUNIN-LEVY

Un participant confirme que le problème du maillage est le plus crucial et que la gratuité est annexe. Pourquoi ne parvient-on pas à mettre en place des systèmes efficaces et plus développés ?

JEAN-MARC ZULESI

Cela pose la question de l’aménagement durable du territoire, avec une offre de transport qui réponde à un besoin de mobilité, en particulier à un besoin du quotidien. C’est pourquoi il convient de collecter et valoriser les données.

CECILE MAISONNEUVE

Cela pose également la question de la multimodalité et de la liaison des systèmes entre eux. En la matière, le mariage idéal est celui de la data et de l’infrastructure. Cette dernière est très flexible, à l’image des parcs relais qui permettent aux automobilistes de

joindre un transport en commun, sur route ou rail, qui permette l’indispensable “point à point”.

ISABELLE GOUNIN-LEVY

Pourquoi manque-t-on de points relais ? Pourquoi ce manque de dynamisme ?

MARC PAPINUTTI

L’autorité organisatrice compétente en la matière n’est pas aisée à identifier : région ? Département ? Chaque territoire se développe de façon différente. Je connais un cas où le parc relais à proximité de l’autoroute est en fait le parking du supermarché, faiblement occupé pendant la semaine.

ISABELLE GOUNIN-LEVY

Certains déplorent que les pouvoirs publics fassent encore et toujours payer les automobilistes. Les questions des participants montrent également que la fracture entre les usagers les plus aisés et les autres est un sujet à aborder, certains observant que les plus riches auront les moyens de payer, mais pas les autres.

JEAN-MARC ZULESI

Le projet de loi de finances répond à cette inquiétude avec le forfait mobilité durable de 500 euros pour tout salarié n’utilisant plus sa voiture, ou bien l’utilisant en covoiturage. Chaque entreprise peut proposer ce forfait à ses salariés. La politique menée ne repose pas seulement sur la taxe, c’est également une politique d’incitation. J’ajoute que le plan vélo et le chèque réparation vélo de 50 euros représentent des investissements importants qui ne bénéficient pas qu’aux cadres mais aussi à des personnes aux revenus

modestes qui peuvent remonter sur leur vélo pour se rendre à leur travail.

CECILE MAISONNEUVE

Laissons tranquille l'automobiliste des zones rurales qui paye assez cher pour ses déplacements, comme l'ont montré les "gilets jaunes" dont la colère s'est dirigée contre des règles imposées de manière uniforme, sans prise en compte de leur vie quotidienne. À l'inverse, l'automobiliste de la zone urbaine très dense paye très peu les externalités qu'il suscite (occupation de l'espace public, pollution atmosphérique, etc.). D'où la nécessité d'adapter la politique aux territoires et aux modes de vie.

"Ne divisons pas les Français, avec les zones rurales d'un côté et les métropoles de l'autre."

JEAN-MARC ZULESI

ISABELLE GOUNIN-LEVY

Un participant estime que dénoncer la taxation de la voiture est une chose et que l'utiliser pour parcourir 500 mètres en est une autre. Ne faudrait-il pas prioriser les transports scolaires collectifs ou partagés ?

JEAN-MARC ZULESI

Le transport partagé pose la question de la confiance à l'heure de la crise sanitaire et de la distanciation sociale.

FLAVIEN NEUVY

Merci à tous pour ces échanges passionnants.

JEAN-MARC ZULESI

En conclusion, je dirai que nous voyons bien que le sujet du financement est crucial, notamment dans les territoires et les agglomérations les plus reculées. Redonner confiance dans les transports publics est également un défi à relever. Soulignons à ce sujet que toutes les dispositions sanitaires et de sécurité sont prises par les opérateurs. Ne divisons pas les Français, avec les zones rurales d'un côté et les métropoles de l'autre.

Table ronde 2

Le grand retour du ferroviaire :
quels objectifs, modèle et calendrier ?

PRESIDENTE

Laurianne Rossi

Questeure de l'Assemblée nationale, députée des Hauts-de-Seine, responsable de la réforme ferroviaire

ANIMATRICE

Isabelle Gounin-Lévy

Journaliste à LCI

INTERVENANTS

Damien Adam

Député de la Seine-Maritime, rapporteur pour avis sur le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire

Hervé Le Caignec

Président de Lisea

Bernard Roman

Président de l'Autorité de régulation des transports (ART)

Fabienne Keller

Députée européenne

Introduction

Laurianne Rossi



Députée (La REM) de la 11^e circonscription des Hauts-de-Seine, **Laurianne Rossi** est également Questeuse de l'Assemblée nationale, et membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et de la délégation aux Collectivités territoriales et à la Décentralisation. Responsable de la réforme ferroviaire en 2017 pour la majorité parlementaire, elle a également été rapporteure pour avis des budgets 2018 et 2019 au nom de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire. Laurianne Rossi est également présidente du Conseil national du bruit et membre de la Haute Autorité pour la qualité de service dans les transports. Diplômée en sciences politiques et droit public (IEP d'Aix-en-Provence et université Paris I-Sorbonne) et très impliquée sur les enjeux de mobilité, d'égalité territoriale et de politique de la ville, Laurianne Rossi a travaillé plus d'une dizaine d'années auprès d'acteurs du logement, de l'aménagement urbain et des transports, jusqu'à son élection en 2017.

Isabelle Gounin-Lévy

Laurianne Rossi, je vous laisse planter le décor de cette table ronde sur le ferroviaire, en nous parlant de l'impact de la crise sanitaire, de l'enjeu écologique et de ce pacte ferroviaire.

Je vous remercie pour votre invitation. Nous ne pouvons pas faire l'impasse sur le contexte actuel et la crise profonde qui affecte tous nos transports publics, au premier rang desquels se trouve le transport ferroviaire, qui connaît à ce jour 4 milliards d'euros de pertes d'exploitation, 30 % des trains en circulation, 15 % de fréquentation. Douze milliards d'euros d'emprunts ont été autorisés à la SNCF sur les marchés au titre des garanties d'État. Un cheminot sur trois a pu bénéficier de l'activité partielle. Près de

5 milliards d'euros seront alloués au titre du plan de relance pour aider le secteur ferroviaire à faire face à cette crise. Nous continuerons en ce sens avec des annonces fortes sur la relance et la modernisation du fret, des petites lignes et des trains de nuit.

Les défis sont énormes et multiples, nous devons faire face à cette crise, mais aussi tenir les engagements pris lors de la réforme de 2018 au titre du pacte ferroviaire. Cette réforme a modifié la gouvernance du service public ferroviaire et posé la dernière

“ Notre marge de progrès est considérable, si on compare avec l’Allemagne, en termes de fréquentation des lignes régionales, qui sont de petites lignes.”

LAURIANNE ROSSI

brique de l’ouverture à la concurrence. C’est un enjeu important afin de rendre le transport ferroviaire plus performant et plus soutenable aussi bien financièrement que sur le plan environnemental.

Nous devons honorer la parole donnée sur les investissements, 36 milliards d’euros sur dix ans pour régénérer le réseau ferroviaire devenu vétuste. Nous devons tenir notre engagement sur la performance économique, sociale et environnementale du transport ferroviaire, c’est tout l’enjeu de la gouvernance et de l’ouverture à la concurrence. Nous continuerons au titre du projet de loi de finances rectificative n° 4 à soutenir le secteur ferroviaire face à ces enjeux. La loi d’orientation des mobilités (LOM) a également posé le cadre de la programmation des investissements, 13 milliards d’euros pour tous nos transports jusqu’en 2022, dont plusieurs pour le ferroviaire, et 14 milliards d’euros pour la période 2023-2027.

Les financements existent, le cadre réglementaire et législatif est posé et tous les acteurs, au premier rang desquels nos opérateurs dont la SNCF, sont au rendez-vous pour faire du ferroviaire le levier des transports du quotidien.

