



MARDI 10 NOVEMBRE 2015

MAISON DE LA CHIMIE



22<sup>es</sup> Rencontres parlementaires  
Transports & Mobilité



# TRANSPORT & CLIMAT

*Présidées par*

**Olivier Faure**

*Député de Seine-et-Marne*

**Fabienne Keller**

*Sénatrice du Bas-Rhin*

*Secrétaire nationale*

*à l'Énergie et aux Transports  
de "Les Républicains"*

**Hervé Mariton**

*Député de la Drôme*

*Président du groupe d'études  
"Route et sécurité routière"*



## ACTES VALIDÉS



# Remerciements

**Olivier Faure, Fabienne Keller et Hervé Mariton** remercient **Géraud Guibert**, président du *think tank* La Fabrique Écologique pour son intervention lors du déjeuner de ces Rencontres, **David Ascher**, directeur de la publication d'Actu-environnement.com pour en avoir animé les débats, leurs collègues, **Christophe Bouillon**, député de Seine-Maritime, **Philippe Duron**, député du Calvados et **Louis Nègre**, sénateur des Alpes-Maritimes, ainsi que l'ensemble des intervenants qui, par leur expertise et leur contribution aux débats, ont concouru au succès de l'événement.

Ces Rencontres ont également été rendues possibles grâce au soutien académique d'Actu-environnement.com, du GART, de la FNAUT et à l'implication de leurs partenaires :

**Alstom**

**Groupe RATP**

**Indigo**

**VINCI Autoroutes**

**AGIFI**

# Sommaire

## Ouverture des Rencontres

- 1 Fabienne Keller**  
*Sénatrice du Bas-Rhin, secrétaire nationale à l'Énergie et aux Transports de Les Républicains*

## SESSION I

### Transports et développement des territoires

- 5 Retour d'expérience sur les autocars et trains d'équilibre du territoire (TET)**  
*Philippe Duron, député du Calvados, président de l'AFITF*
- 7 L'apport des nouveaux acteurs privés et indépendants dans le ferroviaire**  
*Christophe Pélissier du Rausas, président de l'Association française des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires indépendants (AGIFI)*
- 9 Pour une vision pérenne des transports ferroviaires**  
*Louis Nègre\*, sénateur des Alpes-Maritimes, président du groupe de travail "Mobilité et Transports", président du GART*
- 11 Libéralisation des autocars : rattrapage ou dynamitage ?**  
*Yves Crozet, professeur émérite à Sciences Po Lyon, membre du Laboratoire d'Économie des Transports*
- 12 L'intermodalité et les autocars ; quels problèmes de desserte ?**  
*Joël Carreiras, secrétaire national aux Transports du Parti socialiste*
- 14 DÉBATS**

## ALLOCUTION

- 19 Hervé Mariton**  
*Député de la Drôme, président du groupe d'études "Route et Sécurité routière", rapporteur spécial du budget de l'Écologie*

## SESSION II

### Transports et grandes métropoles

- 22 Introduction**  
*Olivier Faure, député de Seine-et-Marne*
- 24 Intermodalité et report modal : enjeux majeurs de la grande métropole**  
*Pierre Serne, vice-président en charge des Transports et des Mobilités au Conseil régional d'Île-de-France, vice-président du STIF*
- 26 Fluidifier les zones périurbaines. Lignes "Macron" : une bonne première étape**  
*André Broto, directeur de la stratégie et de la prospective de VINCI Autoroutes*
- 28 Indigo : interopérateur de toutes les modalités individuelles**  
*Sébastien Fraisse, directeur général adjoint en charge de la France, Indigo*
- 30 De la notion de transport public à celle de mobilité**  
*Roland Ries, maire de Strasbourg, 1<sup>er</sup> vice-président du GART*
- 31 La compétitivité économique et technologique : relation client, innovation, ancrage territorial**  
*Jean-Baptiste Eyméoud\*, directeur général d'Alstom France*

\* Synthèse des propos non validée par son auteur (intervention liminaire et échanges avec la salle)

# Sommaire

- 32 Les enjeux de la sécurité routière en métropole. Les mesures du plan du 26 janvier 2015**  
*Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la Sécurité routière*
- 33 Le transport public absent de la COP21**  
*Bruno Gazeau, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT)*
- 35 DÉBATS**
- FOCUS**  
**Greentech et digital dans les transports**
- 38 La COP21. La mission d'information sur l'offre automobile française**  
*Christophe Bouillon, député de la Seine-Maritime, vice-président de la Commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire*
- 40 Les orientations stratégiques du Groupe RATP**  
*Élisabeth Borne, présidente-directrice générale de la RATP*
- 42 La mobilité coopérative**  
*Frédéric Bourquin, directeur du département Composants et Systèmes à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)*
- 43 Le lien entre la consommation et le poids des véhicules. Les incohérences des politiques d'aide dans le développement des transports propres**  
*Gaël Lavaud, fondateur de Gazelle Tech*
- 45 Les contradictions françaises**  
*Guillaume Sainteny\*, maître de conférences à AgroParisTech, auteur de Le Climat qui cache la forêt*
- Déjeuner débat**
- 47 Géraud Guibert**  
*Président du think tank La Fabrique Écologique*

\* Synthèse des propos non validée par son auteur (intervention liminaire et échanges avec la salle)

# Animation des débats



*Jeune entrepreneur, David Ascher a co-fondé la société d'édition Cogiterra en 2003. Il y dirige les publications d'Actu-Environnement.com et d'Emploi-Environnement.com, respectivement titre de presse en ligne et portail de recherche d'emploi spécialisés sur les secteurs de l'environnement.*

# Ouverture des Rencontres

Fabienne Keller

*David Ascher*

*Bienvenue à ces 22<sup>es</sup> Rencontres parlementaires Transports et Mobilité. Je laisse la parole à Fabienne Keller.*



*Sénatrice du Bas-Rhin élue en 2004 et réélue en 2014, Fabienne Keller est vice-présidente de la Commission des finances et vice-présidente de la Commission des affaires européennes, mandat au cours duquel elle a rédigé un rapport d'information sur la fiscalité environnementale en juillet 2009. Elle est également secrétaire nationale de l'UMP en charge de l'environnement et des transports. Diplômée de Polytechnique et de Berkeley, elle a notamment travaillé au ministère des Finances et au Crédit industriel d'Alsace et Lorraine. Dès 1992, elle devient la première femme élue conseillère générale du Bas-Rhin, avant de devenir conseillère régionale en 1998 puis maire de Strasbourg de 2001 à 2008.*

Mesdames et Messieurs, je me réjouis de participer avec vous à ces Rencontres sur les transports et la mobilité sous le prisme du dérèglement climatique, à trois semaines de la COP21. Je voudrais évoquer, d'abord, ses enjeux, à savoir les engagements des pays membres de la CCNUCC (Convention-Cadre des Nations unies sur les changements climatiques). Il a été décidé de rendre ces engagements volontaires. De plus en plus d'États membres ont déposé leurs engagements qui doivent s'avérer mesurables de manière homogène, contraignants (efficacement appliqués) et révisables. Historiquement, les pays s'étaient regroupés en deux groupes : les pays développés et ceux en développement. Désormais, nous en comptons plutôt trois : les pays les plus développés, les pays les moins

développés et les émergents (Chine, Brésil, Inde, etc.), aux contributions particulières. Par exemple, l'Inde s'est engagée sur le contenu carbone de sa croissance, mais pas sur le volume total émis. La Chine et la Russie promettent d'étendre considérablement leurs forêts pour augmenter la baisse de leurs émissions de CO<sub>2</sub>.

Par ailleurs, un Fonds vert de 100 milliards de dollars par an a été créé pour aider les pays de la double peine (ceux qui n'émettent pas beaucoup de gaz à effet de serre, car peu développés, mais qui subissent les effets du réchauffement climatique par élévation du niveau de la mer, salinisation des terres agricoles et désertification). Il a donc vocation à promouvoir l'adaptation des populations à ces changements, mais peine à trouver des financements à

hauteur des engagements pris. Actuellement, il s'agit du projet le plus délicat à aborder lors de la rencontre de 60 représentants d'États autour du ministre des Affaires étrangères.

Face à ce défi climatique, les transports représentent l'une des composantes majeures des émissions de gaz à effet de serre, aux côtés de l'industrie et du chauffage. Concernant les transports terrestres, l'enjeu est de développer les transports collectifs et les transports doux, ainsi que d'organiser le chaînage des transports pour proposer une offre de déplacement efficace. Le transport de marchandises souffre d'un parc historique fortement émetteur et pollueur à réviser. Une étude du Sénat a montré que le coût de la pollution de l'air était estimé en France à 100 milliards d'euros à cause de l'impact considérable sur la santé. En ce sens, je regrette le recul du Gouvernement au sujet de l'écotaxe alors qu'elle avait été décidée et que l'investissement dans Écomouv' était engagé. Elle aurait pu fournir une ressource pérenne pour investir dans les transports collectifs. Malgré les réserves des transporteurs, l'idée globale de faire participer à la construction des infrastructures des transports publics ceux qui utilisent la route me paraît toujours un mécanisme sain en termes d'équilibre des modes de transport.

S'agissant des transports aériens, une tentative européenne a cherché à les intégrer au système européen d'échange de quotas, à hauteur de 13 % de leurs émissions. Mais ils en ont été sortis en contrepartie de l'engagement de l'Organisation de l'aviation civile internationale

d'intégrer l'ensemble de l'aviation mondiale dans un système de quotas. Nous attendons leurs propositions.

Enfin, les transports maritimes et fluviaux me tiennent à cœur. La voie d'eau est efficace en termes d'énergie mais, en cas de transports maritimes entre les continents, un problème majeur se pose sur les carburants. L'utilisation du fioul lourd peu raffiné et très visqueux par les porte-conteneurs est une source importante de pollution. Alors que ce mode de transport devrait doubler ces trente prochaines années, il conviendrait d'encourager l'utilisation de carburants moins polluants. D'où ma proposition d'une très faible taxe sur le kérosène des avions et le fioul des bateaux, qui ne sont actuellement assujettis à aucune contribution publique, pour financer le Fonds vert.

En France, une taxe diesel supplémentaire a été instaurée l'année dernière pour remplacer l'écotaxe et financer l'AFITF, mais une partie de la ressource a déjà été reversée au budget général, ce qui bloque le financement de nos infrastructures, en particulier celui des quatre extensions de TGV déjà engagées. De manière générale, plusieurs défis nationaux s'ouvrent devant nous :

- Comment financer l'AFITF et les projets de développement de nos transports publics ?
- Comment continuer à investir sur les lignes de nuit et les TET ? Il faut défendre ce modèle ferroviaire qui a besoin de nouveaux matériels pour transporter les personnes confortablement.

*« Je regrette le recul du  
Gouvernement au sujet  
de l'écotaxe alors qu'elle  
avait été décidée et que  
l'investissement dans  
Écomouv' était engagé. »  
Fabienne Keller*

*« Habitant en Alsace, je suis toujours impressionnée de voir comment les Allemands soutiennent leurs industriels avec le marché intérieur. »  
Fabienne Keller*

- Comment prendre en compte les lignes privées d'autocars dans la chaîne des transports ? C'est l'enjeu des gares routières et de l'*open data*.

- Comment mieux planifier transports et urbanisme ? Je plaide pour la densification des villes autour des gares, en construisant sur les arrière-gares actuellement laissées à l'abandon sous la forme de terrains vagues.

- Comment maintenir une industrie ferroviaire performante ? Nous avons des acteurs remarquables, qu'il faut épauler, et nous devons maintenir leurs savoir-faire alors que le marché intérieur s'affaiblit. Habitant en Alsace, je suis toujours impressionnée de voir comment les Allemands soutiennent leurs industriels avec le marché intérieur.

- Quelle place pour les acteurs privés ?

J'ajouterai une dernière remarque sur la voiture : en tant que premier moyen de transport, elle contribue fortement aux émissions de gaz à effet de serre, mais constitue aussi un moyen assez efficace pour le chaînage des transports, notamment en milieu rural. Comment les véhicules pourraient-ils devenir moins polluants ?

La France est traditionnellement une grande nation de transports, notamment maritimes et ferroviaires. Nous devons donc être en pointe et apporter une contribution ambitieuse de ce secteur à même de répondre aux défis climatiques. Je vous remercie.

# SESSION I

## Transports et développement des territoires

### Présidente

#### **Fabienne Keller**

Sénatrice du Bas-Rhin, secrétaire nationale à l'Énergie et aux Transports de Les Républicains

### Animateur

#### **David Ascher**

Directeur de la publication d'*Actu-environnement.com*

---

### Intervenants

#### **Joël Carreiras**

Secrétaire national aux Transports du Parti socialiste

#### **Yves Crozet**

Professeur émérite à Sciences Po Lyon, membre du Laboratoire d'Économie des Transports

#### **Philippe Duron**

Député du Calvados, président de l'AFITF

#### **Louis Nègre**

Sénateur des Alpes-Maritimes, président du groupe de travail "Mobilité et Transports", président du GART

#### **Christophe Pélissié du Rausas**

Président de l'Association française des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires indépendants (AGIFI)

# Retour d'expérience sur les autocars et trains d'équilibre du territoire (TET)

Philippe Duron



*David Ascher*

*Philippe Duron, quelle est votre analyse de la situation ?*

**J**e vous remercie de votre invitation. Nous connaissons effectivement un problème de financement des infrastructures mais progressons depuis une dizaine d'années, depuis la création en 2004 de l'AFITF, mise en place début 2005. L'AFITF a déjà engagé 33 milliards d'euros d'investissement et en a réglé presque 22 milliards d'euros. Il s'agit d'un mode de financement résilient, régulier et très efficace. Cependant, nous manquons de fonds pour répondre aux besoins actuels et futurs. Le système s'équilibrerait si nous modérions davantage les décisions d'engagements dans de nouvelles infrastructures. En effet, au cours de la dernière décennie, nous avons connu un programme extrêmement lourd d'investissements, notamment en matière de grande vitesse. Quatre lignes ont été simultanément lancées en 2009 et sont en cours de réalisation (SEA, Loire-Bretagne, LGV deuxième phase jusqu'à Strasbourg, contournement de Nîmes et Montpellier). Ces décisions passées

présentent encore fortement et continueront à peser à partir de 2017 lorsque nous devons payer à long terme les loyers des PPP sur deux de ces lignes.

L'État a aussi présenté d'autres grands projets dans le cadre du MIE (Mécanisme d'interconnexion en Europe), tels que le Lyon-Turin ferroviaire et le canal Seine-Nord Europe. Pour les réaliser, nous avons besoin de plus d'argent et de plus de possibilités d'investissement. Notre budget, cadré dans le plan pluriannuel, s'élève à 1,9 milliard d'euros d'interventions alors qu'il nous en faudrait 2,2 milliards pour être en adéquation parfaite entre les besoins et les financements. L'année prochaine, nous aurons d'ailleurs besoin de 400 millions d'euros supplémentaires et, en 2018, de 800 millions d'euros supplémentaires en raison des avancées des projets mentionnés que je viens d'évoquer. Nous avons déjà financé des études et les acquisitions de terrain pour la ligne

*Député du Calvados, il a notamment été en cette qualité rapporteur de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (dite aussi loi Voynet, 1999) et président de la Délégation de l'Assemblée nationale à l'Aménagement et au Développement durable du territoire entre 1999 et 2002. Philippe Duron a fondé en 2001, avec Jacques Oudin, sénateur de Vendée (1986-2004), l'association TDIE (Transports, Développement, Intermodalité, Environnement) dont il assure la coprésidence de 2001 à 2004, puis la coprésidence déléguée depuis 2005. Administrateur de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) depuis 2005, il en est devenu le président en 2012. Le Gouvernement lui confie, en octobre 2012, la présidence de la Commission mobilité 21, chargée de proposer un schéma de mobilité durable, incluant la hiérarchisation des projets du schéma national des infrastructures de transport. Son rapport place notamment en premières priorités l'entretien et la modernisation des réseaux ferroviaires, routiers et fluviaux ainsi que le renforcement des plateformes portuaires de niveau européen. Il est de nouveau investi par le Gouvernement en 2014 et 2015 pour présider la Commission "TET d'Avenir", chargée de faire des propositions sur la modernisation des trains Corail en fin de vie et de lutter contre les déficits croissants de la SNCF par une offre pertinente de transports Intercités. Également investi au sein de la vie politique locale, Philippe Duron a été notamment président du Conseil régional de Basse-Normandie de 2004 à 2008 et maire de la ville de Caen de 2008 à 2014.*

Lyon-Turin, mais d'autres études ainsi que les travaux s'intensifieront dès 2018 et notre format deviendra insuffisant pour faire face aux demandes de financement.

**DAVID ASCHER**

Que pensez-vous des TET ?

**PHILIPPE DURON**

J'ai présidé une commission pluraliste et mixte sur ce sujet, malheureusement un peu tard puisque nous aurions dû nous pencher sur la question des TET depuis une dizaine d'années déjà, eu égard à l'âge de ce matériel. Notre diagnostic s'est appuyé sur une expertise nouvelle menée grâce aux données de trafic de montées et descentes des gares, à un cabinet d'ingénierie britannique et à un cabinet stratégique. Il est urgent d'intervenir dans la modernisation des TET, d'abord parce que le matériel devient obsolète. En 2018, certains matériels auront 40 ans ; il faudra les retirer du trafic ou les prolonger de façon très coûteuse. Par ailleurs, le parc de locomotives est aussi très fatigué.

De plus, les TET ne sont pas rentables actuellement. En 2010, leur déficit s'élevait à 100 millions d'euros par an, contre 340 millions d'euros l'année dernière et environ 400 millions d'euros cette année. Structurellement, cette dérive devient très dangereuse.

Il s'agit donc de commander très rapidement du matériel, après avoir défini le périmètre des TET, puis le matériel dont nous avons besoin. L'idée du Gouvernement, et la

proposition des régions, était d'utiliser l'accord-cadre signé entre la SNCF et les régions, qui permet le renouvellement d'une nouvelle génération de TER. Mais il faut vérifier sa validité juridique et son adaptabilité à toutes les lignes.

La réduction des déficits passe soit par la restriction du périmètre des TET, soit par une approche plus commerciale du développement de ces lignes. D'après le cabinet britannique, il faudrait adapter l'offre à la réalité de la clientèle et du potentiel commercial de ces lignes. Certaines mériteraient sans doute d'être renforcées alors que d'autres devraient être diminuées. Il faut maintenir les trains de nuit. En Europe, les trains de nuit ont perdu beaucoup de terrain et certains opérateurs ont décidé d'y renoncer. Sachant que les matériels de train de nuit de la SNCF s'avèrent également très vétustes et que la SNCF projetait de renoncer à cette offre de transport, nous avons suggéré de lancer un appel à manifestation d'intérêt pour que d'autres opérateurs s'en chargent dans un périmètre à revisiter, de manière à assurer la complémentarité entre l'offre d'hiver et l'offre d'été. Mais les trains de nuit demeurent indispensables au titre de l'aménagement du territoire, par exemple dans le Briançonnais. Nous pouvons là anticiper le quatrième paquet ferroviaire et l'ouverture à la concurrence.

*« Il faut maintenir les trains de nuit. »  
Philippe Duron*

# L'apport des nouveaux acteurs privés et indépendants dans le ferroviaire

## Christophe Pélissié du Rausas



*Président de l'Association Française des Gestionnaires d'Infrastructures Ferroviaires Indépendants (AGIFI) depuis septembre 2014, Christophe Pélissié du Rausas est président de VINCI Railways depuis 2014 et directeur général adjoint de VINCI Concessions depuis 2011. Il est membre des instances de gouvernance de la société LISEA, société concessionnaire de la Ligne à Grande Vitesse entre Tours et Bordeaux, depuis 2011. Il a occupé plusieurs postes au sein du groupe VINCI depuis 1997 : directeur Maîtrise d'Ouvrage de Vinci Concessions depuis 2009, président de la société Olympia-Odos (Autoroutes en Grèce) depuis 2007, directeur délégué Europe du Sud Est pour VINCI de 2004 à 2009, directeur général de Vinci Energies Nord de 2002 à 2003, directeur général adjoint de Campenon Bernard devenu Vinci Construction Grands Projets de 1999 à 2001, ainsi que responsable des concessions chez Campenon Bernard de 1997 à 1998. Il a débuté sa carrière au ministère de l'Équipement, puis a rejoint le groupe Spie Batignolles où il a exercé diverses fonctions de direction pour le compte de Spie Enertrans. Christophe Pélissié du Rausas est diplômé de l'École polytechnique, de l'École Nationale des Ponts et Chaussées et d'un DEA de finances de l'Université Paris-Dauphine.*

*David Ascher*

*Christophe Pélissié du Rausas, vous êtes président de l'Association française des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires indépendants (AGIFI), et représentez, à ce titre, les acteurs privés. Quelles sont les conditions qui vous permettront de soutenir les investissements et de renouveler votre matériel ?*

**A**vant de répondre à votre question, je présenterai rapidement l'AGIFI. C'est une jeune association encore peu connue, créée en septembre 2014 par la volonté de réunion émanant de cinq acteurs : trois nouvelles lignes (SEA Tours-Bordeaux, Le Mans-Rennes, Nîmes-Montpellier) ainsi que l'acteur historique Eurotunnel et Synérail (la société projet qui rénove 14 000 kilomètres de lignes ferroviaires en France afin de moderniser la liaison sol-train, laquelle sera dorénavant assurée par un système numérique, et non plus analogique). Nous avons créé cette association à la suite d'un constat : 13,5 milliards d'euros, c'est le chiffre des investissements cumulés sur quatre à cinq ans. En d'autres mots, depuis quatre ou cinq ans, les investisseurs privés gèrent 13,5 milliards d'euros d'investissements, soit environ le montant géré par SNCF Réseau. Sur ces 13,5 milliards, la moitié correspond

à des subventions publiques. Cependant, même si seul l'investissement privé est pris en compte, cela correspond à une augmentation de la capacité d'investissement de l'ordre de 50 % par an, depuis 2010, par rapport au système purement public. Il est donc légitime que nous souhaitions contribuer au débat public et nous y exprimer au nom de l'ensemble de ces acteurs privés.

Quelles sont les conditions qui permettent à des investissements privés de développer le système ferroviaire français ? J'en retiendrai trois : 1 – un usage à bon escient du Partenariat public-privé ; 2 – l'institution d'un système concurrentiel ; 3 – une bonne gouvernance permettant de garantir des règles claires et un fonctionnement non discriminatoire.

*« Étant donné qu'un certain nombre d'investisseurs français et étrangers ont parié des milliards d'euros dans le système ferroviaire français, j'estime regrettable le perpétuel report de la mise en concurrence. »*

*Christophe Pélissié du Rausas*

Le Partenariat public-privé ne peut pas être la réponse dans tous les cas et sa structuration doit être adaptée aux caractéristiques propres de chaque projet. Nous sommes, en revanche, persuadés que l'unité des différents acteurs dans la réflexion de long terme crée une économie d'échelle vertueuse dans le Partenariat public-privé. Ce Modèle est actuellement remis en question en France, ce que nous regrettons. Les autres pays ne sont pas du tout dans cet état d'esprit ; un certain nombre de nos grands voisins sont avides d'investissements dans les infrastructures. Quant à la mise en place d'un système concurrentiel, étant donné qu'un certain nombre d'investisseurs français et étrangers ont parié des milliards d'euros dans le système ferroviaire français, j'estime regrettable le perpétuel report de la mise en concurrence. Aucun système ne peut vivre en autarcie ; tenir les dates annoncées au marché me semble primordial. L'ouverture à la concurrence dans le secteur du rail doit devenir une réalité.

Enfin, seule une réglementation précise et des règles de gouvernance claires permettront de garantir un accès égal et non discriminatoire au marché aux différents opérateurs et d'éliminer les obstacles concrets risquant d'entraver, sur le long terme, l'ouverture du marché. Le quatrième paquet ferroviaire européen insiste sur la séparation entre les entreprises ferroviaires d'une part, et les gestionnaires d'infrastructures d'autre part. Nous estimons que les conditions

actées à Bruxelles n'ont pas été assez loin sur ce point.

#### **DAVID ASCHER**

Tout consiste donc en une pérennisation des acteurs privés dans le secteur ferroviaire.

#### **CHRISTOPHE PÉLISSIÉ DU RAUSAS**

Les acteurs privés ont déjà investi le secteur ferroviaire. Ils ont investi à long terme, c'est-à-dire 20, 30, 50 ans. Ce qui importe maintenant, c'est de garantir sur le long terme les conditions juridiques, fiscales, économiques qui leur ont été annoncées.

# Pour une vision pérenne des transports ferroviaires

## Louis Nègre



*Sénateur des Alpes-Maritimes depuis 2008, Louis Nègre est président du groupe de travail "Mobilité et Transports", secrétaire de la Commission du Développement durable, des Infrastructures, de l'Équipement et de l'Aménagement du territoire et vice-président du groupe UMP au Sénat. Membre du Conseil supérieur des transports terrestres et de l'intermodalité et du Haut Comité de la qualité du service dans les transports, Louis Nègre est également président du Groupement des autorités responsables de transport (GART). En 2010, il est chargé d'une mission temporaire auprès du ministre de l'Écologie, "Les véhicules décarbonés : mieux structurer la filière". Louis Nègre est président de la Fédération des industries ferroviaires (FIF) et co-président de l'association TDIE (Transports, Développement, Intermodalité, Environnement). Maire de Cagnes-sur-Mer depuis 1995, Louis Nègre est président de l'Agence des déplacements et de l'aménagement des Alpes-Maritimes et premier vice-président de Métropole Nice-Côte d'Azur.*

### David Ascher

*Louis Nègre, vous êtes sénateur des Alpes-Maritimes et président du groupe de travail "Mobilité et Transports" et président du GART. Quelle est votre analyse des discours de vos deux prédécesseurs à cette table ronde ?*

Je commencerai par mettre un peu d'ambiance en taquinant mon collègue Philippe Duron, dont l'honnêteté n'est pas à remettre en cause.

Je me bats au Sénat afin de conserver l'AFITF. Cette agence consiste en effet à sanctuariser des recettes pour permettre par la suite des dépenses fléchées. Bercy n'aime pas ce dispositif, et la Cour des comptes non plus. Dans le cadre de nos activités, il nous manquera 400 millions d'euros. Si nous devons y rajouter les grands projets que sont le Lyon-Turin et le Canal Seine-Nord, le manque est encore plus important. Nous devons donc régler la question de savoir comment financer ces infrastructures françaises qui constituent des atouts pour notre économie. Pour ce faire, il nous faut une vision pérenne.

En ce qui concerne les TET, je me réjouis que les trains de nuit soient soutenus par Philippe Duron. Il est vrai que les TET sont peu utilisés, mais au regard de l'ancienneté des

infrastructures et des matériaux employés, cela n'a rien d'étonnant. Plutôt que d'arrêter les TET sous le prétexte qu'ils sont peu utilisés, prenons le problème à l'envers : rénovons-les afin de les rendre attractifs.

Philippe Duron a affirmé que nous pourrions lancer un appel à manifestation d'intérêt (AMI) pour ouvrir le secteur à la concurrence. J'avais moi-même déposé en 2008 un amendement pour ouvrir à la concurrence dans le ferroviaire. J'ai été désavoué par mon propre gouvernement... Je me réjouis donc de l'évolution des mentalités en la matière. Aujourd'hui, le taux de couverture des TER est estimé à 28 %, c'est-à-dire que les contribuables payent le reste ; c'est beaucoup. Tôt ou tard, les contribuables risquent de réagir. Le taux de couverture des TET, quant à lui, s'est dégradé de 80 % à 68 %. Nous pourrions gagner plusieurs centaines de millions d'euros par an uniquement en ouvrant à la concurrence. Si vous observez nos pays voisins, vous constaterez que

*« Plutôt que d'arrêter les  
TET sous le prétexte qu'ils  
sont peu utilisés, prenons  
le problème à l'envers :  
rénovons-les afin de les  
rendre attractifs. »  
Louis Nègre*

l'ouverture à la concurrence a permis, premièrement, de faire des économies pour le contribuable ; deuxièmement, d'obtenir des prix équivalents ; troisièmement, d'accroître la qualité du service ; quatrièmement, de développer le secteur ferroviaire. Nous pourrions économiser environ 400 millions d'euros par an ; tout cela pour un service équivalent, sinon meilleur. Cela permettrait de stimuler la SNCF. Certaines filiales de la SNCF parviennent à conquérir des marchés à l'international, et notamment dans le monde anglo-saxon. Ainsi, si nous optons pour des mesures énergiques, nous pourrions révéler tout le potentiel de la SNCF en France. N'ayons crainte ! Ne reculons pas la concurrence à 2026.

En tant que représentant des transports, notre mission à nous, élus, est d'être au service des usagers, au service des clients. En la matière, bien des progrès restent à réaliser, et ce d'autant plus que le manque de concurrence entraîne un impact négatif sur notre industrie. De sorte que, dans les deux années à venir, la baisse de charge de l'industrie risque d'entraîner des fermetures, alors même que nous sommes la troisième industrie mondiale dans le secteur ferroviaire. J'espère que nous pourrions sauver notre système grâce à une ouverture vers l'extérieur.

# Libéralisation des autocars : rattrapage ou dynamitage ?

Yves Crozet

David Ascher

*Yves Crozet, vous êtes professeur émérite à Science Po Lyon et membre du Laboratoire d'économie des transports. Les autocars ne risquent-ils pas de faire une concurrence destructrice à l'égard du ferroviaire ?*



*Professeur d'Université, agrégé de sciences économiques depuis 1992, d'abord à l'Université Lyon 2 et aujourd'hui à l'Institut d'études politiques (IEP) de Lyon, Yves Crozet est également Research Fellow du CERRE (Centre on Regulation in Europe) à Bruxelles. Depuis 1988, il est membre du Laboratoire d'économie des Transports (LET) qu'il a dirigé de 1997 à 2007. Il est aussi président du think tank de l'Union routière de France, membre de la Haute Autorité pour la qualité des services de transport et membre du Comité des usagers de la route. De 2010 à 2014, il a été secrétaire général de la WCTRS (World Conference on Transport Research Society) et est toujours membre du Steering Committee. En 2012 et 2013, il fut l'un des dix membres de la Commission "Mobilité 21" en charge de réexaminer le contenu du Schéma national des Infrastructures de Transport (SNIT). De 2008 à 2012 il a été membre du Conseil d'administration de RFF au titre des personnalités qualifiées. De 2002 à 2013 il a présidé les groupes opérationnels du PREDIT n° 1, puis n° 6 (Programme national de recherche sur les transports terrestres) portant sur la mobilité durable et les politiques publiques.*

Les autocars représentent, bien évidemment, une concurrence, une concurrence intermodale. Cette ouverture est une surprise, puisque le système était bloqué depuis les années 1930. La Grande-Bretagne a déréglementé le secteur dans les années 1980, sous Madame Thatcher. Cette ouverture est une surprise par rapport au Grenelle de l'environnement centré sur le ferroviaire.

Cette concurrence ne pourra pas être, selon moi, un jeu gagnant-gagnant ; il sera au mieux gagnant pour les autocars et leurs clients, et perdant pour le ferroviaire. Il pourrait même être perdant pour les deux. Rappelons d'abord que cette déréglementation des autocars se justifie socialement : des personnes aux revenus modestes voyagent grâce à l'autocar et ne l'auraient pas fait sans cela. Cette offre correspond donc à une demande. Depuis Paris-Bercy, plus de 30 destinations sont offertes. Jusqu'où progressera cette demande ? Le trafic domestique de personnes en France est de 1 000 milliards de voyageurs-kilomètre (VK), dont 83 % en automobile, le reste en transport

collectif. Dans cette dernière catégorie, le ferroviaire, y compris le métro, représente 100 milliards de VK (10 %). Le TGV (55 milliards de VK) pèse moins de 6 % des déplacements totaux. Les autocars de longue distance, notamment touristiques, atteignent 30 milliards de voyageurs-kilomètre, soit 3 %, deux fois plus que l'avion domestique. Imaginons que les autocars "Macron" attirent ne serait-ce que 2 milliards de voyageurs-kilomètre. Si la moitié vient du train, la SNCF perdra 1 milliard de voyageurs-kilomètre, 2 % du trafic TGV. C'est apparemment peu de choses, mais le trafic TGV est stable depuis 2008. L'éventuelle baisse de clientèle menace encore un peu plus la "vache à lait" que représentait le TGV. Le système ferroviaire français va donc souffrir. On peut même envisager une hypothèse perdant-perdant. Ainsi, la ligne Paris-Caen de la SNCF est l'une des rares à être en équilibre, car il existe peu d'alternatives. Or des autocars offrent désormais du Paris-Caen. Le risque est alors de voir se creuser les pertes de la SNCF sans que les autocars soient rentables sur cet axe.