La promesse que nous avons faite dans ce pacte ferroviaire et dans la loi LOM est d’offrir à chaque Français,

en tout point du territoire, une offre de mobilité alternative à la voiture individuelle.

Notre marge de progrès est considérable, si on compare avec l’Allemagne, en termes de fréquentation des lignes régionales, qui sont de petites lignes. Le chantier ouvert avec la plupart des régions se concrétise déjà, mais il faudra aller plus loin et tenir cet engagement fort et vertueux en termes de mobilité et d’écologie. Je rappelle que le train pollue 32 fois moins que la voiture. D’autres chantiers sont à mener sur l’électrification des lignes, le train à hydrogène que nous allons expérimenter pour rendre le train encore plus propre...

Enfin, la priorité est de régénérer le réseau mais, si nous voulons réellement faire du ferroviaire le levier majeur des transports du quotidien, nous devons mener un travail sur l’intermodalité, la possibilité de rejoindre facilement les gares et d’y stationner, sur la fréquence et les grilles horaires des lignes, notamment les petites, la billettique, la qualité de service et la sécurité dans les transports. La relance des trains de nuit passe aussi par des conditions de sécurité beaucoup plus strictes, notamment pour les femmes seules.

La mobilité du quotidien

Damien Adam



Cadre du secteur privé, **Damien Adam** est nommé référent du mouvement En Marche pour la Seine-Maritime en novembre 2016, avant d'être élu député de la première circonscription de Seine-Maritime en juin 2017. Membre de la commission des Affaires économiques, il s'investit particulièrement sur les sujets mobilité. Il est ainsi nommé rapporteur pour avis du projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire puis rapporteur pour avis du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM). Il est également président du groupe d'études « Véhicules terrestres ». Plus récemment, il a été désigné rapporteur de la mission d'information sur l'incendie du site industriel de Lubrizol à Rouen, qui a rendu ses conclusions en février dernier, avant d'être nommé rapporteur de la mission d'information sur la revalorisation des friches industrielles, commerciales et administratives.

Isabelle Gounin-Lévy

Damien Adam, vous allez nous parler des mobilités du quotidien.

Bonjour à tous. Je vous remercie pour votre invitation.

La SNCF est à la fois source de fierté et de frustration ; nous avons tous notre propre avis sur cette entreprise.

Depuis toujours, la sécurité de la SNCF représente sa priorité absolue et nous pouvons convenir que nous voyageons effectivement en train en toute sécurité. En 2013, l'accident très grave de Brétigny-sur-Orge était dû à la vétusté du réseau, l'âge moyen du rail étant de 30 ans en France, contre 17 ans en Allemagne.

Pendant de nombreuses années, nous avons préféré créer de nouvelles lignes de TGV plutôt que d'investir sur d'autres thématiques ferroviaires, dont les transports du quotidien et le fret.

Les politiques de transport ferroviaire s'inscrivent dans le temps très long. La LOM ou son émanation, le nouveau pacte ferroviaire par exemple, orientent nos politiques pour les dix ou vingt prochaines années. Nous investirons 3,6 milliards d'euros par an dans le ferroviaire, soit 50 % de plus que dans les dix dernières années.

Les priorités ferroviaires sont multiples. D'abord, l'ouverture à la concurrence facilitera le développement d'innovations en matière de services, comme nous l'avons constaté en Italie.

Ensuite, nous agirons tout particulièrement en direction des transports du quotidien. Dans mon territoire, nous devons conjuguer les différentes problématiques de transports urbains, départementaux, régionaux et nationaux, tout en subissant la concurrence d'autres trains qui roulent sur les mêmes rails.

D'une façon générale, nous devons régénérer le réseau et le rajeunir pour pouvoir le densifier et

permettre à davantage de nos concitoyens de privilégier le transport ferroviaire sur certains axes, dans l'objectif ultime d'assurer l'intermodalité la plus complexe.

De même, nous devons développer le fret : seuls 10 % des conteneurs arrivant au port du Havre le quittent en transport ferroviaire, alors que nous disposons des axes permettant de relier la Normandie à la région parisienne, puis à l'ensemble de l'axe ferroviaire national. Les péages ferroviaires prévus dans la LOM régleront ce problème en octroyant au fret des conditions véritablement plus favorables qu'au transport terrestre.

“Seuls 10 % des conteneurs arrivant au port du Havre le quittent en transport ferroviaire, alors que nous disposons des axes permettant de relier la Normandie à la région parisienne, puis à l'ensemble de l'axe ferroviaire national.”

DAMIEN ADAM

Innovover pour un ferroviaire compétitif

Hervé Le Caignec



Président de Lisea. **Hervé Le Caignec** mène sa carrière dans le développement et de l'exploitation de grandes infrastructures, en Europe et en Amérique du Nord. Il a notamment travaillé quatre ans à la SNCF en tant que directeur des grands projets internationaux. Depuis mars 2017, il est président de Lisea, la société concessionnaire de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux.

Isabelle Gounin-Lévy

Hervé Le Caignec, je vous cède la parole.

Le paysage ferroviaire en mutation impacte toute la filière. Ces évolutions majeures entraîneront de nouveaux besoins en matière de compétences et de ressources. D'ores et déjà, des actions se concrétisent sur le terrain, mais le plan de régénération fera émerger divers sujets à traiter simultanément, pour lesquels nous ressentirons cruellement un manque de ressources humaines et matérielles. Or, nous devons aboutir à un système capable de faire baisser les coûts.

En tant que gestionnaires de la LGV entre Tours et Bordeaux, nous constatons que les coûts de maintenance du ferroviaire sont très élevés parce que nous utilisons de nombreux équipements en petite série qui sont très onéreux. Si nous transposons ces problèmes sur les petites lignes, nous en déduisons que les règles d'exploitation et de

maintenance qui seront appliquées dicteront une grande partie des coûts futurs.

À ce jour, les règles ont été développées au cours des années, et nous devons nous demander si nous les conservons telles quelles, si nous les faisons évoluer sur des points spécifiques ou si nous édictons un nouvel ensemble de règles. Cependant, nous ne pourrions pas isoler les petites lignes du réseau de nos réflexions. En réalité, les solutions techniques à utiliser pour ces petites lignes ne sauraient être différentes d'un endroit à l'autre, car elles compliqueraient alors le système et engendreraient des coûts supplémentaires.

Les territoires, qui connaissent les enjeux, sont en mesure d'apporter des innovations, mais nous devons conserver un cadre national des règles d'exploitation et de maintenance en impliquant les

acteurs de la filière ferroviaire sur la base de cas concrets identifiés par les territoires. De la sorte, nous aboutirons à un consensus sur ces règles d'exploitation et de maintenance.

Ensuite, les territoires auront le

champ libre pour innover. De belles initiatives fleurissent déjà çà et là, par exemple le projet Ferrocampus, en Nouvelle-Aquitaine ; il répondra, à l'avenir, à nos besoins de formation, de recherche et d'expérimentation dans le domaine ferroviaire.

“De belles initiatives fleurissent déjà çà et là, par exemple, le projet Ferrocampus en Nouvelle-Aquitaine ; il répondra à l'avenir à nos besoins de formation, de recherche et d'expérimentation dans le domaine ferroviaire.”

HERVE LE CAIGNEC

2020, l'Année européenne du rail

Fabienne Keller



Députée européenne depuis mai 2019, **Fabienne Keller** était auparavant sénatrice du Bas-Rhin, mandat au cours duquel elle a rédigé des rapports sur les gares, la fiscalité environnementale et sur les financements climat. Elle est également cofondatrice et membre du parti Agir, la droite constructive. Diplômée de Polytechnique et de Berkeley, elle a travaillé au ministère des Finances et au Crédit industriel d'Alsace et de Lorraine. En 1992, elle devient la première femme élue conseillère générale du Bas-Rhin.

Isabelle Gounin-Lévy

Fabienne Keller, nous vous écoutons.

Bonjour à tous. Je vous félicite pour le merveilleux titre de cette table ronde et me réjouis de participer à cette matinée consacrée au rail. Il représente un vrai levier du développement durable.

L'Union européenne a adopté une stratégie très forte dans le domaine de l'environnement (pacte vert). Récemment, nous avons adopté la déclinaison concrète de ce pacte vert dans les domaines budgétaires, économiques et des transports.

Le domaine budgétaire de ce pacte est intégré au débat sur le budget pluriannuel de l'UE et le plan de relance.

Sur les transports, quelques points importants mentionnés dans ce rapport font l'objet d'un très large consensus chez les parlementaires européens. Indéniablement, les transports sont un élément de

cohésion considérable en Europe, car ils permettent de relier les personnes. Les besoins

Les besoins d'investissements identifiés sont toutefois estimés à 700 milliards d'euros d'ici à 2030. Le rapport signale aussi que les transports sont créateurs d'emplois : un milliard d'euros investis dans le réseau ferré correspondent environ à 20 000 emplois. À la faveur de la crise, nous avons enfin constaté que le transport était l'épine dorsale de notre vie, au cœur de notre économie comme de la vie quotidienne de la population.

Le fonds Connect Europe constitue le principal outil de financement des infrastructures. Les différents fonds sont alimentés par les budgets habituels, mais aussi par le plan de relance. Les discussions ne sont pas totalement finalisées, mais la volonté que la part du ferroviaire soit significative est marquée. Le tout

dans une ambition européenne sur le ferroviaire qui a toujours été assez forte.

Le projet TEN-T (*Trans-European Transport Network*) vous montre en une carte l'importance des principaux axes européens.

Enfin, les enjeux spécifiques sont nombreux. L'Europe essaie de financer le projet ERTMS. De réels progrès sont à faire en France sur ce sujet, puisque les investissements afférents sont lourds et compliqués tant sur les infrastructures que sur les trains, mais des effets de levier considérables sont attendus. N'oublions pas que ce projet permet en effet d'augmenter d'environ 30 % la fréquence des trains sur les rails.

Par ailleurs, l'Agence des chemins de fer de l'UE monte en puissance. Il est aussi question de mobilités plus urbaines, de liens entre le niveau européen et les plans de relance nationaux, de la question des petites lignes ou des rabattements, et enfin des synergies entre les modes de transport qui s'alimentent mutuellement.

Pour marquer sa mobilisation sur le sujet, l'Europe a décidé de faire de 2021 l'Année européenne du rail. Il est très frappant de voir au Parlement européen que les Nordiques s'intéressent particulièrement au rail, alors qu'ils ne sont pas les plus concernés. Nous sentons aussi une inflexion dans notre jeunesse européenne, plus mobilisée autour des questions environnementales que ses aînés. Nous pouvons compter sur ce mouvement de fond pour développer la clientèle du rail.

“Les trains de nuit se révèlent réellement modernes dans le sens où ils permettront à l'avenir de rentabiliser le transport ferroviaire au fur et à mesure de sa mise à niveau.”

FABIENNE KELLER

J'appelle aussi de mes vœux la renaissance des trains de nuit et je me réjouis que le gouvernement ait annoncé la réouverture de deux lignes, même s'il faudra acheter de nouveaux trains, tant le renoncement aux trains de nuit était lié à l'obsolescence des wagons.

Cela permettra de redonner au train une juste place, avec des transports moins ancrés sur la vitesse mais davantage centrés sur la qualité de la desserte et la finesse des arrêts en début et en fin de ligne. Les trains de nuit se révèlent réellement modernes dans le sens où ils permettront à l'avenir de rentabiliser le transport ferroviaire au fur et à mesure de sa mise à niveau.

Je vous remercie.

ISABELLE GOUNIN-LÉVY

Un participant observe qu'il importe que l'Europe fasse preuve de pédagogie pour que la mobilité soit bien acceptée et choisie.

FABIENNE KELLER

Cela fait écho aux débats précédents sur la complémentarité des modes de transport. Il faut tenir compte de la réalité de chaque territoire avant de mettre en œuvre les diverses solutions.

Je suis à votre écoute pour des propositions. L'Europe a vocation à lancer les grands chantiers, par exemple sur le passage des frontières, mais les pratiques sont tout aussi importantes et elles peuvent permettre de débloquent des préjugés.

Pour un ferroviaire écologique : quelles conditions ?

Bernard Roman



Bernard Roman a été nommé président de l'Autorité de régulation des transports (ART) par un décret du président de la République le 2 août 2016. Il succède à Pierre Cardo. Né en 1952 à Lille, licencié en lettres, titulaire d'un diplôme d'études approfondies en histoire contemporaine (option sciences politiques), avocat au barreau de Lille, Bernard Roman a été directeur de cabinet de Pierre Mauroy, maire de Lille, de 1979 à 1982. En 1981, il est nommé chargé de mission au cabinet du Premier ministre à Matignon jusqu'en 1983, avant d'être directeur général adjoint au conseil général du Nord jusqu'en 1986. Adjoint au maire de Lille et vice-président de la Communauté urbaine de 1983 à 2004, il a été conseiller régional (PS) du Nord-Pas-de-Calais de 1986 à 1989 et de 2004 à 2015. Il est élu conseiller général du Nord de 1988 à 1997. De 2004 à 2012, Bernard Roman est premier vice-président du conseil régional Nord-Pas-de-Calais. Bernard Roman est élu député du Nord en 1997 et vice-président du groupe socialiste de l'Assemblée nationale. Il est élu président de la Commission des lois en 2000. Réélu député aux élections législatives de 2002, 2007 et 2012, Bernard Roman est élu premier questeur de l'Assemblée nationale de juin 2012 à juillet 2016. Il a démissionné à cette date de son mandat de député à la suite de sa nomination à la présidence de l'Autorité de régulation des transports (Arafer).

Isabelle Gounin-Lévy

Bernard Roman, je vous laisse la parole.

Bonjour à tous les participants à cette table ronde. La crise a frappé le ferroviaire un peu plus que les autres secteurs, puisque nous avons connu en réalité trois chocs successifs : le mouvement social de décembre 2019 et janvier 2020, le premier confinement, puis le second confinement. Nous pensons avoir diminué notre activité longue distance de 30 % sur l'année et d'au moins 20 %

sur les TER et les transiliens.

Avant ce triple choc, l'ensemble des trajets effectués sur le territoire français représentaient 1 000 milliards de kilomètres par an, dont environ 10 % se faisaient en train. Ce taux, supérieur à la moyenne européenne et de tous les pays européens, avait toutefois tendance à stagner dans notre pays, alors qu'il avait tendance à augmenter chez nos voisins européens.

Avant la crise sanitaire, le train transportait environ 4 millions de passagers par jour, essentiellement pour des transports du quotidien. Les 11 000 circulations quotidiennes de trains atteignaient un taux d'occupation moyen inférieur à 50 % et d'environ 25 % dans les TER.

Le TGV était au cœur du système économique du transport ferroviaire grâce à sa rentabilité et au processus d'élargissement de sa clientèle mené par la SNCF avec l'essor du Ouigo. Quant aux TER, ils étaient financés à 75 % par des fonds publics, tandis que les usagers en payaient 25 %.

Au-delà des difficultés que nous rencontrerons suite aux changements structurels et culturels qui pourraient naître de la crise sanitaire, nous devons nous interroger sur les défis à relever. Les clientèles professionnelles, qui étaient au cœur de la réussite de la grande vitesse en France, se réduiront-elles par l'essor très rapide de la communication virtuelle qui est maintenant devenue une habitude ? La peur et le manque de confiance dans les transports partagés pousseront-ils un certain nombre de personnes à privilégier la voiture individuelle ? Ces incertitudes nous invitent profondément à nous demander comment le ferroviaire se réinventera après cette crise.