# L'intermodalité et les autocars, quels problèmes de desserte ?

Joël Carreiras

*David Ascher*

*Joël Carreiras, vous êtes secrétaire national aux Transports du Parti socialiste ; aimeriez-vous réagir à certains propos ?*



**M**on collègue Louis Nègre a évoqué très justement le besoin de financement de l'AFITF. Nous sommes tous d'accord sur la nécessité de trouver des ressources. Le problème, dans le secteur du transport en France, relève moins des dépenses que des recettes. En ce qui concerne les 400 millions d'euros qui font défaut, je constate que la différence de produit entre la hausse de la taxe sur le diesel et la baisse de taxe sur l'essence (qui représente la moitié de ce besoin) ne sera pas allouée, semble-t-il, aux transports. Ce signal est regrettable.

En tant qu'élu local, je suis préoccupé par la mise en œuvre de la concurrence. Plutôt que de raisonner en termes de gagnant-perdant ou perdant-perdant, je préfère considérer que tout ce qui est bon pour accroître la mobilité de ceux qui n'en avaient pas est une bonne chose. La question qui risque de se poser est celle du transport du pauvre et du transport du riche. La réelle difficulté est celle de la compétence des collectivités locales

pour accueillir ces lignes. Où mettrons-nous ces arrêts de lignes de car ? Les collectivités seront amenées à financer des pôles, des gares routières, qui concurrenceront d'autres modes de transport. Il faut donc raisonner plutôt en complémentarité.

Outre la loi Macron, deux projets de loi récents, la loi NOTRe et la loi Maptam, traitent de ces problématiques. L'une dit que nous avons besoin d'autorité organisatrice de la "mobilité" ; l'autre, la loi NOTRe, parle de schémas régionaux d'intermodalité ; en d'autres mots, fait appel à l'intelligence des acteurs territoriaux pour faire en sorte que les différents modes de transport ne se concurrencent pas entre eux.

La perspective de la concurrence est devant nous, mais nous sommes naturellement pour une concurrence régulée. Je note simplement que la perspective de cette obligation a été assouplie et reculée à 2026 par le conseil de ministres européens. Et

*Secrétaire national adjoint aux Transports du Parti socialiste, le parcours de Joël Carreiras témoigne d'une expérience d'élu local. Conseiller régional de Midi-Pyrénées entre 2004 et 2010, il a ensuite vécu la construction d'une alternance municipale en devenant, en 2008, adjoint au maire de Toulouse chargé des finances et vice-président de la Communauté urbaine de Toulouse Métropole chargé des transports. Au cœur des priorités politiques et financières du mandat à l'échelle du territoire toulousain, il a contribué, dans la consolidation indispensable de ces deux délégations exécutives, à la révision du Plan de déplacement urbain et à la réalisation de nouvelles infrastructures de transport dont deux lignes de tramway. L'exercice de cette compétence l'a par ailleurs conduit à présider la SEM qui avait la charge des maîtrises d'ouvrages des infrastructures de transport, société qu'il a transformée en société publique locale tout en élargissant ses missions à la gestion de parkings en ouvrage. L'expérience acquise dans ce domaine l'a conduit à siéger au GART, en qualité d'administrateur et vice-président.*

*« La perspective de concurrence est devant nous, mais nous sommes naturellement pour une concurrence régulée. »*

*Joël Carreiras*

nous devons par ailleurs faire confiance aux institutions nouvellement créées – je pense à l'ARAFER – destinées à réguler la concurrence, non pas au sein de chaque mode, mais entre les différents modes de transport. Il existe donc des verrous. Sans être aussi expert que Monsieur Crozet sur ces questions, je pense que l'intelligence française consistera à mettre des verrous intelligents, peut-être plus intelligents que dans d'autres pays, pour faire en sorte qu'il n'y ait pas de prédation des uns au bénéfice des autres.

# DÉBATS

## FABIENNE KELLER

Les opérateurs de bus sont très réactifs, la plupart ayant ouvert des lignes avant la promulgation de la loi les autorisant.

Notre système ferroviaire est fragilisé et il serait intéressant d'étudier les possibles solutions à mettre en place. D'après vos interventions, elles doivent passer par :

- La crise ;
- La mise en concurrence ;
- La sanctuarisation des recettes de l'AFITF, qui semble de plus en plus difficile à obtenir chaque année ;
- La remise en cause du prix du sillon (droit de passage d'un train sur le réseau, à payer à RFF).

Sur ce point, l'augmentation continue du prix du sillon sur l'extension vers Bordeaux pose la question de savoir si, finalement, davantage de trains circuleront malgré le gain en vitesse. Il s'agit là d'un paradoxe terrible. Nous avons en France un formidable réseau ferroviaire que nous modernisons peu à peu, mais il est de plus en plus difficile de faire circuler des trains en raison d'un prix du sillon qui croît plus rapidement que l'inflation et qui relève le seuil de rentabilité de

l'exploitation. Ce problème explique le prix élevé du billet et la recherche de transports alternatifs et moins onéreux par nombre de voyageurs. Ne faudrait-il pas passer, par exemple, à un prix du sillon proportionnel au nombre de voyageurs dans le train, comme c'est le cas dans d'autres pays d'Europe, ce qui permettrait de partager le risque d'exploitation entre l'exploitant et le gestionnaire du réseau ? Ce prix d'usage fixé par convention empêche le développement de nouvelles offres et ouvre la voie à une offre complètement déstructurée, comme le bus. Au contraire, il faudrait continuer et maintenir notre magnifique réseau ferroviaire au centre de notre offre publique.

## CHRISTOPHE PÉLISSIÉ DU RAUSAS

L'AGIFI prêche pour des expérimentations avant les dates limites. En termes très pratiques, les ports ont aujourd'hui la gestion de leurs voies ferrées et tout le monde s'en réjouit. Alors que les voies ferrées représentent un actif déterminant dans la gestion d'une telle infrastructure (plusieurs centaines de kilomètres), elles sont désormais à la charge des ports eux-mêmes, qui gèrent leurs réseaux de manière beaucoup plus proche que la SNCF et avec beaucoup de succès.

*« La liste des échecs de  
PPP ferroviaires est  
longue. »  
Yves Crozet*

*« Il est difficile de trouver  
des opérateurs privés  
pour le très long terme. »  
Fabienne Keller*

### **DAVID ASCHER**

Que pensez-vous de l'usage des PPP par rapport au financement des infrastructures par la dette ?

### **CHRISTOPHE PÉLISSÉ DU RAUSAS**

Nous ne pouvons nier le paradigme financier dans les PPP, à partir du moment où de l'argent privé est mobilisé. Cependant, la dynamique des acteurs dans les PPP est très différente des dynamiques d'appels d'offres classiques. En effet, les PPP obligent les acteurs à penser sur le long terme, notamment dans le secteur de la maintenance, ce qui est cohérent à l'heure de la COP21 et des préoccupations environnementales. Cette obligation de penser le temps long oblige aussi à réunir le concepteur, le mainteneur, l'exploitant et le constructeur, permettant ainsi des gains de délais phénoménaux sur la conception des infrastructures. Si l'aspect financier est discutable, l'aspect industriel et économique demeure trop souvent occulté.

### **YVES CROZET**

Les PPP ont été très fortement développés entre 2009 et 2011 pour lancer simultanément quatre LGV alors que nous manquions d'argent public. Il y a d'une part les purs PPP (Bretagne-Pays-de-Loire, contournement Nîmes-Montpellier) où l'opérateur privé construit et opère pendant 25 ans, SNCF-Réseau payant un loyer. Il existe d'autre part des concessions comme Tours-Bordeaux, où le concessionnaire prend les risques de construction, d'exploitation et aussi les risques trafic. C'est alors que surgit la "malédiction des PPP". La liste des échecs de PPP ferroviaires est longue (TP Ferro, Bruxelles-Amsterdam...). La LGV Tours-Bordeaux pourrait s'y ajouter !

### **FABIENNE KELLER**

Le PPP n'est pas, en soi, une bonne ou une mauvaise solution. Tout dépend de la nature du montage et de l'engagement pris. Pour Tours-Bordeaux, où nous avons suivi la négociation de près, de nombreuses garanties publiques avaient été données. Il est difficile de trouver des opérateurs privés pour le très long terme. Il faut questionner chaque contrat et s'assurer que l'intérêt public est respecté. Pour ma part, je préfère un financement en fonds propres, mais l'état des finances publiques ne le permettait plus au moment du lancement de ces quatre projets.

### **PHILIPPE DURON**

Une ordonnance sur les partenariats prévoyait des contrats uniquement dans les cas urgents ou complexes. À Marseille, l'État ne savait plus réaliser la L2, cette autoroute urbaine, si bien que le PPP était la solution.

L'argent public est rare, à la différence du privé. Sachant que nous devons bientôt mettre en place le plan Juncker, qui consistera à mobiliser de l'argent privé par des effets de levier, nous devons réfléchir à la façon dont nous trouverons le financement nécessaire à la poursuite de l'équipement d'infrastructures, sans oublier les deux payeurs finaux : le contribuable et l'utilisateur.

Actuellement, compte tenu de la signature de l'État et des taux d'intérêt, le prix des PPP est élevé et le prix du risque pose problème. Mais nous devons avoir une approche équilibrée sur ce sujet. Dans certains dossiers, le PPP peut se justifier et garantir d'ailleurs la maintenance d'une infrastructure, alors que nous avons failli dans le

domaine de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire.

**GÉRARD FELDZER**, commissaire aux transports, Conseil régional d'Île-de-France

Au sujet du transport aérien, nous avons échoué, à Copenhague, à trouver un accord sur le transport du carburant. En effet, les avions sont peu à peu transformés en camions-citernes pour que leurs compagnies achètent le pétrole là où il est le moins cher. Par exemple, 40 tonnes de carburant sont nécessaires pour effectuer un trajet entre San Francisco et Paris. Mais les avions en emmènent 70 tonnes pour bénéficier d'un prix moindre du carburant et, sur les 30 tonnes supplémentaires, la moitié sera utilisée au cours du voyage pour compenser la surcharge. Au total, des centaines de millions de litres de carburant sont utilisés pour rien. Il faut donc arracher un accord international pour interdire ce procédé.

Par ailleurs, le roulage des avions au sol à Roissy émet 300 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an, soit l'équivalent du périphérique, mais avec 10 fois plus de particules. Il faut faire évoluer la taxe d'aéroport en fonction de la pollution au kilomètre par passager, afin que le système aéroportuaire et le système du transport aérien contribuent davantage à l'effort collectif.

**YVES CROZET**

Le problème fondamental du transport aérien est sa croissance plus rapide que les économies sur les consommations unitaires. Alors que les trafics TGV et la voiture sont plutôt stables, respectivement depuis 2008 et 2002, le transport aérien domestique baisse, mais le trafic international progresse de près de 4 % par an. Alors

qu'il émet actuellement 12 % des émissions de CO<sub>2</sub> des transports en France, il pourrait s'élever à 30 % environ à l'horizon 2030 s'il n'y a pas d'inflexion.

**FABIENNE KELLER**

Les secteurs des transports maritimes et aériens représentent 2,5 % des émissions de gaz à effet de serre contre 5 % dans 30 ans. Ce doublement est énorme en termes d'impact sur le climat mais, dans un contexte totalement mondialisé, seule une prise de conscience planétaire permettra de trouver des solutions. Il faut faire bouger les organisations internationales avec une décision politique extrêmement forte.

**DAVID ASCHER**

Au moment de la COP 21, le choix de l'autocar n'est-il pas à contre-courant ?

**FABIENNE KELLER**

Nous sommes à contre-courant. De plus, nous ignorons comment seront contrôlées ces normes imposées. D'une certaine manière, nous assistons donc à un recul en raison du risque de contribution globale aux émissions beaucoup plus fort que si ces voyageurs avaient pris le train. La ministre a pris des engagements sur les normes Euro 6, mais comment les vérifiera-t-on sur le parc existant de bus ?

**YVES CROZET**

Une étude de l'Ademe a montré que le transport en autocar, par voyageur et compte tenu du taux de remplissage, émettait moins de CO<sub>2</sub> que les TER remplis à hauteur de 30 % en moyenne.

**LOUIS NÈGRE**

Il faut moins d'idéologie et plus de pragmatisme. Le Sénat a créé une commission pour comprendre les

*« Le roulage des avions au sol à Roissy émet 300 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an, soit l'équivalent du périphérique, mais avec 10 fois plus de particules. »*

*Gérard Feldzer, commissaire aux transports, Conseil régional d'Île-de-France*

problèmes liés au diesel. Les premières analyses montrent que, si le diesel ancien était effectivement néfaste, le diesel aux normes Euro 6 mérite plus d'attention; surtout si, au même moment, des moteurs à essence émettent des particules. Nous examinons ce sujet avec beaucoup d'attention et des surprises sont à attendre dans ce domaine-là.

**JEAN-XAVIER ROCHU**, directeur, T&D International

Les performances du Shinkansen à Taiwan égalent celles d'Eurotunnel. Un PPP ou une concession met tous ses problèmes financiers sur la place publique mais, sans argent public, ils ont surmonté la crise de 2008 où ils avaient perdu 30 % de leur chiffre d'affaires.

En outre, le financement public est un financement régalién qui retarde certains entretiens, puisque l'État n'hésite pas à prélever une partie des ressources pour l'utiliser à d'autres fins. Ainsi, RFF se voit contraint d'annuler des contrats en cours et de payer des dédits faute de trésorerie pour l'entretien. Mais personne ne dresse le bilan de ces programmes de maintenance ou d'investissement qui doublent en raison du retard des crédits publics.

**CHRISTOPHE PÉLISSÉ DU RAUSAS**

J'ai vécu la transformation de notre profession qui consistait autrefois à optimiser un objet en fonction d'un appel d'offres ponctuel, et qui consiste dorénavant à porter une infrastructure pendant 30 ans, ce qui exige beaucoup plus de réflexion et d'intelligence. Mais nous sommes fixés sur les taux d'intérêt des PPP sans tenir compte de leur dimension industrielle et économique.

**MICHEL MASSONI**, inspecteur général, ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

La loi du 4 août 2014 contient une orientation vers la tarification du coût complet ferroviaire. Quelles sont les intentions du législateur en la matière? Cela n'influencera-t-il pas les choix d'investissement et d'arbitrage entre les régénérations et les développements?

**PHILIPPE DURON**

Nous sommes tous soucieux de trouver la réponse la plus pertinente à la satisfaction des besoins et à l'adaptation de l'offre à la demande. Suite à nos recommandations, le Gouvernement Ayrault avait opté pour la régénération du réseau, mais personne n'échappe à certaines tentations. Ainsi, certains choix répondent parfois à des engagements pris (lignes Bordeaux-Dax ou Bordeaux-Toulouse) et nous pouvons connaître des situations contradictoires. Par ailleurs, nous avons instauré une règle d'or pour ne pas mettre davantage en difficulté RFF en tant que gestionnaire de réseaux. La loi agit comme référence, mais son application exige parfois des adaptations pour faire face à des situations qui n'ont pas nécessairement été prévues.