Pour ce faire, il dispose d'atouts et de faiblesses. Ses atouts sont son impact écologique, la densité de son réseau, son réseau de grande vitesse qui est le deuxième d'Europe et la part modale initiale de 10 % qui constitue malgré tout une bonne assise.

Parmi ses faiblesses, citons d'abord la rigidité du système. Il nous faut un an pour organiser les trains (détermination des horaires), et tout événement perturbateur ou soudain s'apparente à une anomalie. Sur ce sujet, nous devons indéniablement

apporter de la souplesse au système.

Nous devons aussi trouver le bon curseur sur les péages qui sont payés aux gestionnaires d'infrastructures. En effet, ceux de SNCF Réseau sont les plus chers d'Europe. Il faut donc fixer un juste équilibre à même de permettre à la fois à SNCF Réseau d'entretenir son infrastructure et aux entreprises ferroviaires de gagner en rentabilité.

Sur les infrastructures, nous payons clairement vingt ans d'abandon d'entretien des infrastructures, que les pouvoirs publics ambitionnent maintenant de régénérer en dix ans. La chose est essentielle, puisque l'infrastructure est à la base de la qualité du service. À ce jour, les retards et le manque de confiance ont pour cause la vétusté et l'absence de rénovation.

Les défis sur la longue distance ont été évoqués : nous devons élargir sa clientèle, ce que la SNCF a commencé à faire avec Ouigo.

Sur la courte distance, nous devons maintenir l'irrigation du territoire régional et local tout en relevant le défi des petites lignes qui ont un potentiel de développement, comme l'a montré un récent rapport de la Cour des comptes. Dans leur cas, ne nous posons pas la question de leur suppression, mais demandons-nous comment leur redonner des horaires convenables et comment les rendre qualitatives.

L'effort fourni par l'État, qui supprime le péage du fret jusqu'à la fin de l'année 2020 et le diminue de moitié pour l'année 2021, est tout à fait salutaire pour cette activité. J'insiste sur le fait que le fret pourrait avoir un vrai avenir en France ; nous sommes en retard sur ce sujet au niveau européen.

Plus généralement, l'ouverture à la concurrence chez nos voisins européens a fait ses preuves : elle a permis partout d'améliorer la qualité du service.

“Nous devons aussi trouver le bon curseur sur les péages qui sont payés aux gestionnaires d'infrastructures. En effet, ceux de SNCF Réseau sont les plus chers d'Europe.”

BERNARD ROMAN

Débats

“Nous avons totalement rénové la gouvernance de la SNCF, mais elle reste une société nationale à capitaux publics.”

LAURIANNE ROSSI

AURELIEN PERROT, adjoint au maire en charge de la Ville propre et des Mobilités à la mairie de Trappes.

Les privatisations se sont toujours soldées par un fiasco : les tarifs ont augmenté et les services ont diminué. Le gouvernement anglais a même commencé à renationaliser certaines lignes parce que l'opérateur privé n'assurait pas convenablement ses responsabilités en dépit des subventions reçues.

LAURIANNE ROSSI

Je tiens à préciser qu'il n'y a pas de privatisation du service public ferroviaire. Nous avons totalement rénové la gouvernance de la SNCF, mais elle reste une société nationale à capitaux publics. L'ouverture à la concurrence permettra en revanche à des opérateurs privés ou publics, notamment les régions qui veulent reprendre la gestion de certaines lignes, de rentrer sur le marché d'exploitation. Ailleurs en Europe, nous avons constaté que cette ouverture à la concurrence était un gage de baisse des prix pour les usagers, d'amélioration de la qualité de service et d'augmentation de la performance globale du transport ferroviaire.

Les coûts d'exploitation et d'entretien sont effectivement plus élevés en France que dans d'autres pays européens en raison de notre maillage ferroviaire. Nous avons le réseau le plus dense d'Europe et devons en être fiers, même si une partie du réseau a besoin d'être rénovée. À cet égard,

l'enjeu de la réforme de la gouvernance de la SNCF et de l'ouverture à la concurrence sera aussi de parvenir à réduire ces coûts d'exploitation et de maintenance, afin de diminuer le prix des billets.

En matière de subventions, nous ne devons pas opposer l'aérien au ferroviaire. L'aérien permet de desservir des territoires que le train ne permettra jamais de desservir. Nous avons aidé l'aérien à hauteur de 7 milliards d'euros et d'autres dispositifs servent à financer les emplois directs et indirects du secteur aéronautique. Cependant, le train demeure le premier mode de transport du quotidien. Nous investissons des montants bien plus importants : 3,6 milliards d'euros par an pendant dix ans, ce qui est sans commune mesure avec les subventions en direction de l'aérien. Pour autant, nous devons aussi aider ce secteur-là, qui est pourvoyeur d'emplois et qui participe à l'intermodalité dans les transports. Je rappelle également que nous avons décidé de fermer les lignes aériennes dont le trajet peut être effectué par train en moins de deux heures et demie. Cette décision est lourde de conséquences en termes d'aménagement du territoire et d'impacts sur l'emploi dans nos collectivités, mais c'est un choix politique et écologique que nous faisons.

ISABELLE GOUNIN-LÉVY

La convention citoyenne pour le

climat voulait même supprimer les lignes aériennes de moins de quatre heures et demie.

Pensez-vous vraiment que les petites lignes ou les trains de nuit pourront concrètement se maintenir ou être remis en place ?

LAURIANNE ROSSI

C'est non seulement possible, mais en cours. Les investissements sont prévus et la planification est achevée dans deux régions : le Centre-Val de Loire et le Grand Est. Ces régions ont identifié les petites lignes qu'elles veulent régénérer, mais il faut reconnaître que le chantier est immense. En optant pour le tout-TGV pendant deux ou trois décennies, nous avons modernisé nos territoires, mais au détriment de notre ancien réseau qui, à certains endroits, est devenu particulièrement dangereux.

Ensuite, il faudra approfondir la question des grilles horaires, des dessertes, des fréquences, de la qualité de service et de l'accessibilité des gares. Il est tout à fait anormal que des Franciliens paient 15 à 20 euros pour garer leur voiture avant d'emprunter le train.

FABIENNE KELLER

Nous voyons bien l'écart entre les perspectives que nous appelons de nos vœux et la réalité. Parfois, il faut prendre des décisions douloureuses, pour déterminer les lignes qui méritent en priorité une régénération complète dans l'objectif d'assurer un service suffisamment fiable.

En matière d'investissements dans les infrastructures, le plan accordé à SNCF Réseau il y a environ un an doit absolument être maintenu afin de rattraper le retard pris ces dernières décennies. Pour ce faire, il convient vraiment de définir les axes à prioriser et d'avancer étape par étape.

Enfin, les rabattements autour des gares sont, bien entendu, à faciliter (voiture, vélo, piéton, etc.). Par exemple, le vélo électrique pourrait offrir un élargissement du périmètre d'influence à vélo des gares grâce à des accueils sécurisés. Nous devons approfondir l'articulation entre les axes de transport, leur irrigation et les services rendus à la population. Pour ma part, je suis convaincue que les gares sont de vrais centres-villes potentiels.

ISABELLE GOUNIN-LÉVY

Damien Adam, je vous laisse intervenir sur les petites lignes.

DAMIEN ADAM

Il faut distinguer les liaisons entre métropoles sans passer par Paris, soit les liaisons de province à province, des petites lignes qui peuvent faire l'objet d'une contractualisation entre les régions et l'État avec une participation financière de l'État à hauteur de 30 % des travaux. Souvent, ces petites lignes non électrifiées fonctionnent au diesel et la solution ferroviaire n'est pas la plus pertinente. Dans certains cas, il peut être plus rentable de remplacer une ligne par un bus.

Nous pourrions travailler sur les liaisons de province à province après 2030, lorsque nous aurons régénéré le réseau. L'ouverture à la concurrence permettra de retrouver des lignes supplémentaires, abandonnées par SNCF Mobilités mais que d'autres opérateurs pourraient vouloir remettre en fonction.

Sur le fret ferroviaire, un point est très important à garder à l'esprit. Le ferroviaire n'est pas toujours la meilleure solution pour livrer une marchandise d'un point A à un point B. En effet, nous connaissons en moyenne une grève par an à la SNCF

“Souvent, ces petites lignes non électrifiées fonctionnent au diesel et la solution ferroviaire n'est pas la plus pertinente. Dans certains cas, il peut être plus rentable de remplacer une ligne par un bus.”

DAMIEN ADAM

et le fret ferroviaire est toujours le premier impacté. Se pose ensuite la question du dernier kilomètre, de la durée du trajet, du manque de flexibilité et du coût de ce mode de transport. En France, la part modale du fret ferroviaire est extrêmement faible par rapport à nos voisins européens, et je doute profondément que nous puissions mettre l'ensemble des marchandises sur le train.

Trop longtemps, le fret n'a pas été une priorité des pouvoirs publics, et nous avons pris du retard en matière de ferroutage. Pour de nombreuses raisons qui s'additionnent les unes aux autres, les industriels n'ont pas vraiment intérêt à faire davantage appel au fret ferroviaire. En réalité, rien ne rend le fret ferroviaire plus intéressant que le transport par camion.

Je reviens sur le prix des trains. Il est faux de dire que le train est cher en France. En réalité, c'est la politique de tarification pratiquée par la SNCF qui complique la situation : 30 % des passagers d'un TGV ont des tarifs très attractifs, tandis que 30 % des autres passagers paient très cher parce qu'ils ont acheté leur billet très tardivement. Peu de temps avant le départ, l'avion devient même parfois plus attractif que le train !

BERNARD ROMAN

Je souscris totalement aux propos précédents. Le fret est pénalisé en France parce qu'un chargeur qui doit transporter des marchandises a besoin de certitudes sur le fait que la matière arrivera à destination à l'heure annoncée. Or, cela ne se produit pas car les sillons ne sont pas sûrs. Ce problème renvoie à la fois à la régénération et à la planification des travaux sur le réseau.

La LOM a prévu un dispositif permettant aux régions de se voir

transférer des petites lignes de dessertes fines du territoire. SNCF Réseau ne sera plus en charge de l'entretien de ces lignes, mais les régions décideront de leur devenir dans toutes ses composantes. Ces petites lignes ne nécessiteraient pas les mêmes standards d'intervention et de maintenance que les principales lignes, mais un coût de maintenance de 30 % inférieur à celui des autres lignes. Si ce fait est avéré, les régions pourront véritablement maîtriser leur devenir en choisissant du nouveau matériel ferroviaire ou de nouvelles fréquences. De la sorte, elles seront en mesure de concevoir véritablement le maillage de leur territoire.

HERVÉ LE CAIGNEC

L'équilibre financier du ferroviaire dépend de ce qui est payé par la collectivité et de ce qui est payé par l'utilisateur final.

L'augmentation de la capacité du fret découlera aussi de l'augmentation de la capacité de certaines parties du réseau, et donc parfois de la création de nouvelles lignes. Cependant, étant donné que la pertinence du fret se trouve sur la longue distance, il est beaucoup plus susceptible que les autres modes de transport de rencontrer des points de blocage exigeant le traçage des sillons.

LAURIANNE ROSSI

Je remercie tous les intervenants pour leurs éclairages. Les chantiers sont nombreux et immenses. Nous devons avancer de manière stratégique et en les hiérarchisant.

Au-delà des enjeux de mobilité et des enjeux écologiques et économiques, nous parlons avant tout d'aménagement du territoire. Le chemin de fer est un trait d'union entre les territoires de notre pays afin d'apporter de la cohésion. La présence

“Le fret est pénalisé en France parce qu'un chargeur qui doit transporter des marchandises a besoin de certitudes sur le fait que la matière arrivera à destination à l'heure annoncée. Or, cela ne se produit pas car les sillons ne sont pas sûrs.”

BERNARD ROMAN

de nos gares et de ces lignes est attendue non seulement pour leurs usages, mais aussi pour assurer des traits d'union : il nous faut les conserver.

Par ailleurs, nous sommes confrontés à un réel problème de ressources humaines pour régénérer le réseau.

Profitons de cette immense opération et du gisement d'emplois qu'elle représente pour mobiliser nos jeunes et leur offrir de vraies perspectives professionnelles !

ISABELLE GOUNIN-LÉVY

Merci à tous pour votre participation.

Table ronde 3

Quelles innovations au service de l'environnement ?

PRESIDENTE

Zivka Park

Députée du Val-d'Oise, rapporteure spéciale du budget Infrastructures et Services de transports

ANIMATRICE

Isabelle Gounin-Lévy

Journaliste à LCI

INTERVENANTS

Gabrielle Gauthey

Directrice Carbon Neutrality Businesses de la branche Gas, Renewables & Power, Total

Jehan de Thé

Directeur des Affaires publiques, Europcar Mobility Group

Constance Maréchal-Dereu

Directrice générale de France Logistique

Introduction

Zivka Park



Députée du Val-d'Oise depuis 2017, **Zivka Park** est secrétaire de la commission des Finances et rapporteure du budget Infrastructures et Services de transports. Vice-présidente du groupe d'études Villes et banlieues et présidente du groupe d'amitié France-Serbie, Zivka Park est par ailleurs membre titulaire du Conseil de surveillance de la SNCF et du Conseil supérieur de l'aviation civile. Membre de la commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire jusqu'en septembre 2020, elle a notamment été rapporteure de la loi d'orientation des mobilités (LOM). Diplômée de l'Inalco et d'un master en finance et stratégie de Sciences Po, Zivka Park intègre un cabinet de conseil et de coaching en management de transformation, en tant que consultante, en 2008. Riche de cette expérience, elle rejoint par la suite le groupe BNP Paribas en 2010 comme organisatrice bancaire puis *business relationship manager*.

Isabelle Gounin-Lévy

Zivka Park, la mobilité est intimement liée à la data et à l'innovation. Nous vous écoutons introduire cette table ronde.

Bonjour à tous. Depuis le début de notre mandat, nous avons agi sur les mobilités, sujet essentiel sur tous les territoires et pour la société. La LOM, dont j'ai été rapporteure, a donné une nouvelle impulsion et le projet de loi de finances en discussion y consacre des crédits pour rendre les transports plus faciles, moins coûteux et plus propres, car nos concitoyens nous pressent d'agir davantage, plus rapidement et plus efficacement.

Le transport aérien, qui me touche particulièrement en tant que députée de la zone de Roissy, cristallise de nombreux sujets. Avant la crise, ce secteur représentait 3 %

des émissions mondiales de CO₂ et sa croissance annuelle de 5 % a multiplié son impact par sept depuis le début des années 1990, rendant nécessaires des innovations au service de l'environnement. L'ensemble du secteur, constructeurs et plateformes aéroportuaires, cherche des solutions et nous observons une accélération depuis trois ans. Toutefois, ce sont des perspectives à moyen terme, tant le développement des technologies demande du temps, ce que nos concitoyens ont parfois du mal à comprendre. Malgré sa situation désastreuse, avec une chute

“Pour réduire les émissions du transport aérien, nous avons mis en place la taxe incitative relative à l’incorporation de biocarburants (Tirib), mais le prix à la tonne élevé et la disponibilité des matières inquiètent les compagnies. Cela nous incite à créer les conditions de mise en place d’une filière de production qui soit rapidement disponible.”