**YVES CROZET**

L'État se dote d'instances d'évaluation comme le CGI ou le Conseil d'État pour éviter les projets non rentables. Il finit quand même par signer la DUP pour le Poitiers-Limoges malgré les avis négatifs de toutes les instances. De même, il persiste à soutenir le Bordeaux-Toulouse sans avoir les moyens pour le financer, mais uniquement pour que les collectivités locales continuent à payer le Tours-Bordeaux. Ne sommes-nous pas en présence de "projets LGV zombies"? En

*« Une étude de l'Ademe a montré que le transport en autocar, par voyageur et compte tenu du taux de remplissage, émettait moins de CO<sub>2</sub> que les TER remplis à hauteur de 30 % en moyenne. »*

*Yves Crozet*

outre, l'État tient absolument à réaliser les deux projets non rentables et sans apports privés que sont le Lyon-Turin et le Canal Seine Nord. Ces investissements pèseront lourd sur l'AFITF alors que d'autres investissements seraient plus utiles. L'État est schizophrène et nous nous dirigeons vers une crise financière majeure du transport ferroviaire en France. Comme dans le cas de la concurrence avec les autocars, la crise est-elle l'étape nécessaire à une nouvelle donne ?

#### **PHILIPPE DURON**

Le niveau d'investissement reste raisonnable par rapport à certains de nos voisins comme l'Allemagne ou la Suisse. Mais nous avons toujours privilégié la décision de projet avant de nous intéresser à la ressource financière pour le financer. Nous avons une vraie occasion historique avec la recherche de convergence entre le coût du diesel et de l'essence. En effet, 1 centime sur le diesel rapporte 400 millions d'euros par an. Nous avons remplacé ainsi l'écotaxe avec une très grande aisance et de façon quasiment insensible pour l'utilisateur. Des possibilités existent donc pour adapter notre besoin de financement, en attendant une tarification de la route comme le veut l'Union européenne.

#### **FABIENNE KELLER**

Il faudrait désormais passer à l'acte et affecter la totalité du produit de la taxe à l'AFITF. En effet, pour retrouver une dynamique positive pour le réseau ferroviaire, il faut une ressource pour financer des projets d'investissement, des projets de régénération et reconstruire une stratégie.

#### **LOUIS NÈGRE**

Malgré ses difficultés de financement, l'AFITF fait consensus et n'est plus remise en cause, ce dont je me réjouis. Ensuite, nous avons pu observer un rapprochement des points de vue sur l'ouverture à la concurrence du train suite aux commissions Mobilité 21 et TET, même si je regrette qu'elle soit repoussée à 2026 par l'UE.

Le manque de vision à long terme de notre pays pose problème. Nous faisons du "stop and go", prenons des mesures symboliques et idéologiques, mais aucune à long terme pour financer nos infrastructures. Nous peinons énormément à progresser sur ce point.

#### **CLAUDE SOULAS, consultant**

Sur la pollution, il y a eu un amalgame dans la comparaison entre les TER et les cars, puisque le taux de remplissage des TER est de 30 % contre 66 % pour les cars. Par ailleurs, les TER sont en grande partie électrifiés et il est paradoxal de vouloir privilégier un mode de transport au gasoil à un mode de transport électrique.

#### **FABIENNE KELLER**

Merci aux organisateurs de ce débat et aux participants. Quelques pistes de travail sur le thème "Transports et climat" :

- La place du ferroviaire dans l'ensemble de l'offre de transport, mise à mal par l'apparition des bus ;
- Le rôle des transports maritimes et aériens dans le dérèglement climatique ;
- Le transport des marchandises.

Pour finir, j'espère que les recettes de l'AFITF pourront être sanctuarisées afin de faciliter une vision à long terme.

*« L'État se dote d'instances d'évaluation comme le CGI ou le Conseil d'État pour éviter les projets non rentables. Il finit quand même par signer la DUP pour le Poitiers-Limoges malgré les avis négatifs de toutes les instances. »  
Yves Crozet*

# Allocution

## Hervé Mariton



*Député de la Drôme depuis 1993, réélu en 2002, en 2007, puis en 2012, Hervé Mariton est membre du groupe d'études "Industrie de défense" et porte parole du groupe Les Républicains à la Commission des finances et rapporteur spécial chargé du Budget "Prévention des risques ; conduite et pilotage des politiques de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer". Ancien élève de l'École polytechnique, il est ingénieur en chef du Corps des mines. Maire de Crest depuis 1995, il a été membre du Conseil régional de Rhône-Alpes de 1986 à 2002, et en a été le vice-président de 1994 à 1998. Hervé Mariton a été ministre de l'Outre-mer en 2007. Il est aussi l'auteur de Transmettre pour construire, paru aux éditions Pygmalion, et Le Bonheur regarde à droite, paru aux éditions du Cerf en septembre 2014.*

J'émettrai quelques observations. Il faut veiller à respecter notre choix collectif de ne pas augmenter les impôts. L'augmentation de la fiscalité du gasoil reste une augmentation d'impôts. Malgré son succès, nous ne saurions vouloir en abuser, surtout dans la période actuelle où les moteurs diesel deviennent, sur le plan environnemental, à travers les nouvelles normes Euro 6, aussi avantageux voire davantage que les moteurs à essence. Dès lors, mobiliser aujourd'hui l'argument environnemental sur les parcs nouveaux et à venir revient à mentir à nos concitoyens. L'occasion d'augmenter la fiscalité du diesel était sans doute justifiée il y a encore dix ans, mais plus aujourd'hui. Nous devons donc soit assumer une stratégie d'augmentation d'impôts, soit opter pour une approche environnementale dans laquelle le basculement de la fiscalité des carburants n'a pas de sens objectif.

La méthode de financement du Paris-Bordeaux ne tient pas, ce qui nous contraint à recourir à un projet encore moins rentable (le Bordeaux-Dax) avec une méthode de financement pas davantage sécurisée. Il y a quelques jours, le secrétaire d'État aux Transports a honnêtement

précisé la nature de la décision prise au sens de la poursuite d'un chemin administratif, mais est resté extrêmement prudent sur la réalisation ou non du projet. Dans notre pays, nous accumulons donc des infrastructures de papier.

En réalité, les problèmes de moyens sont insolubles. Nous devons donc calmer nos ambitions si nous souhaitons diminuer les dépenses publiques. En effet, nous ne pouvons pas réduire les dépenses publiques en les augmentant dans tous les domaines à la fois. Il est certes important de maintenir un haut niveau d'infrastructures dans notre pays, parce que cela participe à sa compétitivité, mais ce n'est pas la carence d'infrastructures qui pose le plus de problèmes de compétitivité actuellement. Dans un contexte global de refroidissement des dépenses publiques, il n'y a pas de raison objective pour exonérer le secteur des transports. Ainsi, comme nous n'avons pas prévu d'augmenter les impôts et qu'il est intenable fiscalement et incohérent techniquement d'augmenter les recettes de poche comme l'augmentation du diesel, il faut s'habituer à l'idée que les ressources n'iront pas croissant dans les années futures et que les

arbitrages devront être réalisés avec autant d'exigence.

*« L'occasion d'augmenter la fiscalité du diesel était sans doute justifiée il y a encore dix ans, mais plus aujourd'hui. »  
Hervé Mariton*

Il y a quelques jours, Ségolène Royal a mis en avant avec justesse l'intérêt des trolleybus dans les villes à la place des trams. Un certain nombre de collectivités locales ont trouvé très commode de faire financer des aménagements urbains au motif de projets de TCSP. Que telle agglomération souhaite rendre ses chaussées plus vertes et ses trottoirs plus propres est parfaitement légitime. Mais que cela ait été englobé dans le financement et le subventionnement des TCSP pourrait faire l'objet de certains débats.

# SESSION II

## Transports et grandes métropoles

### Président

**Olivier Faure**  
Député de Seine-et-Marne

### Animateur

**David Ascher**  
Directeur de la publication d'Actu-  
environnement.com

---

### Intervenants

**Emmanuel Barbe**  
Délégué interministériel à la Sécurité  
routière

**André Broto**  
Directeur de la stratégie et de la  
prospective de VINCI Autoroutes

**Jean-Baptiste Eyméoud**  
Directeur général d'Alstom France

**Sébastien Fraisse**  
Directeur général adjoint en charge de  
la France, Indigo

**Bruno Gazeau**  
Président de la Fédération nationale  
des associations d'usagers des  
transports (FNAUT)

**Roland Ries**  
Maire de Strasbourg, 1<sup>er</sup> vice-président  
du GART

**Pierre Serne**  
Vice-président en charge des  
Transports et des Mobilités au Conseil  
régional d'Île-de-France,  
vice-président du STIF

# Introduction

## Olivier Faure

*David Ascher*

*Olivier Faure, quels sont les principaux défis en termes de mobilité urbaine ?*



*Député de Seine-et-Marne, rapporteur spécial du budget sur le volet "Infrastructures de transports collectifs et ferroviaires", Olivier Faure est juriste de formation. Il a commencé comme collaborateur du président de la Commission des Lois à l'Assemblée nationale. Il a ensuite rejoint une PME de haute technologie de plus de 150 salariés, dont il est devenu l'un des dirigeants. En 1997, il devient conseiller de Martine Aubry au ministère de l'Emploi. Il y reste jusqu'à son départ pour Lille à l'automne 2000. François Hollande, premier secrétaire du PS, lui propose alors de le rejoindre comme directeur adjoint de son cabinet. En octobre 2007, il rejoint Jean-Marc Ayrault en devenant secrétaire général du Groupe socialiste à l'Assemblée nationale. Il a suivi brièvement Jean-Marc Ayrault à Matignon en tant que conseiller spécial avant d'être élu député en juin 2012. Il est alors élu par ses collègues vice-président du Groupe socialiste, républicain et citoyen à l'Assemblée nationale. Il devient en mars 2014 porte-parole du Parti socialiste.*

Dans toutes les grandes régions de France, des métropoles se construisent dans des zones denses et valorisées. Autour d'elles, des territoires périurbains se développent dans des zones moins denses, "à étalement urbain", parées de tous les défauts et de tous les vices. Dans ces zones vivent les populations qui n'ont pas les moyens de se loger en métropole, mais qui y travaillent, et participent ainsi à leur prospérité.

La mobilité est donc la vie, la possibilité d'accéder à l'emploi, la culture, la justice, l'administration, aux services publics, etc. Il s'agit aussi du meilleur moyen d'assurer une forme de mixité sociale. En effet, il est très difficile de ramener des cadres supérieurs à Clichy-sous-Bois et dans d'autres banlieues en raison de leur réputation qui interdit une mixité totale. Dès lors, la meilleure façon d'assurer cette mixité est de garantir une mobilité, sinon parfaite, de la plus grande qualité possible.

Pour ce faire, nous devons penser en permanence la métropole et les couronnes qui l'entourent. Aujourd'hui, le maillage des zones denses est extrêmement bien réalisé. En Île-de-France, le Grand Paris Express sera mis en service dans

quelques années. Mais il faut également compléter ce réseau par un autre, plus souple et moins cher, qui permette aussi la mobilité dans les zones de grande couronne. Aujourd'hui, les radiales permettent d'entrer ou de sortir de Paris, mais les habitants de Sénart mettent au minimum 30 minutes en voiture ou 1h30 en RER pour rallier Marne-la-Vallée, ce qui est inadmissible. Il est nécessaire de développer un réseau plutôt fondé sur le bus et faire en sorte que nos habitants ne perdent pas 2 heures par jour dans les transports. En termes de compétitivité des entreprises, de santé des salariés et de social, ce coût est à payer pour mettre en place une mobilité réussie et nous éviter des désagréments ultérieurs.

L'effort doit porter davantage sur la mobilité que sur les interdictions. Je me suis élevé dès l'origine contre le plan d'interdiction du diesel en 2020 à Paris, trop brutal. Il conduit à une ségrégation spatiale et territoriale intenable. D'ailleurs, même sur le plan industriel, il n'est pas gérable, puisque les industriels français ne sont pas en mesure de répondre à une telle demande sur l'électrique. Même l'autonomie actuelle des véhicules électriques n'est pas suffisante pour les grands périurbains. Tout cela

*« Je me suis élevé dès l'origine contre le plan d'interdiction du diesel en 2020 à Paris, trop brutal. Il conduit à une ségrégation spatiale et territoriale intenable. »*

*Olivier Faure*

relève donc d'une démarche d'écologie punitive qui n'est pas la bonne façon d'encourager nos concitoyens dans de nouveaux modes de vie respectueux de l'environnement.

Concernant le financement, j'ai déposé un amendement dans le projet de loi de finances pour augmenter de 2 centimes d'euro le prix du diesel, et de diminuer de 1 centime les biocarburants. En effet, il existe actuellement une incitation fiscale à rouler au diesel qui ne se justifie pas. De toute façon, il restera de bonnes raisons d'acheter du diesel : un moteur plus robuste, qui consomme moins. Mais l'État n'a aucune raison, fiscalement, de privilégier le diesel à l'essence et il faut émettre un signal-prix en direction des consommateurs et des industriels en traçant la trajectoire progressive de l'État sur sept ans, ce qui laisse le temps au renouvellement du parc automobile. Désormais, ceux qui choisiront le diesel le feront en connaissance de cause. Avec ces 2 centimes d'euro qui rapporteront 800 millions d'euros par an, nous aurons la possibilité de financer l'AFITF de manière correcte et le renouvellement du parc automobile à la fois en augmentant le bonus écologique pour ceux qui peuvent acheter un nouveau véhicule électrique ou hybride, et en instaurant un crédit d'impôt pour les autres pour qu'ils achètent un filtre à particules efficace pour 60 à 70 % des émissions. 2 centimes supplémentaires sont-ils insupportables à un moment où le prix du diesel a baissé de 40 centimes ? C'est en réalité indolore pour les usagers.

Enfin, je ne considère pas le modèle concessif comme diabolique. Si l'on souhaite une meilleure mobilité future, il faut utiliser toutes les possibilités offertes, et ne pas hésiter à mettre des bus sur autoroute pour soulager les trains et RER actuels. N'ayons donc pas une approche trop idéologique à ces questions et répondons à la seule question qui vaille : Comment faire pour que des populations, actuellement dans une forme de détresse, aient une vie meilleure ?

# Intermodalité et report modal : enjeux majeurs de la grande métropole

Pierre Serne

*David Ascher*

*Pierre Serne, quels sont les efforts du STIF et les principaux enjeux auxquels vous devez faire face ?*



**M**on propos ne sera ni un bilan de mon mandat ni un programme électoral. Je livre un état de ma réflexion pour rester dans les règles légales de période de réserve électorale.

Sur la question du transport et de son impact sur le climat et la qualité de l'air, n'oublions pas que les premiers punis sont les centaines de milliers de personnes qui souffrent de pathologies respiratoires de plus en plus importantes, notamment les enfants et les personnes âgées, ainsi que les 42 000 décès annuels liés à la pollution. Je suis toujours effaré, lors des pics de pollution, par l'idée de mettre en balance la liberté de circuler avec le fait de laisser les enfants confinés chez eux ou dans les écoles pour éviter des désagréments sanitaires.

Tant que nous continuerons à concentrer des emplois à un endroit et des habitations ailleurs, les temps de trajet domicile-travail ne diminueront pas. La répartition de l'emploi et de l'habitat pose problème. Nous

devrons un jour nous poser la question de la décroissance de la mobilité contrainte.

Le report modal passe forcément par l'attractivité et l'efficacité des transports en commun. Il faudra mener tous les travaux de robustesse, de modernisation et de régénération du réseau francilien dont la vétusté entame sa fiabilité et sa régularité. Il s'agit d'un travail de très longue haleine. En ce sens, je prône une sorte de Commission Duron sur le réseau francilien pour remettre à plat l'ensemble des projets, en considérant le nombre d'usagers et d'emplois desservis projet par projet en comparaison au budget envisagé.