ZIVKA PARK

vertigineuse du trafic, il faut rester volontariste et réduire l’impact environnemental du secteur. Il convient notamment de renforcer les incitations à l’emploi d’énergies renouvelables dans les transports, à travers des mécanismes contraignants sur le carburant des réacteurs pour inciter les compagnies à faire des efforts tout de suite. Pour réduire les émissions du transport aérien, nous avons mis en place la taxe incitative relative à l’incorporation de biocarburants (Tirib), mais le prix à la tonne élevé et la disponibilité des matières inquiètent les compagnies. Cela nous incite à créer les conditions de mise en place d’une filière de production qui soit rapidement disponible. Les acteurs de l’industrie aéronautique doivent se mobiliser pour réduire leurs émissions et collaborer avec les producteurs. À travers le plan de relance, un effort particulier concerne l’hydrogène, puisque 3,4 milliards d’euros seront investis d’ici à 2023 pour atteindre 7,2 milliards d’euros en 2030. Ces sommes sont considérables mais elles sont à la hauteur de l’objectif consistant à faire naître une filière viable sur le long terme et garantissant à la France sa souveraineté sur cette énergie. De plus, la production doit être suffisamment massive pour diminuer le coût de l’hydrogène pour que cette énergie soit compétitive.

La recherche d’un “avion vert” fait l’objet d’un soutien spécifique puisque 1,5 milliard d’euros y sont consacrés. Les constructeurs se sont engagés à développer des avions à hydrogène d’ici à 2035 eu égard à la difficulté que posent les vols long-courriers. Il convient également d’accompagner les compagnies dans le renouvellement progressif de leur flotte sans les mettre en danger ni impacter leur compétitivité. Ajoutons que ce renouvellement s’accompagnera d’une réduction des nuisances sonores, un sujet très important pour les populations riveraines des aéroports.

Bien sûr, la question des biocarburants, de l’hydrogène décarboné et des infrastructures nécessaires se pose dans d’autres mobilités, notamment le transport quotidien et le transport des marchandises. La LOM a montré la nécessité d’un véritable plan stratégique, tant le fret ferroviaire représente l’avenir du secteur.

Les crédits du plan de relance permettront le développement de transports plus propres, d’accélérer le développement des mobilités lourdes, avec des trains plus légers et des camions plus respectueux de l’environnement. Le chemin est encore long mais les moyens financiers sont désormais disponibles. Il faut à présent que tous les acteurs se mobilisent.

Ces activités dans leur ensemble sont des leviers de croissance verte dont notre économie a besoin.

L'innovation dans la logistique

Constance Maréchal-Dereu



Polytechnicienne, ingénieure en chef des Ponts, des Eaux et des Forêts, **Constance Maréchal-Dereu** est directrice générale de France Logistique depuis le 1^{er} juin 2020. Présidée par Mme Anne-Marie Idrac, l'association France Logistique regroupe les acteurs privés du secteur transport-logistique auprès des pouvoirs publics afin d'améliorer la compétitivité et d'accélérer la transition écologique du secteur. Constance Maréchal-Dereu avait été, en tant qu'inspectrice des finances, co-rapporteuse du rapport de Patrick Daher et Éric Hémar « *Pour une chaîne logistique plus compétitive au service des entreprises et du développement durable* » remis au Premier ministre en septembre 2019. Elle a auparavant travaillé dans plusieurs administrations centrales : DGCCRF et DGE, dans les ministères financiers, à la DPMA (ministère de l'Agriculture).

Isabelle Gounin-Lévy

Constance Maréchal-Dereu, nous vous écoutons.

Bonjour, à tous. La logistique qui peut aussi être appelée mobilité des marchandises, est un secteur très volontariste en matière d'innovation en vue de réduire son impact environnemental. Il importe que les décisions françaises en la matière prennent en compte le contexte européen concurrentiel, qui est assez rude.

Dans notre secteur, les innovations peuvent revêtir des orientations diverses pour améliorer l'impact environnemental : motorisation des véhicules (trains, bateaux, avions, camions), organisation des flux pour les optimiser en massifiant et concentrant les volumes, et enfin stockage dans des entrepôts de plus en plus écologiques (panneaux photovoltaïques, réutilisation des

friches, etc.).

L'ensemble du secteur a besoin de visibilité sur les objectifs et sur le chemin à emprunter pour cette transition. Cette visibilité doit être construite collectivement, dans une concertation avec l'ensemble des acteurs privés concernés, l'État, les collectivités... Par exemple, comment organiser la transition vers le "camion vert", dont les versions hydrogènes et électriques ne seront, pour les véhicules les plus lourds, pas une réalité avant 2030 ou 2040 ? Quelles solutions privilégier dans cet intervalle, en accord avec les constructeurs (véhicules), les énergéticiens (avitaillement) et les pouvoirs publics (incitation, réglementation) ?

Innovation : différentes temporalités

Gabrielle Gauthey



Gabrielle Gauthey est une dirigeante expérimentée dans l'investissement, l'innovation en France et à l'international dans les secteurs de l'énergie, des télécoms, du numérique et de l'immobilier. Elle rejoint en juin 2019 le comité de direction de la branche Gas, Renewables & Power (GRP) du groupe Total comme directrice des business de neutralité carbone, avec la responsabilité des *ventures* de Total, de Greenflex, des solutions bas carbone, des puits de carbone industriels (CCUS) et naturels (*nature based solutions*) et de l'hydrogène. Après un début de carrière chez France Télécom, elle rejoint la Datar en 1992 en tant que directrice du département des investissements étrangers en France, où elle crée le réseau Invest in France, devenu Business France. De 1995 à 1997, elle est appelée comme conseiller technique, chargée des technologies de l'information et des télécommunications auprès du ministre des Postes, des Télécommunications et de l'Espace, où elle mène l'ouverture du secteur des télécoms à la concurrence et le changement de statut de France Télécom. En 1998, Gabrielle Gauthey devient directrice générale adjointe de la Sofirad et crée le Sat, premier bouquet français de radio et télévision par satellite en Afrique, devenu le bouquet Canalsatellite. En 2000, elle rejoint la Caisse des Dépôts et Consignations comme directrice des Nouvelles technologies d'information et de communication. De 2003 à 2008, elle est membre du Collège de l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes (Arcep) et vice-présidente de l'ERG, groupe des régulateurs européens de télécoms. De 2009 à 2015, membre du comité exécutif du groupe Alcatel-Lucent, elle est en charge des secteurs public et défense dans le monde et monte des projets de PPP en Europe, Afrique, Asie- Pacifique. Vice-présidente de la FIEEC, présidente de la commission innovation du Medef et membre du Conseil national du numérique, elle est aussi membre de la Broadband Commission de l'ITU et de l'Unesco. De février 2015 à avril 2018, elle est directrice des investissements et du développement local, membre du comité exécutif de la Caisse des Dépôts. De septembre 2018 à mai 2019, elle est *senior advisor* du Groupe Macquarie, leader mondial du conseil financier et de l'investissement. Ancienne élève de l'école Polytechnique et diplômée de Télécom Paris Tech et de l'école des Mines de Paris, ingénieur général des Mines, elle est titulaire d'un DEA en analyse économique. Elle est par ailleurs membre de l'Académie des technologies, membre des conseils d'administration de GFI, de Gecina et Radiall.

Isabelle Gounin-Lévy

Gabrielle Gauthey, selon vous, en matière d'innovation, la temporalité est importante.

Je suis ravie de participer à cette table ronde. Étant en charge de la décarbonation des activités de Total et de la tenue des engagements

de neutralité carbone d'ici à respectivement 2030 et 2050, je confirme que l'accompagnement de la transition de nos clients en

“Les batteries sont pour nous un élément indispensable du réseau électrique, tant le lien est fort entre mobilité électrique et équilibre des réseaux.”

GABRIELLE GAUTHEY

mobilité est une donnée importante. Pour atteindre la neutralité carbone, un premier moyen consiste à assurer la transition de nos produits, avec nos clients et dans les régions volontaristes comme l'Europe, où nous avons pris cet engagement de neutralité. Cela passe par la transition vers davantage de renouvelables, la diminution de nos ventes de pétrole et la vente de biofuel. Un autre vecteur réside dans le développement de puits de carbone et un troisième concerne l'innovation.

Je suis notamment en charge des Total Carbon Neutrality Ventures, dont une grande partie est centrée sur la mobilité. L'accompagnement de la mutation des usages dans le monde est une de nos premières tâches, avec des participations dans des entreprises dont nous promovons le *business model*, par exemple l'autopartage avec Getaround, qui a récemment racheté Drivy et qui œuvre donc pour la réduction de l'usage du véhicule thermique.

Pour l'optimisation de la logistique, nous avons pris une participation dans la société OnTruck qui, dans le fret, optimise le taux de remplissage des camions ou aide les usagers à sélectionner les lieux de recharge. Enfin, nous investissons également dans des entreprises comme Swiftly, qui propose aux collectivités locales des plateformes d'organisation de la multimodalité à travers une amélioration de la gestion des flottes. Par ailleurs, nous avons l'ambition d'accompagner nos clients et les territoires dans le développement des infrastructures de recharge pour les véhicules urbains en priorité,

dans l'espace public et dans les copropriétés. Nous avons ainsi remporté l'appel d'offres pour la gestion des points de recharge d'Autolib, à Paris, que nous allons moderniser avec des systèmes de charge rapide. Sur les batteries, Total a fait le choix d'entrer dans la production en rachetant Saft, qui a l'ambition, à travers la coentreprise ACC mise sur pied avec Peugeot, de développer une filière de fabrication de batteries en Europe. Ainsi, nous garderons la valeur et les emplois sur nos territoires. En effet, j'ai œuvré précédemment dans les télécoms et j'ai vu comment le secteur fut laminé par la Chine, à cause de notre naïveté. Avec cette coentreprise, nous avons l'ambition de couvrir environ 10 % de la demande de batteries en Europe.

Au niveau de l'hydrogène, 90 % des usages sont pour l'instant concentrés dans l'industrie (raffineries, cimenteries, etc.). Dans ce cadre, nous étudions la mise en place d'une alimentation en hydrogène vert de notre raffinerie de La Mède, afin d'enclencher une transition vers une consommation verte et enclencher la baisse des coûts de l'hydrogène, qui passera par le développement de hubs importants dans les ports. Ensuite, cette technologie sera transférée sur les gros camions spécialisés dans les transports continentaux, le maritime, le ferroviaire, puis dans les trams et les bus.

Les batteries sont pour nous un élément indispensable du réseau électrique, tant le lien est fort entre mobilité électrique et équilibre des réseaux.

Comment offrir une alternative au véhicule individuel ?

Jehan de Thé



Jehan de Thé a occupé plusieurs postes de direction dans le secteur des voyages et des transports, notamment chez Expedia, où il a créé et développé le produit de location de voitures du géant américain. En 2006, Jehan de Thé a été rappelé au sein d'Europcar Mobility Group, où il a conduit la transformation numérique du groupe en tant que directeur digital & marketing. En octobre 2012, il a lancé et développé l'offre de location de voitures *low cost* du groupe à travers la marque InterRent, présente dans plus de 40 pays. Fin 2017, il devient directeur des Affaires Publiques pour le groupe et notamment supporte le développement des offres « mobilité urbaine » et de la marque Ubeeqo. Jehan de Thé est élu en 2018, comme acteur de la transition vers une mobilité durable, au conseil d'administration de MaaS Alliance. Il est aussi vice-président de l'Association des acteurs de l'autopartage (AAA) et du CNPA.

Isabelle Gounin-Lévy

Jehan de Thé, sur quelles alternatives travaillez-vous ?

Nous travaillons sur le MaaS (*Mobility as a Service*), une alternative crédible à l'"autosolisme". Loin de nous l'idée d'éliminer la voiture, mais il faut mieux l'utiliser au quotidien. Pour y parvenir, la solution doit être simple, disponible sur un smartphone qui donne accès à des moyens de transport faciles à utiliser. Différents vecteurs sont utilisés, à commencer par la digitalisation qui permet, grâce à un smartphone, de localiser les stations d'autopartage, de recevoir des informations sur les interconnexions avec d'autres modes de transport, de filtrer pour

sélectionner les modes les plus propres ou les plus adaptés à la météo, etc. La digitalisation permet également de lisser les pics de fréquentation et d'accélérer la flexibilité (rappelons qu'Europcar a inventé le *car sharing* en 1949).

L'électrification concerne aussi les petits véhicules utilitaires et je tiens à souligner que les loueurs de véhicules sont des accélérateurs du verdissement de la flotte, en donnant accès aux dernières technologies et en investissant lourdement dans l'électrification. Notre secteur est également un vecteur de tests, permettant aux usagers de se

rassurer sur ces véhicules et d'apprendre à les utiliser. Ce faisant, l'usage prend le pas sur la possession : le nombre de véhicules diminuera, mais ils seront mieux utilisés.

Comme l'affirmait David Belliard, trois personnes sur dix à Paris disposent d'un véhicule, mais il est évident que tous auront un jour besoin d'un véhicule, donc nous devons être en mesure de proposer une offre adaptée.

L'*open data* est un prérequis à l'innovation, avec par exemple la mise en place d'un ticket et d'un prix valables pour un trajet et quatre ou cinq modes de transport différents. Il

convient également que les opérateurs puissent se connecter et communiquer, ce qui suppose une harmonisation, sachant que la France a choisi le standard GTFS sans attendre qu'un standard européen ait été choisi.

L'*open data* permettrait également de connecter les véhicules avec les acteurs de l'autopartage, mais en la matière la LOM ne va pas suffisamment loin quant à l'accès à la *data* des véhicules, ce qui empêche les entreprises d'offrir à nos concitoyens les services qu'ils attendent.

“L’open data permettrait également de connecter les véhicules avec les acteurs de l’autopartage, mais en la matière la LOM ne va pas suffisamment loin quant à l’accès à la data des véhicules, ce qui empêche les entreprises d’offrir à nos concitoyens les services qu’ils attendent.”

JEHAN DE THE

Débats

“Si l’on n’impose pas des contraintes, le développement des bornes de recharge dans les copropriétés prendra un temps infini.”

GABRIELLE GAUTHEY

ISABELLE GOUNIN-LÉVY

Des participants demandent comment organiser le parc de bornes de recharge, avec quel système et quelles normes.

GABRIELLE GAUTHEY

Une normalisation et une modernisation sont nécessaires, ce qui implique un partenariat public-privé. En effet, cette infrastructure fondamentale nécessite un dialogue entre collectivités locales et opérateurs. Sans oublier que les réseaux appartiennent aux collectivités locales.

ISABELLE GOUNIN-LÉVY

Pour les particuliers et les syndicats, comment trouver une organisation et la place nécessaires ?

GABRIELLE GAUTHEY

Rappelons que les lignes téléphoniques avaient été posées du temps du monopole de France Télécom. Si l’on n’impose pas des contraintes, le développement des bornes de recharge dans les copropriétés prendra un temps infini.

ZIVKA PARK

La LOM pose des premiers jalons en la matière, mais les lenteurs administratives freinent ce développement. Toutefois, certaines copropriétés ont réussi à se mettre d’accord. Ensuite, tout est question de moyens et de tarifs. Les progrès en la matière sont réels et l’objectif de

l’installation de 100 000 bornes sur les trois prochaines années traduit une réelle volonté politique pour mailler le territoire.

JEHAN LE THÉ

L’infrastructure nécessite en effet des investissements, mais j’aimerais également souligner que les clients se heurtent à un manque de transparence, face aux bornes, sur la tarification. Dans ce contexte, les loueurs de voitures et les acteurs de l’autopartage ont un vrai rôle d’apprentissage à jouer.