Le temps de trajet ne se résume pas au temps passé dans le transport, mais englobe aussi le temps passé avant et après le transport. Souvent, le temps avant et après le mode lourd se révèle plus long. Mais puisque ce mode lourd est difficile à faire évoluer rapidement, nous devons d'abord travailler à la réduction des temps d'attente et de rabattement vers les

*Pierre Serne, est, depuis le 10 janvier 2012, 2<sup>e</sup> vice-président de la région Île-de-France chargé des transports et des mobilités, et vice-président du Syndicat des Transports d'Île-de-France, autorité organisatrice des transports de la région Île-de-France. Administrateur territorial, Pierre Serne est ancien élève de l'École normale supérieure (Ulm), agrégé d'histoire et diplômé en sciences sociales et politiques. Il a été enseignant-chercheur à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et à Science Po Paris entre 1996 et 2000, avant d'entrer, en 2000, au cabinet de Dominique Voynet, ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, puis d'Yves Cochet à ce même ministère en 2001. Il a, par la suite, dirigé les cabinets de Khéidja Bourcart et de Denis Baupin, adjoints au maire de Paris. Il est conseiller municipal de Vincennes depuis 2001, et conseiller régional d'Île-de-France depuis 2010. De septembre 2009 à décembre 2011, Pierre Serne a dirigé le Master 2 Métiers du Politique et de la Gouvernance à la Faculté de Sciences Sociales et Économiques de l'Institut Catholique de Paris. Il est, depuis 2011, membre du Conseil d'administration de l'Université Paris-Est Créteil. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages sur l'histoire politique française. Pierre Serne est par ailleurs administrateur de la Fondation Danielle Mitterrand France Libertés.*

*« Pour combattre l'hyper-saturation francilienne à l'hyper-pointe, il faut étaler cette pointe et resserrer les fréquences des trains. »  
Pierre Serne*

gares. Nous avons les moyens de jouer sur de meilleures intermodalités, d'interconnexions des réseaux et de meilleures correspondances. C'est plus facile théoriquement, plus rapide et moins coûteux. Nous pourrions réussir à mettre des bus cadencés au moment où passent les trains, avoir des bus au quart d'heure dans les grandes gares franciliennes pour que les gens, une fois sortis d'un train, n'attendent pas trop longtemps. Pour combattre l'hyper-saturation francilienne à l'hyper-pointe, il faut étaler cette pointe et resserrer les fréquences des trains.

Pour conclure, voici un panorama des projets possibles autour des modes lourds :

- Les bus cadencés ;
- Les gares routières ;
- L'accessibilité aux vélos avec des parkings sécurisés, d'où un déploiement massif des consignes sécurisées dans toutes les gares franciliennes ;
- La capacité des bus à être plus réguliers en rabattement de certaines grandes gares, d'où l'importance de voies dédiées sur les autoroutes ;
- Les parcs relais bien montés avec des places garanties aux abonnés des transports pour éviter qu'ils deviennent des parkings de centre-ville.

À ce stade, de bons transports attractifs nécessitent un maillage extrêmement fin et dense du territoire et l'usage du bon mode à la bonne échelle, déployé de façon massive grâce aux milliards d'euros économisés sur des projets qui commencent à faire consensus contre eux.

# Fluidifier les zones périurbaines. Lignes "Macron" : une bonne première étape

## André Broto



*André Broto est ancien élève de l'École polytechnique et ingénieur civil des ponts et chaussées. Il est entré chez Cofiroute en 1990 après 17 ans passés chez GTM, consacrés à la construction de ports et de centrales nucléaires. Nommé en 1995 directeur de la construction de Cofiroute (A86 et réseau interurbain), André Broto était depuis 2008 directeur général adjoint chargé de la prospective. Il est notamment membre du think tank de l'URF (Union routière de France), de l'AIPCR (Association internationale permanente des congrès de la route) et de l'IDRRIM (Institut des routes, des rues et des infrastructures pour la mobilité)*

### David Ascher

*André Broto, vous êtes directeur de la stratégie et de la prospective de VINCI Autoroutes. Comment un acteur historique tel que VINCI s'approprie-t-il ces nouveaux modes de transport et d'intermodalité ?*

**E**n tant que société d'autoroutes, nous estimons être des opérateurs de mobilité et, à ce titre, devons prendre en compte les attentes sociales de nos clients. Ainsi avons-nous développé un partenariat avec BlaBlaCar pour encourager le covoiturage, et avons-nous proposé dès 2010 une ligne d'autocar entre Bordeaux et Lyon avec Transdev.

J'aimerais vous parler tout particulièrement de la façon dont nous envisageons la mobilité au sein de l'Île-de-France. Les réseaux lourds (RER, TER, et le projet du Grand Paris Express) sont denses dans la partie centrale de l'Île-de-France, et moins denses dans la grande couronne. Si nous développons des lignes d'autocars dans la grande couronne, l'offre de transport public irriguerait en profondeur cette zone, régulant ainsi la circulation dans la zone

centrale ; cela reporterait une part importante de la demande de stationnement de la zone centrale à la grande couronne (là où le foncier est moins cher), et améliorerait également l'inclusion sociale des trois ou quatre millions d'habitants de la grande couronne qui, de fait, sont actuellement exclus du service public de transport.

Cependant, un tel développement suppose la création d'une dizaine de hubs multimodaux "rails et routes", c'est-à-dire entre les modes lourds et les modes routiers tels que le bus et l'autocar. C'est là le point clé des services de transport. L'une de nos études nous a montré qu'il existe une forte demande sociale pour le bus et l'autocar. Cependant, nous avons constaté que les gares routières, lorsqu'elles existent, sont trop souvent éloignées des gares de RER. À

*« À quelques exceptions près, la vision française des services de transport est "désintégrée"; c'est une vision où chaque mode ignore les autres modes. Sur ce point, le projet de loi Macron commence à faire bouger les lignes. »*  
*André Broto*

quelques exceptions près, la vision française des services de transport est "désintégrée"; c'est une vision où chaque mode ignore les autres modes. Sur ce point, le projet de loi Macron commence à faire bouger les lignes. De plus, grâce au projet de loi sur la transition énergétique et à l'*open data*, nous aurons bientôt accès sur nos smartphones à l'ensemble des services de la grande couronne et de Paris. Veillons néanmoins à ce que les services de transport soient bel et bien inclus dans cette offre de services. Sinon, le risque est que tout soit connecté, sauf les systèmes de transport appréciés.

# Indigo : interopérateur de toutes les modalités individuelles

## Sébastien Fraisse

*David Ascher*

*Sébastien Fraisse, vous êtes directeur général adjoint en charge de la France chez Indigo. Est-ce là également le rôle que vous souhaitez jouer, non plus en zone périurbaine, mais en zone urbaine ?*



*Sébastien Fraisse est diplômé de l'École polytechnique et de l'École nationale des ponts et chaussées. Il débute sa carrière au ministère de l'Équipement en tant que responsable d'un arrondissement Grands travaux en Moselle (1998-2001), en charge des études et de la réalisation de projets routiers. En 2001 il rejoint les Autoroutes du Sud de la France (ASF) où il occupe les fonctions de directeur régional adjoint Provence-Camargue puis directeur régional Ouest-Atlantique. En 2006, ASF intègre le groupe Vinci et il est nommé directeur de projet en charge des synergies chez VINCI Concessions. Il réintègre ensuite ASF pour prendre en charge l'exploitation : tout d'abord les supports puis le réseau Sud-Est jusqu'en 2010 où il est nommé directeur général adjoint. En octobre 2012, il quitte VINCI Autoroutes pour VINCI Park où il prend les fonctions de directeur France : il est chargé de mener les activités de développement et d'exploitation du réseau français. Depuis juin 2014, Sébastien Fraisse est membre du Directoire de VINCI Park qui devient Indigo en 2015.*

Le stationnement est, nous semble-t-il, l'un des maillons les plus importants de la mobilité dans les métropoles. 20 % d'émission de CO<sub>2</sub> liés à la circulation automobile dans une grande métropole sont dus à la recherche de place pour se garer ; ce sont donc 20 % d'émission de CO<sub>2</sub> tout à fait inutiles. Autre chiffre encore plus marquant : un Francilien passe en moyenne un an de sa vie à chercher à se garer. Et bien entendu avec le stationnement se joue la problématique de l'attractivité et de l'accessibilité du centre-ville.

Il a été souligné que la mobilité en ville reposait sur plusieurs modes de transport, et son efficacité sur la liaison entre ces modes, notamment au travers de parcs relais. La voiture reste le premier mode de transport en France et le parking est le lieu par excellence où l'on change de mode de mobilité : on y laisse sa voiture pour prendre un train, un métro, finir à pied, etc. Chaque parking est un "hub de mobilité".

Par ailleurs, nous constatons dans les grandes villes la volonté de reconquérir les espaces en surface, et donc de trouver une offre de stationnement de substitution à la

voirie. C'est pourquoi nous plaidons donc pour une approche du stationnement qui soit globale : en surface, en parcs publics bien sûr, mais également parcs privés. En effet, Paris par exemple dispose de 800 000 places de stationnement, dont 20 % sont des ouvrages publics souterrains, 20 % sont des places en voirie, et les 60 % restants sont des parcs privés (bailleurs sociaux, entreprises, hôtels, etc.), lesquels ne sont occupés qu'à hauteur de 30 % en moyenne. Cette dernière catégorie représente donc un gisement inexploité pour une nouvelle offre de stationnement.

L'émergence du digital a modifié nos comportements. Nous ne devons pas le subir, mais bien plutôt l'utiliser pour apporter des réponses efficaces et nouvelles aux problématiques évoquées : amélioration de la fluidité, notamment par l'accès à l'information en temps réel des places de stationnement disponibles, hubs de mobilité par des solutions interopérables (le même moyen de paiement et d'accès pour le transport collectif, le stationnement), et le recours aux parcs privés sur la même application.

*« La voiture reste le premier mode de transport en France et le parking est le lieu par excellence où l'on change de mode de mobilité : on y laisse sa voiture pour prendre un train, un métro, finir à pied, etc. Chaque parking est un "hub de mobilité". »*

*Bruno Gazeau*

En guise de conclusion, les défis sont importants mais les évolutions à venir, comme la dépenalisation du stationnement en 2018, et les solutions nouvelles apportées par exemple par Indigo placent le stationnement au cœur des politiques de mobilité. Madrid est ainsi, et dans cette philosophie, une ville à prendre en exemple en matière de stationnement : la ville a ainsi fait varier le prix du stationnement en voirie en fonction de la congestion et du niveau d'émission de chaque véhicule.

# De la notion de transport public à celle de mobilité

## Roland Ries

*David Ascher*

*Roland Ries, vous êtes maire de Strasbourg et premier vice-président du GART. Toutes les solutions qui nous ont été présentées s'inscrivent-elles, selon vous, dans les schémas régionaux d'interrégionalité ?*



*Initiateur du retour du tramway à Strasbourg dès le début des années 1990, Roland Ries s'est spécialisé dans les questions de transports et de déplacements urbains. Élu maire de Strasbourg en 2008 et réélu en 2014, il a été président du GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport) de 2008 à 2014. À Strasbourg, il met en œuvre une politique de renforcement et de diversification des moyens de déplacement alternatifs à la voiture individuelle. À plus long terme, il porte la vision d'une agglomération à l'urbanisme plus compact, mixte et mieux en lien avec la ville voisine de Kehl, à la faveur d'une ligne de tramway qui franchira le Rhin en 2016. Roland Ries est également 1<sup>er</sup> vice-président de l'Eurométropole de Strasbourg, en charge des transports, des mobilités et déplacements ainsi que du GART.*

La matière est éminemment complexe. J'ai tout appris en tant qu'élu local. Aussi ma pensée a-t-elle évolué, à la fois en termes de développement urbain, et en termes de politique de mobilité, ces deux aspects étant intimement liés. Par définition, un élu local tente de répondre aux difficultés immédiates de ses concitoyens. Cependant, l'élu local doit également proposer une vision d'ensemble cohérente et novatrice. La ville d'hier ne peut être la ville de demain. La ville de demain sera plus ramassée. Nous devons lutter contre l'archipel urbain, la dissémination urbaine, autrement dit contre les développements anarchiques des villes. Cessons de poser des bombes à retardement pour l'avenir ! Cessons de construire des logements à 40 kilomètres des cœurs de ville (sauf pour le cas singulier de Paris). L'ancienne théorie du zonage urbain doit être abandonnée. Nous devons réduire les transports imposés,

les transports parasites. D'où l'importance de lier les lieux résidentiels et les lieux d'activités économiques. À Strasbourg, nous sommes ainsi en train de construire un nouveau morceau de ville *intra-muros* à partir de notre zone portuaire. Toute politique urbaine ne peut se penser et s'appréhender qu'à long terme.

# La compétitivité économique et technologique : relation client, innovation, ancrage territorial

## Jean-Baptiste Eyméoud

*David Ascher*

*Jean-Baptiste Eyméoud, vous êtes directeur général d'Alstom France. Comment pouvons-nous concevoir de telles politiques urbaines qui puissent être créatrices de valeur ?*



*Jean-Baptiste Eyméoud est directeur général d'Alstom France depuis octobre 2015. Jean-Baptiste a auparavant occupé le poste de vice-président en charge des projets de matériel roulant et de l'exécution des contrats de services pour la région Europe de l'Ouest chez Bombardier Transport ainsi que de président de Bombardier Transport France. Il supervisait à ce titre les sites industriels du groupe en France et en Belgique. De 2006 à 2011, il était en charge des activités de services de Bombardier sur l'Europe de l'Ouest, l'Amérique du Sud et l'Afrique. De 2003 à 2006, il était directeur général Europe du Nord et de l'Est chez Alstom Transport, en charge des activités commerciales et de l'exécution des projets (P&L) sur les pays de cette région. Jean-Baptiste a été nommé vice-président Marketing et Ventes Europe d'Alstom Transport en 2000, supervisant les activités de prospection et des ventes pour l'ensemble des lignes de produits du groupe. Avant cela, il a travaillé sur de nombreuses offres et contrats de matériel roulant en Asie, en Amérique du Nord puis en Europe. En 1995, basé en Corée du Sud, il a participé au projet de TGV. Jean-Baptiste a rejoint Alcatel-Alstom puis GEC ALSTOM en 1992. Il a débuté sa carrière chez Saint Gobain. Jean-Baptiste Eyméoud a 48 ans et est diplômé de l'ESC Tours et de l'Ecole Centrale Paris.*

**M**erci d'avoir invité un industriel à ces Rencontres parlementaires.

Comme vous le savez sans doute, Alstom a récemment cédé ses activités dans l'énergie. Notre cœur de métier est donc le transport ferroviaire et la mobilité urbaine. Notre société emploie 30 000 personnes dans 60 pays, dont 9 000 en France. Nous souhaitons être un acteur global à l'international, et local en France. Nous pouvons y parvenir au travers de trois piliers fondamentaux. Le premier est notre capacité à accompagner les décideurs publics sur le long terme. Chez nous, la conception et la réalisation d'un projet dure entre cinq et dix ans. Vient ensuite l'accompagnement du système en question, qui s'étend sur une quarantaine ou une cinquantaine d'années. Cet accompagnement requiert une proximité locale, ainsi que des compétences dans diverses technologies (signalisation, sécurité, infrastructure, information des voyageurs, etc.)

Le deuxième pilier est celui de l'innovation constante et de la recherche de compétitivité. La France joue à la fois le rôle de laboratoire et de vitrine pour l'international. Nous avons ainsi répondu à la demande du maire de Nice pour construire un nouveau tramway, dont l'alimentation se fait par le sol. Ce nouveau produit, innovant, sera l'occasion de promouvoir notre savoir-faire à l'international.

Le troisième pilier est notre conviction d'être des acteurs locaux, créateurs de valeurs. Alstom emploie 9 000 personnes en France réparties sur douze sites industriels. Nous effectuons à peu près 80 % de notre recherche et de notre développement en France. Indirectement, nous achetons près de 70 % auprès de fournisseurs français. De sorte qu'un emploi chez nous génère trois emplois dans la filière.

En résumé, le succès de notre filière repose sur sa pérennisation et sa vision de long terme.