GABRIELLE GAUTHEY

Pour notre part, nous développons une application embarquée dans les véhicules qui informe l’usager sur la localisation des bornes, les tarifs et les délais. Du côté du privé, j’estime qu’il est nécessaire de commencer par équiper les habitats collectifs, les foncières, etc.

CONSTANCE MARÉCHAL-DEREU

Nos entreprises de transport et logistique installent des bornes pour les véhicules de leurs salariés ou pour ceux de la logistique du dernier kilomètre. J’aimerais inviter les pouvoirs publics à bien prendre en compte que les bornes de recharge des véhicules lourds, qui ne sont pas encore disponibles, seront nécessairement différentes de celles des véhicules légers.

“Toute la question est de savoir si nous agissons sous forme de contrainte ou d’incitation.”

ZIVKA PARK

ISABELLE GOUNIN-LÉVY

Une question porte sur le bio GNV : quel avenir pour cette solution ?

CONSTANCE MARÉCHAL-DEREU

C’est l’une des solutions énergétiques de transition déjà disponible et en capacité de se développer. De manière générale, pour les poids lourds, les solutions actuellement disponibles sont le GNV, le bio GNV et les agrocarburants. La filière investit dans ce type de véhicule mais elle a besoin de visibilité sur la volonté des pouvoirs publics et des collectivités et les capacités des constructeurs et énergéticiens. Il est donc nécessaire d’élaborer une feuille de route commune, ce qui motive notre proposition de signature d’un contrat de transition énergétique du transport routier, afin de s’accorder ensemble sur les énergies d’avenir. Nous attendons un signal politique incitatif.

ZIVKA PARK

En effet, les signaux sont très importants. Encore faut-il avoir la capacité d’implémenter l’énergie et soutenir son développement. J’ignore la vision sur ce sujet, mais il faut absolument mettre en place les comités de pilotage permettant de nous donner des perspectives.

GABRIELLE GAUTHEY

Biofuel et bio GNV sont très importants pour nous, nous les développons à travers des stations de distribution et le soutien de cette activité.

ISABELLE GOUNIN-LÉVY

Des participants observent que ces véhicules sont 30 % plus chers. Qui paye ce surcoût ?

GABRIELLE GAUTHEY

C’est une bonne question : faut-il fixer un prix du carbone plus élevé, réglementer ?

ZIVKA PARK

Toute la question est de savoir si nous agissons sous forme de contrainte ou d’incitation.

ISABELLE GOUNIN-LÉVY

La contrainte semble ne pas avoir bien fonctionné, comme l’a montré la crise des “gilets jaunes”.

La nécessité du développement du transport fluvial est importante pour certains participants.

ZIVKA PARK

Un gros travail est fait avec VNF. Le transport fluvial accomplit un gros travail d’automatisation et le plan de relance prévoit 50 millions d’euros pour aider le secteur à entreprendre sa transition écologique. J’ajoute qu’un signal a été envoyé dans la LOM à travers le canal Seine-Nord. Toute la question est de savoir comment mettre à profit les capacités d’infrastructures sous-utilisées.

ISABELLE GOUNIN-LÉVY

Un participant estime que l’automatisation des transports démarrera par le fluvial. Un autre s’étonne que l’on se demande encore qui paye, alors qu’il est clair que, lorsque le système s’emballera, nous payerons tous. Un autre participant demande que le chantier Seine-Nord soit “fluvialisé”.

GABRIELLE GAUTHEY

Dans notre réflexion sur le développement de hubs et de ports de décarbonation de l’industrie lourde, avec la captation du CO2 émis par la production massive

d'hydrogène des ports, nous envisageons le développement de stations pour les bateaux. Nous envisageons également la création d'un hub de CCUS sur l'axe de la Seine, tant l'avenir de notre industrie lourde passe par le captage de ses émissions de CO₂. À travers ces hubs de production d'hydrogène propre, nous pourrions alimenter un transport maritime et fluvial plus propre. Dans cette optique, nous plaçons pour la mise en place d'un prix du carbone qui soit incitatif. Les Pays-Bas ont d'emblée affiché un prix du carbone prévisionnel, à l'horizon de 2030, qui indique clairement aux industriels qu'ils ont intérêt à se décarboner dès aujourd'hui. Enfin, un prix du carbone au niveau européen serait sans doute la meilleure solution.

CONSTANCE MARÉCHAL-DEREU

Le mode fluvial n'est pas utilisé au maximum de ses capacités, pour différentes raisons. Il conviendrait d'appréhender ce sujet de manière globale, car la partie fluviale – comme ferroviaire – ne constitue pas l'ensemble du parcours des marchandises. Des réflexions doivent également porter sur les questions d'électrification des quais, de stockage et de logistique du dernier kilomètre. Par exemple, pour développer de la logistique urbaine fluviale, il faut du foncier disponible, en centre-ville, pour transférer les marchandises du fluvial au routier, nécessaire pour la distribution finale. Enfin, si l'on veut que le canal Seine-Nord soit utilisé, il faut dès maintenant prévoir des lieux de fixation des produits, en valorisant les terrains situés près de la voie d'eau pour de la logistique fluviale.

“Par exemple, pour développer de la logistique urbaine fluviale, il faut du foncier disponible, en centre-ville, pour transférer les marchandises du fluvial au routier, nécessaire pour la distribution finale.”

CONSTANCE MARECHAL-DEREU

ISABELLE GOUNIN-LÉVY

En effet, certains prônent un rapprochement de VNF et de SNCF Réseau sur ces sujets, et apparemment les deux entités vont signer un accord de partenariat. Des participants insistent sur la qualité écologique du fluvial, et l'un d'eux évoque les expérimentations de Ports de Paris avec Fluidis.

JEHAN LE THÉ

Il est difficile de faire en sorte que les acteurs agissent ensemble pour offrir les solutions qui seront adoptées par le public qui, ne l'oublions pas, est le décideur final. Le coût devra en être partagé. Il faut par exemple que le biocarburant soit adapté aux différents usages. Dans certains cas, la réglementation donnera l'impulsion, dans d'autres les acteurs seront à la manœuvre, mais il est clair qu'un meilleur partage et une meilleure planification sont nécessaires pour éviter les phénomènes de silos qui conduiraient à des solutions inadaptées. Ces enjeux sont passionnants.

GABRIELLE GAUTHEY

En effet, un signal et une visibilité à long terme des pouvoirs publics sont nécessaires pour que nous puissions investir dans la transition écologique.

CONSTANCE MARÉCHAL-DEREU

Je partage ces propos : nous avons besoin de travailler ensemble, public et privé, afin de donner les bons signaux. N'oublions pas la mobilité des marchandises – par exemple, masques et farine ne se téléportent pas – qui est parfois complémentaire, parfois concurrente de celle des voyageurs. Si la priorité est donnée aux trains de voyageurs, les trains de

marchandises, qui empruntent les mêmes voies, seront nécessairement en retrait.

ZIVKA PARK

Merci à tous les intervenants. Comme vous l'avez dit, les signaux sont importants, tout comme la manière d'atteindre nos objectifs. C'est tout l'objet de la LOM, qui vise à organiser nos transports pour les quinze prochaines années, à la fois en termes de signaux et

d'investissements, en prenant en compte les innovations d'aujourd'hui et de demain, sachant que le plus compliqué est de faire accepter les innovations et de s'y adapter. Il ressort également de nos débats que l'intermodalité est une donnée cruciale sans laquelle ni le fluvial ni le ferroviaire ne se développeront.

ISABELLE GOUNIN-LÉVY

Merci à tous, je vous donne rendez-vous à de prochaines Rencontres.

En partenariat avec



Cet événement est organisé par

M&M CONSEIL

COMMUNICATION ÉVÈNEMENTIELLE • AFFAIRES PUBLIQUES

info@mmconseil.com – Tél. : 01 44 18 64 60



M&M Conseil



M&M Conseil