# Les enjeux de la sécurité routière en métropole. Les mesures du plan du 26 janvier 2015

## Emmanuel Barbe

*David Ascher*

*Emmanuel Barbe, vous êtes délégué interministériel à la sécurité routière. Quelles sont les conséquences de ces problématiques intermodales ?*



*Délégué interministériel à la Sécurité routière et délégué à la Sécurité et à la Circulation routière depuis le 03 avril 2015, Emmanuel Barbe était auparavant conseiller diplomatique auprès du ministre de l'Intérieur, Bernard Cazeneuve, d'avril 2014 à avril 2015, et auprès du ministre de l'Intérieur Manuel Valls de mai 2012 à avril 2014. Il a également été secrétaire général adjoint du Secrétariat général des Affaires européennes de 2009 à 2012. Emmanuel Barbe a occupé plusieurs postes au sein du ministère de la Justice : Inspecteur des services judiciaires en 2009, chef du service des Affaires européennes et internationales de 2007 à 2009, magistrat de liaison à l'Ambassade de France à Rome de 2002 à 2007 ainsi que conseiller justice auprès de la représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne de 1997 à 2002 et il a été rattaché au service de l'Administration centrale de 1994 à 1997. De 1990 à 1994, il a été juge d'instruction au Tribunal de Grande Instance de Lille. Diplômé de l'École nationale de la Magistrature en 1990, Emmanuel Barbe a débuté sa carrière en 1987 en tant qu'auditeur au ministère de la Justice, puis officier rédacteur à la Direction générale de la Gendarmerie nationale.*

Une grande métropole telle que Paris pose deux types de problèmes différents. Plus on est éloigné de la métropole, plus les voitures roulent, plus les accidents ont lieu. À l'inverse, plus on se rapproche du centre de la métropole, plus le problème de la cohabitation des passagers se pose. Plus nous développerons des moyens de transport qui permettront de relier des banlieues à d'autres, moins les gens prendront leur voiture et moins nous serons exposés à ce type de risque. Au fond, moins il y a de voitures, moins il y a de morts.

Dans les villes, l'espace public est fini, il est peu ou pas extensible. Les bandes d'arrêt d'urgence et les trottoirs sont de plus en plus utilisés par certains modes de transport. Par ailleurs, l'augmentation des piétons (et notamment des personnes âgées) requerrait l'augmentation de la durée du feu vert des passages

piétons, mais cela affecterait la capacité de flux routier.

Les réponses que nous avons tenté d'apporter sont les suivantes : mieux réprimer le stationnement gênant ; mieux aménager le stationnement cyclable ; donner la possibilité aux maires de diminuer la vitesse maximale autorisée dans les centres, la vitesse étant l'un des facteurs essentiels de la sécurité routière ; interdiction des oreillettes ; obligation du port du casque (que nous avons limité aux enfants de moins de douze ans, afin de ne pas trop limiter le développement de ce mode de transport ; la loi n'est toutefois pas encore entrée en vigueur).

En conclusion la sécurité routière, en particulier dans les métropoles, doit être le fait de tous, et non seulement de l'État.

# Le transport public absent de la COP21

## Bruno Gazeau



*Président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), Bruno Gazeau est diplômé de l'ESSEC. Après un séjour aux USA (cycle Master de UCLA), il entre comme ingénieur conseil au BERU (Bureau d'Études et de Réalisations Urbaines). Il y reste 5 ans avant de devenir directeur de l'Agence de Développement du Territoire de Belfort en charge des services marchands des collectivités (eau, logement, transport, économie). Il modernise le réseau de transport de Belfort. En 1985, il devient le premier directeur des services de la région Franche-Comté, où il réalise la séparation des services de l'État et de la Région. Après trois passages en cabinets ministériels (Recherche, Industrie, Éducation), il poursuit une carrière classique de directeur commercial et directeur grand compte dans différents secteurs (industrie, édition). Puis en 2003, il rejoint l'UTP qu'il va diriger pendant 10 ans, la faisant passer d'organisation professionnelle des transports à celle de la mobilité, en l'ouvrant aux opérateurs ferroviaires, aux gestionnaires d'infrastructure, ou stationnement. Rompu aux négociations sociales, il a signé une quinzaine d'accords sociaux, dont celui du service garanti dans l'urbain et les accords sur le fret dans le ferroviaire.*

### David Ascher

*Bruno Gazeau, vous êtes président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT). Quel regard portez-vous sur les politiques publiques actuellement menées en la matière ?*

Deux tiers du développement économique en France (et ailleurs) reposent sur le développement des métropoles. Nous avons donc besoin de métropoles puissantes. Pour qu'elles le soient, elles doivent être bien irriguées par des réseaux de transport en commun. C'est l'un des critères pris en compte par les investisseurs pour faire le choix de s'y installer. Autrement dit, n'hésitons pas à investir dans le transport public. Aussi suis-je étonné, premièrement, que nous ne soyons pas allés au bout de nos dispositions du Grenelle en développant nos transports publics dans nos villes, et deuxièmement que l'Europe n'ait toujours pas adopté de programme de soutien à ses grandes métropoles.

Comment concilier tous les modes de transport ? Si j'analyse ce problème sous les trois angles traditionnels, celui de la géographie, de la billettique et de l'information voyageur, je constate que nous progressons rapidement dans le

domaine de la billettique connectée et de l'information voyageur, mais peu dans le domaine des points de correspondance (ou hubs). Nous ne devons pas engendrer de la compétition entre les modes, mais bien plutôt de la complémentarité.

Du point de vue environnemental et énergétique, je regrette que la COP21 ait fait l'impasse complète sur la place du transport public dans le changement climatique et énergétique. Je m'inscris en faux contre la croyance que la science et les progrès technologiques permettront de résoudre tous les problèmes. Le progrès est nécessaire, mais le changement de comportement l'est également. Pour que ces changements aient lieu, il faut les encourager ; or les signaux en faveur du report modal ont été assez négatifs (TVA, décret sur le stationnement, l'écotaxe, etc.), les quelques signes positifs (taxe sur le diesel, vélo, etc.) restant, quant à eux, timides.

Au niveau européen, nous en sommes encore à l'heure de l'expérimentation et du retour d'expérience, et non à la généralisation. Chez nous, à la FNAUT, nous sommes opposés à l'idée de promouvoir la propriété en réduisant l'offre.

En conclusion, nous devons faire preuve d'humilité dans nos débats, car personne n'a encore la pleine mesure des bouleversements qu'entraîneront les nouveaux outils numériques.

*« Deux tiers du développement économique en France (et ailleurs) reposent sur le développement des métropoles. Nous avons donc besoin de métropoles puissantes. »*

*Bruno Gazeau*

# DÉBATS

*« Si nous voulons vraiment diminuer les émissions de gaz à effet de serre, nous devons influencer les comportements. »*

*Jacques Peter, membre du Comité énergie, ingénieurs et scientifiques de France (IESF)*

**PASCAL BUREAU**, administrateur, Association des paralysés de France

J'aimerais vous parler de la catégorie des exclus parmi les exclus : les personnes âgées déficientes dans la mobilité. Certains transports sont aujourd'hui construits, mais ils restent inaccessibles et inadaptés aux personnes en situation de handicap, alors que la loi l'évoquait pourtant. Lorsque des wagons sont rénovés, peu de dispositifs à l'attention des personnes à mobilité réduite sont installés. Les TER proposent parfois une place en première classe, mais les personnes accompagnantes doivent également payer une place de première classe. Maintenant, certains TER prévoient des places en seconde classe, mais plus en première...

**JEAN-BAPTISTE EYMÉOUD**

Beaucoup d'efforts ont été faits afin de faciliter l'accès aux personnes à mobilité réduite. Nous pouvons toujours faire plus, c'est certain.

**JACQUES PETER**, membre du Comité énergie, ingénieurs et scientifiques de France (IESF)

Je constate deux éléments : la sécurité routière a besoin d'un nouveau départ après quarante ans, et la consommation de carburant routier a recommencé à augmenter.

Si nous voulons vraiment diminuer les émissions de gaz à effet de serre, nous devons influencer les comportements. La vitesse limite des poids lourds devrait être abaissée à 80 kilomètres par heure, ce qui engendrerait un gain substantiel en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de poussière, diminuant ainsi notre impact sur le climat.

**EMMANUEL BARBE**

Le débat sur les vitesses est fortement polémique. Aujourd'hui, la difficulté est de faire respecter les vitesses limites déjà édictées. Une expérience est en cours, elle durera deux ans. La vitesse est certes un facteur aggravant, mais elle n'est pas le seul paramètre à prendre en compte.

**BRUNO GAZEAU**

Une bonne manière de réduire la vitesse moyenne en ville serait de mieux répartir la voirie, notamment en donnant plus d'espace aux bus, aux vélos et aux piétons.

**OLIVIER SCHNEIDER**, président, Fédération des usagers français de la bicyclette

Nous sommes ici dans la maison de la Chimie, en plein Paris, l'un des lieux au monde où les transports en commun sont les plus denses.

*« Pour les premiers et les derniers kilomètres, l'usage du vélo devrait être plus développé. »  
Olivier Schneider, président de la Fédération des usagers français de la bicyclette*

Pourtant, en trente minutes, nous pouvons arriver à tout point de Paris plus vite à vélo qu'en transport en commun (exception faite, bien sûr, des points reliés par une ligne directe). De plus, le vélo est accessible, bon marché, bon pour la santé, et n'émet aucun gaz à effet de serre.

À l'inverse, le seul véhicule qui permet d'aller de tout point A à tout point B, sur 500 mètres ou 500 kilomètres, c'est actuellement la voiture à moteur thermique. En effet, la voiture électrique est limitée par son autonomie. Nous devons donc proposer un usage alternatif. Pour les premiers et les derniers kilomètres, l'usage du vélo devrait être plus développé.

#### **ROLAND RIES**

Dans des sujets aussi complexes, il est important d'appliquer des idées simples et claires. À Strasbourg, depuis une vingtaine d'années, nous essayons d'éliminer un à un chaque obstacle qui entrave l'usage du vélo. Il existe trois obstacles principaux : la sécurité (nos voiries doivent être adaptées à une pratique sans risque du vélo) ; le stationnement (et notamment la sûreté du stationnement, afin d'éviter les vols) ; et enfin l'obstacle culturel : le vélo est encore considéré comme le mode de déplacement du pauvre.

#### **ANDRÉ BROTO**

Nos enquêtes nous démontrent que sur les distances courtes de quelques kilomètres, les solidarités locales jouent, en d'autres mots le covoiturage et le vélo sont des modes de transport appréciés.

#### **PIERRE SERNE**

Pour répondre à la fois aux problématiques de sécurité routière, de développement du vélo, le concept de ville à 30 km/h me semble tout à fait adéquat. Ce principe ne doit pas être limité aux villes ultra denses. Je vous rappelle qu'en zone urbaine dense, la vitesse moyenne des véhicules motorisés est de 16 kilomètres par heure. Une ville à 30 km/h, une ville apaisée, permet le développement de toute une série de modes actifs sans lourdes infrastructures. C'est une idée qui mériterait réflexion.

#### **OLIVIER FAURE**

Tout, ou presque, a été dit. Nous avons évoqué le besoin de plus de sécurité, d'une meilleure qualité de l'air, d'une meilleure santé, de plus d'emplois dans les travaux publics, d'une meilleure qualité de vie, de plus d'innovations, d'échanges, de mixité, etc. Il est peu de sujets qui abordent de façon transversale autant de problématiques.

J'espère que dès l'année prochaine, si le Gouvernement tient ses engagements, une convergence entre la fiscalité de l'essence et du diesel devrait continuer à avancer, de sorte que chaque année, 250 millions d'euros seront disponibles si le Gouvernement baisse d'un centime la fiscalité de l'essence, et le double s'il n'y touche pas. Cela pourrait nous permettre de financer nombre d'engagements que nous prenons sans concrètement savoir comment les financer.



# FOCUS

## Greentech et digital dans les transports

### Animateur

#### David Ascher

Directeur de la publication d'Actu-environnement.com

---

### Intervenants

#### Élisabeth Borne

Présidente-directrice générale de la RATP

#### Christophe Bouillon

Député de la Seine-Maritime, vice-président de la Commission du Développement durable et de l'Aménagement du territoire

#### Frédéric Bourquin

Directeur du département Composants et Systèmes à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR)

#### Gaël Lavaud

Fondateur de Gazelle Tech

#### Guillaume Sainteny

Maître de conférences à AgroParisTech, auteur de *Le Climat qui cache la forêt*

# La COP21. La mission d'information sur l'offre automobile française

## Christophe Bouillon

### David Ascher

*Face à toute la difficulté des technologies du transport, les technologies vertes et digitales peuvent-elles nous aider ? Christophe Bouillon, vous êtes député de Seine-Maritime et vice-président de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Pourriez-vous nous donner votre analyse des mesures qui favorisent ou entravent le développement des technologies vertes dans le secteur des transports ?*



*Député de la Seine-Maritime depuis 2007, Christophe Bouillon est vice-président de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Christophe Bouillon est responsable pour le groupe SRC de l'examen du projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte. Président du groupe d'amitié France-Turquie, il est président du groupe d'études "Parc nationaux et régionaux" et vice-président du groupe d'études "Énergies". Il est également président du Conseil national du bruit. En 2011, il a déposé un rapport d'information sur la gestion durable des matières premières et rédigé un rapport sur les nuisances sonores, puis en 2012, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire lui a confié la co-rédaction d'un rapport concernant la gestion des déchets nucléaires. Il devient maire de Canteleu en 2001, renouvelé en 2008 ; il a anticipé la loi sur le non cumul des mandats et ne s'est pas représenté en 2014.*

Les données sont connues. Les émissions de gaz à effet de serre sont à 28 % issues des transports en France. Dans la perspective de la COP21, nous devons élaborer un plan d'action qui permettra la réduction. Le véhicule du futur sera sans doute à la fois propre, connecté, partagé et autonome. Quant au déplacement, les collectivités ont un rôle à jouer en tant que planificateurs de l'aménagement du territoire.

Nous avons voté au Parlement un texte de loi de transition énergétique et de croissance verte dans lequel des dispositions concernent la question du transport. Les objectifs proposés sont les suivants : d'une part, une réduction massive des gaz à effet de serre ; et d'autre part, l'acquisition, dès 2020, de 10 % de sources alternatives ou renouvelables dans la consommation finale dans le domaine des transports.

Parmi les leviers proposés par ce texte, notons le renouvellement de la flotte publique, notamment de la

flotte d'État et des établissements publics, de sorte que nous puissions avoir 50 % de renouvellement d'ici 2017 en véhicules propres. En matière de véhicules électriques, ils ne représentent que 0,5 % du parc automobile français ; les véhicules hybrides représentent, quant à eux, 2,5 %. Nous avons encore du chemin à parcourir, et le levier de la commande publique ne doit pas être négligé.

### DAVID ASCHER

Y a-t-il des dispositions spécifiquement relatives au numérique dans la loi de transition énergétique ?

### CHRISTOPHE BOUILLON

Certaines dispositions concernent les placements et la commande publics, d'autres sont relatives au déploiement de 7 millions de bornes électriques afin d'assurer un maillage suffisant dans la France entière, écartant ainsi l'obstacle de l'autonomie lorsqu'il s'agit de choisir une voiture électrique. Aucune mesure particulière, cependant, n'oblige les constructeurs à doter leurs

*« Les constructeurs  
n'investissent pas, par  
exemple, suffisamment  
dans la filière de  
l'hydrogène. »  
Christophe Bouillon*

véhicules de dispositif numérique particulier. En vérité, les constructeurs le font de leur propre initiative : les voitures d'aujourd'hui sont de vrais concentrés de technologie. Là où le bât blesse, ce serait plutôt dans l'innovation. Les constructeurs n'investissent pas, par exemple, suffisamment dans la filière de l'hydrogène. Certaines entreprises développent des technologies fondées sur l'hydrogène, telles qu'Air Liquide. La difficulté, pour elles, réside dans la mise en place de partenariat avec des constructeurs. Le Parlement s'intéresse aujourd'hui à toutes ces problématiques. Mais nos réflexions doivent converger avec celles des constructeurs et des ONG. Si nous voulons répondre aux exigences de la COP21, nous devons nous intéresser sérieusement à la question des transports.

En conclusion, je mentionnerai l'usage des vélos dans le cadre du Plan de déplacement dans les entreprises ou les collectivités. Des crédits d'impôt pour les entreprises qui souhaitent, par exemple, mettre des vélos à disposition de leurs salariés sont prévus par notre texte de loi sur la transition énergétique.

# Les orientations stratégiques du Groupe RATP

## Élisabeth Borne

*David Ascher*

*Élisabeth Borne, vous êtes présidente et directrice générale de la RATP. Comment votre groupe s'est-il emparé des questions numériques ?*



*Ancienne élève de l'École polytechnique, Elisabeth Borne est ingénieur général des ponts et chaussées. Après avoir occupé différentes fonctions au ministère de l'Équipement puis à la direction régionale de l'Équipement d'Île-de-France, elle est nommée conseillère technique chargée des Transports puis conseillère chargée de l'Urbanisme, de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Ville au cabinet du Premier ministre de 1997 à 2002. Elle devient ensuite directrice de la Stratégie et membre du Comité exécutif de la SNCF, poste qu'elle occupe jusqu'en 2007. Directrice des concessions à Eiffage de 2007 à 2008, puis directrice générale de l'Urbanisme de la ville de Paris de 2008 à 2013, elle est nommée en 2013 préfète de la région Poitou-Charentes, préfète de la Vienne. En 2014, elle occupe le poste de directrice de cabinet de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. Elisabeth Borne est nommée présidente-directrice générale du Groupe RATP le 20 mai dernier. Elisabeth Borne est également présidente du Conseil de surveillance de Systra, filiale commune d'ingénierie du Groupe RATP et de SNCF.*

La RATP a pour ambition d'incarner la mobilité durable et la ville intelligente, ce qui suppose de fonder nos actions à la fois sur le pilier du développement durable et sur celui du numérique. La COP21 a souligné l'importance des transports en commun comme levier d'action contre le réchauffement climatique. Un trajet en métro consomme en effet 50 fois moins de CO<sub>2</sub> qu'un trajet en voiture. La RATP reste le leader mondial du métro automatique. Nous continuons à rénover notre matériel roulant afin de consommer de moins en moins d'énergie et ainsi émettre moins de gaz à effet de serre. Nous avons en outre pris l'engagement de convertir les 4 500 bus que nous gérons en Île-de-France en bus 80 % électriques et 20 % biogaz d'ici 2025. Nous avons bien compris qu'une telle disposition ne doit pas affecter la quantité de l'offre. Nous passerons donc des commandes importantes et espérons que nos partenaires constructeurs de bus pourront nous accompagner afin de nous permettre d'être le leader mondial dans le domaine du bus propre. Aujourd'hui, le voyageur

souhaite une mobilité de bout en bout. Dans cette perspective, le digital permet de fournir une information globale en temps réel. Notre application numérique est consultée 1,2 million de fois par jour. Nous estimons donc qu'il constitue un capital important que nous devons développer en y ajoutant plus de mobilité, notamment les Vélib' et les Autolib'. C'est en enrichissant le contenu de notre application que nous attirerons une plus grande clientèle. Nous travaillons ainsi avec des partenaires, parmi lesquels une douzaine de *startups* ayant développé des applications de données que nous avons jugées pertinentes (par exemple pour se positionner dans la rame en ayant connaissance de la sortie recherchée à l'arrivée, etc.). De plus, les temps d'attente imprévus doivent pouvoir être justifiés et efficacement évités en proposant, par exemple, des solutions de mobilité alternatives.

### **DAVID ASCHER**

Qu'en est-il de l'*open data* et de l'usage que vous faites des données ainsi récoltées ?

### **ELISABETH BORNE**

Beaucoup de données sont en *open data*, c'est ainsi que des *startups* ont pu les utiliser, et nous prévoyons d'en offrir plus encore. Dans le cas de *startups*, cette offre n'est pas payante, mais dans le cas d'éventuels partenariats avec les GAFAs, qui en feraient un usage commercial, nous pourrions mettre en place une offre payante, ou à tout le moins une redevance afin de financer la collectivité. Le sens de l'histoire est celui-là. Les données seront de plus en plus ouvertes ; ce n'est pas en les conservant que nous nous différencierons, mais bien au contraire en développant, à partir d'elles, des services plus intelligents et plus utiles pour nos voyageurs.

« Un trajet en métro  
consomme en effet  
50 fois moins de CO<sub>2</sub>  
qu'un trajet en voiture. »  
Élisabeth Borne

# La mobilité coopérative

## Frédéric Bourquin



*Ingénieur général des Ponts, des Eaux et Forêts, Frédéric Bourquin est diplômé de l'École polytechnique (1984) et de l'École nationale des Ponts et Chaussées. Il est docteur en Mathématiques appliquées et titulaire d'une habilitation à diriger des recherches. Il dirige le département Composants et Systèmes (280 personnes) de l'IFSTTAR, promeut l'innovation et le transfert technologique. Sa recherche porte sur les méthodes inverses pour le diagnostic énergétique des bâtiments, le contrôle de santé des infrastructures de transport et des réseaux d'eau, la détection des affouillements et la simulation numérique des nano-capteurs. Il a favorisé le dépôt de l'Equipex Sense-City et soutient le Programme route de 5ème génération. Il codirige le projet Pôle Gare de l'ITE Efficacy, participe à la gouvernance des écotecnologies au sein du pôle de compétitivité Advancity et aux associations européennes en charge des infrastructures de transport (FERHL, ECTP).*

### *David Ascher*

*Frédéric Bourquin, vous croyez beaucoup aux technologies connectées dans les transports : quels sont à votre avis les enjeux en matière d'infrastructures ?*

**S**i le *big data* est le carburant du XXI<sup>e</sup> siècle, il faut l'utiliser. Le digital peut contribuer à l'efficacité des réseaux de transport et à une mobilité plus écologique.

L'exploitation des réseaux de transport a désormais acquis ses lettres de noblesse : la régulation du trafic grâce à des capteurs fixes et des modèles a réduit la congestion de façon significative. Demain, les véhicules seront de plus en plus connectés donc pourquoi ne pas utiliser les données qu'ils transportent ? Actuellement, une quantité considérable de données n'est pas exploitée comme elle pourrait l'être. Aujourd'hui, des initiatives européennes voient le jour pour comprendre les déterminants individuels dans les choix que font les uns et les autres au volant, afin d'améliorer la régulation du trafic.

L'étape ultérieure est celle où les véhicules communiqueront entre eux, ce qui diminuera drastiquement la fréquence des bouchons. La Corée du Sud prévoit de déployer ce concept à l'échelle de son territoire. Ses réseaux routiers gagneraient ainsi 60 % de capacité supplémentaire.

La digitalisation des infrastructures routières passe également par la façon de repenser l'infrastructure elle-même pour favoriser le véhicule autonome, le véhicule électrique et le véhicule à hydrogène. Cela permettra également de récupérer l'énergie solaire ou géothermique, de la stocker et de la redistribuer aux riverains qui ne rejettent plus la route mais la désireront. L'image globale de la route s'en trouvera grandie, au bénéfice de toute la société. Les entreprises gagneront en compétitivité.

Tout ceci pourrait paraître utopique, mais certaines autoroutes sont déjà instrumentées afin de mieux programmer la maintenance, ce qui induit des gains dans la durée.

Encourageons le développement de ces solutions sur le territoire.

# Le lien entre la consommation et le poids des véhicules. Les incohérences des politiques d'aide dans le développement des transports propres.

## Gaël Lavaud



*Docteur-ingénieur de l'École centrale de Lyon, Gaël compte 12 ans d'innovation automobile à son actif. Son parcours lui permet d'allier la rigueur des grands constructeurs automobiles à la réactivité des PME très dynamiques. Spécialiste des simulations numériques à la Direction de la recherche de Renault, il est en charge de l'allègement des véhicules, puis de l'optimisation des moteurs de Renault et Renault F1. Ses travaux permettent d'accélérer les cycles de conception tout en améliorant la qualité et la sécurité des produits. Il rejoint ensuite Goupil Industrie, leader européen de l'utilitaire électrique, où il est tout d'abord en charge du développement du 1er moteur hybride parallèle français. Expert mécanique du bureau d'étude, il devient également chef de projet pour développer, homologuer et mettre en production le véhicule hybride G5. Convaincu que l'avenir de l'automobile est à la légèreté, il fonde Gazelle Tech en 2014 pour développer des véhicules entièrement en matériaux composites, qui permettent de réduire de moitié la consommation énergétique tout en conservant le confort et la sécurité des véhicules modernes.*

### David Ascher

*Gaël Lavaud, dans quelle mesure vous sentez-vous ou non accompagné par les politiques publiques ?*

**J**e vais vous présenter une innovation technologique qui peut constituer une brique dans un système de transport plus respectueux de l'environnement.

Dans 20 ans, le nombre de véhicules sur la Terre aura doublé. Dans un contexte de raréfaction de l'énergie, comment assurer la pérennité de nos déplacements, dans des zones peu desservies par les transports en commun ? La réponse est simple : il faut produire des véhicules qui consomment moins. Pour ce faire, l'électrification – partielle ou totale – réduit la pollution, mais le véhicule consomme toujours autant d'énergie pour se déplacer. En fait, la solution repose sur un constat simple : en 1949, une 2CV consommait 20 % de moins qu'une citadine d'aujourd'hui, grâce à son faible poids (500 kg). En effet, les trois-quarts de la consommation d'un véhicule sont liés à son poids, la solution réside donc dans l'allègement.

C'est pourquoi Gazelle Tech a repensé le cœur du véhicule, c'est-à-dire l'ensemble châssis-carrosserie, en utilisant des matériaux composites à faible coût. En partenariat avec une vingtaine d'entreprises et de centres de recherche et grâce à un financement du Conseil régional d'Aquitaine, nous avons réalisé un prototype baptisé "l'Ampool" qui est deux à trois fois plus léger que ses concurrents (400 kg seulement) tout en conservant son confort et sa sécurité. Ce véhicule consomme ainsi deux fois moins d'énergie. Ce véhicule connecté collecte des informations sur la pollution, la météo et, demain, il bénéficiera de prévisions de trafic ou d'informations sur la recherche de place de parking. Le partage de ces données au sein d'une flotte de ce type de véhicule permettrait d'informer en temps réel les usagers et les collectivités territoriales de la situation de leur infrastructure.

*« En 1949, une 2CV  
consommait 20 % de  
moins qu'une citadine  
d'aujourd'hui, grâce à  
son faible poids  
(500 kg). »  
Gaël Lavaud*

Nous espérons pouvoir industrialiser ce véhicule dès 2017.

#### **DAVID ASCHER**

Vous heurtez-vous à une certaine frilosité des constructeurs ?

#### **GAËL LAVAUD**

Bien sûr, nous nous heurtons à des réticences car nous remettons en cause l'outil industriel et leur savoir-faire fondé sur l'acier.

J'ajoute que ce châssis-carrosserie peut être réalisé avec seulement dix pièces, ce qui permet d'envisager une industrialisation complètement différente et de produire les véhicules là où ils sont vendus. Ainsi, la valeur ajoutée liée à la fabrication des véhicules serait relocalisée dans les territoires qui les utilisent. Il est ainsi très aisé d'implanter des industries automobiles dans les pays émergents notamment.

#### **DAVID ASCHER**

Vous sentez-vous accompagné dans votre projet ?

#### **GAËL LAVAUD**

Aujourd'hui, l'État soutient les recherches des grands constructeurs sur les véhicules consommant 2L/100 km alors que ce type de véhicule existe déjà : ce sont les quadricycles, les voitures sans permis. Pourtant, elles n'ont pas le droit d'emprunter les rocade, même celles qui atteignent la vitesse de 100 km/h.

De plus, les véhicules légers sont particulièrement adaptés aux véhicules électriques dont ils en étendent l'autonomie, mais ils ne sont pas subventionnés par le dispositif du bonus écologique.

# Les contradictions françaises

## Guillaume Sainteny

*David Ascher*

*Guillaume Sainteny, comment mieux accompagner le développement des technologies vertes pour une meilleure préservation de l'environnement ?*



*Guillaume Sainteny est président de GS conseil, cabinet spécialisé dans le développement durable. Il enseigne également le développement durable à AgroParisTech après l'avoir enseigné à Science Po Paris et à l'École polytechnique. Guillaume Sainteny a exercé plusieurs fonctions au sein du ministère de l'Écologie, du Développement durable, de l'Énergie et des Transports, notamment celles de directeur adjoint du cabinet du ministre puis de directeur d'administration centrale (directeur des études économiques et de l'évaluation environnementale). À ce titre, il était notamment chargé de l'intégration des considérations d'environnement dans la politique des transports. Il siège dans le conseil de plusieurs fondations, think tank ou publications. Son dernier ouvrage paru est Le Climat qui cache la forêt. Comment la question climatique occulte les problèmes d'environnement (Rue de l'échiquier, 2015).*

Dans le monde, le secteur des transports représente 15 % des émissions de gaz à effet de serre, il représente 20 % dans l'Union européenne et 27 % en France (entre 1990 et 2012, ces émissions ont progressé de 9 %). D'après moi, le secteur est en train de manquer ses objectifs et il n'est pas sûr que l'apport des technologies digitales permette de les atteindre.

En France, on évoque peu les objectifs fixés en matière de transport :

- La part modale du fret non routier doit représenter 25 % en 2022 avec un objectif intermédiaire de 15,7 % en 2012, or cette part n'était que de 12 % en 2012 ;
- La diminution des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports doit atteindre 20 %, mais entre 2005 et 2010 la baisse a été de 5,6 % seulement.

Pourquoi un tel retard ? Selon moi, l'accent a été trop mis sur des mesures micro et techniques au détriment de mesures macro et sociétales.

Je tiens à distinguer mobilité choisie et mobilité contrainte ; réduire cette dernière serait une bonne chose. J'ajoute que dans notre pays, la politique des transports et celle de l'urbanisme ont très longtemps été dissociées, conduisant par exemple à implanter des logements où il n'y a pas de transport collectif.

Sur le plan de l'énergie, la France a préféré soutenir la production renouvelable plutôt que de soutenir les économies d'énergie. Cela pose problème car la politique des énergies renouvelables ne peut pas s'appliquer au secteur des transports, contrairement à celle de l'efficacité énergétique.

En décidant d'investir dans le fer, la France a privilégié les LGV plutôt que le fret ou les lignes secondaires alors que leur coût par tonne de CO2 évité atteint 900 euros, ce qui est énorme comparé aux 10 euros par tonne évitée de certaines dispositions.

J'aimerais également souligner le déséquilibre très net dont souffre le secteur des véhicules particuliers où les nouvelles règles sont très nombreuses et fréquentes, alors que dans le secteur des poids lourds elles le sont beaucoup moins. De plus, les normes techniques ont été préférées à la maîtrise du nombre de kilomètres parcourus ou du nombre de véhicules particuliers, ce qui en cas d'augmentation de l'un ou de l'autre rend les normes inefficaces.

De plus, la France continue de privilégier l'offre (avec de nouvelles lignes ou de nouvelles routes), ce qui augmente la circulation et le nombre de véhicules, au contraire de pays très avancés comme la Corée du Sud. J'observe également que la fiscalité est inadaptée aux exigences climatiques ; les dépenses fiscales sont très élevées en France : avec l'exonération dont bénéficient les avions (3,5 milliards d'euros), le différentiel entre gazole et essence (8,6 milliards d'euros) et le régime de la fiscalité des véhicules de société (plus de 5 milliards d'euros), elles totalisent 18 milliards d'euros. De plus, ces mesures sont contradictoires : en 2012, la prime pour l'achat des véhicules propres était augmentée, mais dans le même temps le prix du litre de carburant diminuait de 3 centimes. En 2015, les tarifs de la SNCF ont augmenté de 2,6 % et dans le même temps les péages autoroutiers ont été gelés, alors que du point de vue des émissions de CO2 l'inverse aurait été souhaitable.

La libéralisation du transport par autocar paraît une bonne décision, mais elle n'est pas perçue comme telle

alors que son bilan carbone est meilleur que celui des véhicules individuels et, dans certaines conditions, que celui des trains ; pourtant, le Gouvernement n'a pas promu cette mesure sous cet angle.

Enfin, et contrairement à ce que l'on pourrait croire, la fiscalité sur les carburants et l'automobile n'a pas été ascendante au cours des dernières années : depuis 1986, la TVA est passée de 33 à 20 %, la vignette a été supprimée, la multiplication du nombre de véhicules diesel a fait chuter les recettes fiscales, le péage urbain a été abandonné, la taxation kilométrique n'a pas été instituée, etc.

#### **CHRISTOPHE BOUILLON**

Le plaidoyer pour le climat ne doit pas être le procès ni de l'énergie, ni du transport, ni de la mobilité. Le droit à la mobilité est essentiel, cela interroge la ville dans son organisation, et les véhicules qui demain seront plus propres, plus autonomes, plus connectés et plus partagés.

Le mythe de l'automobile s'est développé avec l'homme moderne qui aujourd'hui est connecté et usera de l'intermodalité grâce au digital qui tissera le lien entre la ville, l'homme et les véhicules. Il revient aux constructeurs d'enclencher l'effet de levier sans lequel toutes ces innovations demeureront vaines.

#### **DAVID ASCHER**

Merci à tous les participants, nous vous donnons rendez-vous pour la 23<sup>es</sup> édition des Rencontres parlementaires Transports et Mobilité.

*« Les dépenses fiscales sont très élevées en France : avec l'exonération dont bénéficient les avions (3,5 milliards d'euros), le différentiel entre gazole et essence (8,6 milliards d'euros) et le régime de la fiscalité des véhicules de société (plus de 5 milliards d'euros), elles totalisent 18 milliards d'euros. »*

*Guillaume Sainteny*

# Déjeuner débat

## Géraud Guibert

*David Ascher*

*Géraud Guibert, pourriez-vous nous rappeler les enjeux qui caractérisent le secteur des transports ?*



*Président de La Fabrique Écologique, fondation pluraliste et transpartisane de l'écologie, Géraud Guibert est conseiller maître à la Cour des comptes. Il a été notamment directeur de cabinet de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et professeur associé de sciences économiques à l'Université du Maine. Il a publié, à titre personnel ou dans un cadre professionnel, de multiples travaux sur l'écologie, le développement durable et la fiscalité écologique. Parmi ses derniers écrits figurent notamment deux articles : Agissons pour une nouvelle économie écologique (Le Monde, 3 et 4 août 2014) et Baisse du prix du pétrole : la nécessité d'agir (les Échos, 12 et 13 décembre 2014).*

La Fabrique écologique est une fondation créée voici deux ans. Elle a trois caractéristiques :

- Elle est pluraliste et transpartisane ;
- Elle publie des travaux sérieux et rigoureux ;
- Ses propositions sont mises en discussion à l'occasion d'ateliers écologiques ouverts à tous. Notre newsletter est diffusée à 4 000 exemplaires, notre réseau d'experts réunit 500 personnes, quinze groupes de travail, et produit une dizaine de notes chaque année. Notre dernier ouvrage s'intitule : *Pourquoi attendre ? Innover sur le climat*. De plus, la Fondation est totalement ouverte, chacun peut se joindre à ses travaux.

Dans le domaine des transports, un de nos groupes de travail s'intéresse notamment à la mobilité dans les zones peu denses. Comme l'a rappelé Guillaume Sainteny, lorsque l'on aborde la question du climat, on ne parle pas spontanément du secteur des transports alors qu'il est majeur et que ses émissions ont tendance à augmenter. Il est donc indispensable

de changer de rythme sur ce sujet, mais le débat est très insuffisant sur les manières de le faire. Une série d'initiatives locales intéressantes existe, mais la manière de les démultiplier et de les généraliser n'a pas été suffisamment pensée.

J'aimerais insister sur l'importance des déplacements contraints. Aujourd'hui, aucune vraie mesure ne cherche à les réduire. Nous observons depuis des décennies une augmentation du cumul temps de travail-temps de trajet, or ce phénomène est négligé. Dans les agglomérations, la spécialisation de quartiers entiers se poursuit sans que l'organisation de l'urbanisme permette de rapprocher habitations, centres d'activités et centres de loisirs, afin de tendre vers une ville intégrée.

Une rupture majeure doit intervenir, avec une politique d'urbanisme active qui réduise les trajets contraints. Par exemple, il n'existe pas d'incitation économique pour que les entreprises s'intéressent à la proximité du lieu d'habitation de leurs salariés, et le versement transport n'est pas indexé sur la façon dont les entreprises gèrent

cette question. La multiplication des centres commerciaux dans notre pays (l'un des plus dotés au monde sur ce plan) démultiplie les trajets contraints, sans alternative véritablement satisfaisante.

La rupture technologique aura nécessairement deux dimensions : l'une sur le mode de transport lui-même, par exemple sur le carburant des véhicules, mais elle ne pourra produire de pleins effets qu'à moyen terme et ils sont incertains ; l'autre, digitale, est prometteuse. Selon l'Ademe, passer d'un taux d'occupation des voitures de 1,2 à 2 produirait des effets bien plus importants que l'ensemble des progrès technologiques envisagés, notamment le moteur consommant 2 litres d'essence. Pour que la rupture digitale soit opérationnelle, encore faut-il que l'organisation sociale s'y adapte, avec des dispositifs plus cohérents notamment en zone rurale. Pourquoi n'existe-t-il pas de vraie politique systématique pour encourager le covoiturage ? Si les collectivités locales misaient sur ce mode de déplacement, à côté de leurs investissements dans les transports en commun, de nombreux problèmes rencontrés en zone rurale trouveraient des solutions.

Pour développer et organiser les transports multimodaux adaptés à chaque usage, il faut réduire les émissions des transports ou, à défaut, qu'ils en payent le coût. Or les automobilistes payent un prix beaucoup trop faible au regard du coût des transports pour la société (externalités, entretien des routes, etc.). Il importe d'imposer aux modes de transport polluants le choix suivant : accepter de limiter leurs émissions ou bien en payer le prix. Pour ce faire, la fiscalité doit envoyer le signal que

l'essence à l'avenir deviendra de plus en plus chère.

Par ailleurs, je suis consterné par le quasi-enterrement de la question du fret ferroviaire, alors que depuis 20 ans les responsables politiques nous en promettent le développement. Je souhaiterais que ce sujet revienne dans le débat public, en abordant le thème de la compétitivité du fret face à celle du transport routier et en mettant en place un plan d'ensemble.

Il est évident que l'acceptation de cette politique implique que les prélèvements effectués sur les transports polluants soient redistribués aux modes de transport plus propres, selon la logique du pollueur-payeur. De ce point de vue-là, il importe que les sommes payées par le secteur des transports encouragent les ménages pour les inciter à changer leurs habitudes ou pour favoriser les modes propres.

#### **DAVID ASCHER**

Pourquoi ne parvient-on pas à mettre en place une fiscalité écologique ?

#### **GÉRAUD GUIBERT**

Une fiscalité écologique est destinée au long terme, elle peut avoir des inconvénients à court terme. C'est la raison pour laquelle elle doit figurer dans le programme des candidats à l'élection présidentielle, sous la forme d'un engagement précis, assorti des contreparties nécessaires. Cette fiscalité ne doit pas pénaliser les plus modestes mais au contraire leur offrir des opportunités.

#### **ÉRIC ALAUZET, député du Doubs**

La question des transports met en relief la stigmatisation des ruraux par rapport aux citadins, la mode de la

*« Il n'existe pas d'incitation économique pour que les entreprises s'intéressent à la proximité du lieu d'habitation de leurs salariés. »  
Géraud Guibert*

mobilité qui fait "branché", la dette de la SNCF, la contribution de la construction automobile à l'économie, etc. Je pense moi aussi que l'urbanisme et l'aménagement intelligents et de qualité peuvent limiter la distance travail-domicile en incitant les habitants à rester en ville.

*« Je ne comprends pas pourquoi on refuse à certaines régions la possibilité de mettre en place la taxe poids lourds. »*  
Géraud Guibert

La France s'est dotée en 2014 d'un processus de contribution climat-énergie progressif, passant de 7 à 100 euros en 2030. Selon moi, une taxe écologique peut financer l'économie, le social ou l'environnement. Basculer la fiscalité du travail sur l'énergie n'est pas choquant en soi. Financer les projets écologiques des ménages susciterait des comportements opportunistes.

**GUY LE BRAS, directeur général, GART**

Il a existé un pacte politique lors du Grenelle de l'environnement sur la fiscalité écologique, validé à la quasi-unanimité du Parlement, mais il a été abandonné pour faire plaisir à quelques grands riches industriels bretons. Ce scandale doit être analysé pour éviter qu'il se reproduise.

**GÉRAUD GUIBERT**

Je regrette profondément qu'en 2012 la taxe poids lourds n'ait pas été confirmée explicitement dans le programme des principaux candidats. Il est indispensable de consolider des accords transpartisans et de les faire vivre afin qu'ils deviennent des engagements. Je ne comprends pas pourquoi on refuse à certaines régions la possibilité de mettre en place la taxe poids lourds. En Allemagne, un accord transpartisan sur les réfugiés a été conclu, ce qui devrait nous inciter à faire des progrès sur une liste de sujets d'intérêt général et de long terme

pouvant faire l'objet d'une telle démarche.

Comme le souligne un rapport publié aujourd'hui, le prix du pétrole actuel limite fortement la possibilité d'atteindre les objectifs climatiques. Or ce débat sur le signal envoyé à travers le prix de l'essence n'existe pas.

Au sujet du double dividende, je dirais qu'affecter un prélèvement sur les nuisances à tout autre chose conduit l'opinion à le percevoir comme un outil permettant de remplir les caisses, plutôt que comme une mesure écologique. Ainsi, la légitimité s'en trouve fortement réduite.

**ANDRÉ BROTO**

VINCI Autoroutes a observé la montée en puissance des déplacements contraints pour des personnes habitant à 30 ou 40 km des grandes agglomérations. Nos études montrent que l'augmentation des transports est liée pour un tiers à l'étalement urbain et pour les deux tiers à l'évolution des comportements : dans près de 1 500 communes de l'aire urbaine parisienne, seul le comportement de leurs habitants a changé depuis les années 1960, poussés à travailler en Île-de-France plutôt que près de chez eux. Nos études ont également révélé que la distance moyenne domicile-travail dans les grandes agglomérations (Paris, Bordeaux, Toulouse) était égale à 3 km + 0,3 fois la distance domicile-centre-ville. Faut-il rapprocher les emplois des lieux d'habitation ? Nos études ont montré que dans des communes comme Roissy-en-France, Saint-Quentin-en-Yvelines ou Marne-la-Vallée, où les emplois sont très nombreux, les habitants préfèrent travailler plus loin. Pourtant, l'État a

créé ces villes nouvelles en s'assurant que le nombre d'emplois soit équivalent au nombre d'actifs.

Si en 2011 les transports n'ont pas réussi à percer dans le débat sur l'énergie, c'est peut-être parce que le sujet est très complexe.

### **YVES CROZET**

Un signal prix est nécessaire, je suis favorable au retour de la vignette avec un tarif progressif. Ce n'est pas la mobilité qui est contrainte, c'est la localisation. Selon le recensement des Parisiens, 40 % des personnes déménagent pour se rapprocher de leur lieu de travail, mais 40 % déménagent pour s'en éloigner, contraints par leur budget et l'agrandissement de leur foyer.

Pourquoi les Parisiens passent-ils 90 minutes dans les transports alors que les Lorientais n'y passent que 20 minutes ? Tout simplement parce que les premiers disposent d'une offre d'emploi à proximité bien plus abondante, avec 5 000 emplois potentiels supplémentaires par tranche de cinq minutes de transport. Dès que l'on facilite la mobilité (transports en commun, baisse du coût de l'énergie), on constate un effet rebond des déplacements car les opportunités s'en trouvent multipliées. Par exemple, le dézouage du Pass navigo le samedi et le dimanche a contribué à l'augmentation de la fréquentation des centres commerciaux. Autre exemple : d'après une étude que nous avons faite voici quelques années sur les agglomérations les plus avancées, la densification du centre-ville (transports en commun, vélo, marche à pied) s'accompagne d'une hausse du trafic automobile à l'extérieur. Pour lutter contre cet effet rebond, il faudrait

mettre en place des contraintes réglementaires extrêmement fortes.

Les Allemands ont mis en place une taxe poids lourds, le fret y a progressé de 40 % mais la part du transport routier de marchandises n'a pas diminué, bien qu'elle n'ait pas augmenté non plus comme en France où le fret a diminué de 40 %.

Si nous considérons que le changement climatique est un problème crucial de civilisation, cessons donc les discours lénifiants et adoptons des mesures extrêmement fortes. Je tiens à rappeler qu'en 1970, avant le choc pétrolier, le salaire horaire du SMIC permettait d'acheter 3 litres d'essence ; aujourd'hui il permet d'acheter 6 litres, et en roulant au diesel, je peux donc acheter aujourd'hui quatre fois plus de voiture-kilomètres qu'autrefois. Remettre en cause ce phénomène implique d'augmenter très fortement les taxes et les péages.

Comment gérer cette contradiction entre d'un côté des discours extrêmement alarmistes et de l'autre des mesures lénifiantes ?

### **ROLAND RIES**

L'effet rebond montre que nos décisions entraînent parfois des conséquences imprévues. Les utopistes placent toujours leur ville idéale dans une île, préservée du réel, alors que nous sommes obligés de nous adapter en permanence à la vie des gens. Commençons par ne plus prendre de décisions qui nuisent à l'avenir.

Nous avons un devoir d'utopie, en faisant en sorte de prendre en charge le quotidien et de l'orienter vers une logique favorable. Cela implique des

*« En 1970, avant le choc pétrolier, le salaire horaire du SMIC permettait d'acheter 3 litres d'essence ; aujourd'hui il permet d'acheter 6 litres ; en roulant au diesel, je peux donc acheter aujourd'hui quatre fois plus de voiture-kilomètres qu'autrefois. »  
Yves Crozet*

*« Je constate avec amertume que malgré le consensus observé dans des instances comme le GART, les clivages refont surface dans les médias dès qu'une majorité tente d'imposer la moindre mesure ou taxe, dans un réflexe purement démagogique. »*  
*Pierre Serne*

changements de mentalité très forts des citoyens. À ce titre, je suis un admirateur des pionniers de la ville allemande de Fribourg qui avaient affiché à l'entrée de la ville voici 35 ans : *Umdenken-Umsteigen*, ce qui signifie "changer de mentalité pour changer de mode".

#### **PIERRE SERNE**

Le sujet est très complexe et je constate avec amertume que malgré le consensus observé dans des instances comme le GART, les clivages refont surface dans les médias dès qu'une majorité tente d'imposer la moindre mesure ou taxe, dans un réflexe purement démagogique.

J'aimerais rappeler l'état dans lequel se trouvait le réseau ferré d'Île-de-France en 2006. Face à cette situation, un chantier de 20 ans est nécessaire ; il n'est donc pas possible de continuer d'augmenter le prix des trajets, surtout lorsque l'on connaît la fiabilité du réseau. La baisse du prix du pétrole nous a fait craindre un report modal massif vers la voiture et je pense que le dézonage et le tarif unique ont probablement permis d'éviter ce report, et provoqué un report modal favorable le week-end. J'ajoute que lorsque le réseau sera remis en état, avec un métro étendu et des correspondances performantes, l'acceptabilité de l'augmentation des tarifs sera renforcée.

Lorsque nous décidâmes le dézonage, il nous fut reproché de favoriser l'étalement urbain, alors que le prix du mètre carré dans une commune délabrée de petite couronne est deux fois plus élevé que dans une ville chic de grande couronne. Cela montre qu'une politique de logement différente doit être mise en place. Je ne connais personne qui choisisse un lieu de travail éloigné de son domicile.

#### **GÉRAUD GUIBERT**

Nous connaissons l'effet rebond. C'est pourquoi, en matière écologique, pour agir efficacement, il faut aussi prévoir et gérer les comportements. Les transports en sont une pleine illustration. Mais c'est nécessaire, car l'action climatique dans les transports devient prioritaire.



## EN PARTENARIAT AVEC



## AVEC LE SOUTIEN DE



## OUVRAGE RÉALISÉ PAR

**M & M CONSEIL**

41/43, rue Saint Dominique – 75007 Paris  
T. : 01 44 18 64 60 – F. : 01 44 18 64 61  
secretariat@mmconseil.com  
www.mmconseil.com

## LA TRANSCRIPTION A ÉTÉ ASSURÉE PAR

**(confidens)**  
*les écrits restent*

www.confidens-redaction.fr

**ISBN: 978-2-84541-361-0**

**PRIX: 49€ TTC**